

Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för Holmsund och Obbola

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

Samråd t.o.m. 2023-10-31



UMEÅ
KOMMUN

www.umea.se

Innehåll

1. Inledning	3
2. Vision och utgångspunkter	5
2.1 Vision	5
2.2 Utgångspunkter och förutsättningar	8
3. Planförslag	10
3.1 Övergripande riktlinjer för Holmsunds och Obbolas tätorter	10
3.2 Nya områden med bostäder i Holmsund	12
3.3 Nya områden med bostäder i Obbola	18
Söder om Obbola	18
Väster om Obbola	20
Norra Obbola	21
3.4 Mark för verksamheter	23
3.5 Handel och service	27
3.6 Trafik och infrastruktur	29
3.7 Grönstruktur; natur och rörligt friluftsliv	38
3.8 Riksintressen, kommunens ställningstagande	42
3.9 Risker	45
4. Genomförande	46
4.1 Översiktsplanen som strategidokument	46
4.2 Markägande, markpolitik	46
4.3 Bostadsbyggande	46
4.4 Sektorsvisa genomförandefrågor	46
4.5 Exploateringsekonomi	47
4.6 Exploateringsavtal	48
5. Planeringsförutsättningar	49
5.1 Befolkning och bostadsbestånd	49
5.2 Naturgivna förutsättningar	49
5.3 Samråd och dialog	52
6. Konsekvenser och miljöbedömning	53
6.1 Avgränsning	53
6.2 Nollalternativ	53
6.3 Planförslag	54
6.4 Planens överensstämmelse med miljömål	62
6.5 Miljökvalitetsnormer	63
6.6 Konsekvenser för social hållbarhet	63
6.7 Sammanfattande redogörelse	63

Översiktsplan för Umeå kommun Fördjupning för Holmsund och Obbola

Samrådshandling, augusti 2023

Projektgrupp:

Thomas Lundgren, projektledare och samhällsplanerare
Pernilla Helmersson, samhällsplanerare
Frida Niemi, planarkitekt
Sarah Lundgren, mark- och exploateringsingenjör

Expertstöd:

John Bylund, Gator och parker
Per Hänström, Miljö- och hälsoskydd
Marlene Olsson, Miljö- och hälsoskydd
John Eklund, Vakin
Tomas Savilathi, Fritid
Magnus Lingegård, Gator och parker
Anna Flatholm, stadsarkitekt
Isabella Forsgren, INAB
Lars-Gunnar Helgesson

Bilder, kartor och illustrationer:

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

Omslagsfoto:

Fredrik Larsson

Webbplats: www.umea.se

© Umeå kommun Medgivande LAN 10 - 42



1. Inledning

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

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

Med detta som utgångspunkt är syftet att denna översiktsplan ska

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

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

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

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

Relation till andra översiktsplanedelar

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

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

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

Arbetet med en översiktsplan

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



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

2. Vision och utgångspunkter

2.1 Vision

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

Översiktsplanens förslag till vision handlar om;

Ortsutveckling med gränsöverskridande internationell, regional och lokal närhet i samklang

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



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

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

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

Visionen handlar vidare om platserna som en port för gränsöverskridande vildmarksturism - som likt fåglarna sträcker sig gränslöst i geografin via Bottniska vikens smala midja. Området utgör en ingång till rekreationsturismen från hav och fjäll med ambition att detta ska kunna förnimmas lokalt. Strax utanför

planavgränsningen finns Natura 2000 och vi har också älven och havet just här. För boende i orterna handlar det om att kunna ta del av denna unikheter och det lugna samtidigt som orterna ger rika möjligheter att ha en aktiv fritid med ett stort antal anläggningar för exempelvis golf, mountainbikearena, simhall, sportfält och mycket mer. Visionen om planen som port till akademien illustreras både i flödena av studenter mellan våra två länder men också i närheten till universitetet liksom spridning av kunskap längs vårt regionala stråk.

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



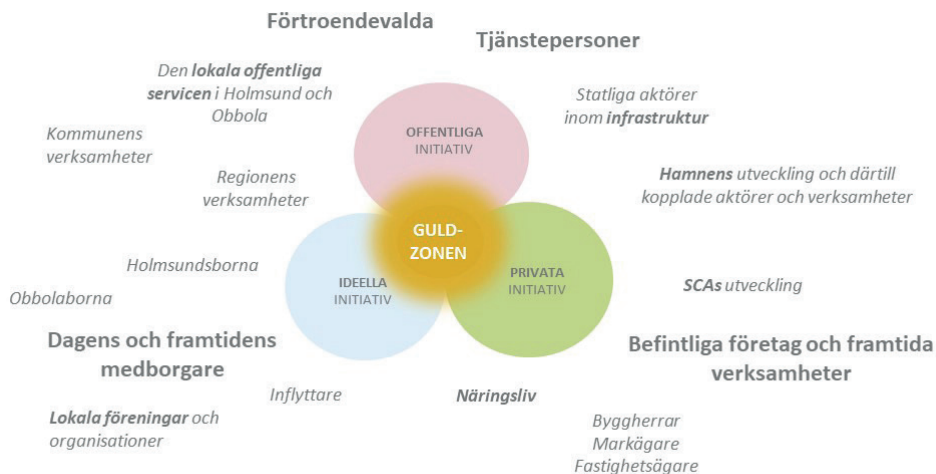
Planens koppling till visionen

I planen presenteras initiativ som fungerar stärkande för visionen. Märkpojken, som föreslås som nytt bebyggelseområde, ligger strategiskt och är viktigt för de stora arbetsplatserna både i Holmsund och Obbola och deras möjligheter att attrahera kompetens. Med utveckling av Märkpojken tillkommer dessutom en typ av boende som kompletterar mångfalden av befintliga möjligheter. I Holmsund och Obbola skapar översiktsplanen också utrymme att förverkliga småhusdrömmar i olika områden. Det nya området Märkpojken har också, och skapar, en relation till Västerbacken som tydligt minner om det gamla brukssamhället. Sida vid sida med det nya, stärkande samexistens också här.

Planen visar på en rad sammankopplade insatser lokalt på olika sätt. Att successivt utveckla strandpromenaderna bidrar liksom att lägga grund för ett centrumstråk i Holmsund som sträcker ut dagens situation, som hittills samlat sig kring Himmelska friden torg, till ett framtida stråk för service men även vistelse. För Obbola, som länge saknat en centrumpunkt, blir visionen att bygga vidare på och stärka det stråk som i dag innehåller spridda funktioner så att det i framtiden kan bli tydligare och vitalare. Här skapas möjligheter att lokalisera utveckling såsom kompletterande bebyggelse och verksamhet så att denna tanke om stråk kan utvecklas över tid.

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

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



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

2.2 Utgångspunkter och förutsättningar



Holmsund

Holmsund och Obbolas utveckling

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

Stegvis utveckling och tydliga avtryck av modernismen

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

Landskapets förändring

Historiska kartor visar tydligt effekter av den pågående landhöjningen. Kuststräckan är idag starkt påverkad och uppflikad av pirar, bryggor och muddringar. Hillskär var tidigare en egen ö men som med utfyllnader nu är en del av hamnområdet. Patholmsviken är ett senare tillkommet hamnläge som inte fanns på 1960-talet. Även Patholmsviken är utfylld och utbyggd med vågbrytare. Äldre bilder tydliggör att badplatsen i Holmsund var del i ett mindre jordbruksstråk. Ett senare tillskott är Ljumviksudden. Holmsund är i huvudsak byggd på tidigare skogsmark och uppfattas som väldigt myllrande i de centrala

delarna. Här finns en skidbacke som haft den användningen sedan lång tid tillbaka. Obbola är till stor del byggd på tidigare jordbruksmark och en relativt samlad by där det finns gott om historiska mönster som ger det småskaliga och vindlande intrycket.

Särskilt kulturmiljöintressant

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

Morgondagens årsring tar form

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

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

Sammanfattande utgångspunkter att tillvarata vid utvecklingen av Holmsund och Obbola

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

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

3. Planförslag

3.1 Övergripande riktlinjer för Holmsunds och Obbolas tätorter

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

- **Tillvarata möjligheterna till komplettering med fler bostäder och verksamheter i befintliga Holmsund och Obbola.** Möjligheterna till komplettering av befintlig bebyggelsestruktur både i Holmsund och Obbola är goda, i synnerhet gällande Holmsund. Fastigheterna är stora och det finns en hel del lågutnyttjade ytor samt en hel del markparkeringar. Komplettering av befintlig bebyggelse i Holmsund och Obbola med bostäder men även nya verksamheter ses allmänt som positivt.
- **Utveckla nya områden för bostäder och verksamheter.** Förutom kompletteringsmöjligheterna föreslås nya områden, vars höjd- och vattenlägen ger unika boendekvaliteter i ett Umeå kommunperspektiv. I Holmsund bidrar bl.a. Märkpojken med nya typer av boenden och vissa verksamheter som fungerar kompletterande till befintligt bestånd. För Obbola föreslås nya områden för tillkommande bebyggelse väster om samhället men även kring Byviken liksom söder om Byviken längs Södra Obbolavägen.
- **Trygga förutsättningar för hamnens och näringslivets utveckling.** Detta möjliggörs bl.a. genom att trafiken hanteras på ett mer samlat sätt samt genom att ny bebyggelse både i läge och utformning anpassas till en framtida bullsituation. Förutsättningar för en eventuell framtida fast förbindelse till Finland säkerställs. Mångfalden av verksamheter i Holmsund utgör en historisk karaktär som kan stå som inspiration för framtida utveckling.
- **Stärk och utveckla stråk och offentliga rum.** Särskilt angeläget är att pröva möjligheterna att stärka de centrala delarna av Holmsund, framför allt kring torget och längs det stråk som föreslås mellan ett framtida stationsläge, via Himmelska fridens torg till den framtida stadsdelen Märkpojken. Detta stråk kan främja hållbart resande, folkliv och förutsättningarna för service, och därmed kompensera för den centrumförskjutning som kan ske när Märkpojken utvecklas och funktioner flyttar dit. Torget kan utvecklas för vistelse, aktiviteter och möten.

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

- **Överbrygg barriärerna.** Nya och förbättrade passager av E12 och järnvägen genom Holmsund föreslås för att minska barriärer, knyta ihop samhällets olika delar, skapa kortare och tryggare vägar till skolor och andra målpunkter samt förbättra orienterbarheten i samhället.
- **Förbättra tillgängligheten till vattnet och utveckla parker och rekreationsområden.** Stora delar av stränderna i både Holmsund och Obbola är ianspråktagna av industrier och hamnverksamhet. Tillgängligheten till vattnet bör förbättras, bl.a. genom en utvecklad strandpromenad i Holmsund. Parker, natur och rekreationsområden ges möjlighet att utvecklas och tillgängliggöras. Tillgängligheten till den hisotriska miljö Västerbacken eftersträvas.

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

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

Riktlinjer generellt Holmsund och Obbola tätorter

- Tillvarata möjligheten att komplettera befintlig bebyggelse i tätorterna.
- Komplettera med saknade funktioner eller underrepresenterade boendeformer där behov finns. Ny bebyggelse ska berika befintliga miljöer.
- Tillvarata karaktärsdrag i landskapet såsom höjder vid utveckling av nya områden för bostäder och verksamheter.
- Nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter undviks där riktvärdena för buller överskrids enligt prognosticerad bullernivå 2050 för hamnens verksamheter och trafik.
- Möjligheten enligt Boverkets allmänna råd att genom utformning och placering av byggnader klara bullerriktvärdena får prövas utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet.
- Stärk stråk och offentliga rum.
- Överbrygg barriärer, stärk vattenkontakten och öka tillgängligheten till vatten och grönområden.
- Sträva efter att åstadkomma ökad tillgänglighet till Västerbacken genom att åstadkomma förbättrade kopplingar från andra bebyggelseområden.



Obbola

3.2 Nya områden med bostäder i Holmsund

B8 Märkpojken – bebyggelse i huvudsak bostäder

Området Märkpojken utgör det gamla sågverksområdet i Holmsund och avgränsas av järnvägen i söder, E12:an i öster och Österfjärden i väster. Här planeras och föreslås en ny stadsdel i Holmsund som kan bidra med ett värdefullt tillskott av bostäder i ett attraktivt läge. En utbyggnad ger utökad underlag till offentlig och kommersiell service och möjliggör ett tillskott av intressanta offentliga miljöer och mötesplatser. Av vikt för den fortsatta planeringen blir att stärka tillgängligheten till vattnet och att området blir allmänt tillgängligt.

Inriktningen för området utgår från en huvudsakligen tät kvartersstadsstruktur med blandning av funktioner som möjliggör ett rikt offentligt liv. Området planeras för en högre täthet och grad av stadsmässighet än den i Holmsunds rådande. Ambitionen är vidare att värna det offentliga rummets kvaliteter och att ny bebyggelse får möta den småskaliga prägel som i äldre delar utgör ett karaktärsdrag för Holmsund. Området tar inspiration i de siktlinjer, stråk och i den mån det är möjligt de bebyggelseuttryck som vittnar om Holmsunds handels- och sjöfartshistoria.

Ett övergripande mål är att Märkpojken ska bli en del av det befintliga samhället, och inte upplevas som en fristående enklav med svaga samband med övriga Holmsund. Området bör också inrymma kvaliteter och platser som fler än de boende kan ta del av. För att uppnå det behöver områdets struktur och kopplingar till samhället utformas och placeras på ett medvetet sätt. Därutöver behöver hänsyn tas till framkomligheten på E12:an i allmänhet och hamnens behov av framkomlighet för transporter i synnerhet. Det är därför nödvändigt att hitta lösningar som skapar god tillgänglighet till området, samtidigt som framkomligheten på E12:an inte påtagligt får försämrats.



För att säkerställa en trygg gång- och cykelväg till skolor och andra viktiga målpunkter planeras området för att möjliggöra planskild gång- och cykelpassage av E12:an. Ett prioriterat läge för en sådan är i förlängningen av Industrigatan för att koppla till ett framtida utvecklat gång- och cykelstråk från Märkpojken via Industrigatan och Himmelska fridens torg till en möjlig framtida järnvägsstation vid Järnvägsgatan. Ytterligare ett lämpligt läge för en planskild gång- och cykelpassage, som kopplar till den befintliga gatustrukturen, är vid Svedbergsgatan. Områdets gatunät och struktur bör anpassas så att det kopplar väl till dessa lägen.

I ett inledande skede, när endast viss handel etablerats i Märkpojken och begränsad eller ingen bostadsbebyggelse tillkommit, bör en gång- och cykelpassage i plan i Industrigatans förlängning kunna prövas. Tidpunkten för utbyggnaden av planskild gång- och cykelpassage får prövas utifrån i vilken takt området exploateras.

Inriktningen för området enligt det planbesked som kommunen lämnat är att pröva förutsättningarna för bostäder, handel, industri, vård, skola m.m. Storleken på ytorna för de olika användningsområdena som är möjlig och lämplig är ännu inte klarlagda utan kommer att prövas i det fortsatta detaljplanarbetet. Enligt fastighetsägarens tidiga skisser kommer den dominerande användningen att vara bostäder när hela området är utbyggt.



I avsnitt 3.5 redogörs för möjliga konsekvenser för det nuvarande centrumområdet kring Himmelska fridens torg vid etablering av handel i Märkpojken. En viktig fråga att diskutera är hur vi balanserar etableringen av ny handel i Märkpojken mot önskad utveckling av det nuvarande centrumområdet?

En annan aspekt på etableringen av handel i Märkpojken är att den, beroende på typ av handel, kan generera ökad trafik med tillhörande krav på tillfarter, parkering, godshantering o.dyl. I planarbetet får handelns omfattning och inriktning prövas utifrån effekterna på trafiksituationen och områdets övergripande struktur och gatunät.

Områdets storlek innebär att det kommer att ta många år innan det är helt utbyggt, beroende på efterfrågan och på bostadsmarknadens utveckling. Det förutsätts också investeringar i gator, ledningar, marksanering m.m. som delvis behöver göras i ett tidigt skede. I ett inledande skede förväntas att vissa av de befintliga byggnaderna tas i anspråk för handel och verksamheter, medan bostadsbyggandet påbörjas i ett senare skede.

Utveckling av området kräver stabiliseringsåtgärder vid stranden.

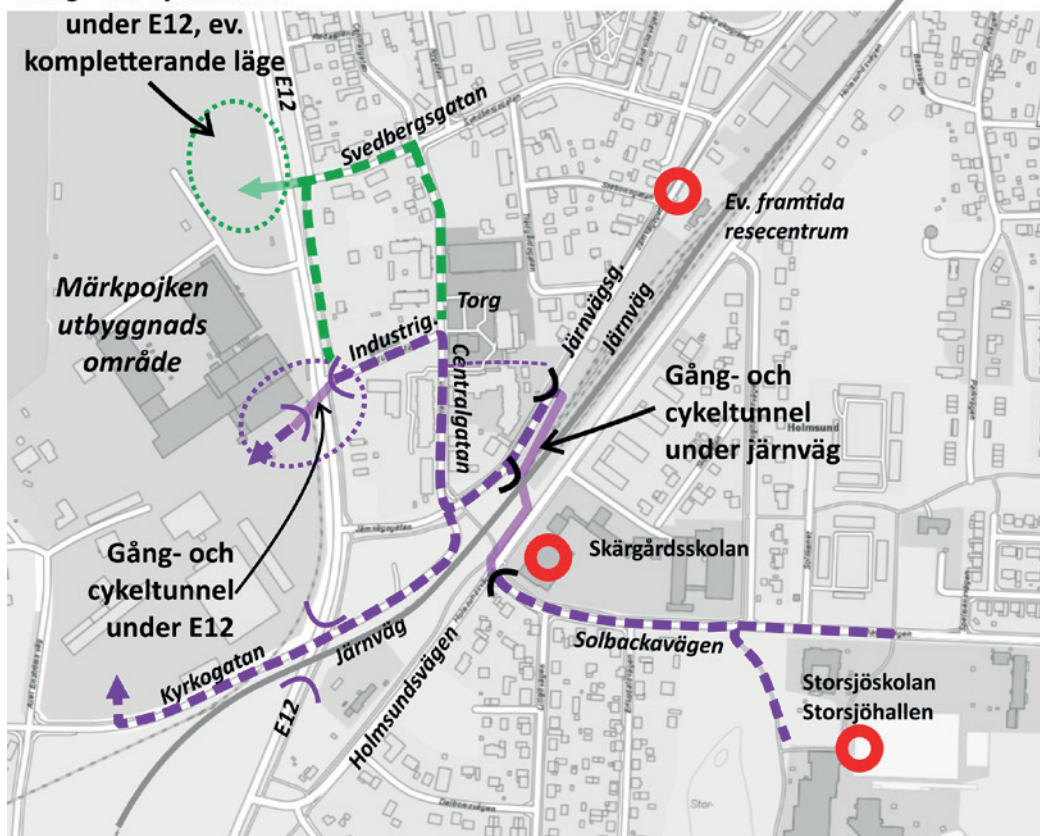
Övergripande riktlinjer Märkpojken

- Området planeras för en effektiv markanvändning med bostäder, handel och verksamheter som tillvaratar områdets kvaliteter och kopplar samman befintligt samhälle med den nya bebyggelsen och vattnet.
- Den barriär som E12:an innebär för fotgängare och cyklister ska så långt möjligt överbryggas, samtidigt som riksintresset E12:an inte påtagligt får skadas. Tillfarter för fordon placeras och utformas så att riksintresset inte påtagligt skadas.
- Området planeras för att möjliggöra planskild gång- och cykelpassage av E12:an, som placeras så att skolor och andra viktiga målpunkter kan nås på ett gott, tryggt och trafiksäkert sätt.
- Prioriterat läge för en planskild passage är vid Industrigatan, som kopplar till ett framtida utvecklat gång- och cykelstråk från Märkpojken via Industrigatan och Himmelska fridens torg till en möjlig framtida järnvägsstation/resecentrum vid Järnvägsgatan. Ett eventuellt kompletterande läge vid Svedbergsgatan möjliggörs. Områdets gatunät och struktur anpassas till dessa lägen.
- I ett inledande skede bör en gång- och cykelpassage i plan vid Industrigatan prövas.
- En allmänt tillgänglig kaj eller strandpromenad som anknyter till promenadstråket norrut skapas.
- Det eftersträvas att befintliga siktlinjer och utblickar mot vattnet från Djupvik och E12:an liksom samband från E12:an till Västerbacken bevaras.
- Det nya området ges goda kopplingar till den intressanta kulturmiljön kring Västerbacken, vars historiska område fungerar som en resurs som tillvaratas.
- Området ansluts till allmänt verksamhetsområde för vatten och avlopp.
- Strandskyddet upphävs utifrån det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (miljöbalken 7 kap. §18c, punkt 1).

Att diskutera

- Hur balanserar vi etableringen av ny handel i Märkpojken mot önskad utveckling av centrumområdet kring Himmelska fridens torg?

Gång- och cykeltunnel



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



Kartan och bilden visar skolvägar och föreslagna lägen för planskilda passager av E12:an och järnvägen. Utformningen av passagera är inte beslutade, men en tunnelloösning är sannolikt den bästa lösningen. I ett inledande skede bör en gång- och cykelpassage i plan vid Industrigatan kunna prövas.

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

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

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

Sandviksudden illustreras som utredningsområde i syfte att öppna för möjligheten att området på sikt kan prövas för annan verksamhet. Detta för att bättre kunna tillvarata det fina läget på en udde i Umeälven/Österfjärden. En åtgärd i närtid kan vara att förbättra tillgängligheten till vattnet med en strandpromenad och park/naturområde vid udden längst i norr. På lång sikt bör möjligheterna med en omvandling av områdets markanvändning utredas, med syfte att undersöka hur det centrala och vattennära läget, ca 1 km från en framtida järnvägsstation, kan bidra till att utveckla Holmsund.

Området består till största del av utfylld mark med rester från sågverksepoken, vilket kan begränsa hur marken kan användas. Även föroreningar i utfyllnadsmaterialet kan förekomma. Fördjupade utredningar behövs därför för att klarlägga markförhållandena. Sandviksudden är låglänt med en liten höjd över omgivande vatten, varför även översvämningsrisken noggrannare behöver utredas.



Riktlinjer Sandviksudden

- Fortsatt markanvändning men utred möjlig ändrad användning på lång sikt.
- Sträva efter att förbättra allmänhetens tillgänglighet till vattnet och möjligheter till vistelse på yttersta udden.
- Markförhållanden, eventuella föroreningar och översvämningsrisk vid skyfall och högt vattenstånd i Umeälven behöver särskilt beaktas vid utredning om ändrad markanvändning.
- Vid ändrad markanvändning får upphävande av strandskyddet prövas utifrån det särskilda skälet att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (miljöbalken 7 kap. §18c, punkt 1).

B7 Djupsundsudden – bebyggelse, bostäder

Område bestående av skogsmark mellan bebyggelse vid Djupsundsudden, Fiskestigen och Smultronstigen som kan prövas för bostadsbebyggelse. Den omgivande bebyggelsen är av mycket gles karaktär, dels före detta fritidshusbebyggelse i strandlägen vid Djupsundsudden, dels gles småhusbebyggelse vid Fiskestigen och Smultronstigen. Ny bebyggelse anpassas till omgivande bebyggelse samtidigt som en högre täthet bör prövas. I samband med utveckling av området kan möjligheter att länka samman gatunät prövas för att skapa tydligare stråk till samhället och målpunkter. Bullerförhållande i förhållande till verksamheter i hamnen utreds inför planläggning. Den västra delen av området har höga naturvärden, avgränsningen mot dessa får prövas i detaljplan.



Riktlinjer Djupsundsudden

- Område för ny bostadsbebyggelse anpassad till omgivande bebyggelse, men en högre täthet kan prövas.
- Möjligheter att ansluta området till kommunala verksamhetsområde för vatten och avlopp utreds inför planläggning.
- Avgränsning gentemot område med höga naturvärden utreds inför planläggning.
- Risken för buller från verksamheterna i hamnen utreds inför planläggning.

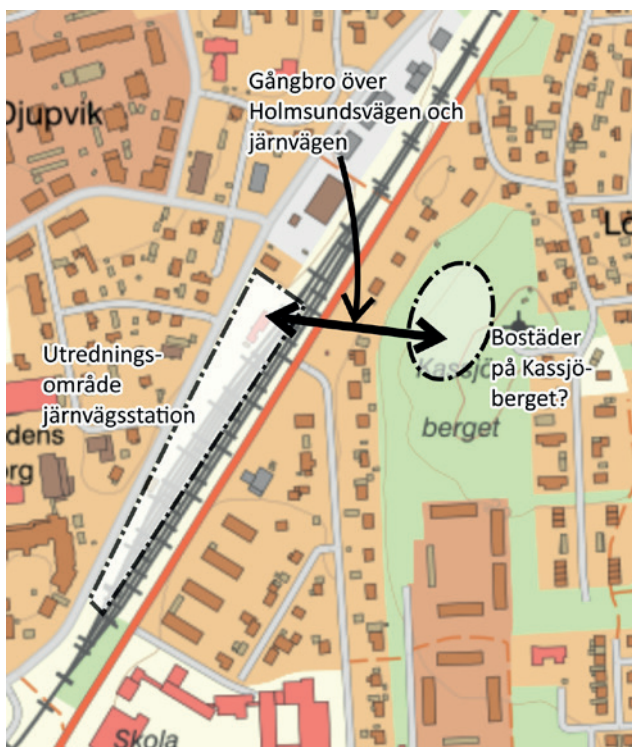
BU4 Utredningsområde Kassjöberget

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

Delar av Kassjöberget planlades 2019 varvid den södra delen av grönområdet avsattes som naturmark. Enligt en naturinventering har området högsta naturvärden eftersom det delvis är beväxtat med upp till 300 år gamla tallar. Den norra delen av berget ingår inte i detaljplanen från 2019. Marken ägs av kommunen.

Kassjöbergets är värdefullt som grönområde med höga naturvärden, men för Holmsunds utveckling i stort bedöms platsen kunna få större betydelse om den tillvaratas för bebyggelse och kopplas till en förbindelse över järnvägen och framtida järnvägsstation.

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



Riktlinjer Kassjöberget

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



3.3 Nya områden med bostäder i Obbola

Söder om Obbola

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

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

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

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

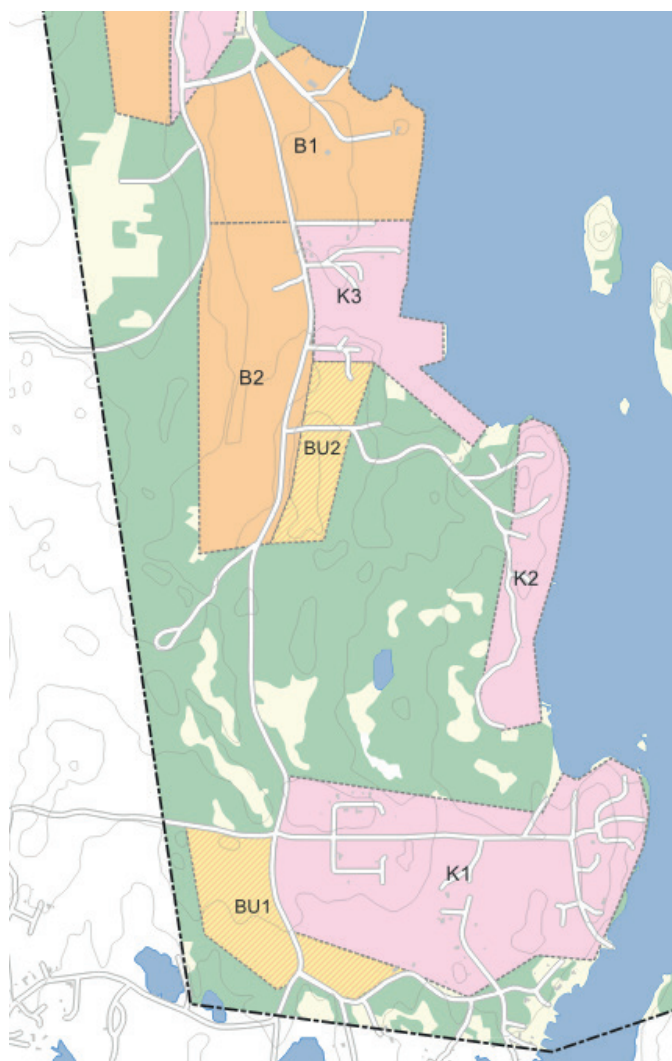
Området norr om K1/väster om K2/söder om BU2 bedöms mindre lämpligt för ny bebyggelse med hänsyn till markförhållandena.

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

B1 -Byviken

Byviken har ett fint läge med hamn och en tydlig historisk koppling, inte minst till fiske. Här finns också ett stråk som samlar växthus, rökeri, matförädling som kopplar an till platsens historiska funktion och gör området till ett besöksmål. Bredviks havsbad ligger också i anslutning till hamnen. Platsen skulle gynnas av utveckling av en slinga för rekreation.

Utveckling för fler boende och verksamheter skulle bidra stärkande och i ett läge där man kan få överblick över hamnen. Till största delen kommunal mark med goda kopplingar till bebyggelsen i södra delen av Obbola. Goda markförhållanden i ett attraktivt läge i sluttningen mot vattnet. Ansluter till befintlig infrastruktur och kollektivtrafik. Det fina läget motiverar en något högre exploatering med mindre flerbostadshus/stadsradhus.



Riktlinjer utvecklingsområden söder om Obbola

- **B1, Byviken:** Området prövas för bostadsbebyggelse med effektivt markutnyttjande som tillvaratar områdets kvaliteter och intressanta läge. Kompletterande verksamheter som kan bidra till att platsen levandegörs bejakas. Området ansluts till Södra Obbolavägen men koppling till en eventuella framtida ny väg väster om Byvägen möjliggörs. Delar av området är av Länsstyrelsen utpekade som utredningsområde för naturvärden, vilket får genomföras inför planläggning.
- **B2** Utvecklingsmöjligheter längs Södra Obbolavägen. Anpassning krävs till befintliga jordbruksverksamhet i norra delen av området. Kan bli en förlängning av område B1. Goda markförhållanden, privatägd mark med bostäder i norra delen. Lämpligt med friliggande småhus. Området ansluts till Södra Obbolavägen men koppling till en eventuella framtida ny väg väster om Byvägen möjliggörs.
- **BU1** Utredningsområde för bostadsbebyggelse. Eventuellt utbyggnadsområde för bostäder (småhus) söder om Storhällsvägen. Osäkra markförutsättningar med sammanhängande område med berg i dagen (utan befintlig bebyggelse) samt våtmark. Ytterligare utredningar behövs för att klargöra lämpligheten.
- **BU2** Utredningsområde för bostadsbebyggelse, småhus. Eventuellt utbyggnadsområde för bostäder längs Södra Obbolavägens östra sida. Osäkra markförhållandena gör att ytterligare utredningar krävs för att klargöra lämpligheten

Riktlinjer kompletteringsområden längs kustlinjen

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

Väster om Obbola

I översiktsplan Fördjupning för Umeå, är ett område väster om Obbola (B14) redovisat som ett utvecklingsområde för bostäder. I denna översiktsplan redovisas en fördjupad bedömning av förutsättningarna för utbyggnad av bostäder i områdets olika delar.

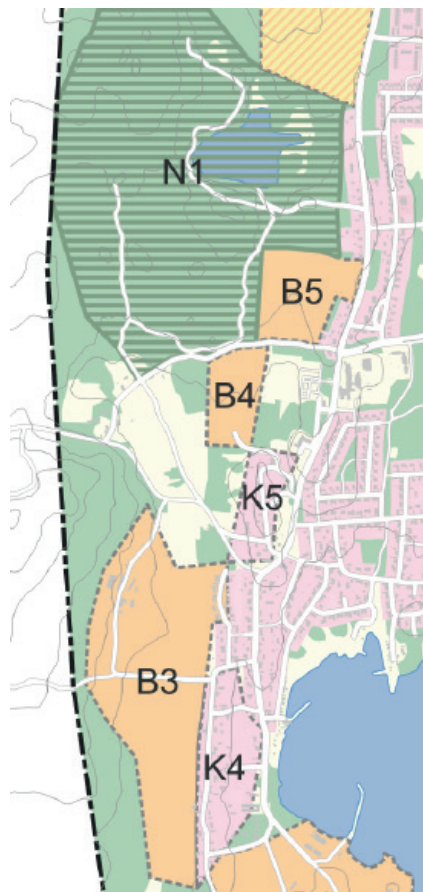
Området rymmer möjligheter till nya bostäder där närheten till befintlig service (skola m.m.) och till natur- och friluftslivsområden/anläggningar är viktiga kvaliteter, men som också ny bebyggelse behöver avgränsas och anpassas till.

Vatten och avlopp löses genom utvidgning av verksamhetsområde.

Området norr om Anderssons väg har under de senaste 10 åren av kommunen upplåtits till Obbola Idrottsklubb som där byggt upp en multiarena med utomhusgym och terrängcykelbanor. Gällande nyttjanderättsavtal går ut 2024. Kommunens förslag är den västra delen, där arenan och banorna ligger, avsätts som natur-/rekreationsområde och slås samman med rekreationsområdet kring Harpsjön i norr. Den östra delen redovisas som utbyggnadsområde för bostäder.

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

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



Riktlinjer utvecklingsområden väster om Obbola

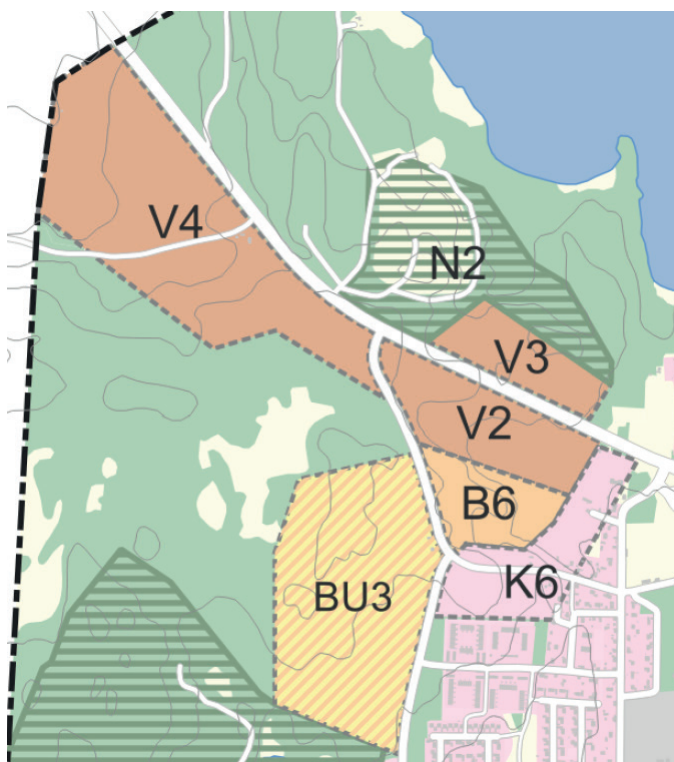
- **N1** Området avsätts som natur- och rekreationsområde runt Harpsjön och SCA Arena.
- **B3** Område för bostadsutbyggnad, småhus med effektiv markanvändning, vilket innebär att möjlighet till exempelvis parhus, kedjehus eller mindre flerbostadshus bör ges. För delar av området pågår 2023 planläggning. Goda markförhållanden. Möjligheten till en ny väg väster om Byvägen i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr ska behållas. Genom området går vandringsleder mot Själafjärden som behöver beaktas och eventuellt ges nya sträckningar. I östra delen av området finns risk för översvämningar vid skyfall, åtgärder utreds i efterföljande planering.
- **B4** Kommunäld mark med goda markförhållanden. Bostäder, småhus med effektiv markanvändning, exempelvis parhus, kedjehus eller mindre flerbostadshus. Möjligheten till en ny väg väster om Byvägen i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr ska behållas.
- **B5** Kommunäld mark i centralt läge i samhället med goda markförhållanden och närhet både till natur- och rekreationsområde i norr och väster, och till befintliga verksamheter (skola, affär) i öster. Det centrala läget motiverar en effektiv markanvändning med flerbostadsbebyggelse. En artskyddsutredning (mindre hackspett) kan behöva göras i detaljplanelskedet.
- **K4** Äldre delar av Obbola by och verksamheter såsom salteri. Kompletteringar till den befintliga bebyggelsen kan prövas med hänsyn till områdets struktur och karaktär.
- **K5** – Centralt läge längs Väntvägen med närhet både till rekreation, jordbruksområde och skola. Till största del privatägd mark, delvis med berg i dagen. Kompletteringar till den befintliga bebyggelsen kan prövas med hänsyn till områdets struktur och karaktär.



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

Under samrådet bör möjligheten att pröva delar av detta område för bostäder diskuteras. Området för verksamheter kan också utökas norrut längs E12:s västra sida.

Vatten och avlopp löses genom utvidning av verksamhetsområde.



Riktlinjer utvecklingsområden norra Obbola

- **B6 + K6.** Möjlighet på norra sidan Ångmanskroken med bostäder, komplettering till befintliga bostäder i öster. En blandning av boendestorlekar och byggnadstyper bör kunna prövas. En del inslag av berg i dagen kan begränsa utbyggnadsmöjligheterna. Området kan vara utsatt för buller från E12 varför en utformning som avgränsar bullret kan behövas. Det får prövas i detaljplan. En artskyddsutredning (mindre hackspett) kan behöva göras i detaljplaneskedet. Delvis kommunägd mark.
- **BU3** Utredningsområde för bostäder. Området består till större delen av berg i dagen med ytliga skikt av morän, vilket skapar krävande och osäkra tekniska och ekonomiska förutsättningar för bebyggelseutveckling. Eventuellt krävs en relativt omfattande exploatering för att få ekonomi i en utbyggnad. Närhet till natur- och friluftsområdet kring Harpsjön i söder är en kvalitet. En artskyddsutredning (mindre hackspett) kan behöva göras i detaljplaneskedet. Delvis kommunägd mark. Norra delen av området är kommunägt.
- **V2** Område för verksamheter på södra sidan E12. Fördelaktigt läge för verksamheter med skyltläge mot E12:an. Avgränsningen mot bostäder i område B6 behöver studeras noggrannare, och typen av verksamheter behöva anpassas till bostäder i område B6. Verksamheter kan också utformas så att de skärmar av bullret mot B6. Möjligheter finns att skapa ett entréområde här för Obbola med verksamheter som drar nytta av läget vid E12. God tillgänglighet till området med gång och cykel från samhället en fördel. Lämpliga typer av verksamheter och eventuell handel bör diskuteras under samrådet. Infart från Södra Obbolavägen. Huvuddelen av marken är kommunägd.
- **V3** Område för verksamheter på norra sidan E12. Infart och infrastruktur kan samordnas med friluftsområdet N1 i norr. För friluftsområdet kan verksamhetsområdet verka trygghetsskapande genom tillkomsten av belysta vägar och fler människor som rör sig i området. Handel och andra besöksalstrande verksamheter bör undvikas för att minska korsande trafik över E12, och i första hand lokaliseras i område V2.
- **V4** Möjlighet till område för verksamheter nordväst om Obbola, i anslutning till E12 på västra sidan. Möjligt för mer ytkrävande verksamheter och verksamheter i behov av avskilt läge. Markförhållanden samt närheten till Natura 2000-området gör exploatering på den nordöstra sidan av E12 mindre lämplig. Huvuddelen av området är privatägd.
- **N2** Området avsätts för friluftsliv/rekreation. På den före detta industrideponin norr om Obbola har cykel-/mountainbikebanor, gångbanor och pulkabacke färdigställts i ett samverkansprojekt mellan SCA och Obbola IK. Den höga kullen bjuder också på fin utsikt över nejden. Idéer finns att utveckla områden kring kullen med exempelvis gångvägar, fika-/grillplatser o.dyl. Verksamheter i område V1 bör kunna fungera tillsammans med aktiviteterna i området och samordna infart och gator.

3.4 Mark för verksamheter

Område V1 Umeå hamn



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

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

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

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

Kommunens hänsynstagande till hamnens utvecklingsmöjligheter innebär att nya bostäder och störningskänsliga verksamheter undviks där riktvärdena för buller överskrider enligt bullerberäkningarna för 2050. Kartan på nästa sida visar översiktligt gränsen för industribuller 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå från hamnen år 2050 vid maximal utbyggnad enligt den detaljplan för hamnen som antogs 2022. Detaljplanen har dock överklagats och ännu (augusti 2023) inte vunnit laga kraft. 45 dB(A) är riktvärdet för högsta industribuller som bör kunna accepteras kvällar och nattetid för ny bostadsbebyggelse.

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

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

Buller från industri respektive trafik har olika riktvärden. Annat som påverkar lämpligheten för ny bebyggelse är under vilken tid på dygnet som bullret uppkommer och bullrets karaktär (exempelvis förekomst av lågfrekvent buller och framträdande toner).

Samtidigt som hamnens förutsättningar för utveckling inte får riskeras är det också angeläget att Holmsund och Obbola kan utvecklas med nya bostäder, verksamheter och offentliga platser. Riktvärdena ger också utrymme för att pröva nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter i bullerutsatta lägen om anpassningar i utformning och placering kan göras, vilket föreslås för Märkpojken.

Sammanfattningsvis innebär hänsynstagandet gentemot hamnens utveckling följande:

- nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter undviks där riktvärdena för buller överskrids enligt prognosticerad bullernivå 2050 från hamnen med tillhörande trafik på väg och järnväg
- möjligheten enligt Boverkets allmänna råd att genom utformning och placering av byggnader klara bullerriktvärdena får prövas utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet
- vägar och anslutande mark utformas så att framkomligheten för transporter till och från hamnen inte förhindras eller väsentligt försvåras
- byggnader och markanvändning anpassas med hänsyn till transporter av farligt gods längs utpekade vägar.

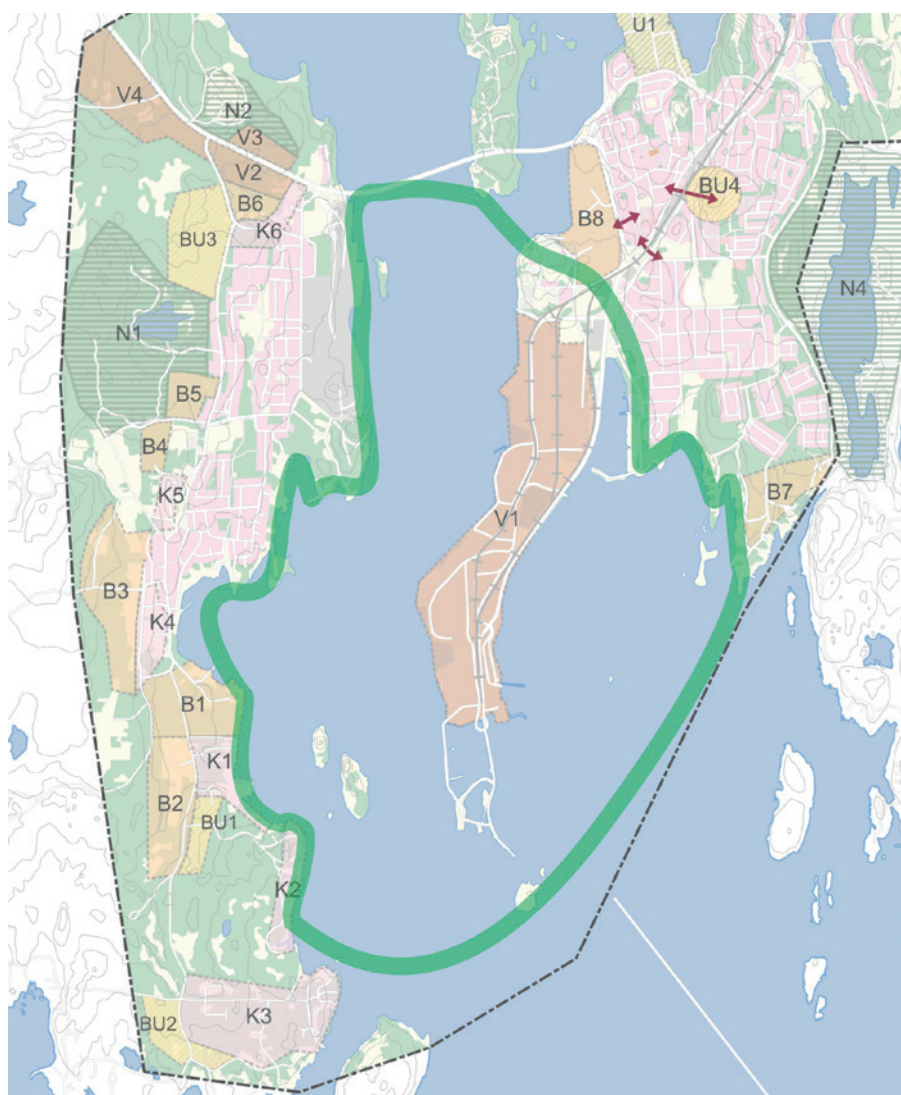
E12, som utgör den viktigaste transportleden till hamnen, påverkas av Märkpojken genom fler korsningar och ökad trafik, men bedömningen är det finns lösningar som gör att påverkan blir acceptabel. Se mer i avsnittet om Märkpojken.

För att främja förutsättningarna att nå hamnen och färjeterminalen med gång och cykel bör planeras för en gång- och cykelväg till färjeterminalen, som ansluter till befintliga gång- och cykelvägar i samhället. Handlingsfriheten för en framtida fast förbindelse mellan Umeå och Vasa ska behållas genom hamnområdet, liksom möjligheten till framtida persontågtrafik till färjeterminalen.

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

Riktlinjer för Umeå hamn

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



45 dB(A) Ekvivalent ljudnivå
Industribuller prognos 2050 möjligt enligt förslag till
detaljplan

Översiktsbild av gränsen (grön linje) för industribuller 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå från hamnen år 2050 vid maximal utbyggnad enligt den detaljplan för hamnen som antogs 2022. Detaljplanen har dock överklagats och ännu (augusti 2023) inte vunnit laga kraft. 45 dB(A) är riktvärdet för högsta industribuller som bör kunna accepteras kvällar och nattetid för ny bostadsbebyggelse. För en noggrannare tolkning av bullerkartan hänvisas till detaljplanens bullerutredning.

Område V5, Lövön om området norrut längs Holmsundsvägen

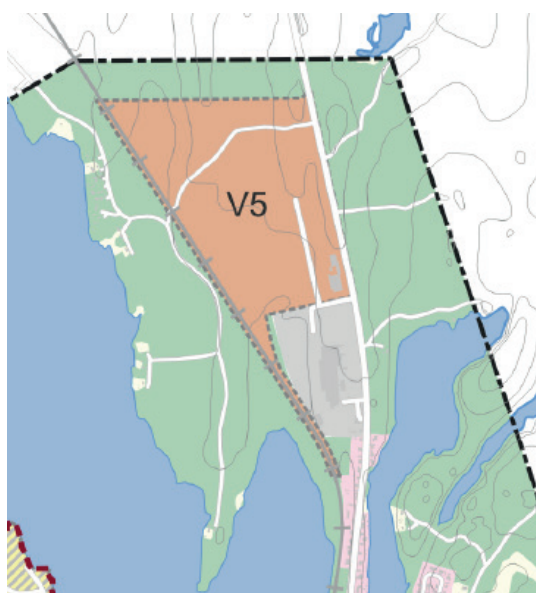
Området är utpekad i översiktsplanen Fördjupning för Umeå (2018) för industri/verksamheter och är sedan tidigare detaljplanelagd för industri. Större delen är oexploaterad, endast delen längst i söder är ianspråktagen.

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

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

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

Norr om V12 ligger i översiktsplanen Fördjupning för Umeå utpekade verksamhetsområdet mellan järnvägen och Holmsundsvägen (väg 531). Medan E12 föreslås som prioriterad väg för tyngre transporter får Holmsundsvägen genom Holmsund och in mot Umeå en annan funktion med cykelbana och anslutningar till de utpekade verksamhetsområdena.



Riktlinjer

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

3.5 Handel och service

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

Det är önskvärt att så långt möjligt samla tillkommande ny offentlig och kommersiell service, i första hand i anslutning till befintlig service, alternativt till ett begränsat antal platser, istället för att sprida ut den på flera platser.

Holmsunds centrum och Himmelska fridens torg

Under medborgardialogen framfördes synpunkter på att Holmsunds centrum kring Himmelska fridens torg är tråkigt och i behov av utveckling. Oro uttrycktes också över områdets framtid utifrån de förändringar som planeras i samband med utbyggnaden av den nya stadsdelen Märkpojken.

I detaljplanen ska handelsändamål i Märkpojken prövas. En möjlighet är att en av de befintliga byggnaderna i Märkpojken upplåts till en livsmedelsbutik, vilket innebär att den nuvarande butiken vid Himmelska fridens torg troligen upphör. Denna förändring innebär att det nuvarande centrumområdet förlorar sin starkaste målpunkt och att en viktig centrumfunktion förflyttas till andra sidan E12, även om ny handel på sikt etableras vid torget. Utöver livsmedelsbutiken kan också kompletterande handel i anslutning till den bli aktuell, och eventuellt även annan typ av handel som kan rymmas i områdets befintliga byggnader och närmiljö.

Utifrån möjliga handelsetableringar i Märkpojken bör under samrådet den framtida funktionen för det nuvarande centrumområdet runt Himmelska fridens torg diskuteras. För vilka användningsområden och verksamheter ska vi planera torget och dess närområde? Vilka idéer finns för hur centrumområdet kan vitaliseras och bli en gemensam plats för möten och vistelse för Holmsundsborna? På den allmänna platsmarken på torget som kommunen har rådighet över kan det t.ex. handla om att iordningställa en park, torgyta, lekplats, scen, bänkar, utomhusgym etc.

Efter en flytt av livsmedelsbutiken är det angeläget torget att inte börjar upplevas övergivet och förfallet. Därför bör en visionsskiss med åtgärder tas fram för hur torget kan utvecklas och gestaltas efter att livsmedelsbutiken flyttats och behovet av parkeringsplatser minskat.

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



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

Ett annat stråk som är särskilt intressant för stärkning är Svedbergsgatan som också kan komma att få en viktig roll för oskyddade trafikanter med koppling till Märkpojken, och här finns även potentialer att komplettera med fler boende och verksamheter.

Riktlinjer

- En visionsskiss med åtgärder för Himmelska Fridens Torg med närliggande allmän platsmark tas fram för möjligt genomförande inom de närmaste åren.
- På lång sikt utvecklas stråket Märkpojken - Himmelska Fridens Torg - Trädgårdsgatan - framtida järnvägsstation till en trygg och gen förbindelse för fotgängare och cyklister.
- Ny bebyggelse i centrumområdet längs stråket Industrigatan - Trädgårdsgatan och kring Himmelska Fridens Torg med närliggande kvarter är önskvärd. En något högre exploatering än befintlig bebyggelse ska prövas.

Att diskutera

- Hur kan Himmelska Fridens Torg och nuvarande centrum i Holmsund utvecklas i en framtid där handel har etablerats i Märkpojken? Hur bör torget gestaltas och hur kan den användning på bästa sätt för att locka till besök och vistelse?

Centrum och handel i Obbola

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

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

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

Att diskutera

- Hur kan centrum i Obbola tydliggöras och utvecklas?



Hållbart resande

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

Översiktsplanens strategier har sin utgångspunkt i hållbar utveckling och ett fokus på hållbart resande samt minskad klimatpåverkan. I den fördjupade översiktsplanen för Holmsund och Obbola bör man eftersträva att öka möjligheterna till hållbart resande, både inom och mellan orterna. En högre täthet i Holmsund och Obbola innebär förutsättningar för både möten mellan människor och hållbart resande. Ett systematiskt och långsiktigt arbete för beteendepåverkan är centralt för att öka andelen hållbara transporter och för att uppnå ett effektivt användande av orternas infrastruktur.

Kollektivtrafik

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

Framtida biltrafik i Holmsund och Obbola

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

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

Gång- och cykelvägar

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

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

Nya kopplingar Märkpojken

Den planerade nya stadsdelen inom Märkpojken kommer att sätta en stor prägel på det framtida Holmsund, inte minst ur ett trafikperspektiv. Närheten till kollektivtrafik och de centrumfunktioner som förväntas etableras inom området ger goda förutsättningar för att andelen hållbara resor ska öka i Holmsund. Det ställer också stora krav på att området får väl utformade gång- och cykelkopplingar mot den befintliga bebyggelsen i Holmsund.

Som ett led i utvecklingen av gång- och cykelvägnätet byggs en tunnel under järnvägen (och eventuellt Holmsundsvägen) i höjd med Skärgårdsskolan för att skapa en tryggare passage för barn och unga som ska till och från skolorna i östra delarna av Holmsund. Tunneln bidrar också till att minska de stora barriäreffekterna av den tunga infrastrukturen i Holmsund. Se avsnitt 3.3 om Märkpojken.

Strandpromenad Holmsund

För att stärka tillgängligheten till vattnet redovisas möjligheten till en framtida strandpromenad i Holmsund, som från norr ansluter till befintligt promenadstråk runt Omberget, fortsätter runt Sandviksudden och sedan till strand/kajpromenad vid Märkpojken. Se illustration.

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

Gång- och cykelväg mellan Holmsund och Umeå

Det är önskvärt med en gång- och cykelväg mellan Holmsund/Obbola och Umeå. Umeå kommun anser att en sådan i första hand bör byggas längs Holmsundsvägen. Eftersom den följer en statlig väg är det Region Västerbotten som prioriterat medel för utbyggnaden. Se avsnitt nedan om E12:s och Holmsundsvägens framtida funktioner.

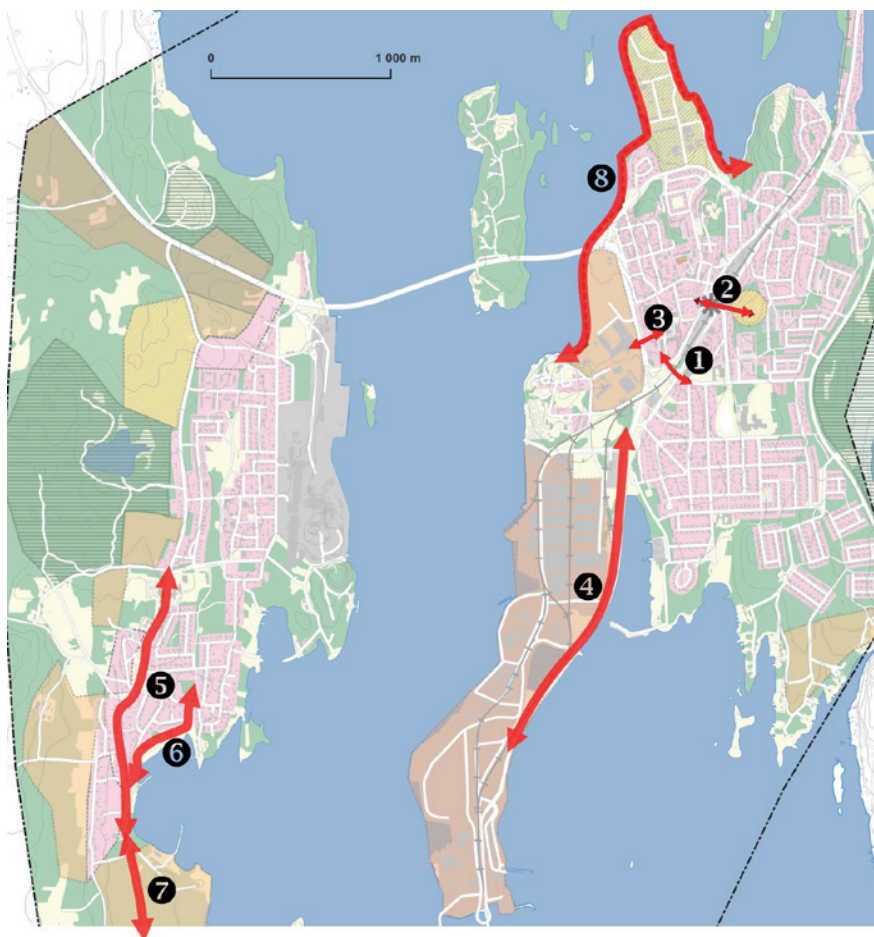
Gång- och cykelvägnät i Obbola

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

Riktlinjer gång- och cykelvägar

Siffrorna ansluter till kartan.

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



Järnvägen genom Holmsund och godsbangården

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

Godsbangården i centrala Holmsund utgörs av ett drygt 600 meter långt spårområde med upp till sex järnvägsspår som nyttjas för rangering och uppställning av järnvägsvagnar. Trafikverket och kommunen har sedan 2017 en inriktning om att minska på antalet spår på bangården och flytta tågbildning, uppställning och växling till hamnområdet på Hillskär. Dessa åtgärder samt uppbyggnad och flytt av motsvarande funktioner till hamnen finns med i avsiktsförklaringen. De innebär att bullerstörningarna från järnvägstrafiken på sikt kan minska och järnvägens markanvändning kan minska något.

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

Kommunen har beslutat att den nuvarande passagen i plan i södra delen av godsbangården, mellan Solbackavägen och Järnvägsgatan, ska ersättas med en gång- och cykeltunnel under järnvägen, eventuellt även under Holmsundsvägen. Utformning och tidpunkt är inte beslutad.

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

En vision på lång sikt är att bygga en gång- och cykelbro över järnvägen som ansluter till en framtida järnvägsstation och till eventuell framtida bebyggelse på Kassjöberget (se avsnitt 3.2.5).

Riktlinjer

- Planskild passage för gång och cykel planeras i södra delen av godsbangården.
- När den nuvarande passagen i norra delen av godsbangården stängs behöver den ersättas med en ny i motsvarande läge.
- Handlingsfriheten behålls för en gång- och cykelbro över järnvägen mellan Kassjöberget och framtida järnvägsstation.

Framtida resecentrum och tågpersontrafik

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

Norrtågs utredning ger en översikt av möjliga trafikupplägg och nödvändiga investeringar i infrastrukturen. Slutsatsen är att det finns förutsättningar på lång sikt för persontrafik, men för att skapa en bra trafik krävs troligen omfattande insatser i infrastrukturen. För att klargöra förutsättningarna för tågtrafik krävs ytterligare utredningar och därefter ställningstaganden hos olika aktörer med ansvar för infrastruktur och trafikering, innan ett beslut om trafik kan fattas.

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

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



En faktor som påtagligt kommer att öka potentialen för tågtrafiken är utbyggnaden av Märkpojken. Med ett potentiellt tillskott på ett stort antal nya bostäder inom gångavstånd från en framtida station blir resandeunderlaget väsentligt större. Den karaktär som området planeras för innebär sannolikt också att bilen inte kommer att bli ett lika dominerade transportslag för dess invånare som för Holmsund i övrigt. En viktig insats är att planera både Märkpojken och stråken till framtida stationen så att de blir gena, trygga och trivsamma för fotgängare och cyklister. Även från övriga delar av samhället är det förstås viktigt att planera för god tillgänglighet, framför allt med gång och cykel.

Övriga möjligheter till ny bebyggelse i stationens närområde, exempelvis Kassjöberget och förtätning i centrumområdet, bidrar förstås också till resandeunderlaget för tågtrafik. Generellt är det angeläget att möjligheterna till nya bostäder inom gångavstånd från stationen tillvaratas. En högre täthet och exploateringsgrad bör eftersträvas inom detta område.

Riktlinjer

- Kommunen ska verka för persontrafik på tåg till Holmsund
- Skapa förutsättningar för en framtida järnvägsstation vid nuvarande godsbangården och planera för god tillgänglighet till den med gång och cykel.
- Möjligheterna till nya bostäder inom gångavstånd från framtida järnvägsstation/resecentrum bör tillvaratas. En högre täthet och exploateringsgrad ska prövas.
- Handlingsfriheten för tågpersontrafik till färjetterminalen i hamnen ska behållas.

E12:ans och Holmsundsvägens framtida funktioner

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

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

Kommunens inriktning är att prioritera tunga och skrymmande transporter på E12 och utforma den för hög framkomlighet och kapacitet. Transporter med lägre krav på framkomlighet, inklusive gång och cykel, hänvisas till Holmsundsvägen (väg 531). En framtida gång- och cykelbana prioriteras längs Holmsundsvägen med hänvisning till Holmsunds storlek och att de största målpunkterna i Umeå ligger längs vägen (Universitets- och sjukhusområdet) och på norra sidan Umeälven. Det är också en fördel att gång- och cykeltrafiken inte sker längs samma väg som de tunga transporterna.

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

Riktlinjer E12 Holmsund - Obbola - Umeå

- Prioriterad väg för de tunga och skrymmande transporterna, av t.ex. vindkraftverk, generatorer och insatsvaror till industrin, från hamnen. Hög framkomlighet prioriteras, utbyggnad av mötteseparering (mitträcke) prioriteras på E12 före Holmsundsvägen

Riktlinjer Holmsundsvägen (väg 531) Holmsund - Umeå

- Planeras för utbyggnad av gång- och cykelbana, som prioriteras på Holmsundsvägen före E12.
- Anslutningar/korsningar ska möjliggöras till framtida verksamhetsområden mellan Holmsund och Umeå enligt översiktsplan för Umeås framtida tillväxtområde
- Framkomlighet och hastigheter anpassas för att möjliggöra anslutningar till befintliga och framtida verksamhetsområden, samt till framtida gång- och cykelbana.

Fast förbindelse över Kvarken till Vasa

I Umeås översiktsplan redovisas en fast förbindelse över Kvarken som en långsiktig vision som skulle innebära radikalt förändrade strukturella förutsättningar för Umeå och norra Sverige. Ett antal alternativa korridorer för en fast förbindelse har studerats i olika sammanhang. Flera av dessa angör land i Umeå hamn för vidare anslutning till E12. Korridorerna utgör infrastrukturreservat vilket innebär att handlingsfriheten för en framtida fast förbindelse ska genom Holmsund ska behållas. Kvarkenrådet kommer att fortsätta utreda förutsättningarna för projektet.

Riktlinjer fast förbindelse över Kvarken till Vasa

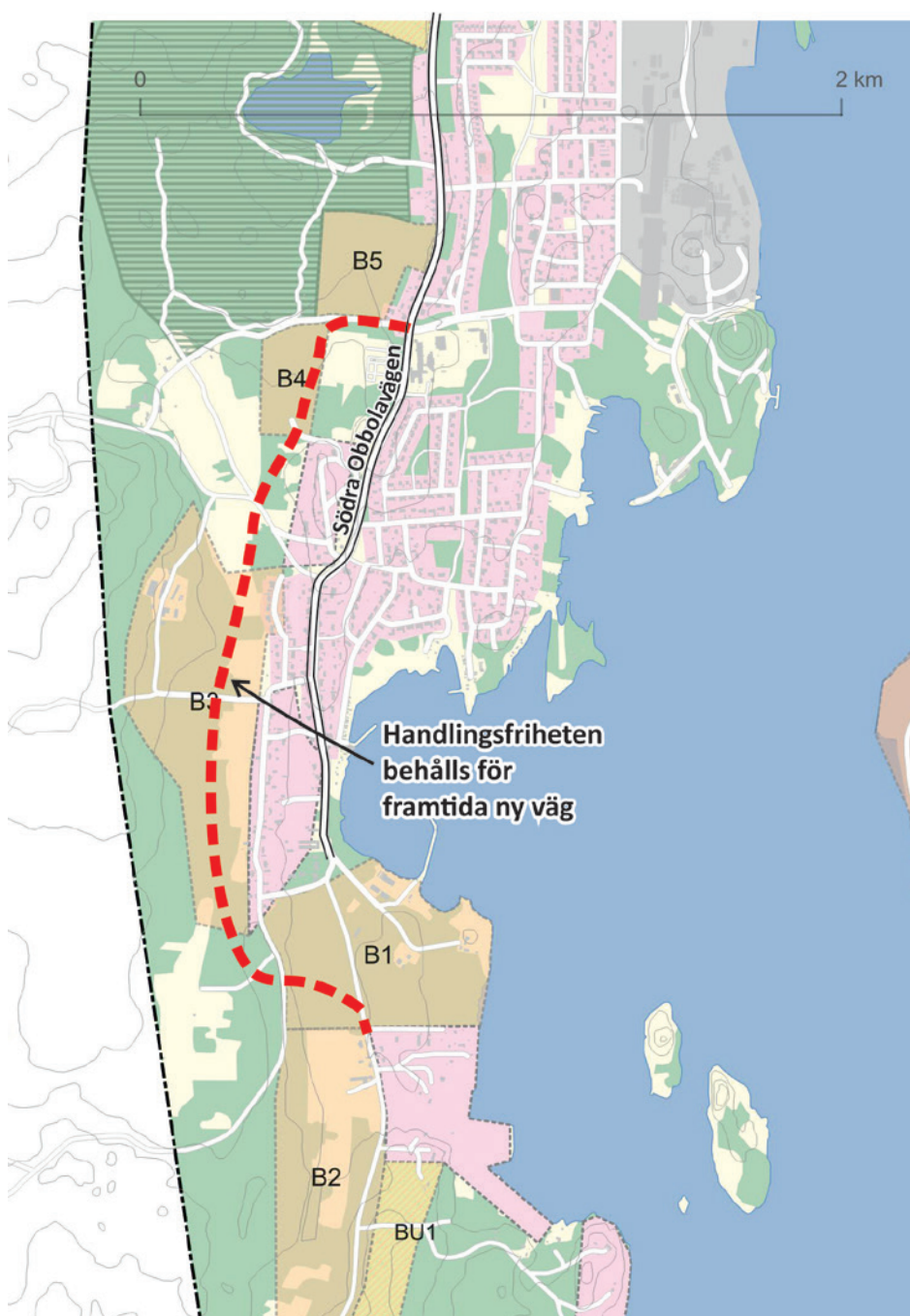
- Behåll handlingsfriheten för en eventuell framtida fast förbindelse till Vasa/Finland.

Södra Obbolavägen

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

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

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



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

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

Vid en större utbyggnad av nya bostäder på längre sikt söder om befintligt samhälle kan behov uppstå av att avlasta Södra Obbolavägen genom södra delen av Obbola. Handlingsfriheten bör därför behållas för en väg i nord-sydlig riktning mellan Byvägen i söder och Anderssons väg i norr, se karta. Sträckningen är inte studerad i mer detalj, utan får göras i samband med eventuell förändrad markanvändning i området som aktualiserar behovet av att lägga fast vägens sträckning.

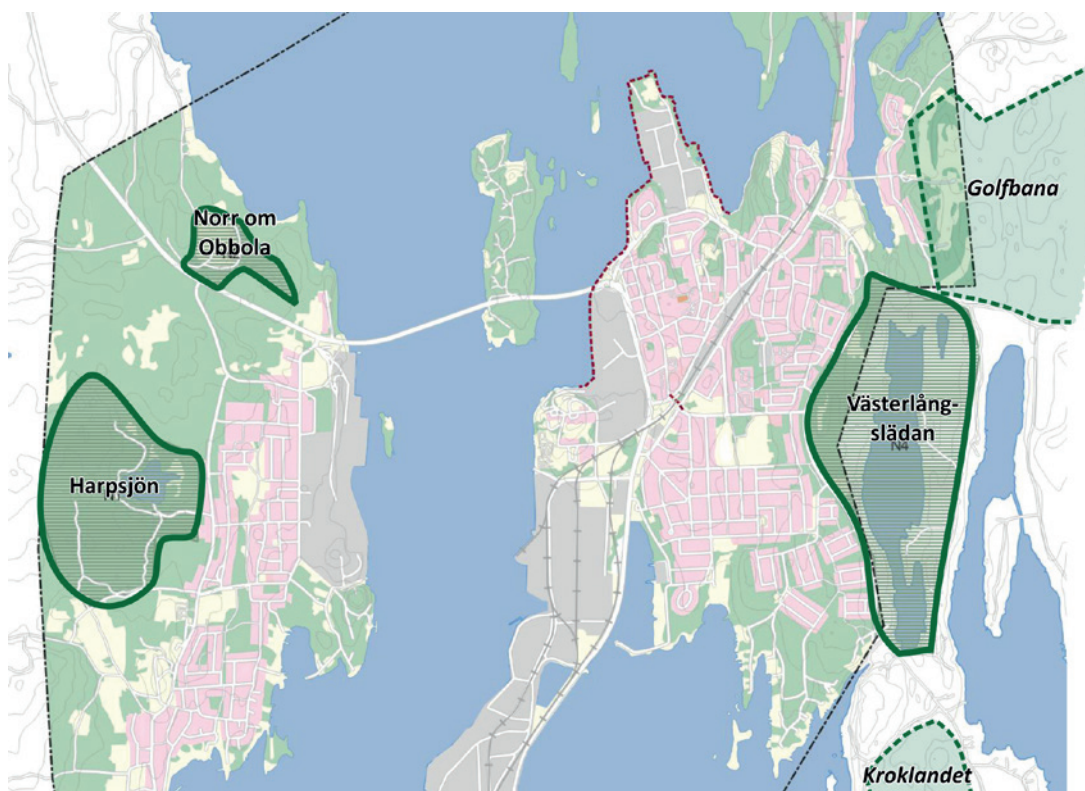
Standarden på Södra Obbolavägen söder om Byviken kan behöva anpassas utifrån den bebyggelse som kan tillkomma i de redovisade utvecklingsområdena söder om Obbola.

Riktlinjer Södra Obbolavägen

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

3.7 Grönstruktur; natur och rörligt friluftsliv

Parker och rekreationsområden



Närheten till vattnet och naturen är en av de kvaliteteter som Holmsunds- och Obbolaborna uppskattar mest med sina orter, enligt den medborgardialog som kommunen genomfört. På västra respektive östra sidan av Obbola och Holmsund ligger de stora rekreationsområdena kring Harpsjön och Västerlångslådan, med vandringsleder, skidspår, terrängcykelbanor, utegym m.m. som är mycket värdefulla och uppskattade. Småbåtshamnar, badplatser och gångvägar ger tillgänglighet till vattnet. Med en framtida ökad befolkning kommer betydelsen av dessa friluftslivsområden att öka, varför det är viktigt att dess miljöer och innehåll kan bibehållas och utvecklas och att de är enkla att nå för de boende

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

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

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

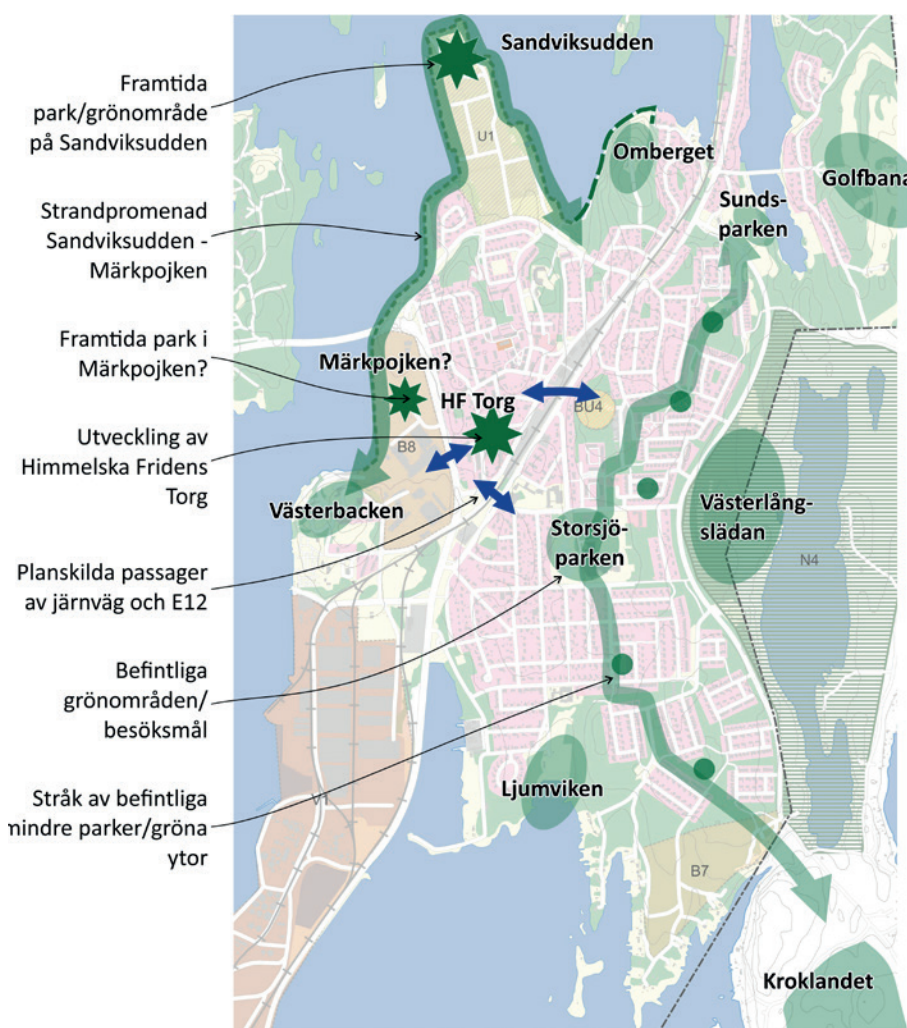
I Holmsund ligger parkerna samlade längs ett grönt stråk som förbinder flera mindre parker i östra delen av Holmsund, från Sundsparken i norr ner mot Kroklandet i söder. Stråket gör dem mer tillgängliga vid exempelvis motionsrundor och därmed mer funktionella. Parkstråket når också ned till vattnet vid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

Holmsund

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

Holmsund: utvecklingsmöjligheter grönområden, stråk och kopplingar

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



Obbola

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

Obbola: utvecklingsmöjligheter grönområden, stråk och kopplingar

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



Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som ekosystemen ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Kommunen har genomfört en analys av ekosystemtjänsterna i Holmsund och Obbola, som syftar till att identifiera de ekosystemtjänster som finns idag inom planområdet, vilka som saknas och vilka som är möjliga att tillskapa.

Ett generell förhållande för både Holmsund och Obbola är att mängden småhus är mycket stor och att den allmänna platsmarken till ytan är mycket mindre, både den utbyggda och outbyggda. Kommunen har därför begränsad rådighet att förbättra förmågan att producera ekosystemtjänster inom området. Det kommunen kan göra är att planera fler träd längs vägar och på allmänna platser, och att i nya detaljplaner beakta behovet av och möjligheten till ekosystemtjänster med utgångspunkt från ekosystemtjänstanalysen och de behov som där redovisas.

En viktigt struktur för att producera ekosystemtjänster är den sammanhängande skog som ligger väster respektive öster om Obbola och Holmsund. Delar av utbyggnadsområdena i Obbola berör denna skog, vilket kommenteras i konsekvensanalysen.

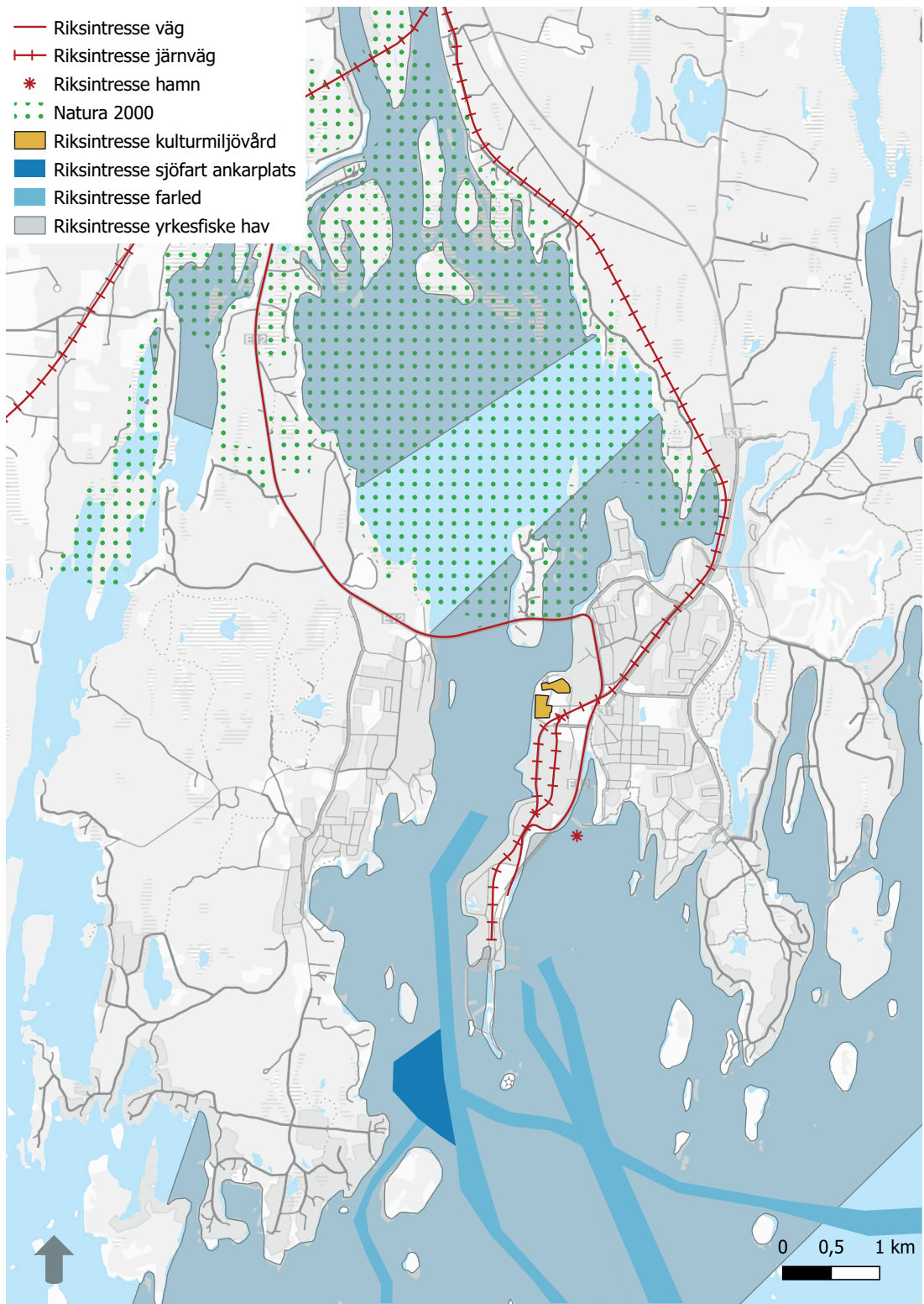
Riktlinjer ekosystemtjänster

- Det är önskvärt att bevara och utöka beståndet av äldre och bredkroniga träd i gator och bryn
- Planera för en strandpromenad med träd och vegetation.
- I detaljplaner prövas möjligheten att tillskapa ekosystemtjänster inom planområdet.

3.8 Riksintressen, kommunens ställningstagande

Inom planavgränsningen finns åtta områden av riksintresse. Flertalet berör kommunikationer så som väg E12, järnväg, farled och ankarplats. Förutom detta finns ett område av riksintresse för kulturmiljö på Västerbacken i Holmsund

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



Karta över riksintressen som berör planområdet.

Anspråk	Beskrivning	Ställningstagande
Natura 2000	Umeälvens delta	<p>Verksamhetsområdet V5 (Lövön) innebär inte någon förändring i förhållande till kommunens gällande översiktsplan.</p> <p>Område U1, Sandviksudden, del av området föreslås utredas för park/grönområde och på sikt ändrad markanvändning, vilket inte bedöms vara negativt, snarare positivt, för Natura 2000-området.</p> <p>Naturområde N2 i Obbola utgör i översiktsplan 2018 ett verksamhetsområde tillsammans verksamhetsområde V3. Detta planförslags minskning av verksamhetsområdet bedöms vara positivt för Natura 2000-området.</p> <p>Sammantaget bedöms planförslaget vara positivt för Natura 2000-området i förhållande gällande översiktsplan. Den samlade påverkan på Natura 2000-området av framtida utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter i dess närområde behöver bedömas i ett övergripande sammanhang inom ramen för fördjupningen av översiktsplanen för Umeå framtida tillväxtområde.</p>
Yrkesfiske hav	Täftefjärden	Planen medför inga negativa konsekvenser för riksintresseanspråket.

3.9 Risker

Dagvatten

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

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

Riktlinjer dagvattenhantering

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

Risker för skred och erosion

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

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

Klimat

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

Buller

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

4. Genomförande

4.1 Översiktsplanen som strategidokument

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

4.2 Markägande, markpolitik

Översiktsplanens tidshorisont är lång och kommunen kan inte ensamt styra i vilken takt utbyggnader sker. Där kommunen äger marken kan kommunen också genom egna initiativ påverka genomförandet, men kommunen äger inte all mark inom de planerade exploateringsområdena. Det innebär att den föreslagna utvecklingen till stor del är beroende av privata fastighetsägares initiativ- och genomförandeförmåga.

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

4.3 Bostadsbyggande

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

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

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

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

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

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

4.4 Sektorsvisa genomförandefrågor

Bostäder och verksamheter generellt

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

Teknisk infrastruktur

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

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

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

Nya bebyggelseområden

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

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

4.5 Exploateringsekonomi

Investeringar

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

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

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

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

Driftkostnader

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

4.6 Exploateringsavtal

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

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

5. Planeringsförutsättningar

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

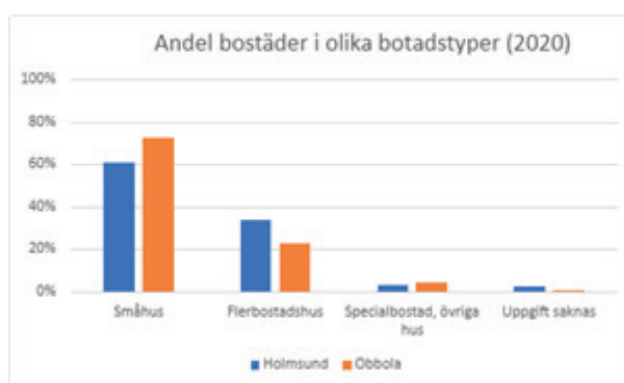
Planeringen av Holmsund-Obbola har skett med stöd av ett omfattande underlagsmaterial där olika förutsättningar för planeringen har kartlagts. Bland annat har data om befolkning, trafik, teknisk infrastruktur och naturvärden sammanställts och en landskapsbildanalys och analys av ekosystemtjänster har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

5.1 Befolkning och bostadsbestånd

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

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

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



Figur 1 Bostadsbestånd, Holmsund Obbola

5.2 Naturgivna förutsättningar

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

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

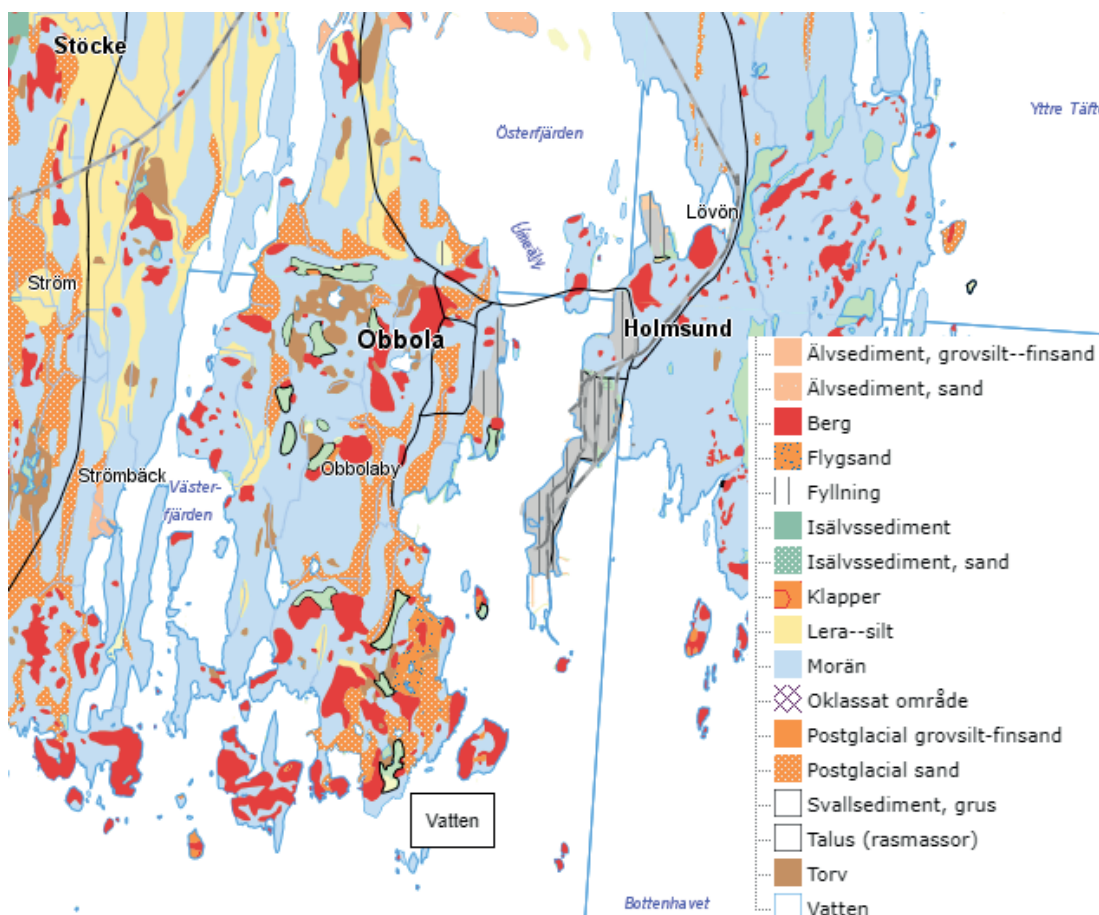
Umeälven innehar i dagsläget måttlig ekologisk status enligt Vattenmyndighetens klassning. Detsamma gäller för Västerlångslådan öster om Holmsund och Själafjärden söder om Obbola.

Naturvärden och ekosystemtjänster

Generellt är tillgången till allmänna parker och platser inne i både Obbola och Holmsund relativt begränsad. Däremot finns stora rekreationsområden i närområdet som är viktiga att tillvarata och utveckla. Norr om bebyggelsen i Obbola samt söder om Harpsjön finns skogsmarksområden med höga naturvärden. I Holmsund innehar skogen öster om Bräntevägen vissa till höga naturvärden. Dessutom finns ett område med lövskog med höga värden på udden väster om Lövöviken. På södra delen av Obbolahalvön finns spridda våtmarksområden med höga naturvärden. Havsstranden vid Bredviken klassas som biotop med högsta naturvärde.

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

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



Kulturmiljö och landskapsbild

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

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

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

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

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

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

5.3 Samråd och dialog

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

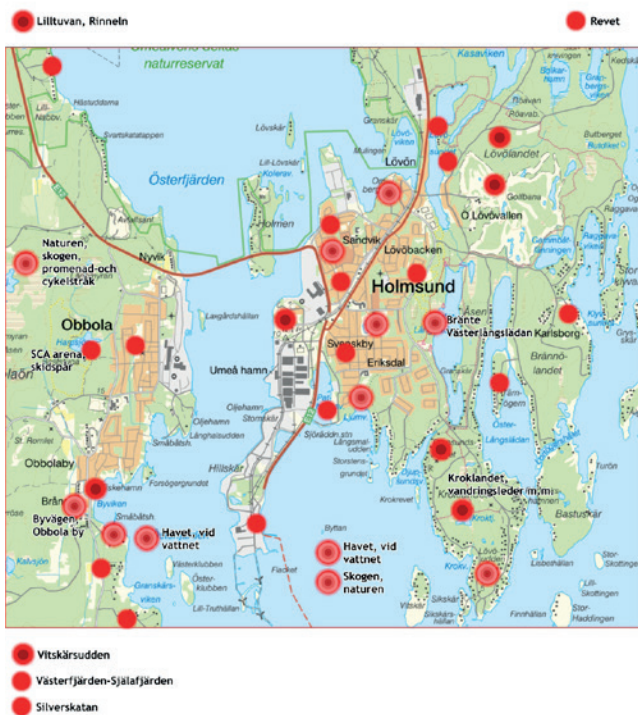
Många inkomna synpunkter berör trafiksituationen i de båda orterna. I Obbola finns en farhåga om att en utveckling i södra delen av samhället ska medföra en ökad trafikmängd längs Obbolavägen genom byn. Dessutom lyfts önskan om en gång- och cykelväg längs E12 in mot Umeå samt en stärkning av kollektivtrafiken.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

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

Platser Obbola- och Holmsundsborna trivs på

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

Medborgardialog oktober 2021, svar på webbenkät



Platser Obbola- och Holmsundsborna inte trivs på

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

Medborgardialog oktober 2021, svar på webbenkät



6. Konsekvenser och miljöbedömning

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

6.1 Avgränsning

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

Nuläge

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

6.2 Nollalternativ

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

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

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

6.3 Planförslag

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

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

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

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Trafikstruktur och hållbara transporter	<p>Planen ger mer konkreta förutsättningar för stationsläge, med förslag till passage mellan målpunkter och i förlängningen persontrafik på järnvägen. En utveckling enligt planförslaget innebär även ett ökat underlag för kollektivtrafik, såväl buss som framtida tågtrafik.</p> <p>Planen föreslår ett reservat för framtida parallellväg i Obbola, för att skapa förutsättningar för trafiksäker miljö och minska belastningen på de befintliga vägarna.</p> <p>Sammantaget skapar planförslaget förbättrade förutsättningar för hållbart resande.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Positiv miljöpåverkan.</p>	<p>Utan en ny översiktsplan finns risken att bebyggelsestrukturen blivit gles med långa avstånd mellan målpunkter, och därmed inte skapat förutsättningar för hållbart resande i samma utsträckning.</p> <p>Utan ny plan hade inte heller samma förutsättningar för stationsläge skapats, inte heller kopplingar kring järnvägspassagen.</p> <p>Det finns risk att potentialer till kopplingar och stråk inte hade tagits tillvara på.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan.</p>
Rekreation och friluftsliv	<p>Planförslaget ger säkrade möjligheter för rekreation och ekologiska stråk. Planen lyfter möjligheter hur grönområden kopplar till varandra och preciserar bebyggelseområden i framför allt Obbola, vilket skapar utrymme för gröonstruktur och värden i anslutning till bebyggelseområdena.</p> <p>Som en del av arbetet med planeringen har en ekosystemtjänstanlys tagits fram, vilket har legat till grund för planförslaget.</p> <p>Planförslaget bidrar till att steg tas framåt mot en sammanhängande strandpromenad. Med framtida utveckling av Märkpojken och eventuellt Sandviksudden ges därtill möjligheter att skapa ett rekreativt sammanhängande stråk längs vattnet. Planen skapar möjligheter att återskapa det befintliga samhällets kontakt med vatten, vilket bedöms positivt.</p> <p>Planen innebär att skogsmark tas i anspråk för bebyggelse, dock innebär det inte någon negativ skillnad jämfört med nollalternativet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Positiv miljöpåverkan.</p>	<p>Utan ny översiktsplan finns inte lika tryggade förutsättningar för rekreation och friluftsliv.</p> <p>Utan planen är planstödet för strandpromenad i läget vid Märkpojken svagare. Likaså gällande eventuell framtida utveckling vid Sandviksudden.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan Ingen betydande miljöpåverkan</p>

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

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Naturvärden	<p>Planförslaget innebär att naturvärden knuten till skogsområden tas i anspråk för nyexploatering av bebyggelse exempelvis i område B6 och B5. Även inom områden B1 finns några mindre områden med högsta naturvärde - nyckelbiotop. Förslaget motiveras ändå då det är strategiska områden för utveckling av en hållbar bebyggelsestruktur. I planen har dock värdena och strukturer studerats.</p> <p>När det gäller värden kopplat till Umedeltat och dess Natura 2000-klassning bedöms planförslaget inte ge någon störning. Skulle Sandviksområdet BU5 omvandlas till att störningskänslig bebyggelse skulle snarare en positiv påverkan kunna uppnås.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>	<p>I ett nollalternativ skulle bebyggelse kunna utvecklas i enlighet med ytor utpekade i Fördjupning för Umeå och Fördjupning för kusten men utan att värdena studerats och kopplats samman såsom i utredningen av bebyggelse ytor i Obbola.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>
Trafikbuller	<p>Som följd av att orternas utveckling kommer mängden trafik troligt att öka och därmed ökat trafikbuller. Risk finns för störningar från trafikbuller på bebyggelse i områdena B6 i Obbola, B8 i Holmsund eftersom det gränsar till E12. Med utbyggnad av hamnen och SCA i Obbola följer även ökade mängder tung trafik på E12 och Holmsundsvägen. Det kan få påverkan på befintlig bebyggelse. I efterföljande planering hanteras bullersituationen kopplat till bostäder i enlighet med gällande lagstiftning och riktvärden.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>	<p>Scenariot i nollalternativet liknar planförslaget, med skillnad att är endast verksamhetsytor intill E12 i Obbola, medan planförslaget medger bostäder i delar av områdena. Detta innebär att nollalternativet kan generera mer tung trafik. Andelen bostäder som riskerar utsättas för trafikbuller är däremot mindre än planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>
Järnvägsbuller	<p>Med hamnens utbyggnad följer ökad trafik på järnväg vilket kan ge påverkan på befintlig bebyggelse. I efterföljande planering hanteras bullersituationen kopplat till bostäder i enlighet med gällande lagstiftning och riktvärden.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Buller från hamnen	<p>Inom ramen för detaljplanen för hamnen har bullerutredningar genomförts. Utvecklingen av hamnens verksamheter kommer troligtvis att innebära högre bullernivåer, men får inte överskrida riktvärdena för buller kopplat till intilliggande bebyggelse.</p> <p>Planförslaget möjliggör för viss bebyggelse inom influensområde för buller kopplat till hamnen, bland annat i B8 Märkpojken och B7 Djupsundsbacken. Bullernivåer kopplat till hamnens verksamhet regleras även i hamnens miljötillstånd.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget, då hamnen hade kunnat utvecklas, Märkpojken hade planerats och Djupsundsberget har planstöd i Föp kusten. Dock har inte nollalternativet riktlinjer kring hänsyn till hamnen vid tillkommande bostadsbebyggelse. Hamnen är viktig för kommunen, så troligtvis hade inte hamnens utvecklingsmöjligheter riske-rats i nollalternativet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>
Buller från SCA	<p>Planförslaget föreslår inte tillkommande bebyggelseområden i bullerutsatta lägen.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>
Risker; Seveso-verksamheter	<p>Inom hamnens område finns Sevesoverksamheter, bland annat oljeförvaring, farligt avfallshantering och fodercentral. Med planförslaget finns förutsättningar för hamnen att utvecklas och därmed även möjlighet att det tillkommer fler sevesoverksamheter eller att befintliga utökas. Planförslaget möjliggör även för fler tillkommande bostäder i närområdet, dock inte närmare än befintlig bostadsbebyggelse. Eventuella risker och skyddsavstånd hanteras i respektive tillstånd för verksamheten.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Farligt gods	<p>Med orternas utveckling och ökade flöden kan man anta att risken ökar för olyckor även om de vägar och järnvägar som påverkas är de som redan är utpekade och används för transporter av farligt gods. Hanteras med riktvärden och skyddsavstånd för tillkommande bebyggelse i efterföljande planering, i enlighet med vägledning från Länsstyrelsen.</p> <p>För farligt gods på båt finns risker kopplade till hantering i hamnen, detta hanteras inom ramen för hamnens utveckling, exempelvis i miljötillståndet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Ingen skillnad mot planförslaget.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>
Risk, höga flöden och översvämning.	<p>Planförslaget har tagits fram med analyser av höga flöden och skyfall som underlag och risker hanteras genom riktlinjer.</p> <p>Höga flöden i Umeåälven kan få påverkan på Sandviksudden och Märkpojken vilket behöver hanteras i efterföljande planering.</p> <p>Enligt skyfallskartering för Obbola och Holmsund finns några områden som riskerar att påverkas av översvämning, bland annat inom B3 Västra Obbola och U1 Sandvisudden.</p> <p>Eftersom det finns begränsat med platser för naturligt infiltration, fördröjning och rening är det särskilt viktigt att efterföljande planering tar hänsyn till dagvattenhanteringen, vilket regleras genom riktlinjer i planhandlingen.</p> <p>Det finns förutsättningar för skred kopplat till finkorniga jordarter längs stora delar av kusten. Kusten har även bedömts ha viss eroderbarhet inom vissa områden, bland annat Byviken i Obbola. I övrigt är bedömningen låg eroderbarhet. Dessa aspekter behöver beaktas i efterföljande planeringsskede.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan</p>	<p>Befintliga planer har inte haft samma underlag och därför finns risk för att framtida utveckling inte tar hänsyn till risker kring höga flöden och översvämning i samma utsträckning som en ny plan.</p> <p>Rutiner finns för att hantera detta i detaljplaneprocessen, dock finns risk att frågorna hanteras avgränsat i ett litet område och missar potentialer i helheten.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Miljökvalltetsnorm vatten	<p>Österfjärden innehar måttlig ekologisk status. För att inte försämra statusen i fjärden är dagvattenhanteringen av stor vikt. Umeå kommuns dagvattenprogram är styrande för hur dagvattenhanteringen bör ske, och konkretiseras genom riktlinjer i planförslaget.</p> <p>För att inte försämra statusen i fjärden finns krav på skyddsnivå för små avlopp där så eventuellt blir aktuellt. De stora delarna av planområdet föreslås anslutas till kommunalt VA.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Ingen betydande miljöpåverkan.</p>	<p>Utan sammantagen analys av tillkommande bebyggelse och riktlinjer kring dagvattenhanteringen finns risk för påverkan på fjärdens status.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan.</p>
Strandskydd	<p>Områden som föreslås som bebyggelseområden och ligger delvis inom strandskydd är Märkpojken, Sandviksudden, Obbola B1.</p> <p>Områdena ligger strategiskt till inom respektive samhälle och har potential att stärka bebyggelsestrukturen. Utgångspunkten för utpekade områden är att stärka allmänhetens tillgänglighet till stranden. Dock kan planen få påverkan på naturvärden kring stranden i samband med exploatering.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Liten negativ miljöpåverkan</p>	<p>Stora delar av utvecklingen kring strandnära lägen har stöd i gällande planer, dock utan övergripande analys över tillgängligheten till stranden och åtgärder för att stärka tillgängligheten. Risk för att både naturvärden och allmänhetens tillgänglighet till stranden påverkas negativt.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan:</p> <p>Negativ miljöpåverkan</p>

Aspekt	Planförslag	Nollalternativ
Förorenad mark	<p>Det förekommer förorenad mark inom områden som föreslås för bostadsbebyggelse, Märkpojken och Sandviksudden (dock osäkerheter i vilken utsträckning). Innan exploatering kan ske krävs därför troligtvis sanering. En sanering av områdena bedöms positivt ur miljösynpunkt.</p> <p>Utöver dessa finns förorenad mark inom befintliga, pågående verksamhets område (SCA och Hamnen). Planen föreslår ingen förändras markanvändning gällande dessa.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan: Stor positiv miljöpåverkan</p>	<p>Sandviksudden hade troligen inte blivit föremål för ändrad markanvändning och därmed ingen påverkan jämfört med nuläget.</p> <p>Märkpojken kan möjliggöras och därmed även saneras inom nollalternativet.</p> <p>Bedömd miljöpåverkan: Liten positiv miljöpåverkan</p>

6.4 Planens överensstämmelse med miljömål

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

6.5 Miljökvalitetsnormer

Buller

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

Utomhusluft

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

Vatten

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

6.6 Konsekvenser för social hållbarhet

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

6.7 Sammanfattande redogörelse

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

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Fysisk planering

Besök: Stadshuset, Skolgatan 31A

Postadress: 901 80 Umeå

090-16 10 00

umea.kommun@umea.se

www.umea.se