

Planprogram för

Ålidbacken

BN-2021/02462

Samrådshandling

November 2025



Planprogram för Ålidbacken

Umeå kommun:

Detaljplanering

Gator och park

Mark och exploatering

Miljö- och hälsoskydd

Översiktlig planering

Lantmäteri

Vakin

Umeå Energi

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inget annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

Innehållsförteckning

Inledning	4	Programförslaget	20	Service och handel	49
Vision	5	Stadsstruktur norr om Ålidbacken	22	Naturmark och grönområden	50
Planprogrammets syfte	8	Stadsstruktur söder om Ålidbacken	23	Dagvatten och risk för översvämning	52
Gällande planer och beslut	10	Föreslagen gatustruktur	24	Kolbäcken	55
Översiktsplan	10	Gatutyper	25	Social miljö	56
Avvikelse från översiktsplanen	10	Målpunkter och stråk	26	Hälsa och säkerhet	57
Gällande detaljplaner	11	Trafik	27	Tekniska förutsättningar	58
Riksintressen	11	Omvandling av Ålidbacken till stadsgata	28	Genomförande	60
Programområdet idag	12	Gång- och cykeltrafik	34	Organisatoriska frågor	60
Befintlig bebyggelse och service	12	Kollektivtrafik	37	Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare	63
Pågående och kommande detaljplaner	13	Ambulansstation	37	Ekonomiska konsekvenser för kommunen	64
Befintlig gatustruktur	14	Parkering	37	Vidare behov av utredningar	65
Naturmiljö	16	Bebyggelse	39	Vidare utredningar i detaljplan	65
Fornlämningar	18	Bostadsgårdar	40		
		Föreslagen bebyggelse			
		norr om Ålidbacken	41		
		Föreslagen bebyggelse			
		söder om Ålidbacken	43		

Inledning

Umeå är och har under många år haft rollen som tillväxtmotor i norra Sverige med en stadigt ökande befolkning. Översiktsplanen för Umeå syftar till att uppnå en hållbar attraktiv stad och kommun och ger riktlinjer som stödjer och stimulerar en fortsatt hållbar tillväxt. Visionen är att Umeå kommun ska växa till 200 000 invånare till år 2050. För att detta ska kunna ske krävs inte bara att mer mark planläggs för bostäder och service, det måste också ske på ett hållbart och resurssnålt sätt, samtidigt som hänsyn tas till nya utmaningar som till exempel ökad frekvens och intensitet på skyfall. Grönytor måste tillvaratas eller tillkomma, och invånarna måste kunna röra sig i staden utan att ständigt vara beroende av privatbil.

Området mellan Ålidhem, Ålidhöjd och E4 är i dagsläget i gles bebyggelse och består i huvudsak av väginfrastruktur, grönområden och parkeringsytor. Ålidbacken, som idag har karaktär av trafikled, korsar området i öst-västlig riktning och är en påtaglig barriär som isolerar Ålidhem från övriga staden.

Platsen har stor potential att både bli ett attraktivt stadsområde i direkt anslutning till Norrlands största arbetsplats, Universitetet och NUS, men också att knyta ihop Ålidhem, Universitetsstaden och Tomtebo Strand (figur 1). Den framtida utbyggnaden av en ny stadsdel på Tomtebo Strand kommer att innebära att programområdet kommer gå ifrån sin nuvarande



Figur 1. Planprogrammets område är beläget mellan Universitetsstaden, Ålidhem och den framtida stadsdelen Tomtebostrand.

karaktär av periferi till en mer central plats i Umeås stadsväv.

Översiktsplanen för Umeå förordar kompletteringar inom femkilometersstaden, med målet att uppnå en tät och funktionsblandad stad med hög tillgänglighet som gynnar gång- och cykeltrafik. Den beskriver att ringledens färdigställande kommer att innebära nya möjligheter för Umeå att omvandla och utveckla trafikleder till attraktiv stadsmiljö. Stadens gator med trafikledskaraktär ska omvandlas till attraktiva och funktionella stadsrum och möjligheterna till ett mer effektivt användande av trafiksystemets sido- och överytor ska analyseras. Det finns en stor potential i att använda trafikytorna mer effektivt och på så vis tillskapa större och mer sammanhängande ytor för komplettering i staden. Ett mer effektivt användande av trafiktor måste ske med hänsyn till viktiga funktioner och ytkrav som är svåra att ge avkall på.

I linje med ovanstående har flera positiva planbesked givits för detaljplaner inom området. Byggnadsnämnden har också beslutat att detaljplanerna ska föregås av ett planprogram på grund av ett behov av att hantera ett antal frågor i ett större perspektiv.

Planprogrammet

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

Vision

I Översiktsplan – Fördjupning för Umeå identifieras sex utvecklingsstrategier som skall vara vägledande för stadens tillväxt (figur 2). Dessa generella mål tolkas i planprogrammet för den specifika platsen:

Fem-kilometersstaden- den täta staden!

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

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

En tät kompakt och funktionsblandad stad med korta geografiska avstånd minskar transportbehovet och gör alternativ till bilen såsom gång och cykel mer konkurrenskraftiga.”

Planprogramsområdet är i dagsläget en viktig pusselbit som saknas för att binda samman Universitetsområdet, Tomtebo strand, och Ålidhem. Genom att planlägga för bostäder och verksamheter i detta lågutnyttjade område åstadkoms en bättre markanvändning och behovet att bygga stad i mer perifera skogs- eller jordbruksområden minskas. Områdets attraktivitet ligger bland annat i närheten till kollektivtrafik, service och de stora arbetsplatsområdena Universitetet och Norrlands Universitetssjukhus.

Mer stad! Komplettering som vitaliserande kraft

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

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

Norra delen av Ålidhem är idag outnyttjad och består mest av parkerings- och impedimentytor, som när Ålidbacken genom planprogrammet får en ny karaktär av stadsgata med ett lugnare trafiktempo kan användas till bostäder, verksamheter, kultur och undervisning. Även området norr om Ålidbacken består i dagsläget till stor del av döda ytor som kommer kunna utnyttjas mer effektivt.

Skapa hög täthet i nya stadsdelar

”En exploatering med tät blandstadsbebyggelse [...] skulle inledningsvis, innan en hel stadsdel är utbyggd, kunna ta stöd av, men samtidigt stödja, de närliggande ‘glesa’ stadsdelarnas utbud av service och andra nyttigheter och på längre sikt kunna generera ett eget utbud av sådant som förknippas med ett mer utvecklat stadsliv.”

Planprogrammet utgår från Översiktsplanens Fördjupning för Universitetsstaden, som förskriver



Alla ska vara med!



Hög täthet i nya stadsdelar



Satsa på offentliga rum och parker



Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder



Fem-kilometersstaden



Mer stad! Komplettering som vitaliserande kraft

Figur 2. Översiktsplanens sex utvecklingsstrategier

”Blandstad - stadsbebyggelse med blandat innehåll med tydliga kvartersgränser”. Det slutna stadskvarteret ger en effektiv markanvändning, samtidigt som en lättläst uppdelning mellan offentliga, gemensamma, och privata stadsrum skapas.

Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder

”En grundbult för att uppnå den förtätning som följer av tillväxtmålet är att ny tät kvartersbebyggelse planeras längs de stråk som gynnar kollektivtrafiken på bästa sätt. Med en sådan strategi kan vi erbjuda stora grupper boende och yrkesverksamma en kollektivtrafik med hög turtäthet, ett måste för att kollektivtrafiken ska passa in som färdmedel i människors komplexa vardag. En bra och lönsam kollektivtrafik förutsätter en tätare stad och en stabil struktur som resenären kan lita på – tänk spår, men använd buss. [...] Det finns en stor potential i en effektivare användning av stadens trafikytor och att dessa anpassas till stadsmässiga krav på utformning och funktion. Vägarnas barriäreffekter minskar och nya samband stimuleras.”

Planområdet genomkorsas idag av flera kollektivtrafiklinjer, vilket skapar förutsättningar

för att leva utan bil. Ett av de uttalade målen för programmet är att omvandla Ålidbacken till stadsgata och på så sätt minska dess barriäreffekt och bättre koppla Ålidhem till resten av staden.

Satsa på offentliga rum och parker!

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

Parkerna inom området bedöms inte vara tillräckligt stora för att försörja den tillkomst av bostäder som planprogrammet skapar förutsättningar för. Kommunens markinnehav inom programområdet består till största delen av väginfrastruktur med låg potential att omvandlas till parker eller andra kvalitativa grönytor för rekreation. Planprogrammet föreslår istället inlösen av privatägd mark för park- och naturändamål.

Alla ska vara med!

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

Målsättningen är att skapa en trygg och trafiksäker stadsmiljö med tydligt gestaltade offentliga rum. Mörka passager med begränsad sikt byggs bort och bostäder placeras så att det finns fönster mot gator och parker för att få bort känslan av ingenmansland som utmärker området idag.

Planprogrammets syfte

Planprogrammet har initierats på grund av ett behov av att hantera ett antal frågor i ett större perspektiv än i de enskilda detaljplanerna, exempelvis dagvatten, grönstruktur, bebyggelsestruktur och strukturella samband för rörelse och vistelse. Planprogrammet ska även utreda förutsättningar för att minska barriäreffekten av Ålidbacken och ett bättre nyttjande av impedimentytor i anslutning till vägen. Programmet syftar också till att bevara och tydliggöra de naturvärden som finns i anslutning till Kolbäcken.

Programmet är ett vägledande visionsdokument som ska säkerställa att kommunens utvecklingsstrategier och mål går att realisera i kommande detaljplaner på ett koordinerat och genomtänkt sätt. Planläggning av områden inom planprogrammet kommer ske i etapper.

Geografisk och tematisk avgränsning

Planprogrammet behandlar markområdena norr och söder om Ålidbacken, med fokus på de delar som antingen kommer att detaljplaneras inom den närmaste framtiden eller där fastighetsägaren lagt fram idéer kring förändrad markanvändning. Ålidhems Centrum och dess parkering har lämnats utanför för att programmet inte ska bli allt för



Figur 3. Referensbilder på nybyggda stadsdelar med tydlig kvartersstruktur: Brunshög och Västra Innerstaden i Lund, Djurgårdsstaden i Stockholm.

Figur 4. Referensbild på genomförd omvandling av väg till stadsgata: Sollentunavägen i Sollentuna före och efter ombyggnad. (Google Earth)



komplext. Detta område bedöms behöva studeras separat i framtiden med mer fokus på frågor som dess sociala funktion och möjlighet att utveckla handeln.

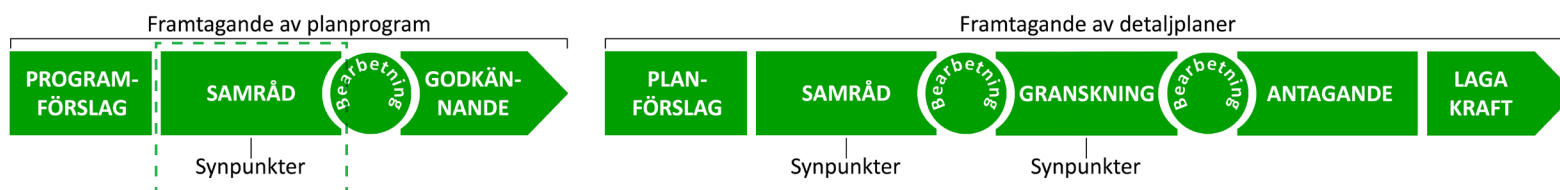
Tematiskt är planprogrammet centrerat kring frågor som inte går att hantera på ett överskådligt sätt i detaljplan, såsom stads- och grönsstruktur, naturområdet, dagvattenhantering och trafik.

Planprocessen

Planprogrammet är den första delen i en demokratisk process som mynnar ut i detaljplaner som reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. I figur 5 illustreras de olika stegen i den processen.

I planprogrammet fastställs huvuddragen i planläggningen och de övergripande utredningarna görs. Samråd av planförslaget sker med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit

under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter. Planprogrammet godkänns sedan genom ett politiskt beslut av Byggnadsnämnden, men det är inte en bindande handling och kan heller inte överklagas. Överklagande är möjligt först när en detaljplanerna är antagna, vilket är det sista skedet i planprocessen. Syftet med ett planprogram är alltså att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med de berörda erfarenheter och synpunkter. De berörda ges också möjlighet till insyn och påverkan i ett tidigt skede, innan kommunens ställningstaganden helt har tagit form.



Figur 5. Planprocessen för planprogram med efterföljande detaljplanering. Planprogrammet befinner sig för närvarande i Samrådsskede.

Gällande planer och beslut

Översiktsplan

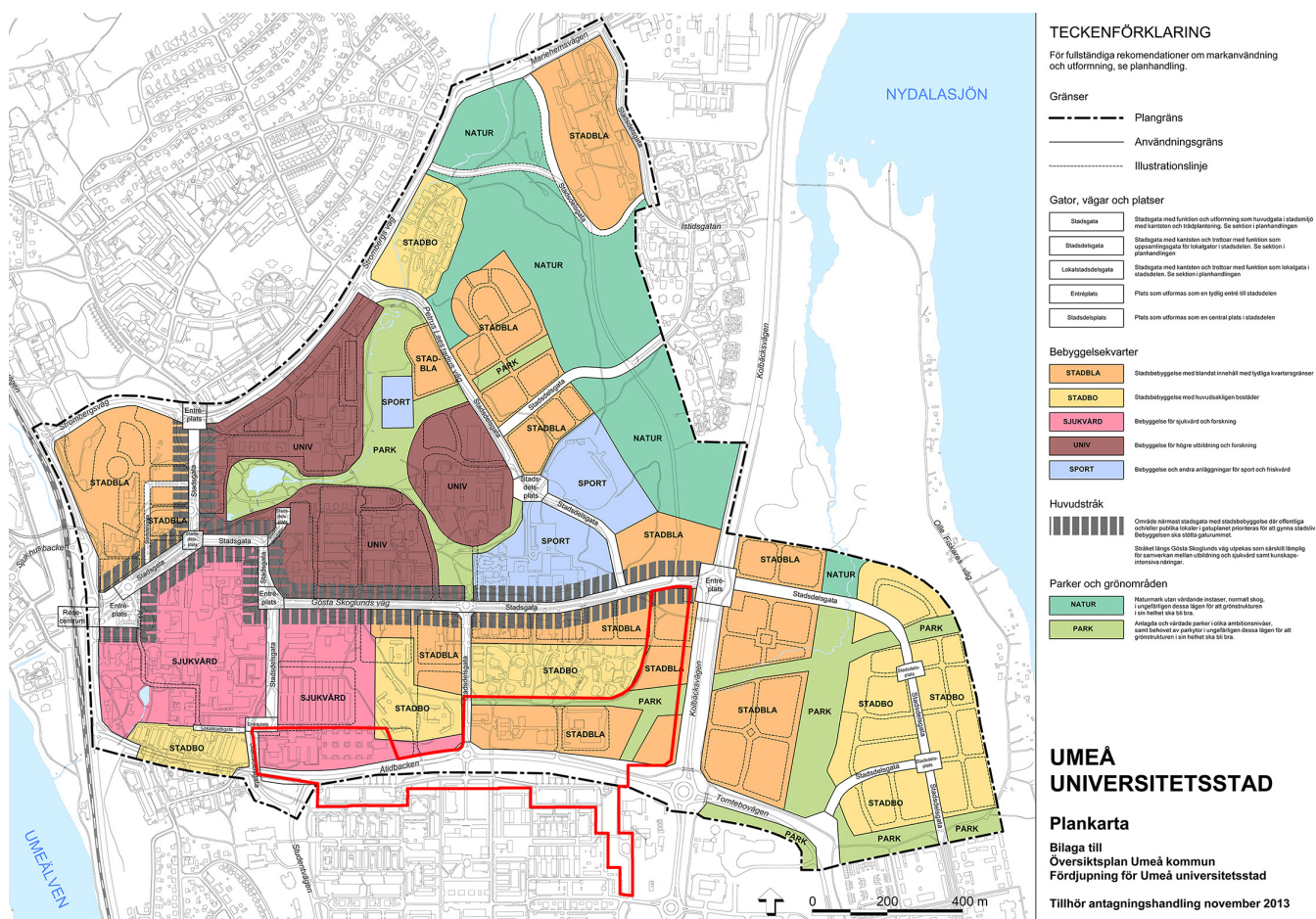
Programområdet del norr om Ålidbacken omfattas av Översiktsplan för Umeå kommun - Fördjupning för Universitetsstaden (figur 6). För Ålidhem gäller Översiktsplan – Fördjupning för Umeå.

Generellt för universitetsområdet föreslår översiktsplanen införandet av kvartersstadens grundelementför att skapa ett bättre markutnyttjande och en tätare mer attraktiv stadsmiljö med blandat innehåll. Tydlig kvartersbebyggelse, tillskapande av platser och stadshuvudstråk, mer funktionell grönstruktur samt distinktare stadskaraktär är exempel på föreslagna inriktningar för att främja tillskapandet av en mer blandad stadsmiljö inom området.

I Fördjupning för Umeå beskrivs de större, övergripande grönstrukturerna och gröna korridorer som planprogrammet har att förhålla sig till.

Avvikelser från översiktsplanen

Området norr om Ålidbacken och väster om Tvistevägen är i översiktsplanen utpekad för Sjukvård. Region Västerbotten har idag kontor och en idrottshall där, men har för avsikt att på sikt planlägga området för bostäder och avyttra marken, vilket



Figur 6. Plankarta för Översiktsplan för Umeå kommun, Fördjupning för Universitetsstaden. Planprogrammets område är markerat med röd kontur.

skulle innebära en avvikelse från översiktsplanen.

I översiktsplanen reserveras en smal remsa för park längs Klockarbäcken. Den ytöversvämningsutredning¹ som gjorts under arbetet med planprogrammet visar att mycket större ytor krävs för att hantera skyfall, vilket innebär att mindre yta kan planläggas för blandstad än vad som utpekats i översiktsplanen.

Gällande detaljplaner

Inom programområdet gäller följande detaljplaner:

- Ålidhöjden, del av sjukhus och universitetsområdet mm., 2480K-42/1985. Laga kraft 1985. Planläggning för Allmänt ändamål (för den del som ingår i planprogrammet)
- Ålidhem, 2480K-P138/1965. Laga kraft 1965. Planläggning för bostäder, handel, kyrka, barninstitution mm.
- Sofiehem 2:1 och 3:3, 2480K-P02/133. Laga kraft 2002. Överföring av befintlig gata till kvartersmark.
- Stipendiet 2 och Sofiehem 2:2, 2480K-P08/84. Laga kraft 1984. Planläggning för handel.
- Kolbäcksvägen, södra delen, 2480K-P148/1973.

Laga kraft 1973. Planläggning för utbyggnad av Kolbäcksvägen (E4)

- Ålidbacksområdet, 2480K-P91/25. Laga kraft 1991. Planläggning för bostäder och överdäckning av Ålidbacken.

Dagvattenprogrammet

Dagvattenprogrammet för Umeå omfattar hela kommun och hanterar planering, projektering, byggande och förvaltning. Programmet redovisar ansvarsförhållanden i planering, projektering, byggande och förvaltning. Rekommendationerna i den dagvattenutredning² som tagits fram för planprogrammet följer dagvattenprogrammets riktlinjer som i huvudsak förespråkar att dagvatten i större utsträckning ska hanteras i öppna "tröga" system, så naturtrogna som möjligt. Dagvattenanläggningar ska användas som en resurs i staden och berika park- och naturmark med vackra miljöer

Riksintressen

Umeå flygplats är av riksintresse. Inte bara själva flygplatsområdet ska skyddas utan även omgivande influensområden för bl.a. hinderfrihet räknas in i riksintresset. Programområdet ligger

inom influensområdet med hänsyn till flyghinder, område inom vilket höga anläggningar såsom vindkraftverk, master, torn och andra byggnader kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Om kraven på byggnadshöjd inte uppfylls medför detta begränsningar för flygtrafiken.

Väg E4 avgränsar programområdet åt öster, och är riksintresse för kommunikation. Anspråk och förhållningssätt kopplade till denna behandlas i Fördjupad översiktsplan för Umeå. Riksintresset bedöms inte påverkas av planförslaget då befintlig naturmark bevaras och inte föreslår bebyggelse i anslutning till vägområdet.

Programområdet idag

Befintlig bebyggelse och service

Planprogrammet infattar ett cirka 30 hektar stort område beläget cirka tre kilometer från Umeå centrum, och som gränsar i norr mot Ålindhöjds och Tvistevägens bostadsbebyggelse samt Regionens stora markparkering, i söder mot Ålidhem och i öster mot E4. Det genomkorsas av Ålidbacken, som också ingår i sin helhet i programområdet. Området är mycket lågt exploaterat.

Inom planområdet norr om Ålidbacken finns idag tre byggnader: Ålidhems Hälsocentral, Ambulansstation och Östra paviljongen som innehåller skrivsalar för Universitetet och lokaler för marktjänst. Största delen av marken består av Sofiehem 3:1, område 6, som ägs av Region Västerbotten. Östra Paviljongen är en egen fastighet som har förvärvats av en privat fastighetsaktör med avsikt att bygga bostäder. Byggnaderna omges av skogsdungar, gc-vägar och impediment.

Norr om Ålidbacken och väster om bostäderna i anslutning till Tvistevägen, på del av Sofiehem 3:1, område 1, ligger Regionens hus som innehåller kontor och en idrottshall.

Den del av programområdet som ligger söder om Ålidbacken består mest av impediment och



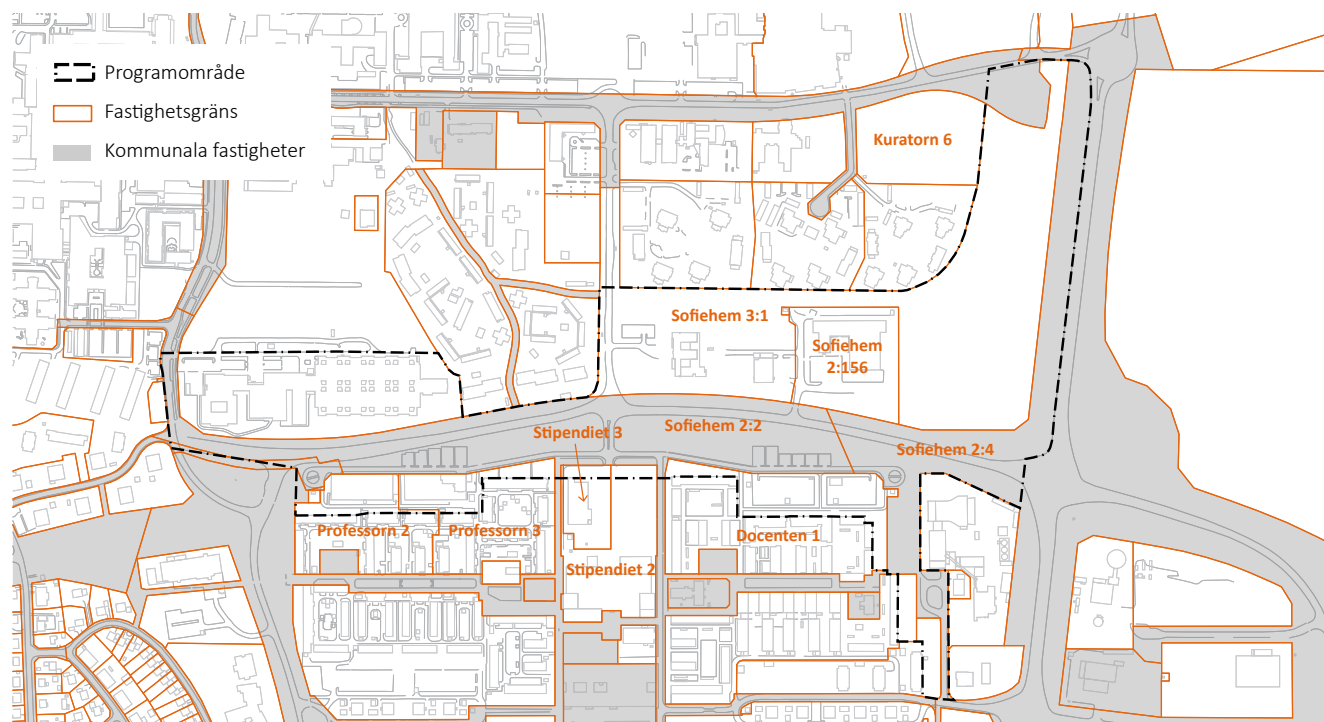
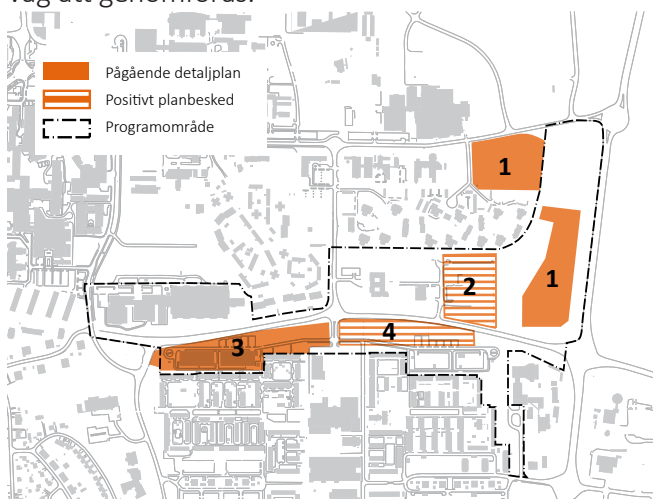
Figur 7. Befintlig situation.

parkeringsytor. I nordvästra delen, på Professorn 2 och 3, finns ett parkeringsdäck i två plan som ägs av ett fastighetsbolag.

Direkt sydöst om programområdet ligger Ålidhemsanläggningen, en förbränningsanläggning för fjärrvärme.

Pågående och kommande detaljplaner

Planprogramsområdet angränsar till den pågående detaljplanen för Kuratorn 6 m.fl. En del av planen för Kuratorn 6 m.fl. ligger inom plaprogrammet och kommer planläggas som natur för dagvattenhantering. Vidare omfattar området en pågående detaljplan för Professorn 2, där även Professorn 3 och del av Sofiehem 2:2 ingår, och ett positivt planbesked för fastigheten Sofiehem 2:156 med syfte att skapa planmässiga förutsättningar för huvudsakligen bostäder samt en alternativ användning av bostäder med vårdinslag. Det finns ett positivt planbesked för marken söder om Ålidbacken, med syfte att bygga en folkhögskola, verksamheter och bostäder (Mötesplats Ålidhem). Öster om E4 är den nya stadsdelen Tomtebo strand planerad och på väg att genomföras.



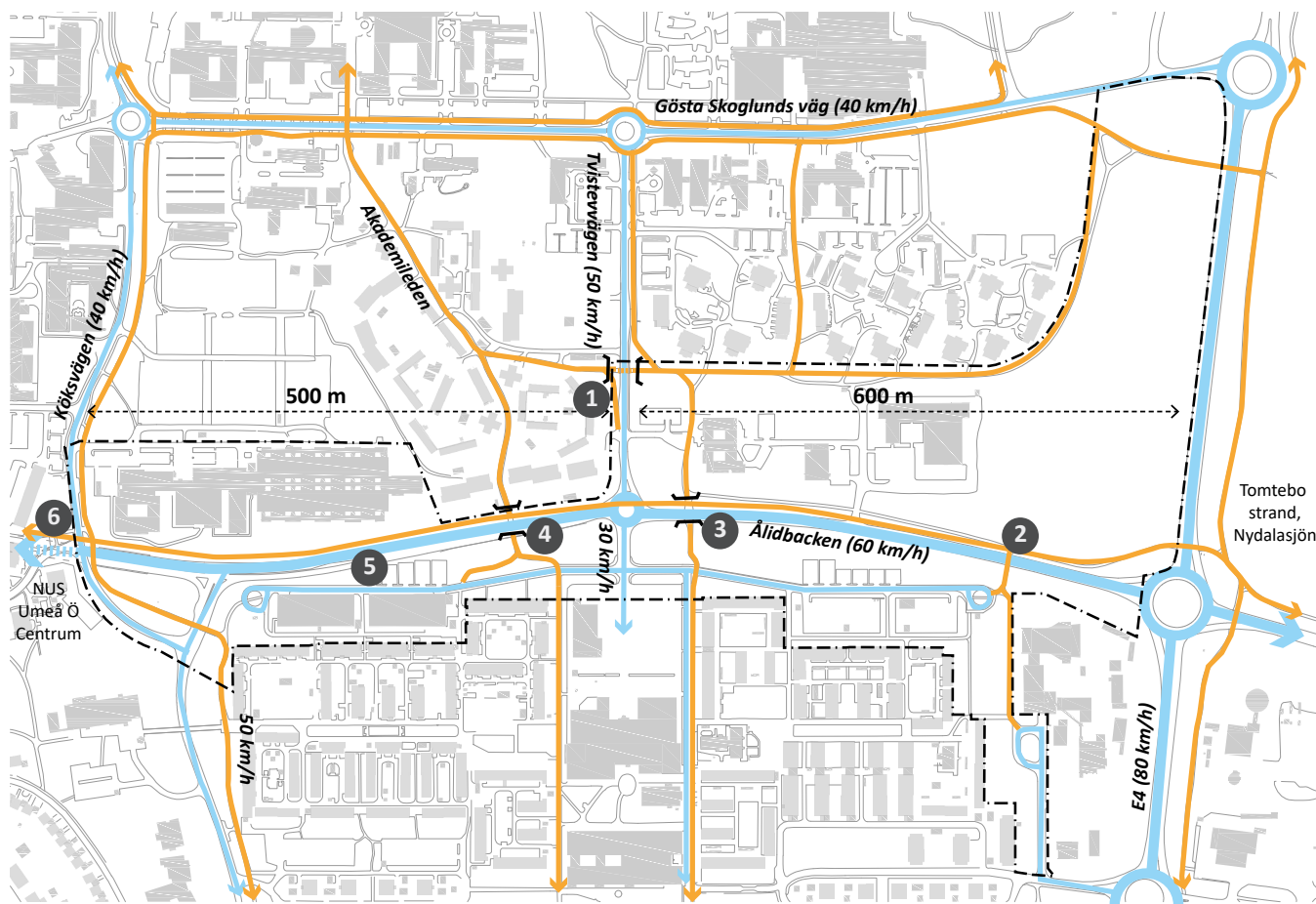
Figur 8. Fastigheter som ingår i planprogrammet.

Figur 9. Pågående detaljplaner och planbesked: 1 — Kuratorn 6 m.fl.; 2 — Sofiehem 2:156; 3 — Professorn 2 m.fl.; 4 — Sofiehem 2:2.

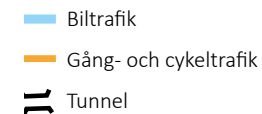
Befintlig gatustruktur

Gatunätet är idag mycket glest, med maskvidder på upp emot 600 meter. Angöring sker till de flesta byggnader med säckgator på kvartersmark.

Gång- och cykelvägnätet är också glest och osammanhängande, särskilt i öst-västlig riktning. För att korsa Ålidbacken finns endast tre passager: två gc-tunnlar (nummer 3 och 4 i figur 10) och en omarkerad gc-övergång nära E4 (nummer 2). De stora avstånden mellan passager har medfört att informella stigar har bildats på platser där det inte är tryggt att korsa vägen (nummer 5).



Figur 10. 1 — Gc-tunnel under Tvistevägen; 2 — Gång- och cykelöverfart över Ålidbacken, skyltad, i övrigt omarkerad; 3 — Gc-tunnel under östra Ålidbacken; 4 — Gc-tunnel under västra Ålidbacken; 5 — Informell fotgängarkorsning över Ålidbacken, upptrampad stig; 6 — Över Ålidtunneln.





1



2



3



4



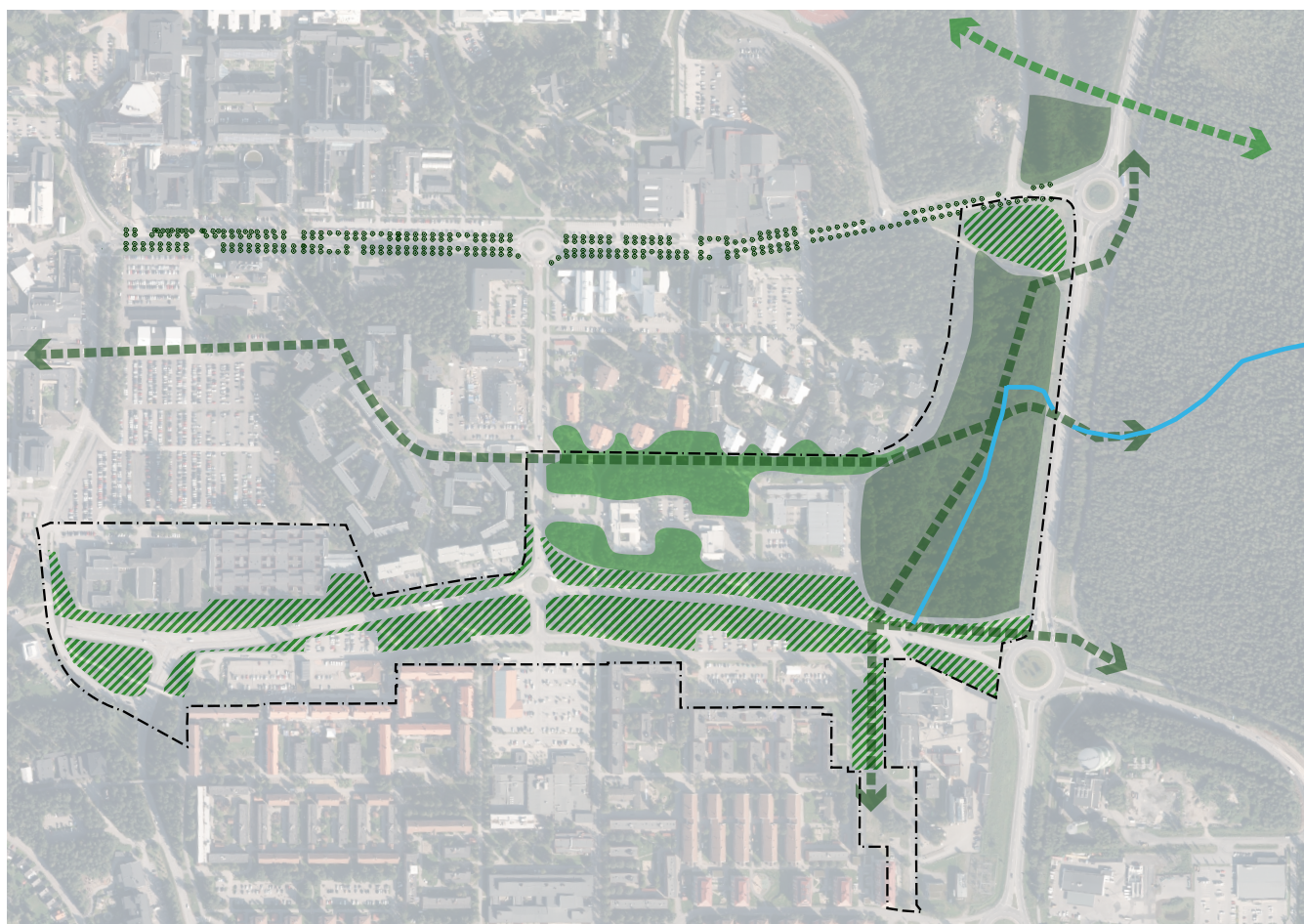
5

Figur 11. Befintliga gång- och cykelkorsningar.

Naturmiljö

Marken närmast väg E4 i planområdet östra del bestod fram till 1950-talet av jordbruksmark – marken är numera ersatt av naturligt utvecklad skog. I dagsläget är det mer eller mindre enhetlig lövskog, som dock kommer tas över av granskog på sikt om inte insatser till förmån för lövskog genomförs. Marken ägs av Regionen och är i dagsläget planerad för Allmänt ändamål.

Kolbäcken avvattnar Nydalasjön och rinner genom Tomtebo strand och därefter i trumma under E4 och genom den östra delen av planprogramsområdet, parallellt med E4. I samband med dikningen för jordbruk på 1930-talet fick Kolbäcken en ny sträckning och delen inom programområdet följer sålunda inte längre sin naturliga sträckning. Än idag ser man tydligt att denna del är ett grävt dike, med vertikala kanter på många ställen. Nedströms Ålidbacken rinner Kolbäcken i kulvert under Ålidhem och i stort sett fram till sitt utlopp i älven. Övrig mark inom planområdet består i huvudsak av bebyggelse, hårdgjorda ytor och impedimentytor.



Figur 12. Befintlig grönsstruktur.

- | | |
|--|--|
|  Blandskog (igenvuxen jordbruksmark) |  Kolbäcken |
|  Impedimentytor (vegetationsytor mellan trafik eller industri och bebyggelse) |  Träd i allé |
|  Vegetation på kvartersmark |  Grönt stråk (utpekad i Fördjupning för Umeå) |
| |  Grön koppling (utpekad i Fördjupning för Universitetsstaden) |

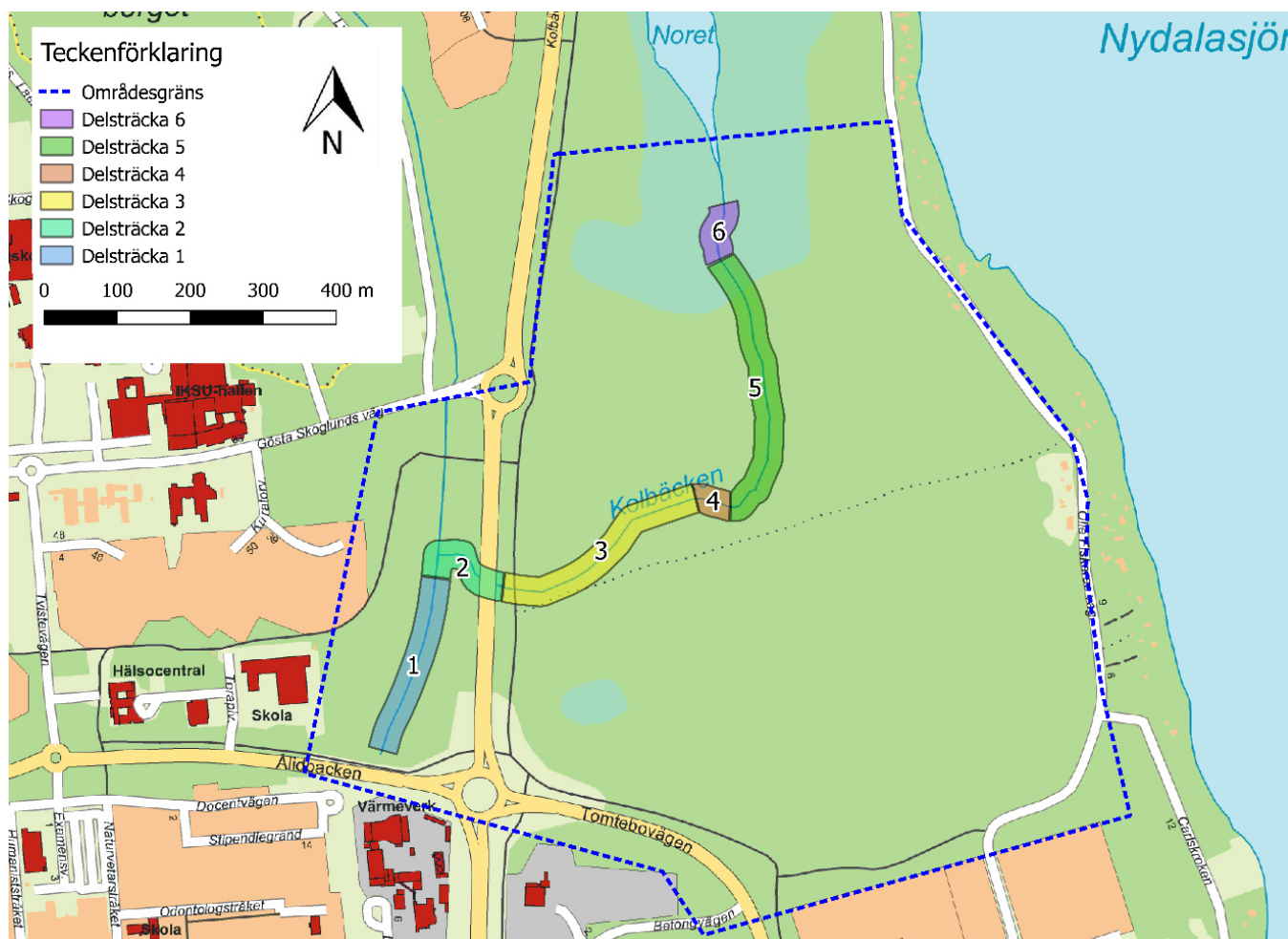
Naturvärden och djurliv

I samband med att Tomtebo strand planlades genomfördes en naturvärdesinventering³ som även innefattade det naturområde väster om E4 som ingår i planprogrammet för Sofiehem 3:1 m.fl. (figur 13)

Det inventerade området i sin helhet (alltså i huvudsak det stora området öster om E4 som inte berörs av planprogrammet) bedöms ha Visst biotopvärde och Påtagligt artvärde. Flera rödlistade arter har påträffats utanför planprogrammet, öster om E4. Stor aspticka förekommer väster om E4, inom planprogramsområdet. Tickornas exakta läge har vid platsbesök i samband med arbetet med planprogrammet mätts in med GPS.

Naturen kring Kolbäcken bedöms i naturvärdesinventeringen ha Högt naturvärde. Den del av bäcken som ingår i planprogrammet är resultatet av dikning på 1930-talet och rinner genom det som tidigare varit jordbruksmark fram till kulvertöppningen. Även denna förändrade del av bäcken bedöms ha högt Naturvärde.

Den tidigare jordbruksmarken i sänkan kring Kolbäcken är utdikad med mindre diken som rinner vinkelrätt mot Kolbäckens större dike. Dessa diken bedöms ha en dränerande funktion fortfarande – vid platsbesök oktober 2023 var marken torr, trots att den ligger låglänt mellan Östra paviljongen och E4.



Figur 13. Naturvärdesinventeringsområdet, med Kolbäckens delsträckor. Delsträckorna 1 och 2 ligger inom planprogrammet. (Pelagia Nature & Environment AB)

Inom den del av Sofiehem 3:1 som omfattas av planprogrammet har, utöver fladdermöss, följande rödlistade arter påträffats enligt Umeå kommuns naturkarta: björktrast, granticka, grönsångare, spillkråka, tidig larvklubba.

Fladdermöss

I samband med att Tomtebo strand planlades genomfördes en fladdermusinventering⁴ som även innefattade den tidigare jordbruksmark väster om E4 som ingår i planprogrammet. Två fladdermusarter påträffades vid inventeringen: nordfladdermus och vattenfladdermus. Ingen av dessa fladdermusarter är rödlistad, men samtliga fladdermusarter är skyddade inom EU:s art- och habitatdirektiv. Aktiviteten av nordfladdermus var hög i delar av det inventerade området, dock inte i den del som berörs av planprogrammet. Aktiviteten av vattenfladdermus var generellt låg. Inga kolonier påträffades vid koloniinventeringen. Det tidigare jordbruksområdet kring Kolbäcken väster om E4 bedöms vid habitatvärdering ha Högt värde.

Rekreation och friluftsliv

Befintliga grönområden inom planprogrammet är antingen impediment, längs Ålidbacken och mellan Ålidhemsanläggningen och bostäder, eller belägna på kvartersmark vid Hälsocentralen, Ambulansstationen och Östra Paviljongen. Skogsområdet direkt väster om E4 är i dagsläget tillgängligt för allmänheten, men används mycket sparsamt för rekreation.

Lekplatser finns på bostadsgårdar norr och söder om planprogramsområdet.

Fornlämningar

En arkeologisk utredning⁵ genomfördes år 2018 för detaljplanen för Tomtebo strand, och i utredningsområdet ingick då även de obebyggda delarna av planprogrammet för Sofiehem 3:1 m.fl. Inga fornlämningar påträffades inom programområdet.

De delar av planprogrammet som inte ingår i den arkeologiska utredningen är starkt påverkade av tidigare anläggning av vägar och byggnader.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

När ett planprogram eller en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Förslaget ska genomgå en undersökning enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen, där omständigheter som talar för och emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras.

Undersökningen visar på att planprogrammet kan antas innebära betydande miljöpåver, vilket innebär det att en miljökonsekvensbeskrivning kan komma att behöva tas fram för någon eller några av de efterföljande detaljplanerna.

Planprogrammet omfattar förtätning inom ett större område lokaliserat i anslutning till universitet, sjukhus, befintligt stadsdelscentrum, bostäder och E4. Miljöeffekter som bedöms som särskilt betydande är:

- Hanteringen av dagvatten, inom planprogrammet och kumulativt tillsammans med uppströms liggande områden så som Tomtebostrand
- Påverkan på Kolbäcken, avseende status och möjlighet att bibehålla uppsatt norm, översvämningsrisker och naturmiljövärden.

- Den kumulativa trafiksituationen till följd av den pågående utbyggnaden av kommunens östra delar.

- Luft och buller samt förlust av gröna element i stadsbilden och med det en förlust av ekosystemtjänster som skugga, fukt, luftrening, bullerskydd, biodiversitet, trivselfaktorer och andra hälsofördelar. Även mindre grönytor kan ha betydelse för möjligheten att upprätthålla ett klimatanpassat samhälle.

Ovan angivna miljöeffekter och miljöaspekter bedöms relevanta att beakta vid undersökningar av betydande miljöpåverkan för respektive efterkommande detaljplan. Eventuella fördjupade utredningar och miljöbedömningar genomförs som en del av det efterföljande detaljplanarbetet.

Undersökningen av betydande miljöpåverkan har tagit hänsyn till vad som anges i 5 och 10-13 §§ miljöbedömningsförordningen.

Länsstyrelsen har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planprogrammets genomförande kan innebära betydande miljöpåverkan.

Ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan har fattats 1 juli 2025 och offentliggjorts på kommunens digitala anslagstavla 1 till 23 juli 2025.

Programförslaget

Både Universitetsstaden och Ålidhem präglas av en mycket tydlig ortogonal struktur i nord-sydlig och öst-västlig riktning. Genom att fånga upp denna ordning kopplas de tre områdena ihop genom stråk och siktlinjer och upplevda barriärer minskas. Den nya bebyggelsen inom planprogramområdet omfattar cirka 30 hektar. Totalt omfattar förslaget cirka 200 000 m² bruttoarea (BTA), parkeringshus

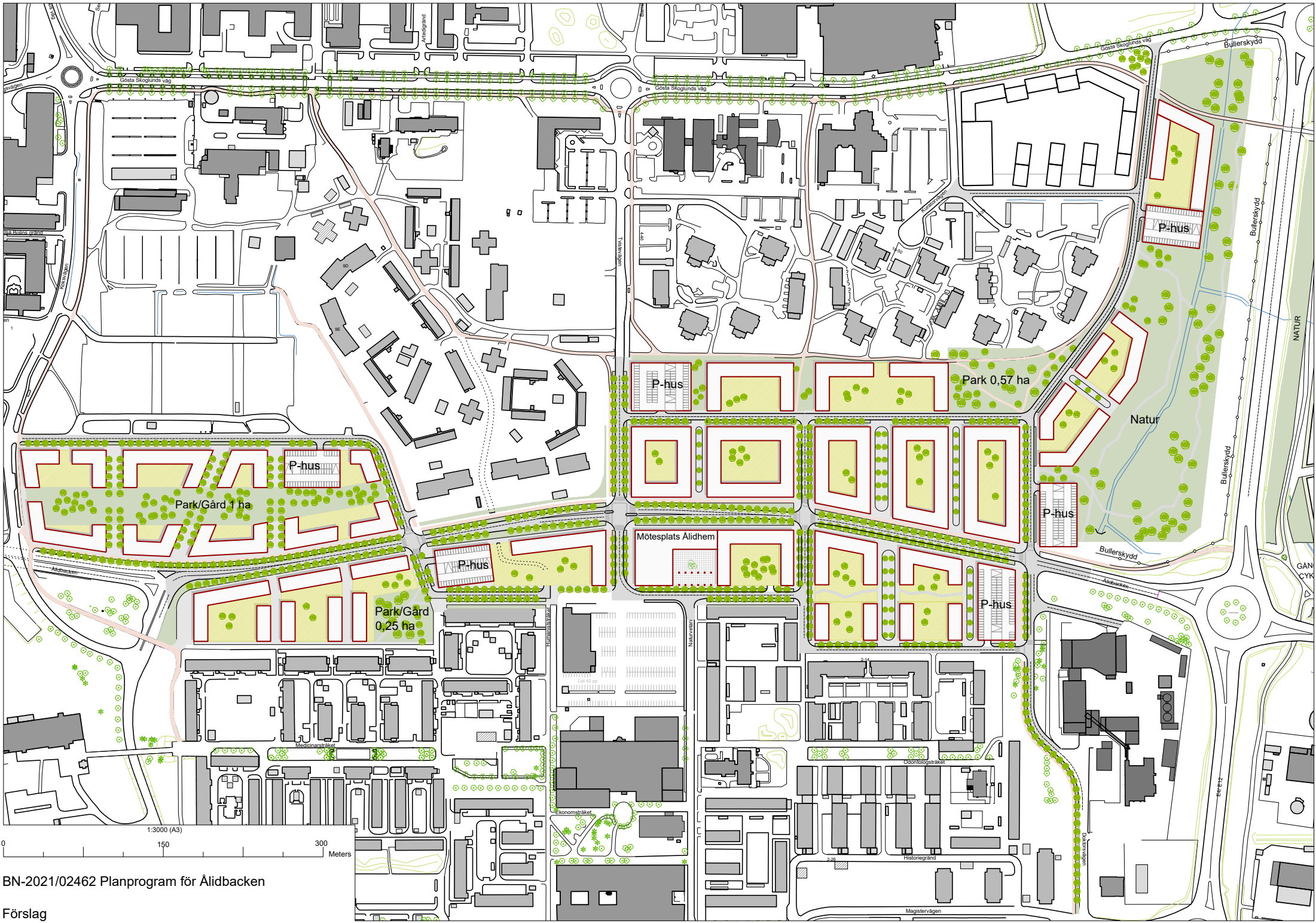
undantagna. Därutöver möjliggör dagvattenåtgärder inom programmet för exploatering av Kuratorn 6, vilket motsvarar ytterligare 30 000 m² BTA. Översiktsplanen pekar ut en stor del verksamheter för att skapa ett område med blandstadskaraktär. Det fastighetsekonomiska incitamentet för att bygga annat än bostäder i området för närvarande lågt. Beroende på hur stor del av bruttoarean som i

slutändan utvecklas som verksamheter kan uppemot 2000 lägenheter bli aktuella.

Figur 15. (nästa sida) Möjlig framtida utveckling av området.

Figur 14. Vy från söder som visar hur området kan komma att utformas.

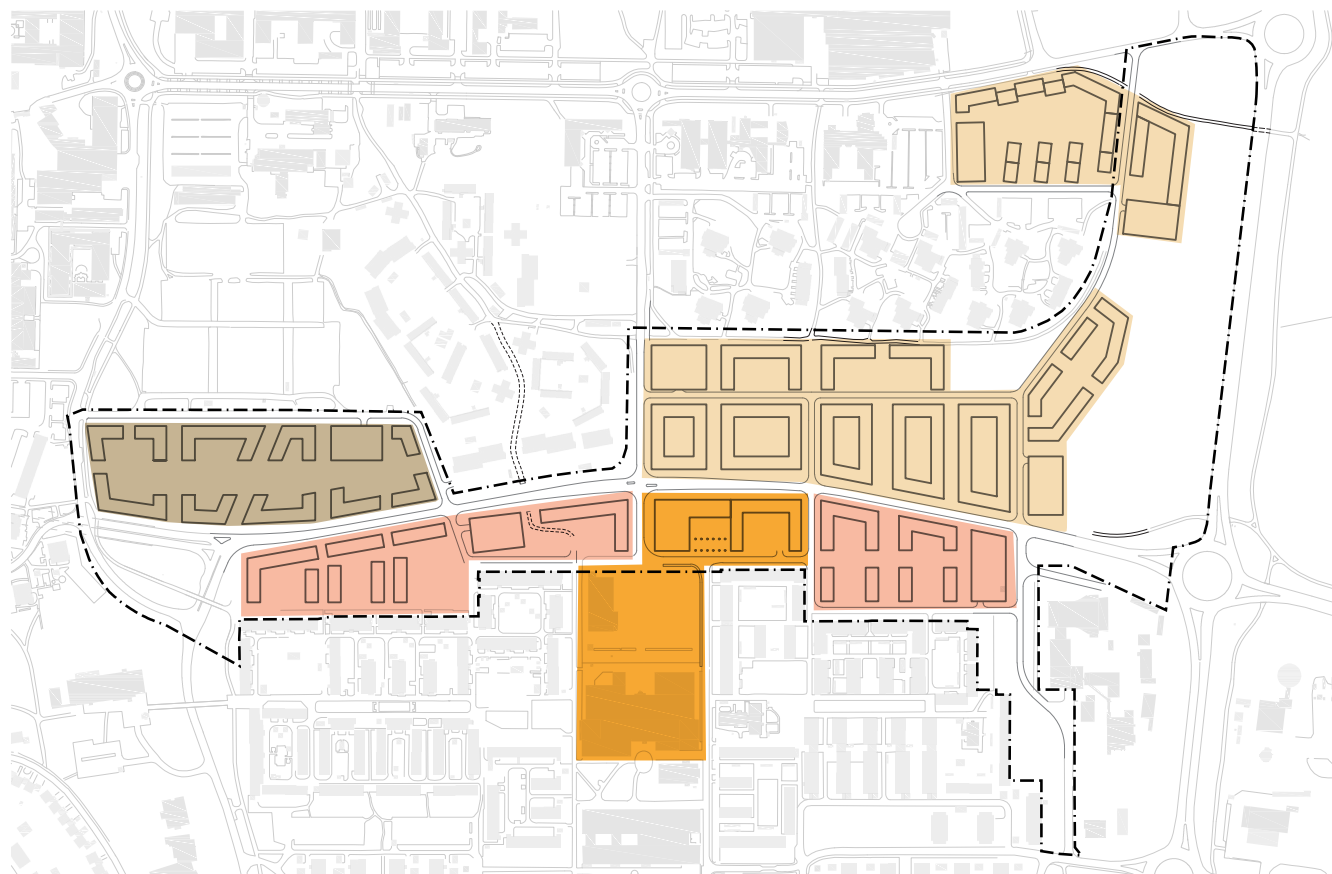




Stadsstruktur norr om Ålidbacken

Området norr om Ålidbacken föreslås i linje med översiktsplanen att planeras som kvartersstad, med tydlig uppdelning mellan allmän plats och kvartersmark. Den fördjupade översiktsplanens förslag innebär:

- *"Att gatunät införs istället för säckgator för att sprida trafiken och ge större valfrihet gällande vägval och underlätta tillgängligheten.*
- *Stadsgator istället för separerade trafiksystem. En stadsgata innebär samordnad trafik mellan trafikslagen.*
- *Gångbanor på båda sidor av gatorna.*
- *Prioritering av kollektivtrafik.*
- *Vidareutvecklad parkeringsnorm utifrån de särskilda förutsättningarna som finns inom planområdet.*
- *Hög kvalitet i utformning av de offentliga rummen med träd, belysning, möblemang och kantsten.*
- *Rumslig stadga och orienterbarhet genom t.ex. byggnader i kvartersgräns.*
- *Stadslivsgynnande verksamheter i gatuplanet,*



Figur 16. Områdets delar föreslås få olika karaktär beroende på deras funktion och förhållande till omgivningen.

Söder om Ålidbacken:

- Fortsättning på Ålidhems struktur
- Centrumbebyggelse

Norr om Ålidbacken:

- Kvartersstad
- Halvöppna kvarter mot gemensam parkstråk/gård

särskilt längs huvudstråken.

- *Lokalisering av publikdragande aktivitetslokaler med entréer längs huvudstråken.*
- *Platser för att skapa tydliga orienteringspunkter i stadsmönstret.*

Vidare anger den fördjupande översiktsplanen att:

”Det offentliga rummet, d.v.s. gator, parker, entré- och stadsdelsplatser, bör gestaltas med en tydlig ambition om att uppnå stadsmässighet och hög kvalitet. Gator bör tillsammans med kringliggande bebyggelse och andra anlagda ytor, formas med en tydlig struktur som anger gränsen mellan det privata och offentliga rummet. I den täta kvartersstadsstrukturen tilldelas all mark en funktion och ett mervärde.”

Översiktsplanen pekar ut området för blandstad. När Tomtebo strand har byggts ut kommer programområdet ha en relativt central placering i staden, invid Universitetsstaden. Därför bör kommande detaljplaner skapa planmässiga förutsättningar inte bara för bostäder, utan också för centrumverksamhet, kontor, etc. Det gäller även förutsättningarna för att bottenvåningar ska kunna fungera både för bostäder och verksamheter

avseende rumshöjd, golvnivå i förhållande till gatan, osv. Man kan också tänka sig att verksamheter fokuseras till bottenplan i vissa hörn eller på vissa gator. Vissa platser bedöms som särskilt lämpade för centrumverksamhet (figur 41), men om och hur detta regleras avgörs i varje enskild detaljplan.

Allt eftersom området bebyggs kan intresset för andra investeringar än bostadsbyggande öka, och detaljplanerna måste ta hänsyn till detta för att inte omintetgöra översiktsplanens vision om blandstad.

Stadsstruktur söder om Ålidbacken

Ålidhem bär vittnesbörd om de planeringsideal som rådde då området planlades på 60-talet, med dess för- och nackdelar. Idéerna är konsekvent genomförda och Ålidhem är på många sätt ett uppskattat område. Miljön i nordligaste delen domineras av underanvända parkeringsytor. Planprogrammets förslag innebär att Ålidhems morfologi, med lamellhus och generösa grönytor på kvartersmark, tillåts fortsätta hela vägen upp till Ålidbacken för att avsluta området och ge det en tydlig gräns. Ålidbacken går från att vara transportsträcka förbi området till att fungera som ett huvudstråk genom bebyggd stadsmiljö.

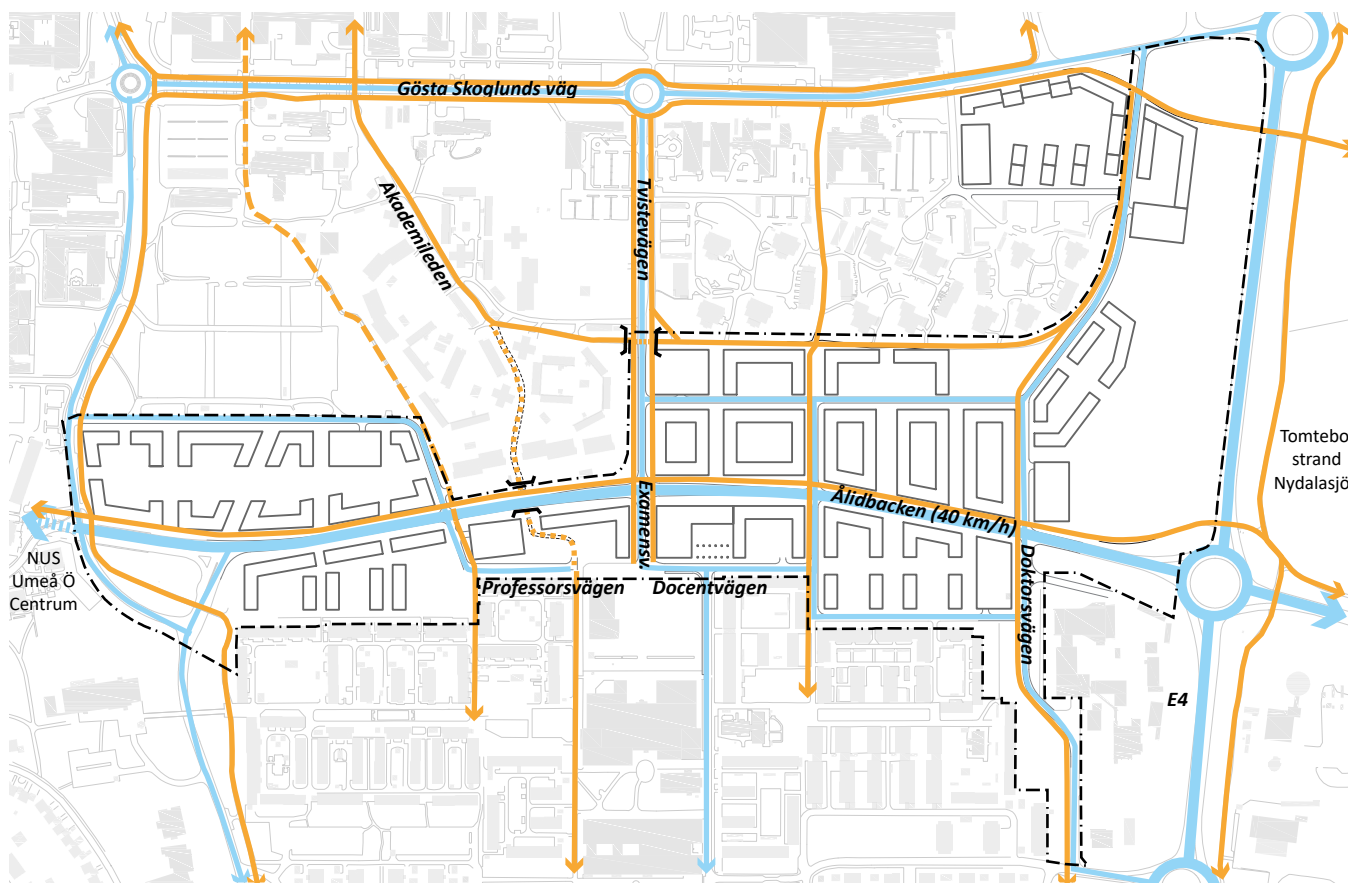
Ålidhems hälsocentral och ambulansstationen

Marken mellan Tvistevägen och Östra paviljongen (se figur 7) är lågt utnyttjad och upptas av två byggnader, Ålidhems hälsocentral och ambulansstationen, med tillhörande parkeringar. Exploatering av marken för att bygga kvartersstad kan ske i etapper, då dessa byggnader kan stå kvar initialt. På sikt bör de dock flyttas. Detta har diskuterats, men inte konkretiserats än. En attraktiv lösning skulle vara att flytta Hälsocentralen till den yta som nu är parkering norr om Ålidhems centrum, för att samla olika typer av service och skapa en starkare nod. En annan tänkbar lösning är att Hälsocentralen ligger kvar på samma plats och då lokaliseras till bottenvåning i tillkommande bostadshus. I så fall ska kommande detaljplan skapa förutsättningar för detta.

Föreslagen gatustruktur

Befintliga gator kompletteras i förslaget med tillkommande gator och tillsammans bildar de ett finmaskigare rutnät än det som finns idag. Flera kopplingar tillkommer för att skapa ett område som är maximalt integrerat både internt, i sitt inre gatunät, och externt mot viktiga kopplingar och målpunkter.

Professorsvägen/Docentvägen har idag en bågformad sträckning på norra sidan av Ålidhems Centrum. Denna föreslås rätas ut, vilket skapar bättre förutsättningar för att exploatera marken närmast Ålidbacken eftersom kvarteret då blir lite större och bredare.



Figur 17. Föreslagen gatu- och trafikstruktur.

- Biltrafik
- Tunnel
- Gång- och cykeltrafik
- Gång- och cykeltrafik - potential utanför programområdet
- Gång- och cykeltrafik - tas eventuellt bort

Gatutyper

Ålidbacken

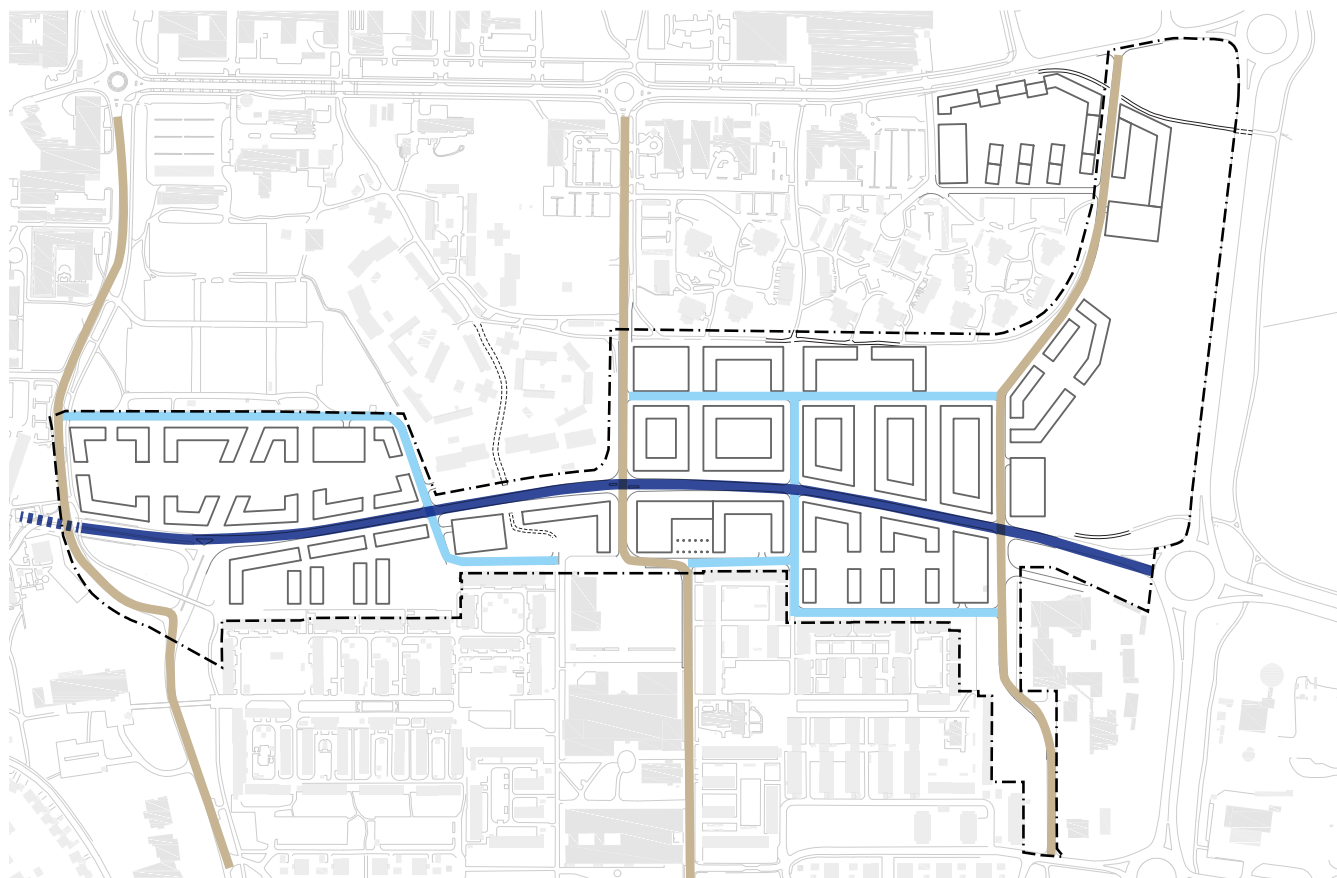
Ålidbacken kommer att fungera som det nya områdets huvudgata och har även en viktig funktion på stadsnivå genom att den även fortsättningsvis förbinder E4:an med Blå Vägen.

Uppsamlingsgator

Tre uppsamlingsgator förbinder området med omkringliggande stadsdelar i nord-sydlig riktning: Köksvägen/Studentvägen, Tvistevägen/Examensvägen/Naturvetarstråket, samt Doktorsvägen som föreslås förlängas norrut till Gösta Skoglunds väg.

Lokalgator

Lokalgator är inte tänkta för genomfartstrafik utan används främst för att ge tillgång till bostäder, verksamheter och andra lokala målpunkter.

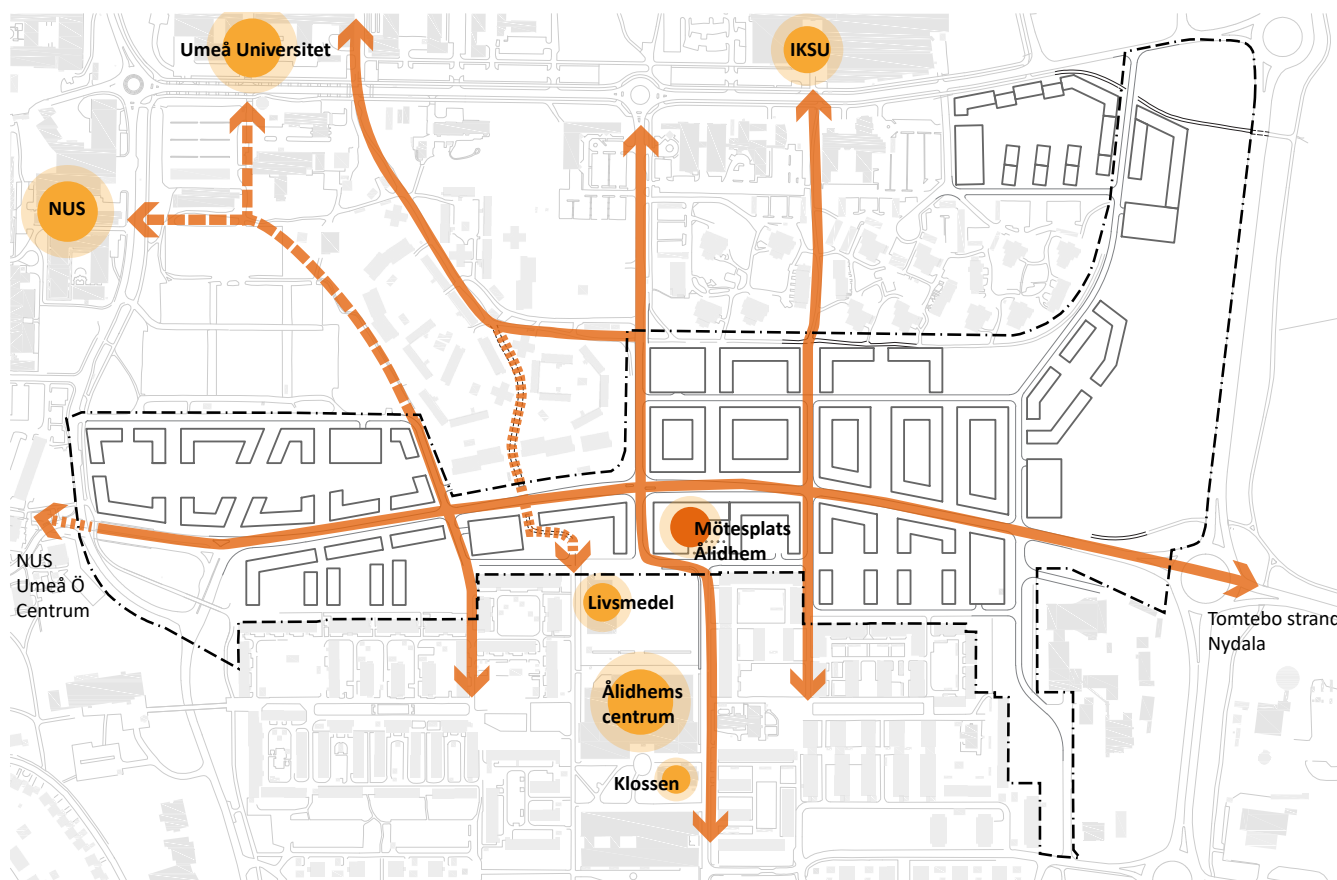


Figur 18. Föreslagen gatuhierarki

- Stadsgata (Ålidbacken)
- Lokalgator
- Uppsamlingsgator

Målpunkter och stråk

Flera viktiga målpunkter finns i planprogrammets närhet: Universitet, sjukhus och idrottsanläggning i norr och i söder handel och annan service. Genom att Ålidbackens barriäreffekt minskas och att nya gator tillkommer förbinds dessa målpunkter med tydliga och lättorienterade stråk.



Figur 19. Viktiga målpunkter

- | | | | |
|---|-------------------------|---|---|
| ● | Befintliga målpunkter | ↔ | Stråk |
| ● | Tillkommande målpunkter | ↔ | Stråk- potential utanför programområdet |
| | | ⋯ | Delsträcka som eventuellt tas bort |

Trafik

Kommunen har låtit ta fram en trafikutredning⁶ för planprogrammet och kompletterande analyser, där den framtida trafiken det föreslagna gatunätet simulerats. Utredningen är gjord med Trafikverkets prognos för 2040. Trafiken i modellområdet förväntas öka med 34,4% från 2023 till 2040, varav planprogrammet endast svara för 2,3 procentenheter — övrig förväntad ökning kan härledas till framtida exploateringar öster om E4, utanför planprogrammet.

Den genomförda trafiksimuleringen visar att framkomligheten på Ålidbacken blir god. Köbildning uppstår ibland under eftermiddagsrusningen, men de löser upp sig relativt snabbt. Två föreslagna sektionerna för Ålidbacken har simulerats. Ålidbackens utformning gällande antal körfält bedöms inte ha någon nämnvärd påverkan på kollektivtrafiken och dess resenärer.

Utredningen visar också att planprogrammets strukturskiss ger förutsättningar för en påtaglig förbättring av möjligheten att gå och cykla inom

planområdet. Förbindelserna tvärs Ålidbacken blir fler och ges en bra spridning så barriäreffekten minskar, och även i övriga programområdet utvecklas gång- och cykelnätet.

Vissa mindre justeringar har gjorts i planprogramskissen efter att trafikutredningen gjordes; dessa bedöms inte åverka slutsatserna från simuleringen.

Tomteborondellen

Utredningen visar att större utmaningar förväntas uppstå på E4 och särskilt i anslutning till Tomteborondellen, där köerna växer och framkomligheten sjunker. Den planerade utvecklingen i programområdet står dock för en liten del av denna trafik, utan istället är det den kraftiga exploateringen i öster tillsammans med en allmän trafikökning längs E4 (enligt Trafikverkets basprognos) som är huvudorsaken.

I samband med planläggningen av Tomtebostrand utreddes möjligheterna att bygga om Tomteborondellen för att öka dess kapacitet. Planprogrammets område har avgränsats så att den

mark som kan komma att behöva tas i anspråk för detta inte är med i programmet och därmed inte påverkas. Det är värt att påpeka att Kolbäckens kulvert måste beaktas vid en eventuell ombyggnad.

Simuleringen visar att de tillkommande gatorna har en avlastande effekt på E4. Det är både Docentvägens nya koppling till Ålidbacken vid Ålidhemsanläggningen och särskilt den nya kopplingen i nord-sydlig riktning från Gösta Skoglunds väg till Doktorsvägen som har denna potential. Om gatorna byggs som föreslagit finns möjlighet att med genomfartsförbud eller andra åtgärder styra i vilken utsträckning man vill avlasta E4, eller om man föredrar att betrakta dem som fredade lokalgator.

Vid eventuell fortsatt planering av trafikoppling Doktorsvägen - Ålidbacken skall den ökade trafikens påverkan på Doktorsvägens gruppboende särskilt beaktas.

Omvandling av Ålidbacken till stadsgata

En av huvudmålsättningarna för planprogrammet är att omvandla Ålidbacken, som i dagsläget är en ren trafikled, till en stadsgata. Det finns flera anledningar till detta:

- Ålidbacken utgör en barriär som effektivt skär av Ålidhem från Universitetsstaden. Hastighetsbegränsningen är 60 km/h och gång- och cykeltrafik tvingas passera under vägen i gctunnlar, eller ta sig över vägen på olika mer eller mindre improviserade sätt. I programet föreslås sänkt hastighet för biltrafik samt fler och bättre gång- och cykelkoppling som förbinder Ålidhem med resten av staden norrut.
- Ålidbacken skall i framtiden vara ett gaturum som inte bara är till för bilkörning, utan även cyklister och fotgängare skall kunna röra sig längs gatan. Detta kan också skapa förutsättningar för verksamheter i bottenplan i vissa lägen
- Genom ombyggnad från väg till gata kan mer mark frigöras för exploatering. Marken närmast Ålidbacken är idag bullrig och ogästvänlig, och inte lämplig för bostäder. När trafiktempot sänks och gaturummet gestaltas som en gata skapas



Figur 20. Ålidbacken sedd österifrån. Möjlig framtida utformning som stadsgata.

Figur 21. Ålidbacken sedd österifrån. Befintlig situation.



förutsättningar för att bygga bostäder och verksamheter där det tidigare bara fanns diken och impedimentytor. I dagsläget är avståndet från fasad till fasad över Ålidbacken 110 - 170 meter — detta föreslås tas ned till cirka 30 meter.

- Ålibacken består idag endast av två körsfält. När dessa kompletteras med planteringar, cykelbana, trottoarer och eventuellt fler körfält så blir gatan visserligen bredare, men det som är avgörande för stadsmässighet och exploateringsmöjligheter är att det totala vägområdet, med impedimentytor, blir smalare än i dagsläget. Ombyggnad till stadsgata, med medföljande sänkning av hastighet, är en förutsättning för att kunna utöka de angränsande fastigheterna och därmed exploateringen.
- Närheten till flygplatsen innebär begränsningar för den tillkommande bebyggelsens höjd. För att uppnå en täthet som tillför tillräckligt med bostäder för att den tillkommande bebyggelsen ska kunna utvecklas till en levande och ekonomiskt genomförbar stadsdel krävs därför att den relativt låga bebyggelsen tillåts sprida ut sig och detta måste ske utan att göra avkall på kvalitén på offentliga rum och bostadsgårdar,



Figur 22. Möjlig framtida utformning av korsningen Ålidbacken/Tvistevägen/Examensvägen.

vilket förutsätter att marken utnyttjas på ett optimalt sätt. Att smalna av Ålidbackens vägområde är en del i att åstadkomma detta. Ombyggnaden av gatan innebär investeringar men är samtidigt en förutsättning för att tillskapa ekonomiska värden.

- Säkra framkomlighet för privat- och kollektivtrafik. Umeå kommun undersöker för närvarande

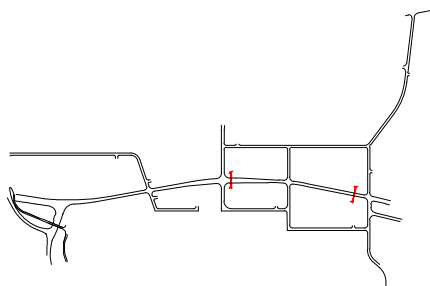
förutsättningarna för ett kollektivtrafikstråk med hög kapacitet mellan centrala Umeå och Universitetsstaden och vidare mot de östra stadsdelarna (BRT-buss eller på lång sikt spårväg). Sträckningen är under utredning och ännu inte bestämd. Ålidbacken är ett av de alternativ som utvärderas. Om utredningen förespråkar Ålidbacken för kapacitetsstark kollektivtrafik måste utrymme säkras i kommande detaljplaner.

Ålidbackens gatusektion

För Ålidbacken föreslås två alternativa sektioner – med ett eller två körfält i varje riktning. Målsättningen är att efter samråd avgöra vilken som är mest lämplig. Sektionens exakta bredd kommer fastslås vi projektering, men kommer ligga runt 30 meter.

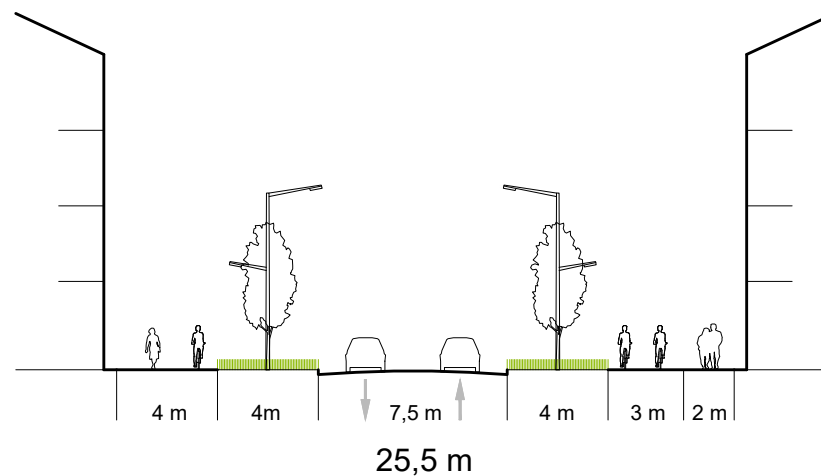
Gällande framkomlighet blåljusverksamhet: i trafikutredning bedöms det inte finnas några stora skillnader i framkomlighet för utryckningsfordon när scenario 3a (1+1) jämförs med 3b (2+2). Fördelarna med bredare gata i scenario 3b motverkas av nackdelar med fler signalreglerade korsningar. Denna nackdel kan dock reduceras om trafiksignaler och utryckningsfordon utrustas med system för signalprioritering.

Dagvattenhantering i grönremsor bör övervägas.

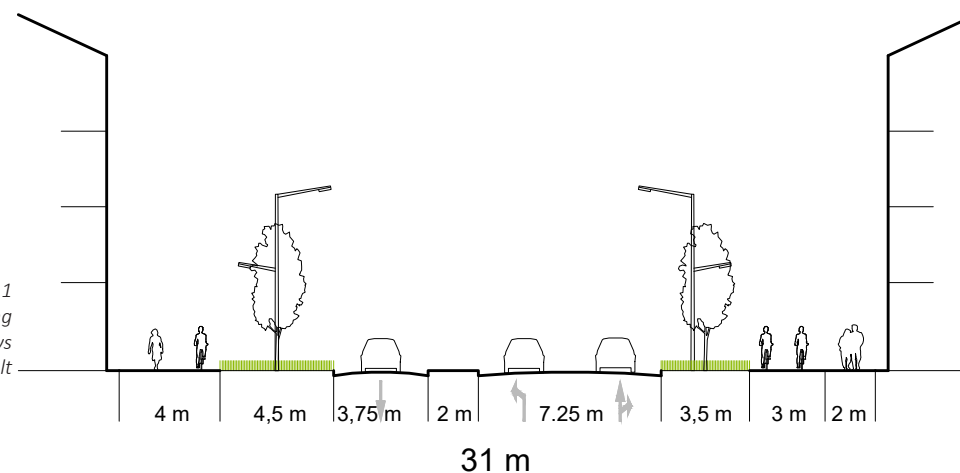


Ålidbacken

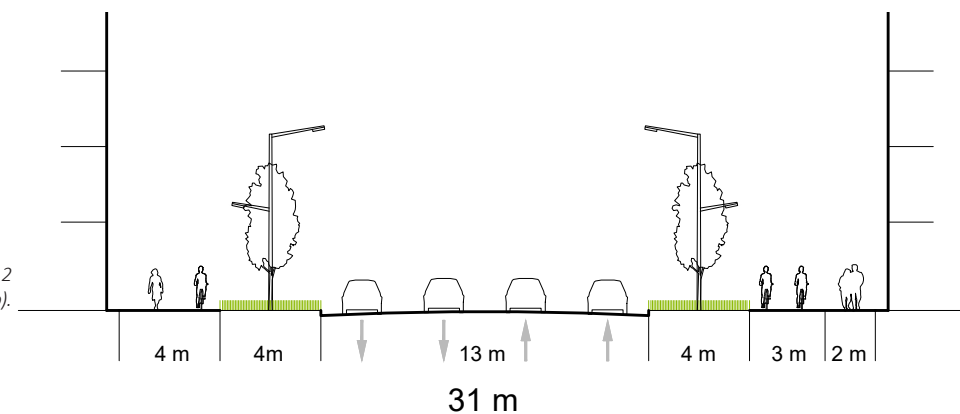
Figur 23. Alternativ med 1 körfält i varje färdriktning (3a).



Figur 24. Alternativ med 1 körfält i varje färdriktning (3a). I vissa korsningar krävs vänstersvängskörfält



Figur 25. Alternativ med 2 körfält i varje färdriktning (3b).



Alternativ med 1 körfält i varje färdriktning

Benämnt Scenario 3a i trafikutredningen.

1 körfält i varje riktning, signalreglering i två korsningar.

Fördelar:

- Mindre barriäreffekt
- Bättre framkomlighet för fotgängare och cyklister vid korsningspunkter. Mindre kö på E4 vid Tomteborondellen.
- Smalare gata, vilket innebär lägre exploateringskostnad och mer exploaterbar mark. Särskilt fastigheterna Professorn 2 och Professorn 3 kan utökas norrut avsevärt om gaturummet blir smalare än i dagsläget.

Nackdelar:

- Viss köbildning på Ålidbacken.
- Ingen möjlighet ordna kollektivtrafikkörfält på Ålidbacken i framtiden.
- Stora investeringar har lagts på att bygga Ålidtunneln, som är fyrfilig.

Alternativ med 2 körfält i varje färdriktning

Benämnt Scenario 3b i trafikutredningen.

2 körfält i varje riktning, signalreglering i fyra korsningar.

Fördelar:

- Utrymme för att i framtiden skapa ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk bibehålls. Umeå kommun planerar för ett kollektivtrafikstråk med hög kapacitet mellan centrala Umeå, och en fortsättning mot Tomtebo strand utreds också. En av de sträckningar som man tittat på i ett tidigt stadium inbegriper Ålidbacken.
- Mindre köbildning längs Ålidbacken.

Nackdelar:

- Större asfaltytor kan upplevas som ödsliga.
- Bilen får bättre framkomlighet på bekostnad av fotgängare och cyklisters framkomlighet.
- Om en gc-tunnel behålls kommer den på grund av breddning av Ålidbacken bli lång, vilket ökar risken för att den upplevs som otrygg.
- Mer kö på E4 vid Tomteborondellen.

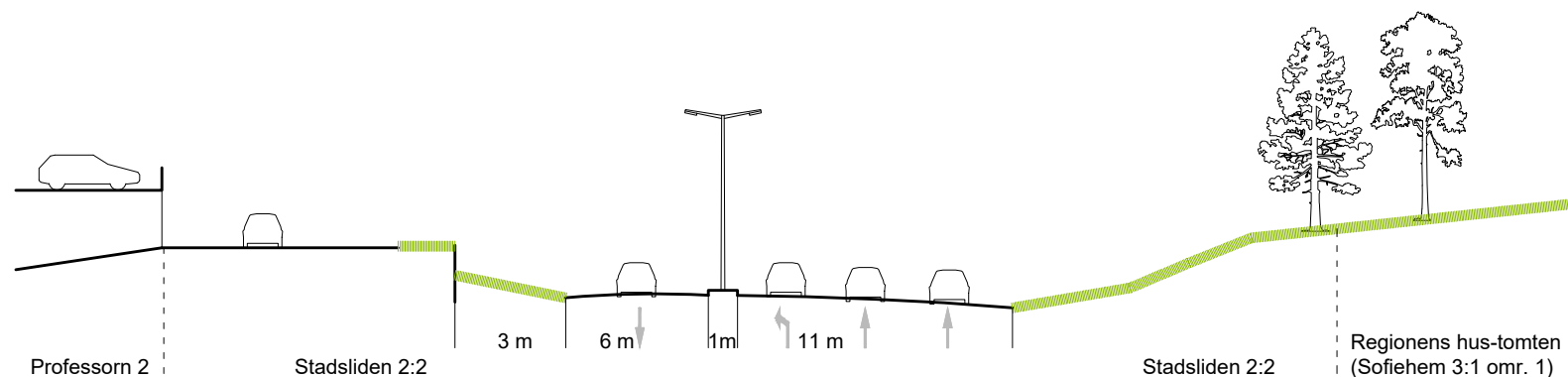
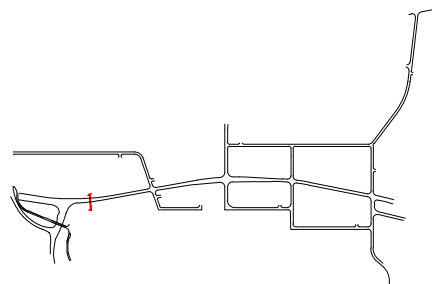
Ställningstagande kring antal körfält på Ålidbacken

Målsättningen är efter samrådet avgöra vilken av de två alternativa sektionerna som skal ligga till grund för det fortsatta arbetet med planprogrammet. Vid beslutet måste hänsyn tas till eventuella planer för kapacitetsstark kollektivtrafik på Ålidbacken samt om gc-tunneln under västra delen av Ålidbacken ska finnas kvar i framtiden eller ej.

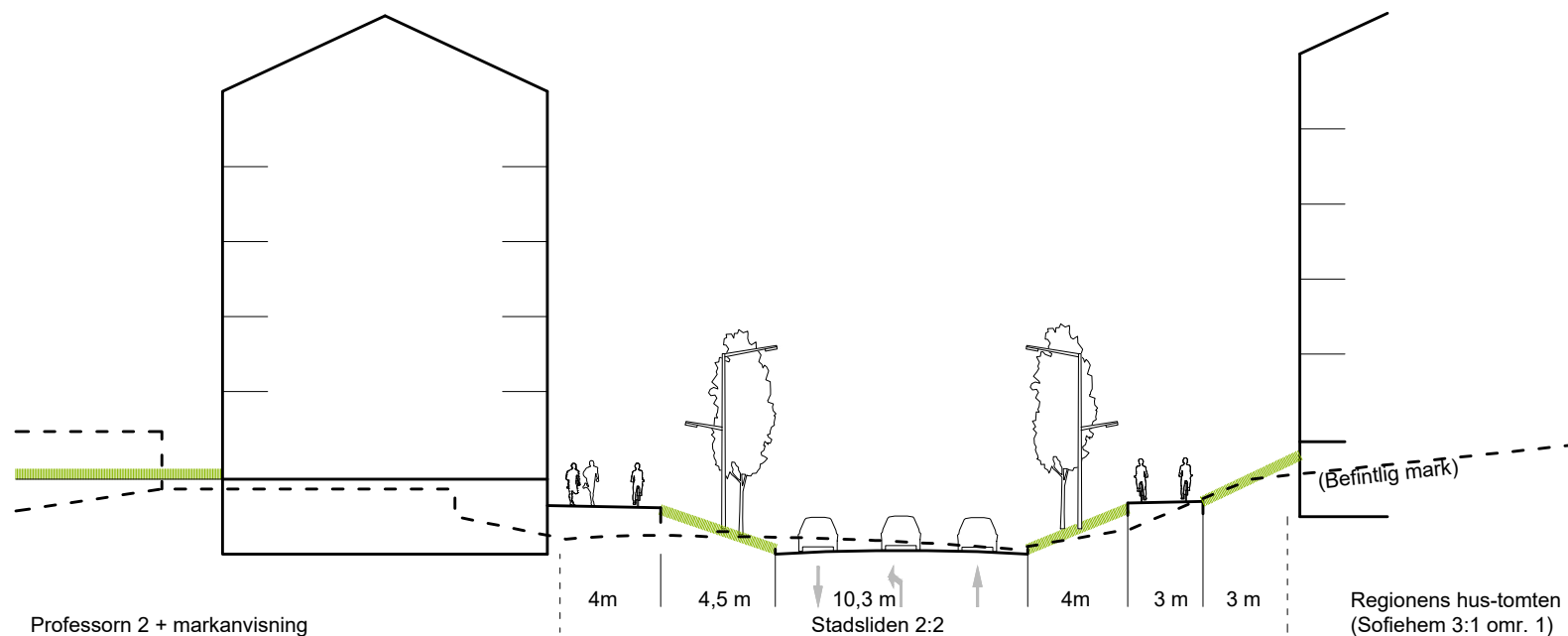
Ålidtunneln

Ålidbackens sluttande del ner mot Ålidtunnelns mynning måste utformas med omsorg, särskilt byggnadernas förhållande till gatan. En möjlig framtida lösning visas i figur 27.

Även om gatan tillförs fler funktioner, som plantering, trottoar och cykelbana, så minskas vägområdets totala bredd genom att ombyggnaden reducerar buller och därmed möjliggör exploatering av nuvarande impedimentytor.



Figur 26. Ålidbackens sektion stax öster om Studentvägen — befintlig situation.



Figur 27. Ålidbackens sektion stax öster om Studentvägen — möjlig framtida situation.

Lokalgatornas sektion

Lokalgatornas sektion kan variera något, beroende på gatans funktion i cykelvägnätet samt om förekomsten av befintliga ledningar tillåter plantering av gatuträd eller ej.

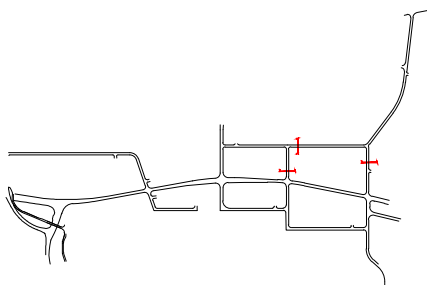
Dagvattenhantering i grönremsor bör övervägas. Längs Docentvägen och Stipendiegränd kan rörmagasin för omhändertagande av dagvatten komma att behövas.

Uppsamlingsgatornas sektion

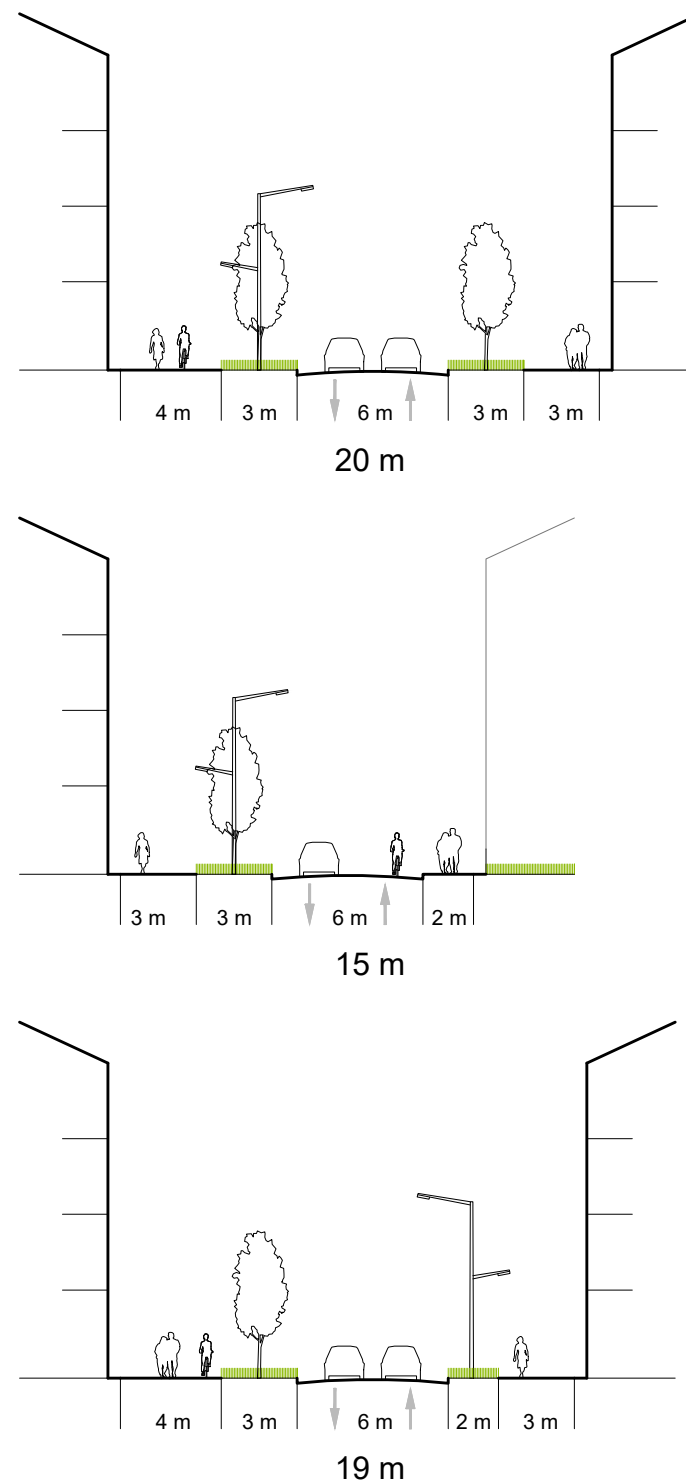
Köksvägen och Studentvägen är befintliga gator och deras gatussektionen påverkas inte av planprogrammet.

Twistevägen är i dagläget endast bitvis försedd med trottoar och cykelbana. I skissen föreslås dessa kompletteras hela vägen ner till Professorsvägen/Docentvägen, se figur 17.

Dagvattenhantering i grönremsor bör övervägas.



Ålidbacken



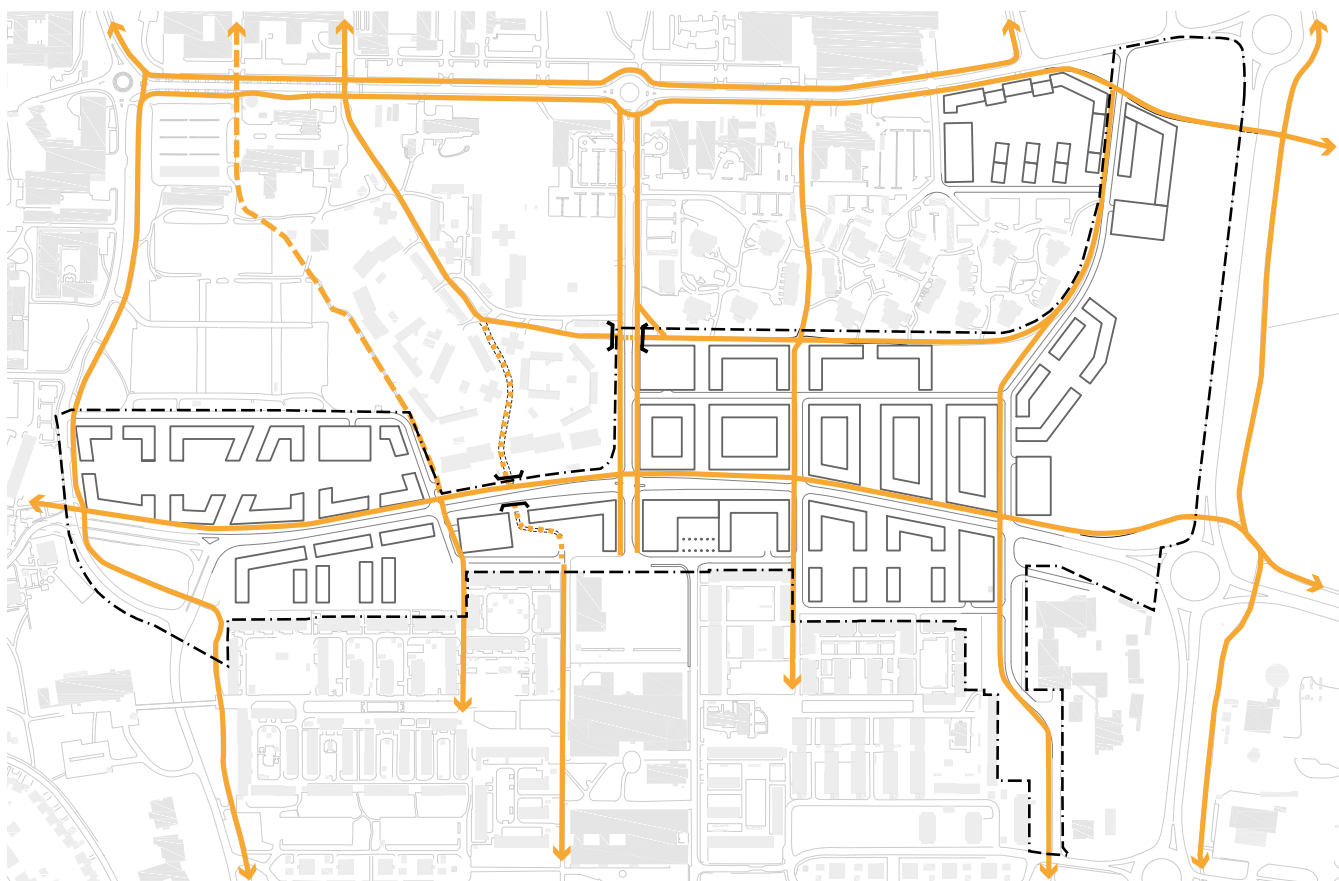
Figur 28. Exempel på sektioner för lokalgator

Gång- och cykeltrafik

Planprogrammet föreslår flera nya gång- och cykelkopplingar, särskilt för att korsa Ålidbacken och i öst-västlig riktning. De nord-sydliga kopplingarna är i befintlig situation ganska utvecklade, med undantag för Ålidbackens barriäreffekt.

Trafikutredningen bedömer att planprogrammets strukturskiss ger förutsättningar för en påtaglig förbättring av möjligheten att gå och cykla inom planområdet. Förbindelserna tvärs Ålidbacken blir fler och ges en bra spridning så barriäreffekten minskar, även i övriga programområdet utvecklas gång- och cykelnätet.

Om cykelkopplingarna ska utformas med helt separerad gång och cykel, eller som gemensam gcbana, avgörs i senare skede.



Figur 29. Förslag på framtida utformning av cykelbanenätet (befintliga och tillkommande cykelbanor).

- Gång- och cykeltrafik
- - - Gång- och cykeltrafik - potential utanför programområdet
- ... Gång- och cykeltrafik - tas eventuellt bort

Gång- och cykeltunnlar

Ålidbackens utformning är resultatet av de planeringsideal som rådde fram till 80-talet, med fordonstrafiken separerad från oskyddade trafikanter för att medge hög framkomlighet och ökad trafiksäkerhet. Vid ombyggnad av Ålidbacken står vi inför valet om viadukter ska vara en del i framtida struktur. Planerad omvandling ska ske med blandstad med kvartersstruktur som målsättning och för Ålidbacken föreslås att skyltad hastighet sänks från 60 till 40 km/h med minskade bullernivåer som följd, att olika trafikslag delar samma gaturum och att platsen gestaltas med hög grad av stadsmässighet, det vill säga att den blir omsorgsfullt omhändertagen och gestaltad, med effektivt markutnyttjande och en lite större skala.

Befintliga viadukter hämmar förutsättningar för levande stadsrum och är därmed inte är förenliga med gällande översiktsplan. Gc-vägarna ska i första hand lyftas upp i gatunivå med plankorsningar. Detta frigör mer exploaterbar mark.

Inom programområdet finns tre gc-tunnlar: en under Tvistevägen en under östra Ålidbacken, som sammanbinder Docentvägen med hälsocentralen, och en under västra Ålidbacken, som sammanbinder Professorsvägen med Tvistevägen-bostäderna. De påverkas i varierande grad av planprogrammet.

GC-tunneln under västra Ålidbacken (Akademileden)

Nummer 4 i figur 10 och 11.

Fördelar:

- Säker för oskyddade trafikanter.
- God framkomlighet för fotgängare och cyklister
- Akademileden är del av huvudnätet och dagligen (vardagar) passerar ca 2300 cyklister. Dess nuvarande dragnig, i gc-tunnel under Ålidbacken är den genaste vägen mellan Ålidhem och universitetet. Att leda cykelvägen till andra korsningar gör transportvägen både längre och sämre (med flera 90 graders svängar).

Nackdelar:

- Leder bort flöden av fotgängare och cyklister från framtida verksamheter i bottenvåningar, vilket motverkar blandstadsmålet.
- Tunneln upplevs som en otrygg miljö nattetid.
- Tunneln måste förlängas påtagligt om

Ålibacken ska breddas med trottoarer och cykelbanor, vilket kommer kan göra att den upplevas mera otrygg. Möjligheten att förlänga tunneln måste utredas om man väljer att ha kvar den.

- Skapar högre kapacitet för biltransporter vilket inte är förenligt med 65 %-målet.
- Svår att snöröja.
- Tar mycket mark söder om Ålidbacken.
- Osäkert om det går att bibehålla lutningarna vid en framtida mer effektiv markanvändning.
- Vägen ligger upphöjd i förhållande till omgivningen för att gc-tunnlarna ska kunna passera under. Om gc-tunneln behålls måste det höga läget behållas, vilket kan skapa kostnader för omkringliggande projekt.
- Dåliga erfarenheter från andra kommuner, där anpassning av en befintlig gc-tunnel i ett liknande sammanhang blev extremt dyra.
- Marköversvämning sker i dagsläget i och omkring tunneln.

Gc-tunneln under östra Ålidbacken

Nummer 3 i figur 10 och 11.

Gc-tunneln under östra Ålidbacken tas bort och gång och cykeltrafik leds istället till nya övergångsställen/cykelöverfarter: en ny gen koppling Ålidhem – Iksu och på samt ombyggd korsning Ålidbacken – Tvistevägen/Examensvägen. Detta förbättrar avsevärt förutsättningarna för att exploatera kring den del av Ålidbacken, både på norra och södra sidan.

GC-tunneln under Tvistevägen

Nummer 1 i figur 10 och 11.

Gc-vägen som löper i öst-västlig riktning under Tvistevägen behålls i befintligt skick. Även tunneln föreslås ligga kvar i detta skede eftersom den ligger i ett hörn av programområdet. Bron över tunneln kan dock behöva breddas för att möjliggöra cykelbana på ena eller både sidor av Tvistevägen, alternativt att gatan smalnas av till ett körfält över bron, med väjningsplikt från ena riktningen, för att lämna plats för cyklar.

Ställningstagande kring gc-tunnlarna under Ålidbacken.

Målsättningen är att efter samrådet avgöra om gc-tunneln ska vara kvar i framtiden eller ej, eftersom detta är en viktig förutsättning för det fortsatta arbetet med planprogrammet.

Syftet med planprogrammet är att skapa förutsättningar för blandstad som länkar samman Ålidhem med Universitetsstaden. Utöver att det skapas nya arbetstillfällen bidrar funktionsblandning till att området blir tryggare och mer attraktivt för människor att vistas i. Den höga andelen boende med cykel som primärt fortskaffningsmedel är unikt för platsen vilket bekräftas av att det dagligen passerar cirka 2 300 cyklister längs Akademileden. Det finns ett underskott av mötesplatser/målpunkter i utrymmet mellan Ålidhem och Universitetet/NUS och Akademileden har idag karaktär av transportled snarare än stadsrum. Förslaget innebär cirka 2 000 nya bostäder i området vilket skapar underlag för nya verksamheter men om de stora flödena leds i tunnlar runt den nya kvartersstaden urholkas platsens stora potential och blir trots dess centrala läge mindre attraktivt för näringsidkare. Ur



Figur 30. Gc-tunneln under västra Ålidbacken vintertid.

ett stadsutvecklingsperspektiv där målet är att skapa levande stadsrum och stor vikt läggs vid att Umeå ska växa hållbart utan utsatta område. Därför föreslås att gc-tunnlarna längs Ålidbacken ersätts av plankorsningar.

Effekt på biltrafik vid en eventuell borttagning av GC-tunneln under västra Ålidbacken har utretts. Simulering av scenario 2+2 körfält visar att kölängderna i korsningen Ålidbacken-Studentgatan inte påverkas nämnvärt av borttagen gc-tunnel. Däremot är påverkan större för scenario 1+1 körfält.⁷

Kollektivtrafik

I samband med att Professorsvägen/Docentvägen rätas ut bör även korsningarna Naturvetarstråket – Docentvägen och Docentvägen – Examensvägen anpassas för att förbättra framkomligheten för bussar. Ett förslag för detta finns i trafikutredningen.

Ambulansstation

Norr om Ålidbacken, inom fastigheten Sofiehem 3:1, ligger Umeås ambulansstation. Verksamheten utgör en samhällsviktig funktion som kommande detaljplaner ska ta hänsyn till genom att bekräfta verksamheten men också medge en flexibilitet som innebär att fastigheten kan anpassas till övrig kvartersstruktur om ambulansstationen flyttar.

Utfart mot Ålidbacken, inklusive uttryckning, sker nu via väg på grannfastigheten Sofiehem 2:156, vilket upplevssomensäkerhetsriskavambulanspersonalen. Vägen fungerar som en informell koppling mellan gång- och cykelbanorna norr och söder om ambulansstationen och ofta befinner sig cyklister där, omedvetna om att uttryckningsfordon plötsligt kan komma i hög hastighet. Detta föreslås avhjälpas genom att ambulansstationen får en separat, väl markerad, utfart på sin egen fastighet (Sofiehem 3:1). En sådan utfart möjliggör också exploatering av Sofiehem 2:156 innan ambulansstationen har flyttat från Ålidbacken, och kommer vara en temporär

lösning. Så länge ambulansstationen samexisterar med framtida bostäder på Sofiehem 2:156 begränsas störningar från uttryckningsfordon genom att dessa påkallar fri väg först när de kör ut på Ålidbacken.

Parkering

Bilparkering

Bilparkering skall dimensioneras och placeras enligt gällande parkeringsnorm vad gäller parkeringstal och acceptabla gångavstånd.

Markparkering tillåts endast på platser avsedda för personer med nedsatt rörelseförmåga. Övrig parkering skall ordnas i parkeringshus/mobilitetshubbar eller i nedgrävt garage. Undantag kan göras för enstaka parkeringsplatser för verksamheter, som kantstensparkering infälld i gatornas grönremsor, och för besöksparkering.

Parkeringshus/mobilitetshubbar kan ordas för enskilda fastigheter, eller gemensamt för flera fastigheter. Skälet till att markparkering inte tillåts är att de det inte anses förenligt med översiktsplanens mål kring blandstad med kvartersstruktur. Ett av planprogrammets syften är också att bygga bort befintliga markparkeringar till förmån för en mer effektiv markanvändning. På planprogramkartan visas föreslagna lämpliga platser för parkeringshus.

Eftersom programområdet kommer att byggas ut i etapper kan det komma att bli aktuellt med tillfälliga markparkeringar för att undvika framtunga investeringar i p-hus innan alla bostäder är byggda. För tillfälliga markparkeringar erfordras tidsbegränsat bygglov.

Befintliga parkeringsytor på Professorn 2 och Docenten 1 tas bort och ersätts delvis med platser i p-hus. Ersättningsbehovet har antagits till cirka 100 platser totalt – detta kan behöva utredas i detaljplan. De befintliga platserna som tas bort på kommunal mark intill Ålidbacken används i dagsläget sparsamt och bedöms inte behöva ersättas.

Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga

I den tätare kvartersstrukturen norr om Ålidbacken ryms inte parkeringsplatser på gårdarna utan att påtagligt försämra friytans kvalitet. Därför har planskissen utformats så att parkering för rörelsehindrade kan ordnas på kvartersmark mellan kvarteren, med hänsyn till de avstånd från bostad som tillåts.

Cykelparkering

Cykelparkering ordnas enligt gällande parkeringsnorm.

Antaganden i skiss och trafikutredning

I skissförslaget som ligger till grund för trafikutredningen har följande antaganden gjorts för hur parkering kan lösas:

- Parkeringsnorm för Umeå kommun, Reviderad av byggnadsnämnden 2024-05-22. Parkeringszon A. Eftersom p-talen är beroende av lägenhetsstorlekar och dessa ännu inte är kända har man uppskattat 0,65 bilparkeringsplatser per 100 m² BTA bostäder + 0,1 platser besöksparkering.
- Reduktion 30%, enligt de åtgärder som föreslås i parkeringsnormen.
- Detta ger 0,00525 p-platser per kvadratmeter bostad.
- Parkeringsbehovet för Möteplats Ålidhem / Umeå Folkhögskola har uppskattats till 110 platser. Särskild parkeringsutredning kan komma att krävas i detaljplaneskedet, och då avgörs även vilken parkeringslösning som är lämpligast.
- All parkering placeras i parkeringshus, med undantag för besöksparkering, parkering

för rörelsehindrade och parkering för verksamheter. Detaljplanerna bör dock tillåta även nedgrävda parkeringar, ifall någon fastighetsägare väljer att avstå från reduktion.

- P-huset placeras vid större gator, dels för att fungera som bullerskydd, dels för att undvika att dra in trafik på lokalgator.
- För att göra exploateringarna oberoende av varandra så vitt som möjligt föreslås en parkeringsanläggning per byggaktör, men gemensamma lösningar kan också bli aktuellt.
- Mötesplats Ålidhems markanvisning är mycket smal längst i öster och bedöms där vara svår att exploatera. Däremot skulle denna mark, tillsammans med en mindre del av Docenten 1, kunna vara lämplig för ett p-hus som skärmar av bostäderna mot Ålidhemsanläggningen och E4.

Bebyggelse

Byggnaderna närmast Ålidbacken kommer att fungera som bullerskydd för övrig tillkommande bebyggelse och måste därför ha tillräcklig höjd och utsträckning för detta. Byggnaderna som ligger bakom dessa kan däremot ha en lägre höjd, till exempel om man väljer att planera för radhus. Passande lägen för detta skulle kunna vara de byggrätter som ligger längst ifrån Ålidbacken — i norr närmast Ålidhöjd och i söder närmast Pedagoggränd och Stipendiegränd. Fastighetsägarna bedömer dock att marknadsförutsättningarna inom planområdet inte är gynnsamma för radhus i dagsläget.

Utöver bostäder bör kommande detaljplaner även skapa förutsättningar för verksamheter, enligt figur 41.

Byggnadernas höjd

Högsta totalhöjd för byggnader är +52,4 m över nollplan, vilket är flyghindershöjden hela programområdet. Befintlig markhöjd ligger mellan +30 och +36 m, vilket ger ett våningsantal mellan 4 och 6. Detta är ett lämpligt antal våningar både för kvartersstad norr om Ålidbacken och för att anpassa den tillkommande bebyggelsen till den befintliga på Ålidhemssidan. Även om flyghindershöjden i framtiden skulle ändras gäller även fortsättningsvis 4-6 våningar eftersom kvartersindelning och gatustruktur är anpassad efter denna höjd.



Figur 31. Vy från öster som visar hur området kan utformas i framtiden. Ålidhem till vänster i bild, Ålidhöjd till höger.

Bostadsgårdar

De kommande detaljplanerna föreslås reglera bostadsgårdarna enligt följande:

- Minst 50 % utemiljö solbelyst klockan tolv vårdagjämning.⁸
- Minsta friyta / gård för bostäder är 1 200 kvadratmeter.⁹ För de större kvarteren kan det krävas mer friyta, om det man i detaljplanearbetet kommer fram till detta.
- Komplementbyggnader ska undvikas. Cykelparkering och miljörum bör placeras inom huvudbyggnadernas volym, i stängda rum eller öppen lösning. Syftet med att undvika komplementbyggnader är att främja sammanhängande och tydliga friytor. Eftersom den föreslagna kvartersstrukturen är ganska tät krävs det att friytorna får så hög kvalitet som möjligt. Särskilda komplementbyggnader som växthus eller vinterträdgård kan bedömas annorlunda.
- Cykelparkering anordnas i anslutning till entré, till exempel i cykelrum eller portik.



Figur 32. Förslag på bostadsgårdarnas utformning.

Föreslagen bebyggelse norr om Ålidbacken

Området norr om Ålidbacken ska, i linje med översiktsplanen, att planeras som en kvartersstad, med tydlig uppdelning mellan vad som är allmän plats och kvartersmark. I detaljplanerna som kommer att tas fram för området norr om Ålidbacken föreslås följande regleringar avseende kvarterens utformning och placering:

- Kvartersmark och allmän platsmark avgränsas enligt skiss.
- Alla byggnader placeras med långsida mot gata.
- Kvarteren behöver inte vara helt kringbyggda. Däremot skall de ha en byggnad i alla hörn, placerad mot gata.
- Alla fastigheter ska ha 0,5 meter tekniskt utrymme mot allmän plats. Marken utformas så att den upplevs som en del av gata eller allmän plats, inte som en del av kvartersmarken.
- Bostadsentréerna bör vara genomgående, för att boende ska ha direkt tillgång till bostadsgården samtidigt som fasad och gata aktiveras.



Figur 33. Förslag på utformning av kvartersstruktur norr om Ålidbacken. 1 — park; 2 — parkeringshus; 3 — kommunal gata; 4 — kvartersgata med parkering för rörelsehindrade; 5 — kvartersgata med parkering för rörelsehindrade och utrymme för u-sväng för avfallsfordon.

Regionens hus

Den mark som idag upptas av Regionens hus kan på lång sikt bli tillgänglig för exploatering. Bebyggelsen föreslås grupperas kring en parkstråk eller mot gårdar på kvartersmark.

En förlängning av Studentvägen norrut har diskuterats, detta ska beaktas då området detaljplanläggs.

Logistikcentrum

Marken mellan Kuratorn 6 och E4:an är del av fastigheten Sofiehem 3:1. Den ägs av Region Västerbotten, som eventuellt kan komma att bygga ett logistikcentrum här. Eftersom marken redan är planlagd för Allmänt ändamål bedöms detta genomförbart med gällande detaljplan - däremot måste angöring lösas på ett annat sätt, eftersom Kolbäcksvägen helt har förändrats sedan planläggningen och korsningen med Gösta Skoglunds väg nu är utformad som en cirkulationsplats. Om marken ska exploateras för bostäder, som den visas i planprogrammets skiss, kommer planläggning krävs på samma sätt som resten av programområdet.



Figur 34. Vy från sydöst som visar förslag på utformning av bebyggelsen på Regionens hus-tomten (norr om Ålidbacken) och Professorn 2 och 3 (söder om Ålidbacken)

Föreslagen bebyggelse söder om Ålidbacken

Planprogrammets förslag innebär att Ålidhems morfologi, med ganska låga lamellhus och grönytor fortsätts hela vägen upp till Ålidbacken för att avsluta området och ge det en tydlig gräns. I detaljplanerna som kommer att tas fram för området norr om Ålidbacken föreslås följande regleringar avseende kvarterens utformning och placering:

- Kvartersmark och allmän platsmark avgränsas enligt skiss.
- Cykelparkering anordnas i anslutning till entré.
- Bostadsentréerna bör vara genomgående, för att boende ska ha direkt tillgång till bostadsgården samtidigt som fasad och gata aktiveras. Byggnader mot allmän plats som även fortsättningsvis kommer ha vägkaraktär, som området kring Ålidtunneln och Studentvägen, undantas från denna rekommendation.
- Längst upp i norr ställs byggnaderna parallellt med Ålidbacken för att erbjuda bulleravskärmning.

Om Ålidbacken omvandlas till en stadsgata innebär det att de ytor som idag används som impediment och diken istället kan tillföras de intilliggande fastigheterna. Detta gäller särskilt för Professorn 2 och 3, där mer mark kan tillföras markanvisningen.



Figur 35. Förslag på utformning av bebyggelsen söder om Ålidbacken. 1 — Mötesplats Ålidhem; 2 — parkeringshus; 3 — kommunal gata; 4 — kvartersgata med parkering för rörelsehindrade; 5 — kvartersgata med parkering för rörelsehindrade och utrymme för u-sväng för avfallsfordon.

Kvartersmarken kan här utökas cirka tolv meter norrut. Detta beror på att Ålidbackens västra del inte kan smalnas av symmetriskt på samma sätt som den östra eftersom förutsättningarna på norra sidan är mer låsta av befintliga bostäder och Ålidtunnelns placering, vilket innebär att mark främst frigörs på södra sidan av Ålidbacken.

Mötesplats Ålidhem

Positivt planbesked och markanvisning finns för marken mellan Docentvägen och Ålidbacken, där Mötesplats Ålidhem planeras. I anläggningen planeras ingå förutom folkhögskola även studentinternat, trygghetslägenheter för seniorer, vuxenutbildningslokaler, kyrkolokaler, allmänna publika café, aktivitets-, mötes- och samvarolokaler och second hand-butik.

Ålidhems Centrum

Ålidhems Centrum ligger utanför programområdet och ingår inte i planprogrammet, men måste naturligtvis ändå beaktas. Centrum består av två fastigheter: Stipendiet 3, där det finns en livsmedelsbutik med parkering, och Stipendiet 2, där själva centrumbyggnaden med butiker och bostäder ligger, med tillhörande parkering. De två parkeringarna utgör tillsammans en stor, död asfaltyta utan andra funktioner än just parkering. Den norra delen används sparsamt, och då mest för långtidsparkering.

Ålidhems Centrum har med sin centrala placering och koncentration av områdets service potential att bidra mycket mer till stadsdelens liv. Både på norra och södra sidan av Centrum finns potential för att skapa någon typ av torg eller annan offentlig plats, men detta ligger utanför planprogrammet.



Figur 36. Tänkbar utformning av Mötesplats Ålidhem.

Stipendiet 2

Stipendiet 2 kan komma att bli aktuellt för ökad exploatering, genom påbyggnad på centrumbyggnaden eller genom att utveckla parkeringsytan. För att kunna räta upp Professorsvägen - Docentvägen enligt förslagets skiss för att skapa bredare fastigheter på de nuvarande impedimentytorna krävs att en mindre del av Stipendiet 2 överförs till kommunal gatufastighet.

Stipendiet 3

Stipendiet 3 påverkas inte direkt av planprogrammet, livsmedelsbutiken med parkering och angöring kan fortsatt fungera på samma sätt som i dagsläget.

I en framtid när impedimentytorna mot Ålidbacken exploateras kan det vara mer intressant för livsmedelsbutiken att flytta dit i stället för att ligga kvar på nuvarande plats, för att få bättre exponering mot trafikflödet, till exempel i bottenplan på en parkeringsanläggning i korsningen Ålidbacken-Examensvägen. Detta skulle i så fall möjliggöra för en mer rationell utveckling av Stipendiet 2 och 3.



Figur 37. Förslag på torgfunktioner som inte är bilparkering.



Solljus på friyta

För att i ett tidigt stadium säkerställa att förslaget möjliggör att minst halva ytan av kvartersgårdar vid vår- och höstdagjämning blir solbelyst har en analys gjorts i Forma, se figur 39. Analysen simulerar soltimmar på marken, baserat på 3d-modell som uppfyller planprogrammets förslag på utförande avseende våningshöjder, placeringsbestämmelser och gårdsstorlekar.

Dagsljustillgång

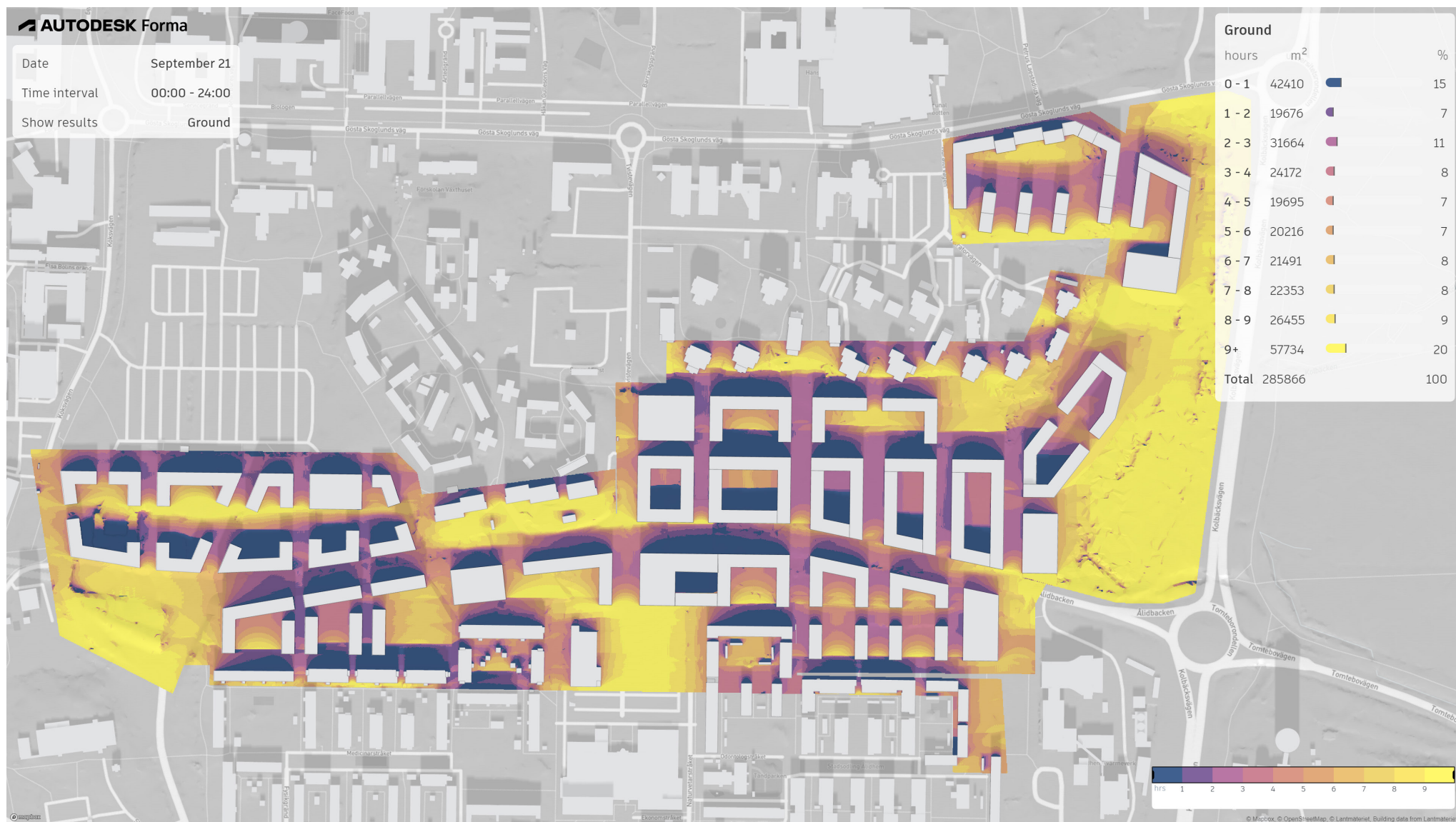
Tillgången till dagsljus inne i bostäder regleras inte i planprogram eller detaljplan, men för att i ett tidigt skede få en uppfattning om förutsättningarna för förslaget har en simulering gjorts, som visar att förutsättningarna är goda för de flesta fasader, men att vissa kommer att kräva extra omsorg vid utformningen (figur 40). Notera att modellen visar ett av många olika sätt att utveckla stadsdelen och att kvarteren i ett senare skede kan få fler öppningar mellan gård och gata, hushöjder kan justeras, etcetera.

Fasadmaterial

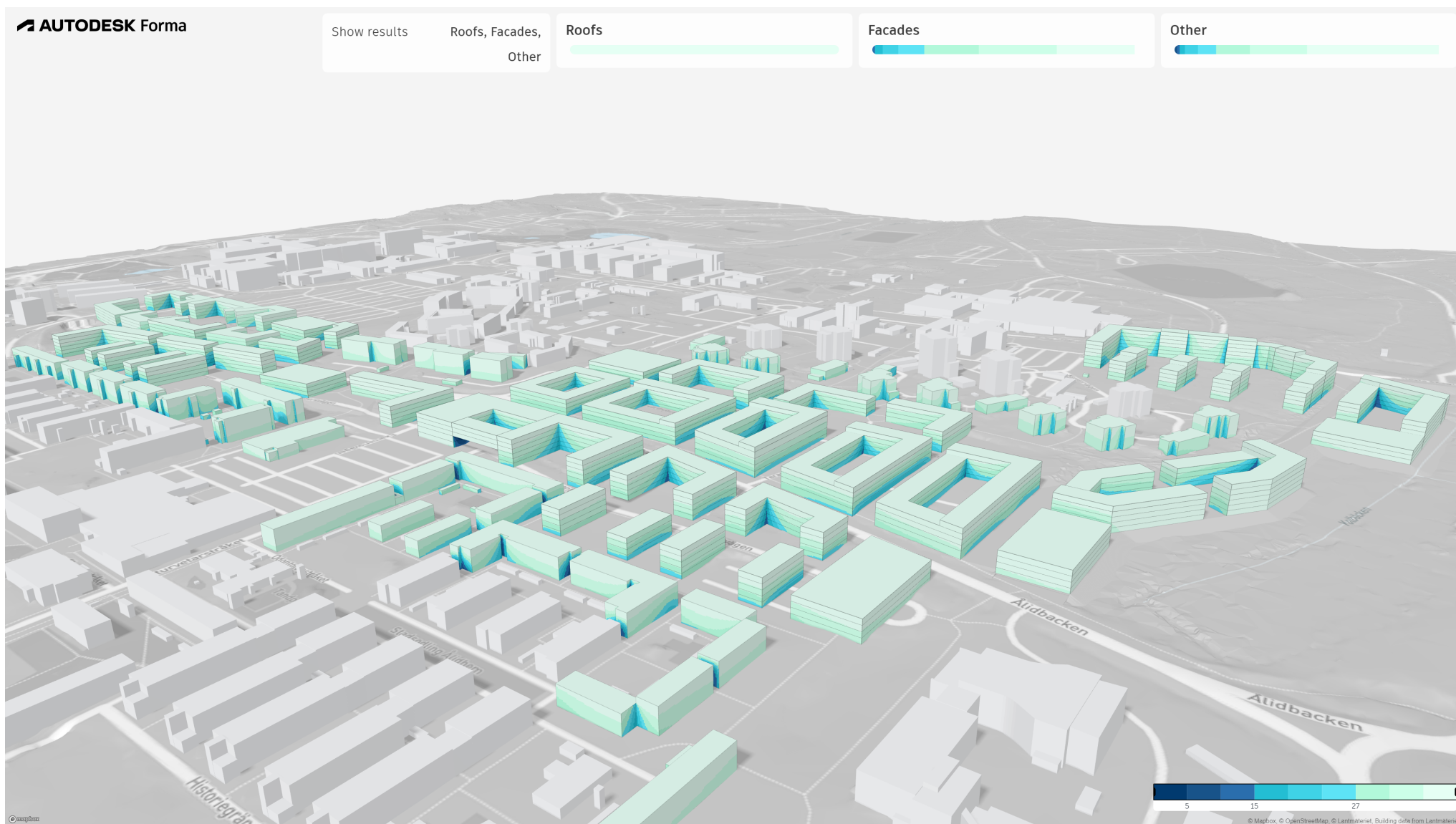
Områdena i östra Umeå följer ett tydligt schema för fasadmaterial¹⁰: Mariehem – vitt tegel; Universitetet – gult tegel; Ålidhem – rött eller brunt tegel, se figur 38. I linje med detta schema, som etablerades för decennier sedan, ska det dominerande fasadmaterialet på huvudbyggnader inom planprogrammets område vara rött-brunt tegel.



Figur 38. Färgschema för östra Umeås stadsdelar.



Figur 39. Färgerna visar antal timmar som solen lyser på marken vid höstdagjämning.



Figur 40. Dagsljustillgång (Verical sky component). Färgerna visar potential för att uppnå tillfredställande dagsljus inomhus. >27: Konventionell fönsterutformning är normalt tillräcklig; 15-27 Större fönster eller särskild beaktande av dagsljus kan krävas, till exempel vid placering och utformning av balkonger; 0-15 Svårt att uppnå tillfredställande dagsljus.

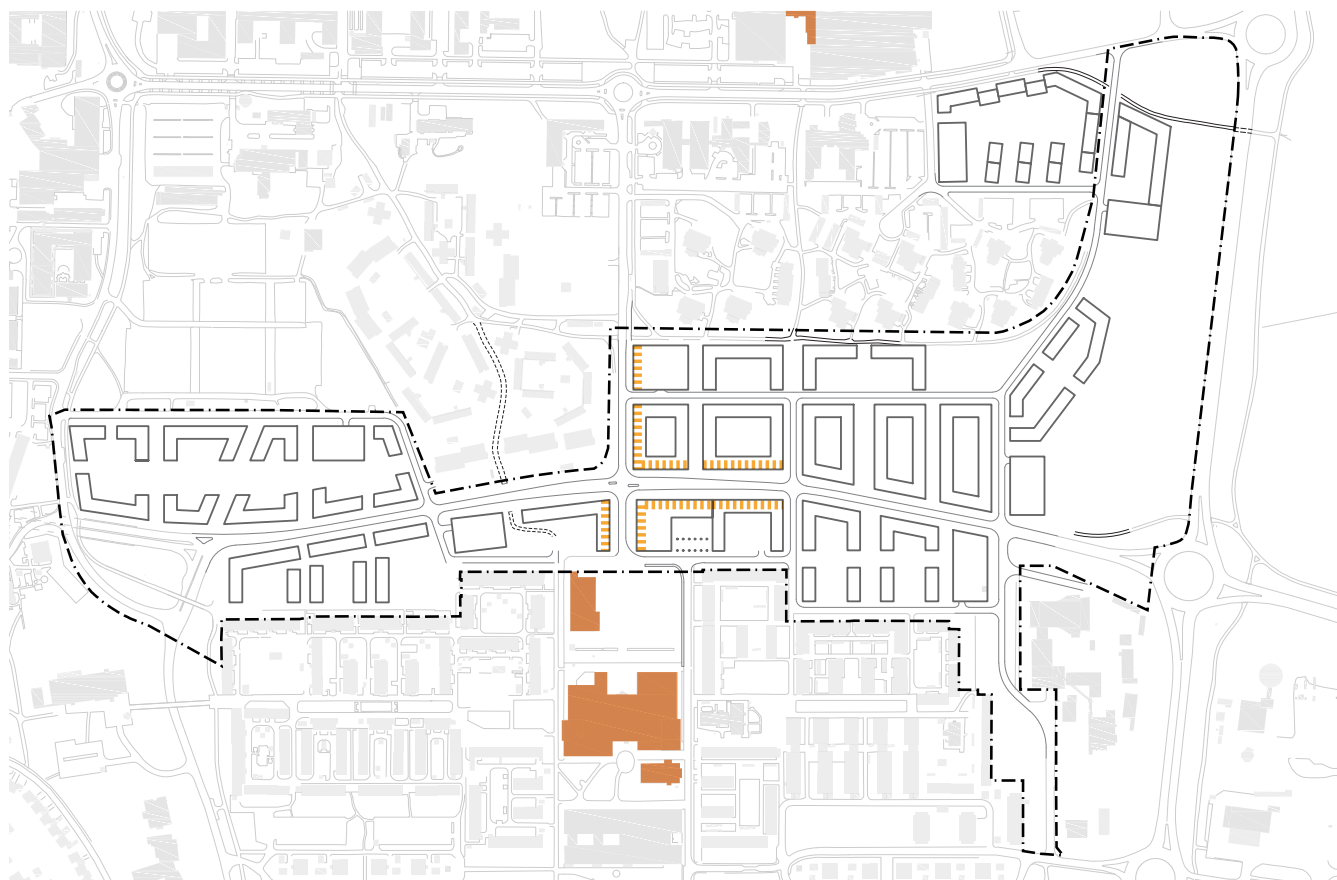
Ålidbacken

Service och handel

Den stora mängden tillkommande bostäder kommer att innebära ett utökat kundunderlag för service och verksamheter i området, så trots att Ålidhems centrum ligger utanför planområdet förväntas planprogrammet stärka handeln där. Mötenplats Ålidhem kan också komma att rymma viss handel, vilket i så fall skulle bidra till att göra miljön kring Ålidhems Centrum mera levande.

Kommande detaljplaner bör möjliggöra för centrumverksamheter i bottenplan generellt inom hela området, i linje med översiktsplanens mål kring blandstad. Särskilt på hörn och längs viktigare stråk, som Tvistevägen, bör man i detaljplanearbetet överväga att inte tillåta bostäder i bottenplan för att stimulera tillkomsten av verklig blandstad. Dessa verksamheter bör ses som mindre ytkrävande komplement till den service som finns på Ålidhems centrum.

Ingen skola, förskola eller annan kommunal service bedöms i dagsläget krävas för den tillkommande exploateringen. Skulle det visa sig längre fram att behov uppstår bör de placeras i närhet till kollektivtrafik och befintlig service — ingen kommunal mark finns dock. Äldreboende skulle kunna fungera väl inom hela området bidra till blandstadskaraktären.



Figur 41. För att skapa förutsättningar för blandstad enligt översiktsplanen ska kommande detaljplaner möjliggöra för centrum inom hela området. Stråket längs Examensvägen/Tvistevägen är särskilt viktigt och även Ålidbacken bör kunna få verksamheter på en del ställen.

- ||||| Lägen där centrumverksamhet är särskilt lämpligt
- Befintlig centrumverksamhet

Naturmark och grönområden

Marken inom planprogrammet är idag huvudsakligen planlagt som kvartersmark, med undantag för gatorna och deras impedimentytor. Framtida exploatering kommer göra inlösen nödvändigt på vissa platser:

Naturmark kring Kolbäcken (1 i figur 42)

Mark kring Kolbäcken, som idag är planlagd för Allmänt ändamål, kommer i den pågående detaljplanen för Kuratorn 6 m.fl. att planläggas som NATUR [dagvatten]. Miljön vid bäcken har höga naturvärden som ska bevaras, och den är även värdefull för fladdermusbeståndet. Marken är belägen i en sänka som gör den lämplig för fördröjning och rening av dagvatten.

Området kring Kolbäcken används idag sparsamt. Vid inlösen som Natur kan det göras mer tillgängligt och användbart genom att förses med entréer, stigar, osv. Dess bullerutsatta läge vid E4 gör dock att det måste kompletteras med andra, mer skyddade grönområden.

Belysning för gårdar nära Kolbäcken får ej riktas utåt eller på annat sätt störa fladdermöss.

Park och lekplats på Professorn 2 och 3 (2)

Dagvattenutredningen (WSP 2024) visar att topografin inte tillåter att dagvatten leds från



Figur 42. Förslag på naturmark och park.

Professorn 2 och 3 till Kolbäcken, utan i stället föreslås dagvatten släppas ut i befintligt ledningssystem efter fördröjning. Fördröjningen kan ske i rörmagasin, vilket anläggs på allmän platsmark. På västra Ålidhem råder dessutom parkbrist – en allmän plats i detta läge skulle vara lämplig för lekplats. Alternativt skulle detta område kunna planläggas som kvartersmark, som gård för tillkommande bostäder. I så fall måste tillräcklig yta avsättas för allmän plats för att kunna anlägga rörmagasinet där.

Park i kvartersbebyggelse på Sofiehem 3:1 och 2:156 (3)

Kvartersbebyggelsen norr om Ålidbacken möjliggör för en relativt hög exploatering. I stället för oprogrammerade offentliga grönytor, som i många bostadsområden ligger utspridda där det blev mark över vid planläggning, förespråkas tydliga gårdar inne i varje kvarter. Vid sidan av dess halvprivata rum krävs dock någon form av allmän park på minst en halv hektar, för att skapa en god stadsmiljö. Parken ska placeras bullerskyddat; planprogramsskissen visar en möjlig placering.

Park eller storgård på Regionens hus-tomten (4)

Vid detaljpanelläggning avgörs om områdets inre del blir park eller bostadsgård.



Figur 43. Park i kvartersbebyggelse på Sofiehem 3:1 och 2:156

Dagvatten och risk för översvämning

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt avrinner på markytan. Under naturliga förhållanden infiltreras större delen av vattnet i marken, innan det når vattendrag. I takt med att staden förtätas och tidigare oexploaterade ytor hårdgörs minskar möjligheterna till naturlig infiltration i marken vilket medför att dagvattnet avleds direkt till närliggande vattendrag. Detta ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Kommunen har tagit fram två utredningar kring dagvattenhanteringar: en dagvattenutredning¹¹ och en simulering av ytliga översvämningar¹². I samband med planläggning av Tomtebo strand togs en dagvattenutredning fram för den detaljplanen, där även påverkan på Kolbäcken i ett större sammanhang redovisas¹³.

Planområdet ligger till största del inom det delavrinningsområde som i utredningen kallas Mynnar i Umeälvens vattendragsyta. Kolbäcken avvattnar Nydalasjön och rinner genom Tomtebo strand och därefter i trumma under E4 och genom planprogramsområdet östligaste del, parallellt med E4. Nedströms Ålidbacken är Kolbäcken kulverterad under Ålidhem och i stort sett fram till sitt utlopp i älven nära Kolbäcksbron.

Lågstråket kring Kolbäcken

I Översiktsplan för Umeå – Fördjupning för Universitetsstaden utpekas området kring Kolbäcken för Blandstad, med undantag för mindre ytor som avsätts för park. Denna markanvändning är dock problematisk med tanke på att bäcken här rinner i ett lågstråk, omgiven av högre mark åt alla håll. Att planlägga för bebyggelse här bedöms vara allt för riskabelt med tanke på översvämningens risk – om mynningen till kulverten under Ålidhem skulle sättas igen på grund av skräp eller is så skulle sänkan börja fyllas av vatten från Kolbäcken och eventuell nederbörd. För att avgöra om detta skulle kunna gå att hantera med någon typ av larm och beredskap gjordes en simulering av ytliga översvämningar. I den provades två bebyggelseförslag och vad som händer i dessa om kulverten sätts igen under ett 10-årsregn.

Det ena bebyggelseförslaget följde översiktsplanen, med bebyggelse i sänkan. I detta fall skulle byggnadernas översvämmas redan efter en timmes regn, vilket gör att detta förslag inte kan anses var säkert.

Det andra bebyggelseförslaget möjliggör en mindre exploatering – enbart väster om Kolbäcken. I detta fall placeras byggnadernas bottenvåning högre än Ålidbackens lågpunkt (ca + 32m) nära

Tomteborondellen, vilket medför att vattnet avleds via sin sekundära avrinningsväg över Ålidbacken i händelse av stopp i kulverten. Detta förslag innebär ökade kostnader för markarbeten men eftersom risken för översvämning minimeras är det den enda möjliga lösningen.

Ytterligare kulvertering av Kolbäcken, lik den som gjordes på 60-talet för att bygga Ålidhem bedöms inte vara önskvärd eller möjlig, dels på grund av bäckens naturvärden, dels på grund av hur detta skulle påverka flödena uppströms.

Dagvattenhantering – Norr om Ålidbacken

Dagvatten från exploateringarna norr om Ålidbacken leds i ledning mot Kolbäcken. De föreslås även höjdsättas så att ytlig avledning av skyfallsvatten mot Kolbäcken blir möjligt. Bebyggelsen omedelbart väster om Kolbäcken kan behöva anpassas för att möjliggöra detta.

Dagvattenhantering – Mötesplats Ålidhem samt Docenten 1

Dagvatten från Mötesplats Ålidhem och Docenten 1 kan inte avledas till Kolbäcken via självfall utan leds till Kolbäckens kulverterade del utan fördröjning eller efter fördröjning i rörmagasin i Docentvägen / Stipendiegränd.

Dagvattenhantering – Professorn 2 och 3

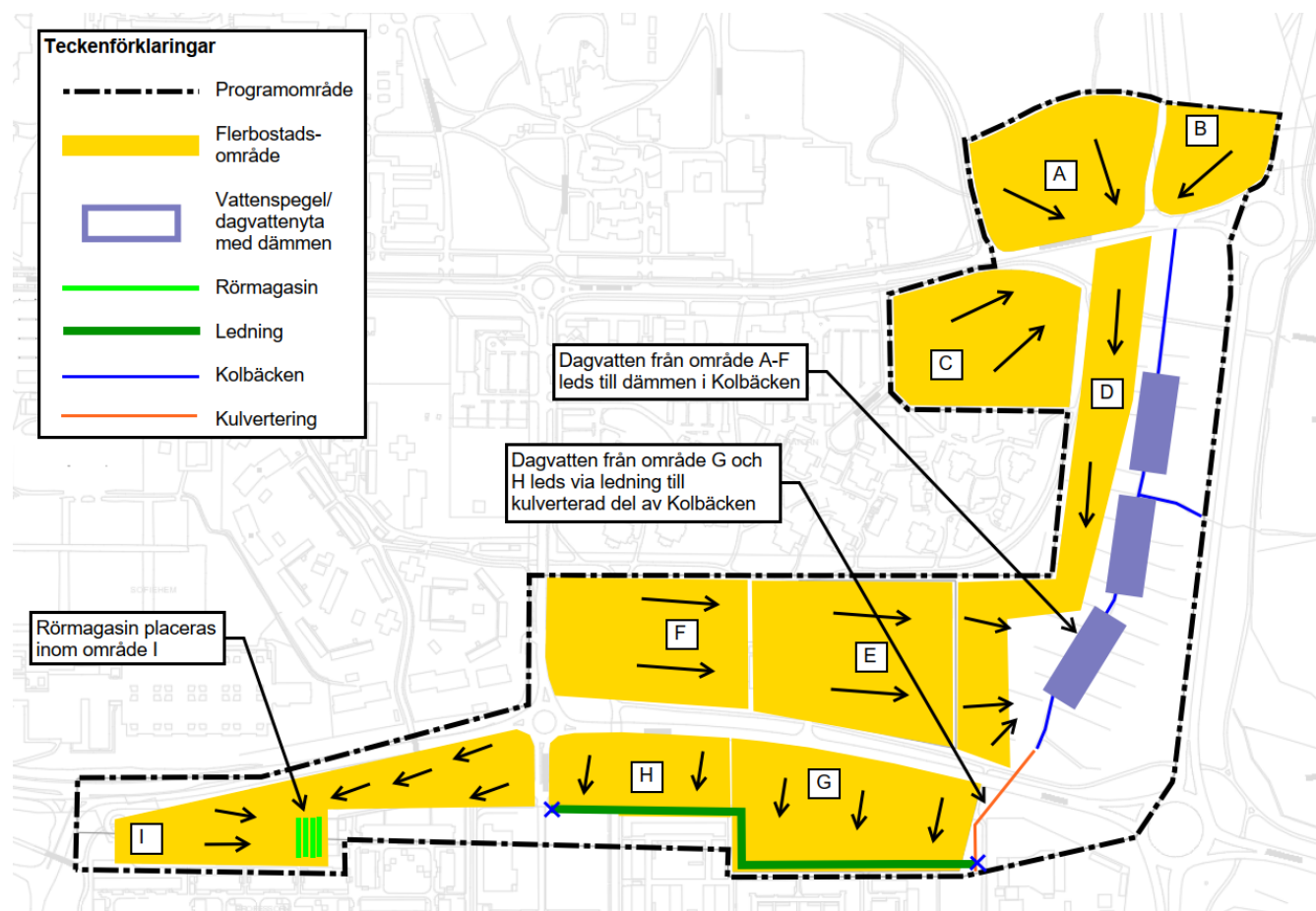
För Professorn 2 och omkringliggande mark föreslås att dagvatten fördröjas i rörmagasin innan det avleds till det befintliga dagvattennätet västerut. Rörmagasinet kan anläggas i den mindre park som i planprogrammet föreslås i detta område.

Vägområdet väster om Professorn, nära tunnelmynningen, är en lågpunkt. Eventuellt kan ett svackdike eller annan åtgärd komma att krävas här för skyfallshantering.

Dagvattenhantering - Regionens Hus

Marken där Regionens hus idag ligger (Del av Sofiehem 3:1, område 1) var ursprungligen inte med i planprogrammet. Den togs på fastighetsägarens begäran med i ett senare skede än de övriga delarna. Eftersom dagvattenutredningen redan hade påbörjats då ingår Regionens Hus inte i den. Vid detaljplanering av denna fastighet måste därför en separat utredning göras.

Området ligger inom avrinningsområde till NUS och bidrar till marköversvämningar. Regionens Hus-tomten bör ingå i eventuell kommande utredning av skyfallshantering kring NUS och universitetet.

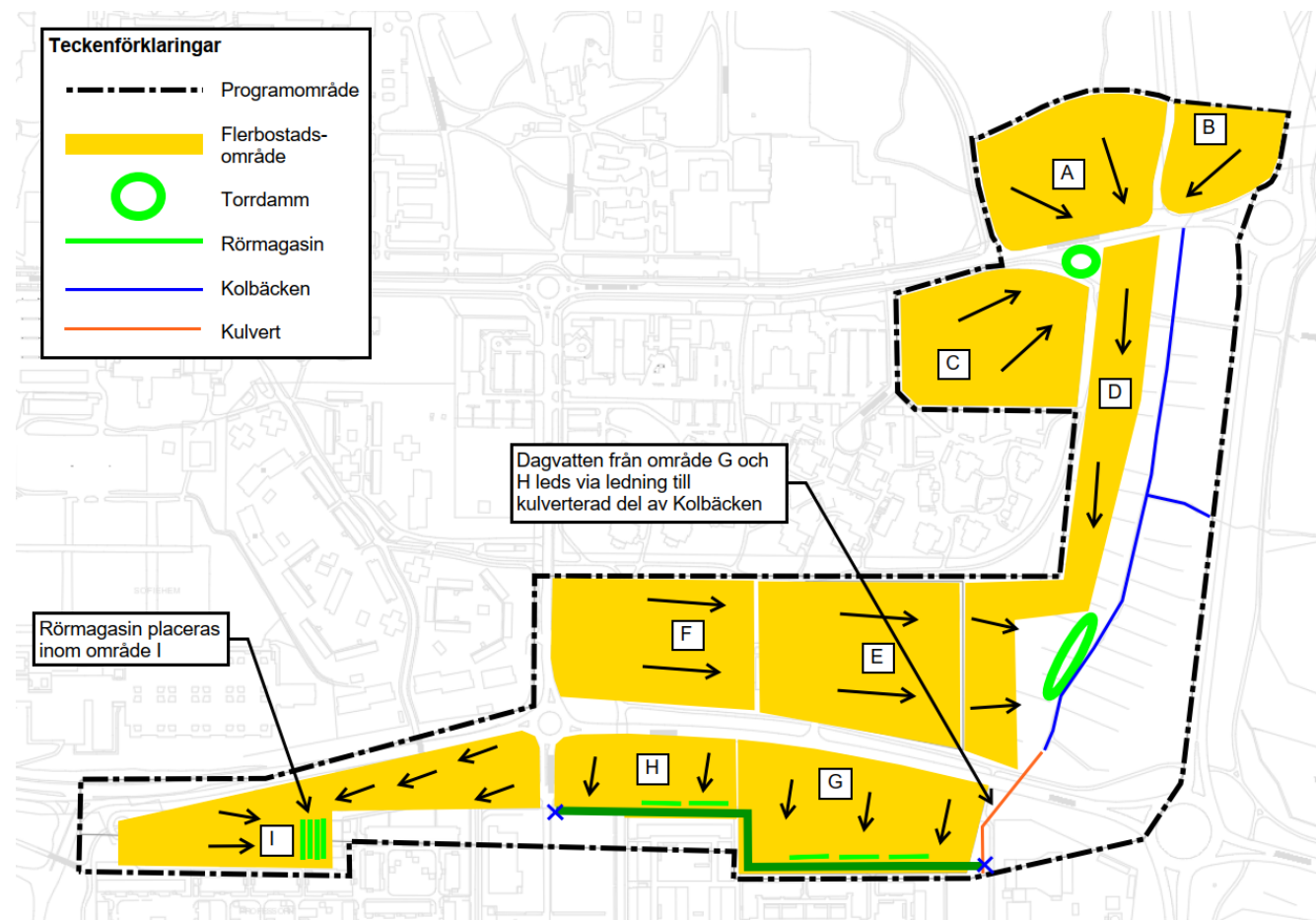


Figur 44. Dagvattenhantering. Alternativ med fördröjning och rening i dämmen i Kolbäcken. (WSP)

Dagvattenlösningar i eller kring Kolbäcken

Dagvattenutredningen föreslår två alternativ — antingen anläggs dagvattenanläggningar som dämmen i Kolbäcken, eller som torrdammar. Området kring Kolbäcken avses utgöra naturområde för att skapa en robust dagvattenhantering. Oavsett vilken lösning som väljs ska den utformas som en del av naturmiljön. Om torrdammar väljs skall natur i och omkring torrdammarna återställas.

I samband med anläggning av dagvattenanläggningarna kan man överväga att återskapa någon typ av våtmark kring Kolbäcken. Genom att lägga igen de mindre diken som leder vatten mot det större dike som utgör Kolbäcken i dagsläget skulle marken kunna återfuktas för att förbättra möjligheterna för naturvärden att utvecklas.



Figur 45. Dagvattenhantering. Alternativ med fördröjning och rening i torrdammar. (WSP)

Kolbäcken

För området kring Kolbäcken innebär planprogrammet att de höga naturvärden som påträffats där skyddas, vilket inte är fallet i nu gällande planering. I dagsläget är området utpekade för Blandstad och Park i översiktsplanen, och i gällande detaljplan är området planlagt som Allmänt ändamål, vilket kan antas betyda att avsikten var att kulvertera bäcken på samma sätt som gjorts under Ålidhem.

Naturmarken och dagvattenhanteringen kring Kolbäcken hanteras i den pågående detaljplanen för Kuratorn 6 m.fl. Kolbäcken planläggs som naturområde NATUR [dagvatten] för rening och fördröjning av dagvatten. Naturområdet omfattar 30 m breda svämplan på ömse sidor, för att bäcken och naturvärdena kopplade till den inte ska påverkas negativt av exploateringen. I planområdets sydligaste del är dock naturen starkt påverkad av markarbeten för Ålidbackens och Östra Paviljongens slänter, kulverteringen av Kolbäcken samt en pumpanläggning. Svämplanet är därför något smalare än 30 meter där, då detta bedöms vara en förutsättning för rationell markanvändning i kommande detaljplan för Sofiehem 2:156.

Belysning för gårdar nära Kolbäcken bör ej riktas utåt eller på annat sätt störa fladdermöss.

Social miljö

Umeå kommun har låtit konsult utveckla ett analysverktyg för social hållbarhet i stadsutveckling. Analysverktyget lutar sig mot forskning och bygger på WSPs metodik för socialt värdeskapande analyser¹⁴. Analysverktyget har använts för att analysera tre stadsdelar i Umeå, varav Ålidhem¹⁵ är en, och slutsatserna har varit vägledande planprogrammets förslag.

Trygghet

Analysen visar att en del platser på Ålidhem av de boende upplevs som otryggt under vissa tider av dygnet, vilket gäller bland annat kring Ålidhem Centrum. Områdena omedelbart norr och söder om Ålidbacken präglas av ödslighet, brist på orienterbarhet, planskilda passager och skymmande vegetation. Förtätning genom en tydligare kvartersstruktur innebär avsevärt förbättrad orienterbarhet och att fler människor kommer röra sig i området, samtidigt som det kommer finnas fönster och entréer till bostäder och verksamheter mot offentliga rum, det vill säga fler ögon mot gatan.

Flera gång- och cykelkoppling i plan tillkommer, vilket ger möjlighet att bygga bort otrygga miljöer i och kring tunnlar. Att fotgängare och bilister delar samma gaturum kan också minska känslan av utsatthet för fotgängare nattetid.

I analysen framkommer det att belysningen upplevs som otillräcklig på många ställen. Även buskig vegetation kan skymma sikt och skapa en känsla av otrygghet. Belysning och vegetation kan inte styras i ett planprogram eller i detaljplan, men en tydlig uppdelning mellan privat och offentligt samt tydligt definierade gaturum gör att behoven av belysning och sikt blir tydliga. En trottoar längs en gata kräver god belysning och vegetation som inte skymmer, vilket inte alltid är fallet med gångbanor genom impedimentytor eller skogsdungar.

Mobilitet

De hållbara färdssätten stärks på flera sätt, vilket gynnar de grupper som är använder privat bil minst. Befintliga, öde, parkeringsytor planläggs för framtida bostadsbyggande. Ökad mängd bostäder skapar underlag för bättre turtäthet för kollektivtrafik. Framkomlighet för buss förbättras i korsningarna Naturvetarstråket – Docentvägen – Examensvägen och Examensvägen/Tvistevägen – Ålidbacken. Flera nya cykelbanor föreslås, både inom programområdet

och som kopplingar till intilliggande områden. Ålidbackens barriäreffekt minskas genom flera nya gång- och cykelkopplingar, och fotgängares och cyklisters framkomlighet prioriteras genom att Ålidbacken byggs om från genomfartsväg till stadsgata, med sänkt hastighet.

Ålidhems kopplingar till omgivande stadsdelar

Entrén till Ålidhem norrifrån görs tydligare och ges en gestaltad form, vilket är en av de åtgärder som föreslås i analysen, som beskriver att "en generell utveckling av centrumet där man öppnar upp mot universitetet och omkringliggande huvudgator kan bidra till att centrumets värden som mötesplats och plats för liv och rörelse ger mervärden till området". Ålidhems Centrum och dess stora parkering ligger utanför planprogrammets område, men genom planprogrammet skapas förutsättningar för att initiera en omvandling av hela norra Ålidhem.

Gång- och cykelkopplingen till Universitetsstaden stärks och blir mer trygg och attraktiv, vilket även gäller koppling till Nydalasjön då Ålidbacken byggs om till stadsgata och Tomtebo strand genomförs.

Utbud av service och verksamheter.

Mötesplatser

Fler arbetstillfällen kan tillkomma i området, både på Mötesplats Ålidhem och genom att förutsättningar för verksamheter i bottenvåningar skapas, vilket ger anledningar för besök i området och en ökad dagbefolkning och därmed ökad trygghet, underlag till service och ökar blandningen i området.

Fortsatt samhällsplanering

Genom att ta fram ett planprogram i ett tidigt skede, innan arbetet med att detaljplanera inom området, ges boende och andra intressenter insyn och möjlighet att yttra sig kring Ålidbackens framtida utveckling — yttranden som sedan blir ett viktigt underlag för fortsatt planarbete.

Hälsa och säkerhet

Transportled för farligt gods

E4 är transportled för farligt gods. Avståndet mellan transportleden och föreslagen bebyggelse är längre än 55 meter och risknivån för olycka med farligt gods är därför tillfredsställande låg. Vid planläggning av bebyggelsen i östra delen av Sofiehem 3:1 ska skyddsavståndet kontrolleras och beaktas.

Brandförsvar och säkerhet

Planprogramsförslaget möjliggör bebyggelse med flerbostadshus vars våningsantal överstiger fyra våningar. För denna bebyggelse måste utrymningsmöjligheterna särskilt beaktas. Specifika räddningsvägar och uppställningsplatser för räddningstjänstens höjdfordon behöver anordnas. Alternativt behöver bostadshusen utformas med Tr2-trapphus.

Brandvattenförsörjning via brandpost behöver säkerställas vid fortsatt detaljplaneläggning.

Tekniska förutsättningar

Verksamhetsområde

Hela programområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten. Alla fastigheter ingår även i verksamhetsområde för vatten och spillvatten, förutom de delar som inte är bebyggda, det vill säga Sofiehem 2:2 och 2:4 (Ålidbacken med impedimentytor) och östra delen av Sofiehem 3:1>6 (skogsområdet längs E4:ans västra sida)

Ledningar

Området är till stor del redan exploaterat vilket innebär att det finns ett stort antal ledningar olika typ i marken. Hur de hanteras kommer att variera från fall till fall och det kommer att hanteras i detaljplanerna, men generellt gäller följande:

- Vissa byggnader inom programområdet förväntas på sikt rivas, vilket även innebär att servisledningar till dess byggnader tas bort eller kopplas ifrån. Detta gäller exempelvis servisledningar till hälsocentral, ambulansstation och Östra Paviljongen.
- Planprogrammets förslag innebär att bebyggelse där det är möjligt placeras så att ledningar inte påverkas. Detta gäller bland annat vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar i två nord-

sydliga stråk på Sofiehem 3:1, samt elledningar mellan Docenten 1 och Sofiehem 2:2

- En del ledningar som behöver flyttas för att genomföra förslaget är äldre och förväntas behöva åtgärdas ändå, till exempel elledningar i Docentvägen.
- I Professorsvägen/Docentvägen finns gamla vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar som aldrig anslutits.
- Parallellt med Ålidbacken, på norra sidan, löper såväl vatten-, spillvatten- och dagvattenledningar som en högspänningsledning, på fastighetsgränsen mellan allmän plats och kvartersmark. För att kunna smalna av Ålidbackens vägområde som idag innefattar stora impedimentytor, och därigenom åstadkomma både en stadsmässig miljö och en högre exploateringsgrad, behöver dessa flyttas söderut. Den totala kostnaden för att flytta högspänningsledningen blir lägre om det görs i en enda etapp, vilket kräver samordning mellan fastighetsägare.
- Exempel på andra ledningar som också behöver hanteras i kommande detaljplaner är elledningar längs Tvistevägens östra sida samt på den plats

där ett p-hus föreslås.

- Inom området finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkyla-ledningar och planerad bebyggelse kan anslutas till fjärrvärme och fjärrvärme om de ekonomiska och tekniska förutsättningarna möjliggör detta. För nya och befintliga ledningar får det fortsatta planarbetet vissa vilka ledningssträckor som behöver säkerställas med ledningsrätt eller servitut. Ledningsflyttar kan vara aktuella och dessa bekostas av den part som initierar flytt
- Bergtunnelfastighet. Under planområdet löper en bergtunnel som är en egen 3D-fastighet. I bergtunnelfastigheten finns ledningar för VA och fjärrvärme/fjärrkyla. Vid genomförandet skall hänsyn tas förekomsten bergtunneln.
- Ledningsflyttar och förläggning av nya ledningar ska ske på allmän platsmark (gata).

Nätstationer

Befintliga nätstationer på Sofiehem 5:1, Sofiehem 2:1 > 4 och Docenten 1 kan behöva flyttas, vilket avgörs i detaljplaneskedet. Preliminärt kommer det även att behöva tillkomma en nätstation på östra delen av Sofiehem 3:1, delområde 6.

Fjärrvärme

Doktorsvägens förlängning som uppsamlingsgata mellan Ålidbacken och Gösta Skoglunds väg skapar förutsättningar för att i framtiden dra fjärrvärme på kommunal mark mot Lilljansberget.

Snöhantering

Vid utformningen av skissen för planprogrammet har hänsyn tagits till snöröjningen utrymmesbehov genom vegetationsremсор med trädrader längs gatorna, mellan körfält och trottoar eller cykelbana. Dessa är tre meter breda på lokal- och uppsamlingsgatorna och fyra till sex meter breda längs Ålidbacken.

De begränsade snöupplagsytorna (vegetationsytorna) kan innebära att snö kommer behöva köras på deponi under vintersäsongen, vilket innebär större kostnader än glesare bebyggelse.

Avfall

Avfallshanteringen sker från gata och avfallsfordon tillåts inte köra in på gårdarna. Gatunätet är utformat så att avfallsfordon kan ta sig fram utan att vända. I de fall då kvartersmarken är så stor att hanteringen inte kan ske från kommunal lokalgata har kvartersgator med tillräcklig bredd för att avfallsfordon ska kunna vända föreslagits i skissen, mellan bostadskvarteren.



Figur 46. Referensbild. Exempel på kvartersgata.

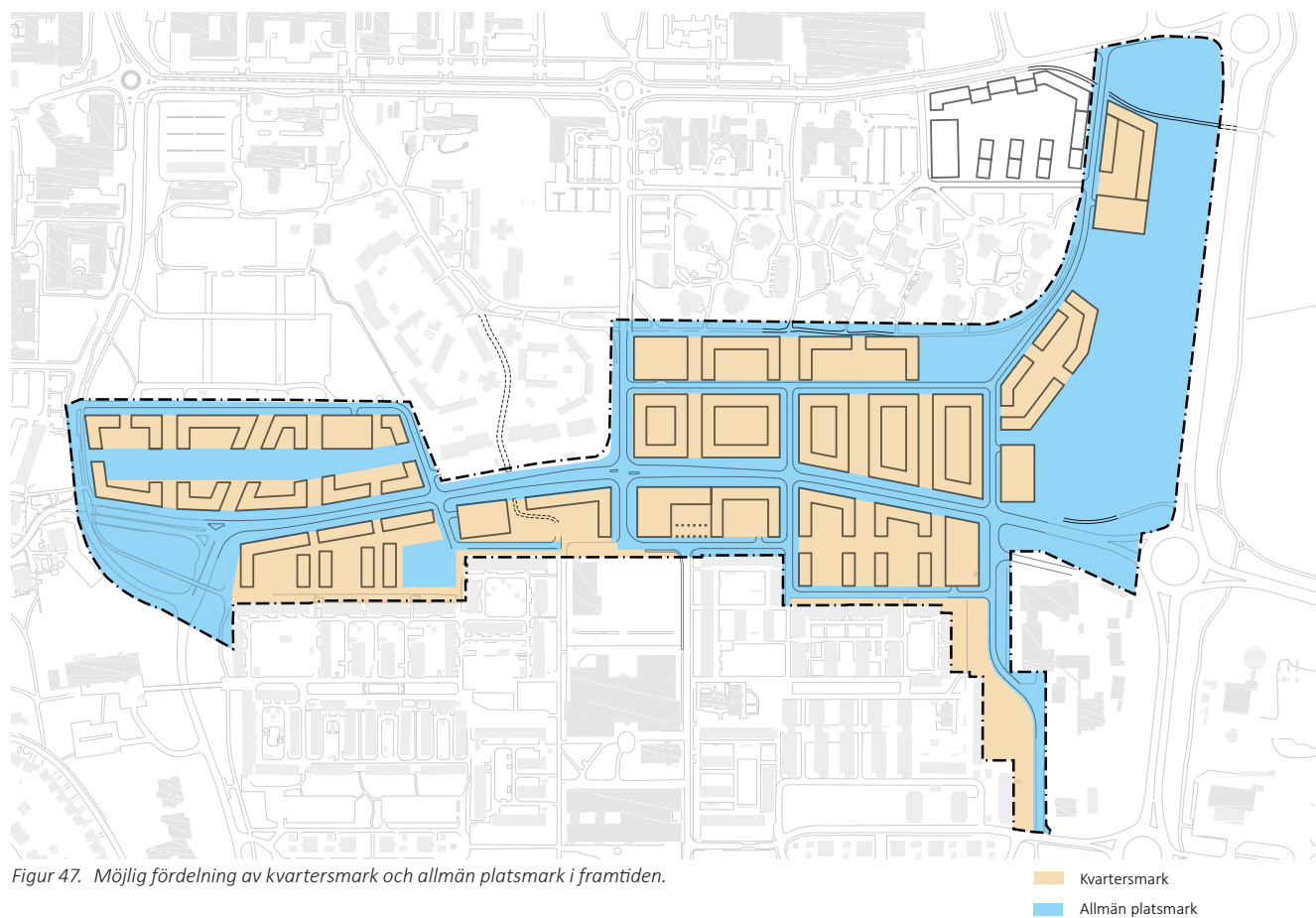
Söder om Ålidbacken, på Ålidhem, kan det bli nödvändigt att låta avfallsfordon köra igenom kvarteren.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap

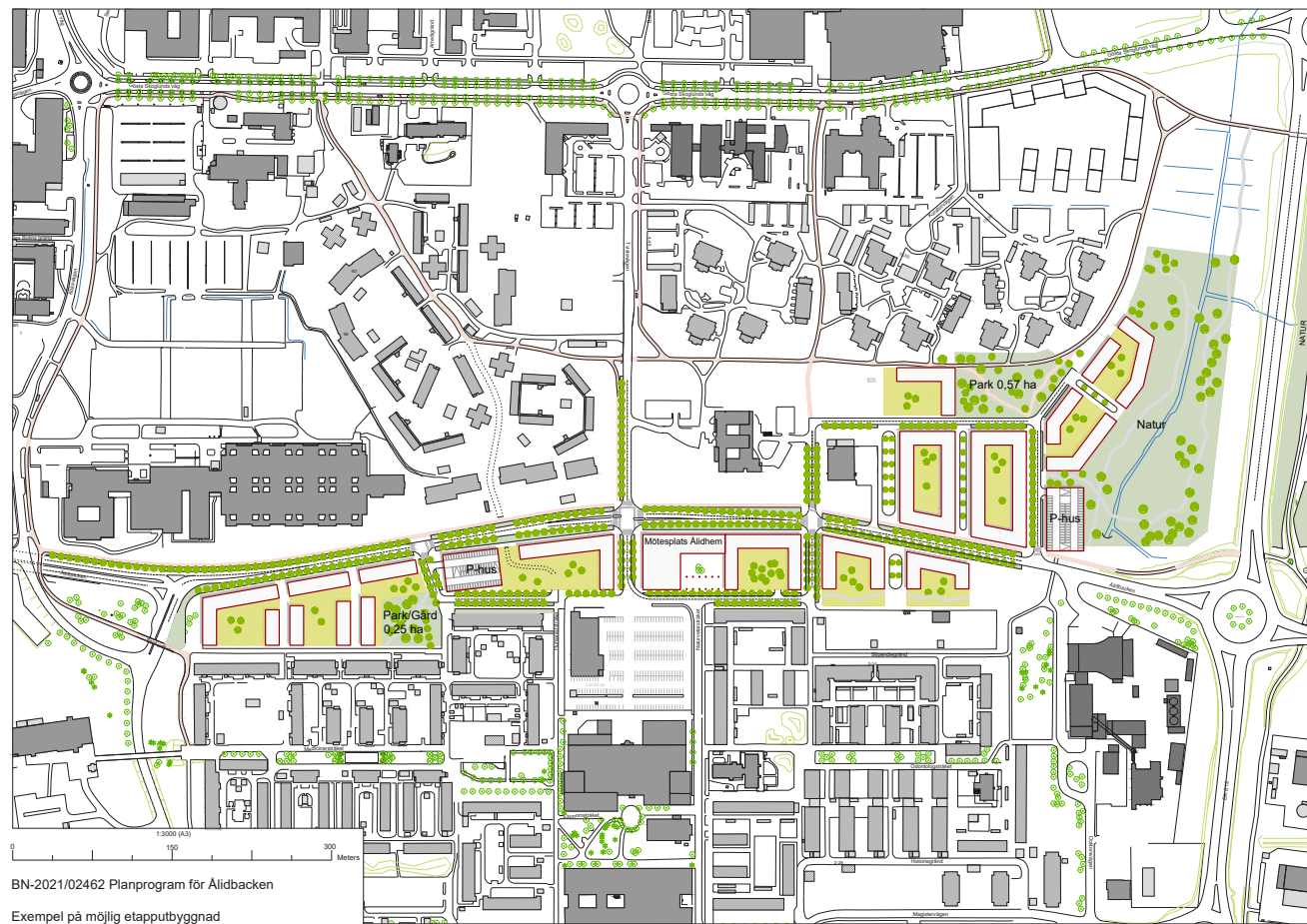
Kommunen är huvudman för allmän plats inom programområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats. Respektive fastighetsägare ansvarar för alla åtgärder inom kvartersmark. Uppdelning mellan allmän plats och kvartersmark föreslås i figur 47.



Etapputbyggnad

Planprogrammet ska ligga till grund för kommande planläggning. Området kommer att detaljplanläggas i flera detaljplaner och byggas ut etappvis. Figur 48 visar ett exempel på hur området kan se ut efter att vissa delar genomförts.

Planläggning och genomförande av områdets utbyggnad kan förväntas ske under en tidsperiod om minst 5-10 år.



Figur 48. Karta som visar hur området skulle kunna se ut efter att vissa etapper har genomförts. Ambulansstationens utfart föreslås som en tillfällig lösning.

Exploateringsavtal

Nya detaljplaner inom området tas fram när en planansökan inkommer från fastighetsägare. I samband med detaljplaneläggning inom omvandlingsområdet ska exploateringsavtal tecknas mellan Umeå kommun och exploatör inför antagande av detaljplanen. Syftet med avtalet är att säkerställa att planen genomförs på ett bra sätt. Avtalet reglerar mål, skyldigheter och rättigheter som parterna förbinder sig till vid genomförandet av detaljplanen. Det reglerar frågor så som:

- Tidplan och utbyggnadstakt
- Marköverlåtelse
- Villkor för exploateringsersättning för kommunala investeringar inom området (se vidare nedan).

Utöver exploateringsersättningen, som regleras i ett särskilt beslutat dokument, tillkommer exploateringskostnader för exempelvis utbyggnad av lokalgator, ledningsflyttar och dylikt inom och i direkt anslutning till respektive detaljplaneområde, det vill säga lokala exploateringskostnader. Dessa regleras i exploateringsavtalet i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal.

Markanvisningsavtal

Marken söder om Ålidbacken ägs av Umeå kommun och här finns markanvisningsavtal tecknade. En markanvisning ger exploatören rätt att under vissa villkor och inom viss tid pröva mark som kommunen äger för ny bebyggelse. Avtalen innebär att det är exploatören som ansöker om och bekostar ny detaljplan för marken och projekterar och bebygger marken efter ett förvärv av kommunen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Genomförande av kommande detaljplanerna kommer innebära att mark planerad som allmän platsmark inlöses av kommunen. Övrig fastighetsbildning kan också bli aktuell, såsom ledningsrätter, avstyckningar, etc.

Ålidbackens ombyggnad till stadsgata innebär att vägområdet, med dess nuvarande impediment, blir smalare totalt. Detta medför att mark på båda sidor kan tillföras angränsande fastigheter vilket innebär möjligheter till ökad exploatering.

Markavvattningsföretag

Kring Kolbäcken finns markavvattningsföretaget Västerteg nr 8 dikningsföretag 1933, vars syfte var att

leda om Kolbäcken och dika ut marken omkring den för att möjliggöra för jordbruk. Följande fastigheter är delägare:

- Docenten 1
- Doktorn 1
- Doktorn 2
- Doktorn 3
- Magistern 1
- Preceptorn 2
- Preceptorn 3
- Sofiehem 2:1 (kommunal fastighet)
- Sofiehem 2:2 (kommunal fastighet)
- Sofiehem 2:4 (kommunal fastighet)
- Sofiehem 3:1

Delägarna är informerade kring markavvattningsföretagets existens. Markavvattningsföretaget hanteras inom den pågående detaljplanen för Kuratorn 6 m.fl.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägare

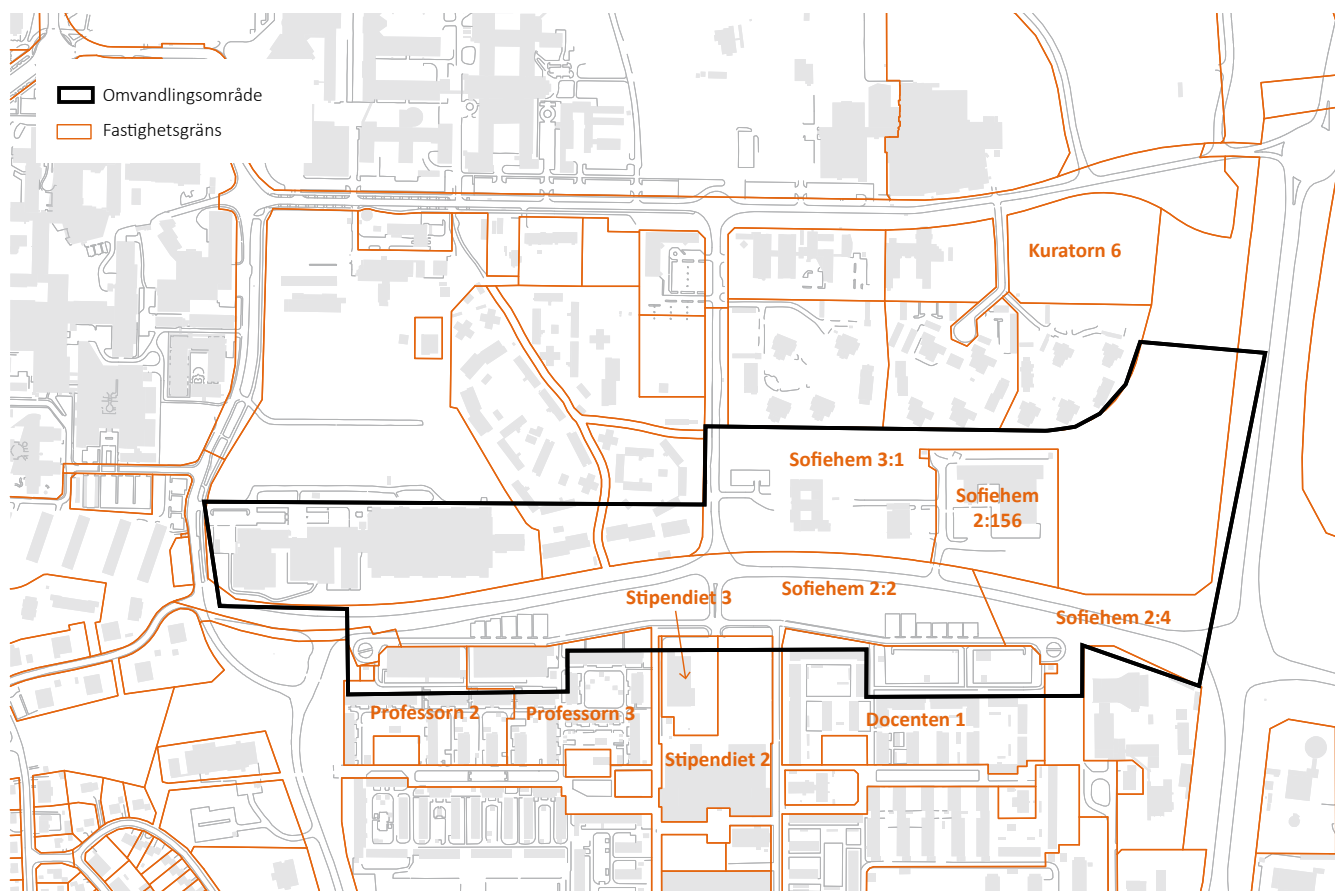
Exploateringsersättning

Den planerade stadsutvecklingen längs Ålidbacken innebär en ombyggnad av kommunala gator och därmed kostnader för kommunen. Ombyggnaden av Ålidbacken till en gata med mer stadsmässig karaktär möjliggör för fastighetsägare inom området att utveckla sina fastigheter. De exploatörer som nyttjar den här utvecklingsmöjligheten ska därför medfinansiera ombyggnaden av Ålidbacken samt viss övrig allmän plats inom planprogrammet tillsammans med kommunen. Detta berör fastigheterna inom området markerat i figur 49.

Omvandlingen av området kommer att ske genom etappvis utbyggnad under en längre tidsperiod. Det innebär att exploateringsersättningen kan utgöra betalning för redan utförda åtgärder såväl som för förskottering av åtgärder som ska utföras längre fram i tid.

För att uppnå en rättvis och skälig fördelning mellan olika projekt inom området ska exploateringsersättningens storlek baseras på hur stor byggrätt som medges i ny detaljplan.

Exploateringsersättningen (kr/kvm BTA) beräknas utifrån en bedömning av hur mycket byggrätt som tillskapas totalt inom omvandlingsområdet samt



Figur 49.

en bedömning av investeringskostnaderna för att bygga om Ålidbacken. Nivån justeras över tid genom indexering. Nivån på exploateringsersättningen fastställs genom ett särskilt politiskt beslut. Om förändringar sker i de förutsättningar som använts vid beräkningen av denna ersättning, ska nivån räknas om och därefter aktualiseras genom ett nytt politiskt beslut.

Lokala exploateringskostnader

Utöver exploateringsersättningen tillkommer exploateringskostnader för åtgärder inom respektive detaljplaneområde, dvs. lokala exploateringskostnader. Även dessa regleras i exploateringsavtalet i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal. Sådana lokala exploateringskostnader kan vara för:

- utbyggnad av allmän plats inom planområdet, så som lokalgator eller park
- flytt av allmänna ledningar
- dagvattenlösningar
- fastighetsbildningsåtgärder, gemensamhetsanläggning eller andra rättigheter

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Kommunens investeringsbudget får kostnader för:

- ombyggnation av lokalgator
- anläggande av naturområde med dagvattenfunktion

Kommunens exploateringsbudget får kostnader för:

- förvärv av mark för allmän plats
- eventuella fastighetsbildningsåtgärder

För kommunen innebär nya allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannaskap ökade driftkostnader för t.ex. snöröjning och parkskötsel.

Fler boende inom området innebär ett större tryck på kommunal service som skolor, förskolor och äldreboende, även det ökade kostnader för kommunen.

I exploateringsavtalet fastställs vad kommunen åtar sig att utföra som motprestation för exploateringsersättningen samt inom vilken tid dessa åtaganden ska utföras. Skulle något av dessa åtaganden inte ha genomförts inom utsatt tid kan kommunen bli återbetalningsskyldig.

Kommunen får intäkter vid försäljning av kvartersmark för bostäder och kontor.

Vidare behov av utredningar

För enskilda detaljplanerna kommer ytterligare utredningsbehov att variera från plan till plan, vilket kommer framkomma under arbetet. I planprogrammet har nedanstående preliminära utredningsbehov identifierats.

Vidare utredningar i planprogram, efter samråd

Luftkvalitet

Luftkvalitet, med hänsyn både till trafik och Ålidhemsanläggningens utsläpp, utreds efter samråd och innan godkännande av planprogrammet. Skissen kan behöva justeras enligt slutsatserna.

Förprojektering av Ålidbacken

För Ålidbacken kan det bli aktuellt med utredning eller förprojektering för att få klarhet kring frågor som höjd i förhållande till omgivande mark (figur 50-52), lutningar med hänsyn till dag- och spillvattenledningar, och kostnad. Detta kan göras i detaljplaneskedet, eller redan inom ramen för planprogrammet efter samråd. Eftersom en sådan utredning är beroende av ett beslut om ifall Akademiledens gc-tunnel ska behållas eller ej är det för tidigt att förprojektera innan samråd. Efter samråd, och med hänsyn till de yttranden som inkommer, måste gc-tunnels framtid avgöras.

Vid ombyggnad får Ålidbackens lågpunkt (ca +32 m)

nära Tomteborondellen inte höjas, eftersom det är en sekundär avrinningsväg för Kolbäcken vid händelse att Ålidhemskulverten blockeras. Om denna punkt höjs ökar risken för översvämning av den tillkommande bebyggelse intill bäcken.

Vidare utredningar i detaljplane- eller genomförandeskede

Buller

Eftersom bullersituationen är beroende av byggrätternas exakta placering och utformning bedöms den inte vara meningsfull att utreda i planprogrammet, utan måste göras i de enskilda detaljplanerna. En preliminär simulering av buller som gjort visar som väntat höga bullernivåer längs Ålidbacken, vilket pekar på att det här kommer bli nödvändigt att föreskriva mindre eller genomgående lägenheter, eller tänka sig ett större inslag av verksamheter.

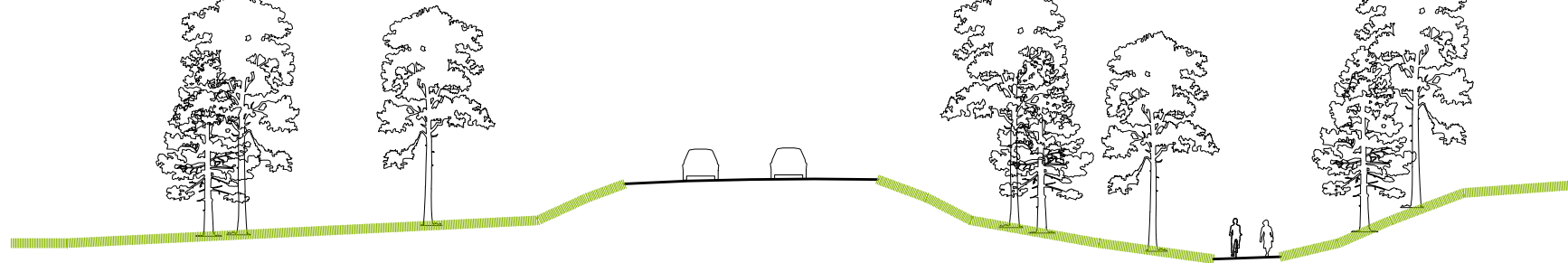
Dagvatten

Vissa dagvattenfrågor kan behöva utredas vidare:

- Fördröjning i rörmagasinet.
- Grundvattennivå.
- Sulfatjordar och hur de kan påverka utformning av dammar och dämmen.

- För att besluta om hur dagvattenhantering från programområdet ska genomföras föreslås att den befintliga modellen för den kulverterade delen av Kolbäcken uppdaterats med de planerade åtgärderna i Tomtebo Strand samt inom programområdet. Den ledning som för närvarande byggs från Tomtebo strand till Kolbäcken måste även beaktas.
- Exakt placering av dammar eller fördämningar i Kolbäckens fåra behöver vidare utredas vidare.
- MKN kemi och hydromorfologi.
- Regionens hus-tomten ingår inte i den dagvattenutredning som tagits fram för planprogrammet och behöver därför utredas separat.

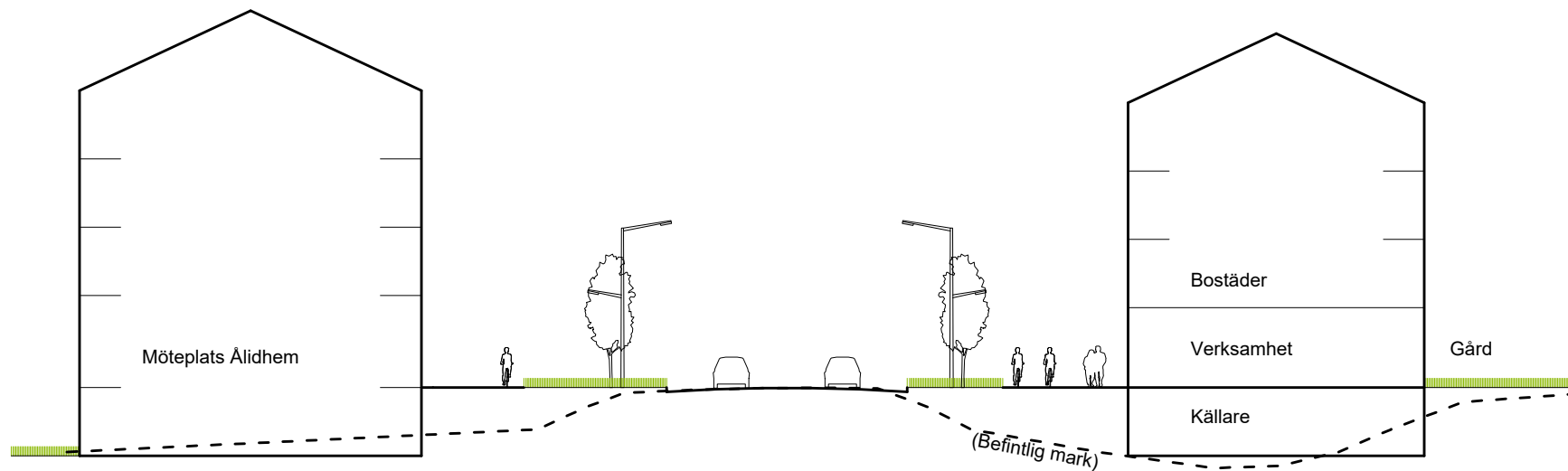
Figur 50. Ålidbackens körfält ligger i dagsläget upphöjda till omgivningen och den naturliga terrängen, särskilt där vägen passerar över gc-tunnlarna.



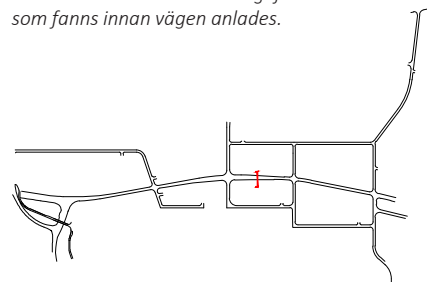
Sofiehem 2:2

Sofiehem 3:1

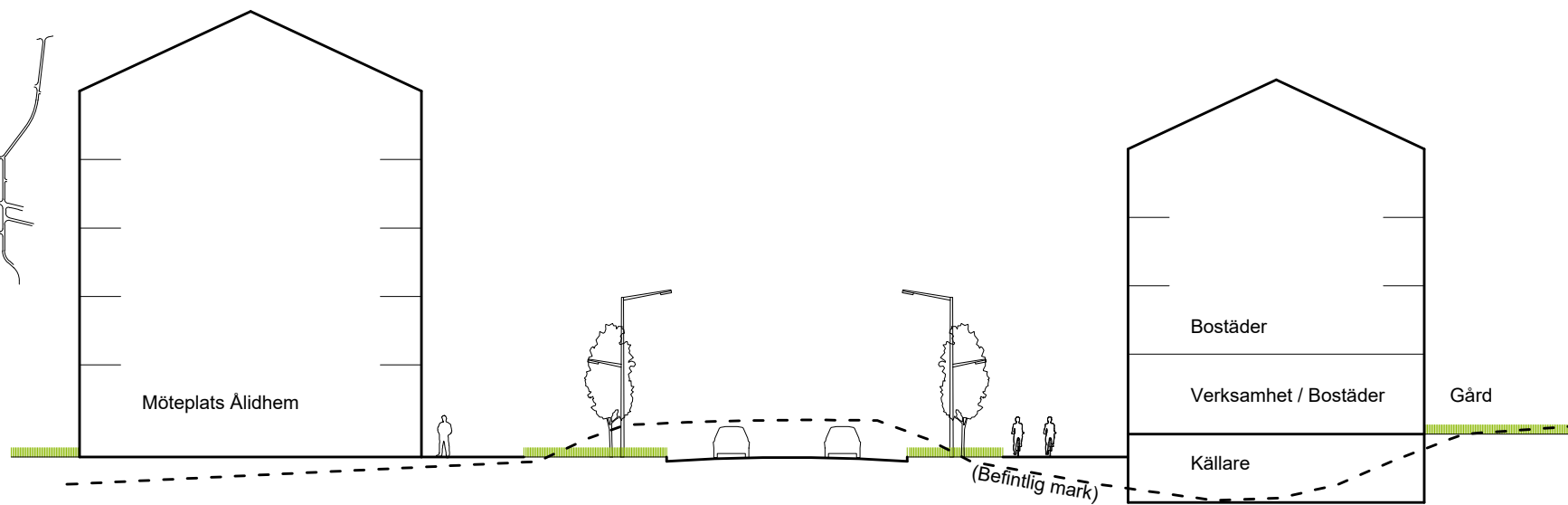
Figur 51. Ett alternativ vid ombyggnad av vägen till stadsgata är att låta körfälten ligga kvar på befintlig höjd och låta höjdskillnaderna på sidorna hanteras i tillkommande bebyggelse. Detta innebär mindre markarbeten vid för gatan och förenklar även om Ålidbacken ska byggas om i etapper.



Figur 52. Ett annat alternativ är att återställa marknivåerna ungefär till de som fanns innan vägen anlades.



Ålidbacken



Noter

- 1 *Sofiehem 3:1 ytöversvämning*, Sweco 2023
- 2 *Dagvattenutredning Planprogram för Ålidhöjd (Sofiehem 3:1 m.fl.)*, WSP 2024
- 3 *Naturvärdesinventering av planeringsrådet Nydala sjöstad, Umeå Kommun*, Pelagia Nature & Environment AB 2017.
- 4 *Fladdermusinventering vid Nydala sjöstad, Umeå kommun*. Ecocom 2017.
- 5
- Arkeologisk utredning av projekt Tomtebo strand, Umeå kommun. Västerbottens län*. Eldrun kulturmiljö AB 2018
- 6 *Trafikutredning Sofiehem 3:1 m.fl., Trivector 2023 samt Trafiksimulering Sofiehem 3:1 m.fl.* Trivector 2023
- 7 *Trafikutredning Sofiehem 3:1 m.fl. Kompletterande analyser*. Trivector 2023
- 8 Rekommendation baserad på *Mäta stad*. Spacescape, 2016 och Minoura, E. *Bostadsgården. Territoriell arkitektur*. (Studentlitteratur, 2019)
- 9 Rekommendation baserad på Minoura, E. *Bostadsgården. Territoriell arkitektur*. (Studentlitteratur, 2019)
- 10 Observation baserad på Åkelind, H. Ålidhems tillkomst. *Arkitekten* 2007: nr 9, september. Sjukhusområdet har sedan Ålidhems tillkomst förlorat sin enhetlighet, medan Mariehem har ett mycket tydligt färgprogram.
- 11 *Dagvattenutredning Planprogram för Ålidhöjd (Sofiehem 3:1 m.fl.)*, WSP 2024
- 12 *Sofiehem 3:1 ytöversvämning*, Sweco 2023
- 13 *Tomtebo Strand dagvattenutredning*, WSP 2019
- 14 *Social hållbarhet – idag och imorgon. Ett analysverktyg för social hållbarhet i stadsutveckling*, WSP 2019
- 15 *Ålidhem – analyser och rekommendationer*, WSP 2019

