



Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för Ön

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

Antagen av kommunfullmäktige den 22 december 2008

Fördjupning för Ön

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

Antagen av kommunfullmäktige den 22 december 2008

Förord

Umeå är en kommun som under många år haft en stark tillväxt. Det har gett oss möjligheter att utveckla många viktiga sidor av livsmiljön för umeborna. Inriktningen för de kommande åren är också att försöka bibehålla denna tillväxt. Om detta råder stor enighet i politiken.

Utvecklandet av Ön är tillsammans med Botniabanans tillkomst och satsningen på Kulturhuvudstad 2014 exempel på viktiga framtidssatsningar som kan fungera ömsesidigt stärkande och bidra till en fortsatt positiv utveckling för Umeå och regionen. Tillväxten bör ske genom en långsiktig hållbar utbyggnad av staden. Sedan många år har kommunfullmäktige haft som ett övergripande mål att minst hälften av den nya bebyggelsen bör ske som s k kompletteringsbebyggelse. På så vis kan vi ta tillvara mycket av den infrastruktur som redan byggts upp i form av t ex skolor, vägar, vatten och avlopp.

Planeringen för Ön utgör ett gott exempel på Umeås strävan att bygga ekologiskt, ekonomiskt, tekniskt såväl som socialt hållbart. En stor del av diskussionerna kring Öns utbyggnad har kretsat kring avvägningen att uppnå en tät och attraktiv bebyggelsemiljö som tar tillvara det centrala läget i staden och närheten till älven, samtidigt som den miljömässiga påverkan på den befintliga bebyggelsen blir acceptabel. I första hand gäller det effekterna från biltrafiken. Politiskt har vi velat uppmuntra en "bilsnål" planering för Ön, där de boende och verksamma på Ön i första hand använder andra färdssätt än bilen för många av vardagsresorna. Det gör att t ex gång- och cykelförbindelserna har haft stor prioritet i planeringsarbetet. Den valda exploateringen på 2 500 enheter på Öns norra del ger möjlighet att hålla nere boendekostnaderna för bostadskonsumenter eftersom många är med och delar på kostnader för gator, ledningsdragningar och den höga tillgängligheten med nya broar m m. En tätare exploatering bidrar även till bättre förutsättningar för service i den nya stadsdelen.

Den fördjupade översiktsplanen för Ön har varit ute på dialog, samråd och utställning. Ett ambitiöst arbete har lagts ned på att försöka skapa en bred diskussion med många delaktiga. Nu, efter att vi på den politiska nivån tagit del av alla synpunkter och kommentarer som lämnats in, har vi beslutat att anta den fördjupade översiktsplanen för Ön.

Min förhoppning är att den fördjupade översiktsplanen blir ett viktigt instrument för en fortsatt hållbar tillväxt i ett Umeå med hög kvalitet och attraktiv stadsbyggnad för både dagens och framtidens umebor.

Lennart Holmlund
Kommunstyrelsens ordförande

Medverkande

Projektgruppen

Den fördjupade översiktsplanen för Ön har utarbetats av en projektgrupp inom Stadsledningskontorets Utvecklingsavdelning. Följande personer har deltagit i arbetet: Stina Fahlgren; arkitekt och projektledare, Annalena Löfgren; biträdande planeringschef, Staffan Sjöström; civilingenjör, Elin Lundmark; trafikplanerare, Fredrik Forsell; trafikingenjör, Pernilla Helmersson; planerare och Curt L Sandberg; trafikplanerare.

Övriga medarbetare

Särskild specialistkunskap har anlitats från kommunens förvaltningar. Dessa är Doris Grellmann, naturvårdare (grönstråk, rekreation), Mats Nebaeus, limnolog (vatten, rekreation), Annika Söderlund, miljöinspektör (luftmiljö, buller), Royne Söderström, miljöstrateg (miljökvalitetsnormer), Per Hänström, miljöinspektör (reningsverket), Britt-Marie Långström, strateg för hållbar utveckling, Helene Brewer, jämlikhetsstrateg samt Anna Flatholm, landskapsarkitekt.

Styrgrupp

Planeringsledningen vid Utvecklingsavdelningen har utgjort styrgrupp för arbetet och består av Isabella Forsgren och Lars-Göran Boström. Projektarbetet har fortlöpande stämts av i kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott som utgjort den politiska styrgruppen.

Visioner och planidéer

Arken Arkitekter AB.

Miljökonsekvensbeskrivning

har upprättats av Royne Söderlund, miljöstrateg, Stina Fahlgren, arkitekt, Doris Grellmann, naturvårdare, Mats Nebaeus, limnolog, Annika Söderlund, miljöinspektör samt Per Hänström, miljöinspektör.

Kartor och illustrationer

Sektioner, silning i gatunät, åtgärdsstrappa samt bilder och illustrationer där inget annat anges Arken Arkitekter AB

Bilder på sidorna 24 och 33 från Ekologigruppens utredning "Umeå Ön Funktioner i grönstrukturen"

Bild 1 och 2 omslaget Roger Björn

Flygbild över Ön Lars Lind, SHBK

Bild 4 omslaget Arken Arkitekter AB

Värderosorna i samrådshandlingen har utarbetats av projektgruppen, MKB-gruppen och Arken Arkitekter AB.

Kartor Gunilla Viksten, Lena Nordlund, Doris Grellmann, Inger Södermark, Marie Häggström och Pernilla Helmersson samt Ekologigruppen AB.

3D-modell och 3D-bilder

3D-modell Stina Fahlgren SLK och Roger Björn samt Geografisk information, SHBK

3D-bilder Roger Björn

Illustrationerna för norra delen av Ön är skapade med hjälp av en datorframställd (virtuell) 3-dimensionell modell som också kan betraktas med hjälp av det allmänt tillgängliga internetprogrammet Google Earth. Datafilen med modellen kan hämtas från kommunens hemsida och finns även att tillgå på Stadsledningskontoret, Utvecklingsavdelningen.

Layout och bildbearbetning

Layout, bildbearbetning m m Gunilla Viksten.

Innehållsförteckning

Avsnitt i innehållsförteckningen som markerats med grön text och sidor med gröna rutor i sidfoten ingår i planens miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

	sid nr		sid nr
Förord	3	Vatten och stränder	32
Sammanfattning	6	Förorenad mark	32
Introduktion	7	Höga flöden	32
Planförslaget	8	Skred, erosion	33
Umeås roll	9	Luktzon	33
Öns roll	9	Förutsättningar för barn och unga	33
Allmänt om planförslaget	9	Genomförande	34
Planens syfte	9	Kommunal markpolitik	34
Förslag till markanvändning	11	Exploateringsmöjligheter	34
Bebyggelse	11	Utbyggnadsetapper	35
Norra Ön	11	Ekologiskt program	35
Mellanön	13	Gestaltningssprogram	35
Södra Ön	17	Gemensamma anordningar	35
Östtegs och Alviks verksamhetsområde	19	Exploateringsekonomi	36
Grönstruktur	21	Förutsättningar för arbetet	37
Rekreation och friluftsliv	21	Bakgrund	37
Näridrottsplats	21	Lagstiftningens krav	43
Skogar	23	Politiska direktiv till arbetet	44
Öppna landskap	23	Översiktsplanens	
Älven och stränderna	23	konsekvenser och MKB	46
Dagvatten	24	Nollalternativet	46
Strandskydd	25	Alternativ 1 400 enheter i norr	48
Trafik	26	Planförslaget 2 500 enheter i norr	50
Bilsnål samhällsplanering	26	Miljöbedömning	54
Övergripande trafiknät	26	Risakanalys	57
Gång- och cykeltrafik	26	Konsekvenser på de miljö kvalitetsmål som påverkas och hur de beaktas	57
Kollektivtrafik	27	Redogörelse för planens hållbarhet	58
Biltrafik	27	Hållbarheten ur ett Ö- och Umeåperspektiv	60
Konsekvenser	28	Sammanfattande redogörelse	61
Trafiklugnande åtgärder	29	Uppföljning	61
Parkeringsnormer	30	Kartgalleriet	62–63
Övriga rekommendationer och riktlinjer	31	Referensmaterial	64
Ekologi och gestaltning	31		
Energi	31		
Trafikbuller	31		
Helikopterbuller	32		

Sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanen för Ön syftar till att skapa förutsättningar för en långsiktigt hållbar stadsbebyggelse. En utgångspunkt är att Öns läge nära centrala Umeå ger goda förutsättningar för ett minskat bilberoende vilket gynnar en hållbar tätortsutveckling.

Läshänvisning

I handlingens inledande del redovisas de ekologiska, ekonomiska, sociala och tekniska utgångspunkter som sammantaget ses som avgörande för att uppnå planens syfte. Förslagen till ny bebyggelse beskrivs uppdelat för Norra Ön, Mellanön, Södra Ön samt Teg medan avsnitten som behandlar grönstruktur och trafik gäller hela planområdet. I genomförandeavsnittet behandlas utbyggnadsetapper, exploateringsekonomi m m följt av en beskrivning av förutsättningar för arbetet samt de politiska direktiv som varit styrande.

Miljökonsekvenserna av planförslaget beskrivs på de sidor som markerats ”MKB”. I slutet av handlingen finns en sammanställning av miljökonsekvenser samt en beskrivning av planförslagets hållbarhet med hjälp av så kallade värderosor.

Planförslaget

Totalt omfattar planen drygt 3 600 enheter (lägenheter/ verksamhetsytor) á 100 m² bruttoarea i olika stadstyper som exempelvis kvarters-, villa-, älvs- och trädgårdsstad samt bybebyggelse. Utbyggnaden förutses ske etappvis och pågå under 15–20 år.

Inriktningen ”bilsnål planering” är central i planen. Två nya gång- och cykelbroar föreslås byggas tidigt varav den ena ansluts mot Konstnärligt Campus och den andra mot Obbolavägen på Teg. En ny bilbro, som placeras söder om nuvarande Öbro, blir nödvändig i ett senare byggnadsskede. Broarnas läge avser att ge gång- och cykeltrafikanter en konkurrensfördel framför bilister.

På Norra Ön möjliggör planförslaget bostadsbyggande inom en kvartersstadsstruktur där byggnadernas snitthöjd är fem till sex våningar. I bottenvåningarna föreslås i vissa lägen lokaler för verksamheter av olika slag såsom butiker, företag m m.

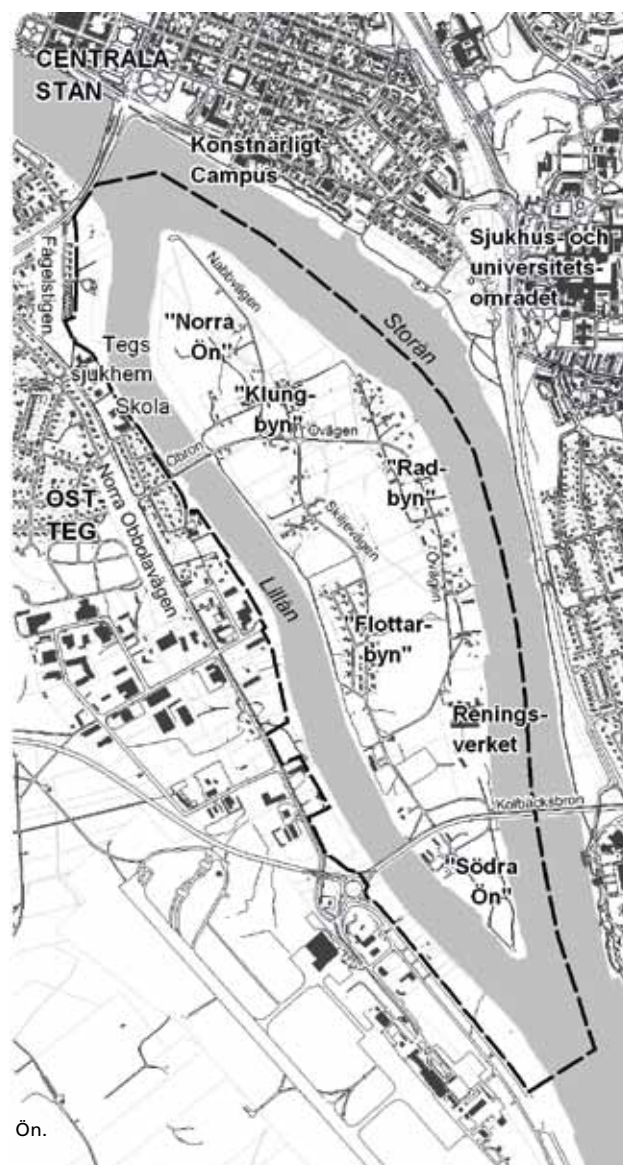
I förslaget redovisas även möjligheter till ny bebyggelse i kulturmiljöerna radbyn och klungbyn. Flottarbyn föreslås få ett tillskott av bebyggelse med trädgårdsstadskaraktär. Området kring reningsverket har avsatts för verksamheter samt för reningsverkets expansionsbehov.

På Södra Ön, vid Lillån på Östteg och vid Alvik föreslås verksamheter i attraktiva lägen.

Öns strandområden görs tillgängliga för umeborna genom anläggande av gång- och cykelbroar samt den strandpromenad som planeras runt Ön.

Ett sammanhängande grönområde på Ön inbjuder till olika upplevelser och aktiviteter. Bäckmiljön, centralt på Ön, ger en spännande och mer barnvänlig vattenmiljö som ett alternativ till den strömmande älven.

Den fördjupade översiktsplanen för Ön uttrycker starka ambitioner att utveckla en stadsdel som präglas av miljöanpassning och hållbar utveckling. I planens miljöbedömning visas att många hållbarhetsfaktorer gynnas av en tät stadsstruktur. Inte minst ger en sådan förutsättningar för kollektivtrafikförsörjning och mindre beroende av personbilstrafik. Samtidigt som grönstrukturen förlorar värden när stadsstrukturen blir tät kompenseras detta med nya rekreativa värden i planförslaget.





Lillån från Kolbäcksbron.

Introduktion

Fördjupad översiktsplan

Till den kommuntäckande Översiktsplanen för Umeå kommun, som antogs 1998, hör ett antal fördjupningar. En av dessa gäller Ön. En fördjupning görs när kravet på tydlighet och detaljeringsgrad är stort samt för områden där förändringstrycket är stort. Planen är förslag till kommunens framtida mark och vattenanvändning. Den är inte juridisk bindande men styrande för kommunens och andra myndigheters fortsatta planering.

Beslut i kommunfullmäktige

Den fördjupade översiktsplanen antogs den 22 december 2008 av kommunfullmäktige.

Tidigare planeringskedan

Efter ett ambitiöst dialogskede har planen varit ute på samråd och utställning som är obligatoriska delar av översiktsplanearbetet. Samrådet pågick under två månader. Synpunkter från samrådet finns samlade i en samrådsredogörelse där även de förändringar som gjorts redovisas. Det efterföljande skedet var utställning där det reviderade förslaget återigen ställdes ut i tre månader. Utställning var med andra ord det justerade översiktsplaneförslaget och under utställningen gavs berörda parter en ny möjlighet att lämna synpunkter. I detta skede ska även Länsstyrelsen lämna

ett granskningsyttrande. Efter utställningen redovisades inkomna synpunkter och förändringar av planen i ett så kallat utlåtande efter utställning.

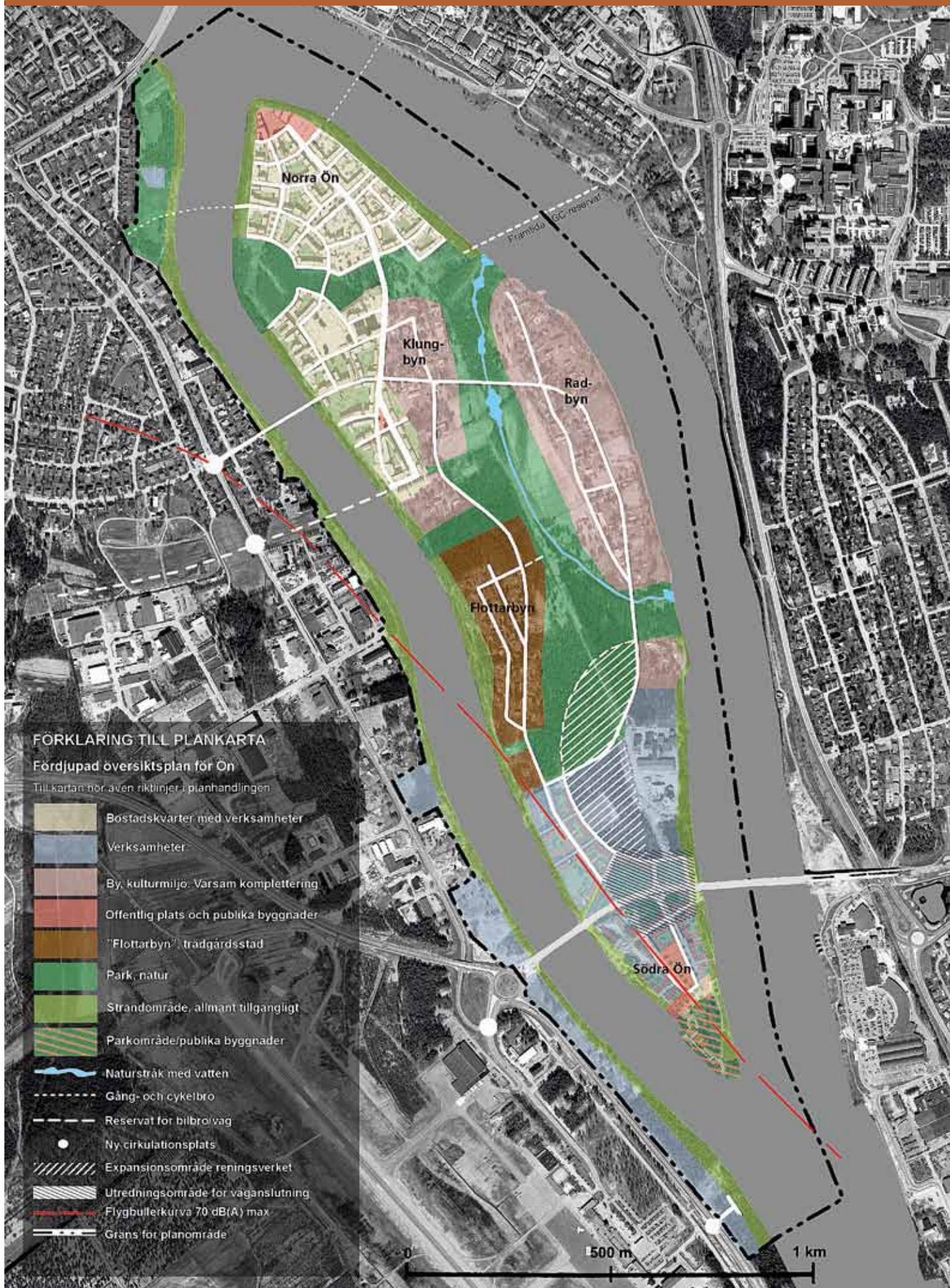
Allmänna intressen

En obligatorisk del i översiktsplanen är att behandla de allmänna intressena enligt plan- och bygglagen (PBL) samt miljöbalken (MB). Allmänna intressen är till skillnad mot enskilda de intressen som är gemensamma för medborgarna. De kan vara riksintressen, strandskydd, natur- och kulturvård m m. Enskilda intressen beaktas i kommande detaljplanering.

Detaljplanering

Innan någon bebyggelse kan komma till stånd krävs också en detaljplan. Den reglerar mera i detalj den tillkommande bebyggelsens utformning, grundförhållanden m m. Detaljplanen ska bygga vidare på de tankegångar som finns i översiktsplanen. Vanligtvis inleds detaljplanearbetet med ett så kallat programsamråd. Förslaget till fördjupad översiktsplan för Ön ersätter den delen av detaljplanearbetet.

Plankarta





Bedömning av hållbarheten för Umeå i tre olika utvecklingsscenarier.

Planförslaget

Umeås roll

Umeå är en tillväxtmotor för länet och för hela Norrland. Ett övergripande politiskt mål är att kommunens befolkning ska växa till 200 000 invånare senast år 2050. Ön kan erbjuda attraktiva och hållbara boende- och företagsmiljöer som stöder Umeås och regionens tillväxt.

Öns roll

Öns unika läge mitt i Umeälven med närhet till Centrum, cykelavstånd till flygplatsen och det största arbetsplatsområdet vid universitetet och sjukhuset samt Botniabanans resecentra, betyder att utvecklingen på Ön är av strategiskt betydelse både för kommunen och för hela regionen. Ön kan bli den mest eftertraktade bostadsmiljön i Norrland. En sammanhängande grönstruktur och nyttjande av strandmiljöerna med Öns norra och södra spets som offentliga rum kan även bidra till en rekreativ upplevelsemiljö i älvlandskapet. Attraktiva boendemiljöer och verksamhetsmiljöer kan skapas på Ön med en bebyggelse som utformas utifrån hållbarhetsaspekter och Umeås särart.

Vattennära miljöer med publika strandområden är viktiga faktorer för Umeå som tillväxtort. På Ön kan dessa skapas med hänsyn till eventuella klimatförändringar som högre vattennivå i Umeälven.

Allmänt om planförslaget

Den fördjupade översiktsplanen redovisar kvartersstrukturer och trafiknät. Eftersom detaljeringsgraden är högre i en fördjupad översiktsplan än den övergripande översiktsplanen kan den efterföljande planprocessen effektiviseras och handläggningstider förkortas. Den föreslagna strukturen är viktig för att uppnå den ekologiska, ekonomiska, sociala och tekniska hållbarhet som beskrivs i planförslaget samt i miljökonsekvensbeskrivningens sammanfattande redogörelse. Planförslaget som medger upp till 360 000 m² brut-

toarea nybebyggelse ger utrymme för olika stadstyper. Såväl täta stadsmiljöer som villa, sjö- och trädgårdsstaden finns representerade i planen. Den befintliga kulturmiljön kan kompletteras med anpassad bebyggelse. Den tillkommande bebyggelsens exploateringsmätt anges i enheter. En bostadsenhet motsvarar 100 m² bruttoarea. Enheterna inrymmer även verksamhetsenheter, d v s skolor, butiker, caféer och så vidare beroende på var bebyggelsen är lokaliserad.

Planens syfte

Det övergripande syftet med den föreslagna planstrukturen är att åstadkomma en långsiktig hållbar stadsbebyggelse. Öns centrala läge med korta transportavstånd till viktiga målpunkter ger goda förutsättningar för minskat bilberoende vilket gynnar en hållbar tätortsutveckling. Den föreslagna bebyggelsens läge ”mitt i älven” bidrar till att stadens attraktivitet ökar och därmed även hållbarheten i enlighet med scenarierna ovan. För att uppnå en hållbar stadsutveckling på Ön och i Umeå är följande 16 punkter särskilt viktiga. Punkterna 7 till 10 bidrar till minskad bilanvändning på Ön och i omgivande stad.

1 Sammanhängande grönstruktur

Den föreslagna exploateringen av Ön ställer höga krav på grönstrukturplaneringen. För att skapa en bra boendemiljö behövs tillgång till gröna närområden som bjuder till lek, motion, naturupplevelser, solbad och avkoppling både sommar och vinter. Detta gäller inte bara för de boende på Ön utan för alla umebor och särskilt de boende på Östteg, där Ön är det enda större grönområdet i närheten.

2 Vattenflöden och lokala kretslopp

Lokalt omhändertagande av dagvatten, det Blå stråket samt växtlighet och planteringar inne på gårdarna bidrar till lokala kretslopp och ökad biologisk mångfald.

3 Måttliga förändringar av kulturmiljön

Med måttliga förändringar av Mellanön med kompletterande bebyggelse kommer radbyn och till viss del även klungbyn att kunna behålla sina kulturmiljövärden.

4 Allmänhetens tillträde till stränderna

Strandområden görs allmänt tillgängliga och strandpromenader anläggs. Genom nya broförbindelser får strandområdena ökad tillgänglighet. Bebyggelsen på Ön bör minst ligga 20–25 meter från strandbrinken. Stränderna, brinkarna samt södra Önabben hålls tillgängliga för allmänheten och strändernas naturvärden med strandskogarna beaktas.

5 Tydlig kvartersstruktur

Tydliga kvarter mellan trädplanterade gaturum är viktigt för att skapa en hållbar stad. Vackra hus och gator med torg och platser ger utblickar och mötesplatser för människor. Byggnader i kvartersgräns mot gatan underlättar för verksamheter i bostadsområdena. Lagom stora kvarter gynnar det sociala livet. Kvartersstrukturen ger möjlighet till gröna och tysta gårdar.

6 Plats för torg och publika byggnader på Norra Ön

På norra spetsen av Ön ges plats för publika byggnader och torg. Dessa bildar vackra offentliga rum som ger möjlighet till samspel med Konstnärligt Campus vid Konst- och Designhögskolorna. Härifrån knyter också en gång- och cykelbro samman Ön med Centrala Stan.

7 Funktionsblandning

En stadsmiljö där bostadsbebyggelse blandas med verksamheter och butiker, där det är nära till allt, minskar transportarbetet. Det skapar variation och mångfald vilket ger ökad attraktivitet och trivsel.

8 Två gång- och cykelbroar

Ett bra nätverk av gång- och cykelvägar är betydelsefullt för att hålla nere bilanvändningen. En utgångspunkt är att knyta samman Ön med Centrala Stan. Det är också nödvändigt att anlägga en separat gång- och cykelbro till Tegssidan när nuvarande bro får ökad trafik.

9 Bra kollektivtrafik

Ett gott och tillgängligt kollektivtrafiksystem är av stor vikt för att skapa en långsiktigt hållbar stadsbebyggelse på Ön. Kollektivtrafiken måste etableras tidigt för att kunna konkurrera med bilen som färdmedelsval.

10 Gaturummens utformning

Genomtänkta gatubredder och planteringar sänker bilarnas hastighet, förbättrar områdets tillgänglighet och bidrar till stadsdelens offentliga liv och trivsel.

11 Långtorg

Långtorgen är en förutsättning för att olika verksamheter och evenemang ska kunna finnas i stadsdelen. Besökande till verksamheter som skolor och butiker ska lätt kunna ställa bilen på rimligt avstånd. För detta ändamål finns ”långtorgen”. Pollare och träd visar var bilen kan stå samtidigt som det gör platsen vacker. När ytan inte behövs för parkering är torget en plats för torghandel eller vuxna och barns lekar. På så sätt kan modernt bilnehav kombineras med klassisk stad.

12 Variation av lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer

Blandade upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar motverkar segregation och ger möjlighet för alla grupper att bosätta sig på Ön.

13 Trygghet

Genom en blandning av verksamheter och boende kommer de nya stadsdelarna på Ön att leva under stora delar av dygnet. Lagom stora byggnader och kvarter bidrar till ett större ansvarstagande och omsorg om medmänniskorna. När gång- och cykelstråk även förläggs i gaturummet ökar tryggheten för gående och cyklister.

14 Energisnål bebyggelse

Den nya bebyggelsen planeras och byggs så att minsta möjliga resursutnyttjande och negativ miljöpåverkan uppnås. Det kan ske till exempel genom att nyttja passivhusteknik, alternativa energikällor och genom att skapa ett bra mikroklimat där kvartersstrukturen och byggnadshöjden är utgångspunkterna.

15 Många små byggprojekt

För att bebyggelsen ska få den eftersträlvade variationen som är en del av hållbarheten, är det viktigt att exploateringen inte sker i för stora enheter. Kvarterens storlek anpassas efter detta och ges möjlighet att delas upp i flera fastigheter med flera fastighetsägare och mindre byggherrar.

16 Attraktiva företagsmiljöer

Närheten till älven och flygplatsen erbjuder en mycket attraktiv företagsmiljö vid Lillån där företagen kan utvecklas strandnära under förutsättning att allmänheten ges tillträde.



Plankarta.



Illustration, exempel enligt riktlinjerna.

Förslag till markanvändning

Innehållet i plankartans olika delar kommenteras i följande avsnitt. Den tillkommande bebyggelsen för både bostäder och verksamheter med tillhörande riktlinjer beskrivs var för sig för Norra Ön, Mellanön, Södra Ön och Teg. Övriga avsnitt är gemensamma för hela planområdet. Dessa är Grönstruktur, Trafik och Övriga riktlinjer.

Bebyggelse

Norra Ön (gult område på plankartan)

2 500 enheter kvartersstad.

På den norra delen av Ön föreslås en kvartersstruktur med bebyggelse i fem våningar med indragen vindsvåning. Byggnadshöjderna kan dock variera. Byggnadernas höjder och volymer ska skapa trivsamma gaturum,

ljusa gårdar och lägenheter i en skala som bidrar till en god gemenskap och trygghet. Bebyggelsen som gränssar till klungbyn efter Nabbvägen och efter esplanaden söder om Övägen, anpassas i höjd och skala till befintliga hus.

Bebyggelsen kan variera i utformning och höjd men ska placeras i kvartersgräns. En tydlig gräns mellan gård och gata ger trygghet och bidrar till omsorg om det gemensamma rummet. Inne på de gröna och planterade gårdarna ska möjlighet till odling finnas. Bebyggelse som ger goda ljusförhållanden och bra mikroklimat inne på gårdarna bör därför eftersträvas. Öppningar mellan husen bidrar till att ljusinfallet blir tillräckligt på gator och gårdar.

Kvartersstrukturen med planterade gaturum ger ett gott stadsliv och skapar möjlighet att ordna skyddade gårdar även mot buller.



Exempel på bebyggelse på Norra Ön.



Roger Björn.

Längs de mer trafikerade gatorna kan verksamheter som närbutiker och caféer uppstå. Eftersom stadsdelen helt utbyggd kommer att innehålla 5 000–6 000 invånare, vilket motsvarar antalet boende i Centrala Stan, Öst på Stan och på Haga tillsammans, kommer underlag för till exempel skolor och dagis liksom någon större livsmedelsbutik att växa fram i takt med utbyggnaden. Verksamheter som skolor och förskolor inryms inom kvartersbebyggelsen och lokaliseras i anslutning till grönstråket. De mindre barnen kan leka och vistas på gårdarna och senare även i det gröna stråket, medan de äldre barnens tillgång till det gröna stråket och till de öppna platserna i kvarteren är viktiga.

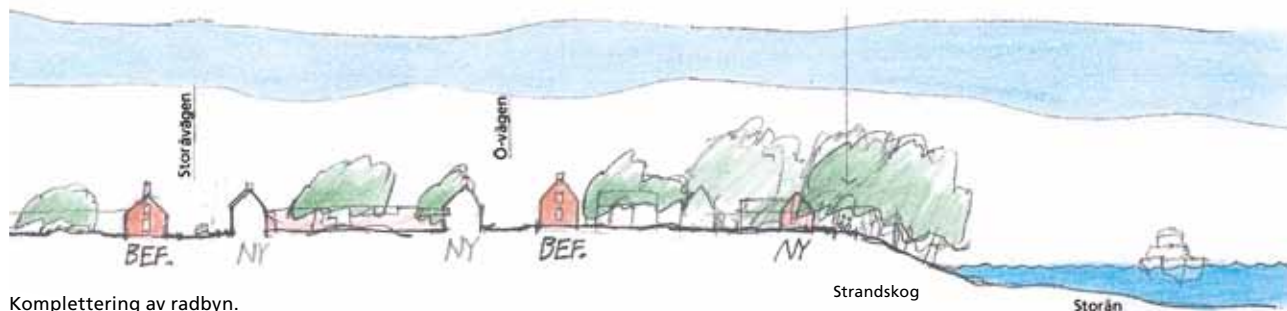
Ett kvarter för publika byggnader, med en urban vattenfront, föreslås på den norra spetsen av Ön. Två vackra offentliga rum bidrar till ett möjligt samspel med Konst- och Designhögskolorna och Arkitekturskolan. Härifrån leder en gång- och cykelbro som knyter samman Ön med Centrala Stan. Det skålade torget ner mot Lillån bildar en skyddad plats i västerläge med kvällssol. Från brinken lite längre söderut leder den andra gång- och cykelbron över Lillån till Teg.

Gaturummen kröker för att sänka bilarnas hastigheter och för att berika upplevelsen. Hastigheten anpassas till de gående. I de livligaste kvarteren längs esplanaden, mot Lillån och Storån, föreslås bottenvåningar som möjliggör att verksamheter kan etableras. Där esplanaden korsar grönstråket, övergår den till en gata med alléträd och trottoarer.

Gatan fortsätter söderut genom klungbyn via ett torg söder om Övägen till den nya bron över till Östteg. Platsen vid Lillån nås också från det genomgående gröna stråket på mitten av Ön.



Esplanaden.



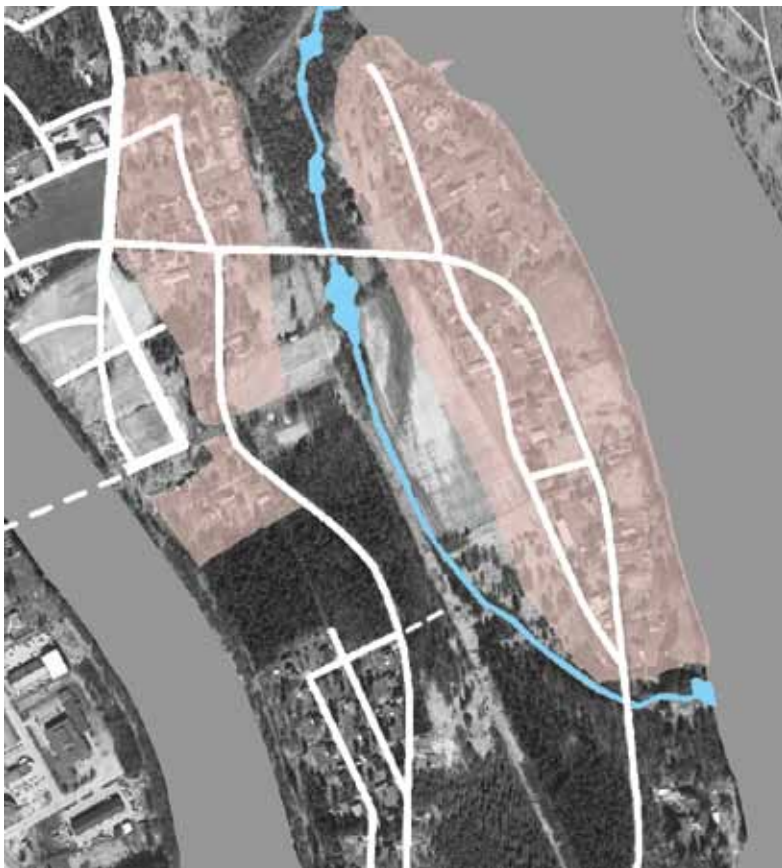
Komplettering av radbyn.
12

Kvarteren avslutas mot brinkarna med en gång- och cykelväg där biltrafik i mindre omfattning kan förekomma, se bild på sidan 25. Gatan blir en tydlig gräns mellan det allmänna och det privata som innebär att gröna ytor och strandområden inte privatiseras. Parkeering sker inom det egna kvarteret och exploateringsgraden medför att källargarage blir nödvändiga. Besöksparkering till evenemang och verksamheter sker på de planterade långtorgen.

Området planeras för tät stadsbebyggelse och ger plats för cirka 2 500 enheter vilket kan innebära 2 500–3 000 lägenheter. Antalet lägenheter beror på hur stora dessa blir och hur mycket verksamheter som etableras i området.

Riktlinjer för bebyggelse inom Norra Ön (gult område på plankartan)

- Bebyggelsen placeras inom kvartersstrukturen, i kvartersgräns och utformas så att en varierad och attraktiv stadsdel skapas.
- Kvarteren utförs med ljusa lägenheter och ljusa gårdar med öppningar mot gatan.
- Bebyggelsen utformas med hög arkitektonisk kvalitet.
- Hushöjder kan variera. Variation i hushöjder och utförande bidrar till en attraktiv stadsdel.
- Våningshöjderna i bottenvåningarna längs esplanaden, mot Lillån, Storån och vid offentliga platser ska anpassas för verksamheter.
- Skalan i gaturummet ska inte överstiga en snitt höjd på fem våningar. I lägen där husens placering inte påverkar skuggförhållanden, eller byggnadens energiförbrukning, eller på annat sätt inverkar negativt på helheten kan hushöjderna vara högre.
- Bebyggelse angränsande mot klungbyn anpassas i höjd och skala till befintliga gårdar.
- Långtorg för besöksparkering till verksamheter och evenemang ordnas inom området.
- Gator utformas i enlighet med plankarta och illustrationer.
- Utblickar mot älven ska eftersträvas.
- Inom området kan 2 500 enheter uppföras vilket motsvarar 250 000 m² BTA.



Plankarta.



Illustration till riktlinje för radbyn.

SLK/Arken Arkitekter AB

Mellanön

310 enheter. By, trädgårdsstad och verksamheter.

Komplettering av kulturmiljön (rosa område på plankartan)

Kulturmiljön i klungbyn ramas in av den nya täta stadsbebyggelsen i norr och i väster. Gårdarna vid Storåvågen och i radbyn efter Övägen avskiljs från de nya stadsdelarna på Ön genom det grönstråk som slingrar sig genom Ön.

Kompletteringar i byarna kan ge ett tillskott av kvaliteter. Med varsamma kompletteringar av en- eller tvåbostadshus i samråd med byggnadsantikvarisk expertis kan den äldre befintliga bebyggelsen med anor från 1700-talet få helt nya kvaliteter. Översiktsplanen bidrar här till att berörda fastighetsägare får möjlighet att avstycka mark för ny bebyggelse, anpassad till den gamla kulturmiljön.

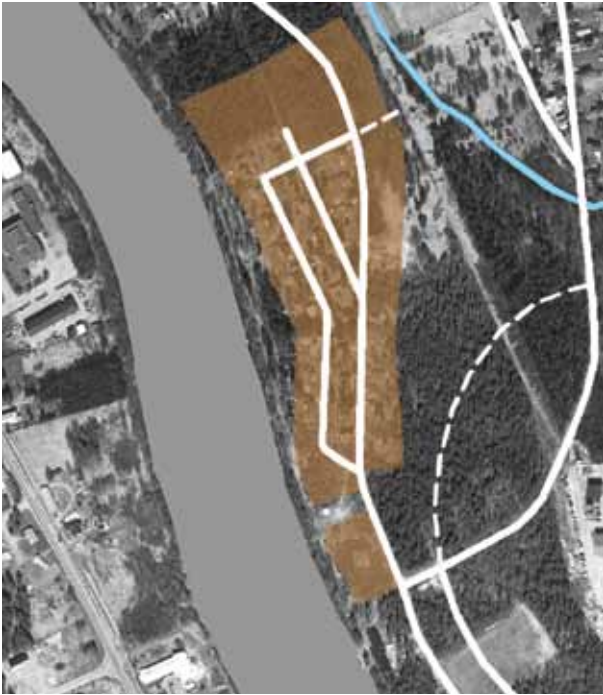
I området som ligger i anslutning till klungbyn längs esplanadstråket och söder om Övägen redovisas även möjlighet till mer stadsmässiga bostadshus, så kallade stadsradhus. Komplettering av bebyggelsen längs bygatorna med bevarande av befintliga gårdstun medför att omkring 70 en- till tvåbostadshus kan tillkomma.

Inom 250 meter från reningsverket bör bostäder inte uppföras.

Bebyggelsen kan innehålla mindre, ej störande, verksamheter.

Riktlinjer för bebyggelse i byarna (rosa område på plankartan)

- Samråd ska ske med byggnadsantikvarisk expertis.
- Varsam komplettering av byarna enligt illustration på sidorna 11 och 13.
- Nya hus ska förstärka befintliga värden och skapa nya värden på platsen.
- Huvudbyggnad placeras nära bygatan, garage och gårdshus placeras runt gårdstun.
- All komplettering även enstaka hus ska föregås av detaljplan och avtal där deltagande i Öns exploateringskostnader regleras.
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse skyddas i detaljplan.
- I anslutning till klungbyn kan vackert gestaltade stadsradhus uppföras längs esplanadstråket.
- Verksamheter kan förekomma.
- Inom området kan omkring 70 en- till tvåbostadshus tillkomma vilket är 14 000 m² BTA.



Plankarta.



SLK/Arken Arkitekter AB.

Illustration, exempel på bebyggelse.

Komplettering av Flottarbyn (brunt område på plankartan)

Egnahemsbebyggelsen vid Lillån började uppföras under den senare delen av 1940-talet under Öns flottningsepok och har därför ett historiskt värde. I den södra delen av området finns en liten tegelbyggnad kvar från det tidigare sorteringsverket. Den används idag som bagarstuga och bör bevaras. Bebyggelsen bör förändras varsamt med respekt för epoken och byggnadstypen. Bostadskvarteren föreslås kompletteras längs Skiljevägen och i områdets norra del kan en utökning av kvarteren göras. Inom 250 meter från reningsverket bör bostäder inte uppföras.

Mellan det ”rosa området” vid Lillån och det ”bruna området” bevaras ett grönområde som gräns mellan äldre och tillkommande bebyggelse.

Möjliga kompletteringar i den här delen bedöms omfatta cirka 35 en- till tvåbostadshus.

Riktlinjer för bebyggelse inom Flottarbyn (brunt område på plankartan)

- Varsam addition i huvudsak i omfattning enligt illustration.
- Tegelbyggnaden på Ön 6:17 bevaras.
- Byggnader i maximalt två våningar får uppföras.
- Kvarteren norr om befintlig bebyggelse utformas som trädgårdsstad.
- Stadsradhus i god arkitektonisk kvalitet kan uppföras längs Skiljevägen.
- Verksamheter kan förekomma.
- Inom området kan omkring 35 en- till tvåbostadshus tillkomma vilket är cirka 7 000 m² BTA.



Foto: Arken Arkitekter AB.

Egnahem i ”Flottarbyn”.

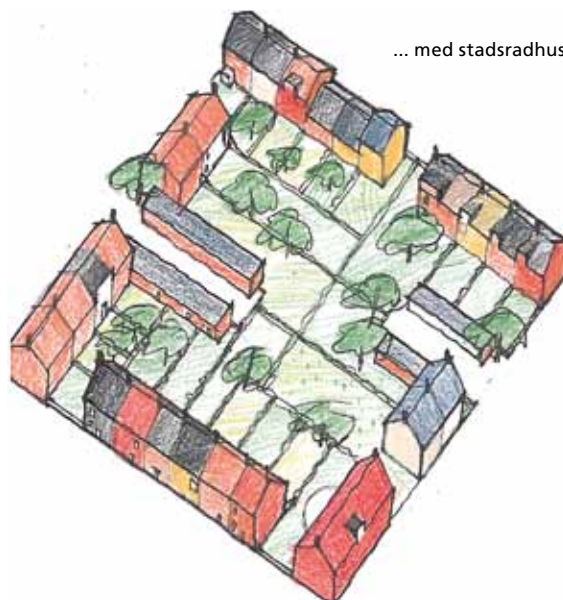


Foto: SLK.

Tegelbyggnaden på Ön 6:17, används som bagarstuga idag.



Trädgårdsstadskvarter norr om "Flottarbyn"...



... med stadsradhus.



Stadsradhus, Arken Arkitekter AB.



Stadsradhus i Tübingen.



Trädgårdsstad med stadsradhus i fonden.

Perspektiv, Arken Arkitekter AB.



Plankarta.



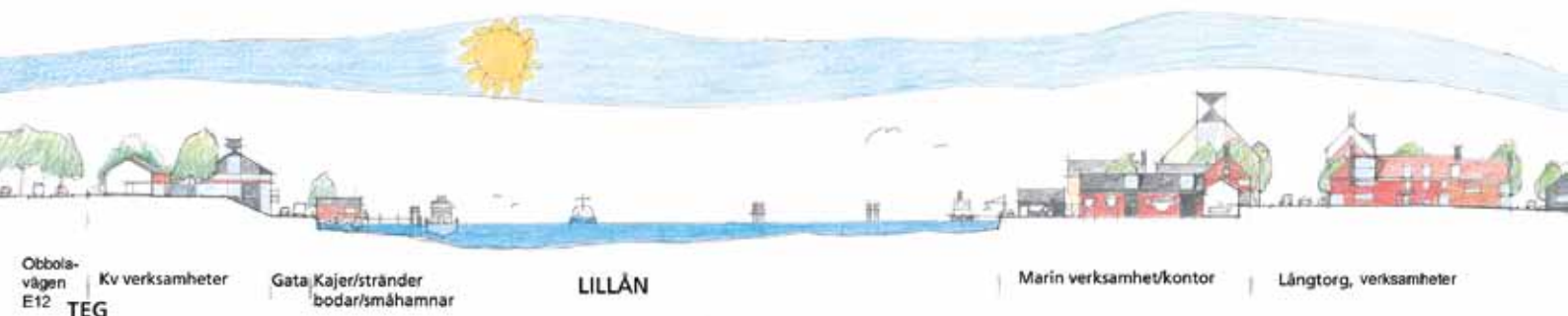
Illustration, exempel på bebyggelse.

Området runt reningsverket (ljusblått område på plankartan)

Inom området finns idag förutom reningsverket även Jobmeal. Inom 250 meter från reningsverket finns inga nya bostäder redovisade i planförslaget. Däremot kan verksamheter prövas. Mark reserveras för reningsverkets framtida utbyggnadsbehov väster om befintlig anläggning. Långsiktigt kan reningsverket utvecklas inom det föreslagna verksamhetsområdet mot Skiljevägen och väster om Övägen. Så länge reservområdet inte behöver tas i anspråk nyttjas marken som grönområde. Strandområdet mellan reningsverket och älven ska vara allmänt åtkomligt, även om det är svårtillgängligt på grund av sin topografi och växtlighet. Det är bland annat ur säkerhetssynpunkt mindre lämpligt att anlägga gång- och cykelbana på denna plats. Den tillkommande verksamhetsytan uppskattas till omkring 10 000 m².

Riktlinjer för bebyggelse runt reningsverket (ljusblått område på plankartan)

- Mark reserveras för reningsverkets framtida behov.
- Verksamheter prövas i detaljplan.
- Bebyggelse i huvudsak enligt illustration.
- Byggnaderna anpassas till stads- och landskapsbilden.
- Sammanlagt kan omkring 10 000 m² verksamhetsyta tillkomma inom området.





Plankarta.



Illustration för Södra Ön och för verksamheter vid Lillån.

Södra Ön

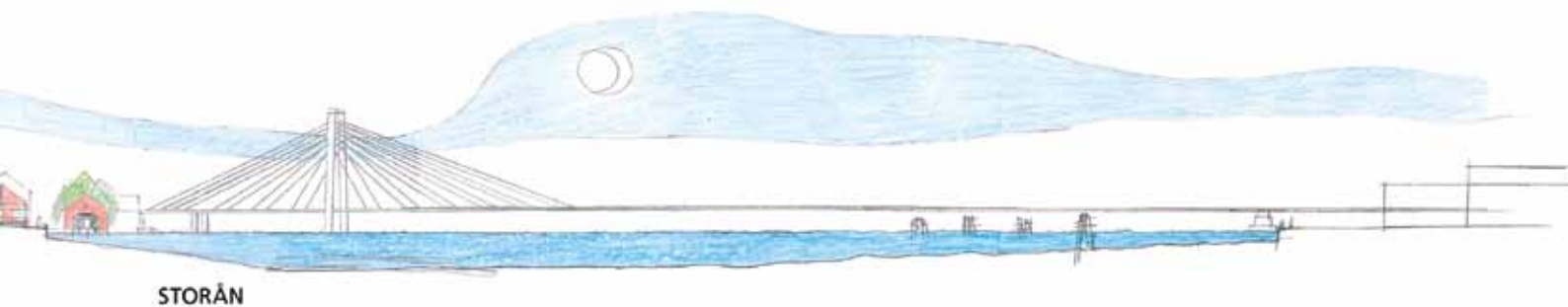
500 enheter. "Älvstad".

Den södra spetsen har ett fantastiskt läge mellan Storån och Lillån, mellan Umeås flygplats och köpcentrat Strömpilen. "Vattenstaden" eller "Älvstaden" i nära anslutning till Umeås flygplats kan bli en kraftfull nod med sitt exponerade läge. Här kan Umeås "hamnkvarter" finnas. Flottningsföreningens tidigare verkstadslokaler är viktiga för kulturmiljön vid Lillån.

På grund av störningar från bil-, flyg- och helikoptertrafik samt påverkan från reningsverket avsätts området huvudsakligen för verksamheter. Mot Lillån föreslås verksamheter kopplade till det befintliga varvet som till exempel marina, gästhamn och båtplatser för boende på Ön. En begränsad yta avsätts för hotell eller bostäder. "Älvstaden" kommer på så vis att vara be-

Riktlinjer för verksamheter inom Södra Ön (ljusblått område)

- Verksamheter prövas i detaljplan.
- De befintliga verkstadslokalernas bevarande prövas i detaljplan.
- Byggnadernas utformning anpassas till kulturmiljö, stads- och landskapsbild och med tanke på det unika läget.
- Bebyggelse placeras på lägsta nivå +3,0 meter RH-2000.
- Bebyggelse placeras i huvudsak enligt illustration.
- Området kan inrymma omkring 400 enheter vilket är 40 000 m² BTA.



STORÅN

folkad även under kvällstid vilket bidrar till trygghet och till att skadegörelse minimeras. På denna plats kan Öns högsta byggnad placeras som ett landmärke med utblickar mot havet. Området ligger inom flygplatsens höjdbegränsande yta.

Verksamheter i anslutning till det ”gula området” vid Storån bör vara kontor alternativt ej störande serviceverksamhet.

Öns södra udde har god vattenkontakt och blir en allmän plats med natur och publika byggnader utfor-

made t ex som sjöbodrar. Här kan också en besöksanläggning inrymmas. Strandskogen blir kvar mot öster. På resten av udden kan friluftsevenemang ordnas både för öbor, umebor och turister. Föreslaget långtorg kan då nyttjas för parkering. En småbåtshamn i första hand för öborna föreslås här.

Älvstaden blir Umeås entré från havet och utformning av platser och byggnader är av stor vikt för Umeås attraktivitet.

Riktlinjer för bebyggelse inom gult område

- Byggnaderna utformas med hög arkitektonisk kvalitet med tanke på det unika och exponerade läget.
- Området kan inrymma omkring 100 enheter vilket är 10 000 m² BTA.
- Bebyggelse placeras på lägsta nivå +3,0 meter RH-2000.

Riktlinjer för bebyggelse inom rött/grönt område

- Evenemangsplatsen gestaltas med god helhetsverkan avseende på natur och landskapsbild.
- Byggnader får vara två våningar, ha god estetik och endast utgöra en mindre del av området.
- Bebyggelse placeras på lägsta nivå +3,0 meter RH-2000.



Sektion Lillån-Norra Ön.



Plankarta.



Illustration.

Östtegs och Alviks verksamhetsområde vid Lillån (ljusblått område på plankartan)

Här föreslås ett mer omfattande verksamhetsområde och "sjöfrontskvarter" söder om Kolbäcksbbron. Närheten till flyget gör det speciellt både som attraktiv företagsmiljö och som en första presentation av staden för den som anländer med flyg. Verksamheterna kan ha klubb- eller konferenslokaler invid Lillån samtidigt som området är tillgängligt för allmänheten. En konferensfärja kan föra besökarna till Umeälvens delta eller in till Centrum. Nacka Strand eller gamla fiskelägen kan användas som förebilder. Strandskogarna norr om Kolbäcksbbron lämnas kvar med möjlighet till öppningar för bryggor och båtplatser.

Området beräknas ge plats för cirka 250 enheter.

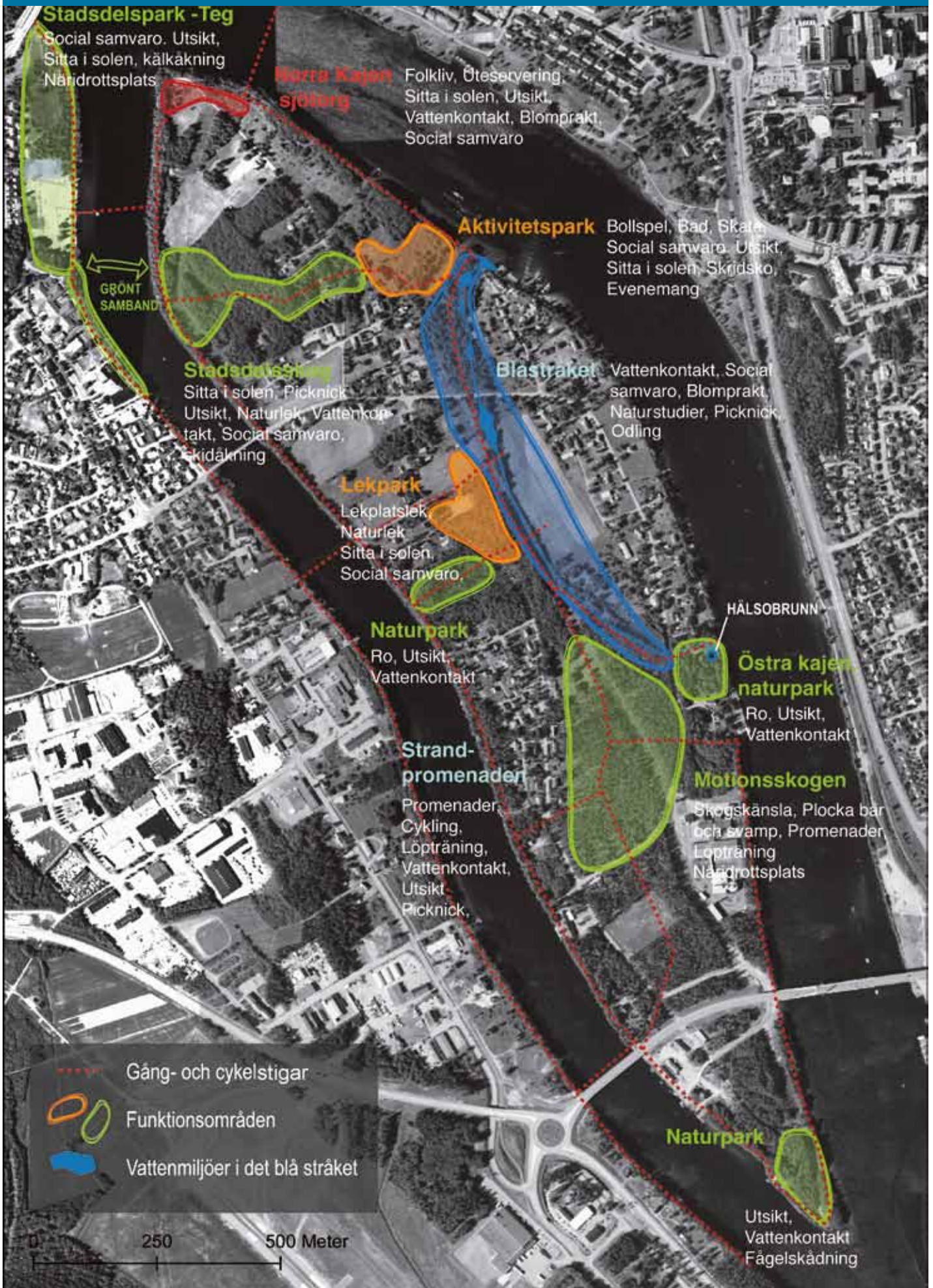


Nacka Strand.

Riktlinjer för tillkommande verksamheter vid Lillån (ljusblått område på plankartan)

- Bebyggelse i huvudsak enligt illustration.
- Bebyggelsen utformas med hänsyn till stads- och landskapsbild.
- Verksamheterna kan använda strandzonen för mindre byggnader under förutsättning att allmänhetens tillgänglighet säkras.
- Omkring 25 000 m² BTA verksamheter.

Rekreation och friluftsliv



Förslag till funktionsområden på Ön. Illustration: Ekologigruppen AB.

Grönstruktur (gröna områden på plankartan)

I planen föreslås spännande, variationsrika och lätt-tillgängliga närmiljöer. Ön är en unik miljö och med en väl genomtänkt planering av grönstrukturen kommer boende och besökare att erbjudas ett brett spektrum av upplevelser i såväl anlagda parker och torg som i naturliga miljöer. Medveten användning av vegetation inom kvarteren på Ön ska bidra till att förstärka befintliga värden och skapa nya värden.

I dagsläget utgörs Ön av ett varierat natur- och kulturlandskap med ett centralt läge i staden. Tillgängligheten till Ön är dock begränsad för en bred allmänhet. I planen föreslås nya gångbroar som ökar umebors och framförallt östtegsbors möjligheter att nyttja Öns rekreationsområden.

Strandområdena ska göras allmänt tillgängliga, t ex planeras gång- och cykelstigar längs stränderna. På Tegsidan planeras en sammanhängande strandskogsridå med en strandpromenad längs älven som i förlängningen kan kopplas ihop med deltaområdet. Det är viktigt att värdet av ett sådant älvnära stråk samt strandskogsridå beaktas vid planeringen av de angränsande verksamhetsområdena längs älven.

Planen föreslår ett sammanhängande grönstråk med varierande gröna miljöer om än i liten skala. Grönområdet sträcker sig från Fågelstigen över älven, via bäckområdet ner mot Kolbäcksbron. Från det centrala grönstråket finns passager mot Lillån och mot Storån.

Rekreation och friluftsliv

Inom de täta stadskvarteren på Öns norra del utgörs grönstrukturen framförallt av gröna innergårdar och torg. Torgen och esplanaden blir attraktiva mötesplatser som erbjuder upplevelser med folkliv, blomprakt och social samvaro.

Grönstrukturen på Ön ska även skapa rum för möten i det gröna som komplement till de mer urbana mötesplatserna. Gröna mötesplatser behövs i olika skalor. T ex finns behov av en större mötesplats för hela stadsdelen. En aktivitetspark föreslås ligga i anslutning till det centrala grönstråket, mot östra stranden och med utsikt mot staden där stora öppna gräsytor kan användas vid olika samlingar, lek, spel och festligheter. Aktiviteter som lockar till platsen är också viktiga. Det kan vara en vackert belägen lekplats, enklare bollplaner eller en badplats. Platsen bör vara belyst och erbjuda aktiviteter även vintertid t ex skridskobana, start för skidspår etc. Även lugna, rofyllda sittplatser behövs i anslutning till mötesplatsen. Utblickar över älven och söderut mot ängs- och betesmarkerna kan tas till vara så att platsen upplevs rymligare än vad den egentligen är.

På Öns västra sida sparas ett litet skogsparti inom

en stadsdelspark. Genom att behålla strandskog på båda sidor av Lillån kommer vattenytan att upplevas som en del av den gröna miljön och området upplevs större. Stadsdelskogen erbjuder möjlighet att kliva ur den anlagda stadsmiljön och in i ett grönt, någorlunda ”vilt” rum med upplevelser av årstidsväxlingar, variationsrikedom, fågelkvitter etc. En förutsättning för upplevelserna är att de befintliga naturvärdena i lövskogsmiljön vårdas. I planen redovisas en gång- och cykelbro norr om skogen, vilket förbättrar tillgängligheten till Ön för framförallt boende på Teg.

Söder om den gröna mötesplatsen föreslås ett ”blått stråk” i den gamla bäckfåran vid radbyn som går söderut genom ett öppet kulturlandskap. Vid den nya ”Viken” kan en lugnare och mer barnvänlig vattenmiljö skapas än den strömmande Umeälven. Vatten kan pumpas upp från älven. Med åtgärder som pumpning och utläggning av tätskikt är det möjligt att skapa fina bäckmiljöer samt en liten damm längs den numera torrlagda Pusbäcken. Bäckens vattenspeglar, rinnande vatten och ”skolskog” kan utgöra en naturlig koppling till skolverksamheten och uteundervisning. Skolans behov av lek och idrott kan tillgodoses i detta stråk.

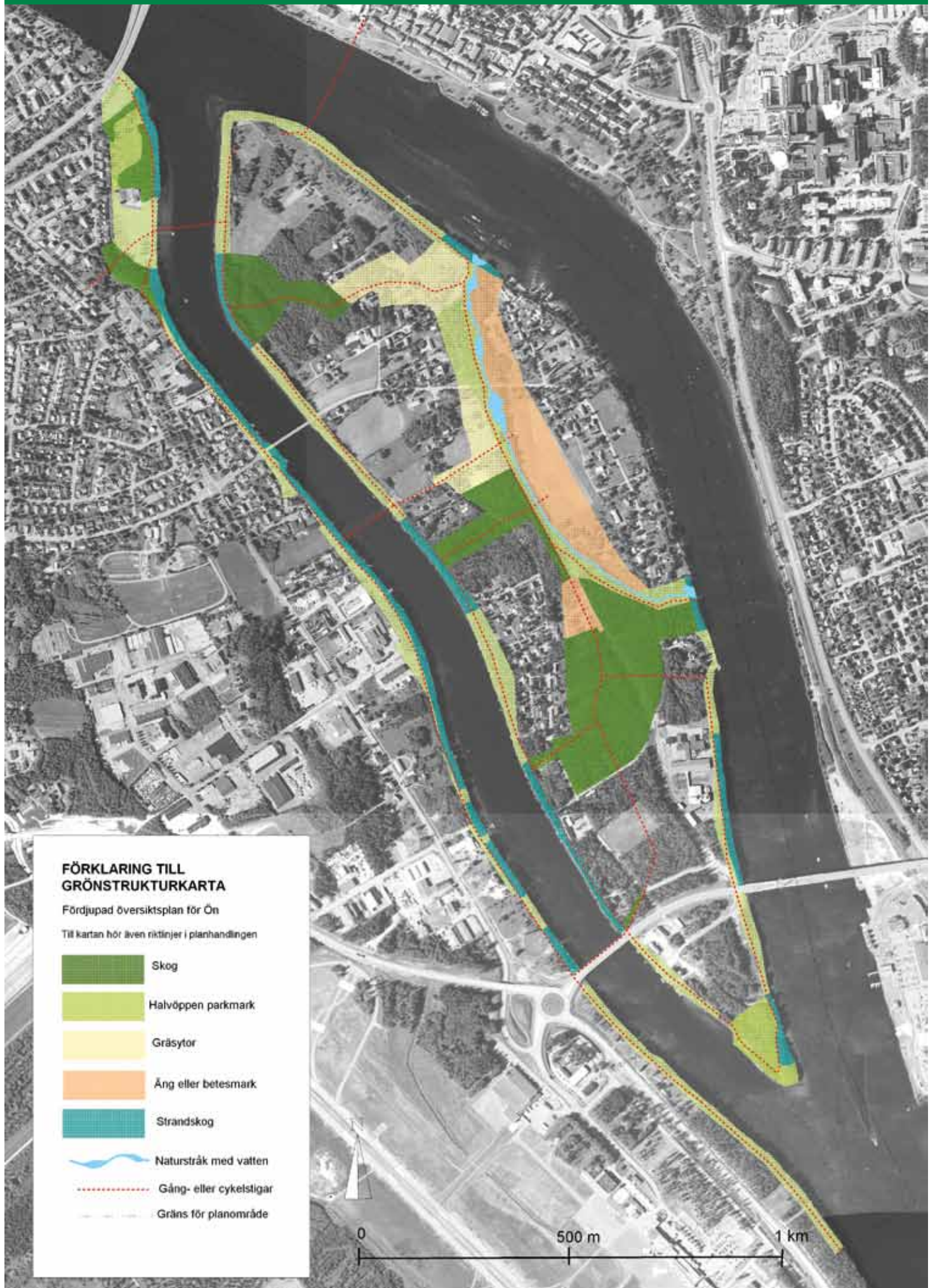
I söder gränsar det Blå stråket mot ett skogsparti, motions-skogen, som är tillräckligt stor för att erbjuda skogskänsla och inbjuda till aktiviteter som promenader, löpning, plocka bär och svamp etc. Området föreslås skötas för att gynna motions- och fritidsaktiviteter. Området ligger dock inom UMEVA:s expansionsområde och har en begränsad attraktivitet på grund av störningar från UMEVA:s anläggning. Strandskog och övrig skog kommer att sparas inom de två passagera ut mot älven som finns mitt på ön. Naturparkerna blir små gröna oaser som kan erbjuda rofylldhet med utblickar över vattnet.

Grunden till Öns naturvärden och artrikedom finns i det variationsrika landskapet med framförallt lövskogar i kombination med det öppna kulturlandskapet. Delar av landskapsbilden bevaras i ett variationsrikt grönstrukturstråk med öppen ängs- eller betesmark i anslutning till kulturmiljöerna. Det sammanhängande grönstråket bevarar endast mindre ytor av befintliga naturvärden men ökar i stället de rekreativa värdena.

Näridrottsplats

På södra Ön finns idag en stor gräs fotbollsplan som drivs av Tegs sportklubb. Planförslaget innebär att fotbollsplanen på sikt kommer att ianspråkta för verksamheter och för UMEVA:s framtida expansion. Ett fullt utbyggt Ön, tillsammans med ett idag redan uppdämt behov av fotbollsplaner, gör att det blir nödvändigt med ett nytt läge för en näridrottsplats på Ön eller i dess närhet. Exempel på platser som bör utredas vidare är södra delen av grönstråket på Ön, området vid Få-

Grönstruktur





Principskiss Blå stråket.

gelstigen norr om pumpstationen samt området mellan Öststegs bostadsområde och Öststegs industriområde.

Skogar

Planen innebär att arealen skog med höga naturvärden på norra och södra delen av Ön minskar. Den kvarblivande stadsdelskogen på nordvästra delen av Ön förlorar naturvärden på grund av isolering från andra naturhabitat och dess närhet till bostadskvarteren. Påverkan kan dock minskas genom att en naturlig lövskogsmiljö bevaras med olika åldersklasser och arter av lövträd och några kvarstående döda träd som erbjuder fåglar bohål. Både naturvärden och upplevelsevärden i stadsdelskogen gynnas genom bevarande av strandskogsridån samt ett mindre lövskogsområde på andra sidan Lillån vid Tegs sjukhem. Ingreppen i de norra delarna kan delvis kompenseras genom en medveten skötsel för att öka andelen lövträd och död ved på sikt vilket leder till högre naturvärden.

Öppna landskap

Landskapsbilden kommer att gynnas av att delar av kultur- och jordbrukslandskapet bevaras öppna med ängs- eller betesmarker, gräsytor för lek och solbad och halvöppna till mer lummiga parklandskap med vilda rum där delar avsätts för djur och växter. Här finns utrymme för t ex sportfält med möjlighet till spontanidrott och odlingslotter. Detta skapar i kombination med vattenmiljön längs Blå stråket och halvöppen parkmark ett variationsrikt öppet landskap med flera naturliga vilda rum som gynnar naturupplevelser.



Referens till bäckmiljö vid "Pusen".



Kvartersbebyggelse med planterade gårdar. Referens från Tyskland.

Älven och stränderna

Älven är en stor tillgång inte minst för boende på Ön, Teg och inom Öbackaområdet. I planen föreslås en allmänt tillgänglig strandzon med bryggor och båtar. Där det bedöms lämpligt kan företag och verksamheter anlägga bryggor och mindre strandnära bebyggelse där allmänheten kan vistas. Nya båtplatser anläggs vid områden som långsiktigt har ett större vattendjup. En småbåtshamn och en gästhamn finns redan på stadssidan vid Öbacka. På Öns södra del söder om Kolbäcksbbron mot Lillån finns i dag ett mindre varv som kan utvecklas till marina med gästhamn för umebor och turister.

Större delen av strandbrinkarna kring Ön och på Östteg är bevuxna med strandnära lövskogar som domineras av al. Älvnära lövskogar har stort värde för den biologiska mångfalden i älvlandskapet och utgör viktiga spridningskorridorer för många arter. Skogarna är viktiga för att bevara artrikedomen av fåglar som t ex den rödlistade mindre hackspetten som bl a häckar inom planområdet. Röjs strandskogarna växer ny slyskog upp i riklig skala vilket kräver intensiv skötsel för att hålla stranden öppen. Uppväxande slyskog producerar i en självgallringsfas mängder av klena döda stammar vilket skapar ett ovärdat intryck. I äldre strandskog sker en viss självgallring. Uppvuxna träd skuggar marken vilket minskar uppkomst av sly och skapar siktluckor mot vattnet mellan stammarna. Strandskogsvegetationen fungerar även som ett skydd mot erosion och skred. Sträckor som idag är påverkade av röjning kan skötas genom luckhuggning, gallring och friställning för att främja uppväxt av grövre lövträd.

Enligt planen sparas sammanlagt cirka 2 km strandskogsridå på Tegsidan mot Lillån samt 1 km på Ön. Större delen av stränderna på Ön kommer att vara halvöppna eller delvis skogsbevuxna för att skapa bra vattenkontakt. Branta och svårtillgängliga stränder på Öns norra del iordningställs till mera urbana strandmiljöer, se illustration på sidan 25. Marken på södra Ön är tämligen öppen och låglänt och möjliggör god kontakt med Umeälven.

Dagvatten

Lokalt omhändertagande av dagvatten, LOD, bör vara en styrande princip om den naturliga vattenbalansen på Ön ska kunna bevaras.

Dagvattnet från tak, asfaltytor och parkering tas om hand och infiltreras lokalt vilket innebär att endast en liten del av vattnet rinner öppet.

Följande punkter är viktiga för att styra hanteringen av dagvatten:

- bevara den naturliga vattenbalansen
- förhindra förorening av dagvatten
- rena förorenat dagvatten
- utnyttja dagvattnet för att skapa vackra vattenmiljöer.

På bostadsgårdarna kan takvatten ledas ut via vattenutkastare till öppna vattenrännor och därefter infiltreras i marken. Överskottsvattnet leds bort i traditionellt va-system.

I de tätare stadsdelarna kan det bli nödvändigt att planera ytor utanför kvarteren så att de kan användas för dagvattenhantering. Det kan eventuellt bli nödvändigt att dagvatten infiltreras i parkmark under torg eller parkeringsplatser.

Det är angeläget att så långt som möjligt göra vattnets väg och rörelse synlig kring kvarteren. Det öppna systemet kan bli ett tilltalande tillskott i stadsmiljön och öka områdets attraktionskraft. Vatten leds till det Blå stråkets nedre damm och nederbördsrika dagar kan ge ett tillskott på vatten till vattentrappan. Se även "Funktioner i Grönstrukturen med tonvikt på det Blå stråket."

Riktlinjer Grönstruktur:

- Utbredningen av strandskogarna inom planområdet ska följas upp kontinuerligt. Målet är att bevara minst 9 ha strandskogar inom planområdet. Strandskogarna som tas i anspråk för annan markanvändning bör kompenseras i andra områden med lämpliga skötselåtgärder som främjar uppväxt av strandskog med höga naturvärden.
- Strandområdena ska vara allmänt tillgängliga.
- En skötselplan tas fram i anslutning till detaljplaneskedet.
- En medveten skötsel av skogarna som främjar andelen löv- och grövre träd runt reningsverket och längs stränderna kan på sikt delvis kompensera för påverkan på Norra Ön.
- Delar av det öppna landskapet restaureras på centrala Ön till blomrika ängar.
- En naturnära bäckmiljö, Blå stråket, återskapas.
- För att långsiktigt bevara den unika artrikedomen i älvslandskapet bör det inom ramen för pågående fördjupad översiktsplan för älvslandskapet tas fram naturvårdsrekommendationer kring dessa miljöer.
- Planförslagets påverkan på fladdermöss och rödlistade arter utreds vidare i senare skede.
- Delar av nuvarande jordbruksmark kan fortsätta att odlas.
- En grönstruktur skapas som möjliggör ett rikt utbud av aktiviteter enligt kartan på sidan 20.
- Dagvatten bör tas om hand lokalt i enlighet med text under "Dagvatten".
- Utemiljö med vegetation anpassas till stads- och landskapsbild.
- Kulturhistoriskt värdefull vegetation i byarna ska skyddas i detaljplan.
- Detaljerade riktlinjer för vegetationen i Flottarbys trädgårdsstadsområde ska tas fram i detaljplaneskedet.



Bo 01. Dagvattendamm.



Bo 01. Öppet dagvatten.



Fördröjningsdamm.

Strandskydd

Planens syfte är att utveckla ett centralt läge som är av strategisk betydelse för Umeås utveckling. Kommunen vill "bygga stad" och samtidigt göra strandzonen tillgänglig och attraktiv för rekreation. För att kunna utveckla Ön på det sätt som bedöms som sammantaget bäst för hela Umeå behöver strandskyddet upphävas på större delen av Ön.

Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för det rörliga friluftslivet samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Trots att strandskydd gäller idag är tillgängligheten till Öns stränder i praktiken mycket begränsad för en bredare allmänhet eftersom få anlagda stigar finns att tillgå. Under åren har återkommande önskemål förts fram av umeborna om en förbättrad tillgänglighet till Öns stränder.

I planförslaget för Ön redovisas två tillkommande gång- och cykelbroar som binder samman Ön med staden och Tegsområdet. Vidare iordningställs promenad- och cykelvägar i princip runt hela Ön. I de branta partierna kommer stigar och trappor från gång- och cykelstråket att skapa kontakt med strandzonen/vattenlinjen. Se skiss för ekologisk korridor nedan.

Genom att strandmiljöerna samt övriga rekreationsområden på Ön görs mycket lättare tillgängliga än idag blir Öns kultur- och naturlandskap en betydelsefull resurs som kan nyttjas av flertalet umebor. Allmänhetens möjlighet att röra sig tryggt och säkert ökar också. Strandområdena kommer enligt planförslaget att vara "allmän plats" och utformas så att de blir tillgängliga för alla. Man kan i sammanhanget då använda begreppet "strandträtt" i stället för strandskydd.

Slutsatsen är att allmänhetens tillgång till stränderna och de upplevelsevärden

som är förknippade med dessa kommer att förbättras betydligt genom det planförslag som föreligger.

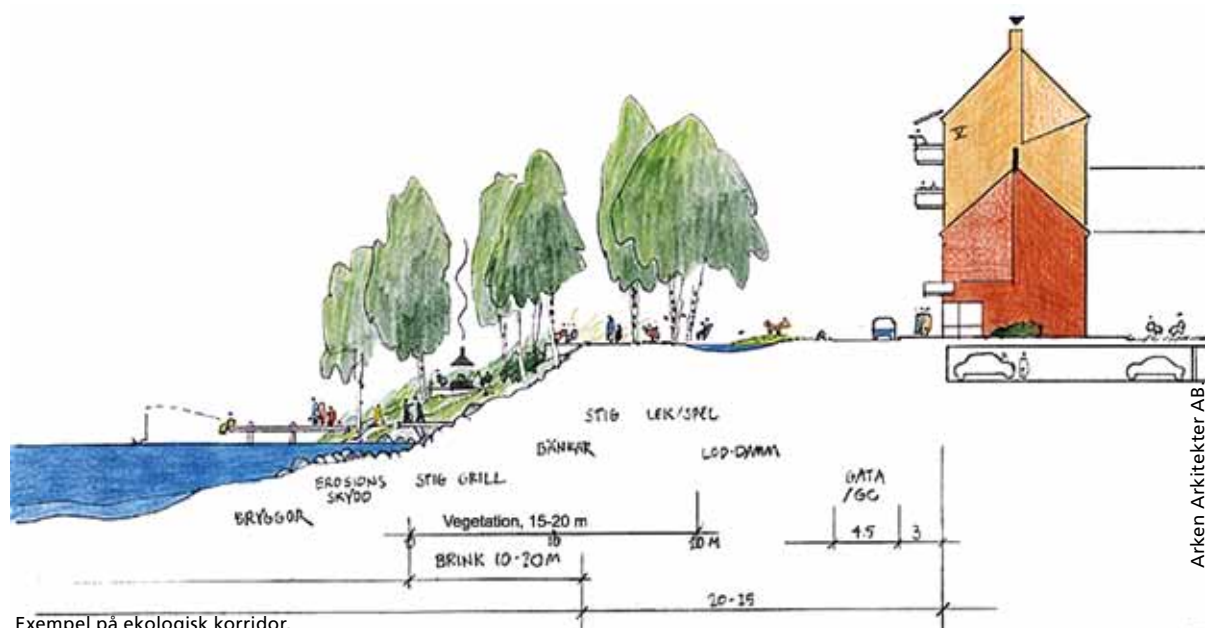
För att bedöma konsekvenserna av upphävandet av strandskyddet för växt- och djurlivet har Umeå kommun valt att kartlägga detta i ett större perspektiv för hela Umeälvslandskapet.

Inom en 100 meter bred strandzon finns det längs hela Umeälvslandskapet inom Umeå kommun 417 ha strandnära lövskogar med höga naturvärden. Uppströms Ön finns det 182 ha och nerströms i deltaområdet 218 ha. En bråkdel av dessa eller cirka 5 procent ligger inom planens strandzoner (20 ha).

Lövskogsridåerna längs Öns stränder fyller dock en viktig funktion som spridningskorridor för de arter som är bundna till lövskogsmiljöer och förflyttar sig längs stränderna. Därför är det viktigt att en stor del av stränderna bibehåller en del av sin lövskog även om de samtidigt görs lättare tillgängliga. Lövskogsridån kommer att bli kvar längs stora delar av strandpartierna efter Lillån på både Tegs- och Ösidan samt i anslutning till grönstråket i norr som vätter mot Storån och på delar av Öns sydspets. Bedömningen är att storleksordningen 10 ha, d v s hälften av lövskogarna med höga naturvärden försvinner medan hälften kan behållas.

Viktiga element för att lövskogsridåer ska fungera som spridningskorridorer är äldre grövre träd av främst al samt förekomsten av död ved. Skogen runt reningsverket kommer framgent att skötas så att andelen lövträd och död ved kommer att öka för att i viss mån kompensera ingreppen på Norra Ön.

Sammanfattningsvis gäller att Öns exploatering bedöms ha stor påverkan på den lokala biologiska mångfalden men ingen betydande påverkan för biologisk mångfald knuten till älvs- och strandmiljöer längs hela älvslandskapet inom Umeå kommun.



Exempel på ekologisk korridor.

Trafik

Bilsnål samhällsplanering

Bilsnål samhällsplanering syftar till att minska bilberoendet och transportbehovet i samhället. I den kommunala planeringen handlar det i första hand om att skapa förutsättningar för att använda mer miljövänliga transporter och samtidigt minska befolkningens behov av att använda bilen. För att undvika att bilen blir ett förstahandsval måste högklassiga alternativ erbjudas. Kollektiv-, gång- och cykeltrafik ska vara gen, prioriterad och väl utformad för att locka resenärer. God lokalisering av bostäder, arbetsplatser och handel är viktigt för att undvika en utspridd stadsbebyggelse (urban sprawl) som i sig skapar ett stort transportbehov. Kompletteringsbebyggelse i befintlig stad och funktionsblandning är två exempel på att effektivisera stadsbebyggelsen i stället för att sprida den.

En bilsnål samhällsplanering måste övergripa och genomsyra alla delar av kommunens fysiska planering.

Övergripande trafiknät

En exploatering av Ön ger unika förutsättningar till höga gång- och cykelandelar. Öns centrala läge i Umeå och med närhet till de största målpunkterna, Umeå Centrum samt NUS- och universitetsområdet gör det möjligt att gynna gång- och cykeltrafiken framför bilisten. En gång- och cykelbro mellan Ön och Konstnärligt Campus innebär att fotgängaren och cyklisten får en färdväg på mindre än två kilometer till Umeås största målpunkter samtidigt som färdvägen för bilisten blir betydligt längre.

Exploatering av Ön enligt planförslaget medför ett stort transportbehov. Trots att området är fördelaktigt för cyklisten är det rimligt att anta att biltrafikflödet när Ön är fullt utbyggd kommer att ligga på nivåer på 10 000–14 000 fordonsrörelser per dygn. Den biltrafik som alstras behöver fördelas ut effektivt för att inte skapa problem i angränsande områden. Ön har av naturliga skäl få anslutningspunkter vilket komplicerar situationen särskilt på Östteg där äldre bostadsmiljöer berörs. Planförslaget medför att en ny bilbro behöver anläggas när cirka 1 400 enheter färdigställts.

Planförslaget kräver att ett nytt trafiknät byggs ut på Ön för såväl gång- och cykeltrafiken som för bil- och kollektivtrafiken.

Gång- och cykeltrafik

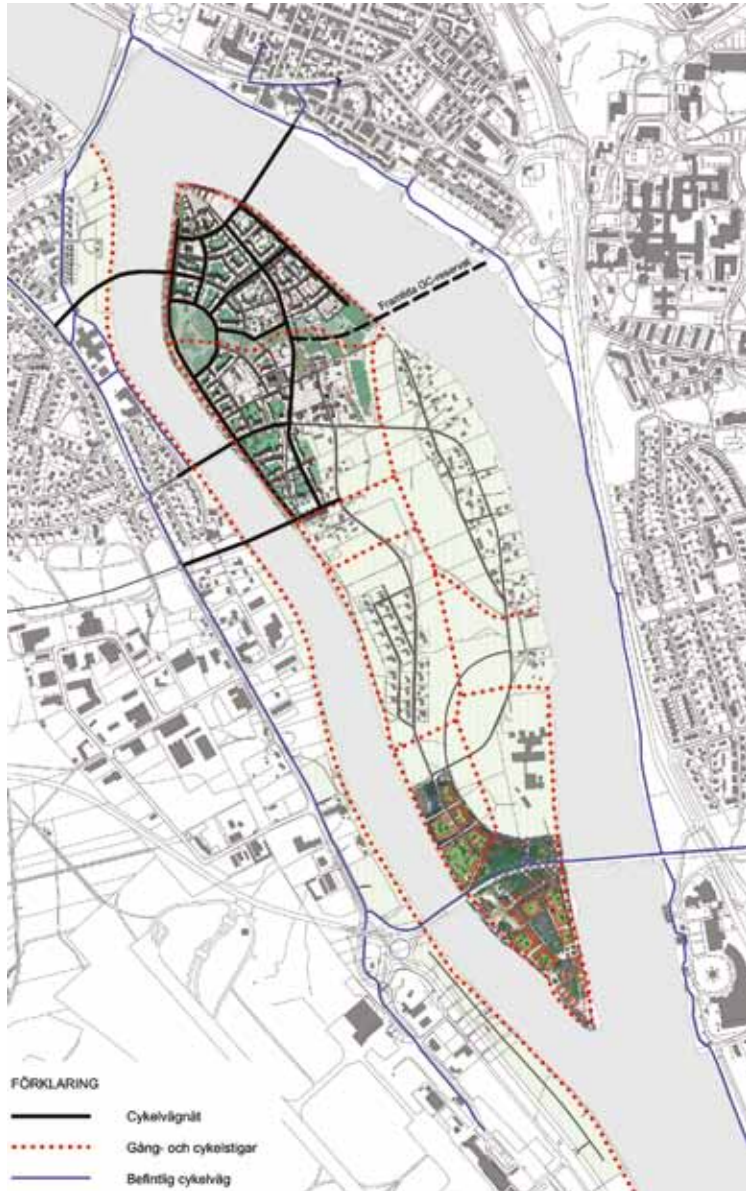
Det är viktigt att cykelnätet är väl utbyggt tidigt i exploateringen för att gång och cykel ska vinna i färdmedelsfördelningen. Förslaget innebär att två nya gång- och cykelbroar ansluts till Ön. En bro ansluts mot cen-



Gatustruktur.

trala Umeå och landar vid Designhögskolan/framtida Konstnärligt Campus. En andra bro ansluts mot Östteg och Obbolavägen norr om Tegs sjukhem. Ett långsiktigt reservat för en framtida gång- och cykelbro läggs i anslutning mot Ankargränd på Öbacka. Gång- och cykelbron mot Konstnärligt Campus kopplas till strandpromenaden och mot Kungsgatan. Gång- och cykelbron läge ger en gen färdväg till Umeå Centrum och förkortar avståndet till NUS- och universitetsområdet. Vid projektering av bron prövas möjligheten att åstadkomma en god passage för båttrafik. Frågan om segelfri höjd studeras i kommande detaljplanering. Gång- och cykelbron mellan Ön och Östteg kopplas till huvudstråket längs Norra Obbolavägen och ger fotgängaren och cyklisten en gen väg till arbetsplatser, skola, vårdcentral och annan service på Teg. Gång- och cykelvägarna på Ön ansluts även till stråket på Kolbäckbron. Den framtida bilbron mot Söderslätt föreslås utformad med separat gång- och cykelbana.

Gång- och cykelvägnätet på Ön byggs ut enligt principen att rekreativ- och nyttotrafik skiljs åt. Moti-

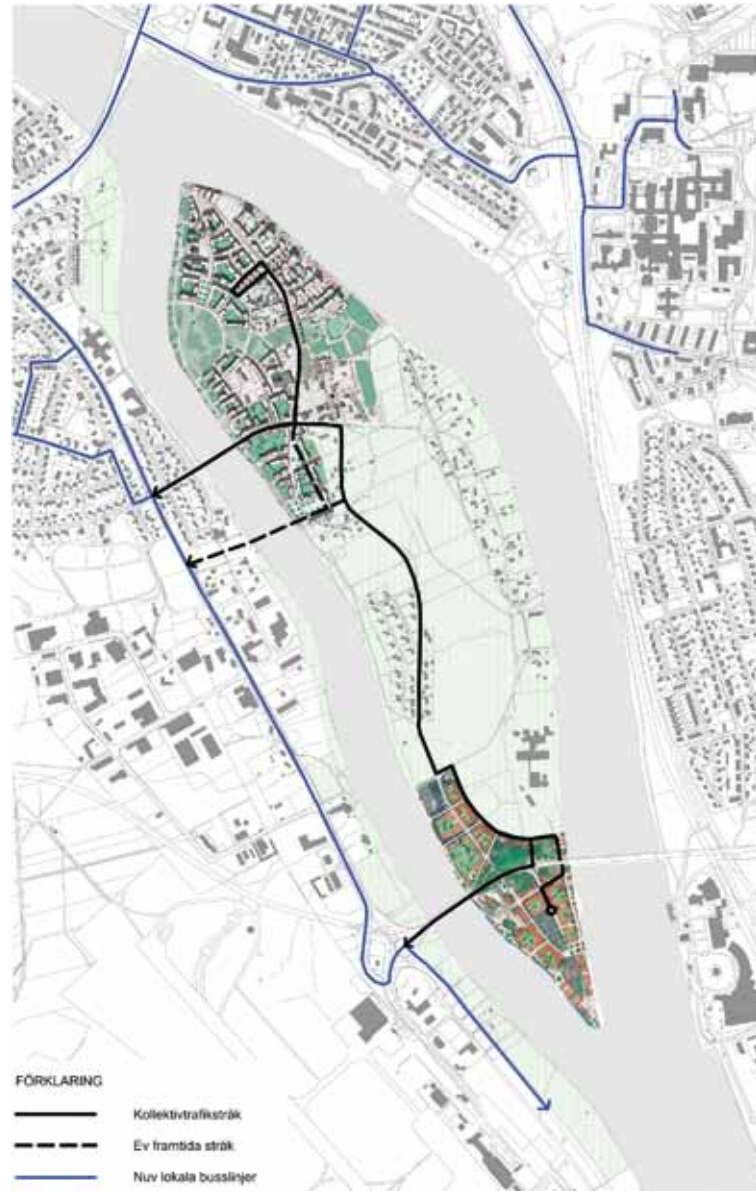


Gång- och cykelvägnät.

vet är att erbjuda trygga gång- och cykelvägar även under sena kvällar och nattetid. Gång- och cykelvägarna läggs i anslutning till byggnader eller gator så långt det är möjligt. Ett stormaskigt nät med separat gång- och cykelväg anläggs med anslutning till gång- och cykelbroarna. Det skall vara möjligt att färdas på ett separat gång- och cykelnät mellan de olika delarna av bebyggelsen och till framtida skolor på Ön. På övriga gator blandas gång- och cykeltrafiken med annan trafik och bilarna framförs på de gåendes villkor. Dessa gator utformas för låg hastighet. De rekreativa gång- och cykelstigarna är samtidigt fullt tillgängliga för dem som vill röra sig i grönområden och grönstråk.

Kollektivtrafik

Det är viktigt att ett grundutbud av kollektivtrafik med god tillgänglighet finns när Öns första etapper står färdiga. Etableras kollektivtrafiken för sent är risken stor att människor redan vant sig vid att använda bilen framför bussen. Kollektivtrafiken använder bil-



Kollektivtrafikstråk.

broarna till Östteg och anslutningen till Kolbäcksleden när den skall trafikera Ön.

De föreslagna gång- och cykelbroarnas lägen, mot Konstnärligt Campus och Östteg, gör det också möjligt för Öns invånare att använda befintlig kollektivtrafik längs Storgatan/Skolgatan och på Kyrkbron även om avståndet till hållplatserna är något längre.

Biltrafik

Kvartersstrukturen på den norra delen av Ön utformas med en esplanad, uppsamlade gator och mindre lokalgator. De minsta gatorna ut mot älven kan utformas som gränder. Gatorna utformas för låg hastighet och bilarna framförs på de gåendes villkor. Den spridning av trafiken som skapas i de nya stadskvarteren innebär att enstaka gator inte behöver bli tunga trafikrum och ger därmed kvaliteter även för gående och cyklister. Det minskar lokala barriäreffekter och kan ge förutsättningar för ett ökat gatuliv. Cafèer och andra verksamheter kan då lättare etablera sig i gaturummet.

De stora biltrafikflöden som alstras i området och koncentreras till den södra delen av esplanaden medför svårigheter att i vissa lägen klara bullerriktvärden vid fasad mot gatan. Placering och utformning av bebyggelsen måste ske så att en tyst eller luddämpad sida skapas på innergårdarna.

Den befintliga Öbron kommer även fortsättningsvis att användas för biltrafik fram till dess att en ny bilbro behövs. Trafikflödena kräver att en cirkulationsplats byggs i korsningen Ögatan–Norra Obbolavägen. Korsningens kapacitet är 7 500–8 000 fordon per dygn. Det betyder att en ny bilbro behöver byggas när ungefär 1 400 enheter finns på Ön. Bron ansluter till Norra Obbolavägen i en cirkulationsplats. När den nya bron tas i bruk övergår Öbron till att användas för kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Med ökad trafik på Norra Obbolavägens södra del bör en ombyggnad av korsningen med Flygplatsvägen till cirkulationsplats övervägas.

Trafiklugnande åtgärder längs Norra Obbolavägen är nödvändiga för att minska vägens barriäreffekt, öka trafiksäkerheten och minska trafikvolymerna längs sträckan genom att fördela ut trafik till andra möjliga vägval. Åtgärderna kan till exempel bestå av avsmalningar och förhöjda korsningar och bör genomföras i samband med att Ön börjar byggas ut. Trafiklugnande åtgärder har dock en begränsad effekt samtidigt som åtgärderna i sig bidrar till att minska vägens kapacitet.

För att kunna minska biltrafikflödet på Norra Obbolavägen, särskilt på sträckan Ögatan–Tegsvägen, visar planförslaget en möjlighet att anlägga en ny väg, den så kallade Söderslättsvägen, mellan Norra Obbolavägen och ringleden/Östra länken. Vägen ansluts till någon av de i Umeåprojektet planerade cirkulationsplatserna. Vägen ger uppskattningsvis, tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder, en avlastning av Norra Obbolavägen i storleksordningen 4 500–5 000 fordonsrörelser per dygn jämfört med om inte länken byggs. Reservatet anger en principiös lösning och är inte detaljstuderad. Vägens exakta sträckning och utformning bör avgöras i särskild utredning för samordning med Umeåprojektet.

Skiljevägen genom Flottarbyn föreslås ombyggd med gångbanor och minskad körbanebredd för att minimera de negativa effekterna av ökad trafik och samtidigt reducera dess attraktivitet för genomfartstrafik. Om den lokala genomfartstrafiken på Skiljevägen visar sig bli alltför omfattande bör övervägas att bygga en ny gata öster om nuvarande kvarter längs gatan. Trafiklugnande åtgärder utförs också på Övägen mellan esplanaden och Skiljevägen.

Vid utbyggnaden av trafiknätet föreslås att Skiljevägen ansluts till Kolbäcksleden. Anslutningen utformas så att Kolbäcksbons/framtida E4:s framkomlig-

het och trafiksäkerhet tryggas. Korsningen ska möjliggöra anslutning till Öns södra delar men inte stimulera och skapa genomfartstrafik genom Ön. Korsningen bör därför få en relativt enkel utformning, exempelvis genom att nuvarande planskildhet kompletteras med medlöpande till- och frånfarter som anpassas till Öns lokala gatunät.

Konsekvenser

Gång- och cykelbroarnas lägen i jämförelse med bilbroarnas lägen ger gång- och cykeltrafikanterna stora konkurrensfördelar gentemot bilisten både avstånds- och tidsmässigt. Möjligheten att motivera flera boende på Ön att använda cykel vid sina resor är stor med planförslaget. Samtidigt medger planförslaget endast två anslutningar med bil till och från Ön. Detta innebär då att biltrafiken kommer att koncentreras till några få sträckor. Norra Obbolavägen kommer att få ökad trafikbelastning med trafik till och från Ön och då främst på sträckan in mot Tegsvägen och Centrum. Utan mer omfattande åtgärder överskrids gatans trafiktålighet med försämrade buller- och luftmiljösituation som följd.

Med anslutning av Öns gatunät till Kolbäcksbons beräknas trafiken på Skiljevägens södra del öka. Gatans utformning kan anpassas så att genomfartstrafiken omfattning minimeras.

Riktlinjer Trafik:

- Gång- och cykelnätet på Ön, med två gång- och cykelbroar, en mot Konstnärligt Campus och en mot Östteg behöver vara utbyggt i ett tidigt skede av exploateringen.
- Gång- och cykelbron mot Konstnärligt Campus utformas med lämpligt väderskydd som samtidigt bidrar till en trygg miljö på bron.
- Ett långsiktigt reservat för en gång- och cykelbro läggs mot Ankargränd.
- Ett grundutbud av kollektivtrafik behöver finnas när Öns första etapper står färdiga.
- Gatorna på Ön utformas för låg hastighet enligt illustration på gator sidorna 29 och 30 och bilarna framförs på de gåendes villkor.
- Norra Obbolavägen, Skiljevägen och Övägen mellan esplanaden och Skiljevägen utformas med trafiklugnande åtgärder.
- Ett reservat för en ny bilbro läggs mot Östtegs industriområde med anslutning till ny väg mot söder till Östra länken.
- Ett reservat för ny väg, den så kallade Söderslättsvägen, läggs mellan Norra Obbolavägen och ringleden/Östra länken.
- Skiljevägen ansluts till Kolbäcksbons via nuvarande underfart mot södra Ön.



Illustration.



Tänkbar utformning enligt gul linje av anslutning till Kolbäcksvägen.

Åtgärdstrappa

Först några punkter vid planeringen:

- 1 gatusektioner som svarar mot avsedd användning
- 2 fördelning på flera stråk, gatunät
- 3 krökta gaturum
- 4 förskjutningar medelst trevägskors
- 5 trädgrupperingar som framhäver sekvenser av gaturum i stället för längsgående alléer som framhäver de långa linjerna
- 6 skyltning mot tung genomfartstrafik; reglering
- 7 cirkulationsplatser
- 8 avsmalningar av köryta vid övergångsställen

I beredskap kan sedan finnas:

- 9 avsmalning av körytans del i gaturummet
- 10 avsmalning av köryta med refug
- 11 uppdelning av köryta med mittremsa
- 12 avvikande ytmaterial vid torg och primära gc-passager
- 13 sidoförskjutningar av körbar yta inom gaturum, med träd eller konst i fonden
- 14 förhöjt gatuplan på övergångsställen
- 15 förhöjt gatuplan för lägre prioriterad gata
- 16 enkel- eller dubbelsidiga avsmalningar vid hållplatser
- 17 signalreglering av strategiska korsningar
- 18 minirondeller
- 19 avsmalning inklusive signalreglering (skyttelsignal)
- 20 begränsning av användning, t ex till bussgata
- 21 farthinder i form av gupp
- 22 bom under rusningstrafik
- 23 öppethållning bara under vissa tider som för lastning och lossning på förmiddagar
- 24 avstängning under viss tid för att ändra körvanor
- 25 avstängning under t ex turistsäsong
- 26 avstängning

Trafiklugnande åtgärder

Trafiklugnande åtgärder begränsar de negativa effekterna av ökad trafik genom nedsättning av hastigheterna.

Den föreslagna så kallade Söderslättsvägen från Norra Obbolavägen vid Östtegs industriområde ut till Östra länken (entré syd) bedöms kunna avlasta Obbolavägen. Vägen kan också användas av trafik till och från Östtegs industriområde. Åtgärden kräver dock att ringleden runt Umeå är fullt utbyggd och att trafiklugnande åtgärder längs Norra Obbolavägen har genomförts.

Avlastningseffekterna av åtgärden är inte helt utvärderade, vilket innebär att de kan vara otillräckliga för att klara god miljö och kapacitet längs vägen.

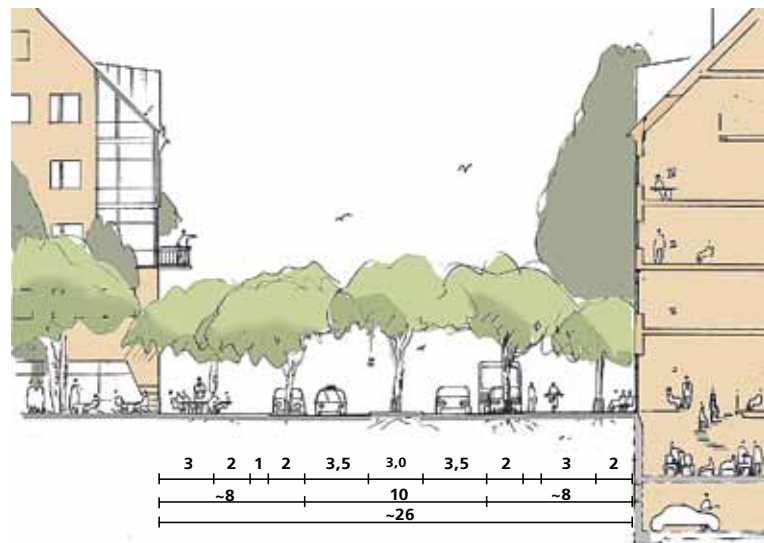
Skiljevägen utformas så att dess attraktivitet för trafik mot Kolbäckbron minimeras och att trafiksäkerheten blir god.

Silning i gatunät

En repertoar av gatubredder är "punkt 1" i en lång lista av vår föreslagna biltrafikstrategi. Den viktiga avvägningen där det finns livgivande men inte barriärskapande trafikrörelser. Den duktige planeraren gissar att det behövs exempelvis ytterligare 7 åtgärder för att få önskat trafikmönster. Den vise planeraren har sen femton-tjugo punkter i beredskap för den "Street management" som föränderlig trafik alltid ger behov av. Punkt 26, "avstängning", behövs bara sällan, och bör undvikas. Det är av vikt att "silningen" upprätthålls om stadsdelen ska generera det stadsliv och de kommersiella betingelser som stadsstrategin syftar till.

Översilning

"Översilning" innebär att trafiken kan sila över gatuväven i en stadsdel i en rytm och skala som utgår från de gåendes betingelser. En lagom grad av "oordning" gör att väven blir hanterlig för dem som bor eller har ärenden här, medan genomfartstrafiken, med hjälp av Åtgärdstrappan, styrs till förbifarter eller andra delar av det överordnade nätet.



Esplanaden

Dessa gator utförs med grön mittremsa som åtskiljer de motriktade körbanorna. I mittremsan och mellan körbanorna och gång- och cykelbanorna planteras träd. Mellan träden kan parkering tillåtas för besökande till verksamheter längs esplanaden. Träd närmare än 3–4 meter från fasadliv finns i luckor mellan husen.

Parkeringsnormer

Bilparkering

Bilparkeringsbehovet på Ön rör i första hand boendeparkering men även i begränsad omfattning besökandes och anställdas parkeringsbehov. Utan extraordinära insatser skulle bilparkeringsbehovet på Ön kunna jämföras med situationen i stadsdelarna Öst på Stan och Väst på Stan. Ambitionen att hålla tillbaka användningen av bil på Ön kräver extraordinära insatser i den fortsatta planeringen och i genomförandeskedet. En förstärkt kollektivtrafik och ett tidigt färdigställande av gång- och cykelbron mot centrala stan innan bostäderna byggs uppmuntrar ett beteende som inte kräver bilen i vardagen.

Parkering ska i första hand ske inom det egna kvarteret och exploateringsgraden kan medföra att källargarage blir nödvändiga. De täta stadskvarteren förses med särskilda ytor för besöksparkering för de verksamheter som etableras. En särskild utredning på detaljplanenivå är nödvändig för att bestämma behovstalen. De parkeringsfrågor som inte kan regleras i detaljplanebestämmelsen kan även komma att regleras i exploateringsavtalet.

Boende

Boendeparkeringen bör tillgodose tillräckligt med platser utan att stimulera ett ökat bilanvändande. I detaljplaneskedet kan man med fördel pröva andra former av parkeringsbegränsningar än vad som traditionellt används i liknande stadsmiljöer i staden. I prövningen ska även gemensamhetslösningar utanför det egna kvarteret kunna prövas.

Kontor

Normen för besöksparkering riktar sig till kontorsverksamhet eller liknande. Anställdas parkeringsbehov omfattas inte av normkravet utan får tillgodoses på fastighetsägarens eget ansvar. Andra typer av verksamheter kan kräva att särskild utredning av besöksparkeringsbehovet tas fram.

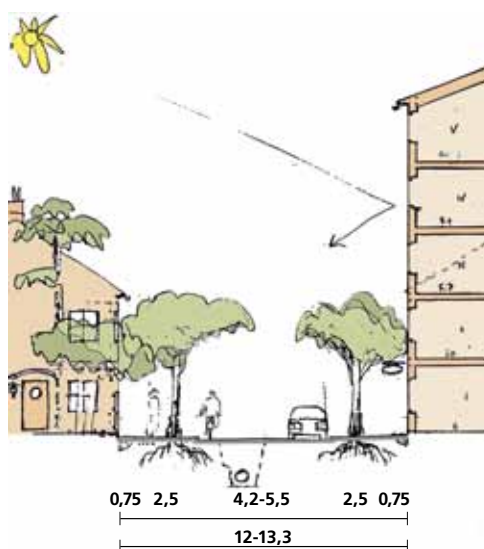
Handel

Anställdas parkeringsbehov omfattas inte av normkravet utan får tillgodoses på fastighetsägarens eget ansvar. Parkering för restauranger får bedömas från fall till fall.



Uppsamlingsgata

Träd är planterade på ömse sidor av den 6–7 meter breda körbanan. Utanför trädraden ligger gång- och cykelbanor eller ibland enbart trottoarer; gång- och cykeltrafiken är dock separerad. Trädraden avbryts i vissa fall av parkeringsfickor.



Lokalgata

Lokalgatornas gaturum varierar mellan 8 och 12 meter beroende på behoven. Vissa gator har trottoar på båda sidorna, andra på endast en sida. Detsamma gäller träden. Körbanans bredd varierar mellan 4,3 och 5,5 meter (i enstaka fall upp till 6 meter), beroende på trafikmängden, kvarterets längd och bebyggelsens innehåll. Vid 4,3 meter är det som mest cirka 250 fordon rörelser/dygn och gäller för korta gator med sikt mellan ändpunkterna, inga arbetsplatser och parkeringsförbud.



Gränd 6 meter

En smal gata med en 3,5 meter körbanan och trottoar på ömse sidor. Den ingår inte i det allmänna gatunätet.

Cykelparkering

Den egna fastighetens behov av cykelparkering ska i första hand lösas inom den egna tomten. Stora målpunkter bör ha cykelparkering i anslutning till entréerna. Cykelparkeringarna ska vara placerade och utformade så att de inte hindrar passerande och personer med funktionsnedsättning. Det antal parkeringsplatser som anges är ett minimikrav.

För varje lägenhet bör det finnas en cykelplats per boende samt plats för besökande med cykel. I flerboendestadshus räknas generellt 2,2 boende per lägenhet och därtill läggs 0,3 platser för besökande per lägenhet, vilket ger 2,5 cykelplatser per lägenhet. Till boende i enfamiljshus behövs ingen särskild norm, de parkerar sina cyklar på den egna tomten.

Cykelparkering boende

- 2,5 cykelplatser per lägenhet eller 25 cykelplatser per 1 000 m² BTA.

Det bör finnas 0,4 cykelplatser per anställd i verksamhetsområden. Antalet anställda per 1 000 m² BTA varierar men med ett medel på 40 anställda per 1 000 m² BTA skulle det ge 16 platser. För besökande bör det finnas 2 cykelplatser per 1 000 m² BTA.

Cykelparkering arbetsplatser

- 18 cykelplatser per 1 000 m² BTA.

Till en handelsverksamhet behövs 30 cykelplatser per 1 000 m² BTA.

Cykelparkering handel

- 30 cykelplatser per 1 000 m² BTA.

Det är viktigt att ett tillräckligt antal cykelplatser finns vid skolor och andra utbildningsinstitutioner. När välordnade cykelparkeringar erbjuds till barnen lär de sig att ställa sin cykel där och tar sedan med sig beteendet till vuxen ålder. Anställdas behov ingår i antalet cykelplatser.

Cykelparkering skolor och motsvarande

- 30–70 cykelplatser per 100 elever i grundskola
- 60–80 cykelplatser per 100 elever i gymnasium och högre utbildning.

Övriga rekommendationer och riktlinjer

Ekologi och gestaltning

- Ett ekologiskt program med kretsloppslösningar för bebyggelse och vatten inkl dagvatten upprättas inför detaljplaneskedet i enlighet med planen och riktlinjer för Grönstruktur och Energi.
- Ett gestaltungsprogram för bebyggelse, markplanering med planteringar och belysning samt gatuutformning upprättas för Norra Ön inför detaljplaneskedet i enlighet med de 16 punkterna och riktlinjer för bebyggelse inom Norra Ön.

Energi

Byggnader ska vara resurssnåla, med en prioritering av låg energiförbrukning. Mot bakgrund av den långa genomförandetiden och den snabba teknikutvecklingen ska det finnas en öppenhet för nyttjande av ny teknik.

- Nya byggnader ska byggas med modern teknik så att lägsta möjliga energiförbrukning uppnås, dock högst 60 kvh/m² och år.
- Frågan om byggnaders energiförbrukning regleras i exploateringsavtal.
- Möjligheten att nyttja spillvärme från reningsverket ska utredas.
- Uppvärmning av byggnader bör ske med fjärrvärme eller med alternativt, lokalt miljöanpassat uppvärmningssystem, exempelvis pellets eller utnyttjande av värme från älvsvattnet.
- Användning av solfångare och/eller solceller ska uppmuntras.
- Bostäder bör utformas med individuell mätning av vatten, värme och el. Femledarsystem rekommenderas. Fastigheter och lägenheter ska utformas för källsortering av avfall.
- Befintliga högspänningsledningar i anslutning till kommande bebyggelse förläggs i mark.

Trafikbuller

- Riksdagens antagna riktlinjer och Boverkets anvisningar ska vara vägledande vid nybebyggelse på Ön med det bedömningsutrymme som dessa utgångspunkter innehåller. Detaljerade bullerutredningar tas fram i kommande detaljplaneskeden.

- I den föreslagna kvartersstrukturen placeras huskroppar så att de skärmar av buller för vistelseytorna på innergårdarna. För ett begränsat antal hus efter esplanaden där ljudnivåerna mot gatan överstiger grundriktvärdena ska krav på tyst eller ljuddämpad sida tillämpas. Riktvärden inomhus ska alltid klaras. Där tyst eller ljuddämpad sida används ska uteplatser och minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet förläggas mot den skyddade sidan. Bullernivån på den skyddade sidan ska uppfylla Boverkets anvisningar (45–50 dBA, helst under 45 dBA). Uteplatser ska klara såväl ekvivalentnivån 55 dBA som maximalnivån 70 dBA.
- Särskilda utredningar och åtgärdsprogram tas fram för befintliga miljöer. För befintlig bebyggelse intill vägar som kommer att få stora trafikökningar och där större ombyggnationer av trafikinfrastrukturen kommer att ske kommer bulleråtgärder att vara nödvändiga för att klara riksdagens riktvärden.

Helikopterbuller

Trafikintensiteten blir trots det nya tillståndet ringa och man kommer inte upp i tre rörelser per årsmedeldygn. För att minimera störningarna är det nödvändigt att helikoptrarna följer anvisade flygvägar och flyghöjder. Trots att inget värde för enstaka överskridande anges i riktvärdena bör det ställas krav i detaljplaner som medför en god inomhusmiljö.

- Ljudnivåerna från helikoptertrafiken behöver belysas ytterligare i den kommande detaljplaneringen.
- I sovrum bör ljudnivån inte överskrida 50 dBA max även vid enstaka händelser.

Vatten och stränder

Umeälvens vattenkvalitet ska inte påverkas negativt. Grundområdet med tämligen svag ström i nordost bör beaktas i fortsatt planering. Även grundområdet i söder är viktigt att ta hänsyn till.

Grundområden med finsediment bör uppmärksammas för eventuell förekomst av miljögifter.

Norm för grumling beaktas i samband med broanläggningar och förstärkningsarbeten.

I samband med förstärkningsarbeten för att motverka erosion kan kontakten med älven förbättras genom att strandpromenader skapas i nivå med älven. Möjligheter till promenader och fiske kan på så sätt förbättras.

Båtplatser anläggs med fördel vid områden som långsiktigt har lite större djup och där Öns marknivå medger kontakt med älven.

- Inför kommande planering av broar och erosionsförstärkningsarbeten behövs kompletterande undersökningar beträffande den rödlistade flodkräftan, fisk, och bottenfauna. Miljögiftsundersökningar kan också bli aktuella.
- I samband med anläggning av broar ska påverkan på botten och strömbildning minimeras genom omsorgsfull utformning av broar och fundament. Detta är särskilt angeläget vid gång- och cykelbron i nordost.
- Riksintresset för yrkesfisket kommer att beaktas i samband med prövning av broar hos miljödomstolen.

Förorenad mark

- I detaljplaneskedet kontrolleras områden med potentiellt förorenad mark noggrannare.

Höga flöden

De förväntade klimatförändringarna innebär att översvämningar kommer att ske oftare och att den idag beräknade nivån för hundraårsflöden blir högre även om landhöjningen delvis kan motverka effekten av dessa förändringar. Därför är det viktigt att denna miniminivå inte underskrids. Då all fysisk planering bör ske långsiktigt är det även relevant att ta hänsyn till förväntade klimatförändringar redan idag. Se karta sidan 42.

I områden som kan beröras av 100-årsflöde, dvs där sannolikheten för översvämningar beräknas till 63 procent eller högre under en 100-årsperiod, bör det inte tillkomma någon bebyggelse alls, med undantag för enkla byggnader som uthus, sjöbodas eller liknande, om inte uppfyllnads av mark utförs. Sådana områden är till exempel delar av området vid Fågelstigen och sydspetsen av Ön.

Vid den pågående översiktsplanefördjupningen för älvslandskapet genomförs en noggrannare utredning med rekommendationer om lägsta nivåer för framtida bebyggelse.

I avvaktan på bättre underlag rekommenderas att bebyggelse placeras på lägst nivån +3,0 på den södra delen av Ön. Höjdangivelsen som anges i RH-2000 innebär en nivå mellan klass 1- och klass 2-flödet.

- I anslutning till kommande detaljplanering utreds översvämningens risker noggrannare.

Skred, erosion

Områdena närmast höga strandbrinkar bedöms ha otillfredsställande stabilitet. Preliminärt bör inte bebyggelse placeras närmare strandbrinkarna än 20–25 meter om inte säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Förutsättningarna varierar beroende på marknivå, släntlutning och vattendjup. Skred och ras kan förebyggas genom att slänter avlastas eller förstärks genom anläggande av mothållande tryckbank. För att hindra stranderosion kan stränderna förses med erosionskydd.

- Inför detaljplaneskedet utförs detaljerade stabilitetsutredningar för att säkerställa stabiliteten mot strandbrinkarna.

Luktzon

- Inom en zon på 250 meter från reningsverkets fastighetsgräns bör endast verksamhetslokaler etableras.
- Lokaler byggs med ventilationssystem som ger en god inomhusmiljö.

Förutsättningar för barn och unga

Planen har ett tydligt fokus på långsiktig hållbarhet där den sociala aspekten är en viktig del. Ön ska byggas med varierade lägenhetsstorlekar och blandade upplåtelseformer. Det kommer också att finnas småhus i olika former i den tillkommande bebyggelsen. Det talar för att området får en väl blandad åldersstruktur med både barn och äldre. Målsättningen är därför att bebyggelsen på Ön ska bli goda levnadsmiljöer för barn och unga.

Omsorgen om närmiljön och ambitionen att skapa en god social hållbarhet avspeglar sig i föreslagna kvarters-, trafik- och grönstruktur. Det är viktigt att erbjuda barn och unga inspirerande miljöer. Planen

inrymmer en rad miljöer med olika karaktär; trygga och rofyllda såväl som spännande och intressanta. Varierande stads-, natur- och vattenmiljöer skapar förutsättningar att tillgodose barns behov av mötesplatser och träffpunkter i olika åldrar och olika årstider. När verksamheter blandas med bostäder befolkas stadsdelen hela dygnet. Det skapar trygghet.

Medan det lilla barnet finner en trygg och lekinspirerande miljö på de gröna planterade innergårdarna kan det mellanstora barnets krav på större ytor för exempelvis bollspel, cykling och källkåkning tillgodoses i grönstråket. En tanke med tillskapandet av en bäckmiljö, i det så kallade Blå stråket är att erbjuda en spännande och mer barnvänlig miljö än den strömmande älven. Äldre barn och unga kan även nyttja hårdgjorda ytor, som exempelvis de så kallade långtorgen, för aktiviteter och mötesplatser i en spännande stadsmiljö.

Lokaler för förskola och grundskola placeras inom kvartersstrukturen på Norra Ön i anslutning till det gröna stråk som sträcker sig från Lillån och vidare genom Ön. Här kan både en trygg och aktiv fritid ägas rum, liksom skolundervisning.

På Ön planeras ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar där man kan välja att cykla längs befolkade gator. Avsikten är att de två gång- och cykelbroarna ska vara på plats tidigt i utbyggnadsskedet. En sådan satsning, tillsammans med den föreslagna utformningen av gaturummen skapar goda förutsättningar för en trygg och säker trafikmiljö för alla gång- och cykeltrafikanter. För att gatorna på Ön inte ska bli tunga trafikrum skapar de nya stadskvarteren en silning av trafiken. Anpassade gatubredder, en krökning av gaturummet och planteringar bidrar till att fordons-hastigheterna sänks och att bilarna kör på de gåendes villkor och ger trygga skolvägar för barnen.

- Skolor och förskolor placeras inom kvartersstrukturen i kvarter som gränsar till det sammanhängande grönstråket på Ön.



Genomförande

Kommunal markpolitik

Kommunen visar genom den fördjupade översiktsplanen för Ön inriktningen på den framtida användningen av mark- och vattenområden. Kommunen tar ansvar för bostadsbyggandet genom att ha en god planberedskap, förvärva och överlåta mark. Bostadsprojekten drivs av enskilda byggherrar på marknadens villkor. För varje bebyggelseområde redovisas en inriktning på genomförandet. Det är oftast bara en eller ett fåtal markägare som berörs. Kommunala markförvärv kan bli nödvändiga för att säkerställa utbyggnad av infrastruktur och för att styra genomförandet i rätt riktning där inte exploatering sker genom privata initiativ. En lämplig markfördelning är viktig för att främja konkurrensen på marknaden och underlätta målet om en stadsdel med olika upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar.

Markförvärv m m

Huvuddelen av den mark som behövs för bostads- och verksamhetsändamål är i kommunens eller Bostaden AB:s ägo.

Den höga exploateringen på den norra delen av Ön i direkt anslutning mot befintliga hus medför att cirka sju fastigheter kan behöva förvärfas. Dessa fastighetsägare ska, om de så önskar, erbjudas ersättningstomt på Ön.

Privat mark som i kommande detaljplaner läggs ut som allmän plats, till exempel utrymmen för gator, broar, parker, strandområden m m förvärfas av kommunen.

På den norra delen av Ön upplåter kommunen mark till brukshundklubben. Den verksamheten måste flytta. Även på södra Ön finns upplåtelser som måste ses över.



Umeå kommun äger gula områden, Bostaden AB äger rött område.

Exploateringsmöjligheter

Översiktsplanen redovisar inga exakta exploateringsantal utan anger en ungefärlig byggyta. Planen medger flexibilitet när det gäller fördelningen mellan verksamhets- och bostadsytor. En grov uppskattning av ytorna (m² BTA) som ryms inom respektive delområde anges nedan.

Exploateringsmöjligheter m ² Bta	Bostäder	Verksamheter	Totalt
Norra Önabben		5 000	5 000
Norra Ön öster om Nabbvägen	54 000	3 000	57 000
Norra Ön väster om Nabbvägen	148 000	4 500	152 500
Norra Ön söder om Övägen	34 000	1 500	35 500
Mellanön komplettering	14 000		14 000
Mellanön addition Flottarbyn	7 000		7 000
Reningsverksområdet		10 000	10 000
Södra Ön	10 000	40 000	50 000
Östteg och Alvik		25 000	25 000
Summa	267 000	89 000	357 000
Fördelning	75 %	25 %	

För hela Ön uppskattas de sammanlagda bostadsytorna till cirka 270 000 m² BTA. I ett bostadsbestånd med en jämn fördelning på olika lägenhetsstorlekar är den genomsnittliga ytan cirka 100 m² BTA per lägenhet. Det betyder för hela Ön ett tillskott av cirka 2 700 lägenheter.

För verksamheter uppskattas den sammanlagda lokalytan till cirka 90 000 m² BTA. Vid en normalfördelning på cirka 40 m² BTA per arbetsplats motsvarar det cirka 2 200 sysselsatta. Observera att siffrorna är grova uppskattningar.

Utbyggnadsetapper

Översiktsplanens förslag till ny bebyggelse är omfattande vilket betyder att genomförandet kommer att ske under lång tid. Även med en fortsatt hög bostadsproduktion kan utbyggnaderna ta 15–20 år. Byggstart för bostadsbyggandet på norra delen av Ön bör avvaktas till dess att andra stora bostadsprojekt slutförts. Då kan bostadsbyggandet koncentreras till Ön och därmed underlätta etablering av verksamheter och begränsa utbyggnadstiden. Såvitt nu kan bedömas kan en byggstart på Norra Ön påbörjas tidigast 2012.

Utbyggnaden måste delas upp i ett lämpligt antal etapper. Den långa genomförandetiden ställer stora krav på etappindelningen så att störningarna för redan inflyttade minimeras. Detaljplaner för ny bebyggelse upprättas för begränsade områden (etappvis) och utformas flexibelt så att de kan tillämpas under en lång genomförandetid. Den fördjupade översiktsplanens detaljeringsgrad innebär att detaljprogram inte behöver upprättas. Detaljplanerna upprättas i samverkan med exploaterer och byggherrar.

Kommunen kan förvärva erforderlig mark av privata markägare eller reglera enskilt genomförande i exploateringsavtal. För varje etapp utses byggherrar som tillsammans med kommunen utgör en samrådsgrupp för detaljplaneläggning. När detaljplanen antagits genomförs exploateringsåtgärder och färdig tomtmark upplåts till byggherrarna. Kommunens bostadspolitiska mål som till exempel val av upplåtelseform m m tillgodoses genom avtal med byggherrarna.

Norra Ön

Bostadskvarteren byggs ut med början i norr, i anslutning till gång- och cykelbrons landfäste. Området byggs sedan söderut i ”årsringar”.

Norra Önabben

Den mark som avsatts för publika lokaler tas i anspråk när lämpligt projekt blir aktuellt.

Mellanön

Kompletteringar i befintlig bebyggelse och exploatering på enskild mark sker på markägarnas initiativ efter detaljplaneläggning och upprättande av exploateringsavtal mellan markägarna och kommunen.

Södra Ön, Östtegs och Alviks verksamhetsområden

Verksamhetsområdena byggs ut i takt med efterfrågan. Södra Ön kan byggas ut när anslutningen mot Kolbäcksleden är utförd.

Ekologiskt program

För planområdet ska ett ekologiskt program upprättas av kommunen och byggherrarna gemensamt. Det ekologiska programmet är ett komplement till detaljplanerna och ska bland annat behandla kretsloppslösningar för bebyggelse och vatten inklusive dagvatten och energiflöden.

Gestaltningprogram

För Norra Ön ska ett gestaltningprogram för samordning av den yttre miljöns utformning upprättas av kommunen och byggherrarna gemensamt. Gestaltningprogrammet är ett komplement till detaljplanerna. Gestaltningprogrammet bör i huvudsak behandla:

- Principer för bebyggelsens detaljutformning och samordning av olika utbyggnadsområden.
- Utformning av de offentliga rummen (gator och andra allmänna platser).
- Riktlinjer för markplanering (beläggning, gröna gårdar, trädslag m m) och miljödetaljer (belysning, skyltar, utomhusmöbler, m m).

Gemensamma anordningar

Huvudprincipen är att kommunen bygger ut anläggningar inom allmän plats. Exploaterer kan i exploateringsavtal åläggas att svara för utbyggnaden och därefter överlåta mark och anläggningar till kommunen.

Grönstruktur

Kommunen förutsätts vara huvudman för parker och grönområden. Översiktsplanens förslag till grönstruktur är en viktig del i strategin för hållbarhet. Gröna stråk, ”Blå stråket”, parker, strandpromenader samt områden för bad och idrott ska vara allmänt tillgängliga och bör ägas av kommunen. Iordningställande sker i takt med att bebyggelsen kommer till.

Gator och trafikordningar

Kommunen förutsätts vara huvudman för allmänna gator, torg och broar. Nya gator byggs ut i takt med den nya bebyggelsens framväxt. Gång- och cykelbroar anläggs i ett tidigt skede för att redan från början prioritera gång- och cykeltrafik framför bilanvändande. En ny bilbro byggs ut när kapacitetstaket nåts på den befintliga Öbron, dvs när cirka 1 400 enheter färdigställt. Vägreservatet för Söderslättsvägen tas i anspråk när behov uppstår. Kommunen övertar successivt ansvaret för drift och underhåll av det befintliga vägnätet från Öns samfällighetsförening. Nya cirkulationsplatser anläggs vid Ögatans anslutning till Obbolavägen och på E12 för anslutning till förslaget verksamhetsområde vid Alvik. Vägverket utreder tillsammans med kommunen hur gatunätet på Ön ska anslutas till Kolbäcksleden. Det behövs en aktiv trafikplanering för hur satsningar på gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska genomföras och vilka effekter den ökade biltrafiken får på Ön och angränsande områden. Syftet är att optimera förutsättningarna för gång- och cykeltrafik, öka kollektivtrafikens framkomlighet, fördela biltrafiken på ett optimalt sätt, minimera genomfarts trafik på Ön, samt att begränsa miljöstörningarna. För att skapa lugn biltrafik, säkra förhållanden för oskyddade trafikanter samt skönhet och trevnad ska gaturummens utformning preciseras.

Trafiklugnande åtgärder på Norra Obbolavägen genomförs i takt med exploateringen på Ön.

Ledningar

Områdets tekniska försörjning kommer att utredas innan detaljplaner upprättas. Ledningsnäten för vatten och avlopp, el och fjärrvärme byggs ut allt eftersom exploateringen framskrider. Umeå Energis högspänningsledning läggs ner i marken.

Förskolor, skolor

Kommunen har ansvar för investeringar i lokaler för kommunala verksamheter som till exempel förskolor och skolor samt särskilda boenden för äldre eller för personer med behov av särskilt stöd

Småbåtshamn, bryggor, kajer

Anläggs av exploatörer eller enskilda fastighetsägare.

Exploateringsekonomi

Kostnader

Kommunens kostnader för infrastruktur som gator, broar, gång- och cykelvägar och grönytor ska täckas av intäkter. Kostnaderna för exploateringen är svåra att uppskatta i detta tidiga skede. De översiktliga bedömningar som gjorts tyder dock på att översiktsplanen är ekonomiskt genomförbar och att kostnaderna i huvudsak kan täckas med intäkter från markförsäljning och exploateringsavgifter. Det kan dock inte utslutas att de stora investeringarna i nya broar m m delvis kan behöva skattefinansieras.

Investeringskostnader för utbyggnad av den tekniska försörjningen, som vatten- och avlopp, fjärrvärme och el finansieras med avgifter direkt till de ledningsdragande bolagen.

Förskolor och andra anläggningar med kommunal service finansieras med skattemedel.

Kostnadsfördelning

Kostnaderna kommer att fördelas utifrån den byggrätt som översiktsplanen föreslår och efterföljande detaljplaner medger.

Kostnaderna täcks av intäkter från markförsäljning i de fall kommunen är markägare och genom exploateringsavgifter när Bostaden AB eller privata fastighetsägare får nya byggrätter. Såväl större byggherrar som privata fastighetsägare som endast avstycker enstaka tomter måste bidra till kostnaden för ny infrastruktur. Det är viktigt att berörda fastighetsägare är informerade om dessa förutsättningar i ett tidigt skede eftersom det påverkar de ekonomiska förutsättningarna för privata exploateringar. För att möjliggöra ett rättvist uttag av exploateringsavgifter förutsätts att all bebyggelse, även enstaka lokaliseringar, föregås av detaljplaneläggning med tillhörande exploateringsavtal. I exploateringsavtalet regleras bland annat hur mycket fastighetsägaren ska betala till kommunen.

Drift- och underhåll

De allmänna gator, broar, gång- och cykelvägar samt grönområden som planförslaget innehåller kommer att medföra ökade driftkostnader för kommunen. Det är viktigt att tillräckliga medel avsätts för att täcka dessa kostnader, så att en varaktig god skötselnivå kan upprätthållas i området.

Förutsättningar för arbetet

Följande avsnitt redovisar de förutsättningar som varit gällande för arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Ön. Det är utgångspunkter som varit givna när arbetet påbörjades. De indelas i tre avsnitt enligt följande:

- Lägesmässiga förutsättningar eller Ön i dag
- Lagstiftningens krav
- Politiska direktiv till arbetet

Den första punkten beskriver dagsläget och kan därför till vissa delar ingå i ett nollalternativ enligt de krav som ställs i miljöbedömningen av förslaget. Se vidare lagstiftningens krav.

Bakgrund

Läge

Öns läge i Umeälven och dess närhet till Centrala Stan, flygplatsen, universitetssjukhuset och universiteten gör platsen unik. Ön är också en resurs i ett regionalt perspektiv med sitt läge nära regionalt viktiga arbetsområden och i det turiststråk som utgör Umeälvens dalgång. Det strategiska läget betyder att utvecklingen på Ön är viktig inte bara för kommunen utan även för hela regionen.

Kulturmiljöer

Öns ursprung som jordbruksby har medfört en bebyggelsestruktur som ur kulturhistorisk synpunkt är värdefull. Det gäller speciellt den norra och mellersta delen av Ön.

Redan på 1500-talet fanns det nio bönder på Ön och på kartor från 1600-talet är de två byarna "Övre byn" och "Ytterbyn" utmärkta. I den kulturhistoriska bebyggelseinventeringen – Del 1 Umeå tätort – där Ön ingår, benämns byarna efter Övägen som klungbyn och radbyn. Trots kompletteringsbebyggelse har bystrukturen ett visst bevarandevärde.

Öns ursprung som jordbruksby märks också genom den kvarvarande odlingsmarken. Det långsiktiga brukningsvärdet är begränsat. Värdet som kulturlandskap och som inslag i grönstrukturen är större.

Flottningsepoken som pågick ända fram till år 1980 har satt sin prägel på Ön. Det tidigare skiljeställets bebyggelse vid Lillån är rester efter flottningsverksamhet i Umeälven. Området ingår också i de miljöer som är bevarandevärda.

På Ön finns inga registrerade fasta fornlämningar.



Flottartidens minnen bör arbetas in i planerna för nya Ön. Flottarföreningens kvarter kan bli mer "flottarby" genom ett litet bytorg vid smedjan mot Lillån.

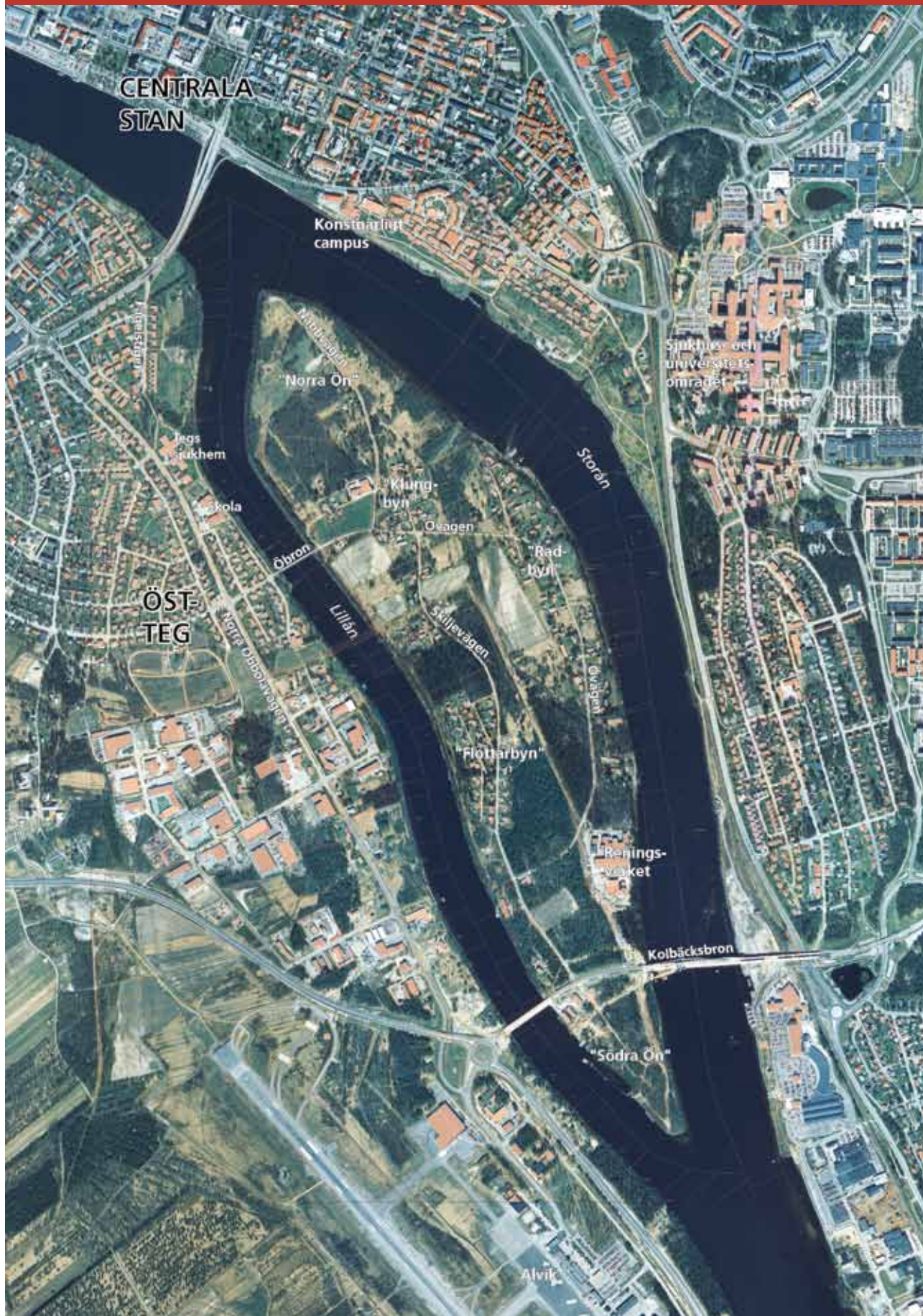
Boende, skolor och företag

I nuläget finns ett 90-tal bostadsfastigheter på Ön med 285 boende. Befolkningsstrukturen överensstämmer ganska väl med kommungenomsnittet med undantaget att åldersgrupperna mellan 19–34 år är betydligt färre. Det senare förklaras av bebyggelsestrukturen som helt domineras av småhus. Öborna har en hög sysselsättningsgrad och har främst sina arbetsplatser i Centrala Stan, på Teg eller i universitets- och sjukhusområdet. Det finns omkring 35 företag regist-



Bilder från Ön.

Nuläge



Norra Obbolavägen med nästan 4 500 fordon per dygn sedan år 1998.

Teknisk försörjning

Ledningar finns för el, fjärrvärme till reningsverket, vatten och avlopp. Det är möjligt att bygga ut kapaciteten för ytterligare anslutningar. Umeå Energi använder idag all gas som produceras vid pelleteringsanläggningen på Ön. Gasen värmer vatten som går ut i fjärrvärmenätet. Från reningsverkets avloppsvatten utvinns en mindre del av värmen. Ganska stora mängder värme finns kvar som går att nyttja. Den skulle räcka för uppvärmning av mer än 1 000 villor. Värmen i spillvatten kan nyttjas genom en lokal värmepumpsanläggning på Ön eller genom att avloppsvattnet pumpas till Ålidhem. Umeälven är en stor recipient för dagvatten.

Naturvärden

Landskapet på Ön innehåller en mosaik av skiftande naturnära lövskogar och kultur- och odlingslandskap med åkrar och igenväxande ängar. Det är främst den norra delen av Ön med sina grova, gamla och döda lövträd samt den öppna dock igenväxande odlingsmarken som har störst värde för den biologiska mångfalden på Ön. Den brukade odlingsmarken är för det mesta åk-



Ön, naturinventering, 2006.

rar utan naturvärden. Några av de hävdgynnade arterna har trängts undan till blomrika vägrenar. Några mindre betesängar med fårbeten finns knutna till byn.

Många strandpartier runt Ön är beväxna med lövdominerad skog vilket är typiskt för älvskogslandskapet. De fyller en viktig ekologisk funktion som spridningskorridorer och reträttplatser men har också en hög artrikedom av fåglar. Regelbundet häckande rödlistade arter i lövskogsmiljöerna på Ön är rosenfink och mindre hackspett. Tretåig hackspett och mindre flugsnappare är fynd av mer tillfällig karaktär. Även för våra trakter mer sällsynta arter som härmsångare, svarthätt, stenknäck och nötväcka häckar regelbundet på Ön. Vid en översiktlig inventering hittades tre fladder-mössarter.

Vattenområdet runt Ön

Redan under senmedeltiden fanns Ön tydligt bildad med sin nuvarande form omgiven av Lillån i väster och Storån i öster. Storåns huvudström går först nära Öbackasidan och sträcker sig sedan utmed ösidan och orsakar där viss erosion. I Lillån är huvudströmmen jämnt fördelad i mittfåran med undantag i norr där strömmen är mer riktad mot ösidan. Djupförhållandena avspeglar väl strömförhållandena i älven. Se bild sidan 63. I norr eroderar strömmarna bort finare material medan det motsatta gäller i söder. Den nordöstra delen kommer att ständigt utgöra ett grundområde på grund av att huvudfåran leds mot Öbacka.

De omväxlande bottenförhållandena med ömsom grunt och djupt vatten ganska strandnära utgör sannolikt goda förutsättningar för fiske runt Ön. Fångster av sik, harr, stor abborre och gädda samt lake på vintern har rapporterats. En av de viktigare platserna är älvområdet nordost om Ön. Tidigare har även flodkräfta fångats. Utsläpp av varmare vatten vid reningsverket skapar tidvis en speciell vattenmiljö.

Fritid och rekreation

Om man vill ströva runt Ön från den branta stranden i nordost är det möjligt att ta sig till fots genom lövskog och utmed en liten åker till "Pusen" och därefter söderut mot reningsverket tills man når Öns södra del. Östra delen av Ön är till vissa delar inte tillgänglig för allmänheten på grund av att flera fastigheter sträcker sig ända ner till älven. I söder är marken öppen och låglänt och den möjliggör god kontakt med Umeälven. På den västra sidan är stranden smal och brant. Det går att ha kontakt med älven genom att en stig löper utmed nästan hela den västra stranden. I norr är Öns strand mycket brant och otillgänglig. En liten yta finns i nivå med älven där man kan uppleva älvskontakt och ha utsikt över staden.

Hälsans stig leder genom Ön och många umebor passerar här under sin motionsrunda .

Enligt tidigare studier nyttjas Ön, förutom av öborna som grönområde, främst av boende på Östteg men det finns även besökare från Söderslätt, Centrala Stan och Ålidhem. Det är främst områdena på norra respektive södra Ön som upplevs som attraktiva. Tillgängligheten till lövskogsområdena och stränderna är begränsade och tydliga önskemål finns om ett bättre promenadstråk. I anslutning till Fågelstigen finns en gång- och cykelväg som sträcker sig längs stranden fram till Öbron. Planer finns om att förlänga vägen fram till Kolbäcksbron.

Östtegs skola nyttjar ofta Ön för olika slags uteaktiviteter. Vid friluftsdagar, skidåkning och andra utflykter används främst norra delen av Ön. Lövskogen som ligger närmast bron på norra delen används också som skolskog. Skolan har inte tillgång till andra grönområden inom gångavstånd och är därför beroende av Ön för sina utevistelser. Brukshundklubben har också sin verksamhet förlagd till norra delen av Ön.

Geoteknik och förorenade områden

Marknivån på den norra delen av Ön är cirka +9 meter och på sydspetsen cirka +3 meter (RH-2000). Jordlagren har en likartad sammansättning som Umeås centrala delar. Först finns ett ytlager av sand (4–8 meter) och därunder sättningsbenägna finsediment med svartmocka till ett stort djup (10–20 meter). Avståndet till fast botten är inte sällan omkring 20–25 meter. Grundvattenytan ligger på cirka 4 meters djup. Partiet vid ”Pusen” har ett tunnare ytlager som domineras av silt vilket betyder att förutsättningarna för grundläggning på platta är dåliga. Radonhalten är låg på Ön.

På Tegssidan är de geotekniska förutsättningarna i stort sätt lika med skillnaden att det ytliga sandlagret är tunnare. Grundvattenytan ligger där på 1–3,5 meter djup under markytan.

På Ön finns tre områden där det finns risk för att marken är förorenad. En gammal båtuppläggningsplats, ett verksamhetsområde samt ett område som tidigare använts för förbränning och deponi av avfall. Se bild sidan 62.

Erosion, skred- och rasrisker

Ön kännetecknas av branta stränder med en marklutning på cirka 1:1,5. Erosion förekommer mer eller mindre i hela strandområdet. Strandbrinkarna förutsätts därför ha dålig stabilitet. Liknande förhållanden finns på Tegssidan. Vid Fågelstigen är terrängen flack och sluttar svagt ner mot Lillån. Brandförsvaret har 2006 karterat stranderosionen. Kartan är gjord efter en enkätförfrågan från SGU och är översiktlig. Se vidare karta på sidan 62 samt referensmaterial på sidan 64.

Höga flöden

Vattennivån i Umeälven påverkas förutom av flödet även av vattenståndet i Bottenhavet. Havets medelvattenstånd är +0,08 meter (RH-2000). Årsmedelvattenståndet sjunker med landhöjningen som är 0,81 cm/år. Vattennivån vid Tegsbron är vid normalt flöde och normalt havsvattenstånd cirka +0,3 meter. I tabellen nedan redovisas beräknade vattennivåer längs Umeälven vid det dimensionerande klass 1-flödet och klass 2-flödet (hundraårsflödet). Nivåerna anges i höjdsystem RH-2000.

Ett hundraårsflöde uppkommer med en sannolikhet på 63 procent under en hundraårsperiod. Det dimensionerande klass 1-flödet kommer under en hundraårsperiod att uppträda med en sannolikhet på knappt en procent. Flödet ökar i en sådan situation så långsamt att tid finns för evakuering av låglänta områden.

Beräknade vattennivåer i meter (RH-2000) vid platser längs Umeälven

	Klass 1-flöde	Klass 2-flöde
Travbanan	+7,3	+5,2
Tegsbron	+5,5	+3,4
Kyrkbron	+5,1	+3,0
Öbacka	+4,1	+2,6
Flygplatsen	+3,4	+2,0
Havet	+1,0	+1,0

Buller

Vid ny bostadsbebyggelse eller väsentlig ändring av trafikinfrastrukturen såsom byggande av ny bilbro gäller vissa riktvärden för buller. De uttrycks i decibel, dBA. Man talar både om ekvivalent ljudnivå vilken betyder genomsnittlig ljudnivå under ett dygn samt maximal ljudnivå som enstaka ljudnivåer orsakar. För ny bebyggelse bör inte ljudnivån från väg- och tågtrafik vara högre än 55 dBA ekvivalent vid fasaden och 70 dBA maximal ljudnivå på uteplatsen. Inomhusnivåerna bör inte överstiga 30 dBA ekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximalljudnivå.

Biltrafiken på Öbron uppgår i dagsläget till cirka 1 300 fordon per dygn. I vissa delar på Ön där bebyggelsen ligger nära vägen, främst på Övägen, bedöms bullernivån vid fasaderna ligga något över det gällande riktvärdet på 55 dBA.

Helikoptertrafiken till Norrlands Universitetssjukhus samt mellan sjukhuset och flygplatsen ger buller på Ön. Främst berörs de norra och södra delarna. Inga mätningar av helikopterbuller har genomförts på Ön. Helikoptertrafiken förutses öka i framtiden eftersom landstinget fått tillstånd att utöka helikoptertra-



Klass 2-hundraårsflöde.



Klass 1-flöde.

fiken till 1 500 rörelser/år jämfört med dagens cirka 1 000 rörelser/år. Riktvärdet är för inomhusbuller 45 dBA maximalnivå och gäller nattetid mellan 22.00 och 06.00. Riktvärdet inomhus får överskridas högst tre gånger per natt. Utomhus gäller riktvärdet 70 dBA maximalnivå och riktvärdet får överskridas högst tre gånger under dag/kväll (06.00–22.00). Sannolikheten att överflygningar kommer att ske mer än tre gånger per natt bedöms som liten. För närvarande sker i genomsnitt 0,43 rörelser per natt. En överflygning av helikopter medför att riktvärdet överskrids. Då antalet överflygningar är färre än en per dygn och toleransen för dessa akuta sjuktransporter erfarenhetsmässigt är stor, bedöms överskridanden av utomhusvärdena acceptabla. Utomhusvärdet överskrids i stora delar av tätorten.

Den sydvästra delen av Ön och delar av Östteg ligger inom flygbullerkurvan och berörs av flygbuller som överstiger riktvärdena vid nybyggnation av bostäder. Nybebyggelse av bostäder inom flygbullerkurvan bedöms vara olämpligt. Flygbullerkurvan redovisar den förväntade bullerexponeringen från Umeå flygplats. Bullerkurvan är baserad på framtida flygtrafik med Boeing 737 och en ökad trafik (32 000 rörelser/år) i enlighet med gällande tillstånd. Dagens trafik (24 000 rörelser/år) sker med betydligt bullrigare flygplanstyper (MD80-serien) som påverkar ett vidare område. Luftfartsverket gör bedömningen att dessa

plan ska vara utfasade senast år 2014. Utbyggnaden av Ön kommer att ske etappvis och ta minst 15–20 år. Flygplan av typen MD80 bedöms därför inte påverka utbredningen av bullerkurvan och den planerade bebyggelsen som ligger ett antal år framåt i tiden.

Vid bygget av Botniabanan anläggs en spårnära skärm mot älvssidan mellan Kolbäcksbron och Umeå Östra. Den åtgärden beräknas ge lägre buller på Ön än idag. Ingen del av Ön bedöms utsättas för tågbuller över gällande riktvärde.

Lukt och reningsverket

Luktproblem förekommer idag på Ön runt reningsverket och vid transporter av slam från reningsverket samt periodvis från pumpstationen vid Fågelstigen. Lukt från ledningen genom Ön rapporteras också. Den senare kan åtgärdas genom bättre luftning och tätning m m. Transportvägarna för slammet blir annorlunda med en ny anslutning från Kolbäcksbron.

Det skyddsavstånd som rekommenderas för ett avloppsreningsverk av den storlek som finns på Ön är enligt Boverkets allmänna råd 1 000 meter. Skyddsavståndets utsträckning påverkas av de åtgärder som vidtagits för att begränsa lukten. UMEVA har genomfört omfattande åtgärder för att begränsa störningarna. Efter överläggningar med UMEVA föreslås därför ett skyddsavstånd för bostadsbebyggelse på 250 meter från reningsverkets fastighetsgräns. Skyddszonens om-

fattning kan komma att variera över tiden och är beroende av verksamheten. Det är inte meningsfullt att redovisa en tydlig gräns. Förändringar av reningsverkets verksamhet får prövas i tillståndsärenden enligt miljöbalken.

Lagstiftningens krav

Planen och strandskydd

Större delen av Ön är inte planlagd. För Öns stränder råder generellt strandskydd på 100 meter.

Detta förslag till fördjupad översiktsplan för Ön behandlar och fördjupar kommunens syn på Öns framtida markanvändning. Planförslaget påverkar även ett antal detaljplaner framför allt på Teg. Flera av dessa är av äldre datum och det nya förslaget ger stöd för ny och delvis ändrad användning.

Med Öns centrala läge i staden kan strandmiljöerna få ökat värde för allmänheten med en förbättrad tillgänglighet. Strandmiljöerna är även en tillgång för djur- och växtlivet. Samtidigt är vattennära lägen för bebyggelsemiljöer efterfrågade som attraktiva boendemiljöer. Med rådande strandskyddsbestämmelser är dessa konkurrerande intressen svåröfrenliga. Avsteg från det generella strandskyddet i kommande exploateringar kräver särskilda skäl och prövas enligt miljöbalken (MB 7 kap 15 §). Undantag från det generella strandskyddet beslutas av Länsstyrelsen. Det kan överklagas av naturvårdsverket och avgörs då av regeringen.

För några av åtgärderna i planförslaget som till exempel byggande av broar, förstärkning av strandbrinkarna, anläggande av nya bryggor, kajer m m krävs även särskild prövning enligt miljöbalken för vattenverksamhet (MB 11 kap). Även en utveckling av "Pusenområdet" kräver prövning enligt MB.

Riksintressen

Ön berörs av riksintressen för kommunikationsanläggningar. Dessa är Umeå flygplats, E12, en framtida E4 på Kolbäcksleden samt den planerade Botniabanan på norra älvstranden. Umeälven är av riksintresse för yrkesfisket. Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Planförslaget tar hänsyn till detta. Bullerfrågor och högsta byggnadshöjd har beaktats. Framkomligheten på framtida E4 har vägts in i studierna av lösningar för Öns trafikförsörjning.

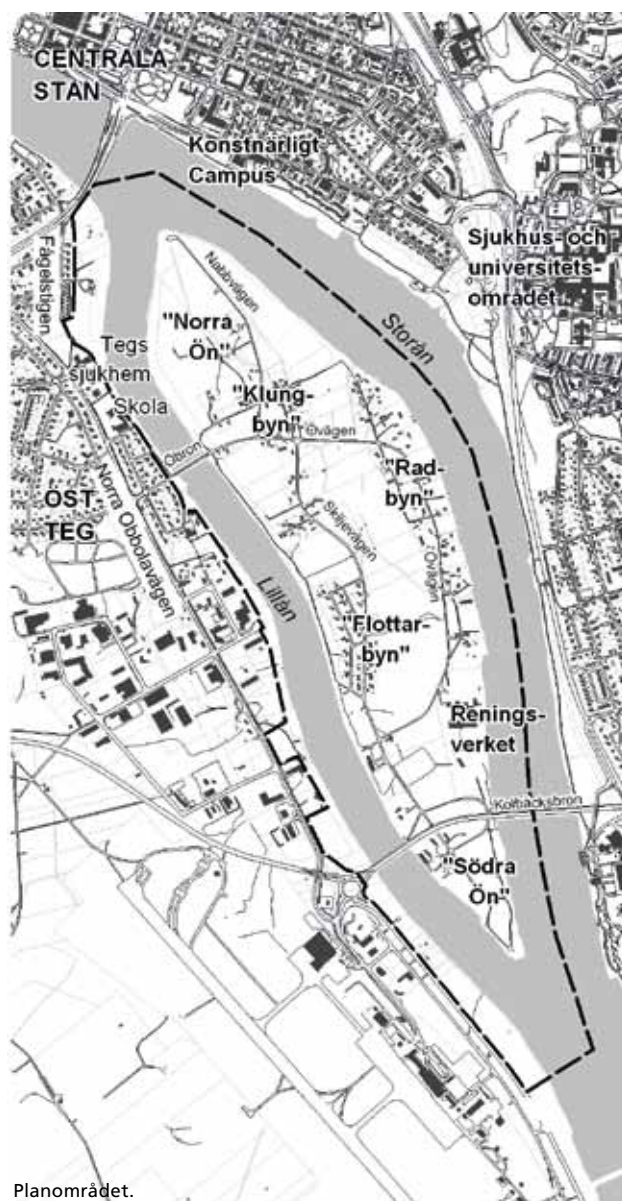
Planeringen av Ön påverkar inte Natura 2000-området enligt Miljöbalken 7:27.

Miljöbedömning

Den fysiska planeringen ska medverka till att nå en långsiktig hållbar utveckling. För att avgöra hur den fördjupade översiktsplanen för Ön medverkar till en hållbar utveckling ska det enligt miljöbalken upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En miljökonsekvensbeskrivning ska beskriva konsekvenserna för de delar som förväntas orsaka en betydande miljöpåverkan. Enligt lagstiftningen ska konsekvenser för miljö, hälsa och säkerhet, hushållning med naturresurser, sociala- och samhällsekonomiska aspekter tydligt framgå. Även i detaljplaneskedet kommer MKB att upprättas.

Miljökvalitetsnormer

I miljöbalken regleras även miljökvalitetsnormer för olika typer av luftföroreningar m m. Vid planläggning ska kommunen säkerställa att miljökvalitetsnormerna uppfylls.



Politiska direktiv till arbetet

Kommunfullmäktiges uppdrag

Frågan om en mer omfattande bebyggelse på Ön diskuterades första gången i arbetet med översiktsplanen för hela Umeå kommun 1998 (Öpl 98). Förslaget om Ön utgick dock inför kommunfullmäktiges beslut.

Under 2002 ställdes två motioner till kommunfullmäktige som handlade om ny bebyggelse på Ön. Den ena motionen kom från centerpartiet och den andra från socialdemokraterna. Kommunfullmäktige beslutade med anledning av detta att i september 2002 ”att i en fördjupad översiktsplan pröva markanvändningen på Ön med inriktning mot ekologiskt byggande”.

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Planeringsutskottet beslutade i januari 2006 att arbetet med fördjupningen för Ön skulle påbörjas. Utskottet beslutade även om mål och direktiv för arbetet samt fastställde en avgränsning för fördjupningsområdet. I det innefattas även de delar som berörs av infrastruktur som till exempel broar. Även området på Teg mellan Fågelstigen och Öns nordvästra strand ingår. Se karta på sidan 43.

Scenarier om Ön

En metod godkändes som innebar att olika alternativ för exploateringen på Ön skulle beskrivas i form av visualiseringar. Arken Arkitekter AB anlätades för uppdraget. Fyra alternativa scenarier med olika exploateringsgrad (S, M, L, XL) togs fram i samverkan med berörda parter. Workshops hölls med öbor och representanter för olika intresseorganisationer. I arbetet användes ett verktyg ”värderosen” för att mäta hållbarheten hos de olika förslagen. Värderosen tar förutom den ekologiska hållbarheten även hänsyn till den eko-

nomiska, sociala och tekniska hållbarheten. Begreppet ”hållbarhet” kan då utvärderas ur ett bredare perspektiv. De olika scenarierna presenterades för planeringsutskottet i oktober 2006.

Dialog

Planeringsutskottet beslutade att gå ut i bred dialog med de fyra scenarierna. Avsikten med dialogen var att fånga upp viktiga frågeställningar och stimulera till debatt. Ett utställningsmaterial med tillhörande modell togs fram för att stödja dialogen. Dialogen pågick under tiden oktober 2006 till januari 2007. Ett antal olika informationsinsatser med utställningar och offentliga möten ägde rum. Dialogen om Ön rönt stort intresse bland umeborna och ett hundratal synpunkter lämnades in. Synpunkterna visade inte på någon entydig uppfattning om vilket utbyggnadsalternativ som förordades. Parallellt med kommunens dialogskede redovisade även AB Bostaden ett eget idéförslag för Öns utveckling.

Kompletterande underlag

Resultatet från dialogen överlämnades i januari 2007 till kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott. Stadsledningskontoret fick då i uppdrag att ta fram ytterligare beslutsunderlag. Frågeställningar kopplade till stadsbild-, trafik-, miljökonsekvenser m m togs upp. Flera ledamöter indikerade också en grundinställning mot en hög exploatering av norra delen, en mycket måttlig förändring av den befintliga bebyggelsen i mellersta delen samt en blandad exploatering med bostäder och verksamheter på den södra delen av Ön.

Direktiv inför samrådet

Under arbetets gång har näringslivs- och planeringsutskottet lämnat följande synpunkter på arbetet:

Small



Medium



Large



X-Large



De fyra scenarierna.

- En skrivning om energianvändningen i bebyggelsen på Ön, som t ex utnyttjande av spillvärme från reningsverket eller överskottsvärme från rötgasläggningen, öppenhet för ny teknik eftersom utbyggnaden kommer att ta lång tid.
- Tydliggör att utbyggnaden av Ön kommer att ske under 15–20 år.
- Ett reservat för en framtida bilbro mot Östteg utläggs i planen.
- En öppenhet/ett reservat för en gång- och cykelbro mot Ankargränd redovisas/utläggs i planen.
- Tydliggör att fastighetsägare som blir berörda i stor omfattning av planen, kommer att kunna erbjudas nya tomter inom planområdet, om önskemål om detta finns.
- Beträffande hushöjderna så bör det finnas en möjlighet att i vissa lägen, där exempelvis husens placering inte påverkar skuggförhållanden eller byggnadens energiförbrukning eller på annat sätt inverkar negativt på helheten, gå högre än riktlinjen på maximalt nio våningar.
- en blandad exploatering för bostäder/verksamhetslokaler på Öns södra del
- en ny anslutning av Ön mot Kolbäcksleden
- en ny gång- och cykelförbindelse över älven mot Centrala Stan
- en ny gång- och cykelförbindelse över Lillån, som ersättning för gång- och cykeltrafiken på nuvarande bro samt
- en bebyggelsestruktur i nyexploateringsdelarna som i huvudsak bygger på en stadsstruktur med tydliga kvartersbildningar och möjligheter till varierade byggnadshöjder och utformningar samt hänsyn till en sammanhängande grönstruktur.

Inriktningsbeslut

Stadsledningskontoret presenterade i maj 2007 ett nytt utredningsmaterial med en exploateringsinriktning i enlighet med den som beskrivs ovan. För den norra delen av Ön redovisades två olika utbyggnadsförslag. Det ena alternativet med cirka 1 400 enheter och det andra med cirka 2 500 enheter. Det högre alternativet ställer krav på en att en ny bilbro byggs. Näringslivs- och planeringsutskottet beslutade att gå vidare med den högre exploateringsnivån samt att upprätta en samrådshandling med inriktning mot;

- en relativt hög exploatering på norra delen av Ön med en exploateringsnivå på cirka 2 500 enheter bostadsbebyggelse med inslag av verksamheter
- mycket måttliga förändringar (kompletteringar) av den befintliga bebyggelsen i mellersta delen

Samråd

Samrådet ägde rum under tiden oktober till december 2007. Totalt kom 136 olika remissynpunkter på förslaget. Många handlade om förslagets trafikkonsekvenser, strandskydd, grönstruktur, buller, kulturmiljö och reningsverkets påverkan. De finns redovisade och kommenterade i samrådsredogörelsen som är en egen handling. Efter samrådet omarbetades förslaget till en utställningshandling.

Utställning

Utställningshandlingen har varit tillgänglig för synpunkter under tiden maj till augusti 2008. Cirka 50 remissvar inkom. Synpunkterna under utställningen handlade bl a om trafikfrågor, kollektivtrafiklösningar och strandskogar. Vidare framställdes behov av en näridrottsplats på Ön. Planförslaget har också justerats i dessa delar. Remissynpunkterna finns kommenterade i ett särskilt ”utlåtande”.

Beslut

Föreliggande handling utgör den fördjupade översiktsplanen för Ön. Planen antogs av kommunfullmäktige den 22 december 2008.



2 500 enheter i norr.

Översiktsplanens konsekvenser och MKB

Den fysiska planeringen ska medverka till att nå en långsiktig hållbar utveckling. I det arbetet är kommunens översiktsplanering ett viktigt instrument. För att avgöra hur den fördjupade översiktsplanen medverkar till en hållbar utveckling ska det enligt miljöbalken upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Enligt plan- och bygglagen ska översiktsplanens konsekvenser när det gäller inverkan på miljön, betydelsen för hälsa och säkerhet, hushållning med naturresurser, sociala samt samhällsekonomiska aspekter också tydligt framgå.

Miljöbedömning

Syftet med miljöbedömningen och dokumentet MKB är att integrera miljöaspekterna i planen. Miljöbedömningen fokuserar på den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas orsaka.

Enligt förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar ska en miljöbedömning göras för en översiktsplan enligt 4 kapitlet i plan- och bygglagen om planen medger förutsättningar för kommande tillstånd enligt miljöbalken. Den fördjupade översiktsplanen innefattar flera nya broar över Umeälven vilket kräver tillstånd enligt miljöbalken. Det gäller även för anläggandet av dagvattendammar. Påverkan på Öns kulturmiljö och naturvärden samt trafikens påverkan på befintlig bebyggelse på Ön samt omgivande stad kan också innebära betydande miljöpåverkan. Dessutom ger bebyggelsen påverkan på avloppsreningsverket vilket är en tillståndspliktig verksamhet enligt miljöbalken. Enligt MKB-förordningen antas en översiktsplan innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning ska således göras.

Avgränsning

En MKB ska innehålla alternativ till planförslaget. Ett nollalternativ som visar på en trolig utveckling av området – om planförslaget inte genomförs – ska ingå.

Enligt bestämmelserna om miljöbedömningar och 6 kap 12 § MB ska ”rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd också identifieras, beskrivas och bedömas”.

Det alternativ som redovisas i planens MKB är att exploatera Norra Ön med 1 400 enheter istället för planförslaget med 2 500 enheter. Andra alternativ som diskuterats i planarbetet under dialogskedet, men som inte längre är aktuella är S, M, L och XL, se sidan 44.

En MKB ska i första hand behandla betydande miljöpåverkan. Den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter ska beskrivas. För att bedöma vilka åtgärder som medför betydande miljöpåverkan har bedömningskriterier i MKB-förordningen använts.

Samråd om avgränsningen av miljöbedömningen och förslaget till åtgärder har skett med Länsstyrelsen den 19 januari 2007.

Nollalternativet

Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om planförslaget inte genomförs. Eftersom Umeå kommun stadigt växer krävs det årligen ett nettotillskott av 600–800 lägenheter. Ön är en av få kvarvarande centrala möjligheter till relativt omfattande kompletteringsbebyggelse. Om det inte skapas möjlighet till byggande i centrala lägen medför det att bebyggelsen måste ske på andra mindre centrala lägen. Bebyggelse i utkanten av Umeå medför i relationen till exempelvis bebyggelse på Ön ökat transportbehov med totalt sett mer buller, utsläpp av kvävedioxider och koldioxid som följd.

För områden med samma belägenhet som Ön i förhållande till centrum visade resvaneundersökningen 2006, att andelen bilresor till andra områden var cirka 40–50 procent. För resor till centrala staden ökar bilberoendet med ökat avstånd. Eftersom Umeå är i behov av nya bostäder och verksamheter kommer det to-



tala trafikarbetet att bli mindre om centrala lägen som Ön exploateras i stället för perifera lägen.

Om Ön får utvecklas fritt kommer sannolikt viss bebyggelse att byggas på Ön efter lokaliseringsprövning. Trafikökningen på Ön blir dock marginell.



Naturvärden

Nollalternativet skulle inte medföra några betydande konsekvenser för den biologiska mångfalden. Tvärtom skulle förekomsten av sällsynta och rödlistade arter gynnas på grund av ett fortsatt öppet kulturlandskap och att lövskogarna på Ön utvecklas till grövre skog med en större substratrikedom. Mindre hackspett har i dagsläget ett revir på Ön, som sträcker sig över skogarna på norra delen av Ön och vidare mot skogarna vid Fågelstigen på södra älvstranden. Utvecklas skogarna vidare på södra Ön och om andelen av grövre lövträd i de centrala skogarna ökar skulle det finnas utrymme för fler häckningsrevir. Detta skulle även gynna hackspettar som gråspett och spillkråka.

Nollalternativet gynnar även de rödlistade arterna göktyta, rosenfink, tallbit och törnskata som förekommer i öppna kulturlandskap.

På Ön har det under 2006 gjorts en översiktlig fladdermusinventering.

Fladdermöss är fridlysta och skyddade enligt det Europeiska fladdermusavtalet EUROBATS från 1994.

Enligt avtalet ska det anges platser som är viktiga för fladdermössen och tas vederbörlig hänsyn till livsmiljöer som är av betydelse för deras bevarandestatus. Nollalternativet gynnar därmed även utbredningen av fladdermöss längs nedre Umeälven.

För en förteckning av sällsynta, rödlistade arter och arter som är upptagna i det europeiska art- och fågeldirektivet, se Umeå kommuns naturinventering från 2006.

Jordbruk

På Ön finns det numera bara ungefär nio hektar jordbruksmark som fortfarande brukas. Det finns inte förutsättningar för en fortsatt lönsam större jordbruksverksamhet på Ön. Öns nära läge till Centrala Stan gör dock att odling ändå bör kunna vara intressant

även i fortsättningen. Sammanfattningsvis antas påverkan av nollalternativet bli marginell på lokal nivå och obetydlig på regional nivå.

Rekreation och friluftsliv

Grönområdena på Ön bjuder på en känsla av orördhet, skogskänsla, utblickar och vyer över älven, kulturhistoria och artrikedom i en avskild miljö nära staden. Dock är tillgängligheten till grönområdena på Ön mycket begränsad. Konsekvenserna på rekreation och friluftsliv är därför marginella.

Eftersom bottenfauna och fisk inte kommer att påverkas kommer det att finnas utrymme för fiske i nuvarande omfattning. Fisket kommer sannolikt att öka något.

Redan idag etableras vattenanknutna aktiviteter t ex kajakpaddling i den sydvästra delen av Ön. Marken i södra delen av Ön möjliggör god kontakt med älven för olika typer av friluftaktiviteter.

Kulturmiljön

Bebyggelsen på Ön kommer i första hand att kompletteras genom enstaka lokaliseringar av enfamiljshus. Öns lantliga karaktär blir permanent i Umeås stadsbild. Den föreslagna på- och avfarten till Kolbäckbron utblir antagligen och tunga transporter kommer att köra genom Ön på befintliga vägar.

I den mån de befintliga åkrarna i byarna kommer att brukas kan kulturlandskapet hållas öppet även i fortsättningen.

Trafik

I ett nollalternativ kommer trafiksituationen på Ön och på Östteg att vara relativt oförändrad i jämförelse med hur det ser ut idag. I mer perifera områden kommer det vara svårare att nå höga gång- och cykelandelar vid resor i tätorten på grund av det geografiska avståndet. Det kan bidra till mycket resande med bil. Med längre avstånd till målpunkter, till exempel Centrum och NUS- och universitetsområdet, ökar också det totala transportarbetet i kommunen. Beroende på var ny bebyggelse placeras kommer också befintliga stadsdelar att i olika grad utsättas för den trafik som alstras i nya perifera områden.

Buller

Området påverkas idag av buller framför allt från väg-, flyg- och helikoptertrafik men även buller från olika verksamheter kan förekomma.

Klimat och energi

Fjärrvärme är idag inte utbyggt på Ön. Vid nybebyggelse enligt planförslaget kan fjärrvärme byggas ut med möjlighet för befintlig bebyggelse att ansluta sig vilket sannolikt inte är aktuellt om planen inte genomförs.

Avloppsreningsverket

Avloppsreningsverket kommer att utöka sin verksamhet. Transporter till avloppsreningsverket fortsätter att köra genom Ön via Öbron.

Vatten

Nollalternativet medför inte några betydande konsekvenser för den biologiska mångfalden i vatten. Miljöerna för den rödlistade flodkräftan består och kan utvecklas fritt. Det är dock osäkert hur beståndet i älven ser ut idag. Platser för bottenfauna och fisk t ex harr m fl kan också ges möjlighet att utvecklas naturligt. Riksintresset för yrkesfisket berörs inte.

Strandskydd

Bebyggelse närmare än 100 meter från strandlinjen får prövas från fall till fall i samband med lokaliseringsprövningar. Tillgängligheten till Ön och stränderna kommer inte att förbättras genom anordnande av nya broar och gångvägar etc men kommer å andra sidan att få fortsätta utvecklas fritt och inte begränsas av nytillkomna bostadskvarter.

Risker

Risker behandlas på sidorna 55 och 56.

Alternativ 1 400 enheter i norr

Detta förslag har en gatu- och kvartersstruktur som i många avseende liknar planförslaget. Skillnaden är en lägre exploatering i anslutning till klungbyn med lägre hushöjder och bebyggelse med anpassad skala till byn och kulturlandskapet. Bebyggelsen koncentreras i ett mycket centralt läge på den norra delen av Ön.

Förslaget innebär att en ny bilbro inte behöver byggas eftersom exploateringen genererar en trafikmängd som den befintliga Öbron klarar när gående och cyklister använder de nya gång- och cykelbroarna.

Naturvärden

Grönstrukturen är densamma som i planförslaget. Naturmiljön i norr ersätts av kvartersstad och ett grönt genomgående stråk. Alternativet med 1 400 enheter medför i stort sett samma konsekvenser som beskrivs under planförslaget. Genom den föreslagna kvartersstrukturen med lägre byggnadshöjder ges dock förbättrade betingelser för gröna gårdsmiljöer till exempel genom odling inne i gårdarna med gynnsamma solförhållanden. Det Blå stråket medför en ökad biologisk mångfald i dessa delar av Ön. Bortfallet av de artrika lövskogarna på Norra Ön kan delvis kompenseras med en medveten skötsel för att öka andelen grövre träd och löv i skogarna på centrala Ön.

Jordbruk

Jordbruksmark tas i anspråk av bebyggelse i samma omfattning som i planförslaget. Påverkan av alternativet är liten på lokal nivå och marginell på regionnivå.

Rekreation och friluftsliv

Tillgängligheten blir bättre med nya broar, gång- och cykelvägar samt genom att gångstigar iordningställs längs stränderna där allmänheten kan ströva, fiska och lägga till med båtar på sommaren.

Det sammanhängande grönstråket i den norra delen övergår från skog till parkkaraktär och tillgängligheten ökar. I den gamla älvfåran som avgränsar klungbyn från radbyn i öster kan dagvatten- och spegeldammar iordningställas. Vatten där även barn kan leka kan ledas från den återskapade "Pusen" ner till älvfåran. Rekreativvärden för aktiva friluftaktiviteter som kräver promenadvägar, bryggor, öppna gräsytor och vatten kommer att öka.

Kulturmiljö samt stads- och landskapsbild

Förslaget innebär att en måttfull komplettering av kulturmiljön på Ön blir möjlig. Tillägg av bebyggelse i byarna görs som en medveten förstärkning av kultur-

miljön och kompletteringar görs i samråd med anti-kvarisk kompetens.

Trafik och luftföroreningar

I förslaget med 1 400 enheter kommer biltrafiken till och från Ön att nå nivåer mellan 7 000–9 000 bilrörelser per dygn vilket är 3 000–4 000 färre bilrörelser än i planförslaget. Öbron och en enkel koppling mot Kolbäcksbron används för biltrafik. Nya gång- och cykelbroar mot Centrum och Östteg anläggs. Det fördelaktiga geografiska läget tillsammans med nya, gena gång- och cykelbroar ger unika förutsättningar till höga gång- och cykelandelar bland boende och verkan- de på Ön. Biltrafiken på Övägen, Ögatan och Norra Obbolavägen ökar. Trafiklugnande åtgärder kommer att krävas, främst på Norra Obbolavägen.

Luftkvaliteten kommer att påverkas. Med 2003 års trafikflotta och fem procent tung trafik finns risk att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar (PM10) överskrids något på Norra Obbolavägen.

Buller

Befintlig bebyggelse på Ön och Östteg kommer att ut-sättas för kraftigt ökade ljudnivåer, uppemot +8 dB, med anledning av att trafiken ökar. Avståndet från be-fintlig bebyggelse och väg är på många håll litet vil- ket leder till höga ljudnivåer, uppemot 66 dBA. En ut- byggnad med 1 400 enheter innebär att ingen ny bilbro byggs. Öbron och Kolbäcksbron används för biltrafik. Den tunga trafiken till och från avloppsreningsverket avses ledas ut på Kolbäcksbron, vilket minskar ande- len tung trafik på Övägen. På Östteg vid Ögatan ökar ljudnivån med 8 dB från dagens 57 dBA till 65 dBA. På Norra Obbolavägen kommer ljudnivåerna att öka cirka 2 dB och uppgå till 65 dBA vid Fiskegränd.

Vid nybebyggelse av bostäder kommer krav att stäl- las på att riktvärdena inomhus och vid uteplats klaras. Ny bebyggelse intill esplanaden föreslås utformas så att en tyst sida skapas. För delar av befintlig bebyg- gelse kommer bullerskyddsåtgärder att behöva vidtas.

Klimat och energi

Bebyggelse i stadens centrala delar ger mindre trans- portbehov än bebyggelse i mer perifera lägen. Utsläp- pen av växthusgaser blir därför mindre av en bebyggel- se på Ön jämfört med nollalternativet. En medveten bebyggelseplanering påverkar mikroklimatet på Ön och i stadsdelarna på norra och södra Ön. En jämn skala på bebyggelsen, med 2–5 våningar, innebär att lokalklimatet inom planområdet förbättras. Kvarters- strukturen medför ett gynnsamt mikroklimat inne på gårdarna och på de offentliga platserna i norr och i sö-

der. På Mellanön kommer klimatet att vara i stort sett opåverkat.

Beträffande energiförsörjningen på Ön så är fjärr- värmen idag inte utbyggd. Vid nybebyggelse enligt bå- de 1 400-alternativet och planförslaget kan fjärrvärme byggas ut med möjlighet för befintlig bebyggelse att ansluta sig vilket sannolikt inte är aktuellt om planen inte genomförs. Detta medför således goda möjligheter till att minska miljöbelastningen från energianvänd- ningen.

Nya bostäder ska byggas med så energisnål teknik som möjligt. Möjligheten att bygga med så kallad pas- siv husteknik med minimal tillförsel av extra värme utöver det som avges från belysning, boende och hus- hållsmaskiner ska utredas för Ön.

Avloppsreningsverket

Höga krav på avloppsreningsverket ska ställas för att inte störa befintlig och nytillkommande bostäder. Skyddsavståndet från fastighetsgräns sätts till 250 me- ter för bostäder. Hänsyn måste tas till att Umeå väx- er liksom industrierna vilket ökar belastningen på re- ningsverket.

Vatten

Broar byggs och kommer att innebära risk för bety- dande miljöpåverkan vilket prövas hos miljödome- sten. Strömbild, erosionsedimentation och botten be- rörs liksom bottenfauna och fisk.

Riksintresset för yrkesfisket kan påverkas.

”Pusen” anläggs vilket kommer att innebära ett po- sitivt inslag. Vattnets biologiska mångfald tillförs yt- terligare moment.

Strandskydd

Öns unikt centrala läge med korta transportavstånd och möjlighet till minskad bilanvändning ger en håll- bar tätortsutveckling. Bebyggelsen i den norra delen ligger 20–25 meter från brinkslänten och strandskyd- det föreslås därför upphävas i dessa delar. Tydliga of- fentliga rum, utnyttjande av strandmiljöerna och iord- ningställda strandpromenader för umebornas rekrea- tion ger en bättre tillgång till Öns naturvärden än vad som sker idag. Ett vattennära läge för både boende och verksamheter bidrar till attraktiva strandmiljöer för al- la umebor.

För att bevara naturvärden längs stränderna kom- mer en stor del av stränderna även i fortsättningen att behållas skogsbevuxna.

Risker

Risker behandlas på sidorna 55 och 56.

Planförslaget 2 500 enheter i norr

Planförslaget beskrivs under ”Förslag till markanvändning” på sidan 11.

Naturvärden

Planförslaget innebär en stor påverkan på den biologiska mångfalden. Lövskogarna längs älven har en särskild artsammansättning jämförd med barrskogarna i omgivningen och är därmed viktiga för den biologiska mångfalden i älvlandskapet. En större fragmentering av lövskogarna innebär att arterna bundna till lövskogar blir mera utsatta för störningar och kanteffekter. De naturnära lövskogar på Norra Ön bidrar väsentlig till den stora artrikedomen av bland annat fåglar i älvlandskapet. Här häckar några för våra trakter ovanliga och rödlistade arter.

Den föreslagna planen innebär att delar av älvbrinkslövskogen bebyggs, och delar av barr- och blandskogen kommer också att tas i anspråk. Det är därför en stor fördel om parker och närnatur kan utformas på ett sätt så att de kan både erbjuda goda rekreativomöjligheter och erbjuda möjligheter för främst en rik fågelfauna.

Förutsatt att den höga exploateringen på Ön medför en minskning av exploateringar av andra biologisk värdefulla områden längs älven så har planeringsförslaget inte en negativ påverkan på regional nivå.

Rekommendation: se planförslaget, riktlinjer för grönsstruktur.

Jordbruk

Jordbruksmark tas i anspråk av bebyggelse men i det gröna stråket kan viss odling fortgå.



Norra delen av Ön med ny bro mot Teg.

Rekreation och friluftsliv

Ön har som utflyktsmål ringa värden på regional nivå men Ön kommer att förlora sina kvalitéer med ro, avskildhet och tystnad nära staden. I stället blir den planerade grönsstrukturen ett stråk av mera parkkaraktär med ett variationsrikt rekreativstråk som berikar främst stadsdelarna på Ön. Skogsområdet på nordvästra sidan av Ön kommer att ha ungefär samma storlek som Döbelns park och grönsstråket på centrala Ön blir 50 till 100 meter bred i de smalaste partierna. Skogarna kring reningsverket har på grund av luktpåverkan bara ett begränsat värde för rekreation. Enligt rekommendationer som ska gynna folkhälsan genom en tillgänglig närnatur ska det finnas lugnare strövområden inom en halvtimmes gångavstånd från bostadsområdena. Med planförslaget kommer det att vara svårt att uppnå det rekommenderade målet för bostadsområdena på främst Östteg. Att göra strandmiljöerna mera tillgängliga och skapa upplevelsemöjligheter längs vattnet är en positiv åtgärd och gynnas av en ny gång- och cykelbro.

Det föreslagna Blå stråket längs ”Pusen” kommer att bidra positivt till biologisk mångfald och upplevelsevärdena. Se vidare Ekologigruppen ”Umeå Ön”, funktioner i Grönstrukturen.

Rekommendation: se planförslaget, riktlinjer för grönsstruktur.

Kulturmiljön

Planförslaget påverkar den befintliga kulturmiljön genom att den föreslagna bebyggelsen i den norra delen har en annan karaktär och skala än befintlig bebyggelse. Genom en varsam komplettering av bebyggelsen kan nya värden skapas i byarna. Kulturmiljön får ökad trafik och minskade gröna ytor men grönområden och strandzoner får ökade rekreativa värde. I klungbyn kommer omkring sju fastigheter att påverkas i högre grad av planförslaget genom sin närhet till den nya bebyggelse. Längs esplanaden söder om Övägen och längs Nabbvägen genom klungbyn, anpassas den nya bebyggelsen i skala till de befintliga gårdarna.

Rekommendation: se planförslaget, riktlinjer för bebyggelse i byarna.

Trafik och luftföroreningar

Den beräknade trafikmängden 12 000 bilrörelser per dygn längs Norra Obbolavägen förutsätter att Söderslättsvägen är utförd. Detta medför att utsläppen av luftföroreningar generellt kommer att öka. Ökade

utsläpp medför trots allt påverkan på hälsoaspekterna även om inga överskridande på Ön av miljökvalitetsnormerna kan noteras enligt gjorda beräkningar. Mätningar i centrala Umeå visar idag på överskridanden av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid längs Västra Esplanaden och halterna ligger nära normerna längs Storgatan i centrala Umeå. Detta har föranlett att ett åtgärdsprogram tagits fram av Umeå kommun i samråd med Vägverket och Länsstyrelsen. Beräkningar i SIMAIR indikerar utöver mätningarna att miljökvalitetsnormerna överskrids på flera platser i Umeå tätort. Det totala trafikarbetet bedöms bli mindre med planförslaget än med samma mängd bebyggelse i perifera delar av staden. Planen medför dock en koncentrerings av fordonen till ett färre antal gator varför det vid dessa gator kommer bli mer utsläpp.

Kvävedioxid

Det finns osäkerheter i beräkningsverktyget SIMAIR som gör att resultaten kan vara svåra att utvärdera. Beräkningarna visar dock att, med 2004 års meteorologi och 2020 års fordonsflotta, kommer Miljökvalitetsnormerna (MKN) för dygn att överskridas max fem gånger per dygn (MKN sju dygn) och för timme 30 timmar (MKN 175 timmar). Årsmedelhalten bedöms år 2020 vara 21 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vid den värst utsatta sträckan längs Norra Obbolavägen vilket är att jämföra med miljökvalitetsnormen på 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Några överskridande kommer därför inte att inträffa enligt beräkningarna. Detta medför dock inte att arbetet ska avta med att försöka minska fordonsarbetet för att minimera påverkan på miljö, hälsa och säkerhet.

Partiklar (PM10)

Det råder även osäkerheter kring beräkningarna för PM10. När det gäller teknikutvecklingen bedöms det inte medföra några märkbara förbättringar. Årsmedelhalten bedöms år 2020 vara 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vid den värst utsatta sträckan vilket är att jämföra med miljökvalitetsnormen på 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. 90 percentilen för dygn år 2020 beräknas att överskridas 33 dygn att jämföra med normen som medför 50 dygns överskridanden. Detta indikerar inga överskridande av PM 10.

Planförslaget utan Söderslättsvägen

Utan ny väg över Söderslätt och miljöåtgärder på Norra Obbolavägen kommer trafikmängderna att vara avsevärt mycket större. Det innebär i förlängningen mer utsläpp på Norra Obbolavägen och beräkningarna i SIMAIR med 2003 års trafikflotta och trafikprognosen för 2020 visar att den första sträckan i nordlig riktning längs Obbolavägen från den nya bron till befintlig bro får överskridanden motsvarande 9 dygn och

210 timmar. Detta ska jämföras med miljökvalitetsnormen som medger 7 dygn respektive 175 timmar. Noteras bör att utsläppen 2020 jämfört med 2003 är mer än halverade vilket med största sannolikhet inte innebär några överskridanden.

För partiklar (PM10) bedöms halten enligt beräkningar i SIMAIR år 2020 vara 33,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vid den värst utsatta sträckan längs Norra Obbolavägen att jämföra med miljökvalitetsnormen på 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. 90 percentilen för dygn år 2020 beräknas att överskridas 44 dygn att jämföra med normen som medför 35 dygns överskridanden. Detta indikerar överskridanden av PM10 men det bör sättas i jämförelse med de halter som uppmätts längs Västra Esplanaden som idag trafikeras av cirka 28 000 fordon/dygn varav 2 500 tunga fordon och denna prognos för 2020 längs Obbolavägen på 16 000 fordon dygn och 800 tunga fordon. Vid Västra Esplanaden har ännu inga överskridanden inträffat.

Buller

Människors hälsa påverkas negativt av omgivningsbuller. Inom området förekommer idag bullerstörningar framför allt från vägtrafik, flyg- och helikoptertrafik. Även buller från verksamheter som Öns snickeri och avloppsreningsverket kan förekomma. Bebyggelsen på Ön medför framförallt att buller från vägtrafiken ökar. Lokalisering av verksamheter ska ske så att bostäder inte störs.

Riktvärden trafikbuller:

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. För utomhusnivån avses för flygbuller FBN 55 dBA.

Krav på åtgärder för befintlig bebyggelse gäller för statliga vägar om ljudnivåerna överstiger 65 dBAekv. För befintlig bebyggelse vid kommunala vägar finns ingen fastlagd bullergräns.

Enligt domstolspraxis får den maximala ljudnivån inomhus, 45 dBA överskridas regelbundet högst tre gånger/natt inomhus för flygtrafik.

Enligt WHO:s riktlinjer för samhällsbuller inträder följande effekter vid ökad exponering:

Buller30 dB_{L_{Aeq}} + 45 dB_{L_{Amax}}35 dB_{L_{Aeq}}45 dB_{L_{Aeq}}50 dB_{L_{Aeq}}55 dB_{L_{Aeq}}65 dB_{L_{Aeq}}65 dB_{L_{Aeq}}65 dB_{L_{Aeq}}**Effekt**

God sömn

Tal är 100 % förståeligt
(1 meters avstånd)Tal är ganska förståeligt
(1 meters avstånd)10–25 % ganska och mycket
störda

10–25 % mycket störda

Ohälsosam röststrängning
för att tal ska förstås (1 me-
ters avstånd)

Barns inlärning försämrad

Risk för bullerorsakat högt
blodtryck/hjärtkärlsjukdom

Den logaritmiska skalan gör att summan av två lika starka bullerkällor ger en ökad ljudnivå på 3 dB. Det innebär på samma sätt att en fördubbling eller halvering av trafikmängden ger en ökning respektive minskning av den ekvivalenta ljudnivån med 3 dB.

Beräkningarna av vägtrafikbuller visar att trafik till och från de planerade bostadsområdena på Ön kommer att innebära en ökning av trafikbullret vid intilliggande gator på Ön och på Norra Obbolavägen. Ökningen sker delvis i bostadsområden som redan idag är kraftigt bullerexponerade. Ljudnivåerna beräknas på vissa ställen uppgå till 65 dBA ekvivalentljudnivå, se tabell för beräknade ljudnivåer vid olika trafikmängder.

Ön

Den nya bebyggelsen kommer att medföra stora trafikökningar på Ön. Befintliga bostäder intill dessa vä-

Beräknade ekvivalenta ljudnivåer vid olika trafikmängder och exploateringsnivå

	Idag		Planförslag utan Söderslättsvägen		Planförslag med Söderslättsvägen + åtgärder		Alt 1400 enheter		Avstånd	
	Ljudnivå	fordon	Ljudnivå	fordon	Ljudnivå	fordon	Ljudnivå	fordon	bostad	km/tim
Ön:										
Esplanaden/ Nabbvägen	*	*	56–62	2 000–8 200			60	6 000	13 meter	30
Esplanaden/ Skiljevägen	*	*	62	11 700	*	*			13 meter	30
Skiljevägen söder om bro	48–54	500	56–62	3 000	*	*			5–15 meter	30
Övägen	52–58	1 300	50–56	700			60–66	7 900	5–15 meter	30
Södra Ön 17 vån			58	15 500					200 meter	70
Östteg:										
Ny bilbro	–	–	59	11 600	59	11 600			20 meter	**)
N Obbolavägen/ Fiskegränd	63	8 700	66	18 200	65	12 200	65	13 900	10 meter	40
N Obbolavägen/ skolan	57	6 900	60	14 100	58	9 100	59	10 600	20 meter	30
N Obbolavägen/ Ögatan/kv Löjan	53	5 700	57	16 200	56	11 200	54	7 500	30 meter	40
N Obbolavägen/ Lärlingsgatan	65	5 700	65	5 400	64	4 400	65	5 500	10 meter	60
Teg/kyrkbro med skärm	56	14 000	58	22 300	58	19 000	58	19 900	30 meter	70
Ögatan	57	1 300	53	600	53	600	65	7 900	7 meter	40
Söderslätt					45	4 900			100 meter	60
Ö Kyrkogatan	67	11 050	68	13 400					7 meter	50
Ö Strandgatan	64	7 600	66	10 200					10 meter	50
Sofiehem	53	9 600	55	15 500			55	13 900	100 meter	70

*) uppgift saknas

**) bullerskyddsåtgärder på bro krävs

gar kommer att bli utsatta för kraftigt ökat buller. För delar av befintlig bebyggelse kommer bullerskyddsåtgärder att behövas. Tung trafik till och från avloppsreningsverket och andra verksamheter på Södra Ön föreslås ledas ut på Kolbäcksbbron, vilket minskar andelen tung trafik på Övägen.

Vid nybebyggelse av bostäder kommer krav att ställas på att riktvärdena inomhus och vid uteplats klaras. Ny bebyggelse intill esplanaden föreslås utformas så att en tyst sida skapas. Med det menas att byggnaderna placeras som en skärm mot den bullriga gatan och ljudnivån på innergården/uteplatsen blir väsentligt lägre. Om inte så kallad tyst eller luddämpad sida tillämpas skulle ett skyddsavstånd på 30–80 meter behövas (beroende på hushöjd) för att klara riktvärdet 55 dBA vid fasad för beräknade trafikmängder.

Området på Öns södra del är exponerat av buller från Kolbäcksbbron och från flygplatsen. Närmast Kolbäcksbbron och i det område som är utsatt för flygbuller överstigande riktvärdet föreslås lokalisering av verksamheter som inte är lika störningskänsliga. En mindre del av området på Öns södra del avsätts för exempelvis hotell. Avståndet till Kolbäcksbbron för detta område uppgår till cirka 200 meter. Ljudnivåerna på de högre våningsplanerna kommer att överskrida riktvärdena för vägtrafikbuller. Ljudnivåer vid fasad beräknas uppgå till 58 dBA. I kommande detaljplanearbete kommer bullerfrågan att utredas ytterligare.

Östteg

För att fördela trafiken från den nya bebyggelsen på Ön föreslås en ny anslutningsväg på Söderslätt mot Östra länken. Detta för att avlasta trafiken på Norra Obbolavägen. Med en ny anslutningsväg beräknas ljudnivåerna vid Norra Obbolavägen att öka med 1–3 dB jämfört med dagens nivåer. Ljudnivåerna kommer att uppgå till 65 dBA. Om ingen ny anslutningsväg på Söderslätt byggs kommer ljudnivåerna på Norra Obbolavägen att öka med cirka 3–4 dB jämfört med dagens nivåer och på vissa delar uppgå till 66 dBA. Östtegs skola och Tegs sjukhem kommer då att få en försämrad utemiljö + 3 dB, ljudnivån överstiger riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Vid den kommande planeringen av ny bilbro och väganslutning måste skyddsavstånd och/eller bulleråtgärder beaktas så att riktvärdena uppfylls både för befintlig och ny bostadsbebyggelse. Ljudnivån från föreslagna väg vid bebyggelsen på Söderslätt beräknas uppgå till 45 dBA ekvivalent ljudnivå på ett avstånd av 100 meter.

Rekommendation: se planförslaget, riktlinjer för trafikbuller.

Klimat och energi

På lång sikt påverkas klimatet av ökade utsläpp från trafiken som alstras av de boende på Ön. Bebyggelseplaneringen påverkar mikroklimatet i stadsdelarna på Ön. Ett exempel på det är att höga hus ökar vindhastigheten vilket påverkar energiförbrukningen och försämrar lokalklimatet. Högre hus än snitthöjden fem våningar bör därför endast förekomma i mindre omfattning. En medveten planering minskar transportbehovet för de boende. Det görs genom en blandning av boende, arbetsplatser, service och verksamheter som kortar avstånden.

Vid nybebyggelse enligt planförslaget kan fjärrvärme byggas ut med möjlighet för befintlig bebyggelse att ansluta sig vilket sannolikt inte är aktuellt om planen inte genomförs. Detta medför således goda möjligheter till att minska miljöbelastningen från energianvändningen.

Avloppsreningsverket

Skyddsavståndet mellan reningsverkets fastighetsgräns och nya bostäder sätts till 250 meter. Verksamheter med styrd lufttillförsel föreslås kunna ligga närmare.

I huvudvindriktningen nedströms reningsverket tillåts endast ett mindre område med bostäder/hotell.

Umeå växer, vilket ökar belastningen på reningsverket. Därför kommer verket att behöva byggas ut i framtiden. Höga krav på avloppsreningsverket behöver ställas för att inte störa befintliga och nyttillkommande bostäder. Detta kan leda till högre kostnader för UMEVA än om ett större skyddsavstånd valts.

Vatten

Broar byggs och kommer att innebära risk för betydande miljöpåverkan vilket prövas hos miljöödomstolen. Strömbild, erosion/sedimentation och bottenar beaktas liksom bottenfauna och fisk.

Riksintresset för yrkesfisket kan påverkas.

”Pusen” anläggs vilket kommer att innebära ett positivt inslag. Vattnets biologiska mångfald tillförs ytterligare inslag. Prövning kommer att genomföras av miljöödomstolen.

Anläggning av en ytterligare bro med biltrafik i alternativet 2 500 kommer att innebära större påverkan på vattenmiljön jämfört med de planerade broarna i 1 400 alternativet.

Strandskydd

Se planförslaget, ”Strandskydd”.

Risker

Risker behandlas på sidorna 55 och 56.



Lillån.













Miljöbedömning
















Stor positiv miljöpåverkan	0	
Positiv miljöpåverkan	1	
Liten positiv miljöpåverkan	2	
Ingen betydande miljöpåverkan	3	
Liten negativ miljöpåverkan	4	
Negativ miljöpåverkan	5	
Stor negativ miljöpåverkan	6	

Identifiering och bedömning av miljöpåverkan för Ön med angränsande områden

Nedan görs en identifiering och bedömning inom respektive miljöaspekt med hjälp av en illustrerad barometer av den tänkbara miljöpåverkan som alternativen kan tänkas ge. Påverkan bedöms på regional nivå. I bedömningarna av alternativen 1 400 enheter i norr och planförslaget 2 500 enheter i norr förutsätts att det Blå stråket, ”Pusen”, anläggs vilket ökar de rekreativa värdena och biologisk mångfald.

Även samhällsekonomiska konsekvenser och sociala aspekter illustreras i värderosor på sidorna 60–61.

Betydande påverkan	Noll-alternativet	Alternativ 1 400	Planförslaget 2 500
Naturvärden – biologiska värden – rekreativa värden	1  3 	5  1 	5  2 
Bedömning:	Höga biologiska värden medan de rekreativa förblir desamma.	Tillkommande bebyggelse påverkar de befintliga höga biologiska värdena negativt. Innegårdarna i den nya bebyggelsen planteras. "Pusen" kan iordningställas med nya rekreativa och biologiska värden. Allmänhetens tillgänglighet till Ön ökar liksom de rekreativa värdena. Boende på Teg mister tillgången till ett större sammanhängande grönområde. Framför allt är det skogsupplevelse och tillgång till naturlika områden som påverkas. På Tegssidan finns lite naturmark sparad och väldigt få större sammanhängande områden.	De höga naturvärdena på den norra delen påverkas negativt. "Pusen" kan iordningställas med nya rekreativa och biologiska värden. Allmänhetens tillgänglighet till Ön ökar liksom de rekreativa värdena. Den intensiva trafiken samt mängden människor innebär att de rekreativa värdena inte blir lika höga som i alt. med 1 400 enheter i norr. Söderslätt får sämre tillgänglighet till rekreationsytor mot grönstråken i söder när "Söderslättsvägen" byggs.
Trafik – buller – luftföroreningar	3  2 	5  4 	5  5 
Bedömning:	Nollalternativet innebär att ny bebyggelse hamnar längre utanför Centrum och orsakar mer trafikarbete än bebyggelsen på Ön. Däremot sprids trafiken och miljö kvalitetsnormerna påverkas inte i samma omfattning som centralt alstrad trafik.	Norra Obbolavägen, Ögatan och befintlig bebyggelse på Ön påverkas. Fler människor kommer att utsättas för buller från väg, flyg och helikoptertrafik än idag. Miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid överskrids i Centrala Stan, men bedömningen är att till år 2020 när bebyggelsen på Ön utvecklas kommer inga överskridanden av MKN att inträffa. Endast en bilbro mot Teg vilket bör innebära att andelen gång- och cykeltrafik ökar.	Exploateringen innebär stor påverkan på ny och befintlig bebyggelse på Ön och bostäder längs Norra Obbolavägen. Fler människor kommer att utsättas för buller från väg, flyg och helikoptertrafik än idag och alternativ 1 400. "Söderslättsvägen" innebär att buller och partiklar begränsas på Norra Obbolavägen. Förslaget medför mer trafik men inga överskridanden av MKN.

Betydande påverkan	Noll-alternativet	Alternativ 1 400	Planförslaget 2 500
Kulturmiljö – landskapsbild – bebyggelse Bedömning:	4  3 	4  2 	4  5 
	Lokaliseringsärenden även i fortsättningen, vilket innebär en osäkerhet beträffande påverkan på kulturmiljön samt möjligheten att få bygglov.	Norra och Södra Ön får ny bebyggelse, men klungbyn kompletteras av bebyggelse med anpassad skala. Kompletteringen kan förstärka kulturmiljön.	Bebyggelse med innerstadskaraktär sträcker sig genom klungbyn vilket innebär negativ påverkan både på bybebyggelsen och landskapsbilden. Den nya bebyggelsen i anslutning till klungbyn anpassas i skala till befintliga gårdar vilket ger en bättre landskapsbild än i samrådsförslaget.
Vatten – broarna – erosionsskydd Bedömning:	3 	4 	5 
	Inga broar byggs varken för bilar eller för gc-traffic. Inga gc-stråk i anslutning till stränderna vilket inte påverkar fiske eller strömningar i älven. ”Pusen” iordningställs inte.	Endast befintlig bilbro. Två gc-broar byggs och prövas hos miljödostolen. Stränderna görs allmänt tillgängliga och erosionsskydd byggs där det är nödvändigt. Broar utformas med tanke på strömnings- och sedimentationsförhållanden. Påverkan på botten minimeras. Riksintresse för fisk kan påverkas negativt.	Två gc-broar byggs och på sikt byggs ytterligare en bilbro. Prövning hos miljödostolen sker. Stränderna görs allmänt tillgängliga och erosionsskydd byggs där det är nödvändigt. Broar utformas med tanke på strömnings- och sedimentationsförhållanden. Påverkan på botten minimeras. Riksintresse för fisk kan påverkas negativt. Påverkan på vattenmiljön blir större än i 1400-alternativet.
Risker – höga flöden – ras- och skredrisk Bedömning:	3 	3 	3 
		Bebyggelsen placeras över nivån för 1000-årsregn som är +3,5 m på den norra delen av Ön och +3 m på den södra. Gäller även alt 2 500.	Bebyggelsen placeras 25–30 meter från älvbrinken för att förhindra ras. Gäller även alt 1400.
Reningsverket Bedömning:	3 	5 	4 
	Skyddsavstånd till bebyggelse regleras inte i plan. Vid ansökan om bygglov tillämpas Plan- och bygglagens bestämmelser om hälsa och säkerhet från fall till fall.	Ett skyddsavstånd reglerar minsta avstånd mellan reningsverket och nytillkommande bostäder eller verksamheter. Lukt påverkan beror på skyddsavståndets längd. Med ökat avstånd minskar påverkan.	Ett skyddsavstånd reglerar minsta avstånd mellan reningsverket och nytillkommande bostäder eller verksamheter. Lukt påverkan beror på skyddsavståndets längd. Med ökat avstånd minskar påverkan. Bostäderna på Södra Ön minskar vilket begränsar störningarna från reningsverkets verksamhet.

Risakanalys

Stabilitetsförhållanden och erosion, höga flöden, barnsäkerhet och strömmande vatten, svaga isar och farligt gods är de riskfaktorer som bedöms aktuella för Ön. Genom rekommendationer för bebyggelse beträffande avstånd till brinkkrönet, närhet till kommande E4 med buller och farligt gods, lägst plushöjd för bebyggelsen osv bedöms i princip samtliga riskfaktorer kunna bemästras i kommande detaljplanering. Beträffande barnsäkerhet kan det vattenstråk som planeras vara en tryggare lekplats än Umeälvens strida vatten.

Konsekvenser på de miljökvalitetsmål som påverkas och hur de beaktas

Begränsad klimatpåverkan

Ny omfattande bebyggelse på Ön är positivt sett ur ett perspektiv kopplat till utsläppen av koldioxid. Resvaneundersökningen i Umeå 2006 visade att bilberoendet i regel ökar med ökat avstånd till Centrum. Det visar att det är viktigt att bygga i centrala lägen för att skapa förutsättningar för ett så bilsnålt samhälle som möjligt. Även energianvändningen gynnas av ny bebyggelse genom att befintlig bebyggelse kan ansluta till fjärrvärme och för att energiförbrukningen för de tillkomna bostäderna kommer att vara låg.

Frisk Luft

Lokalt på Ön och i dess närhet försämras luftkvaliteten även om miljökvalitetsnormerna inte bedöms överskridas. I ett Umeåperspektiv gynnas luftmiljön av omfattande bebyggelse på Ön i jämförelse med utspridd exploatering i perifera delar av staden.

Levande sjöar och vattendrag

Påverkan på Umeälven kommer att vara begränsad av bebyggelse på Ön. Byggande i älven med t ex brofundament kan medföra negativ påverkan på bottnar och strömningar och därmed fisk och bottendjur. Broanläggningar sker varsamt. Återskapande av den gamla älvfåran "Pusen" medför förutsättningar för ökad variation i livsmiljöerna.

Levande skogar

Planförslaget har stora konsekvenser på äldre lövskogar som enligt miljömålet ska öka med minst fem procent. För att uppnå målet bör skogsmark med död ved och lövskog lämnas i större utsträckning.

Ett rikt odlingslandskap

På Ön finns det goda möjligheter att restaurera ängs- och naturbetesmarker. Genom att vissa delar av grönsstrukturen ska skötas för att gynna artrika ängar inom Öns kulturlandskap kommer planförslaget att uppfylla miljömålet.

God bebyggd miljö

Planeringen anses uppfylla miljömålet med undantag av att andelen grönyta minskar. Som kompensationsåtgärd föreslås därför omsorgsfull planering av grönytor inom planområdet. Trafikbuller inom planområdet kommer att öka. Trafikbulleråtgärder föreslås i befintlig bebyggelse och ny bebyggelse uppförs med "tyst sida".

Ett rikt växt- och djurliv

Planförslaget kommer att påverka lokalt rödlistade och sällsynta arter. Den långsiktiga påverkan kan dock minimeras genom att ta fram ett naturvårdsprogram för hela älvlandskapet för att bevara arterna.

Risikälla	Vad kan ske	Risk	Åtgärder i Öpl/detaljplaneringen
Översvämning	Högt vattenstånd vid extrema flöden	Liten risk	Vid den pågående fördjupningen av älvlandskapet genomförs en noggrannare utredning med rekommendationer om lägsta nivåer för framtida bebyggelse. I avvaktan på bättre underlag rekommenderas att bebyggelse placeras på lägst nivå +3,0 på den södra delen av Ön. I samband med detaljplaneringen utreds översvämningsrisken noggrannare.
Erosion, ras och skred	Otillfredsställande stabilitet kan medföra risk för stranderosion och ras. Erosion förekommer mer eller mindre i hela strandområdet.	Ingen betydande risk	Preliminärt bör inte bebyggelse placeras närmare strandbrinkarna än 20–25 meter om inte säkerhetshöjande åtgärder vidtas. Inför detaljplaneringen utförs detaljerade stabilitetsutredningar för att säkerställa stabiliteten i strandbrinkarna.
Förorenade områden	Föroreningar kan frigöras vid exploatering. På Ön finns tre områden med risk för att marken är förorenad. En gammal båtupplägningsplats, ett verksamhetsområde samt ett område som tidigare använts för förbränning och deponi av avfall.	Liten risk	I samband med detaljplaneringen kontrolleras områdena med potentiellt förorenad mark noggrannare.
Verksamheter	Utsläpp av biogas kan ske från avlopprensningverket.	Liten risk	Ett skyddsavstånd (luktzon) på 250 meter föreslås mellan bostadsbebyggelse och reningensverkets fastighetsgräns.
Transport av farligt gods	Olycka med transport av farligt gods på Kolbäcksvägen/blivande E4.	Liten risk	Risken med transport av farligt gods utreds närmare i detaljplaneringen.
Närhet till strömmande vatten	Risk för drunkningsolyckor	Liten risk	Frågan beaktas i detaljplaneringen.

Översiktlig risakanalys.

Redogörelse för planens hållbarhet

Syftet med MKB är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Den ”icke-tekniska sammanfattningen” beskriver i detta fall den långsiktiga hållbarheten i de bägge alternativen och planförslaget 2 500 enheter i norr.

Det är svårt att se helheten d v s att se samspelet mellan olika faktorer. Det är mycket enklare att bara ta en bit i taget som till exempel trafikbuller eller byggnadshöjder och naturvärden.

Det är dock samspelet mellan de olika faktorerna ekonomiska, ekologiska, sociala och tekniska som avgör om en stadsdel eller en region kan utvecklas med bärkraft.

Hållbarheten i förslagen för utvecklingen på Ön och i regionen beskrivs nedan genom två värderingar för varje alternativ. Ju större ”ros” desto större hållbarhet.

Den **ekonomiska hållbarheten** illustrerar planförslaget och projektets ekonomiska möjligheter att genomföras och möjligheter för en mångfald av verksamheter att utvecklas och fortleva i det utbyggda området. Den innefattar också den långsiktiga samhällsekonomiska nyttan. Står kortsiktig projekt-ekonomi i motsatsförhållande till långsiktig samhällsekonomi? Bli planområdet tillräckligt attraktivt för lokal service och för verksamheter? Kommer flödena genom stadsdelen att bli tillräckligt stora för att lokala verksamheter kan uppstå.

Social hållbarhet beskriver planförslaget förutsättningar för positivt, utvecklande och kreativt umgänge mellan människor samt dess bidrag till mångfald och variation. Finns det tillräckligt med trivsamma och trygga platser för vardagsrekreation och finns förutsättningar för grannskapsengagemang? Platsens identitet och kulturhistoriska värden är en viktig faktor för att uppnå den sociala hållbarheten.

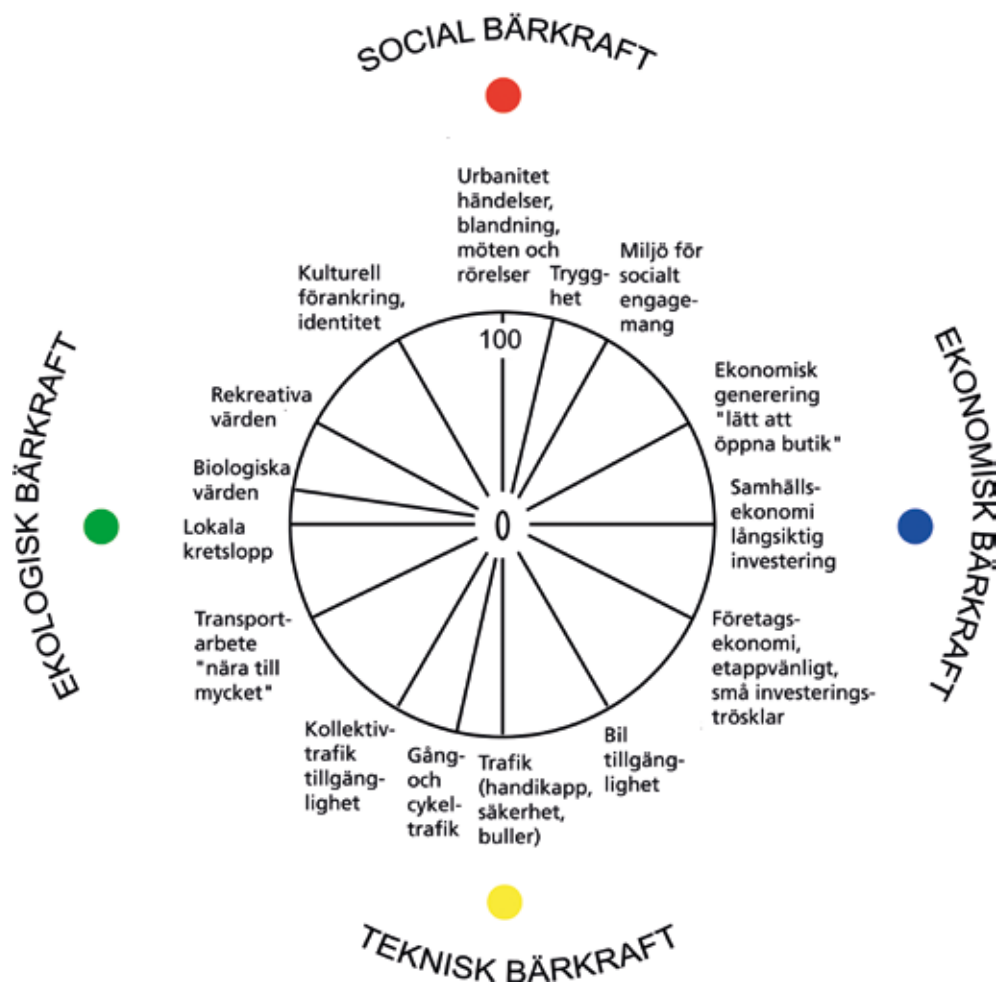
Ekologisk hållbarhet beskriver biologisk mångfald, rekreativa värden och kretslopp.

Teknisk hållbarhet är den faktor som har största påverkan på klimatet och behandlar transportarbetet och mängden biltrafik. Hur mycket buller och avgaser genererar planförslaget? Energieffektiva transportmedel och möjligheten att ordna bra kollektivtrafik påverkar områdets och regionens bärkraft. Men viktigast är möjligheten att ordna gena och trygga gång- och cykelvägar som har fördelar jämfört med bilarna så att biltrafikens andel minskar. D v s hur mycket trafik skapas i de olika förslagen?

Bedömningarna av de olika alternativen har gjorts under arbetet med de olika förslagen, av projektgruppen för Ön, MKB-gruppen samt Arken Arkitekter AB. Metoden bygger på värdering av de indikatorer som finns redovisade, de flesta är kvantifierbara, medan andra bygger på mer erfarenhetsbaserade bedömningar.



Bilder från olika miljöer inom planområdet.



Värderos som anpassats till Ö-planeringen.

Värderosens fyra delar

Ekologisk bärkraft kan sammanfattas i det så kallade Naturliga stegets fyra systemvillkor. Viktiga **indikatorer** är biologiska och rekreativa värden, ekologiska byggmetoder, kretslopp och återanvändning samt transportsystemets inverkan på vårt klimat.

Social bärkraft beskriver hur alternativen bär upp det positiva, utvecklande och kreativa mötet och samarbetet mellan människor. Viktiga **indikatorer** är mötesplatser och trygga offentliga rum, utbudet av aktiviteter och mängden rörelser av människor, blandning av verksamheter, bilar och besökande samt bebyggelsens skala likaså grannskapsengagemang och blandade åldrar, tillgång till platsens historia, kulturmiljöer, grönstruktur och till avkopplande rekreativa områden.

Ekonomisk bärkraft beskriver hur alternativen kan bidra till lokalt näringsliv med service och ett sunt företagsklimat. Långsiktig samhälls-ekonomi liksom möjligheten att genomföra föreslagna byggprojekt bedöms. Viktiga **indikatorer** är möjligheten för många olika byggherrar att delta liksom mängden byggprojekt. Indikatorer är investeringströsklar, områdets attraktivitet, mängden och av verksamheter, genomströmningen genom området och tillgänglighet till området.

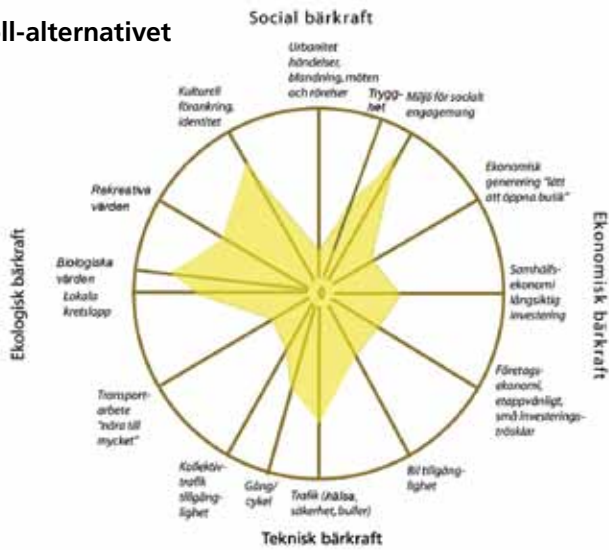
Teknisk bärkraft beskriver möjligheterna till hur alternativen försörjs med transporter, kollektivtrafik, vatten, el och uppvärmning. Infrastrukturens robusthet och beredskap inför störningar, katastrofer och olyckor. Viktiga **indikatorer** är buller, luftföroreningar, kollektivtrafik, avfallshantering, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Hållbarheten ur ett Ö- och Umeåperspektiv:

Värderosen visas för varje alternativ.

Ön

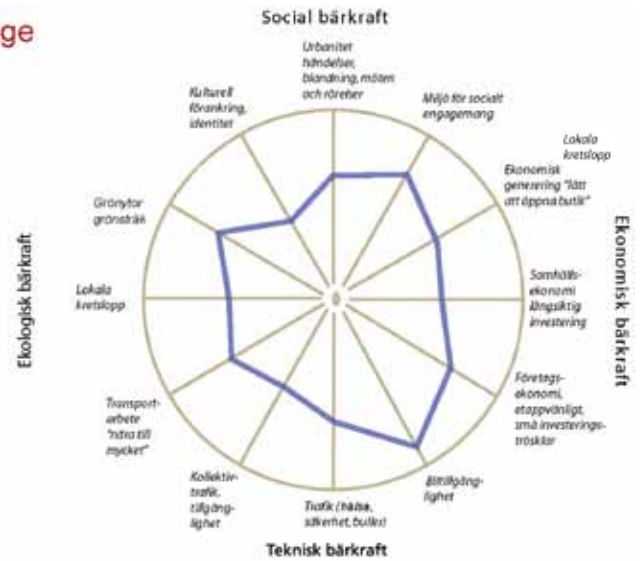
Noll-alternativet



Gröna ytor och kulturlandskapet förändras långsamt. Möjligheterna till lokal service och kollektivtrafik är små. Förhållandevis få kan bo på Ön. Kulturmiljön påverkas endast av enstaka projekt. Lite trafik. Öbon upplever att Ön är trygg, men besökaren känner otrygghet utomhus på kvällar och nätter.

Umeå

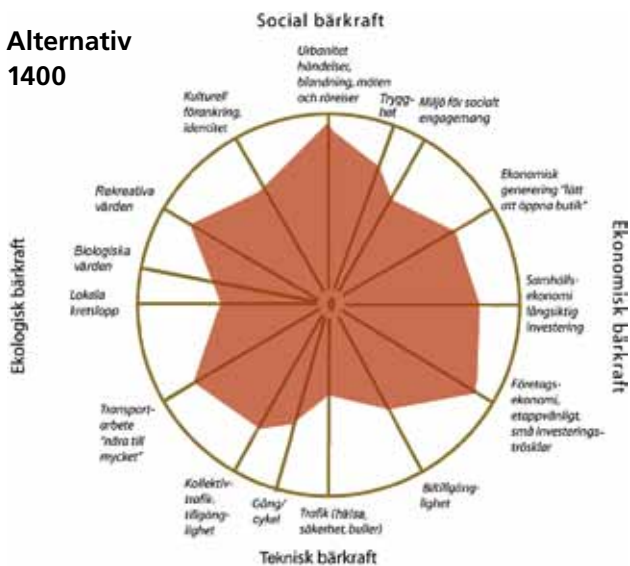
Nuläge



Umeås bärkraft idag

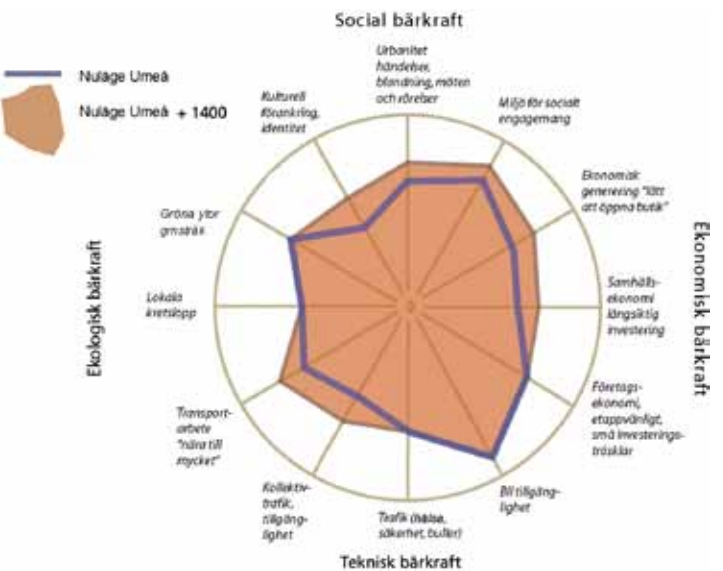
Ön

Alternativ 1400

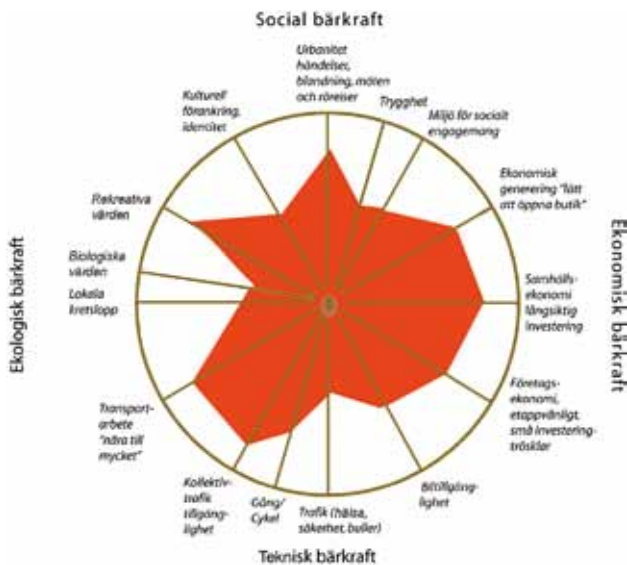


Ön blir tillgänglig för hela Umeå genom att gång- och cykelbroar byggs och grönområden omvandlas delvis till rekreationsområden. Fler människor kan bygga och bo på Ön. Trafiken ökar endast måttligt och området får en fungerande kollektivtrafik. Mängden människor bidrar till att lokal service kan uppstå. Byarna kan kompletteras med ny bebyggelse. Luftföroreningarna ökar mindre jämförelsevis på grund av de korta transportavstånden till arbetsplatser och Centrum. Småstadsskalan upplevs trygg.

Umeå



Den attraktiva bebyggelsen på Ön och verksamheter efter Lillån liksom grönområdena på Ön bidrar till att Umeå stad som helhet blir mer attraktiv för boende och företag. Fler mötesplatser och möjlighet till lokalservice.



Ön blir även mer tillgänglig för biltrafik och trafiken kommer att bidra till buller och luftföroreningar. Grönområdena och kulturmiljö blir mer inklämd. Serviceutbudet ökar men de ökade antalet människor liksom byggnadernas skala bidrar till att omsorgen om det egna kvarteret blir sämre liksom omsorgen om grannarna i de nya områdena i norr. Tryggheten minskar jämfört med 1400 alt. De befintliga byarna får ökad trafik. För stora byggnadsprojekt minskar stadsdelens attraktivitet och därmed minskar värdet på investeringarna. Därför är en måttfull skala, med många mindre byggprojekt viktiga för stadsdelens hållbarhet.

Sammanfattande redogörelse

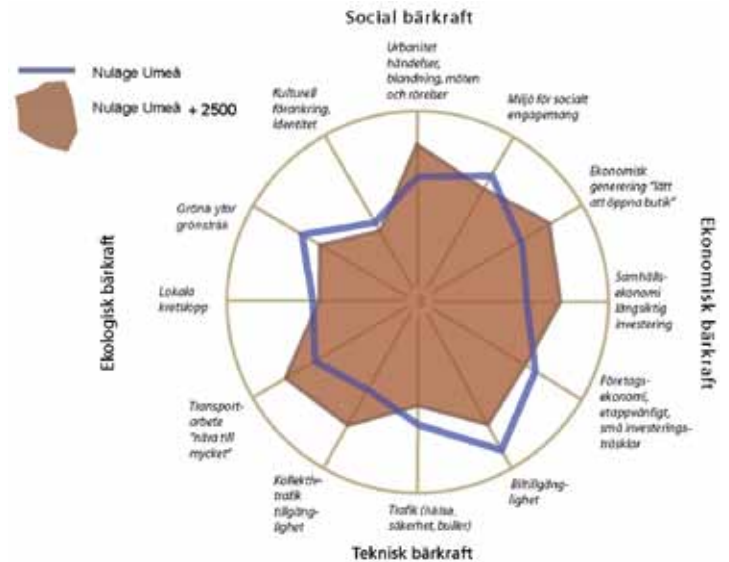
En förtätning av stadens centrala delar minskar klimatpåverkan jämfört med att bebyggelsen sprids ut. Planstrukturen med funktionsblandning minskar bilberoendet och ökar trivselen. Kulturmiljöerna sparas och kompletteras.

I planen har strandskogar sparats i större omfattning än i samrådsförslaget och den biologiska mångfalden ökar jämfört med samrådsförslaget. I området vid Fågelstigen har bebyggelse utgått till förmån för rekreation och naturvärden.

Ytterligare en bilbro byggs mot Teg för att avlasta trafik på Norra Obbolavägen och på Ön. Två gång- och cykelbroar anläggs. Det underlättar valet att gå och cykla i stället för att ta bilen. Bilberoendet minskar. Se även sidorna 44 och 45 samt planens ”Särskilda sammanställning”.

Uppföljning

MKB ska innehålla en särskild sammanställning av hur miljöhänsyn är tagen och hur uppföljning av planen ska göras. För att bebyggelse och åtgärder enligt den fördjupade översiktsplanen för Ön ska kunna genomföras måste planen efterföljas av detaljplanering. Här sker en uppföljning av de rekommendationer som den fördjupade översiktsplanen innehåller. I anslutning till detaljplanskedet kommer ett ekologiskt program att upprättas. Även gestaltningsprogram ska



Fler bilbroar medför att förhållandevis fler kör bil till och från Ön. Omgivande kvarter på Teg och Centrala Stan får ökad trafik. Grönområdet på Ön blir mindre attraktivt för umeborna än i alt 1400 på grund av den höga exploateringen i den norra delen. Fler ska dela på parkerna. Kollektivtrafiken får bra underlag, service får också bra underlag men det finns risk att Öns attraktivitet kan minska på grund av för stora byggnadsvolymer och ökad anonymitet. Det kan i sin tur bidra till att Umeås hållbarhet minskar totalt sett i förhållande till alternativ 1400.

upprättas. Ett exploateringsavtal binder programmen till genomförandet av de olika projekten.

Även mätningar för att bekräfta att föroreningshalterna inte överskrider normer för miljökvalitet kommer att göras.

Mätning av trafikmängder på Öns mest trafikerade stråk samt Norra Obbolavägen ska göras för att bekräfta underlaget för beräkningar av buller och luftföroreningar. Uppföljning av åtgärdsprogram avseende trafikbuller för befintlig bebyggelse ska ske.

Utbredningen av strandskogarna inom planområdet ska följas upp kontinuerligt.

En uppföljning av hur påverkan på livsvillkoren på land och i vatten för djur- och växtlivet bör genomföras. Kontroll av Umeälvens status görs enligt gällande recipientkontrollprogram för nedre Umeälven.

I övrigt bör miljöeffekterna för de faktorer som kan leda till betydande miljöpåverkan ses över i samband med aktualitetsgranskning av den fördjupade översiktsplanen. Detta bör göras en gång per mandatperiod. I samband med kommunfullmäktiges beslut om översiktsplanens aktualitet görs också varje mandatperiod en uppföljning av intentionerna i översiktsplanen. Denna uppföljning ska behandla nedanstående frågor, vilka blir mer konkret belysta under respektive strategi.

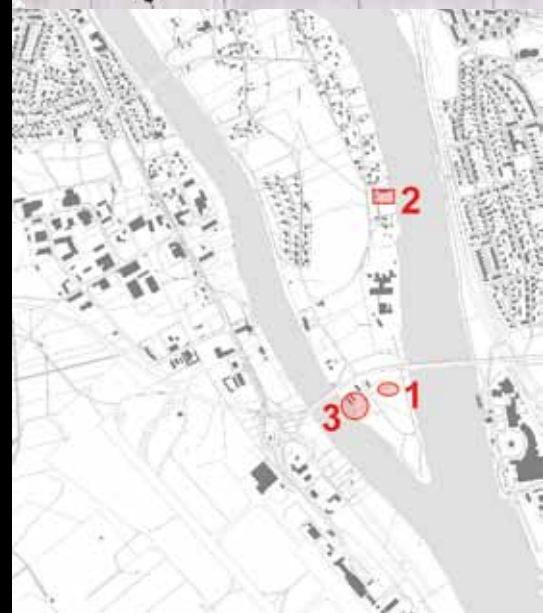
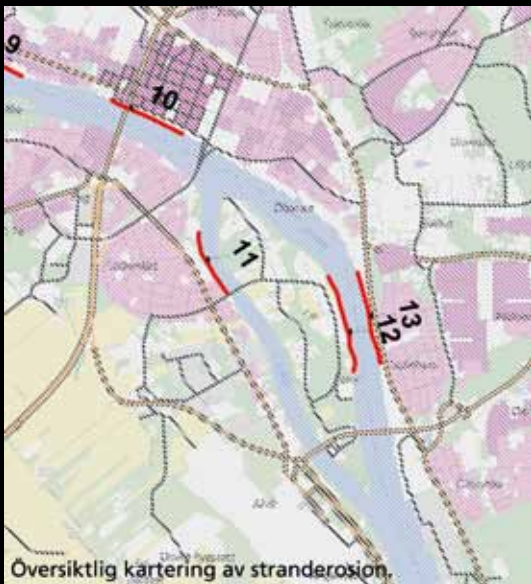
- Hur målen i översiktsplanen uppfyllts.
- Effekter av översiktsplanens rekommendationer.
- Om och hur redovisade konkreta åtgärder genomförts.



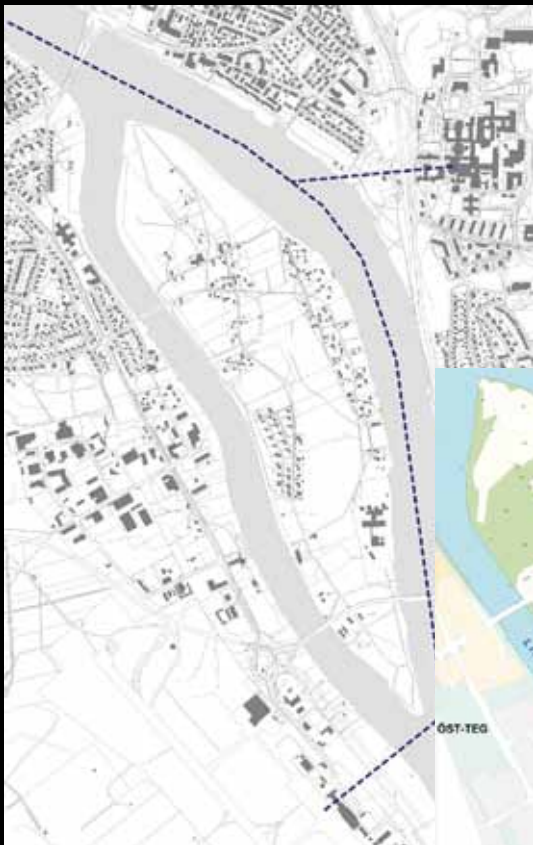
Lokaliseringar.



Jordbruksblock.



Förenad mark.



Helikopterflygväg.



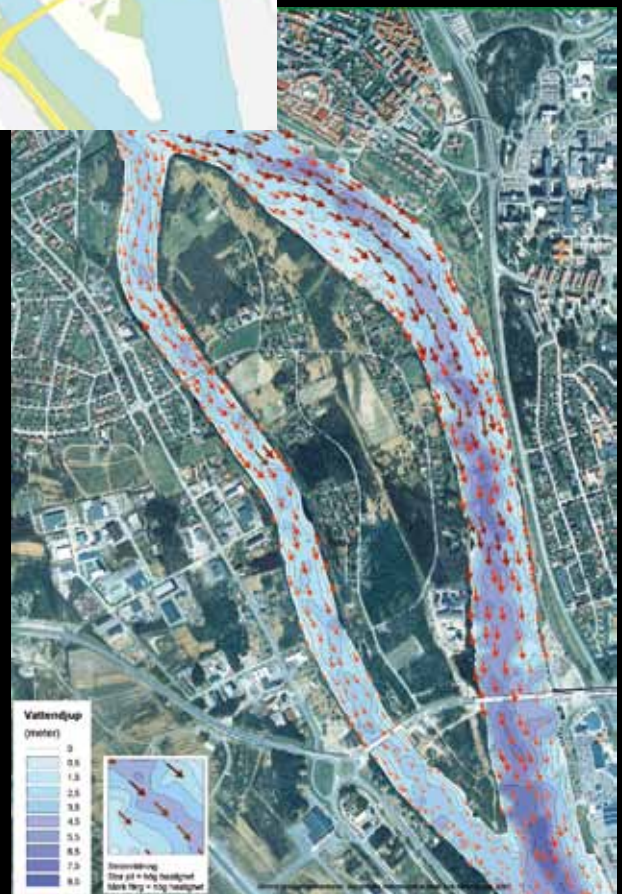
Särskilt värdefulla kulturmiljöer.



Antal anställda



Fiske.



Strömmar och djupförhållanden.

Referensmaterial

Bebyggelse

- Ön fyra scenarier, Umeå kommun och Arken Arkitekter AB, 2006
- Kulturhistorisk bebyggelseinventering del 1, Umeå tätort
- Öpl 98, Umeå kommun
- Öpl-fördjupning för Centrala Stan
- Det är möjligt!, Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Stadsplanera – i stället för att trafikplanera och bebyggelseplanera, Boverket
- Stadens renässans, Jerker Söderlind
- Bilder av framtidsstaden, Gullberg, Höjer, Pettersson
- Översiktsplan för Garnisonsområdet, Linköpings kommun
- Översiktsplan för Fyrvallen – Remonthagen, Östersunds kommun
- Fördjupad översiktsplan Centrala Mälarstranden, ÖP 56, Västerås

Naturvård/rekreation

- Ön – Naturinventering, Umeå kommun 2006
- Enkätstudie fritidsvanor, Umeå kommun 2003
- Grönstrukturutredning, Umeå kommun 1999
- Hackspettsinventering, Umeå kommun 2006
- Stigar på Ön, Umeå kommun 2006
- Miljökonsekvensbeskrivningar, Ekologigruppen AB
- Umeå Ön. Funktioner i Grönstrukturen med tonvikt på Det Blå stråket, Ekologigruppen AB 2008

Geoteknik, höga flöden m m

- Riskhantering i översiktsplaner, Räddningsverket 2004
- Höga flöden. Översiktlig översvämningskartering, Räddningsverket 1999. Mätningar och beräkningar från Vattenfall
- Rasrisk, Översiktlig kartering av stabilitetsförhållanden i Västerbottens län, Umeå kommun, Scandiaconsult/Räddningsverket 1997, rev 1998
- Erosion, Brandförsvaret 2006
- Översiktlig geoteknisk undersökning, WSP 2006
- Miljöinventering, förorenade områden, ...

Buller

- Bullerberäkningar för Ön
- Flygbuller, plansch 12B, Luftfartsverket
- Tillstånd till utökad verksamhet med ambulanshelikoptertrafik, Länsstyrelsen 2007
- Järnvägsbuller, Järnvägsplan 74, Banverket

Trafik

- Utredning av anslutning till Kolbäckbron. ”Översiktlig bedömning av de trafiktekniska konsekvenserna av nya anslutningar till Ön”; PM 2005-05-24; BN Trafiksystem, Sundsvall
- Utredning av korsningen Ögatan–Norra Obbolavägen

- ”Utbyggnadsområde Ön, exploatering med hänsyn till trafikkapacitet”; PM mars 2007; Trafikkonsult Curt Lennart Sandberg, Umeå
- Utredning av broalternativ till Ön, ”Broar till Ön, utredningsskisser”; mars 2007; WSP, Umeå
- Trafikberäkning av nya broar till Ön samt alternativ 1 800 lägenheter VISUM; April 2007; Tyréns, Helsingborg
- Trafikberäkningar av nya broar till Ön och miljöåtgärder längs Norra Obbolavägen VISUM; maj-juni 2007; Tyréns, Helsingborg
- Utredning av broalternativ till Ön och Capcal-beräkning Storgatan–Hoppets gränd–Sjukhusbacken Augusti 2007; WSP, Umeå
- Trafikberäkningar av väg över Söderslätt och miljöåtgärder längs Norra Obbolavägen VISUM; februari 2008, Tyréns, Helsingborg
- Utredning av gång-, cykel- och kollektivtrafikbroar mot Konstnärligt Campus ”Kostnadsbedömningar för broar i Umeå”; Rapport 2008-02-15; Kreera samhällsbyggnad, Malmö
- Löpande trafikbullerberäkningar utifrån valda trafiklösningar Samhällsbyggnadskontoret – Miljö och hälsa
- Löpande luftmiljöberäkningar i SIMAIR utifrån valda trafiklösningar Stadsledningskontoret – Utvecklingsavdelningen
- Utredning av broalternativ augusti 2007 Samlad trafikbedömning och konsekvensbeskrivning av broalternativ till Ön utifrån genomförd trafikberäkning VISUM maj-juni 07 Stadsledningskontoret – Utvecklingsavdelningen
- Utredning av väg mellan Östteg och Östra länken samt effekter av miljöåtgärder längs Norra Obbolavägen, FÖP Ön februari 08 Samlad trafikbedömning och konsekvensbeskrivning utifrån genomförd trafikberäkning VISUM februari 07 Stadsledningskontoret – Utvecklingsavdelningen
- Seminarium i Umeå ”Bilsnål planering”, Trivector AB 2007

Avloppsreningsverket

- Öns avloppsreningsverk, PM om underlag för bedömning av skyddsavstånd; Samhällsbyggnadskontoret Miljö- och hälsoskydd; 2008

Kartor i ”kartgalleriet”

- Vattenförhållanden runt Ön, strömmar
- Karta över flygvägar
- Brukat odlingslandskap
- Företag verksam 2005
- Områden med risk för förorenad mark
- Områden med risk för erosion
- Föreslagna småbåtshamnar
- Kulturmiljö
- Fiske
- Lokaliseringar.

Pris: 100:-

Stadsledningskontoret

Besöksadress Stadshuset
Postadress 901 84 Umeå
Telefon växel 090-16 10 00
E-post stadsledningskontoret@umea.se

► www.umea.se





Länsstyrelsen
Västerbotten

Umeå Kommun Stadsledningskontoret Utvecklings avd.	
2008 -08- 13	
Dnr. KS 225/2008	Dpl. 212

Granskningsyttrande

Datum
2008-08-11

Ärendebeteckning
401-6144-2008
Arkivbeteckning

43
1(3)

Umeå kommun
Stadsledningskontoret
Utvecklingsavdelningen
901 84 UMEÅ

Utställning av fördjupad översiktsplan för ÖN, Umeå kommun

Översiktsplanen är utställd för granskning från den 5 maj och till den 11 augusti 2008.

Efter genomförd utställning avser kommunen att anta översiktsplanen enligt 4 kap 11§ plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsens har tidigare avgett ett från statliga sidan samordnat samrådyttrande daterat 2007-12-17. Planförslaget i dess utställningsversion har remitterats till berörda statliga myndigheter och sakområden inom länsstyrelsen.

Enligt bestämmelserna i 4 kap 2§ PBL ska granskningsyttrandet fogas till planen. Det har begränsats till de frågor som anges i 4 kap 9§ PBL. Synpunkter på övriga frågor från statliga myndigheter överlämnas till kommunen.

Riksintressen

Följande kända riksintressen enligt hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. i miljöbalken (MB) redovisas:

För kommunikationsanläggningar:

Umeå flygplats

E12

E4 (planerad på Kolbäcksvägen)

Järnvägen Vännäs – Holmsund (Botniabanan)

För yrkesfiske:

Umeälven

Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanen tillgodoser kända riksintressen under förutsättning att Skiljevägens anslutning till Kolbäcksvägen utformas så att framtida E4:s framkomlighet och säkerhet inte äventyras. Föreslagen ny väg, Söderslättsvägen, ska enligt planförslaget anslutas till ringledden/Östra länken i någon i Umeåprojektet planerad cirkulationsplats. Ytter-

ligare en ny trafikrondell på Östra länken - Kolbäcksvägen bedömer länsstyrelsen inte vara lämplig.

Förutom flygbuller ska även det höjdbegränsande området kring flygplatsen beaktas vid fortsatt planering av Ön.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen bedömer att översiktsplanen troligen inte medverkar till att miljö kvalitetsnorm överträds.

Mellankommunala intressen

Helikoptertrafiken berör andra kommuner och regioner. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att helikoptertrafiken behöver belysas ytterligare i den fortsatta detaljplaneringen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen anser att 250 bebyggelsefri "skyddszon" kan vara alldeles för litet för att komma tillrätta med luktproblemen.

Enligt planförslaget genererar den planerade bebyggelsen själv den trafikmängd, som gör det svårt att i alla lägen innehålla de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom, varför undantag från huvudregeln med tyst alternativt ljuddämpad sida avses tillämpas för ett begränsat antal hus efter en av gatorna i den föreslagna bebyggelsen. Även om Boverkets nya allmänna råd 2008:1 kan tolkas ge den möjligheten, är det viktigt att detaljerade bullerutredningar och krav på byggnadernas och anläggningars utformning tas fram i detaljplaneskedet för att säkerställa så god bomiljö om möjligt. Ytterligare åtgärder utöver planförslagets "centrala punkter" 6,7, 8, 11 kan behöva övervägas för att hålla nere biltrafiken och ljudnivån i såväl befintliga som planerade områden.

Frågor som rör höga flöden, stabilitet, skred och erodering samt risker med farligt gods på Kolbäcksvägen/blivande E4, barnsäkerhet, strömmande vatten och svaga isar har uppmärksammats i översiktsplanarbetet. Dessa frågor kräver särskild uppmärksamhet i kommande detaljplanering med fördjupade undersökningar dels för att verifiera de översiktliga studierna och dels för att bemästra problemen genom olika åtgärder.

Strandskydd

De höga naturvärdena på Ön är framför allt knutna till lövstrandskogarna. En förutsättning för att kunna upphäva strandskyddet är att goda livsvillkor för djur- och växtlivet bevaras. Sedan samrådshandlingen har exploateringen på området Fågelstigen lyfts bort ut planen och det är bra, men inte tillräckligt. Länsstyrelsens bedömning är att alltför lite strandskog sparas för att säkerställa den roll Ön har som länk mellan strandskogarna norr och söder om centrala stan.

Då översiktsplanen har inriktning mot ekologiskt byggande bör det innefatta

att omdana Ön med stor hänsyn till den naturmiljö som finns och skapa förutsättningar för en fortsatt fungerande ekologi i området, där ekologiska samband och sammanhang inte bryts i allt för stor utsträckning.

Med den bebyggelse som planeras på norra Ön finns inte förutsättningar att bevara mer strandskog än vad som redan är avsatt där. Bebyggelsen på övriga Ön är av en helt annan typ, som bör kunna medge bevarande av en större andel strandskog. Länsstyrelsen bedömer att strandskogarna, som märkts ut på bifogad karta kan vara möjliga att spara. Inget av de föreslagna områdena ligger helt isolerat, utan förstärker redan utpekade strandskogar och grönsstruktur.

Det är till stor del en pedagogisk utmaning att kunna behålla strandskogarna i ett så pass tätbebyggt område som Ön planeras bli. Det gäller att skapa förståelse för de speciella värden de hyser och på så sätt skapa acceptans för och kanske också stolthet över dessa skogar. Om man "städar" en strandskog, om än bara lite, försvinner de högsta naturvärdena (det som är mest värdefullt för bevarandet av goda livsvillkor för djur- och växtlivet) först, eftersom de i stor utsträckning är knutna till grova, döda och döende lövträd.

Eila Eriksson
funktionschef

Birgitta Norberg
bitr länsarkitekt

Bilagor

Yttrande från Luftfartsstyrelsen
Yttrande från Vägverket
Yttrande från Banverket
Karta över strandskogar

Kopia till
Luftfartsstyrelsen
Vägverket
Banverket



Länsstyrelsen i Västerbotten
901 86 UMEÅ

401-6144-2008

Upprättad av	Datum	Beteckning
Annika Lindell	2008-07-21	LS 2007-5897
Direkttelefon	Ert datum	Er referens
011-415 22 11	2008-05-12	401-6144-2008

Yttrande

Fördjupad översiktsplan för Ön, Umeå – Samråd

Luftfartsstyrelsen har av Länsstyrelsen i Västerbotten fått möjlighet att yttra sig över den föreslagna fördjupade översiktsplanen som syftar till att åstadkomma en långsiktig hållbar stadsbebyggelse på Ön.

Luftfartsstyrelsen konstaterar att de synpunkter som Luftfartsstyrelsen framfört i samrådsskedet har behandlats av kommunen.

Luftfartsstyrelsen förstår Umeå kommuns synsätt vad gäller den fördjupade översiktsplanens långsiktighet och accepterar att enbart den framtida flygtrafiken ingår i redovisning av flygbullersituationen.

Den av kommunen använda flygbullerkurvan 70 dBA bör dock tillämpas strikt. Luftfartsstyrelsen har inget att invända mot att hotell byggs, inom det även i framtiden bullerstörda området, på södra Ön.

Umeå flygplats

Planområdet berörs av de höjdbegränsande områdena för Umeå flygplats.

Runt alla flygplatser finns områden som begränsar byggnadshöjder som bör skyddas för att flygsäkerheten inte ska äventyras. Områdena skyddas genom att byggnadsverkens höjder inte får överstiga höjdbegränsningarna. Alla byggnadsverk berörs såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (byggnadskranar etc).

Området som begränsar byggnadshöjderna är unikt för varje flygplats. Regler för hur dessa områden ska utformas finns i Luftfartsstyrelsens *Bestämmelser för*

Civil Luftfart – Flygplatser (BCL-F). Föreskrifterna finns att tillgå på www.luftfartsstyrelsen.se.

Om kravet på höjdbegränsningarna inte innehålls, t ex om det byggs ett vindkraftverk eller en mast som överstiger höjdrestriktionerna, medför detta begränsningar för flygtrafiken.

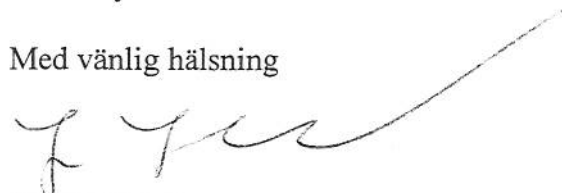
Umeå flygplats bör i egenskap av sakägare få möjlighet att yttra sig över förslaget till fördjupad översiktsplanen.

Övrigt

Ytterligare information om luftfartens intressen i den fysiska planeringen finns tillgängligt på adressen: www.luftfartsstyrelsen.se

Ett likalydande brev har skickats till Umeå kommun.

Med vänlig hälsning

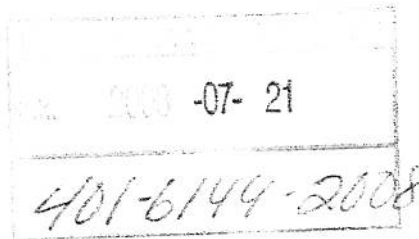


Jan Jardmark
Stf chef enheten för flygplatser

Kopia: Umeå flygplats

Datum 2008-07-08 Ert datum 2008-05-12 Diarienummer F07-12751/SA30 Er beteckning 401-6144-2008

Länsstyrelsen Västerbotten
Christine Forsberg
901 86 UMEÅ



Expertstöd
Samhälle
Box 43
SE-971 02 LULEÅ
Besöksadress:
Residensgatan 18

Telefon 0920-352 00
Telefax
www.banverket.se

Remissvar

Utställning av fördjupning av översiktsplanen för Ön, Umeå kommun


Banverket har tagit del av materialet och lämnar följande synpunkter.

Banverket har inga invändningar mot den fördjupade översiktsplanen för Ön. Vi tillägger att vi ser positivt på en GC-förbindelse mot NUS/universitetet då det ger ökade resmöjligheter via det nya resecentret Umeå Östra.

Kopia till:

Diariet
Annika Kieri
Daniel Rova
Anders Kers
Rolf Granberg
Umeå kommun

För Banverket


Annika Lindström
GD-Stab


Carolina Lomakka
Samhällsplanerare

Handläggare:
Carolina Lomakka
Tel. 0920-234 25
Mobil
carolina.lomakka@
hotmail.com



2008 -07- 07

401-6144-2008

YTTRANDE 1(1)
Datum: 2008-07-04
Beteckning: SA30-B 2008:1599
Ert datum: 2008-04-28
Er beteckning: 401-6144-2008

Umeå kommun
Stadsledningskontoret
Utvecklingsavdelningen
901 84 UMEÅ

Länsstyrelsen Västerbottens län

Yttrande över fördjupad översiktsplan för Ön, utställelsehandling maj 2008, Umeå kommun

Vägverket har tagit del av reviderad fördjupad översiktsplan och har följande synpunkter.

Buller

Vi noterar att kommunen nu avsatt området "Södra Ön" främst för verksamheter och inte boende vilket vi tycker är en positiv förändring med avseende på bullerstörningar.

Förslag väg Söderslättsvägen

Vi noterar föreslagen ny väg, Söderslättsvägen, i två alternativ mellan Norra Obbolavägen och ringleden/Östra länken men tar i dagsläget inte ställning för eller emot förslaget. Vi anser att frågan bör utredas ytterligare och samordnas med Umeåprojektet 2. Vidare anser vi att denna åtgärd lämpligen bör ske om övriga åtgärder för att främja bilsnål samhällsplanering inte är tillräckliga.

Föreslagen anslutning Skiljevägen och Kolbäcksleden

Vi delar kommunens uppfattning att anslutningen bör utformas så att framtida E4:s framkomlighet och säkerhet inte äventyras samt att genomfartstrafik genom Ön motverkas. Vi anser fortfarande att det för tidigt att i dagsläget fastställa slutlig utformning av anslutning innan en mer omfattande trafiksekvensanalys har genomförts.

Kostnader

Vi förutsätter att kostnader för anslutning till Kolbäcksbron samt eventuell ny väg Söderslättsvägen samt eventuella nya anslutningar bekostas av Umeå kommun alternativt exploitören.

Magnus Pudas
Vägingenjör

