



**PLANBESTÄMMELSER**

Följande gäller inom området med kommunala bestämmelser. Endast angivet ändring och utökning är tillåtet. Övriga bestämmelser gäller fortfarande inom hela planområdet.

- GRÄNSBETECKNINGAR**
- Plansträngsgräns
  - Ändringsträngs
  - Ejerskapsgräns
  - Äldregräns och ejerskapsgräns
- ÄNDRING AV MARK OCH VATTEN**
- Ändring av mark och vatten i kommunalt huvudmannaskap.
- GATA Gata
  - GADE Gångväg
  - CYKEL Cykelväg
  - FLOD Flod

- Kvarterstyp**
- C Gårdsplan utan höfd och sandstall
  - B Huset med angräns
  - D Öppenmark
  - Z Uppkastad

**EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP**

Mark och vegetation

dagvatten: Anläggning för dagvattenhantering för ortens. 100 10 10 10  
 -00 Markens höjd över angivet nivå. 100 10 10 10

**EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK**

- Betygsgrens omfattning
- A Minsta betygsgrens är 30 % och största betygsgrens är 40 % av fastighetsarean. 100 10 10 10
  - B Minsta betygsgrens är 20 % och största betygsgrens är 30 % av fastighetsarean. 100 10 10 10
1. Enkelhet för maximalt 200 kvadratkilometer betygsgrens. 100 10 10 10  
 Markens höjd över angivet nivå. 100 10 10 10
- Högsta bostadshöjd. 100 10 10 10

**Placering**

- B 1 Enkla hus ska placeras så nära GATA som möjligt från angivningslinjen. 100 10 10 10
- B 2 Enkla hus ska placeras så nära GATA som möjligt från angivningslinjen. 100 10 10 10

**Utformning**

- L Fastställande ska vara enklare än fastlagat. 100 10 10 10
- L Med GATA ska fasad höjden över marknivå vara 100 10 10 10

**Utövrande**

- B Höjden i plan ska vara högst 27 meter över marknivå. 100 10 10 10
- B Höjden i plan ska vara högst 27 meter över marknivå. 100 10 10 10

**Markens användande och vegetation**

- Markens höjd över angivet nivå. 100 10 10 10
- Markens höjd över angivet nivå. 100 10 10 10

**Stängsel och utrust**

- B Höjden över marknivå ska vara högst 100 10 10 10
- B Höjden över marknivå ska vara högst 100 10 10 10

**Skydd mot olägenheter**

- B Utbyggnad från fastighet ska vara högst 100 10 10 10
- B Utbyggnad från fastighet ska vara högst 100 10 10 10

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**

**Genomförande**

- Genomförande är 3 år från den dag planen får laga kraft. 100 10 10 10

**Ändrad kopier**

- Ändring ska vara för angivning av fastighetsplan på plats. 100 10 10 10

**Markreserv**

- Markreserv för ämnesrättsliga ändringar. 100 10 10 10

Detaljplan för del av fastigheten  
 Umeå 4:3 m.fl.  
 inom EU-området i Umeå kommun, Västerbottens län  
 Umeå kommun, Detaljplanering, oktober 2019

*[Signature]*  
 Planerare  
 2480K-P2020/14



UMEÅ KOMMUN  
 2019-11-20 13:26:27  
 Umeå kommun

Antagandehandling  
 till plan för:  
 - Plansträngsgräns  
 - Ändringsträngsgräns  
 - Ejerskapsgräns  
 - Äldregräns och ejerskapsgräns  
 - Mark och vatten

Beställt  
 Antagen 2019-11-20, § 270  
 Laga kraft 2020-02-17  
 Umeå kommun

## Lagakraftbevis

Detaljplanen för del av fastigheten Umeå 4:3 m.fl. inom I20-området är antagen av kommunfullmäktige 2019-11-25, § 270.

Länsstyrelsen beslutade 2019-12-11 att inte överpröva kommunens beslut.

Beslutet överklagades till Mark- och miljödomstolen som 2020-03-30 beslutade att avvisa överklagandet.

Det beslutet överklagades till Mark- och miljööverdomstolen.

Mark- och miljööverdomstolen beslutade 2020-07-07 att inte lämna prövningstillstånd och därmed står Mark- och miljödomstolens dom fast.

Detaljplanen fick därmed laga kraft, d.v.s. är **giltig från och med 2020-07-07**.

Kopia till:

- Sökanden
- Länsstyrelsen, samhällsplanering

Detaljplanering, Umeå kommun

Karin Strömberg  
Koordinator  
090-16 64 96  
karin.stromberg@umea.se

**2480K-P2020/14**

---

## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

---

Lagakraft 2020 -07- 07

Akt nr 2480K-P <sup>2020, 14</sup>.....

DETALJPLAN FÖR DEL AV FASTIGHETEN UMEÅ 4:3 M.FL.  
INOM I20-OMRÅDET I UMEÅ KOMMUN



2019-10-04





## Sammanfattning

Detaljplanen för del av Umeå 4:3 m.fl. bedöms innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför genomföras.

MKB:ns innehåll ska avgränsas och utgå från behovsbedömningen. Den ska därmed behandla konsekvenser för

- Köpcentrum/handelsområde med parkeringsplatser (effekter av ökad trafik inom och i anslutning till planområdet)
- Naturvärden och rekreation
- Dagvatten

## Planförslaget

Planområdet omfattar ca 14 hektar och planeras för en utbyggnad av 37 500 m<sup>2</sup> BTA (bruttoarea) handels- och verksamhetsytor. Planen tas fram parallellt med och i samklang med pågående översiktsplanering.

Inom planområdet möjliggörs för t.ex. stormarknader, stora varuhus, ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Överstevägen förlängs västerut och i planområdets norra del anläggs en cirkulationsplats och en extra infart till området. För att hantera dagvatten kommer en damm att anläggas längs väg 364 och en i områdets södra del. Gång- och cykelvägar anläggs längs väg 364 och i områdets västra del.

## Miljökonsekvenser

Naturmark kommer att ersättas av ett handelsområde vilket får lokala konsekvenser för de berörda miljöaspekterna.

Avvägningar i ett större perspektiv på markanvändning, trafikplanering och grönstruktur i det framtida Umeå är gjord i gällande och pågående översiktsplanering. Planområdet har då bedömts vara lämpligt för den användning som nu planeras. Inga skyddade områden eller områden med höga värden tas i anspråk av detaljplanen.

MKB:n behandlar bara miljöaspekter där man bedömt att det finns risk för betydande påverkan. Andra miljöaspekter, som inte påverkas eller där påverkan bedöms bli liten, har avgränsats bort i tidigare skede och behandlas inte i MKB:n.

Risk för köer på omgivande vägnät ökar. Belastningsgraden 0,9 i Ersbodarondellen bedöms dock inte överskridas. Detta förutsätter att ytterligare ett körfält vid Överstevägens anslutning mot cirkulationen med väg 364 kan byggas. Planen påverkar därför biltrafiken i liten grad. Även luft- och bullersituationen påverkas i liten grad.

Planområdet bedöms inledningsvis svårt att försörja med kollektivtrafik. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik bibehålls, men med mindre gen sträckning genom området.

Naturmarken kommer att försvinna inom planområdet. Väster om planområdet finns ett grönt stråk längs Sandbäcken som man kommer att ta hänsyn till och ses som en tillgång i pågående översiktsplanering.

Möjligheterna till rekreation kommer att försvinna inom planområdet. Rekreationsmöjligheter med befintliga skidspår etc. finns kvar i direkt anslutning till planområdet så länge inte området omvandlas till blandstad enligt pågående översiktsplanering.

Planalternativet medför en betydande förändring för dagvattnet i planområdet. Flera åtgärder för hantering av dagvatten föreslås i planen, bland annat höjdsättning och krav på att takvatten ska infiltrera på tomten. Två ytor föreslås också som parkmark med dagvattenmagasin. Dagvattnet hanteras alltså inom planområdet. Med dessa åtgärder kommer påverkan på dagvattenkvalitet att bli liten, och liten till måttlig påverkan på dagvattenflödena.

#### **Miljömål, miljö kvalitetsnormer, riksintressen**

Planen ger möjlighet till måluppfyllelse för de flesta miljömålen. Lokalt påverkas målen *Levande skogar* och *Ett rikt djur- och växtliv* negativt då naturmarken försvinner. De flesta av preciseringarna i målet *God bebyggd miljö* stöds av planen. Målet *Begränsad klimatpåverkan* motverkas av åtgärder som medför ökat trafikarbete, vilket planen medför, åtminstone i ett kortare perspektiv.

Planen medför ingen risk att några miljö kvalitetsnormer överskrids.

Planen medför obetydliga konsekvenser för riksintresset E12. Försvarmakten kommer att yttra sig över planens eventuella konsekvenser för påverkansområdet kring Umeå skjutfält och övningsfält.

## Innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>Inledning</b>	<b>1</b>
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte	2
<b>2</b>	<b>Metod</b>	<b>2</b>
2.1	Miljöbedömning i planprocessen	2
2.2	Behovsbedömning	2
2.3	Avgränsning	3
2.4	Bedömningsmetod	4
<b>3</b>	<b>Alternativ</b>	<b>5</b>
3.1	Nollalternativ	5
3.2	Planförslaget	6
3.3	Alternativa placeringar	7
<b>4</b>	<b>Gällande planer, riksintresse och strandskydd</b>	<b>7</b>
4.1	Gällande planer	7
4.2	Riksintresse och Natura 2000	9
4.3	Strandskydd	9
<b>5</b>	<b>Miljökonsekvenser</b>	<b>9</b>
5.1	Trafik	9
5.2	Naturmiljö	12
5.3	Rekreation	13
5.4	Dagvatten	15
<b>6</b>	<b>Miljömål</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Miljökvalitetsnormer</b>	<b>21</b>
<b>8</b>	<b>Samlad bedömning</b>	<b>21</b>
8.1	Miljökonsekvenser	21
8.2	Miljömål och miljökvalitetsnormer	22
8.3	Riksintressen	23
<b>9</b>	<b>Fortsatt arbete/uppföljning</b>	<b>23</b>
9.1	Trafik	23
9.2	Naturmiljö	23
9.3	Rekreation	23
9.4	Dagvatten	24
<b>10</b>	<b>Medverkande</b>	<b>24</b>
<b>11</b>	<b>Referenser</b>	<b>24</b>

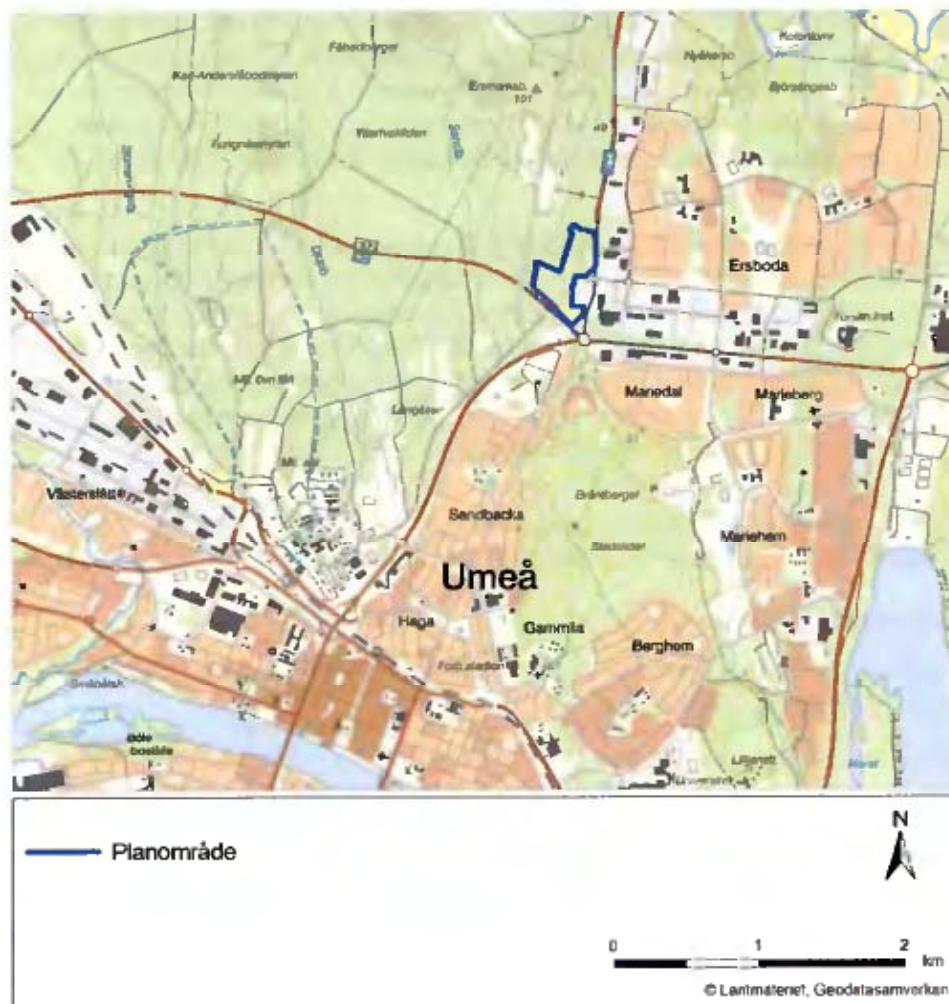


# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är upprättad i samband med framtagandet av detaljplan för del av fastigheten Umeå 4:3 m.fl. I behovsbedömningen i detaljplaneprocessen framkom att detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan och därmed ska MKB upprättas.

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden. Se även kapitel 2.3.2 Geografisk avgränsning.



Översiktskarta med planområdets läge i Umeå

## 1.2 Syfte

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas, enligt 6 kap. 11 § miljöbalken. Planarbetet påbörjades under 2017 och MKB:n handläggs enligt den lydelse av 6 kapitlet miljöbalken som gällde då, enligt övergångsbestämmelserna i miljöbalken.

MKB:n ska beskriva effekter och konsekvenser på miljön som den föreslagna detaljplanen medför. MKB:n ska också ge en samlad bedömning av planens miljöpåverkan, visa på åtgärdsförslag som kan avhjälpa eller minska den negativa påverkan från planen, samt utgöra ett beslutsunderlag i den kommunala planeringen.

## 2 Metod

### 2.1 Miljöbedömning i planprocessen

När en kommun upprättar en detaljplan ska kommunen alltid undersöka om planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (tidigare hette det behovsbedömning). Om planens genomförande bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Kommunen ska samråda om avgränsningen av MKB:n med länsstyrelsen. Länsstyrelsen ska verka för att MKB:n får en lämplig detaljeringsgrad och omfattning.

När avgränsningen fastställts, inleds MKB-arbetet vilket är en iterativ process som löper parallellt med detaljplanearbetet och möjliggör påverkan på detaljplanen för att minimera miljökonsekvenser. När MKB:n färdigställts, går den tillsammans med detaljplanen ut på samråd, varefter handlingarna uppdateras efter inkomna synpunkter. Innan antagande ställs detaljplan och MKB ut igen för granskning och eventuella revideringar görs utifrån synpunkter under granskningen. När planen har antagits ska kommunen skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen faktiskt medför. Det innebär att planens faktiska konsekvenser måste följas upp. Syftet med detta är att kommunen tidigt ska få kannedom om sådan betydande miljöpåverkan som tidigare inte har identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpan kan vidtas.

### 2.2 Behovsbedömning

Umeå kommun har genomfört en behovsbedömning (dnr BN-2016/02002) för ny detaljplan för del av Umeå 4:3 m.fl.

Planen bedöms innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 11-13 § miljöbalken bedöms därför behöva genomföras.



Som motiv anges att för flera faktorer finns det anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan:

Köpcentrum/handelsområde med parkeringsplatser bedöms enligt Plan- och bygglagen och Miljöbedömningsförordningen i sig medföra risk för betydande miljöpåverkan. För denna plan bedöms faktorerna Naturvärden och Dagvatten ge mer specifik anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan.

Planen kan medföra påverkan på område av riksintresse för väg.



*Preliminärt planområde i behovsbedömning. Det aktuella planområdet ryms inom detta preliminära*

Det finns inte anledning att anta att miljö kvalitetsnorm kommer att överskridas.

Länsstyrelsen i Västerbotten har tagit del av behovsbedömningen och delar kommunens bedömning att planen kan innebära betydande miljöpåverkan.

## 2.3 Avgränsning

### 2.3.1 Tematisk avgränsning

MKB:ns innehåll ska avgränsas och utgå från kommunens genomförda behovsbedömning för detaljplan. Den ska därmed behandla konsekvenser för

- Effekter av ökad trafik inom och i anslutning till planområdet
- Naturvärden
- Rekreation
- Dagvatten

Övriga miljöaspekter bedöms inte påverkas betydligt och behandlas inte vidare i MKB, exempelvis:

#### Boendemiljö

Boendemiljöer saknas i planområdet eller närområdet. Effekterna på luft och buller beskrivs översiktligt i avsnittet om trafik.

#### Kulturmiljö

Det finns inga tidigare kända forn- eller kulturlämningar i området. En arkeologisk utredning har utförts av Västerbottens museum inför detaljplanearbetet. Utredningen visade att det inte finns några lagskyddade fornlämningar i området.

#### Jordbruk, skogsbruk och rennäring

Planen berör ingen jordbruksmark. Intrånget i skogsmark och renbetesmark bedöms sakna betydelse för näringarna.

#### Förorenad mark

Inom planområdet finns ingen känd förorening av mark.

#### Landskaps/stadsbild

Landskaps/stadsbilden påverkas i och med att ett tidigare obebyggt område exploateras. Området är inte utpekad som att ha värden för landskaps/stadsbild. Utformning inom planområdet studeras i planarbetet. Planbestämmelser för byggnaders placering och utformning samt planteringar finns i detaljplanen.

### 2.3.2 Geografisk avgränsning

Planområdets avgränsning framgår av översiktskartan på sidan 1 och på plankartan som ingår i planhandlingarna.

Efter att behovsbedömningen gjordes har det preliminära planområdet förändrats. Mer än hälften av det preliminära planområdet har utgått och detaljplanen omfattar endast östra delen av det preliminära området i behovsbedömningen. Området kring Sandbäcken ingår därmed inte i detaljplanen. Då trafikallstringen från det preliminära planområdet i trafikutredningar visades skapa en allt för stor alstring trafik för befintlig trafikstruktur, krymptes området ner till det som nu ingår i detaljplanen.

MKB för detaljplanen fokuserar på miljön inom planområdet. MKB:n studerar också effekter och konsekvenser av detaljplanen inom ett influensområde som är större än bara planavgränsningen.

### 2.4 Bedömningsmetod

Bedömningen av konsekvenser görs i två steg där värdet eller känsligheten hos de berörda områdena (litet till mycket högt) bedöms liksom påverkan (obetydlig till stor, positiv eller negativ) på områdena. Värde/känslighet tillsammans med påverkan vägs sedan ihop till en konsekvens enligt bedömningsmatrisen på nästa sida.

Med påverkan avses *fysisk förändring eller intrång* (alltså hur planen i sig påverkar befintlig situation).

Påverkan orsakar effekter, d.v.s. *förändringar av miljön* som den fysiska förändringen i sig ger upphov till (exempelvis att skogsmark försvinner).

Med konsekvens avses *den verkan eller betydelse som effekten får för miljötilståndet eller människors hälsa* (exempelvis att om den försvunna skogsmarken har mycket höga biologiska värden är det negativt för uppsatta mål om att bevara biologisk mångfald och därmed stora konsekvenser för aspekten naturmiljö).

4(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04

Med värde avses värdefulla miljöer eller strukturer som anses värdefulla. Om värden saknas, eller de är låga, för en viss miljöaspekt kan konsekvenserna bli små även om förändringen i miljön blir stor (exempelvis om skogsmarken har låga biologiska värden har det liten betydelse för aspekten naturmiljö om skogen försvinner, och därmed små konsekvenser). På samma sätt kan även en liten påverkan på ett mycket högt värde få måttliga konsekvenser.

För naturvärdesklass 3 ska bedömning göras med hänsyn till lokala förutsättningar och ur ett landskapsperspektiv.

	Litet värde	Måttligt värde / NV-klass 4*	Högt värde / NV-klass 3*	Mycket högt värde / NV-klass 1 + 2*
Stor negativ påverkan	Små - måttliga konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser	Mycket stora konsekvenser
Måttlig negativ påverkan	Små konsekvenser	Små - måttliga konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser
Liten negativ påverkan	Obetydliga konsekvenser	Små konsekvenser	Små - måttliga konsekvenser	Måttliga konsekvenser
Ingen/obetydlig påverkan	Obetydliga konsekvenser			

*Konsekvenserna bedöms som en sammanvägning av värde och förändring. Konsekvenserna kan också bli positiva enligt motsvarande skala.*

*\*Avser aspekten naturmiljö, naturvärdesklasser enligt svensk standard.*

### 3 Alternativ

#### 3.1 Nollalternativ

MKB:n ska innehålla "en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte kommer till stånd". Detta kallas nollalternativet.

Nollalternativet innebär en trolig utveckling fram till år 2030, om detaljplanen inte antas. Befintlig markanvändning kommer att bestå i området. Det finns inga andra detaljplaner som berör miljön kring planområdet. Trafiken på omgivande vägar antas öka enligt Trafikverkets generella ökningstal.

I nollalternativet kommer utbyggnad för handel att ske någon annanstans. I och kring planområdet finns ingen helhetsbild utredd för t.ex. trafik, dagvattenhantering och grönstruktur.

Arbete med fördjupad översiktsplan pågår, se 4.1.2 nedan, men det påverkar inte nollalternativet eftersom planen är i tidigt skede och endast anger riktlinjerna för framtida markanvändning.

### 3.2 Planförslaget

Planen ligger i sydvästra delen av Ersboda (se översigtskarta i kapitel 1) i anslutning till det befintliga handelsområdet "Stora Birk" med bland annat stormarknaderna Coop och Willys. Planen angränsar i söder till Norra Länken (E12), och i öster till Botsmarksvägen (väg 364) och det planlagda kv. Skogslunden ("Green Zone" med Circle K, McDonalds och Carstedts). I norr och väster finns idag naturmark.

Planen tas fram parallellt med och i samklang med pågående översiktsplanering. I samrådshandlingen för fördjupning av översiktsplan (se kapitel 4.1.2) anges att "Detaljplanen för Sandbäcken tar hänsyn till tänkt utveckling av viktiga gröna strukturer, framtida kollektivtrafikstråk samt potential för dagvattenhantering i en struktur som går hand i hand med tätortsutveckling i I20-området på lång sikt."

Planen ska skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter. Planområdet omfattar ca 14 hektar och planeras för en utbyggnad av 37 500 m<sup>2</sup> BTA (bruttoarea) handels- och verksamhetsytor. Plankarta och en mer utförlig planbeskrivning ingår i planhandlingarna.

Inom planområdet möjliggörs för t.ex. stormarknader, stora varuhus, ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Överstevägen förlängs västerut och i planområdets norra del anläggs en cirkulationsplats och en extra infart till området. För att hantera dagvatten kommer en damm att anläggas längs väg 364 och en i områdets södra del. Gång- och cykelvägar anläggs längs väg 364 och i områdets västra del.



Volymskiss som visar möjlig utformning inom planområdet (ur planbeskrivning).

6(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04

### 3.2.1 Strukturstudie

En strukturstudie har tidigare gjorts där man utreder en möjlig framtida utformning av området nordväst om Sandbacka/Västra Ersboda (*Sandbäcken – Strukturstudie till ett nytt, modernt och hållbart handelsområde, Utredningsrapport 180629*).

Strukturstudien föreslår att området ska utvecklas i en första etapp - En säker och behaglig handelsplats - och också samverka med fortsatt planläggning av kommande etappvis planläggning för handel samt möjlig utveckling av I20-området (se kapitel 4.1.2), där Sandbäcken kan fungera som stadsdelscentrum.

Denna första etapp är det område som nu planläggs i detaljplanen.

### 3.3 Alternativa placeringar

I översiktsplanen, fördjupning för Umeå, finns riktlinjer för Umeås handelsstruktur. Där anges bland annat att i den kommande planeringen av I20-området utreds möjligheterna och konsekvenserna av nya handelsytor inom området.

I ovanstående strukturstudie anges att "Umeås handelsstruktur med en stadskärna, tre till fyra stadsdelsövergripande centrum, stadsdelscentrum, kommundelscentrum samt landsbygdshandeln ska stärkas." Ersboda är ett av dessa stadsdelsövergripande centrum, där de andra är Klockarbäcken, Entré Syd och Strömpilen.

Det trafikorienterade läget vid ringleden och Ersbodarondellen är enligt den fördjupade översiktsplanen ett intressant läge för nya verksamheter.

Därmed anses att det aktuella området är lämpat för att planläggas för handel och verksamheter.

## 4 Gällande planer, riksintresse och strandskydd

### 4.1 Gällande planer

#### 4.1.1 Översiktsplan

Kommunens översiktsplan består av flera delar där delen kallad "Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet" fungerar sammanhållande. Det finns också ett antal fördjupningar och tematiska tillägg.

Gällande fördjupning av översiktsplanen, "Fördjupning för Umeå", anger det berörda området som "utredningsområde för bebyggelse".

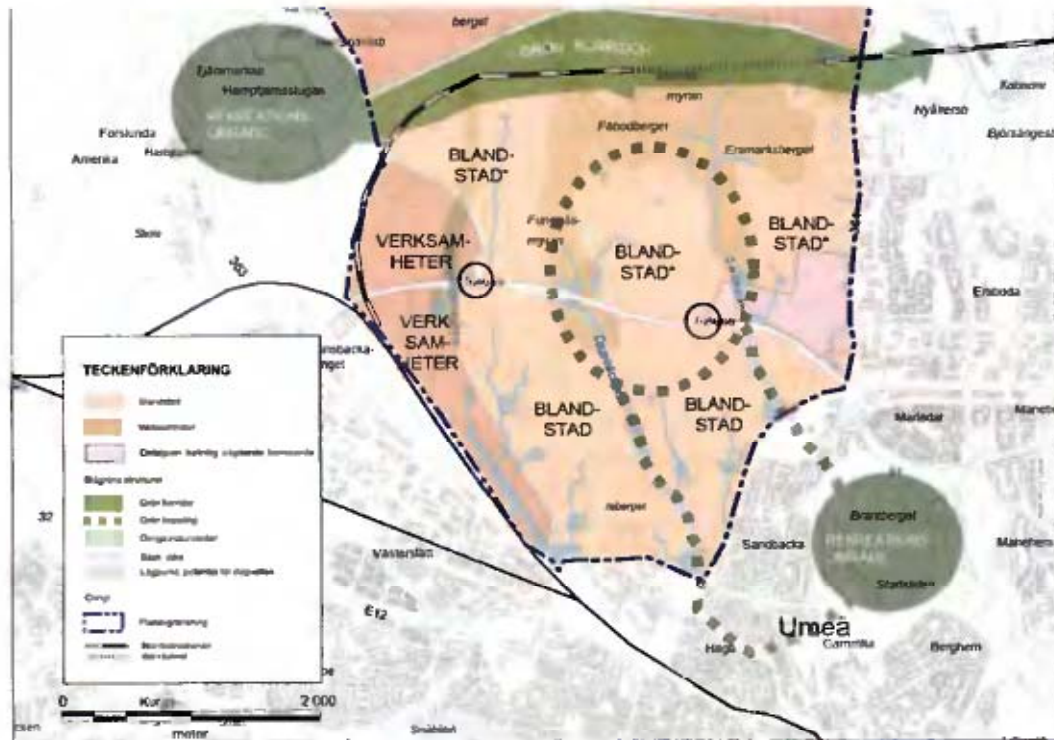
#### 4.1.2 Pågående fördjupning för I20-området

Ett förslag till fördjupning av översiktsplanen för I20-området är ute på samråd till den 1 september 2019. Planen redovisar hur Umeå tätort kan utvecklas med nya bostäder, verksamheter och grönområden på militärens tidigare övningsområde i södra delen av planområdet, och hur Försvarsmakten kan utveckla sin verksamhet i den norra delen.



Markområdet ägs idag till stor del av kommunen, med undantag för Försvarsmaktens område i planens sydöstra del.

Detaljplanen för handelsområdet tas fram parallellt med fördjupningen av översiktsplanen.



Del av plankartan till Fördjupning för I20-området

Kartan ovan visar huvuddragen i det planerade området för tätortsutveckling i samrådshandlingen.

Detaljplanen för handelsområdet (ingår i den rosafärgade ytan) omges av ytor som föreslås som blandstad. Blandstadsbegreppet innebär att stadsdelen innehåller både bostäder och verksamheter, t.ex. kontor/arbetsplatser, butiker, föreningslokaler, skolor, förskolor, vårdinrättningar och annan offentlig eller kommersiell service.

Fördjupningen ger också förslag till framtida grönstruktur i området, där det gröna ses som en resurs för den framtida bebyggelseutvecklingen. Väster om detaljplaneområdet finns en "grön koppling" längs Sandbäcken som förbinder naturområdena i norr med Stadsliden i sydöst.

#### 4.1.3 Detaljplaner

Planområdet är till största del ej planlagt. En del av Plan 2480K-P98/138 Ersboda 2:1 m fl (kv. Skogslunden) berörs. Den planen omfattar Carstedts, McDonalds, Circle K och

8(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04



cirkulationsplatsen på väg 364 och kommer till en liten del att påverkas av planförslaget då utfartsförbud plockas bort i planens västra del och norra del.

I övrigt finns angränsande planer: Plan 2480K-P118/1980, plan 2480K-P10/40, plan 2480K-P97/1978, plan 2480K-P184/1974.

## 4.2 Riksintresse och Natura 2000

E12 (Norra länken), som gränsar till planområdet, är av riksintresse för kommunikationer. Riksintresse innebär i detta fall att vägen "skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna" (3 kap 8§ miljöbalken). E12 påverkas endast obetydligt, i form av något ökad trafikbelastning, i både nollalternativet och planförslaget.

Försvarsmakten hävdar idag ett riksintresseanspråk enligt 3 kap. 9 § Miljöbalken dels för SkyddC närövningsfält med skjutbanor och dels för Umeå övnings- och skjutfält som är beläget längre norrut. Dessutom innefattar riksintresseanspråket ett influensområde runt verksamhetsytorna. Influensområdet sträcker sig fram till väg 364 och 503. Planområdet ligger därmed inom influensområdet.

Natura 2000-områden finns inte i eller i närheten av planområdet.

## 4.3 Strandskydd

Strandskyddat område berörs inte.

# 5 Miljökonsekvenser

## 5.1 Trafik

### 5.1.1 Förutsättningar

Dagens trafiklösning med Ersbodarondellen samt rondellen längs väg 364, vid Överstevägen/Cementvägen, är i dag tidvis hårt trafikbelastade. Ersbodarondellen är av riksintresse för kommunikation då E12 utgör två av benen till cirkulationen. Cirkulationens kapacitet och framkomlighet är därför av betydelse för riksintresset E12. Det nya handelsområdet ansluter till väg 364 via cirkulationen med Överstevägen/Cementvägen. Tidigare genomförd trafikutredning visar på hur storleken/omfattningen på ett nytt handelsområde påverkar befintlig infrastruktur.

Området har relativt goda förutsättningar för oskyddade trafikanter mellan den östra sidan av väg 364 och det nya handelsområdet på den västra sidan. Huvudcykelstråket mellan Ersboda och Umeå centrum passerar planskiilt under såväl 364 som E12. Se planskilda passager inom området som röda pilar i ortofotot nedan.

Kollektivtrafiken har ingen linje eller busshållplats på den västra sidan av väg 364. Närmsta befintliga hållplats är placerad vid *Gräddvägen*, ca 300 m gångväg från planskiild passage vid cirkulationen vid Cementvägen/Överstevägen.



Planområdet med befintliga planskilda gång- och cykelpassager (röda pilar)

### 5.1.2 Trafikutredning

En strukturstudie samt trafikanalyser för Sandbäckens handelsområde har genomförts bl.a. för att beräkna hur stort handelsområde och därmed trafikbelastning som kan hanteras inom befintlig infrastruktur.

Trafikutredningen visar att i en första etapp, utan ombyggnation av befintlig infrastruktur, kan ca 45 000 m<sup>2</sup> BTA handel byggas om ingen annan exploatering sker som alstrar trafik i närområdet.

Trafikanalysen förutsätter två körfält från Överstevägen i anslutning mot cirkulationen samt två anslutningar till/från Sandbäckens handelsområde. Analysen har även utgått från att belastningsgraden för samtliga anslutningar ska understiga 0,9.

Handel kan innefatta olika verksamheter vilka i sin tur alstrar olika mycket trafik. Beräkningar är genomförda utifrån en planerad fördelning av olika verksamheter enligt tabell nedan.

10(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04

Handelsverksamhet	Andel av handelsområdets yta
Småindustri	53 %
Detaljhandel	7 %
Stormarknad	38 %
Restaurang	2 %

Trafikutredningen har föreslagit tre alternativ för att klara belastningsgrad på max 0,9 i Ersbodarondellen. Det förslag som planförslaget utgår från, vilket även kommunstyrelsens planeringsutskott tagit ett inriktningsbeslut (KS-2016/00615-7), är:

- 37 500 m<sup>2</sup> BTA handel på Sandbäckens handelsområde i kombination med bostäder för 500 boende (ca 2702 lägenheter) samt 1350 m<sup>2</sup> BTA närbutik på Ersboda 2:1.

Under detaljplanearbetet har handelsområdets storlek och verksamhet förändrats för att hantera Ersbodarondellens kapacitet. I och med att byggrätten begränsas till 37 500 m<sup>2</sup> BTA samtidigt som planen riktas till mindre trafikalande verksamhet är bedömningen att kapaciteten i Ersbodarondellen klaras.

### 5.1.3 Konsekvenser

För nollalternativet bedöms befintligt område kvarstå och därmed ingen tillkommande trafikalande verksamhet. Trafiken på omgivande vägar antas öka enligt Trafikverkets generella ökningstal. Konsekvenserna blir obetydliga.

För planalternativet är bedömningen att en utbyggnad med 37 500 m<sup>2</sup> BTA enligt planförslaget klarar kapacitetsgränsen för Ersbodarondellen. Belastningsgraden 0,9 överskrids inte. Detta förutsätter att det finns två anslutningar från Sandbäckens handelsområde mot väg 364 samt att det finns två körfält för utfart från Överstevägen.

Då nya målpunkter etableras på västra sidan av väg 364 finns risk för att gående väljer att gena över väg 364. Genom att placera dagvattenhantering längs väg 364 minskar risken att gående och cyklister väljer att gena över vägen, de oskyddade trafikanterna leds därmed mot de befintliga planskilda passagerna.

Huvudcykelstråket mellan Umeå centrum och Ersboda får med planförslaget en omväg via ny gata samt en skarpare sväng än i dag vilket är negativt för cyklisternas framkomlighet.

Det nya handelsområdet kommer inledningsvis att vara svårt att försörja med kollektivtrafik. Kollektivtrafikstråket längs Cementvägen behöver göra en kappsäcklösning (att man måste vända och åka tillbaka samma väg) på Överstevägen vilket ofta är negativt för kollektivtrafik. Närmsta befintliga hållplats vid *Gräddvägen* bedöms vara inom gångavstånd (300–400 m) från de närmsta delarna av planen men utgör inte ett attraktivt alternativ för det nya handelsområdet. När hela området byggs ut

11(25)

enligt översiktsplanen och en förbindelse i nord-sydlig riktning anläggs bedöms däremot förutsättningarna för kollektivtrafik och en ny busshållplats som mycket goda.

Den ökade trafiken medför ökat buller och ökade utsläpp till luft, men detta bedöms påverka luftkvalitet och ljudnivåer kring vägarna i liten grad. Det finns inga boendemiljöer eller andra känsliga miljöer i direkt anslutning till planområdet eller det angränsande vägnätet. För arbetslokaler, som detaljplanen gäller och som även finns i planområdets omgivning, gäller högre riktvärden för buller än för bostäder.

För planalternativet bedöms konsekvenserna för trafik bli måttligt negativa, mest på grund av påverkan på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Konsekvenserna avseende biltrafiken, och även luft och buller, bedöms bli små.

## 5.2 Naturmiljö

### 5.2.1 Förutsättningar

Naturmiljön inom planområdet domineras av cirka 100-årig, tämligen grov granskog på frisk mark. Inom planområdet förekommer död ved fläckvis rikligt, men i större delen sparsamt. Rödlistade arter förekommer med enstaka fynd. Utöver det grandominerade området förekommer ett mindre talldominerat skogsparti, en mindre alsumpskog och ruderatmarker. I och med den naturvärdesinventering som genomförts inom planområdet har det gran- och talldominerade området genom förekomst av vissa biotop- och artvärden bedömts hålla påtagligt naturvärde (klass 3) och alsumpskogen har genom sina biotopkvaliteter, bedömts hålla visst naturvärde (klass 4, dessa värdeklasser är enligt standard för naturvärdesinventering). Barrblandskogar med påtagliga naturvärden är numera ovanliga i kusttrakterna och därför av betydelse för att bevara biologisk mångfald.

Planområdet utgör kantområden i de gröna stråk som leder in mot Umeås centrala delar och Stadsliden.

Förekomst av områden med påtagliga och vissa naturvärden, förekomst av rödlistade arter samt området del i de gröna stråk som leder in mot Umeås centralare delar och Stadsliden innebär att området bedöms ha påtaglig positiv betydelse för biologisk mångfald.



*Barrblandskog samt alsumpskog inom planområdet.*

12(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04

## 5.2.2 Konsekvenser

Nollalternativet medför att skogsmiljön inom planområdet kommer att fortsätta att åldras. Antalet träd som uppnår en tillräcklig ålder för att utgöra lämpliga livsmiljöer för en rikare flora och fauna kommer succesivt att öka. Genom att den redan befintliga döda veden med tid blir lämpligare som substrat för ett flertal ovanliga arter och att mängden död ved med tid ökar innebär att förutsättningarna för biologisk mångfald med tid förbättras. Nollalternativet medför följaktligen en liten positiv påverkan på planområdet.

Genom en sammanvägning av planområdets nuvarande värde, *påtagliga naturvärden*, med nollalternativets påverkansgrad, *liten positiv påverkan*, bedöms nollalternativet medföra små positiva konsekvenser.

Planalternativet medför att den nuvarande naturmiljön inom planområdet kommer att försvinna. Eftersom ekologiska samband och mångfalden av arter kommer att minska kraftigt inom planområdet bedöms planen innebära en stor negativ påverkan på naturmiljön inom planområdet. Borttagning av skogen kan även innebära minskning av biologisk mångfald utanför planområdet.

Befintliga naturmiljöer finns kvar i direkt anslutning till planområdet så länge inte området omvandlas till blandstad enligt pågående översiktsplanering.

Om inga kompensationsåtgärder genomförs bedöms planalternativet medföra stora negativa konsekvenser. Bedömningen baseras på en sammanvägning av planområdets bedömda nuvarande värde, *påtagliga naturvärden*, med planalternativets påverkansgrad, *stor negativ påverkan*.

Med kompensationsåtgärder i närområdet kan konsekvenserna minska till måttliga konsekvenser för naturvärdena. Kompensationsåtgärder kan vara att skog med motsvarande naturvärden i närområdet till planområdet bevaras och att åtgärder görs för att stärka dess kvaliteter.

## 5.3 Rekreation

### 5.3.1 Förutsättningar

Eftersom planområdet ligger nära stadsdelarna Mariedal, Ersboda och Sandbacka har området ett fördelaktigt läge för friluftsliv och rekreation. Området är dessutom lättillgängligt till fots, cykel och bil. Terrängen är överlag flack eller svagt sluttande vilket underlättar framkomligheten. Skogen är företrädesvis öppen och relativt gles, vilket ger goda förutsättningar för exempelvis svamp- och bärplockning. Det finns ett omfattande nät av stigar inom planområdet vilket vittnar om att området används frekvent.

Delar av det milspår för löpning, skidåkning och promenader som utgår från regementsområdet löper genom planområdets västra del.

En kortare del av en av de mountainbikeslingor som anlagts i delar av I20-skogen löper genom större delen av planområdet.



Det finns äldre uppgifter om att planområdet används som en del av Hagaskolans skolskog. Detta är dock inte längre aktuellt och behandlas därför inte vidare i denna MKB.

Förekomsten av ett lättillgängligt område för bär- och svamplockning samt förekomsten av två motionsspår med ett flertal användningsområden innebär att planområdet har goda förutsättningar för rekreation och planområdets rekreativvärde bedöms därför som måttligt.



Del av mountainbike slinga samt del av det milspår som löper genom planområdet.

### 5.3.2 Konsekvenser

Nollalternativet innebär inga förändringar av tillgänglighet eller möjlighet till utövande av friluftsliv och rekreation inom planområdet. Nollalternativet bedöms således ha obetydlig påverkan på möjligheterna till rekreation inom planområdet.

Genom en sammanvägning av planområdets nuvarande rekreativvärde, *måttligt värde*, med nollalternativets påverkansgrad, *obetydlig påverkan*, bedöms nollalternativet medföra obetydliga konsekvenser.

Planalternativet innebär att området inte längre kommer att vara tillgängligt för friluftsliv och motion på samma sätt som det är i dagsläget. Möjligheterna till bär- och svamplockning kommer att gå förlorade. Mountainbikeslingan kommer att bli kortare än i dagsläget. Planalternativet innebär att milspåret som löper genom planområdet inte längre kommer att vara en sammanhängande enhet. Vid en sammanvägning av de förluster som planalternativet innebär, bedöms planalternativet ha en stor negativ inverkan på möjligheterna till rekreation inom planområdet.

Genom en sammanvägning av planområdets nuvarande rekreativvärde, *måttligt värde*, med planalternativets påverkansgrad, *stor negativ*, bedöms planalternativet medföra måttligt negativa konsekvenser.

Gatorna i området har koppling mot omgivande naturmark, och vidare mot det gröna stråket i FÖP. Rekreativmöjligheter med befintliga skidspår etc. finns kvar i direkt anslutning till planområdet så länge inte området omvandlas till blandstad enligt pågående översiktsplanering.

14(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04



## 5.4 Dagvatten

### 5.4.1 Förutsättningar

Planområdet ligger i en sluttning, i den högre terrängen består marken till stor del av morän. Den underliggande moränen är tät medan det översta jordlagret är betydligt mer genomsläppligt och består av svallade grus- och sandsediment. I den lägre terrängen, i planområdets södra del samt längs med väg 364, Ersmarksvägen, övergår jordarten till sand som är mycket genomsläppligt. Det innebär att infiltrationskapaciteten varierar inom planområdet. Grundvattennivån har inom olika delar av området påträffats på djup mellan 0,2 och 2 meter under befintlig markyta.

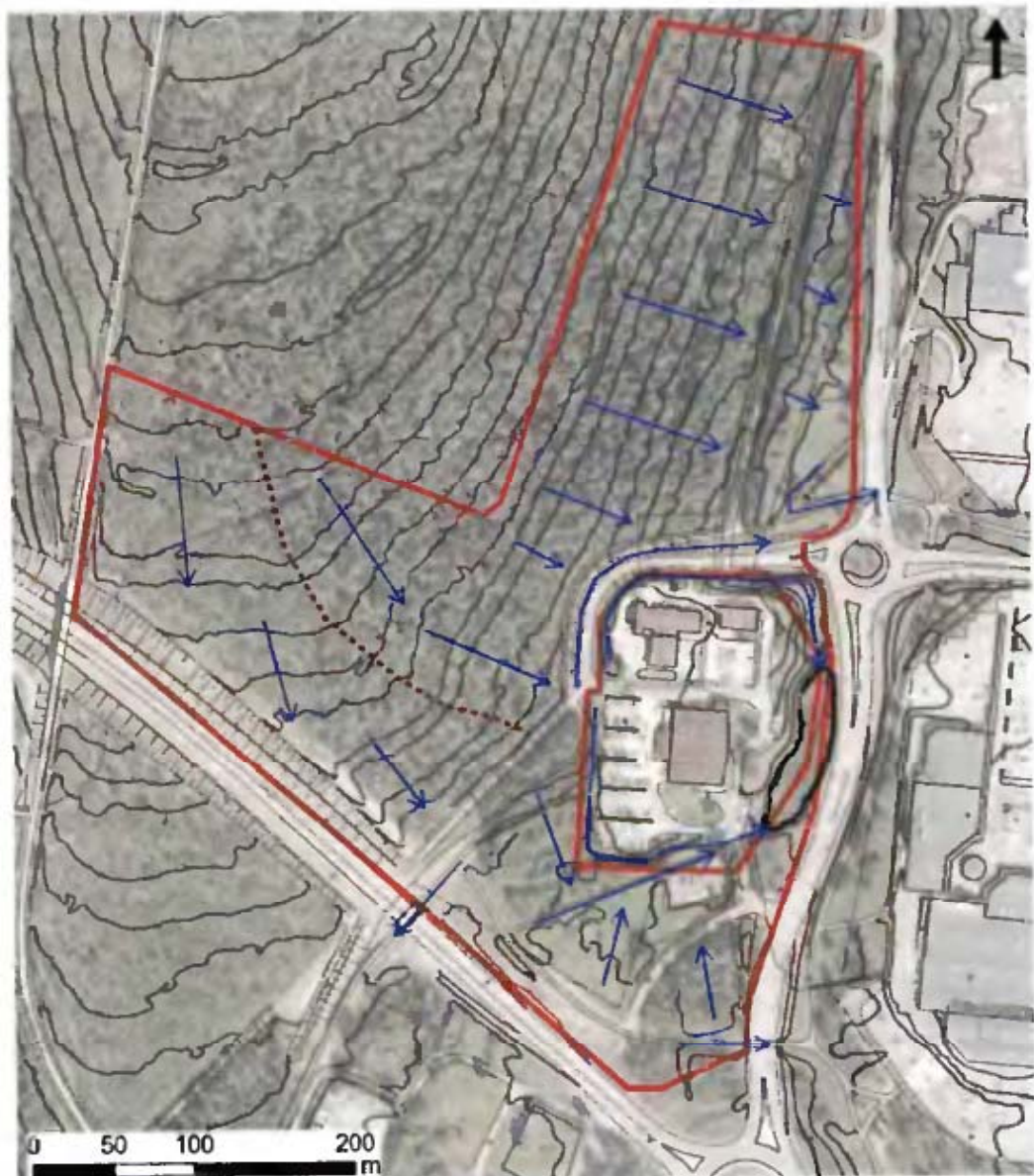
Planområdet består till största delen av naturmark som genomkorsas av gång- och cykelvägar. Hårdgörandegraden i området är således låg och nulägets genomsnittliga avrinningskoefficient beräknas till 0,12. Det finns inga sjöar eller vattendrag inom planområdet. Planområdet ligger inom två avrinningsområden vilken visas i figuren nedan där även marklutning och vattendelare har redovisats.

Dagvattnet från den norra delen rinner mot Ersboda och därifrån vidare via det kommunala dagvattensystemet ut till recipienten Tavelån, VISS SE709103-172517. Dagvattnet från den södra delen rinner via dikessystem söderut och ansluter till det kommunala dagvattensystemet vid kyrkogården på Sandbacka. Detta ledningssystem rinner ihop med den nedre delen av Djupbäcken som går genom de centralare delarna av staden för att slutligen mynna ut i recipienten Umeälven, VISS SE708620-171973, i höjd med järnvägsstationen Umeå östra. Enligt VA-huvudmannen Vakin, Vatten- och Avfallskompetens i Norr, är kapaciteten i dagvattensystemet genom Sandbacka och vidare via Djupbäcken okänd men det är känt att nedströmsområdet är kraftigt påverkat vid skyfall.

Vattenförekomsten Tavelån har en *måttlig* ekologisk status beroende på problem med morfologiska förändringar och flödesreglering men den är även påverkad av försurning. Den ekologiska miljö kvalitetsnormen är *God ekologisk status till 2027*. Den kemiska statusen *uppnår ej god* och det är främst på grund av förekomsten av tungmetaller och miljögifter. Den kemiska miljö kvalitetsnormen är *God kemisk ytvattenstatus*.

Vattenförekomsten Umeälven har *måttlig* ekologisk status beroende på problem med morfologiska förändringar, flödesreglering och bristande konnektivitet i huvudsak orsakat av vattenkraftverk. Den ekologiska miljö kvalitetsnormen är *God ekologisk status till 2027*. Den kemiska statusen *uppnår ej god* och det är beroende på förekomsten av tungmetaller och miljögifter. Den kemiska miljö kvalitetsnormen är *God kemisk status*.

Då planområdet ligger i den nedre delen av en sluttning gör det att det finns dagvatten från högre liggande terräng som rinner in till planområdet längs dess nordvästra gräns, så kallat påtryckande dagvatten. Dagvatten omfattar ytligt avrinnande regnvatten och smältvatten.



Figuren visar höjddelaren med röd streckad linje och de blå pilarna visar flödesriktning inom planområdet i nuläget. Figuren är hämtad ur rapporten Översiktlig dagvattenutredning för Sandbäckens handelsområde, framtagen av Tyréns.

#### 5.4.2 Dagvattenåtgärder

Det dagvatten som uppkommer inom planområdet vid ett dimensionerande regn med den statistiska återkomsttiden 20 år (20-årsregn) kommer att öka med drygt 600 % om inga fördröjande dagvattenåtgärder utförs inom planområdet. Ökningen beror främst på förändringen i hårdgörandegrad i och med att planområdet exploateras.

16(25)

MILJÖKONSEKVENSRISKRIVNING  
2019-10-04

Hårdgörandegraden förväntas öka från nulägets genomsnittliga avrinningskoefficient på 0,12 till strukturplanens genomsnittliga avrinningskoefficient på 0,66.

Höjdsättningen av området är viktig då markens lutning styr åt vilket håll dagvatten rinner. Vägarna inom planområdet höjdsätts så att dagvattnet kan ta sig igenom området utan att skada fastigheter nedströms.

Det påtryckande dagvattnet i planområdets nordvästra del, leds förbi planområdet i ett dikessystem, se blåstreckad markering i figuren nedan.



De blå streckade linjerna markerar det avskärande diket för hantering av det påtryckande dagvattnet. Figuren är ett utklipp hämtad ur rapporten Översiktlig dagvattenutredning för Sandbäckens handelsområde, framtagen av Tyréns.

Fördröjning av dagvatten hanteras inom de grönmärkade områdena i plankartan (som ingår i planhandlingarna). I den tidigare dagvattenutredningen framgår att en fördröjningsvolym om 2189 m<sup>3</sup> behöver tillskapas inom planområdet för att det ska bli flödesneutralt vid ett dimensionerande 20-årsregn med klimatfaktorn 1,3 jämfört med ett nutida 20-årsregn. Planbeskrivningen föreslår utifrån uppdaterade beräkningar att fördröjningsmagasin nordost ska vara drygt 1410 m<sup>3</sup> och magasin syd ca 2600 m<sup>3</sup>.

Dagvattenfördröjningen placeras i lågstråken eftersom det är dit dagvattnet söker sig vid skyfall. När dagvattensystemen går fulla och dagvattnet avrinner på markytan, kommer vattnet samlas i lågstråken utan att det kommer hota att översvämma byggnaderna. Inom de grönmärkade områdena är även marken mycket genomsläpplig vilket ökar möjligheten för infiltration.

Planbestämmelserna slår fast att inom kvartersmark ska takvatten infiltrera på tomten. Bestämmelsen kan tillgodoses genom bland annat infiltration i översilningsytor eller via underjordiska infiltrationsmagasin.

För att bidra till att minska uppkomsten av dagvattenflöden bör hårdgörandegraden hållas så låg som möjligt. Det kan utföras på flera sätt, exempelvis genom att parkeringsytor



förses med hålsten eller armerat grus. Plattsättning kan ersätta asfalt på trottoarer och gångstråk, refuger kan utformas med nedsänkta vegetativa ytor. Det finns dock en viss begränsning i infiltrationskapaciteten i den högre liggande terrängen där jordarten är tätare.

### 5.4.3 Konsekvenser

Nollalternativet innebär ingen förändring i avrinningsområden eller rinnstråk inom planområdet. De förändringar som sker i dagvattenflöden beror enbart av klimatförändringar. Föroreningsinnehållet i dagvattnet förväntas öka något i och med den förväntade ökningen av trafikmängderna på vägarna i anslutning till planområdet samt förändringar i atmosfärisk deposition. Den sammanvägda konsekvensen för nollalternativet bedöms som obetydlig till liten.

Planalternativet innebär en förändring i avrinningsområdenas storlek och rinnstråken kommer att förändras i och med den förändrade markanvändning och de förändringar som görs av höjdsättningen inom planområdet. Recipienternas påverkan av planalternativet bedöms som ytterst begränsad utifrån avståndet mellan planområdet och Umeälven samt Tavelån.

Föroreningsbelastningen ökar i och med exploateringen då naturmark tas i anspråk för byggnader, parkering och nya vägar. Under byggtiden kan även grumling ske då schaktarbeten utförs och medan jorden är blottlagd. Likaså kan ovarsamt hanterande av byggnadsmaterial under byggtiden medföra ökad mängd föroreningar i dagvattnet.

Hårdgjorda ytor minskar möjligheterna till infiltration. En stor del av vegetationen kommer att försvinna vilket minskar växtlighetens upptag av dagvatten. Avrinningen sker betydligt snabbare från hårdgjorda ytor jämfört med naturmark. Skyfallsflödena från hårdgjorda ytor ökar också. De föreslagna åtgärderna minskar dessa effekter i hög grad.

Med planalternativets föreslagna dagvattenåtgärder bedöms de negativa konsekvenserna bli små avseende dagvattenkvalitet och små till måttliga gällande dagvattenflödena.

## 6 Miljömål

Miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål samt 17 etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen och klimat. Sveriges miljömål är det nationella genomförandet av den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen. Sveriges 16 miljö kvalitetsmål beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till.

18(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04



Umeås lokala miljömål antogs 2008 av kommunfullmäktige. De lokala miljömålen förtydligar vad som är särskilt viktigt för Umeå kommun utöver de nationella miljö kvalitetsmålen. De beskrivs i broschyren "Miljömål".

Umeå kommun har tillsammans med de kommunala bolagen tagit fram ett förslag till uppdaterade miljömål. Inom fem fokusområden föreslås uppdaterade mål: Biologisk mångfald, Vatten, God bebyggd miljö, Giffri miljö och Klimat. De fem fokusområdena täcker in 14 av de nationella miljömålen och 11 av de 17 globala hållbarhetsmålen.

Vissa av miljömålen berör naturtyper som inte finns i planområdet, eller företeelser som inte regleras i en detaljplan.




Vissa av miljömålen, framför allt *mål 1 Begränsad klimatpåverkan*, handlar om storskalig miljöpåverkan. Exempelvis påverkar motorfordonstrafik flera av miljömålen negativt. Detaljplanen skapar förutsättningar för ett externt handelsområde som till stor del kommer att besökas per bil, och ett ökat trafikarbete motverkar dessa miljömål. Området planeras dock för god tillgänglighet för kollektivtrafik och en strategi för hållbara och minskade transporter ska tas fram.

I kommunens förslag till uppdaterade miljömål anges bland annat ett delmål för hållbart resande; att andelen resor med kollektivtrafik, cykel eller till fots ska öka. Det är inte troligt att externa handelsområden bidrar till detta.

Om utbyggnad av I20-området genomförs enligt fördjupningen av översiktsplanen kommer det att finnas goda förutsättningar för kollektivtrafik i planområdet. Då ökar också handelsområdets betydelse som stadsdelscentrum för framtida boende, vilket kan minska behovet av transporter till andra handelsområden. I så fall stöds också det lokala målet om hållbart resande som nämns ovan.

Detaljplanens förändrade markanvändning berör några av miljömålen lokalt på ett mer konkret sätt. Att naturmark behöver tas i anspråk för bebyggelse när man planerar för en

önskvärd tillväxt av staden är ofrånkomligt och sådana överväganden är gjorda i ett större perspektiv. Måluppfyllelsen nedan visar påverkan inom planområdet. Bedömningen utgår från miljömålets preciseringar.

Mål	Möjlighet till måluppfyllelse	Motivering
Frisk luft	?	Ökat trafikarbete innebär mer utsläpp till luft. Fordonen blir dock mer miljövänliga över tid. Det bedöms inte finnas risk att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids i planområdet. Några halter har inte beräknats och därför råder osäkerhet om några halter som anges i miljömålets preciseringar, som är betydligt under MKN, riskerar att överskridas.
Levande sjöar och vattendrag		Inga sjöar eller vattendrag finns i planområdet. Dagvattenhanteringen inom området utformas så inte recipienterna påverkas negativt.
Levande skogar Ett rikt växt- och djurliv		Skogsmarken, som även har värden för rekreation, inom planområdet försvinner när planen genomförs, därför motverkas målet i liten grad. Ingen skog med höga eller mycket höga naturvärden berörs av planen, men naturvårdsarter har påträffats.  Ett grönstråk för natur och rekreation kommer att finns väster om planområdet enligt intentioner i FÖP.
God bebyggd miljö		Miljömålet är mycket omfattande och påverkas på många sätt. Detaljplanen ska ge förutsättningar för en hållbar bebyggelsestruktur och resurshushållning, god kollektivtrafik och en god vardagsmiljö med små hälsorisker.  Ett grönstråk för natur och rekreation kommer att finns väster om planområdet enligt intentioner i FÖP.  Planen stöder de flesta av målets preciseringar. Som nämnts ovan kan det ifrågasättas om externa handelsområden är förenliga med preciseringen om hållbar samhällsplanering.

20(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04



## 7 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorening eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med.

Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660).

Behovsbedömningen anger att planen inte medför att någon miljökvalitetsnorm kommer att överskridas. Samma bedömning görs i MKB.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas. Vattenförekomster med miljökvalitetsnormer berörs endast indirekt som slutliga recipienter för dagvatten. Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller bland annat för kommuner med fler än 100 000 invånare. Ett åtgärdsprogram för år 2019–2023 godkändes av kommunfullmäktige den 28 januari 2019. I programmet beskrivs kommunens systematiska arbete med omgivningsbuller. Detaljplanen påverkar inte möjligheterna till att uppfylla MKN.

## 8 Samlad bedömning

### 8.1 Miljökonsekvenser

I tabellen nedan görs en jämförelse av nollalternativets och planförslagets konsekvenser för respektive miljöaspekt i jämförelse med nuläget. Underlag för tabellen är de konsekvensbedömningar som har gjorts i de föregående kapitlen.

MKB:n behandlar bara miljöaspekter där man bedömt att det finns risk för betydande påverkan. Andra miljöaspekter, som inte påverkas eller där påverkan bedöms bli liten, har avgränsats bort i tidigare skede.

Då MKB inriktas på själva planområdet är det uppenbart att då naturmark ersätts av ett handelsområde uppstår konsekvenser för de berörda aspekterna. Avvägningar i ett större perspektiv på markanvändning, trafikplanering och grönstruktur i det framtida Umeå är gjord i arbetet med översiktsplanerna. Planområdet har då bedömts vara lämpligt för den användning som nu planeras. Inga skyddade områden eller områden med höga värden tas i anspråk av detaljplanen.

Mycket positiva	Måttligt positiva	Små positiva	Obetydlig	Små negativa	Måttligt negativa	Stora negativa
-----------------	-------------------	--------------	-----------	--------------	-------------------	----------------

Miljöaspekt	Nollalternativ	Planalternativ
<b>Trafik</b>	Obetydliga konsekvenser.	Måttliga konsekvenser för buss- och GC-trafik. Små konsekvenser för biltrafik samt luft och buller.
<b>Naturmiljö</b>	Skogen kommer att fortsätta att utvecklas. Potential för små positiva konsekvenser.	Skogen, med påtagliga värden, kommer att försvinna inom planområdet. Stora negativa konsekvenser.  Måttliga konsekvenser om kompensationsåtgärder i närområdet görs.
<b>Rekreation</b>	Obetydliga konsekvenser.	Möjligheterna till rekreation, med måttligt värde, kommer att försvinna inom planområdet. Måttligt negativa konsekvenser.
<b>Dagvatten</b>	Obetydliga konsekvenser.	Små till måttliga konsekvenser gällande dagvattenflödena. Små konsekvenser avseende dagvattenkvalitet.

## 8.2 Miljömål och miljö kvalitetsnormer

Planen ger möjlighet till måluppfyllelse för de flesta miljömålen. Målet Levande skogar påverkas svagt negativt eftersom skogsmark tas i anspråk. Beträffande målet Frisk luft har inga beräkningar gjorts och det är oklart om några halter i målets preciseringar riskerar att överskridas. Externa handelscentra i sig bidrar till ökad fordonstrafik vilket är negativt för mål om begränsad klimatpåverkan och delar av målet om god bebyggd miljö.

Planen medför ingen ökad risk att några miljö kvalitetsnormer överskrids.

22(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04

### 8.3 Riksintressen

Planen medför obetydliga konsekvenser för riksintresset E12. Försvarsmakten kommer att yttra sig över planens eventuella konsekvenser för påverkansområdet kring Umeå skjutfält och övningsfält.

## 9 Fortsatt arbete/uppföljning

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken (i dess lydelse 2017) ska miljökonsekvensbeskrivningen innefatta en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. Syftet med uppföljningen är bland annat att kontrollera att negativ miljöpåverkan inte blir större än avsett samt att upptäcka och åtgärda oförutsedda negativa konsekvenser.

Lämpligen integreras uppföljningen av planen i samband med kommande bygglovsprövningar. Uppföljning av miljökrav kommer även att regleras i kommande avtal mellan byggherre och kommun.

### 9.1 Trafik

Inledningsvis bedöms befintlig cirkulationsplats med Överstevägen klara befintlig utformning. Allt eftersom det nya handelsområdet växer och beroende av vilken verksamhet som etableras kommer ett extra körfält att behövas.

Kapaciteten i cirkulationerna vid såväl Överstevägen som Ersbodarondellen bör regelbundet följas upp för att säkerställa framkomligheten längs E12 och att tillgängligheten till handelsområdet uppnår godtagbar nivå.

### 9.2 Naturmiljö

Genom inmätning av särskilt gamla och grova tallar och granar kan möjligheten att bevara äldre träd inom planområdet undersökas och anpassningar göras i kommande projektering.

Grönytor inom området bör beläggas med relativt näringsfattig jord och sås in med ängsfröblandningar och hävdas som ängsmarker, på så vis skulle förutsättningarna för ett rikt växt- och djurliv till viss del upprätthållas inom planområdet.

Utredning av kompensationsåtgärder för att stärka naturvärden i lämpliga närliggande områden kommer att påbörjas efter antagandet av detaljplan. I denna utredning tas också förslag på uppföljning upp.

### 9.3 Rekreation

Möjligheterna att anlägga nytt spår utanför planområdet så att milspårets funktion finns kvar bör utredas. Anpassning av mountainbikeslingorna bör också göras så att deras funktion finns kvar.

## 9.4 Dagvatten

Respektive fastighetsägare/verksamhetsutövare behöver tillse att erforderlig rening sker inom den egna fastigheten. I samband med det kan det vara lämpligt att ta fram skötsel- och driftinstruktioner för de dagvattenanläggningar som anläggs samt ett kontrollprogram för att säkerställa dagvattenanläggningarnas långsiktiga funktion.

Det behöver klargöras vilken kapacitet som finns i dagvattensystemet söder om planområdet då Vakin meddelat att detta dagvattensystem har begränsad kapacitet och översvänningsproblematik råder.

Om avrinningsområdesgränserna förändras betydande kan tillstånd för vattenverksamhet behövas.

Grundvattennivåerna behöver säkerställas innan dagvattenanläggningar inom den lägre terrängen projekteras och anläggs för att säkerställa att de är möjliga att genomföra.

Vid kommande projektering är det viktigt att tillse att diken och andra vattenvägar erosionsskyddas eftersom planområdet ligger i en sluttning. Hur takvattnet ska infiltrera, ytor göras genomsläppliga, och lokal fördröjning/infiltration inom området kan ske i t.ex. nedsänkta refuger eller vegetationsytor, ska också studeras. Ändras flödesriktningar kan ytanspråken på dagvattenfördröjningen behöva justeras.

Det är viktigt att en lämplig barriär skapas för att förhindra dagvatten att rinna ner i den befintliga GC-porten under väg 364.

De åtgärder som genomförs bör följas upp regelbundet för att säkerställa att det önskade resultatet uppnås och att kompletterande åtgärder kan göras vid behov.

## 10 Medverkande

MKB:n har tagits fram av Sweco på uppdrag av Umeå kommun. Planarkitekt på kommunen är Johan Marklund. Medverkande konsulter har varit:

Leif Wiklund: MKB-samordnare och handläggare

Linda Bäckström och Andrea Rimpi Willman: Handläggare dagvatten

Ruaridh Hägglund: Handläggare naturmiljö och rekreation

Katarina Lindberg: Handläggare trafik

Daniel Blomquist: Granskare dagvatten

Malin Wängdahl och Axel Andersson: Granskare MKB

## 11 Referenser

Koffman, A. & Sterenberg, M. 2018. Barrskogsnätverk i Umeå – Kartläggning habitatnätverk för barrskogsmesar. Calluna AB.

Pelagia Nature & Environment AB. 2018. Naturvärdesinventering inför detaljplanläggning av området Sandbäcken. Umeå

24(25)

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING  
2019-10-04

Persson, A. & Smith, H. 2014. Biologisk mångfald i urbana miljöer förutsättningar, fördelar och förvaltning. CEC syntes nr 02. Lunds universitet

Sveriges miljömål <http://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/>

Tyréns, 2018. Översiktlig dagvattenutredning Sandbäckens handelsområde, Umeå. Rapport 2018-09-12.

Umeå kommun. *Översiktsplan. Fördjupning för Umeå. Antagandehandling augusti 2018.* <http://umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/oversiktsplanochdetalplaner/oversiktsplan/oversiktsplanensdelarfördjupningarochtillagg/fördjupningforumea.4.561e058815826ceb9fa1170f.html>

Umeå kommun. *Översiktsplan Umeå kommun. Fördjupning för I20-området med miljökonsekvensbeskrivning MKB. Samråd t.o.m. 1 september 2019.* <https://www.umea.se/download/18.3185664316b67a153b525472/1565592918737/F%C3%B6rdjupad%20%C3%B6versiktsplan%20f%C3%B6r%20I20-omr%C3%A5det%20samr%C3%A5d%202019%20ny.pdf>

Umeå kommun, Spacescape, Sweco och White arkitekter. *Sandbäcken. Strukturstudie till ett nytt, modernt och hållbart handelsområde.* Utredningsrapport 180629.

Umeå kommun, 2017. I20, Blå – Gröna strukturer. Umeå 2017-12-12.

Umeå kommun. Miljömål. 2008. <http://umea.se/download/18.2aeb902411d30c9e460800015040/1361887845126/Milj%C3%B6m%C3%A5l.pdf>

Umeå kommun. Remiss: Umeås lokala miljömål 2019 [www.umea.se/miljomal](http://www.umea.se/miljomal)

Lagakraft 2020 -07- 07

**Detaljplan för fastigheten** Art nr 2480K-P<sup>2019</sup>...14...  
**Umeå 4:3 m.fl.**  
**inom I20-området i Umeå kommun, Västerbottens län**

Detaljplanering, Umeå kommun, augusti 2019.

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Umeå 4:3 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under augusti 2019. Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

Planen handläggs med s.k. utökat förfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2019-08-02 – 2019-08-23. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

Från	Inkom	Kommentar
Umeå kommunföretag	2019-08-12	Se nedan
Umeåregionens brandförsvär	2019-08-14	Se nedan
	2019-08-20	Se nedan
	2019-08-20	Se nedan
Umeå Energi	2019-08-21	Se nedan
Länsstyrelsen	2019-08-22	Se nedan
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2019-08-28	Se nedan
Gator och parker	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-22	Se nedan
	2019-08-23	Se nedan
Lantmäteri	2019-08-23	Se nedan
Trafikverket	2019-08-23	Se nedan
	2019-08-23	Se nedan
Vakin, Vatten & avlopp	2019-08-23	Se nedan
	2019-08-23	Se nedan
Vakin, Avfall	2019-08-27	Se nedan



## LÄNSSTYRELSEN

Har Inkommit med ett yttrande enligt nedan.

### Allmänt

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässig förutsättning för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

Detaljplanen avses att handläggas med utökat förfarande.

### Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Utifrån inkomna granskningshandlingar har länsstyrelsen ingen erinran.

### Övrigt

#### Gestaltning/arkitektur

För att uppnå en kvalitativ gestaltning och arkitektur, både för kommande byggnader och omgivning, är det viktigt att någon form av viljeinriktning framträder i planförslaget redan i detta skede. Bl.a. via ett gestaltungsprogram som saknas.

### Miljö

I Tyrens rapport om dagvattenhantering har de sannolikt missförstått orsaken till varför Tavelån kalkas (sid 9), Tavelån kalkas på grund av försurande atmosfärisk deposition. Vattendrag kalkas inte på grund av påverkan från sura sulfatjordar.

### Natur

De arter som redovisas i naturvärdesinventeringen föranleder ingen artskyddsprövning. Det finns inga uppgifter om förekomsten av ryggradsdjur, framförallt fågel, som skulle kunna förekomma i de biotoper som beskrivs. Då det inte finns några noteringar går det inte heller att bedöma behovet av en artskyddsprövning. Länsstyrelsen anser önskvärt att intrånget i den större utpekade biotopen kompenseras genom att förstärka naturvärden i lämpliga närliggande områden utanför planområdet, t.ex. genom att tillföra död ved. Länsstyrelsen saknar ett resonemang om övriga grönområdets lägen förutom de parkområden som plankartan visar.

### Totalförsvaret

Yttrande från försvarsmakten har ännu inte inkommit. Länsstyrelsen kompletterar samrådsyttrandet med deras eventuella synpunkter så snart länsstyrelsen tagit del av det.

**Kommentar****Gestaltning/arkitektur**

Detaljplanen reglerar byggnadshöjd, placering och utformning, enhetlig utformning och bebyggandets omfattning. Något gestaltungsprogram kommer inte att kompletteras planförslaget efter samrådsskedet. Däremot kan det bli aktuellt att upprätta ett gestaltungsprogram eller liknande i kommande planering av I20-området.

**Miljö**

Felskrivning anses vara en av redaktionell karaktär och bedöms inte påverka planförslaget på ett sätt att det kräver en ändring i planbeskrivningen eller plankartan.

**Natur**

Ett resonemang om kompensation för Intrånget i den större utpekade biotopen har kompletterats i planbeskrivning. Kompensationsåtgärder kommer att hanteras och beskrivas på en fördjupad översiktsplanenivå för I20-området.

I planbeskrivningen på sidan 13, med tillhörande mindre kartbild, beskrivs att den blå-grön struktur på I20-området med ekologiska och sociala värden som identifierats kommer att finnas kvar för att bevara och utveckla den blå-gröna strukturen på en övergripande nivå. Det beskrivs vidare att planområdet inte påverkar den blå-gröna strukturen på I20-området och ska ses som en tillgång för planområdet på sikt när planområdet ska införlivas som en del av Umeå stad.

**Totalförsvaret**

Synpunkten att försvarsmaktens yttrande saknas är noterat.

**UMEÅ KOMMUNFÖRETAG**

Umeå Kommunföretag anser att det ska ritas in en vändplan inkl. plats för bussförartoalett i denna plan så att vi kan förlänga vår linje 2 till detta område. Hållplats måste också ritas in, dock inte på samma plats som vändplanen.

**Kommentar**

Detaljplanen möjliggör för en hållplats inom planlagt vägområde. Hållplatsens läge kommer att bestämmas i ett senare skede och redovisas därför inte i planförslaget.

Vägen har breddats vilket innebär att vändplats ryms inom vägområdet.

## UMEÅREGIONENS BRANDFÖRSVAR

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området.

I planbeskrivningen anges att en riskanalysutredning inte har bedömts nödvändig att upprätta, vilket är i enlighet med länsstyrelsens remissversion av riktlinjer skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Enligt länsstyrelsens riktlinjer finns inget behov av särskild riskutredning då planområdet ligger bortom rekommenderade skyddsavstånd. Däremot ska behovet av säkerhetshöjande åtgärder bedömas inom riskhanteringsavståndet.

Brandförsvaret anser att det i planhandlingarna behöver framgå att planområdet ligger bortom rekommenderade skyddsavstånd samt redogöra för den kvalitativa bedömningen av om säkerhetshöjande åtgärder krävs/vilka skadebegränsande åtgärder som bedömts vara lämpliga.

Behovet av skadebegränsande åtgärder, som exempelvis ventilationsåtgärder och utrymningsriktning, styrs förutom av aktuell transportled, planerad markanvändning och hur långt från väggkanten bebyggelsen är planerad även av landskapstyp och topografi i området.

### Kommentar

I planbeskrivningen har, i dialog med brandförsvaret, ett förtydligande gjorts under stycket om farligt gods.

Plankartan har kompletterats, efter dialog med brandförsvaret, med bestämmelse som säkerställer att utrymning från byggnad, som ligger inom riskhanteringsavståndet 150 meter från transportled för farligt gods, ska kunna ske i riktning bort från transportleden.

### UMEÅ ENERGI

2 st. nätstationer kommer att måste införlivas i detaljplanen för att kunna el ansluta ny bebyggelse.

E-områden 10x10m ritas in i plankartan enligt förslag från Umeå Energi El-nät AB (bilaga).

Befintligt nät som finns idag 10kV och 0,4kV inom planområdet kommer att måste hanteras, exploitören bekostar ledningsförändringarna.

Fjärrvärme eller fjärrkyla finns inte etablerad väster om Ersmarksvägen, kan vara ett alternativ att etablera detta om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna möjliggör anslutning.

Saknas beskrivning avseende teknisk försörjning huruvida telekommunikationer (bredband) ska finnas i området.

#### Kommentar

E-område har lagts till i plankartan i dialog med Umeå energi.

#### MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN

##### Hållbart resande och klimatpåverkan

Miljö— och hälsoskyddsnämnden efterfrågar att detaljplanen beskriver och så långt möjligt säkrar hur området ska utvecklas till en brygga mellan stadsdelar och inte bli en barriär. Det framgår inte av planhandlingarna. Handelsområdet ska fungera som en länk mellan stadsdelar där alla människor kan röra sig tryggt och säkert med cykel och till fots, även tider på dygnet då det är mörkt och handeln har stängt. Exempelvis till skola och arbete samt efter krogbesök. Nämnden ser nu en risk att ytan blir en förlängning av den barriär för människor som Ersboda handelsområde och nuvarande väg E12 är mellan de norra stadsdelarna och resten av staden.

Handelsområdet ligger i anslutning till snabba transportleder och blir tillsammans med Ersboda handels— och verksamhetsområde ca 3 km långt. Det gör att området blir trafikdrivande och kommer att besökas främst med privata bilar med den miljöpåverkan det medför. Miljö— och hälsoskyddsnämnden vill uppmärksamma att detta motverkar kommunens ambitioner att minska klimatpåverkan och stimulera hållbart resande.

##### Dagvatten

En planbestämmelse bör läggas till för att säkra det nödvändiga dagvattendiket västerut längs Överstevägen. I stadsmässiga rum ger ibland svackdiken samma funktion och större fördelar än ett vanligt dike eftersom de bidrar samtidigt med estetiska värden till stadsbilden. Diken ska, om det bedöms möjligt, utföras som svackdiken.

##### Natur

Miljö— och hälsoskyddsnämnden anser att det ska utredas i vilken utsträckning vissa av de grova tallarna inom planområdet kan bevaras och skyddas i planen. Grova tallar kan även vara ett värdefullt inslag för stadsbilden inom området. Planområdet ger stor påverkan på en 100 — 150 år gammal barrskog som hyser påtagliga till höga naturvärden. I naturinventeringen bedömdes skogsområdet norr om Green-Zone som naturvärdesklass 3, det vill säga påtagliga naturvärden. Skogar äldre än 100 år är numera sällsynta i kustlandskapet och fungerar som viktiga värdekärnor för biologisk mångfald. Skogen har viktiga värdelement samt förekomster av grovbarkiga och spärrgreniga tallar. De grova tallarna inom planområdet har inte åldersbestämts men vissa ser ut att ha högre ålder än resten av skogen som gör dem skyddsvärda enligt åtgärdsprogrammet för skyddsvärda träd.

#### Miljökonsekvensbeskrivning och kompensation

Miljö— och hälsoskyddsmyndigheten ifrågasätter bedömningsmetoden för miljöpåverkan på naturvärden i miljökonsekvensbeskrivningen. I naturvärdesinventeringen har skogen norr om Green-zone klassats med naturvärdesklass 3 som innebär påtagliga naturvärden enligt svensk standard för naturvärdesinventering (SS 199000:2014). Detta innebär inte att skogen har måttliga värden, vilket anges i MKB och plan— handlingarna. Högsta naturvärdesklass 1 gäller områden som är av särskilt betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på nationell eller global nivå och klass 2 på regional eller nationell nivå. Klass 3 är områden med livsmiljöer som har höga naturvärden på lokal till regional nivå. Det är av särskild betydelse att den totala arealen av dessa områden bibehålls eller blir större samt att deras ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras. Stor negativ påverkan på dessa miljöer har därför stora konsekvenser och inte måttliga som är konsultens bedömning.

Miljö— och hälsoskyddsmyndigheten anser att intrång i område med naturvärdesklass 3 ska kompenseras, i första hand inom planområdet för FÖP 120 området. Med lämpliga kompensationsåtgärder kan stor negativ påverkan på klass 3 områden ge små eller måttliga konsekvenser, i andra fall blir det stora konsekvenser medan stor påverkan på klass 1 och 2 områden ger mycket stora konsekvenser. Klass 1 och många av klass 2-områdena är därför i de flesta fall redan skyddade.

#### Kommentar

##### Hållbart resande och klimatpåverkan

För att området ska kunna utvecklas till brygga mellan stadsdelar och inte bli en barriär ska förlängningen av Överstevägen utformas som stadsgata och goda möjligheter och förutsättningar kommer att finnas för ett genomtänkt och tillgängligt gång- och cykelnät som kan binda ihop och fungera som en brygga mellan kommande stadsdelar. Detaljplanen kan endast ge förutsättningar för att ett tryggt och hållbart resande men hur detta ska utformas i detalj det är inget som detaljplanen kan säkerställa. Detaljplanen ger även goda förutsättningar för att kollektivstråket ska kunna utökas till området om så önskas idag eller när framtida etapper kommer till stånd som *Fördjupning för 120-området* planerar för i ett längre perspektiv.

##### Dagvatten

Dagvattendiket säkerställs i och med att det kan anläggas inom vägområdet (GATA).

##### Natur

Det kommer inte att vara möjligt att säkerställa i detaljplanen att tallarna bevaras. Däremot är det önskvärt att hänsyn kan tas till dessa i genomförandet av planen.



**Miljökonsekvensbeskrivning och kompensation**  
Miljökonsekvensbeskrivning har efter samrådet reviderats och en uppdaterat version kommer att finnas i granskningskedet.

Ett resonemang om kompensation för Intrånget i den större utpekade blötoppen har kompletterats i planbeskrivning. Kompensationsåtgärder kommer att hanteras och beskrivas på en fördjupad översiktsplanenivå för I20-området.

## **GATOR OCH PARKER**

### **Beslut**

Tekniska nämnden beslutar att lämna yttrande enligt nedan med tillägg att Tekniska nämnden rekommenderar att planen kompletteras med en Grön transportplan för att öka andelen hållbart resande till planområdet. att punkten justeras omedelbart.

### **Reservation**

Marianne Löfstedt (M) reserverar sig mot tillägget.

### **Ärendebeskrivning**

Tekniska nämnden har möjlighet att lämna yttrande på detaljplaner som är ute på samråd.

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

### **Yttrande**

För att uppnå god trafiksäkerhet samt för att uppnå målet om att skapa ett modernt handelsområde får högst 2-3 utfarter anordnas på den södra sidan om gatan mellan GC-vägen och plangräns västerut. En utfart får anordnas mellan GC-vägen och plangräns österut. Vidare kan man tänka sig att avståndet i bestämmelsen P1 utökas så att tex underhåll av byggnaden kan göras utan att GC-vägen/Gatan påverkas.

### **Trafikutredning**

En gemensam trafikanalys har genomförts för detaljplanerna för Sandbäckens handelsområde samt Ersboda 2:1 (bostäder och verksamhetslokaler). När det gäller kapaciteten i biltrafiknätet är det Ersbodarondellen som är begränsande. Utredningen har tittat på hur stor etableringen som kan tillåtas för dessa två detaljplaner samtidigt som belastningsgraden i Ersbodarondellen inte överstiger 0,9.

Planförslaget utgår från 37 500 m<sup>2</sup> BTA handel på Sandbäckens handelsområde i kombination med bostäder för 500 boende (ca 270 lägenheter) samt 1350 m<sup>2</sup> BTA närbutik på Ersboda 2:1.

Utredningen visar att detta alternativ är genomförbart men det krävs att det finns två anslutningar från Sandbäckens handelsområde mot väg 364 samt att det finns två körfält för utfart från Överstevägen.

37 500 m<sup>2</sup> BTA för Sandbäcken bedöms som rimligt ur ett trafikperspektiv även om man kan uppleva att det blir köer i maxtimmen så är bedömningen att köerna kommer vara relativt kortvariga.

#### Hållbara färd sätt

Planområdet ska vara möjligt att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråket för att bidra stöttande till stadens handelsstruktur och ett hållbart resande. Ny gång- och cykelväg anläggs längs Ersmarkvägen och väster om Skogslunden 1.

#### Kommentar

Goda möjligheter och förutsättningar kommer att finnas för hållbart resande med gång- och cykel och kollektivtrafik. Kollektivtrafiknätet kan utökas till området om så önskas idag eller när framtida etapper planeras vilket ger goda förutsättningar för ett hållbart resande. Inom ramen för detaljplanen kommer inte en grön transportplan tas fram. Planen möjliggör för att effektivisera verksamhetens resor och transporter för att skapa största möjliga nytta för både verksamheten och dess personal. Hur det ska lösas i detalj hanteras däremot inte inom ramen för detaljplanen.

#### TRAFIKVERKET

Detaljplan Trafikverket anser att placering av bebyggelse inte får påverka riksintresset E12/92 gällande trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet.

Detaljplanen är en liten del i det stora området för FÖP I20. Det är därför viktigt att inte titta på trafiklösningar i en alltför avgränsad geografi.

Sid 1. Texten om plandata bör kompletteras med att planområdet även angränsar mot E12/92.

Sid 2. Det måste säkerställas att de åtgärder som planeras för att hantera dagvatten inte påverkar väggroppens funktion, gäller både väg 364 och Norra länken. Planbeskrivningen omnämner inte Norra länken vilket bör kompletteras.

Räcke krävs om det kommer att vara vattenansamling djupare än 0,5 m in till väg, enligt VGU. Räcket ska placeras utanför vägområdet, alternativt att dammen anläggs på behörigt avstånd från väg enligt VGU.

För anläggande av ledning eller utförande av arbeten på befintlig ledning inom vägområdet, krävs alltid tillstånd från Trafikverket, vilket kräver en separat ansökan. Tillstånd lämnas med stöd av 44 § vägagen. Se

Trafikverket hemsida för ansökan och information: <http://www.trafikverket.se/ledningar>

Sid 5. Trafikverket anser att kommunen bör se över etappindelning och dess innehåll, enligt Trafikverkets kommentar gällande Strukturstudien.

Sid 6. Se över texten om riksintresse. Natura 2000 är inte ett riksintresse för kommunikationer.

Sid 14. Se över uppgifterna om antal lägenheter i planbeskrivningen så att de överensstämmer med uppgifterna i Trafikanalysen.

Sid 14. Planbeskrivningen anger att en förutsättning för genomförandet är att det finns två anslutningar från Sandbäckens handelsområde mot väg 364, samt att det finns två körfält för utfart från Överstevägen. Trafikverket konstaterar att plankartan inte omfattar de två körfälten från Överstevägen som enligt kommunen är en förutsättning. Kommunen behöver teckna avtal med Trafikverket för att säkerställa planens genomförbarhet, för samtliga anslutningsanspråk, innan detaljplanen antas.

#### Trafikanalys

Trafikanalysen bygger på en modell där befintligt vägsystem belastas med mer trafik från ett nytt handelsområde samt ett område med blandad bebyggelse; bostäder, service och handel. Målet är att hitta ett scenario där befintligt trafiksystem är högt belastat utan att det blir överbelastat.

I dokumentet presenteras årsmedeldygnstrafiken på länkarna utifrån mätningar. I noden Ersbodacirkulationen har andelen svängande räknats ut med hjälp av data från drönarflygning söndagen den 22 april 2018. Stämmer max. timmen med det som är brukligt, d.v.s. att i max. timmen är årets 30:e mest belastade timme? Om inte, hur vet vi att detta inte endast är en slumpmässig ögonblicksbild som kan visa en ovanligt belastad korsning, eller en ovanligt icke-belastad korsning? Trafikverket är tveksam till om söndag eftermiddag är representativt för det som ska studeras i modellen.

Hur ser kapaciteten ut utan ökad belastning, vad är nollalternativet? Kan JA4 användas som ett sådant? Utifrån JA4 ser det ut som att väg 503 är det tyngst belastade benet och det gäller i alla relationer till andra ben. Norra länken har en svag relation till väg 503 vilket troligen beror på att dessa vägar till stor del är transportleder med långt avstånd till nästa nod (väg 503 2 km, väg 92/E12 4,5 km). Väg 364 Ersmarksvägen har en stark relation till väg 503 samt Norra länken. I scenario JA4 finns kapacitet med god marginal i alla relationer.

I texten i trafikanalysen nämns att det strider mot Umeå kommuns hållbarhetsmål att utforma korsningspunkter med god kapacitet och att de istället behöver ha en belastningsgrad över 0,8 någon gång under dygnet. Stämmer detta? Målet är att flytta över trafik från biltrafik till cykel, gående och

buss, så att fördelningen ändras från ca 50 % hållbara transporter till ca 65 % hållbara transporter. Detta gäller transporter lokalt inom tätorten. Hur ska långväga trafik och trafikanter som reser till tätorten hanteras? På vilket sätt är det bra att dessa får ökade restider? T.ex. är väg 364 en regionalt viktig väg och tillhör alla kategorier av det funktionellt prioriterade vägnätet. Väg 364 anslutning till väg 92 och E12 och god kapacitet i denna anslutning borde vara prioriterad av regionen, liksom förstås väg 92 och E12 båda anslutande ben.

Trafikverket har interna krav på kapacitet vid investering i nya cirkulationsplatser som normalt brukar vara att 20 år efter att en cirkulationsplats är byggd ska det vid max. timmen (den 30:e mest belastade timmen det tjugonde året) inte ske en överbelastning, d.v.s. belastningsgraden ska vara mindre än 1. Det är önskvärt att det under den dimensionerande timmen (den 200:e mest trafikerade timmen det tjugonde året) inte är en högre belastningsgrad än 0,8. Då flyter trafiken på och det uppstår inte onödiga köer. Och det finns 169 timmar då belastningen är högre, men då transportsystemet fortfarande inte är överbelastat.

Dessa krav kan variera beroende på vilket projekt det är och vilka konsekvenser det ger att det blir köer i vägsystemet. Om investeringskostnaden kan tjänas in på en kortare period kan kortare tidsaspekt än 20 år tillåtas för beräkningen av kapaciteten. Då behöver det finnas tankar om vilka åtgärder som ska ske på sikt för att säkerställa framkomligheten. (Det kan vara minskad belastning genom ändrade resvanor, fler körfält i cirkulationen, fler körfält i anslutande ben, framtida trafikplats, utökat vägsystem.)

Det framgår inte vilken tidshorisont trafikanalysen avser. Eftersom trafik-siffrorna är tagna ur ett nuläge och inte är uppräknade borde det innebära att modellen ger en bild av hur situationen skulle se ut om handelsområdet vore byggt idag. Ett generellt antagande som Trafikverket gör är att trafiken i det statliga vägnätet kommer att öka. Den största ökningen står lastbilstrafiken för, 34 % till år 2040. Även personbilstrafiken förväntas öka med 20 % under denna tid i Västerbottens kustland. Hur detta påverkar Umeå tätort är komplext att beräkna, eftersom den interna trafiken förväntas minska och den externa förväntas öka. Umeå som stad har även en tillväxt som genererar trafik, vilket internt ger att i alla fall 35 % av tätortens interna trafikökning förväntas vara fordonstrafik, förutom ev. ökad kollektivtrafik.

JA4-scenariot borde räknas upp med den trafikökning som är trolig till det år handelsområdet förväntas vara byggt. Sedan kan detta utgöra grund för fortsatt modellerande.

Trafikverket har inte frångått tidigare krav, som felaktigt anges på sid 5 i Trafikanalysen.

### Strukturstudie

Kommunen har valt att skicka ut en strukturstudie och en detaljplan i samma remiss. Strukturstudien är en översiktligt studerad struktur för I20, daterad 180629. Syftet är att skapa en förståelse och inlevelse i den framtida möjliga kontexten. Trafikverket noterar att kommunen gör en Fördjupad översiktsplan (FÖPI20) och en detaljplan Sandbäcken parallellt. Som underlag till detaljplanen ingår en trafikanalys samt en strukturstudie som båda berör en delvis annan geografi än planområdet för Sandbäcken. Trafikverket har följande synpunkter på strukturstudien.

Trafikverket anser att det vore fördelaktigt att tidigarelägga åtgärderna i etapp 3 och 4 så att det genomförs redan i etapp 2 för att inte begränsa områdets expansion. Det skulle kunna ge möjlighet att i ett tidigare skede öka exploateringsgraden i Sandbäcken norra (och södra) och stärker områdets huvudstråk och kopplingen från Umeå centrum. Detta skulle ev. öka kapaciteten, framkomligheten och tillgängligheten i Ersbodacirkulationen. Trafikverket anser att kommunen bör utreda en stängning av norra delen av väg 503 och omleda trafiken till det planerade huvudstråket genom Sandbäcken. Det skulle ev. även frigöra mark för verksamhetsområde där 503 idag ansluter till Ersbodacirkulationen.

Sid 14. Kommunen förslår att handelskvarteren mot väg 364 ska utformas med entréer och utfarer mot vägen för att ändra karaktären från väg till gata och binda samman de båda sidorna av vägen. Trafikverket är tveksam till syftet att ändra väg 364s karaktär från väg till gata men har förståelse för behovet att sammanbinda Ersboda och Sandbäcken. Området skulle få centrumkaraktär och ett förändrat våghållarskap bör därför övervägas för sträckan mellan Ersbodacirkulationen och korsningen 364/Ystarvägen.

Sid 14. Kommunen har pekat ut ett flertal områden där täthet är av särskilt strategisk, ett av dessa ligger intill planerad trafikplats på Norra länken. Trafiklösningar som ansluter statlig väg ska utformas enligt VGU och får inte riskera att bilda kö på kommande avfartsramper från E12/92.

Sid 16. Förlängning av Formvägen föreslås för att skapa en gen koppling till g:a E4s förlängning och upplevelsen av hur Ersboda norra och Sandbäcken norra och södra hänger ihop. Trafikverket tolkar att kommunen inte valt att gå vidare med förlängning av Formvägen då den inte finns redovisad i varken Trafikanalysen eller plankartan för Sandbäcken. En planskild lösning alternativt ett förändrat huvudmannaskap för del av 364 bör övervägas om förlängning av Formvägen blir aktuell.

### Kommentar

Planbeskrivningen har ändrats på sid 1, 2, 5, 6, 14 utifrån trafikverkets synpunkter. Att räcke krävs om det kommer att vara vattenansamling djupare än 0,5 m intill väg har kompletterats till planbeskrivningen.



Synpunkter gällande trafikanalys och strukturstudie leder inte till några justeringar av planförslaget. Det är däremot viktigt att de beaktas i en vidare utveckling av I20 som geografiskt berör ett större område än detaljplanens avgränsning.

### **VAKIN**

#### **Vatten och avlopp**

Planområdet ligger delvis utanför verksamhetsområde för vatten och avlopp. Beslut om kommunalt verksamhetsområde ska utvidgas till att omfatta aktuell detaljplan, samt vilka vattentjänster som avses, ska fattas av kommunfullmäktige och tydligt framgå i beslutsprotokollet. Detta är en förutsättning för utbyggnad av vatten och avlopp.

Det är inte lämpligt att avleda dagvatten till befintlig dagvattendamm öster om Greenzone, då denna damm är privat och inte ligger på kommunal mark. Istället bör möjligheten för en alternativ avledning mot grönområde norr om E12 österut undersökas.

Införda planbestämmelser att 50% av fastighetsmarken ska vara genomsläpplig är positiv för att minska dagvattenbelastningen från området.

#### **Avfall och återvinning**

Vakin ansvarar för insamling av hushållsavfall. Med hushållsavfall avses avfall som uppkommer från hushåll och därmed jämförligt avfall från annan verksamhet. I alla lokaler där människor vistas uppkommer hushållsavfall. Beställning av hämtning av hushållsavfall görs hos Vakin. Förpackningar och tidningar omfattas av producentansvar och hämtas av valfri entreprenör. Om sophämtning kommer att ske inne på fastigheten krävs en godkänd värdmöjlighet enligt gällande NOA. Full sortering förordas med kärl för brännbart avfall, matavfall, förpackningar och tidningar.

#### **Kommentar**

I samråd med Vakin har användningen av dagvattendammen öster om Greenzone föreslagits och innan samråd har det inte framkommit att det inte är lämpligt att avleda dagvatten denna väg. Att hitta en alternativ väg enligt samrådsyttrandet är inget som framförts i dialog med plankontoret innan planen skickades ut på samråd.

Efter Vakins yttrande går Umeå kommun vidare med lösningen att avleda dagvattenmot grönområde norr om E12.

Synpunkt angående avfall och återvinning har kompletterats till planbeskrivningen.

### **LANTMÄTERI**

1. Plankarta och planbeskrivning är otydlig då området närmast kogsunden inte har f2-område men den följer samma gata och väg? Ska detta område inte beröras

2. Gällande ledningsrätter kommer kunna omprövas med ledning av detaljplan.

3. Under punkten fastighetsbildning k n framtida åtgärder om kan bli aktuella vara avstyckning, fastighetsreglerings amt bildande av gemensamhetsanläggningar. Förvaltning av en anläggning sker antingen ke genom delägar förvaltning eller förening och finansieras av delägarna i Anläggningens utförande och drift. Gemensamhetsanläggningar kan alltså utgöra parkeringar, sophämtning mm.

4. Det hade varit önskvärt med en fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning trots att det är få berörda fastigheter.

- Ledningsrätter ska omprövas, gemensamhetsanläggningar kan komma att nybildas m.m.

5. Förtydligande kring planekonomiska frågor, dvs kostnader för förrättningar och att det kan bli fråga om ersättningar mellan berörda fastighetsägare

6. Stadsliden4 :2 belastas av officialservitut.2 480K-K /1378.1. Bör utredas vidare

#### Kommentar

En fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning kommer inte att göras eftersom det är få berörda fastigheter. Planbeskrivningen har kompletterats med information angående planekonomiska frågor samt att officialservitutet bör utredas vidare.

#### Herde förvaltning (Länken 1)

Som representant för fastigheten Länken 1 vill vi framföra följande:

Planförslaget innebär att utvecklingsmöjligheter av befintlig handel underordnas nyetablering i Sandbäcken vilket ur hållbarhets- och konkurrensspektiv borde omprövas. Trafikanalysen baseras på Ersbodarondellens maximal-kapacitet och beräknar därutifrån den maximala BTAn för handel på Sandbäcken i kombination med bostäder på Ersboda 2:1. Genom att göra så diskvalificeras i princip all vidareutveckling av befintliga handelsfastigheter på Ersboda.

Vi vill att analysen görs om med ett mer rättvist förhållningssätt. Man bör utreda och ta hänsyn till möjlig förtätning av befintliga handelsfastigheter. Ytterligare utvecklingsmöjligheter för handel i området bör sedan fördelas mellan Ersboda och Sandbäcken. Detta skulle även främja kommunens övergripande mål om stadskänsla och förtätning. Vi har vid upprepade tillfällen varit i kontakt med kommunen för att vidareutveckla och förtäta vår fastighet men har på olika sätt fått stå tillbaka till förmån för den kommande nyetableringen i Sandbäcken.

**Kommentar**

Trafikutredningen som gjorts har, som Herde Förvaltning skriver, endast tagit hänsyn till den trafikmängd som tillskapas genom exploatering inom detaljplanarbetet för Sandbäckens handelsområde samt Ersboda 2:1.

Anledningen till att endast Ersboda 2:1 tagits med i trafikutredningen är att den, liksom Sandbäcken, ansågs bidra till omfattande trafikmängder. Arbetet med de två detaljplanerna sker på kommunalägd mark varför kommunen ansåg sig bära ett ansvar att utreda sambandet mellan de båda så att ett projekt inte skulle stjälpa ett annat.

Av Herde Förvaltning föreslagen analys kan vara relevant, men innebär för detta projekt en allt för tidskrävande utredning. Detta med anledning av att väldigt många fastigheter kan anses påverka Ersbodarondellen och att det därför är svårt att avgöra var gränsen för den påverkan geografiskt skulle dras.

**ÖVRIGA**

Jag tycker det är väldigt tråkigt att så många fina och markerade mtb/löp stigar och leder kommer att förstöras och försvinna i och med att området ska exploateras! Jag tycker att sådana fina områden för träning och rekreation ska få finnas kvar, speciellt med tanke på dess strategiska läge för allmänheten att ha åtkomst till!

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Otroligt tråkigt att ta bort delar ett viktigt och centralt beläget grönområde. Lättillgängliga grönområden är viktigt för att folk ska kunna må bra i långa loppet blir det även en klassfråga. Om de centralt belägna grönområdena blir allt färre så slår det hårdare mot de som inte har råd att äga en bil. Svårt att se att det krävs ytterligare ett handelsområde när inte ens Avion kan fylla alla sina butiksytor.

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Helt meningslöst med mer handelsområden i området. Skogen är viktig för det rörliga friluftslivet.

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Att bygga stora handelscentrum tillhör den "fossila tiden" som vi nu är på väg att lämna bakom oss – om vi alls ska ha någon framtid.

Många små enheter av affärer och annan service som kan nås av alla är framtidens lösning på fortsatt byggande.

Kasta inte pengarna i sjön och satsa på storskalighet som vi nyss trodde var det rätta i ett modernt samhälle. Dra tillbaka beslutet av detta storskaliga bygge och satsa på hållbarhet.

Umeå kommun har chansen att visa vägen för andra kommuner.

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Att bygga stora handelscentrum tillhör den "fossila tiden" som vi nu är på väg att lämna bakom oss – om vi alls ska ha någon framtid.

Många små enheter av affärer och annan service som kan nås av alla är framtidens lösning på fortsatt byggande.

Kasta inte pengarna i sjön och satsa på storskalighet som vi nyss trodde var det rätta i ett modernt samhälle. Dra tillbaka beslutet av detta storskaliga bygge och satsa på hållbarhet.

Umeå kommun har nu chansen att visa vägen för andra kommuner.

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Utbyggnad av handelsområden kommer att generera mer transporter, trafik och utsläpp av växthusgaser och utarmning av centrumhandeln. Det finns också höga naturvärden i området, gammal skog som borde skyddas. Växthusgasutsläppen måste minska minst 16% per år från och med år 2020, hur kan det gå ihop med detta? Lagg ned projektet och lagg pengarna på åtgärder som minskar CO2-utsläppen på riktigt istället!

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Umeå inte bör planera för fortsatta utbyggnad av handelsområden som kommer att generera mer transporter, trafik och klimatläpp mitt under pågående klimatkris och i strid mot kommunens liksom kommande skärpta miljömål.

Vi uppfattar att de skett en glidning från sällanvaruhandel till mer allmänt verksamhetsområde på området, (vilket kan infatta dagligvarubutiker). Större handelsområde kommer att fortsätta utarma centrum, stadsdels och lokalhandel, vilket inte mycket dåligt.

Att möjliggöra mer externhandelsyta är dessutom dåligt, då omfattande butiksdöd och problem att hyra ut sina affärsytor är ett faktum redan i nuläget.

Det finns höga naturvärden inom och i anslutning till området, bland annat 100-150 årig skog, som borde skyddas.

Vi anser det också viktigt att området inte blir en del av en framtida barriär mellan stadsdelar och skog och rekreationsområden.

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Jag som kommunmedborgare är starkt kritisk till denna detaljplan, av nedan angivna anledningar, baserat på information i miljökonsekvensbeskrivningen.

1) Detta är till stor del gammal skog, med värdefulla biotoper och rödlis-tade arter. Skogen bedöms inte heller vara färdigväxt, vilket i samband med den "gamla" marken innebär att det är en kolsänka och kommer att fortsätta binda mer kol vid fortsatt tillväxt. Allt detta kol kommer att frigöras i atmosfären vid en byggnation på detta område. Effekten av detta finns inte ens beräknad eller omnämnd i miljökonsekvensbeskrivningen, trots att det är en viktig del av Umeås nya miljömål.

2) Stora friluftsvärden kommer att gå till spillo för närboende.



3) Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller ingen uträkning av vad själva byggnationen kommer att innebära i form av CO2 utsläpp från material, byggfordon, och transporter.

4) Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller ingen uträkning av vad den ökade fordonstrafiken till handelsområdet kommer att medföra för CO2 utsläpp. Det faktum att det kanske finns möjlighet att uppföra en busshållplats till hjälper föga, då detta är ett externt handelsområde med en busslinje som mestadels betjänar dem som redan bor på Ersboda. Umeås handelsområden och bussnät är inte konstruerade för att människor skall kunna ta sig mellan bostäder och handelsområden, utan från bostadsområden till/från Centrum som är en vida omväg vilket gör att de flesta som skall till ett handelsområde kommer att ta bilen iallafall, speciellt när det finns gott om gratisparkeringar som det ser ut att vara även här.

I enlighet med Umeås nya klimatmål som vi medborgare står bakom till 110%, bör denna planering kompletteras med information om CO2 utsläpp från den förlorade kolsänkan, från byggnationen, från den ökade trafiken, och från själva handeln. Kommunen bör ställa krav på projektet att:

- CO2 utsläpp minimeras under projektfasen genom att tex lämna så mycket natur och mark som möjligt orörd, klimatsmarta materialval, och användande av icke-fossildrivna maskiner och transporter
- Kvarvarande utsläpp kompenseras genom återskogning (permanent) på andra ytor som inte i dag är skogsmark.

Utöver det måste kommunen ta ansvar för utsläppen från den ökade trafiken och för den ökade handeln, både genom minimering och kompensering. Minimering kan göras genom att dra ner på antalet parkeringsplatser (det var VÄLDIGT MÅNGA sådana utritade), rimlig parkeringsavgift för icke-fossilfria bilar, omläggning och utökning av kollektivtrafiken (det är ju inte rimligt om man vill minska biltrafik att det om man tex vill åka från Tomtebo till Ersboda tar ca 6 ggr längre med kollektivtrafik än med bil och dessutom är dyrare om man är 2 personer). Kort och gott, bygget måste bli helt klimatneutralt, något annat finns inte på kartan om genomförande skall accepteras.

#### **Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

**[REDACTED]**  
Jag anser att Umeå inte bör planera för fler handelsområden som leder till fler transporter, trafik och i och med det ökade utsläpp. Vi har ju redan x-antal sådana områden igång, eller på gång i vår stad.

### Kommentar

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

Eftersom det är oerhört fina cykelstigar i den direkta närheten så ska området utanför planområdet inte förstöras av maskiner eller annat vid bygget.

I övrigt anser jag att det inte borde behövas ett ytterligare handelsområde.

### Kommentar

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

### ÖP

-Planförslaget saknar stöd i gällande översiktsplan. Arbetet pågår med en fördjupad översiktsplan för I20-området. Man befinner sig dock relativt tidigt i den processen, i ett samrådsskede. Ur den synvinkeln är det olämpligt att fortsätta arbetet med aktuellt planförslag innan arbetet med FÖP I20 är klar, då det kan bli stora förändringar eller kanske inte blir av över huvud taget.

### Naturmiljö och rekreation

-Planförslaget redovisar att en sammanvägning av värden och planens påverkan gör att konsekvenserna för naturmiljö och rekreation kommer att bli måttligt negativa om detaljplanen genomförs. Om man däremot ser separat till planens påverkansgrad så kommer den att ha stor negativ påverkan på naturmiljön och på möjligheterna till rekreation. Området utnyttjas idag av många närboende för en mångfald av aktiviteter som t ex promenader, jogging, cykel, bär/svamp samt annan träning. Stadsliden ligger visserligen i närheten men har begränsad storlek och kan inte rymma alla. I20-området är dessutom till stora delar mer lättillgängligt eftersom det är relativt flackt. Det är viktigt att bevara områden för rekreation i närheten av där människor bor så att man inte behöver ta bil för att komma ut i naturen. Av den anledningen är det bättre att se över möjligheten till att utöka handel inom redan exploaterade områden.

-På sid 13 i planförslaget nämns att en blå-grön struktur på I20-området kommer att finnas kvar. Vad som menas med denna struktur, förutom att den sägs ha ekologiska och sociala värden, framgår inte. Strukturen ser också ut, enligt kartbilden, att vara placerad ganska långt ifrån befintlig bebyggelse vilket skulle betyda att det blir betydligt längre för människor att ta sig ut i naturen.

-Planförslaget bör redovisa vad som kommer att hända med 10 km spåret. Kommer man att dra det förbi handelsområdet eller bara "klippa av" det?

-I planförslaget bör det framgå om och i så fall hur den nya asfaltsbanan för rullskidåkning som IFK Umeå nyligen anlagt påverkas.

**Handel**

-Planen beskriver en vision om ett "nytt, modernt och hållbart handelsområde". Själva idén med ett handelsområde måste vara att vi människor ska konsumera mera. Hur man kan kombinera hållbarhet med mer konsumtion är svårt att få ihop. Man kan ju även tycka att det redan finns tillräckligt med möjligheter till shopping i Umeå. Det talas och skrivs även om butiker som slår igen och lokaler som står tomma i gallerior och handelsområden. I media har det förekommit uppgifter om att de traditionella handelsområdena är på väg bort.

-Om ett nytt handelsområde byggs tillkommer såklart mer trafik till och från området, i en tid då vi borde minska ner på transporter (som är beroende av fossila bränslen). Dessutom är trafiksituationen i området redan i ett ansträngt läge.

Sid 15; vad menas med "rum med höga rumsliga kvaliteter".

**Kommentar**

Se sammanfattande kommentarer på sidan 19. Synpunkten leder inte till någon ändring av planförslaget.

### Kommentar

Nedan är en sammantfattande kommentar till synpunkter under *Övriga*.

Det finns idag en stor efterfrågan på handelsytor i Umeå. Med sitt trafikorienterade läge är en utökning av handelsområdet på Ersboda och Mariedal mycket intressant för etablering av handel och verksamheter de närmaste åren. Samtidigt är läget intressant också lokalt, med kopplingar till många boende, med gynnsamma förhållanden för utvecklade gång och cykelnät. Det överensstämmer med den strategi för handelsområden som Umeå arbetet efter; att etablering av handel ska ske i lägen som stödjer och får underlag från närliggande stadsdelar.

Delar av natur- och rekreationsvärden som identifierades i naturvärdesinventeringen kommer att försvinna som en konsekvens av planens genomförande. Däremot kommer den blå-grön struktur på I20-området med ekologiska och sociala värden som identifierats finnas kvar för att bevara och utveckla den blå-gröna strukturen på en övergripande nivå. Planområdet påverkar inte den blå-gröna strukturen på I20-området och ska ses som en tillgång för planområdet på sikt när planområdet ska införlivas som en del av Umeå stad.

Detaljplanen för handelsområdet tas fram parallellt med den förslaget till fördjupning av översiktsplanen för I20-området som är ute på samråd till och med söndag 1 september 2019. Dialog sker med övergripande planering för att planförslaget ska följa den fördjupade översiktsplanens intentioner.

Påverkan på stigar/spår inom området kommer att utredas i ett senare skede. Det kan däremot bli aktuellt att vissa delar behöver dras om.

Multifunktionsbanan på Ersmarkberget påverkas inte av planförslaget.

Efter samrådet har miljökonsekvensbeskrivning reviderats. Ny uppdaterad version finns i granskningsförslaget.

### Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

#### Plankarta:

- E-område har lagts till efter dialog med Umeå energi
- Överstevägen har breddats och vändplats har lagts till i vägens västra del. Efter dialog med Gator och Parker samt Umeå kollektivtrafik
- U-område i söder har tagits bort eftersom dagvattnet från dammen i söder leds österut, under väg 364. Detta efter dialog med Vakin
- Utrymning ska kunna ske från transportled farligt gods. Efter dialog med Brandförsvaret

- Huvudbyggnads placering mot gata har ändrats till 4 meter
- Byggnadshöjd 15 meter har ändrats till totalhöjd 20 meter.
- Bestämmelse om genomsläpplighet har bytts ut mot bestämmelse att *Takvatten ska infiltreras på tomten*. Utifrån dialog med dagvattenkonsult är bedömningen att en bestämmelse om takavattning ger störst effekt för hantering av dagvatten.
- En bestämmelse har lagts till som möjliggör högst 1 pylon/fastighet till en höjd av maximalt 27 meter.
- Bestämmelsen *minst 5 % av icke bebyggd yta per fastighet ska vara planterad* har tagits bort

#### Planbeskrivning

- Resonemang har förtydligats att det finns möjlighet för etablering av kontor inom planområdet. Inom användningen centrum (C)
- Resonemang angående farligt gods, rekommenderat skyddsavstånd och att den samlade bedömningen är att det inte behövs några ytterligare skyddshöjande åtgärder
- Breddning av GATA i söder.
- Resonemang kring att dagvattnet i dammen
- Att räcke krävs om det kommer att vara vattenansamling djupare än 0,5 m intill väg har kompletterats till planbeskrivningen efter dialog med Trafikverket.
- Resonemang kring kompensationsåtgärder

*Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Johan Marklund som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.*

Johan Marklund  
Planarkitekt

Clara Ganslandt  
Planchef

Lagakraft 2020 -07- 07

**Detaljplan för fastigheten**  
 Akt nr 2480K-P.2020.14

**Umeå 4:3 m.fl.**
**inom l 20 i Umeå kommun, Västerbottens län**

Ett förslag till detaljplan för fastigheten Umeå 4:3 m.fl. har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under augusti 2019. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

**Samråd och granskning**

Planen handläggs med s.k. utökat förfarande och har varit föremål för samråd under tiden **2019-08-02 – 2019-08-23** samt granskning under tiden **2019-08-30 – 2019-09-29**. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

Från	Inkom	Datum
Länsstyrelsen	2019-09-03	Se nedan
Skanova	2019-09-17	Se nedan
Luftfartsverket	2019-09-12	Ingen erinran
Umeå energi	2019-09-05	Ingen erinran
Trafikverket	2019-09-04	Se nedan
Försvarsmakten	2019-09-03 2019-09-24	Se nedan
Miljö- och hälsoskydd	2019-09-23	Se nedan
Kommunstyrelsens planeringsutskott	2019-09-27	Se nedan
	2019-09-29	Se nedan
Brandförsvaret	2019-09-27	Se nedan
Gator och parker	2019-09-27	Se nedan
Vakin - avfall	2019-09-27	Se nedan
Lantmäteri	2019-09-30	Se nedan
Vakin - VA	2019-10-01	Ingen erinran



## LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.



Länstyrelsen  
Västerbotten

## Granskningsyttrande

1(1)

Datum	Ansökningshandling
2019-09-03	402-7465-2019
	Ändringshandling
	402

Umeå kommun  
Detaljplanering

901 84 Umeå

**Detaljplan för del av fastigheten UMEÅ 4:3 m.fl. Umeå kommun, Västerbottens län.**

**Allmänt**

*Syftet med detaljplanen är att skapa planmässig förutsättning för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.*

Länstyrelsen yttrade sig över samrådet den 22 augusti 2019.

**Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL**

Utifrån inkomna granskningshandlingar har länstyrelsen ingen erinran.

**Övrigt**

**Försvarsmakten**

I MKB:n anges på sidan 9 att planområdet endast berör riksintresse för kommunikation och Natura2000. I handlingarna ska det även framgå att planområdet berör riksintresse för totalförsvarets militära del. En översyn och senaste beslut om riksintresse för totalförsvaret var 2018-12-17 vilket bör uppdateras i planbeskrivningen. Länstyrelsen vill påminna om att samtliga lovärenden inom påverkansområdet för buller eller annan risk kring riksintresset Umeå skjutfält och övningsfält ska remitteras till Försvarsmakten. Länstyrelsen ombesörjer remitterandet av detaljplaner enligt PBL 5 kap 14 §.

Upplysningsvis utsätts planområdet för buller från den militära verksamheten som beskrivs vid Umeå skjutfält och övningsfält.

*Detta yttrande har godkänts av Bitr. Länarkitekt Maria Hassel med Länarkitekt Peder Seidogård som handläggare.*

### Kommentar

I MKB:n på sidan 9 anges redan att "försvarsmakten hävdar idag ett riksintresseanspråk enligt 3 kap. 9 § Miljöbalken dels för SkyddC närövningsfält med skjutbanor och dels för Umeå övnings- och skjutfält som är beläget längre norrut. Dessutom innefattar riksintresseanspråket ett influensområde runt verksamhetsytorna. Influensområdet sträcker sig fram till väg 364 och 503. Planområdet ligger därmed inom influensområdet."

Synpunkten leder inte till någon ändring eftersom den anses vara tillgodosedd.

### SKANOVA

Skanova har inget att erinra mot rubricerade plan.

Skanova har markförlagd opto och kopparkabel i området, se bifogad bild Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

För att fastställa i vilken omfattningen Skanovas teleanläggningar berörs skall en besiktningsrapport upprättas när byggnationen fastställts.

### Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras angående den markförlagda opto och kopparkabeln i området och att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Utöver sdet sker inga förändringar i planförslaget utifrån inkommen synpunkt. Yttrandet anses vara tillgodosedd.

### TRAFIKVERKET

Trafikverkets yttrande.

Sid 2. Trafikverket anser fortfarande att planbeskrivningen ska kompletteras med en text om att åtgärder för att hantera dagvatten inte får påverka vägkroppens funktion.

Sid 20. Trafikverket ställer sig frågande till om formuleringen "Avtal som kommunen avser att teckna framgent" säkerställer planens genomförbarhet. Bör det säkerställas att avtal med Trafikverket är undertecknat innan planen kan antas?

Sid 20. Trafikverket vill förtydliga att det krävs tillstånd enligt väglagen för att få anlägga ledning eller utföra arbeten på befintlig ledning inom vägområdet, inte avtal som kommunens rubrik "Avtal och överenskommelser" anger. Separat ansökan krävs, se <http://www.trafikverket.se/ledning>

#### Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med text angående påverkan på väggropens funktion, avtal och att det krävs tillstånd att anlägga ledningar enligt väglagen.

#### FÖRSVARSMAKTEN

Försvarsmakten har följande synpunkter i rubricerat ärende.

I miljökonsekvensbeskrivningen anges att planområdet endast berör riksintresse för kommunikation och Natura 2000 (sidan 9/27). Det bör framgå att planområdet även berör riksintressen för totalförsvarets militära del.

Försvarsmaktens senaste beslut om riksintressen och områden av betydelse för totalförsvarets militära del är daterat 2018 - 12 - 17, vilket bör uppdateras i planbeskrivningen (sidan 5/20). Försvarsmakten vill också påminna om att samtliga plan - och lovärenden inom påverkansområdet för buller eller annan risk kring riksintresset Umeå skjutfält och övningsfält ska remitteras till Försvarsmakten.

I övrigt har Försvarsmakten inget att erinra avseende planförslaget.

Upplysningsvis utsätts planområdet för buller från den militära verksamhet som bedrivs vid Umeå skjutfält och övningsfält.

#### Kommentar

I MKB:n på sidan 9 anges redan att "försvarsmakten hävdar idag ett riksintresseanspråk enligt 3 kap. 9 § Miljöbalken dels för SkyddC närövningsfält med skjutbanor och dels för Umeå övnings- och skjutfält som är beläget längre norrut. Dessutom innefattar riksintresseanspråket ett influensområde runt verksamhetsytorna. Influensområdet sträcker sig fram till väg 364 och 503. Planområdet ligger därmed inom influensområdet." Synpunkten leder inte till någon ändring eftersom den anses vara tillgodosedd.

Synpunkt angående datering har ändrats i planbeskrivningen.

#### MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDD

Yttrande vid granskning av detaljplan för fastigheten UMEÅ 4:3 och Stadsliden 4:2, – handel och verksamhet  
BN-2016/02002

Flera frågor som miljö- och hälsoskyddsnämnden tagit upp i samrådet

behöver bevakas vid genomförandet av planen för att säkra acceptabla lösningar. Det gäller:

- att begränsa flöden och föroreningar i dagvatten,
- att verka för att området inte ska skapa en barriär för människor mellan områdena norr och söder om västra länken, samt
- att i samband med översiktsplaneringen av I20-området säkra kompensation för den 100 – 150 år gamla barrskog norr om Green Zone som hyser påtagliga till höga naturvärden.

Innan antagande ska miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan, samt hur uppföljning av betydande miljöpåverkan för naturmiljö, rekreation och dagvatten ska göras (12 §, 6 kap miljöbalken). Uppföljningsavsnittet i mkbn behandlar nu främst fortsatt arbete/ genomförandefrågor.

I miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning behöver det skrivas in att bedömningen måttlig påverkan på naturvärden gäller under förutsättning att kompensationsåtgärder genomförs.

#### Bakgrund

I samrådsskedet framförde miljö- och hälsoskyddsnämnden synpunkter kring barriäreffekter av området och att området kommer att bli trafikdrivande för privata bilar. Naturvärden och behov av kompensation för att de försvinner togs också upp i samrådsyttrande. Nämndens synpunkter i samrådet har lett till mindre justeringar i plankarta och -beskrivning till granskningsskedet. Den viktigaste kompletteringen till granskningsskedet är att kompensation för förlorade naturvärden inom planområdet ska göras inom fördjupningen av översiktsplan för I20-området.

#### Kommentar

MKBn har reviderats inför antagandet. Resonemang kring kompensation finns i MKB och planbeskrivningen. Planbeskrivningens genomförandedel har kompletterats angående flöden och föroreningar, att området ska verka för att inte skapa en barriär för människor och kompensation. Intranget i den större utpekade biotopen ska kompenseras genom att förstärka naturvärden i lämpliga närliggande områden. Utredning av kompensationsåtgärder kommer att påbörjas efter antagandet av detaljplan.

#### KOMMUNSTYRELSENS PLANERINGSUTSKOTT

Detaljplanens syfte är att skapa förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Även att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

I den ännu gällande översiktsplanedelen *Fördjupning för Umeå (2018)* ingår planområdet i det som anges som utredningsområde för en eventuell framtida bebyggelse på I 20-området (BUI). För utredningsområdet omnämns genomförandet av en fördjupad översiktsplan vilket följaktligen är en realitet i och med att översiktsplanprocessen för I 20-området pågår parallellt. Ett förslag till fördjupad översiktsplan har nyligen varit utställt på samråd.

Planeringsutskottet ställer sig positiv till detaljplaneförslaget då den stärker handelns utveckling och inriktningen om flerkämighet i handelsstrukturen i Umeå. Utskottet konstaterar även att ett fortsatt lanspråktagande av obruten mark väster om Greenzone som planen föreslår går i linje med bebyggelse-scenariot som fastställdes redan 2011 i föregående upplaga av *Fördjupning för Umeå*. Enligt scenariot klassas I 20-området som ett av ett fåtal nya oexploaterade områden av dignitet som ska kunna tas i anspråk för den fortsatta stadsutvecklingen i stadens absoluta närhet. Vad som i dagsläget därtill har vidareutvecklats och definierats i samrådshandlingen *Fördjupning för I 20-området* säkerställer viktiga övergripande samband och ger en utökad visionsbild av ett utbyggt I 20-område i sin helhet. Planförslaget går i linje med intentionerna i översiktsplan tillsammans med vad som i ett nuläge framarbetats i pågående fördjupade översiktsplaneprocess. Förslagets breddning av gaturummet i Överstevägens tilltänkta förlängning är däribland av principiell betydelse. Detta eftersom det skapar handlingsutrymme för prioriteringar i det framtida genomgående stområdet för kollektivtrafik som avses passera detta område.

Ett säkerställande av dagvattenhanteringen är för området en viktig fråga. Detta inom planområdet men även utanför vid en fortsatt utbyggnad av ytterligare stadskvarter. Bestämmelse om takvatten anses enligt förslaget ge god effekt för hantering av dagvatten på kvartersmark. För en fortsatt utbyggnad utanför planområdet är det principiellt viktigt att frågan om dagvattenhantering följs upp med vetenskap om att ytterligare bestämmelser som reglerar detta på kvartersmark kan komma att krävas.

Yttrandet har tagits fram av Övergripande planering samt Mark och exploatering i samverkan. Planen kommer att föras till kommunfullmäktige för antagande då beslut krävs om utvidgat verksamhetsområde för vatten och avlopp.

#### Kommentar

Synpunkter gällande översiktsplanen/fördjupning för I20-området samt att planeringsutskottet ställer sig positiva till planförslaget då det bidrar till att stärka handelns utveckling och inriktningen om flerkämighet i handelsstrukturen i Umeå.

Platsens förutsättningar har legat till grund för vilka planbestämmelser som används för att hantera dagvatten inom planområdet. I kommande planarbete för en fortsatt utveckling av I 20-området behöver platsens specifika

förutsättningar beaktas och andra planbestämmelser för att t.ex. dagvatten kan därför bli aktuella.

### **BRANDFÖRSVARET**

Brandförsvaret anser att det i planbestämmelsen för områdets södra del (Z) behöver läggas till ett m<sub>2</sub> med anledning av närheten till väg 364.

#### **Kommentar**

Synpunkten tillgodoses genom att bestämmelse [m<sub>2</sub>] om att utrymning ska kunna ske i riktning bort från transportleden (väg 364) läggs till i plankartan inom Z.

### **GATOR OCH PARKER**

För att uppnå god trafiksäkerhet samt för att uppnå målet om att skapa ett modernt handelsområde bör en planbestämmelse lägga till om att högst 2-3 utfarter får anordnas på den södra sidan om gatan mellan GC-vägen och plangräns västerut. En utfart får anordnas mellan GC-vägen och plangräns österut.

#### **Kommentar**

Synpunkten tillgodoses genom att bestämmelse som begränsar antal utfarter, i enlighet med yttrandet, läggs till i plankartan. Det skulle gjorts redan till granskningsversionen men glömdes bort.

### **VAKIN**

#### **Avfall och återvinning**

Vakin ansvarar för insamling av hushållsavfall. Med hushållsavfall avses avfall som uppkommer från hushåll och därmed jämförbart avfall från annan verksamhet. I alla lokaler där människor vistas uppkommer hushållsavfall. Beställning av hämtning av hushållsavfall görs hos Vakin. Förpackningar och tidningar omfattas av producentansvar och hämtas av valfri entreprenör.

Om sophämtning kommer att ske inne på fastigheten krävs möjlighet till genomfart eller en godkänd vändmöjlighet enligt gällande NOA. Full sortering förordas med kärl för brännbart avfall, matavfall, förpackningar och tidningar.

#### **Kommentar**

Synpunkten tillgodoses genom att skrivelse gällande avfall och återvinning revideras i planbeskrivningen i enlighet med yttrandet.

### **LANTMÄTERI**

Genomförandebeskrivningen tydliggör lantmäteriets bedömningar när det gäller främst ledningsrätterna på ett ansökningsprocessen på ett vettigt sätt.



Däremot saknar lantmäterimyndigheten i Umeå kommun en mer utförlig fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning på respektive fastighet och de gemensamhetsanläggningar som kan komma att bildas. Nu är det en väldigt allmänt hållen beskrivning av enklare slag som erbjuds. Övriga punkter anses åtgärdade.

#### **Kommentar**

Planbeskrivningen har kompletterats med en mer utförlig fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning för respektive fastighet.

#### **ÖVRIGA**

[REDACTED]

För det första anser jag att arbetet med detaljplanen helt ska stoppas till dess att en fördjupad översiktsplan för I20-området är klar. Som det verkar nu är det för mycket som är oklart hur resten av I20-området ska kunna användas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar i sitt yttrande i samrådsskedet att skogsområdet norr om GreenZone har naturvärdesklass 3, påtagliga naturvärden. Skogen innehåller även barrskog som har en ålder av 100-150 år. Sådana äldre skogar är inte vanliga vid kusttrakterna. Vissa tallar kan också vara ännu äldre och gör dem då skyddsvärda enligt åtgärdsprogram för skyddsvärda träd. Det brukar i vissa detaljplaner finnas bestämmelser om att träd inte får fällas, att det krävs marklov för fällning av träd och/eller att fällda träd ska ersättas av nyplantering. Så det borde kunna gå att reglera bevarande av vissa äldre träd. Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar också att bedömningen av konsekvenser för naturmiljön borde klassas som stora, och inte måttliga som anges i MKB. Vad jag kan se i den reviderade MKBn har man inte kommenterat eller ändrat denna bedömning. MKBn är daterad 2018-11-23 och det framgår inte vad som eventuellt skulle vara uppdaterat/kompletterat/ändrat.

Placeringen och utformningen av handelsområdet är inte bra. Eftersom det sträcker sig längs med väg 364 så kommer det att utgöra en barriär, som hindrar människors tillträde till skog och mark. Varför inte anlägga gröna passager på lämpliga avstånd?

Det är trots allt glädjande att flera privatpersoner engagerat sig och lämnat in synpunkter rörande påverkan på miljön, hållbarhet, möjlighet till vistelse i naturen och rekreation. Tråkigt däremot att svaret/bemötande bara blir en upprepning av vad som redan står i planhandlingarna och att inga ändringar kommer att göras.

Saknar också eventuella synpunkter från Försvarsmakten.

#### **Kommentar**

Se kommentar under Miljö- och hälsoskydd.

Placeringen och utformningen av planförslaget har arbetas fram för att anpassas till platsens förutsättningar och avvägningar mellan intressen har gjorts vilket framgår i planbeskrivningen. Planförslaget tar avstamp i att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

Försvarmakten har Inkommit med yttrande i granskningsskedet, se ovan.

#### REVIDERING AV PLANKARTA

- Ändring som innebär en begränsning av utfarter från ZC<sub>1</sub>.
- En ändring som innebär att kvartersmark inom ZC<sub>1</sub> utökas i söder mot PARK. Samt att allmän plats inom användningen PARK utökas mot Z.
- m<sub>2</sub> läggs till som bestämmelse utifrån brandförsvarets synpunkt.
- Bestämmelse om att bygglov krävs inte för skyltning av företagsnamn på pylon.
- Bestämmelse om släntlutning

#### SAMMANFATTNING

Kontoret föreslår att planhandlingarna revideras enligt ovan och att byggnadsnämnden godkänner detaljplanen och överlämnar den till kommunfullmäktige för antagande.

**Kvarstående synpunkter (både från samråd och granskning)**

**Sakägare (underrättelse med besvärshänvisning):**

- Herde förvaltning, Länken 1



*Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Johan Morklund som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.*

**Detaljplanering, Umeå kommun, september 2019**

**Johan Marklund  
Planarkitekt**

**Clara Ganslandt  
Planchef**

*"Det är inte  
platserna som  
skapar en stad  
utan snarare  
staden som  
skapar platser."*

**FRÅN DELAD TILL  
ENAD STAD 2016**

*"Hållbar  
handel är  
lönsam  
handel"*

**SVENSK HANDEL  
2015**

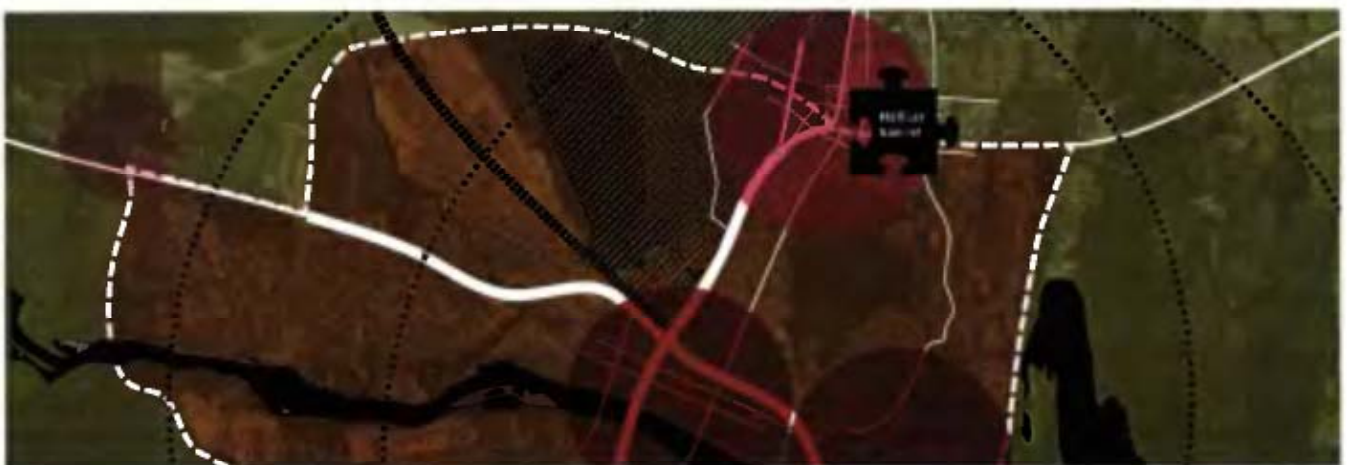
Lagakraft 2020 -07- 07

Akt nr 2480K-P<sup>2020</sup>...14...

# Sandbäcken

**Strukturstudie till ett nytt, modernt  
och hållbart handelsområde**

**Utredningsrapport  
180629**



**SPACESCAPE SWECO**  **white**  **UMEÅ  
KOMMUN**

<b><u>INNEHÅLLSFÖRTECKNING</u></b>	<b><u>SIDA</u></b>
Utgångspunkter	3
Sandbäcken – Ersboda, nuläge	4
Stadsrumsanalys, nuläge	8
Vision – ett nytt, modernt och hållbart handelsområde	10
Platskvaliteter	12
Förslag till struktur för Sandbäcken	14
Stadsrumsanalyser, förslaget	16
Trafikkapacitet som underlag för etapputveckling	18
En första etapp	20
Rekommendationer	22
Referenslista/källförteckning	25



### **OM UPPDRAGET**

Umeå är en expansiv stad och i takt med att staden växer och nya bostäder byggs kommer behovet av nya ytor för verksamheter och handel. För att möta behovet har arbetet med en ny detaljplan påbörjats, för ett nytt, modernt och hållbart handelsområde.

Parallellt med arbetet med detaljplanen sker även ett arbete med en fördjupad översiktsplan för hela det så kallade I20-området. Den övergripande tanken är att längre fram exploatera en stor del av områden med bostäder och verksamheter.

Det tilltänkta handelsområdet kommer på sikt vara en integrerad del av I20 och den övriga staden. Kommunen har för avsikt att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentra för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

Uppdraget består i att utföra en strukturstudie samt en trafikutredning som ska utgöra underlag för detaljplanen för Sandbäckens handelsområde. Utredningen finns samlad i denna utredningsrapport.

### **ORGANISATION**

#### **Beställare**

Umeå kommun genom Frida Lindström, Mark och exploateringsingenjör, Mark och exploatering

Katarina Bergström, Trafikplanerare, Gator och parker

Thomas Lundgren, Samhällsplanerare, Övergripande planering

Magdalena Blomquist, Biträdande planchef, Plan och bygg

Johan Marklund, Planarkitekt, Plan och bygg

#### **Medverkande**

White arkitekter genom Anna Edblom, Britta Holmblad, Ivar Suneson och Lena Sylwan

Sweco genom Sverker Hanson och Anton Holgersson

Spacescape genom Malin Dahlhielm



Umeå stad, konceptbild utgångspunkter

### UTGÅNGSPUNKTER

Umeå planerar för 200 000 invånare till 2050. Umeås framtida tillväxt föreslås framförallt koncentreras till stadens centrala delar, befintliga stadsdelar samt i kommundelarnas tätorter. Därtill föreslås tillväxt i områden som är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråk och som kan bidra stöttande till stadens handelsstruktur, där Ersboda ingår. Den nya ringleden ger möjlighet att omvandla befintliga infrastrukturytor (väg 507, 503, 363) i staden. Det är samtidigt viktigt att Norra länken inte blir en ny bariär inom fem-kilometersstaden. Norrbotniabanan och I20 som resurs är viktiga förutsättningar för Umeå stads utveckling.

#### Umeå stads utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt

Umeås sex utvecklingsstrategier tar sin utgångspunkt i Aalborgs åtagandena och syftar bland annat till att arbeta för att undvika stadsutbredning och se till att ha en blandning av funktioner och verksamheter i bebyggelsen.

Strategierna är:



• **Fem-kilometersstaden - den täta staden!** rör en tät kompakt och funktionsblandad stad.



• **Mer stad!** - komplettering som vitaliserande kraft behandlar stadens utbyggnad till ett mer sammanhängande stadslandskap.



• **Skapa hög täthet i nya stadsdelar** syftar till att bygga tätt i inledande etapper.



• **Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder** berör de möjligheter till infrastrukturomvandling som väcks i och med nya ringleden.



• **Satsa på offentliga rum och parker!** om det levande offentliga rummets vikt.



• **Alla ska vara med!** om en stad för alla.



## Sandbäcken – Ersboda, nuläge

Stadsdelen Ersboda ligger cirka sex kilometer norr om stadskärnan och är uppdelad i västra och östra Ersboda. Här finns ett av Umeås största handelsområden. Ersboda är också kommunens tredje största arbetsplats.

### ERSBODA

Västra Ersboda byggdes under det sena 1970- och tidiga 1980-talet medan bostadsområdet Östra Ersboda växte fram under 80- och 90-talet. Ersboda är kommunens tredje största arbetsplats (efter stadskärnan och Universitetet) med bland annat FOI och SVT. Här finns också ett av Umeås största handelsområden med flera stormarknader, systembolaget, bilhandlare etc. Handeln är ordnad av en samarbetsorganisation, Stora Birk. I området ligger hållbarhetsprofilen Greenzone, från år 2000. Anläggningen är helt kretsloppsanpassad och återvinningsbar. Hållbarhetstanken är manifesterad i byggnadens arkitektur och landskapsutformning.

### RIKTLINJER FÖR UMEÅS HANDELSSTRUKTUR

Umeås handelsstruktur med en stadskärna, tre till fyra stadsdelsövergripande centrum, stadsdelscentrum, kommundelscentrum samt landsbygdshandeln ska stärkas. Planeringen ska leda till ett växande centrum med verksamheter i spännande och variationsrika miljöer med mötesplatser i en trivsam, trygg och väl utformad miljö. Stadsdelsövergripande handelsområden ska på sikt kunna utgöra stadsdelscentrum för de boende men med bibehållna förutsättningar för en effektiv handel. I den kommande planeringen av I20-området, Fördjupningen för Umeå utreds möjligheterna och konsekvenserna av nya handelsytor inom området. En översyn av Ersboda/Mariedal handelsområde fordras som kan ligga till grund för en successiv omvandling mot en mer stadsmässig karaktär. Barriärer mellan stadsdelar och handelsområden ska minskas. Möjligheterna att gå och cykla samt åka kollektivt ska stärkas.

### ETT TRAFIKORIENTERAT LÄGE

Med sitt trafikorienterade läge är Ersboda mycket intressant för handelsetableringar. Samtidigt är läget intressant också lokalt, med kopplingar till många boende, med gynnsamma förhållanden för utvecklade gång- och cykelnät. En tydlig inriktning är att området ska vara tillgängligt även utan bil. Trafiklösningar måste lösas på ett hållbart sätt både på kort och lång sikt. Den nuvarande trafiklösningen, med Ersbodarondellen och rondellen vid infarten mot Coop Forum längs väg 364, är redan idag tidvis belastad av trafik.



Kartbild, nuläge trafikflöde uttryckt i ÅDT



Greenzone – hållbar byggnad anno 2000 (ANARKAB)



— Utredningsområde  
— Influensområde

Områdesavgränsning  
ur Uppdragsbeskrivning



*Ersboda handelsområde med Coop Forum och Greenzone*



*Gräddvägen, vid Plantagen*



*Parkering framför Coop Forum*



*Passage under Ersmarksvägen*

*Bilder från platsbesök 24 april 2018, SWECO*



*Rondell vid Formvägen/Cementvägen*



### I20-OMRÅDETS NATURVÄRDEN

I20-området, centralt i Umeå, har tidigare nyttjats av försvarsmakten. Inför möjligheten att införliva området som del av Umeå stad och Sandbäcken gjordes en utredning för att identifiera områdets ekologiska och sociala värden (Tyrens AB, 171212). Den har använts som förutsättning för denna studie då en kunskap om och hänsyn tagen till naturvärden för att trygga ekosystemtjänster, vidmakthålla resiliens och säkerställa en hälsosam och kvalitativ miljö är av största vikt.

Inom området finns ett välutvecklat vägsystem för fordonstrafik och ett välförgrenat stig och spårssystem som skapar god tillgänglighet inom området. Området genomkorsas av två barriärer i öst-västlig riktning som påverkar framkomligheten i nord-sydlig riktning.

Norra länken, med sex planskilda korsningar, passerar genom områdets södra del. Vägen har landsvägskaraktär med höga bankar och djupa skärningar. I den norra delen kommer Norrbotniabanan att anläggas. Järnvägen går i djup skärning i den västra delen och sedan i tunnel i den östra delen. En bro över järnvägen har planerats för Skjutfältsvägen som ligger precis i utredningsområdets gräns i väster.

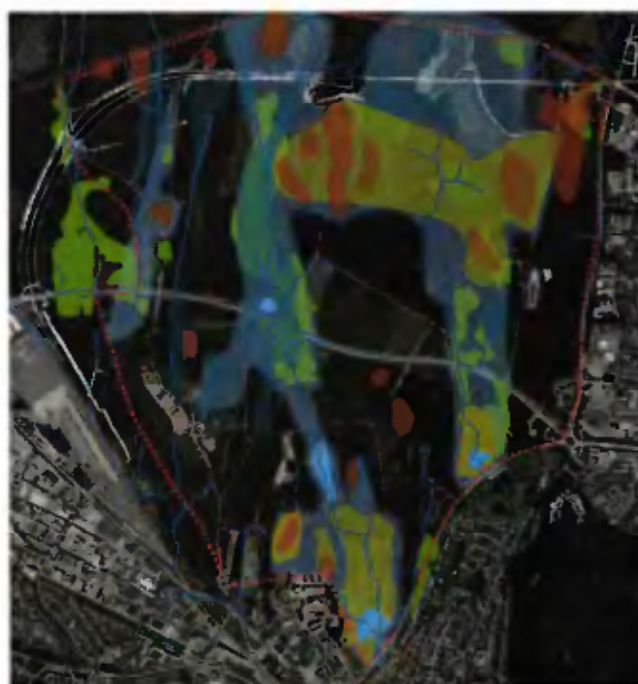
Området utgörs i huvudsak av skogsmark på morän. Skogen varierar från gles genomsiktig tallskog, som är lättframkomlig, till täta fuktiga granskogar som är svårframkomliga.

På kartan till höger redovisas en sammansatt bild av förslag till dagvattenhantering vid en planerad exploatering, våtmarker som är viktiga att bevara som naturliga fördröjningsmagasin, områden med naturvärden samt områden med höga vistelsevärden.

I strukturen ingår det gröna stråket i nordsydlig riktning över den framtida järnvägen där den går i tunnel. Passagen kommer att vara av största vikt för grönstrukturen då Norrbotniabana är byggd. Idag har passagen låga värden eftersom deponin ligger centralt på sträckan vilket innebär att omgivande skogsridåer och myrar är desto viktigare att bevara.

### OMRÅDETS LÄGE OCH UTBUD I FÖRHÅLLANDE TILL UMEÅ STADSKÄRNA

Det tilltänkta handelsområdet Sandbäcken kommer på sikt vara en integrerad del av I20 och en attraktiv plats i staden. Områdets koppling till stadskärnan är av största vikt. I det växande Umeå har en levande centrummiljö stor betydelse. Genom tydliga och bra kopplingar till stadskärnan men också till Universitetsstaden kan ett utvecklat Sandbäcken-Ersboda bidra till ökad integration mellan Umeås olika delar. På så sätt kan Sandbäcken komplettera istället för att konkurrera med stadskärnan och samverka för en mer jämlik stad.



#### FÖRKLARINGAR

-  Sammanlagda blå-grön struktur
-  Sociala värden: Måga upplevelse och vistelsevärden
-  Värme/hav
-  Naturvärde
-  Bäckar och rivstråk
-  Vår för fördröjning av vatten
-  Berg i dagen

Föreslagen blå-grön struktur  
I20, Blå-gröna strukturer, Umeå 171212



Umeå stadskärna, Rådhusplatsen och Väven, vid Älven



Viktiga stråk, kartering

Östra Kyrkogatan

**LEGEND**

-  Stadsdelsövergripande stråk
-  Motorled
-  Lokalgata
-  Gång- och cykel
-  Planskildhet (bro eller gångtunnel)



## Stadsrumsanalys, nuläge

Läget i staden är avgörande för möjligheten att etablera en hållbar handelsutveckling. De faktorer som påverkar lägespotentialen för handel är i sig själva värdeskapande kvaliteter, så som till exempel hög befolkningstäthet, ett sammankopplat gatunät och kollektivtrafiktillgång.

En stadsmiljö som ger bra grundförutsättningar för en utveckling av ekonomiskt hållbara verksamheter är också en viktig komponent för en ekologiskt och socialt hållbar stadsbyggnad.

För att beskriva potentialen för utvecklingen av en hållbar handel i Sandbäcken/Ersboda sammanfattas flera faktorer som visat sig ha en avgörande betydelse. De faktorer som analyserats är: gatunätets struktur (lokal integration och stadsdelsövergripande stråk), närhet till kollektivtrafik, tillgång till parkering, befolkningstäthet och närhet till kluster av verksamheter.

- **Lokal rumslig integration**

Få kopplingar i form av gångtunnlar mellan Ersboda och Marieområdet, skapar dålig orienterbarhet, otrygghet och en upplevelse av ökade avstånd. Längs med Norra länken finns ett antal upptrampade stigar, som visar på behovet att kunna ta sig över vägen på fler ställen än idag.

Flera av de lokala centrumen (V Ersboda, Ö Ersboda, Marieberg C) ligger centralt och är lätta att ta sig till för både fotgängare, cyklister liksom de som kommer med bil.

Östra Kyrkogatan utgör en lång, central och viktig koppling in till Umeås stadskärna.

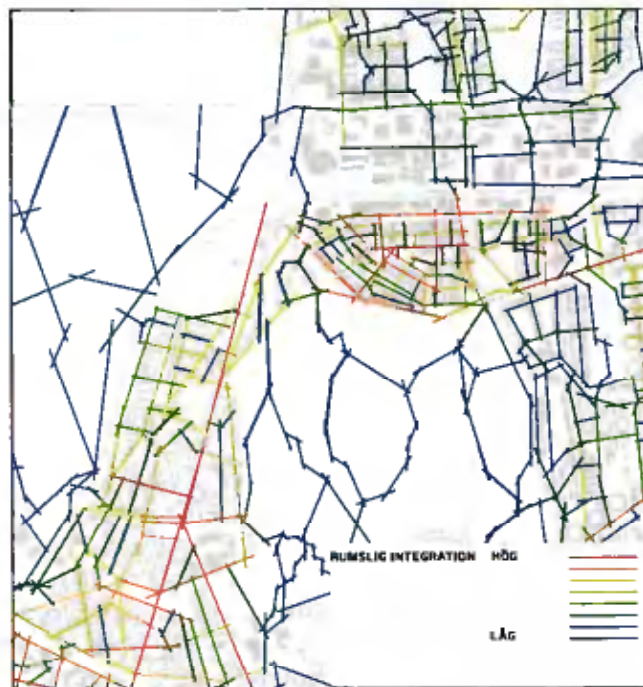
Trattgränd, Björnvägen och Älgvägen är stråk i östvästlig riktning som lokalt är väl förankrade.

Cementvägen, som är ett viktigt bilstråk har på grund av relativt få korsningar och kopplingar en svagare rumslig integration.

Gång- och cykelstråket längs med gamla E4:an är på grund av få korsningar dåligt integrerat med sin omgivning.

- **Stadsdelsövergripande stråk**

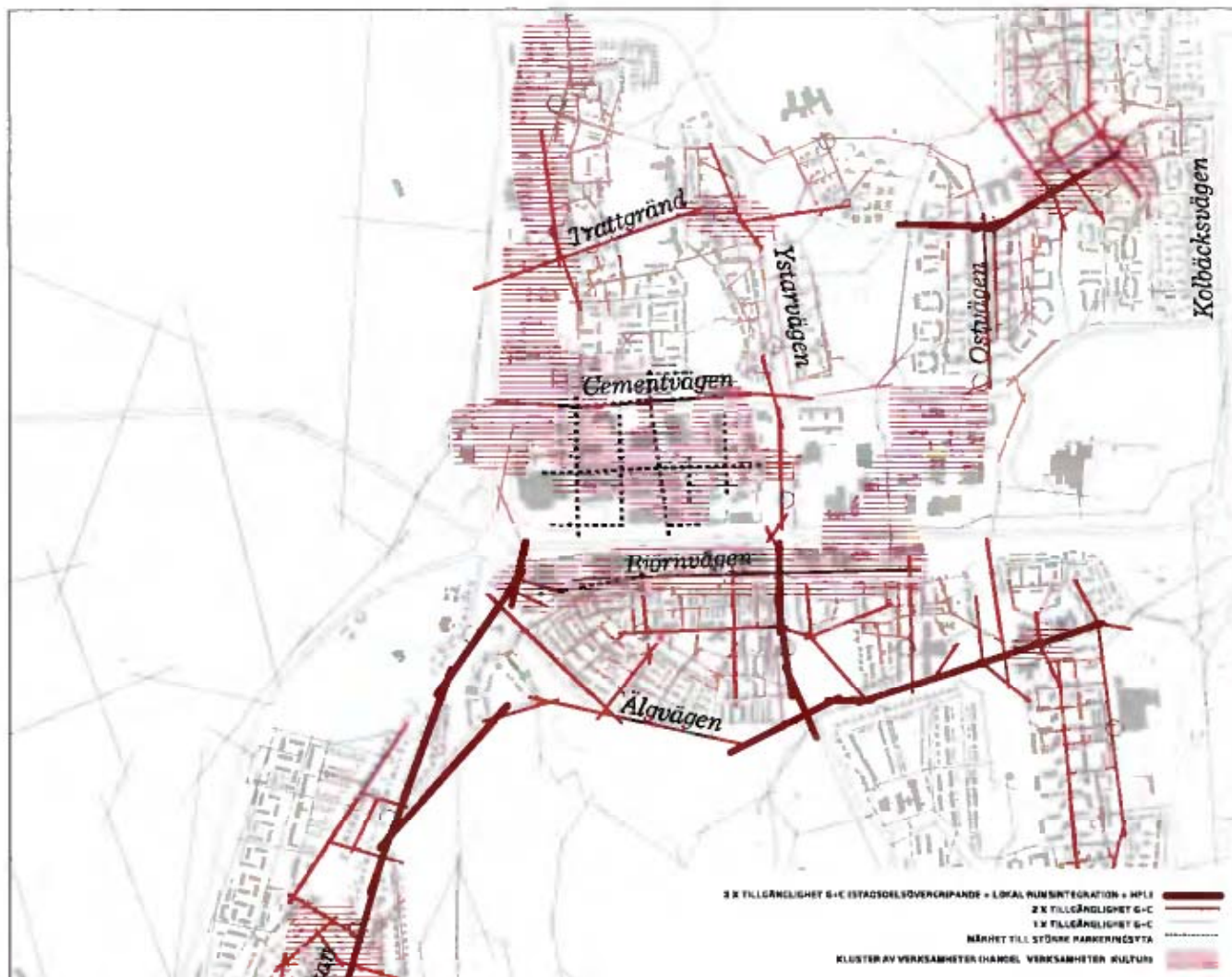
Det finns endast ett tydligt stadsdelsövergripande stråk mellan Ersboda och Umeå stadskärna; Östra Kyrkogatan. Stråket kantas av bebyggelse med entréer och är väl använt, särskilt för cykel.



*Integrationsanalys, nuläge*  
Integrationsanalysen mäter hur väl gång- och gatunätet är sammankopplat. Det finns starka samband mellan hur väl stadsrummen är sammankopplade och hur gångtrafikanter använder stadsrummen, vilket i sin tur utgör en viktig faktor för handelds och verksamheters kundunderlag.  
SPACESCAPE 180509



Östra Kyrkogatan  
Östra Kyrkogatan utgör idag det enda tydligt stadsdelsövergripande stråket mellan Umeå stadskärna och Ersboda.



- **Närhet till kollektivtrafik**

Området erbjuder närhet mellan bostad och hållplats, men sämre tillgänglighet till handelsverksamheterna. Stora delar av bostadsområdena i både Ersboda och Marieområdet, liksom de lokala centrumen har en busshållplats inom 300m.

- **Befolkningstäthet**

Underlaget till befolkningstäthet har varit schematiskt och ger en grov bedömning.

- **Olika verksamheter och kluster**

I området finns en tät och bra blandning mellan olika typer av verksamheter, men med underutvecklade miljöer och svaga kopplingar dem emellan.

- **Tillgång till parkering**

Parkeringsplatsen kan ses som bilisternas entré till handelsplatsen. Parkeringen är idag synligt placerad från centrala stråk men skild från handelsplatsens mest kvalitativa platser. I befintliga Ersboda finns rikligt med parkeringar centralt placerade.

### Syntesanalys, nuläge

Syntesanalysen för tillgängliga stadsrum visar på stråk där Stadsdelsövergripande stråk överlappas med lokalt integrerade stråk och närhet till kollektivtrafik hållplatser. De stråk som är både stadsdelsövergripande och som också är lokalt rumsligt integrerade används ofta av både människor som bor och arbetar lokalt i en del av staden liksom de som passerar förbi. Dessa stråk har ofta ett robust och bra underlag för handel och verksamheter. När närhet till kollektivtrafik läggs till får vi en total bild av hur tillgängligheten till stadsrummen ser ut för fotgängare och cyklister. Då handelskluster, närhet till parkering och lokalt marknadsunderlag också har betydelse för en hållbar handel har även det lagts till för att ge en hel bild av hur potentialen för en hållbar handelsstad ser ut.

SPACESCAPE 180509



Utsnitt, analys: Tillgängliga stadsrum  
SPACESCAPE 180509 9



## Vision – ett nytt, modernt och hållbart handelsområde

Det finns idag en stor efterfrågan på handelsytor i Umeå. Samtidigt finns en uttalad ambition om hållbarhet, kopplad till såväl *Global goals* som till *Umeå kommuns övergripande strategier för tillväxt*. För att kunna förverkligas måste dessa konkretiseras i faktiska, helst mätbara parametrar.

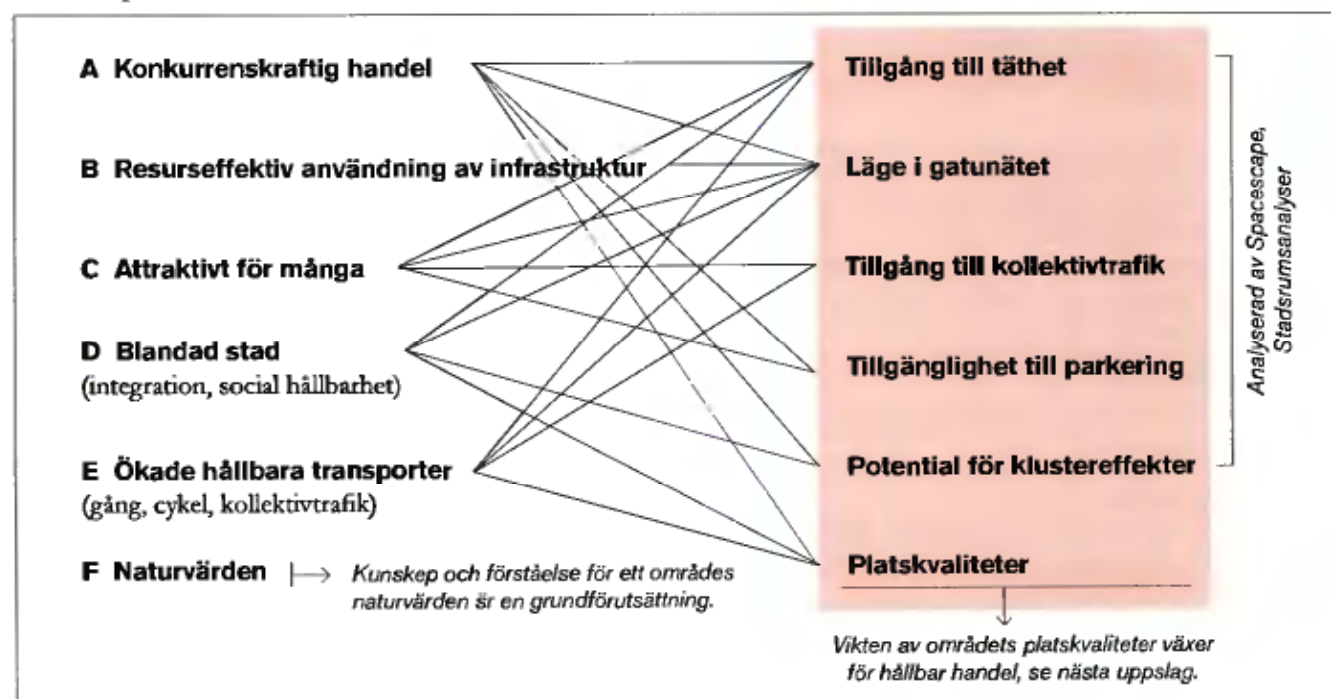
Viktiga aspekter för att förverkliga ambitionerna som finns uttryckta i mål, strategier och policys är följande:

- **Utveckla en konkurrenskraftig handel (A)** i lägen där det redan är investerat i **infrastruktur (B)**, på platser där handeln kan utvecklas och stötta närservice och mötesplatser. Platsen kan på så sätt vara en **tillgång för många (C)** och utgöra träffpunkt för boende och besökare.
- Tillskapa höga vistelsevärden i en **blandad kontext (D)**, för mervärden som bidrar till fler **hållbara transporter (E)**, korta vardagsresor och platser att vilja uppehålla sig på.
- **Ta hänsyn till naturvärden (F)** för att trygga ekosystemtjänster, vidmakthålla resiliens och säkerställa en hälsosam och kvalitativ miljö.

Dessa mynnar ut i sex stycken till stor del mätbara parametrar, som bygger upp och på samma gång beskriver områdets potential.

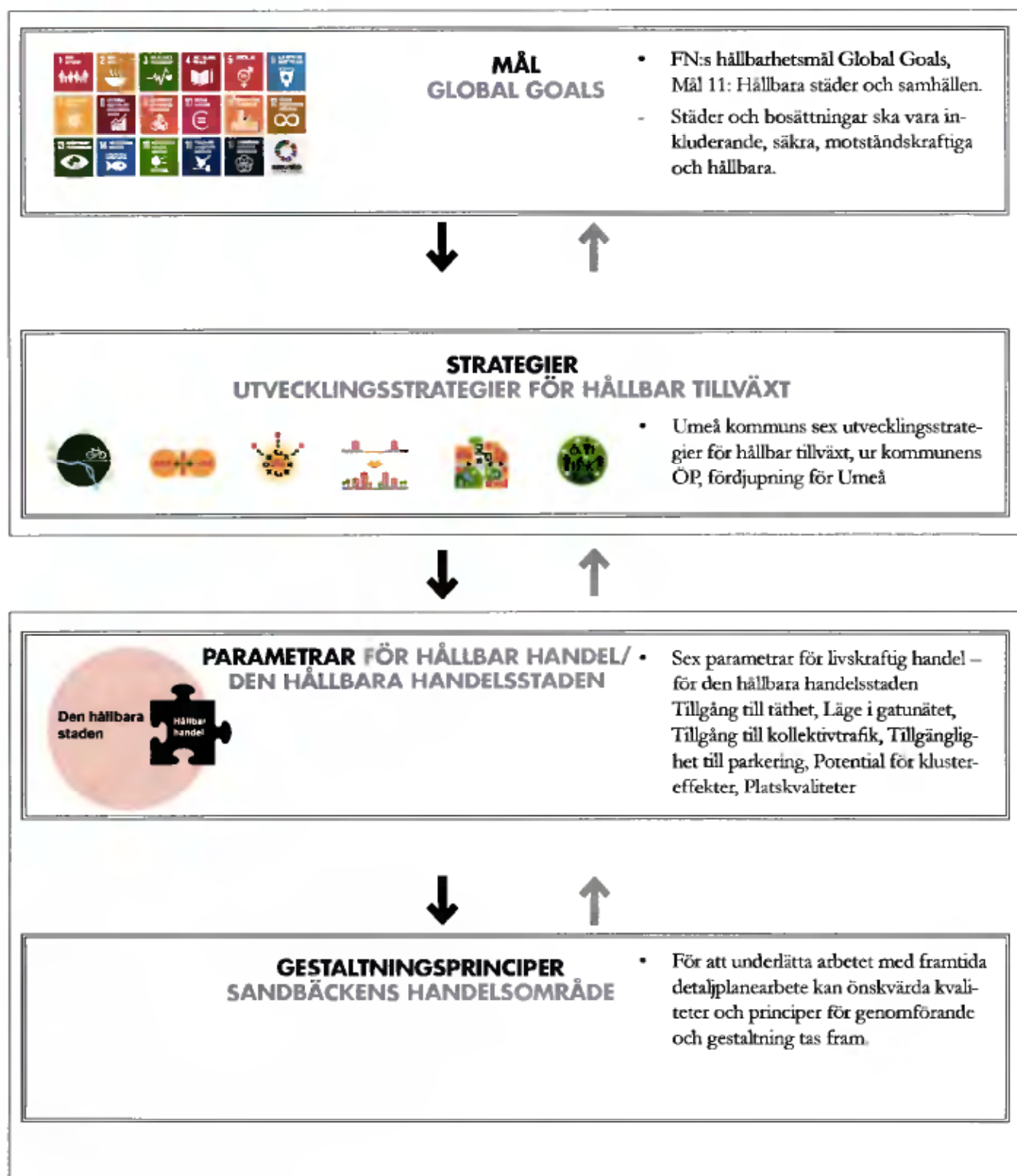


Kommunens visionskiss, 180417  
- Ny trafikplata  
- Grönt stråk / dagvatten  
- Förlängning av Cementvägen (Kollektivtrafikstråk)



Parametrar som tillsammans möjliggör för hållbar handel.





*Schema/Planeringen för Sandbäckens tar avstamp i De globala målen. Övriga utgångspunkter är Umeå kommuns sex utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt. Sex parametrar för hållbar handel är formulerade för att stödja strategierna och samtidig utgöra grund för gestaltungsprinciper för Sandbäckens.*

## Platskvaliteter

**Handelsområden har traditionellt sett inte konkurrerat med platskvaliteter och attraktiva stadsrum. Men ett lokalt stadsdelscentrum, med stora inslag av handel, i en relativt tät och sammanvävd stadsmiljö med kvalitativa, upplevelserika och bra sammankopplade stadsrum kan klara tävnan framåt.**

Ett konventionellt volymhandelsområde kännetecknas av parkeringshav, enorma annonsskyltar och stora lädliknande volymer i externa lägen - och som signalerar billiga lösningar - och priser. Enligt artiklar från HUI (ehandel.se) är det främst denna typ av handel som i och med "Peak butik" riskerar att, tillsammans med ändrat köpbeteende hos kunderna, konkurreras ut av den spirande e-handeln. Att utveckla platskvaliteter och erbjuda kvalitativa stadrum med höga upplevelsevärden är något som varit förbehållet små som stora stadskärnor. Men med ambitionen att Sandbäcken på sikt också ska fungera som ett stadsdelscentrum blir det viktigt att skapa förutsättningar för social integration, mötesplatser och mer hållbara livsstilar. Att lyfta det som gör denna plats unik och betona utformningen i den mindre skalan.

### UTVECKLING AV DET BEFINTLIGA ERSBODA

Genom att utveckla det befintliga Ersboda handelsområde, öka attraktiviteten och hantera de utmaningar som finns kan en revitalisering - här med Sickla köp kvarter, Nacka, som referens, skapas. Genom kompletterande gatusträckningar kan ökad genomströmning skapas - för alla trafikslag. I området idag finns redan en blandning av funktioner (kontor/arbetsplatser) som kan kompletteras med kultur/skola/rekreationer och kanske även bostäder. En omdisponering av parkering och lastzoner kan möjliggöra för större variation bland rummen och fler mötesplatser.

### NY ETABLERING AV SANDBÄCKEN

I samband med att Sandbäcken etableras finns möjligheter att bygga in mer hållbara lösningar direkt. Här har vi använt Kiruna nya stadskärna som referens, där Utvecklingsplanen beskriver volymhandelsläge, i direkt anslutning till stadskärnan. Här samlas handeln kring stadens viktigaste stråk. Detta ger både bärkraftighet men också samordnings- och samnyttjande-möjligheter och ett effektivt markutnyttjande som är unikt. Genom centralt placerade stadsrum kan området vara mer än bara en handelsplats. Vistelseytor kan prioriteras och en flexibilitet för en omställning mot mer hållbara livsstilar kan byggas in.



*En handel som stöttar en hållbar utveckling som helhet*



*Marcusplatsen är ett väl använt stadsrum i Sickla köp kvarter*



*Visualisering från ett av Kirunas nya öst-västra stråk*



## REFERENSER

### Sickla köp kvarter

#### Områdets tillgång till täthet

- Sickla köp kvarter ligger centralt inom den del av Nacka som betecknas Nacka stad - ett tätt och blandat område på Västra Sicklaön.

#### Områdets läge i gatunätet

- Sickla handelsområde ligger omgivet av ett grovmaskigt och bildominerat gatunät
- Handelsområdets gatunät kopplar inte optimalt till det omgivande gatunätet

#### Områdets tillgång till kollektivtrafik

- Området har god tillgång till kollektivtrafik i form av spårvagn, lokaltåg och buss

#### Områdets tillgänglighet för biltrafik

- Området nås från det regionala trafiknätet via lokala leder, ingen direktaccess. Det skapar mycket trafik i områdets omgivning
- Blandning av mark- och garageparkering

#### Områdets potential för klustereffekter

- Omgivet av stadsmiljö med övervikt bostäder - funktion både som regional och lokal handelsplats
- Kultur, skolor, rekreation och arbetsplatser i omgivningen - funktion både som handelsplats och för andra ändamål

#### Områdets platskvaliteter (inzoomad bild)

- Disposition av parkering och lastzoner i relation till vistelsezoner ger en rad rum med (i sammanhanget) höga rumsliga kvaliteter
- Vissa lägen tydligt nedprioriterade på bekostnad av de finare platserna: norrsidan mot spårn och en av de centrala tvärgatorna. Den stora parkeringsytan i söder har också en lägre kvalitet
- Lastzoner i hög grad helt skilt från gång- och vistelsezoner
- Variation bland rummen: gränd, gata, plats, större park, väl avgränsad stor p-plats

### Ny stadskärna i Kiruna, integrerad volymhandel

#### Områdets tillgång till täthet

- Kirunas volymhandel ligger integrerad med den nya stadskärnan och länkar mot mer renodlade bostadsområden öster om

#### Områdets läge i gatunätet

- Kiruna handelsområde planeras ligga i anslutning till stadens två huvudsakliga öst-västliga stråk

#### Områdets tillgång till kollektivtrafik

- Området har god tillgång till kollektivtrafik i form av buss

#### Områdets tillgänglighet för biltrafik

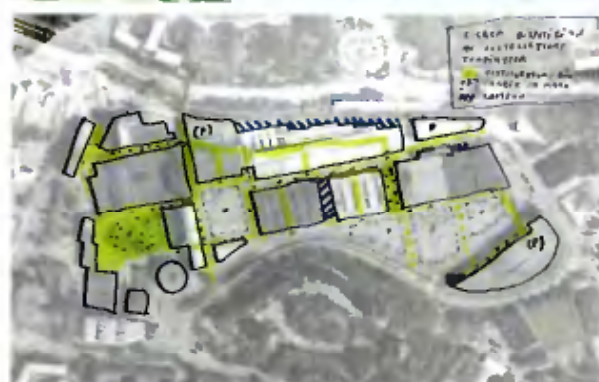
- Området nås i princip direkt från det regionala trafiknätet söderifrån
- Området innehåller enbart markparkering men parkeringshus planeras i den nära omgivningen

#### Områdets potential för klustereffekter

- Omgivet av stadsmiljö med övervikt bostäder - funktion både som regional och lokal handelsplats
- Stadens mest centrala delar med torg, centrumhandel, stadshus, stadspark, kulturinstitutioner, skolor, hotell och resecentrum bla ligger i direkt anslutning till volymhandelsområdet - funktion både som handelsplats och för andra ändamål

#### Områdets platskvaliteter (inzoomad bild)

- Disposition av parkering och lastzoner i relation till vistelsezoner ger några rum med höga rumsliga kvaliteter
- Vissa parkeringsytor är formade så att de enkelt kan byggas igen vid minskat parkeringsbehov
- Vissa lägen tydligt nedprioriterade på bekostnad av de finare platserna. Sidan ut mot trafikleden prioriteras lägst, Handelsgatan och dess förlängning är högst prioriterat, medan de avlånga parkeringsytorna i områdets mitt intar ett mellanläge.



Sickla köp kvarter, skala 1:20000 / 1:10000



Kiruna nya stadskärnan, skala 1:20000 / 1:10000  
Ur Kiruna utvecklingsplan 2014.03.17

## Förslag till struktur för Sandbäcken

Sandbäckens utveckling som del av ett hållbart Umeå förutsätts ske i steg, där de första etapperna har tyngdpunkt på handel. Handelsområdets utvecklingen ska stödja områdets utveckling på längre sikt, med ett utbyggt I20 och Sandbäcken-Ersboda som utvecklat lokalt stadsdelscentrum.

### LÄGET FÖR EN HÅLLBAR HANDELSUTVECKLING

Ersboda handelsområde utökas åt väster med en kvarterstruktur som bygger på att de befintliga öst-västliga stråken Cementvägen och Björnvägen förlängs, och att den befintliga bron och gångtunneln vid Norra länken utnyttjas. Stor effekt får också en förlängning av Formvägen. På så sätt skapas ett sammanhängande gatunät som kopplar området till dagens handelsområde i öster och till kommande utvecklingsområden i norr, söder och väster på I20-området. Inom denna huvudstruktur kan sen en tätare kvarterstruktur utvecklas.

Volymhandelsverksamheten föreslås framförallt ligga i kvarteren som vetter mot Norra länken och väg 364. Längs Norra länken kan handelskvarteren både norr och söder om vägen fungera som buffert mot risk och buller. Handelskvarteren mot väg 364 föreslås utformas med entréer och utfarter mot vägen för att ändra karaktären från väg till gata och binda samman de båda sidorna av vägen. Tillkommande kvarter innanför handelskvarteren kan ha en blandad användning med t ex bostäder.

De stadsdelsövergripande stråken utgör mötesplats, att se, ses och synas i. Dessa stråk har blandade funktioner och höga vistelsevärden för gående och cyklister. De leder till viktiga målpunkter och har hållplatser för kollektivtrafiken.

### UTVECKLING NORR OCH SÖDER OM NORRA LÄNKEN

Stråken är viktiga för att överbrygga de stora trafikbarriärerna i området. Över och under Norra länken prioriteras fasader och entréer så att glappet blir så kort som möjligt.

Parkering föreslås ordnas dels som avlånga parkeringszoner "parkeringsgator" med kortsidan mot övriga gatunätet och dels som parkeringskvarter som på sikt kan bebyggas.










### Metod, evidensbaserad stadsutveckling

Genom en iterativ process har skisser för området tagits fram av White och analyserats av Spacescape, med fokus på de sex parametrar som tagits fram inom projektet; med målbilden att säkra en struktur som möjliggör för mer hållbara handel. Prioriteringar och revideringar har gjorts med analyserna som underlag. Skissarbetet kan följas i Spacescapes rapporter samt i de arbetsböcker som tagits fram och diskuterats i arbetsgruppen under projektets gång.





## LEGEND

- |   |  |
|---|--|
|  Stadsdelsövergripande stråk, inkl gång- och cykel |  "Handelsstad"                              |
|  Motorled  |  Blandstad                                  |
|  Lokalgata   |  Natur / park                               |
|  Gång- och cykel                                   |  Områden där täthet är särskilt strategiskt |
|  Möjliga tunneltägen                               |  |
|  Planskildhet (bro eller gångtunnel)               |  |

Förslag till skisserad struktur, skala 1:20 000  
Inspirationsbilder

Observera att detta är en översiktligt skisserad struktur för I20, framtagen för att skapa en förståelse och inlevelse i den framtida möjliga kontexten.

## Stadsrumsanalyser, förslaget

Genom prognostiserade stadsrumsanalyser kan vi förutsäga hur väl området, genom sin struktur, täthet och sitt program, kommer samspela med sin omgivning och vilka rumsliga möjligheter för såväl en hållbar handelsverksamhet som ett livskraftigt stadsdelscentrum om skapats.

Med fler kopplingar mellan både befintliga och nya stadsdelar skapas en ökad potential för utbyte mellan dem. Detta ger i sin tur en mer robust och hållbar situation för verksamheterna i de olika delarna. En stadsplan utbyggt på detta sätt väver ihop stadsdelarna. Med ambitiösa lösningar kring bro och gångtunnelskopplingarna skapas en god potential att Sandbäcken tillsammans med Ersboda kan utvecklas till en hållbar handelsstad för både fotgängare, cyklister och bilister.

### • Lokal rumslig integration

Strukturen får övergripande sett ett väl integrerat gatunät. Strukturen innehåller en variation av olika stadsrum: centrala stråk och mer avskilda, lite lugnare stadsrum, vilket ger potential för en dynamisk blandstad.

Gamla E4:ans "förlängning" skapar en väl integrerad gata som kopplar upp mot Cementgatan och bidrar till att minska glappet mellan omkringliggande områden. Den Gamla E4:ans sträckning rakt norrut utgör också ett starkt stråk.

Cementgatan, Trattgränd och Björngatan stärks och binder samman befintligt och nytt. Cementgatan liksom Björngatan kan stärkas ytterligare om de får en bättre utformning längre österut, samt fler kopplingar i nord-sydlig riktning.

Handelsorienterade gator i den nya strukturen utgör starka och centrala stråk och är naturliga förlängningar av de befintliga stråk som koncentrerar handel som finns i norra och södra Ersboda idag.

Formvägen ligger idag centralt i norra Ersboda, och har många verksamheter kring sig. Med en förlängning väster ut skulle stråket få en stark roll i Ersboda. Det skapar en gen koppling till gamla E4:ans förlängning och skulle få stor betydelse för upplevelsen av hur Ersboda norra och Sandbäcken norra och södra hänger ihop.

### • Stadsdelsövergripande stråk

Strategiskt placerade kopplingar där de mest centrala stråken i nord-sydlig riktning, över och under Norra länken, väver ihop norra och södra Sandbäcken med varandra och minskar barriäreffekten.



*Integrationsanalys, nuläge*  
Integrationsanalysen mäter hur väl gång- och gatunätet är sammankopplat. Det finns starka samband mellan hur väl stadsrummen är sammankopplade och hur gångtrafikanter använder stadsrummen, vilket i sin tur utgör en viktig faktor för handelns och verksamhetens kundunderlag.  
SPACESCAPE 180604



*Tydliga handelsstråk skapar attraktiva kluster*  
SPACESCAPE 180604.



I bilden saknas strukturens förlängning, något som inte påverkar analysens utfall.

Inom de markerade ytor är det extra viktigt med en högre täthet, se sid 16



#### Syntesanalys, förslag

Syntesanalysen för tillgängliga stadsrum visar på stråk där Stadsdelsövergripande stråk överlappas med lokalt integrerade stråk och närhet till kollektivtrafikhållplatser. De stråk som är både stadsdelsövergripande och som också är lokalt rumsligt integrerade används ofta av både människor som bor och arbetar lokalt i en del av staden liksom de som passerar förbi. Dessa stråk har ofta ett robust och bra underlag för handel och verksamheter. När närhet till kollektivtrafik läggs till får vi en total bild av hur tillgängligheten till stadsrummen ser ut för fotgängare och cyklister. Då handelskluster, närhet till parkering och lokalt marknadsunderlag också har betydelse för en hållbar handel har även det lagts till för att ge en hel bild av hur potentialen för en hållbar handelsstad ser ut.

SPACESCAPE 180604

- **Närhet till kollektivtrafik**  
Genom ett centralt lagt kollektivtrafikstråk försörjs både områdets centrala delar liksom kanter. Genom närhet till parkerna skapas också en bättre tillgänglighet till dessa. Busshållplatserna bör lokaliseras så nära dem som möjligt, samt i tvärkorsningarna som leder under/över Norra länken.
- **Befolkningstäthet**  
Tätheten är en flexibel variabel och här finns stor potential att planera för tätt, rätt. Det finns dock ett glapp i den lokala tätheten kring Ersbodarondellen och mellan norra Ersboda och Sandbäcken.
- **Parkeringen är strategiskt lokaliserad längs handelsstråken**  
I befintliga Ersboda finns rikligt med parkeringar centralt placerade. I den nya planen är parkeringarna placerade strategiskt längs med de nya handelsstråken.

- **Tydliga handelsstråk skapar attraktiva kluster**  
Sandbäckens handels- och verksamhetslokaler koncentreras främst till centrala stråk och korsningar. Att fokusera handeln längs med vissa specifika stråk och stadsrum ger en positiv klustereffekt som gynnar handeln och skapar attraktivare och enklare stadsmiljöer att röra sig till fots eller med cykel. Kontinuerliga handelsstråk som binder samman områdena skapar handelskluster både inom men också mellan områdena.

## Trafikkapacitet som underlag för etapputveckling

En trafikutredning har tagits fram som underlag för hur omfattande exploatering som kan planeras i olika etapper. Dagens trafiklösning är redan idag tidvis högt belastad. I ett första skede, med endast redan planerade trafiklösningar genomförda, kan en etablering om cirka 30 000 kvm BTA etableras.

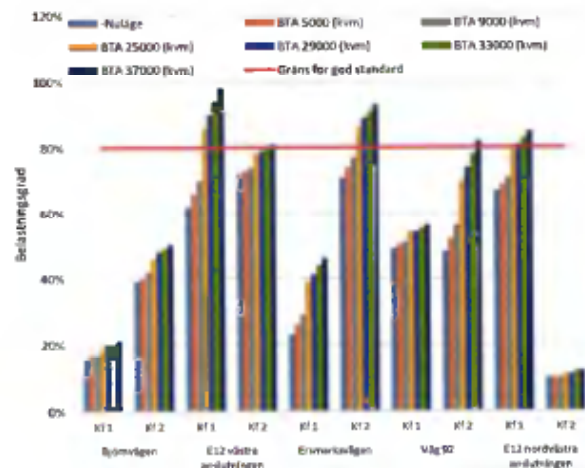
Trafikutredningen visar att i en första etapp, utan ombyggnation av befintlig infrastruktur, kan ca 25 000 m<sup>2</sup> BTA handel enligt fördelningen till höger, byggas. Om dessutom plantagenrondellen byggs/ ett extra körfält byggs från Överstevägen eller ytterligare en in- och utfart från Ersmarksvägen till den nya handeln byggs så kan uppemot 30 000 m<sup>2</sup> BTA byggas. De intressenter som visat intresse för en första etapp för bilhandel behöver därtill en stor del lagerytor i de föreslagna ytanspråken. Lagerverksamheten alstrar betydligt mindre trafik än bilindustri. I det fortsatta arbetet kan trafikutredningen specificeras ytterligare för att säkerställa att en tillräckligt god standard för bilframkomlighet kan skapas.

Umeå kommun har antagit att en ny trafikplats längs Norra länken, drygt en kilometer från Ersbodarondelen, skulle kunna avlasta befintlig infrastruktur och medge ytterligare handelsytor i en etapp<sup>3</sup>. Trafikanalysen har visat att de tillkommande ytorna för verksamhet utan infrastrukturbyggnad är mycket begränsat. Detta tidigare antagande kommer därför sannolikt inte gälla. Det angivna utredningsområdet för de första två etapperna krymper då avsevärt.

I en tredje utbyggnadsetapp är det intressant att undersöka möjligheten att bygga söder om Norra Länken. Härifrån kommer de största trafikmängderna idag och genom att skapa ett finmaskigare gatunät och omvandla gamla E4:an till stadsgata med flera korsningar i dess norra del kan trafikbelastningen för Ersboda-Sandbäcken komma att påverkas och möjligtvis minska. Genom att tillåta kollektivtrafik och lokal biltrafik på den befintliga bron samtidigt som den breddas för gång och cykel kan komma att sprida ut lokaltrafiken och minska belastningen på de två utsatta befintliga rondellerna.

Andel av handelsområdets yta	Tänkt handelsverksamhet	Trafikverkets benämning
18%	Bil & motor	Småindustri/hantverkare
39%	Shopping	Detaljhandel
39%		Stormarknad
4%	Restaurang	Restaurang

*Antagande om andel verksamheter, definitioner enligt alstringsverktyg*



*Belastningsgrad i Ersbodarondelen under eftermiddagens maxitimme beroende på olika ytanspråk av handelsområdet*

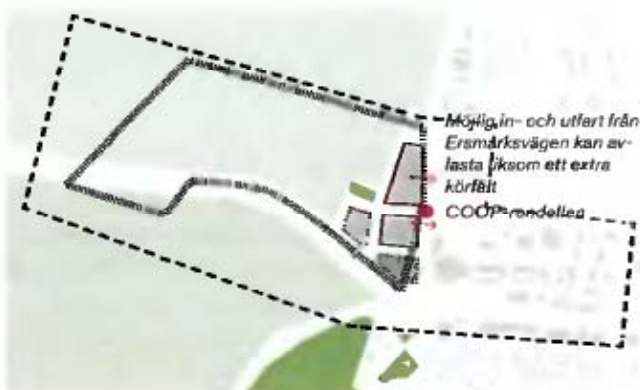


*Under en eftermiddag diskuterades en möjlig första etapp utifrån olika intressenters behov och tillgängliga ytor.*

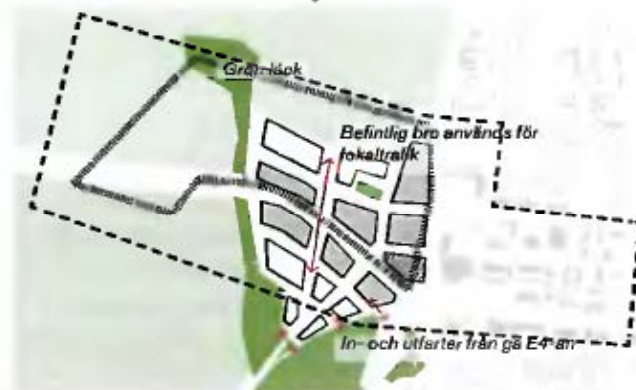


Trafikanalysen visar att de tillkommande ytor för verksamhet uten infrastrukturombyggnad är mycket begränsat. En ny trafikplats på Norra länkan, ca 1200 m västerut, kanske inte avlastar vägstrukturen kring Ersboda.

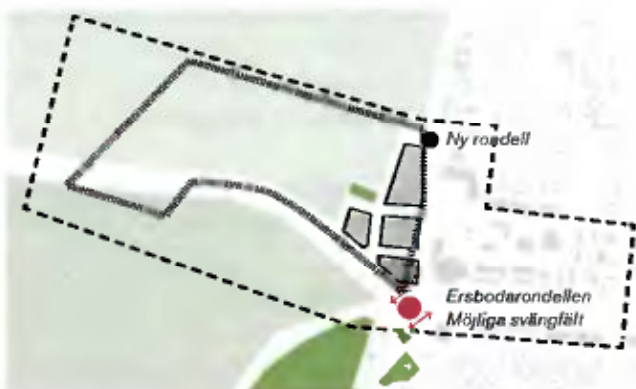
Att utreda möjligheten för en etapp 3, ett blandstadsutvecklingsprojekt norr och söder om Norra länkan, som en integrerad del av omvandlingen av Ga E4:an kan vara ett alternativ. Denna etapp ligger utanför utredningsområdet för uppdraget.



**Etapp 1** En säker och behaglig handelsplats, utan förändring i det befintliga trafiknätet – rondellen vid Cementvägen, COOP-rondellen, utgör idag flaskhals. Nya in- och utfarter eller körfält kan avlasta.



**Etapp 3** Stadsutvecklingsprojekt med ny gatudragning i förlängning av befintlig bro (ev breddad med fler funktioner) över Norra länkan. Detta kan avlasta trafiksystemet och möjliggöra för en större utbyggnad.



**Etapp 2** Vid byggnation av den planerade trafiklösningen längs med väg 364 – Ny rondell avlastar Cementvägen. Den stora rondellen, Ersbodaronellen, blir nu flaskhalsen i systemet. Eventuellt kan nya svängfält avlasta.



**Etapp 4** Ett stadsdelscentrum med såväl extern som intern funktion. Utbyggt I20 samt ny trafikplats på Norra länkan.

I en tredje etapp skulle dessutom bostäder, torg och park kunna utvecklas till en attraktiv del av Sandbäcken. Gamla E4:ans vägsträckning skulle kunna finnas kvar mot Ersbodaronellen samtidigt som gena, kollektivtrafikstråk i form av stadsgator leder framförallt fotgängare, cyklister och buss rakt in i Sandbäcken.

Om gatunätet i etappen, med en utveckling av ett stadsgatunät kring Ga E4-an, kan förhoppningsvis en större trafikplats vid Björnvägen undvikas och istället utformas som en korsning.

I en fjärde etapp skulle kommunens föreslagna trafikplats i väster, tillsammans med ett breddat stadsstråk för blandtrafik under Norra länkan, kunna byggas. Det lokala nätet blir då än mer finmaskigt och nya trafikprognoser kan tas fram. Den nya trafikplatsen hålls med fördel nere i bredd för att inte ytterligare bygga ut motorleden som barriär och skapa obebyggbar mark i ett centralt läge. I det nya stadsstråket under motorvägen bör rondeller undvikas då de försvårar för gång och cykel.

## En första etapp

Strukturförslaget till områdets första etapp ska fungera som underlag till en första detaljplan – *En säker och behaglig handelsplats* – och också samverka med fortsatt planläggning av en andra etapp/handelsområdet samt möjlig utveckling av I20-området, där Sandbäcken kan fungera som stadsdelscentrum.

### NYA INTEGRERADE HANDELSKVARTER

Ersboda handelsområde utökas med en kvartersstruktur som bygger på att de befintliga öst-väsliga stråken Cementvägen, Björnvägen och Formvägen (över Coop) förlängs, och att den befintliga bron och gångtunneln vid Norra länken utnyttjas. Det övergripande gatunätet kompletteras med tvärgator för åtkomst och angöring till kvarterens inre. Dessa tvärgator är inte viktiga som sammanbindande stråk och passar därför att lägga lastzoner och parkeringsinfarter mot. Lastzoner föreslås också placeras mot Norra länken. På så sätt kan de långa sammanbindande gatorna få högre platskvaliteter med butiksentréer, ytor för gång, cykel och vistelse kombinerat med biltrafik i varierande utsträckning.

Handelsverksamheten föreslås framförallt ligga i kvarteren som vetter mot Norra länken och väg 364. Längs

Norra länken kan handelskvarteren både norr och söder om vägen fungera som buffert mot risk och buller. Handelskvarteren mot väg 364 föreslås utformas med entréer och utfarter mot vägen för att ändra karaktären från väg till gata och binda samman de båda sidorna av vägen. Tillkommande kvarter innanför handelskvarteren kan nyttjas för ytterligare utbyggnad för handel men helst ha en blandad användning med till exempel bostäder.

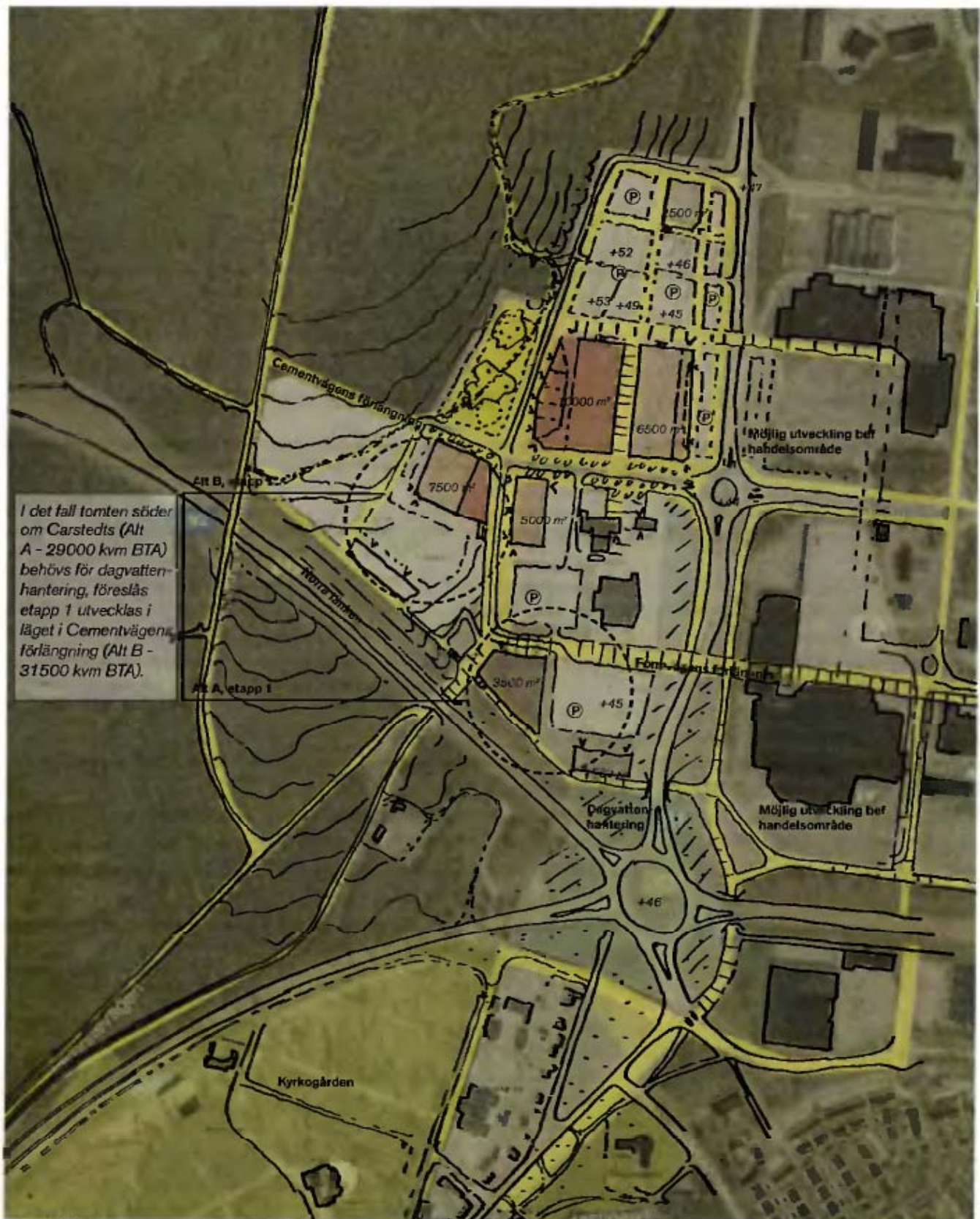
Parkering föreslås ordnas dels som avlånga parkeringszoner "parkeringsgator" med kortsidan mot övriga gatunätet och dels som parkeringskvarter som på sikt kan bebyggas.

Med reservation för ytan vid Ersbodarondellen som pga. ev. ytbehov för dagvattenhantering och utökning av yta för trafiklösning kan vara olämplig för bebyggelse.



Enkelt perspektiv över en möjlig första etapp (etapp 1+2) för området

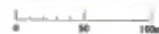


**YTBERÄKNING**

Norr om Norra länken (etapp 1+2):

Alt A: 29 000 - Alt B: 31 500 - Sammanlagt: 36 500 kvm BTA

Parkering är beräknad på ca 30 ppl/1000 kvm BTA



En första etapp (etapp 1 + 2)  
(+XX är markhöjdsangivelse)



## Rekommendationer

Här beskrivs förslag till möjliga övergripande åtgärder för att uppnå målbilden om Sandbäcken som ett nytt, modernt och hållbart handelsområde. Dessa kan ses som idéer och kan vara vägledande inför kommande detaljplaner.

- **Fördjupade trafikstudier** som fokuserar på vilka trafiklösningar som kan avlasta rondellerna tas fram för området.

Trafikstudierna kan bland annat innefatta:

- Utredda konsekvenser av en "smitväg" mellan väg 364 och Norra länken (även om dessa ben inte är de mest trafikerade i dagsläget)
  - Möjlighet för ytterligare infarter från Ersmarksvägen för att avlasta framförallt COOP-rondellen
  - Konsekvenser av en relativt tidigt etapp 3 söder om Norra länken. Ett stadsgatunät kan vara ett verksam alternativ för att avlasta trafiksystemet.
  - En utbyggnad av den befintliga bron över Norra länken. Detta kan vara aktuellt oavsett en tidigt etapp 3 söder om Norra länken. Om möjligt för mötande trafik samt gång- och cykel, alternativt med komplettering av gång- och cykel - förslagsvis i trä. Då kan lokal trafik och buss nyttja den 5 m breda körbanan. På så sätt skapas en större grad av flexibilitet i systemet.
- **Ett gestaltungsprogram** tas fram för hela området. Programmet beskriver mer ingående gestaltungsprinciper och ger riktlinjer för såväl utformning av kvartersmark som för allmän platsmark. Avsikten är att samordningen av en attraktiv helhet ska kunna underlättas.
- Gestaltungsprogrammet ska bland annat innefatta:
- utformning av gatussektioner, ex för stadsdelövergripande stråk genom handelsområdet
  - gestaltungsprinciper för material, färgsättning, belysning och möblering
  - inplaceringsprinciper för volymer i terräng, för att i möjligaste mån undvika sprängning
  - koncept för att dela upp parkeringsytor på så sätt att sammanhängande ytor inte är onödigt stora
  - koncept för angräning till verksamheter (lastning/lossning)
  - lokaliseringsstudie av lämpligt program/funktioner för att dels främja klusterbildning, dels möjliggöra/säkra för bostäder inom området
- **En parkeringsstrategi** tas fram för hela området, avseende bil och cykel, som ska främja hållbara transporter. Strategin ska i ett tidigt skede lokalisera möjliga framtida lägen för parkeringshus. Samutnyttjande och tillfälliga parkeringsytor utreds.



Referensbild, urbant huvudstråk (White)



Skiss Handelsstadsgata (Spacescape)



Träbro Lilljanskogen, Moelven



Visionsbild, cykal- och gångförbindelse mellan campus (White)



Observera att detta är en översiktligt studerad större etapp, för att få förståelse för vad området söder om Norra länken kan vara. Exempelvis kan mer nyanserade studier av framförallt områdets höjdförhållanden motivera andra lösningar och förslag.



Etapp 3 som ett samlat stadsutvecklingsprojekt, innefattar i handelsvolym:

Norr om Norra länken (inkl etapp 1+2) 57 000 kvm BTA  
Söder om Norra länken, ca 50 000 kvm BTA

I området kan en effektivare kantstensparkering bidra till att större samlade parkeringsytor kan minskas.



- En strategi för kollektivtrafik (buss), tillgänglig och med hög kapacitet, tas fram för hela området.
- En strategi för hållbara och minskade transporter tas fram för hela området.
- En strategi för bygglogistik tas fram för hela området som säkerställer en god vistelsemiljö under byggtiden.
- En övergripande dagvattenplan tas fram för hela området.
- En energistrategi för hela området tas fram.
- En strategi för hållbar sophantering tas fram för området. Kanske är sopsugssystem aktuellt. Läget kan också motivera en ÅVC, då trafiksamordningsvinster finns att göra. Området kan också vara föregångsområde med ett "framtidens återbruk" placerat i ett lätt tillgängligt läge.
- En solpotentialstudie tas fram för hela området för att utvärdera förutsättningar för lokal elproduktion.
- Ett jämställdhetsprogram tas fram som exempelvis fokuserar på fritidsaktiviteter för unga tjejer.



Framtidens återbruk, Norra Djurgårdsstaden (White)



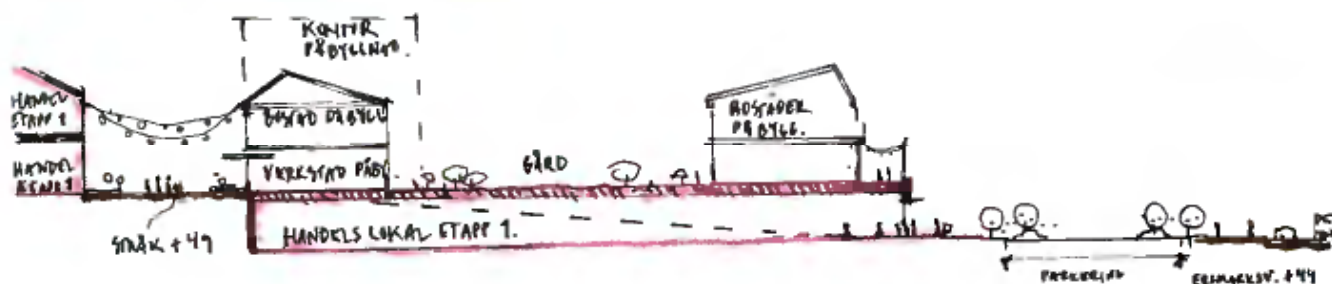
Frizon – gestaltning för jämställda miljöer (Tyréns)



Möjlig utveckling av handelstypologier med boendel/kontor



Typologier för boende i Sandbäcken (referens White)



Sektion påbyggd handelsvolym



Umeå stad med ett utvecklat Sandbäcken-Ersboda som lokalt centrum för I20-området

#### **REFERENSLISTA/KÄLLFÖRTECKNING**

Umeå kommuns "vision"  
 Karta, avgränsning översiktsplan I20  
 Primärkarta  
 Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för Umeå  
 Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för I20-området (pågående)  
 Resvanor i Umeå  
 Umeå nod- och linjenätsutredning  
 Trafikflöden gator och cykelvägar  
 Cykelflöden  
 Trafikutredning Ersboda handelsområde  
 Trafikutredning för Länken 1  
 Dagvattenutredning och landskapsanalys  
 Teknisk handbok  
 Karta över kollektivtrafikens stomlinjestråk 2017  
 Cykelkarta över Umeå, Umeå kommun 2016

Närliggande detalplaner  
 Geologisk utredning  
 Utredning, Blågrön struktur  
 Wikipedia  
 Umeå kommuns hemsida  
 HUI/ehandel.se  
 Underlag från Carstedts, North bike och RED

#### **BILAGDR**

Sandbäcken Trafikanalys, SWECO, 180614  
 Sandbäcken Stadsrumsanalys Nuläge och strukturskisser, Spacecape, 180626

Utredningsrapport Sandbäcken, Strukturstudie för ett nytt,  
modernt och hållbart handelsområde 2018-06-15



Lagakraft 2020 -07- 07

Detaljplan för del av fastigheten

Akt nr 2480K-P 2020.14

**Umeå 4:3 m.fl.****inom I20-området i Umeå kommun, Västerbottens län****Handlingar**

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Strukturstudie

**Planens syfte**

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och verksamheter samt säkerställa hantering av dagvatten i området. Syftet är också att skapa ett modernt verksamhets-, kontors- och handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden.

**Plandata**

Planområdet ligger ca 3 km nordost om Umeå Centrum, väster om väg 364. Fastigheterna ägs av Umeå kommun. Planförslaget berör även en liten del av Skogslunden 1 som är i privat ägo. Fastighetsförteckning visar sakägare. Planen handläggs med utökat förfarande. Lagstiftning Plan- och bygglag (2010:900).

**Sammanfattning****Allmänt**

Umeå är en expansiv stad och i takt med att staden växer och nya bostäder byggs kommer behovet av nya ytor för verksamheter och handel. För att möta behovet har arbetet med en ny detaljplan påbörjats, för ett nytt, modernt och hållbart handelsområde.

**Planförslaget**

Inom planområdet möjliggörs för tex stormarknader, stora varuhus eller gallerior, ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller

vara lätta att nå. Överstevägen förlängs västerut och i planområdets norra del anläggs en cirkulationsplats och en extra infart till området. För att hantera dagvatten kommer en damm att anläggas längs Väg 364 och en i områdets södra del. Gång- och cykelvägar anläggs längs Väg 364 och i områdets västra del.

Möjligheterna till rekreation, i det stadsnära rekreationsområde med ett flertal cykel- och vandringsstigar, kommer att påverkas negativt. Delar av natur- och rekreationsvärden som identifierades i naturvärdesinventeringen kommer att försvinna som en konsekvens av planens genomförande. Intrånget i den större utpekade biotopen ska kompenseras genom att förstärka naturvärden i lämpliga närliggande områden. Utredning av kompensationsåtgärder kommer att påbörjas efter antagandet av detaljplanen.



*Enkel volymskiss som visar möjlig utformning inom planområdet.*

### **Behovsbedömning**

En behovsbedömning enligt plan- och bygglagen och MKB-förordningen har gjorts av Umeå kommun, Detaljplanering. Planen kan innebära betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 11, 12 §§ miljöbalken har därför upprättats.

Länsstyrelsen har den 5 maj 2018 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen kan innebära betydande miljöpåverkan.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 2018-05-21 till och med 2018-06-11

## Tidigare ställningstaganden

### Gällande översiktsplan

Planförslaget saknar stöd i gällande översiktsplan, området redovisas som ett utredningsområde för bl.a. nya handelsytor. Arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan (Fördjupning för I20-området) pågår. Detaljplanen för handelsområdet tas fram parallellt med förslaget till fördjupning av översiktsplanen för I20-området som har varit ute på samråd fram till 1 september 2019.

### Gällande detaljplaner

Planområdet är till största del ej planlagt. För detaljplanen 2480K-P98/138 kommer till en liten del att påverkas av planförslaget då utfartsförbud plockas bort i planens västra del och norra del.

I övrigt finns angränsande planer: Plan 2480K-P118/1980, plan 2480K-P10/40, plan 2480K-P97/1978, plan 2480K-P184/1974

## Strukturstudie (sammanfattning)

### Utgångspunkter

Umeå planerar för 200 000 invånare till 2050. Umeås framtida tillväxt föreslås framförallt koncentreras till stadens centrala delar, befintliga stadsdelar samt i kommundelarnas tätorter. Därtill föreslås tillväxt i områden som är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråk och som kan bidra stöttande till stadens handelsstruktur, där Ersboda ingår. Den nya ringleden ger möjlighet att omvandla befintliga infrastrukturytor (väg 507, 503, 363) i staden. Det är samtidigt viktigt att Norra länken inte blir en ny barriär inom fem-kilometersstaden. Norrbotniabanan och omvandling av I20-området som resurs är viktiga förutsättningar för Umeå stadsutveckling.

### Umeå stads utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt

Umeås sex utvecklingsstrategier tar sin utgångspunkt i Aalborgsättagandena och syftar bland annat till att arbeta för att undvika stadsutbredning och se till att ha en blandning av funktioner och verksamheter i bebyggelsen.

Strategierna är:

- Fem-kilometerstaden – den täta staden!
- Mer stad!
- Skapa hög täthet i nya stadsdelar
- Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder
- Satsa på offentliga rum och parker!
- Alla ska vara med!

### *Riktlinjer för Umeås handelsstruktur*

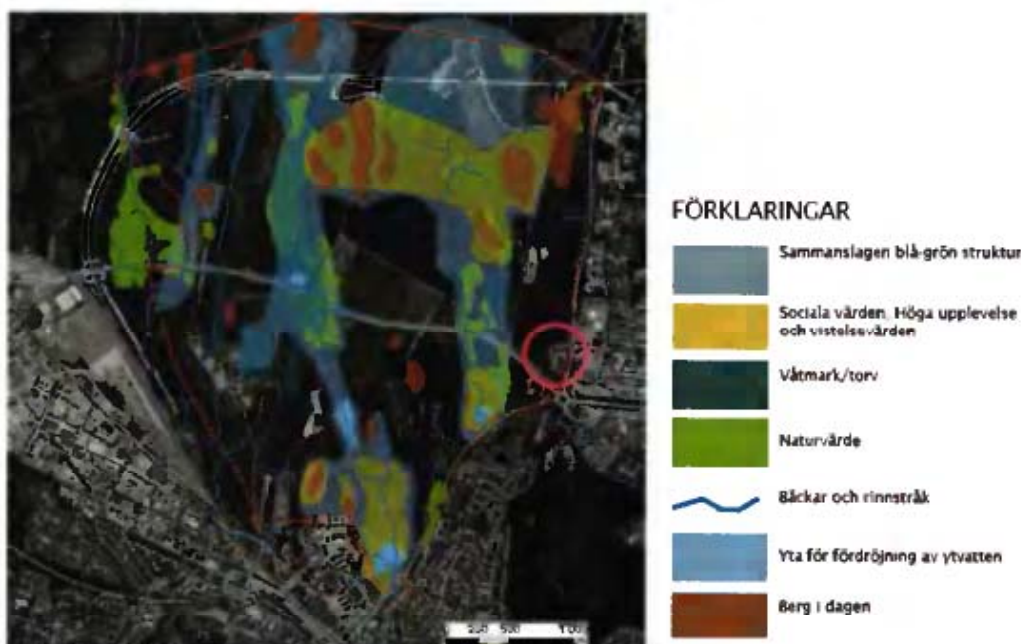
Umeås handelsstruktur med en stadskärna, tre till fyra stadsdelsövergripande centrum, stadsdelscentrum, kommundelscentrum samt landsbygds-handeln ska stärkas. Planeringen ska leda till ett växande centrum med verksamheter i spännande och variationsrika miljöer med mötesplatser i en trivsam, trygg och väl utformad miljö. Stadsdelsövergripande handelsområden ska på sikt kunna utgöra stadsdelscentrum för de boende men med bibehållna förutsättningar för en effektiv handel. I den kommande planeringen av I20-området, Fördjupningen för Umeå utreds möjligheterna och konsekvenserna av nya handelsytor inom området. En översyn av Ersboda/Mariedal handelsområde fordras som kan ligga till grund för en successiv omvandling mot en mer stadsmässig karaktär. Barriärer mellan stadsdelar och handelsområden ska minskas. Möjligheterna att gå och cykla samt åka kollektivt ska stärkas. Tillgängligheten från framtida nya stadsbebyggelse på I20-området ska vara god.

### *Ett trafikorienterat läge*

Med sitt trafikorienterade läge är Ersboda mycket intressant för handelseableringar. Samtidigt är läget intressant också lokalt, med kopplingar till många boende, med gynnsamma förhållanden för utvecklade gång- och cykelnät. En tydlig inriktning är att området ska vara tillgängligt även utan bil. Trafiklösningar måste lösas på ett hållbart sätt både på kort och lång sikt. Den nuvarande trafiklösningen, med Ersbodarondellen och cirkulationsplats vid infarten mot Coop Forum längs väg 364, är redan idag tidvis belastad av trafik.

### *I20-områdets naturvärden*

I20-området, centralt i Umeå, har tidigare nyttjats av försvarsmakten. Inför möjligheten att införliva området som del av Umeå stad och Sandbäcken gjordes en utredning för att identifiera områdets ekologiska och sociala värden (Tyrens AB, 171212). Se bild på nästa sida.



Föreslagen blå-grön struktur I20, Blå-gröna strukturer, Umeå 171212. Planområdet markerat i rött.

Områdets läge och utbud i förhållande till Umeå stadskärna

Det tilltänkta handelsområdet Sandbäcken kommer på sikt vara en integrerad del av I20 och en attraktiv plats i staden. Områdets koppling till stadskärnan är av största vikt.

I det växande Umeå har en levande centrummiljö stor betydelse. Genom tydliga och bra kopplingar till stadskärnan men också till Universitetsstaden kan ett utvecklat Sandbäcken-Ersboda bidra till ökad integration mellan Umeås olika delar. På så sätt kan Sandbäcken komplettera istället för att konkurrera med stadskärnan och samverka för en mer jämlik stad.

#### *En första etapp*

Strukturstudien föreslår att området ska utvecklas i en första etapp - En säker och behaglig handelsplats - och också samverka med fortsatt planläggning av en andra etapp/handelsområdet samt möjlig utveckling av I20-området, där Sandbäcken kan fungera som stadsdelscentrum. För mer information se separat strukturstudie.

#### **Riksintressen**

Försvarsmakten hävdar idag ett riksintresseanspråk enligt 3 kap. 9 § Miljöbalken dels för SkyddC närövningsfält med skjutbanor och dels för Umeå övnings- och skjutfält som är beläget längre norrut. Dessutom innefattar riksintresseanspråket ett influensområde runt verksamhetsytorna. (Försvarsmaktens senaste distribuerade beslut 2017-12-19).





Markerat i blått - Umeå skjutfält samt övningsområde, riksintresse för totalförsvaret, skjutfält, riksintresseområde av betydelse. Planområdet markerat i rött.

Ett influensområde är det område utanför riksintresseområdet inom vilket en verksamhet eller åtgärd riskerar att påverka funktionen, tillträdet till eller möjligheten att utnyttja anläggningen/riksintresset. Vad gäller höga objekt, 20 m och högre utanför samlad bebyggelse (enl. definition för flyghinder) och över 45 m inom samlad bebyggelse, är hela landets yta influensområde.



Umeå skjutfält samt övningsfält Influensområde för totalförsvaret. Inom influensområdet ska alla plan- och lovärenden remitteras till Forsvarsmakten. Planområdet markerat i rött.

Riksintresse E12 (Norra länken), som gränsar till planområdet, är av riksintresse för kommunikationer. Riksintresset påverkas endast obetydligt, i form av något ökad trafikbelastning. Riksintresset kommer att kvarstå även

efter att ringleden runt Umeå tätort har färdigställts och E12 fått en ny sträckning.

### **Förutsättningar och förändringar**

#### **Allmänt**

Parallellt med arbetet med detaljplanen sker även ett arbete med en fördjupad översiktsplan för hela det så kallade I20-området. Den övergripande tanken är att längre fram exploatera en stor del av området med bostäder och verksamheter.

#### **Geotekniska förhållanden**

För planområdet har en översiktlig geoteknisk undersökning (2018-09-08) upprättats av WSP. Den geotekniska undersökningen visar att marken inom planområdet är kuperad och sluttar mot sydväst, syd och sydost med en höjdrygg belägen i de centrala delarna.

Enligt geologiska kartan består planområdet av morän täckt av tunt eller osammanhängande ytlager av svallsediment med ett område av postglacial sand i de centrala delarna öster om Sandbäcken.

#### **Förorenad mark**

Inom planområdet finns ingen känd förorening av mark.

#### **Radon**

Planområdet ligger utanför riskområde för radon.

#### **Fornlämningar**

##### **Förutsättningar**

Med anledning av detaljplanering av Sandbäckens handelsområde beslutade Länsstyrelsen att en arkeologisk utredning (Lst dnr 431-7229-2018) skulle genomföras av Västerbottens museum. Vid utredningen påträffades två sentida husgrunder, en jordkällare samt en grund efter garage eller ut-hus. På ekonomiska kartan från 1950-talet finns egnahemsbebyggelse i området och de registrerade lämningarna härrör sannolikt från den tiden.

##### **Förändringar**

Utredningen visade att det inte finns några lagskyddade fornlämningar i området så Länsstyrelsen kulturmiljö har inga ytterligare krav på åtgärder innan marken kan tas i anspråk.

#### **Handels- och verksamhetsområde**

##### **Förutsättningar**

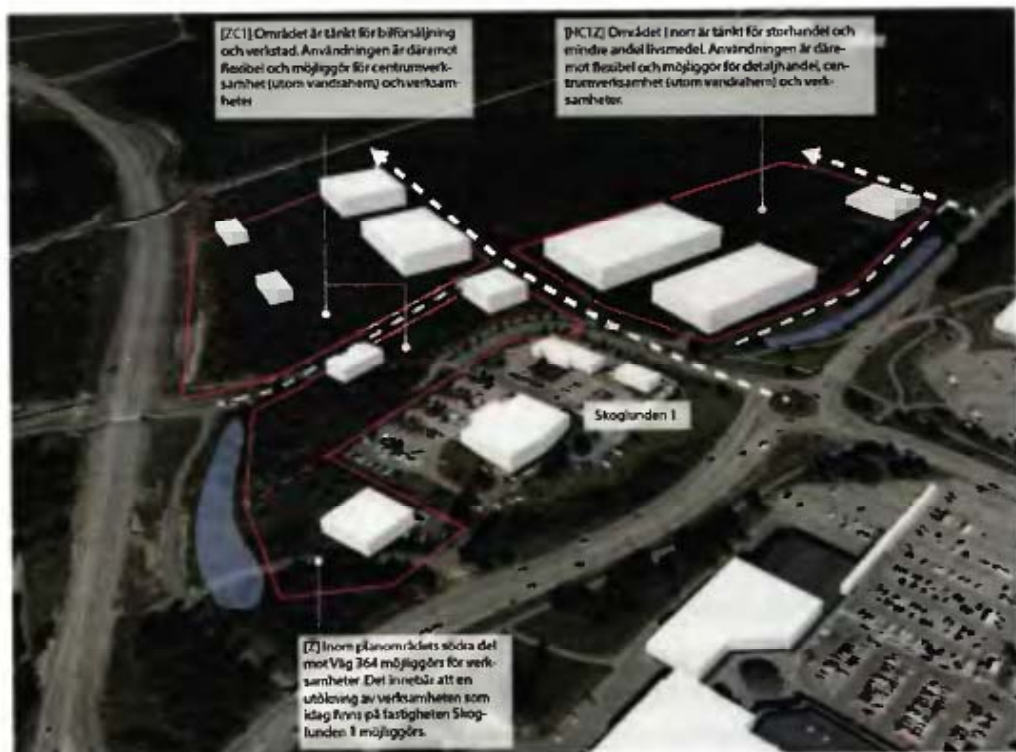
Det finns idag en stor efterfrågan på handelsytor i Umeå. Ersboda är kommunens tredje största arbetsplats (efter stadskärnan och Universitetet)

med bland annat FOI och SVT. Här finns också ett av Umeås största handelsområden med flera stormarknader, bilhandlare etc. Handeln är ordnad av en samarbetsorganisation, Stora Birk.

Med sitt trafikorienterade läge är en utökning av handelsområdet på Ersboda och Mariedal mycket intressant för etablering av handel och verksamheter de närmaste åren. Samtidigt är läget intressant också lokalt, med kopplingar till många boende, med gynnsamma förhållanden för utvecklade gång och cykelnät. Det överensstämmer med den strategi för handelsområden som Umeå arbetet efter; att etablering av handel ska ske i lägen som stödjer och får underlag från närliggande stadsdelar. Handels och verksamhetsytorna integreras på sikt med anslutande framtida stadskvarter inom I20-området.

### Förändringar

Vision – ett nytt, modernt och hållbart handelsområde. Ambitionen är att det tilltänkta handelsområdet kommer på sikt vara en integrerad del av omvandlingsområdet I20 och den övriga staden. Kommunen har för avsikt att skapa ett modernt handelsområde som med tiden kan agera stadsdelscentrum för kringliggande stadsdelar och vara en attraktiv plats i staden. Planförslaget innebär en utveckling av konkurrenskraftig handel i lägen där det redan är investerat i infrastruktur. På sikt ska området utveckla och stötta närservice och mötesplatser samt utgöra en träffpunkt för boende och besökare. Planförslaget ska bidra till fler hållbara transporter, korta vardagsresor och platser att vilja uppehålla sig på.



Volymskiss som visar möjlig utformning av området.



Utformning, markens anordnande mm

#### *Höjd*

För att möjliggöra en yteffektiv markanvändning inom planområdet har totalhöjd satts till 20 meter, vilket möjliggör för ca två våningar.

#### *Placering och utformning*

Förlängningen av Överstevägen föreslås ges en mer stadsmässig karaktär för att kunna integreras med kommande planering av I20-området. För att ge gatan en stadsmässig karaktär är gaturummets skala och proportion viktig. För att förhindra parkeringshav framför byggnader, vilket påverkar gaturummets upplevelse, ska huvudbyggnader placeras mot GATA fyra meter från användningsgräns [p<sub>1</sub>]. För att undvika att "baksidor" skapas mot Överstenvägen ska byggnadernas fasad mot gata i bottenplan utföras med 50% glasad yta [f<sub>2</sub>].

För förhindra t.ex. upplag och med hänvisning till det visuella intrycket från väg 92/E12 mot området, ska övriga byggnader i första hand placeras i södra delen av fastigheten [p<sub>2</sub>]. Däremot ger det inte möjlighet att placera byggnader på u-området för som reserverats för underjordiska ledningar [u].

#### *Enhetlig utformning*

Enhetlig utformning kan exempelvis vara val av material, färgsättning eller liknande. Syftet är att hålla ihop uttrycket inom varje fastighet och på så sätt skapa ett mer sammanhållet intryck av området [f<sub>1</sub>].

#### *Bebyggandets omfattning*

I norra delen (HC<sub>1Z</sub>) är minsta bruttoarea 25 % och största bruttoarea är 35 % av fastighetsarean [e<sub>2</sub>]. I södra och västra delen är minsta bruttoarea 30 % och största bruttosarea är 40 % av fastighetsarean [e<sub>1</sub>]. Syfte med bestämmelsen att reglera minsta omfattning är att verka för att området, som har förutsättningar för ny exploatering, nyttjas effektivt.

För detaljplanen har det befintliga biltrafiknätet varit begränsande för användning och bebyggelsens högsta omfattning (BTA) inom planområdet. Se under rubriken *Gator och trafik*.

Inom användningen Z har bebyggandets omfattning begränsats med prickmark för att bebyggelsen ska uppföras med ett avstånd från väg 364.

#### *Släntlutning*

Området är kuperat och för att hantera risk för ras från kvartersmark mot t.ex. GC-väg ska lägsta släntlutning vara 1:2 mot allmän plats.

#### *Pylon*

Antal och höjd på pylonerna har begränsats för att skapa möjlighet för skyltning med pylon men också för att hålla ihop placering och utformning. Pyloner ska samordna sin skyltning så att antalet stora, fristående skyltar

minimeras. Syfte är att hålla ihop utformningen och risk finns annars att det blir en "skog" av pyloner [ $b_1$ ,  $b_2$ ].

Ändrad lovplikt - Det är möjligt att uppföra företagsnamn på pylon utan bygglov. Syftet är att underlätta skyltning av företagsnamn på pylon vilket förhoppningsvis leder till färre företagskyltar på byggnadernas fasader och ett mer sammanhängande fasaduttryck.

[ZC<sub>1</sub>] Inom planområdets västra del möjliggörs verksamheter och centrum utom hotell och vandrarhem. Det blir en naturlig förlängning västerut av befintlig användning som idag angränsar planområdet. För att på sikt kunna vara ett stadsdelscentrum och en integrerad del av omvandlingsområdet I20 och den övriga staden möjliggörs även för centrumverksamhet där ingår t.ex. kontor, butiker, restauranger mm. (Inom centrum är det inte möjligt med hotell eller vandrarhem.)

Området är tänkt för bilförsäljning och verkstad. Användningen är däremot flexibel och möjliggör för centrumverksamhet (utom vandrahem) och verksamheter. Exempelvis möjliggör centrum (C<sub>1</sub>) och verksamheter (Z) följande:

- Centrum (C<sub>1</sub>) inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Där ingår till exempel kontor, butiker, restauranger, gym, biografier, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. Inom centrum är det inte möjligt med hotell eller vandrarhem.
- Användningen verksamheter (Z) används för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan. Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen. I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.

[Z] Inom planområdets södra del mot Väg 364 möjliggörs för verksamheter. Det innebär att en utökning av verksamheten som idag finns på fastigheten Skoglunden 1 möjliggörs.

- Användningen verksamheter (Z) används för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, handel med skrymmande varor och andra verksamheter av likartad karaktär med begränsad omgivningspåverkan. Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom

bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen. I användningen ingår även komplement till verksamheten, så som parkering och kontor.

**[HC<sub>1</sub>Z]** Inom planområdets norra del möjliggörs för handel (Livsmedel får maximalt utgöra 2 500 kvadratmeter bruttoarea), verksamheter och centrum utom hotell och vandrarhem. Användningen handel (H) och verksamheter (Z) blir en naturlig förlängning västerut av befintlig användning som idag ligger i närheten av planområdet. För att på sikt kunna vara ett stadsdelscentrum och en integrerad del av omvandlingsområdet I20 och den övriga staden möjliggörs även för centrumverksamhet (C<sub>1</sub>) där ingår t.ex. kontor, butiker, restauranger mm. (Inom centrum är det inte möjligt med hotell eller vandrarhem.)

Området i norr (HC<sub>1</sub>Z) är tänkt för storhandel och mindre andel livsmedel. Användningen är däremot flexibel och möjliggör för detaljhandel, centrumverksamhet (utom vandrahem) och verksamheter. Exempelvis möjliggör användningen Handel (H), Centrum (C) och Verksamheter (Z) följande:

- Detaljhandel (H) omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster till framförallt privatpersoner. Försäljning av varor innefattar både dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Till tjänster räknas exempelvis frisör och resebyrå. Även service och hantverk av olika slag till exempel bank och skomakeri ingår i användningen. Handeln kan äga rum i butiker, stormarknader, stora varuhus eller gallerior och kan bedrivas inomhus eller utomhus.
- Centrum (C<sub>1</sub>) inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Där ingår till exempel kontor, butiker, restauranger, gym, biografier, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk och annan service. Inom centrum är det inte möjligt med hotell eller vandrarhem.
- Verksamheter (Z) kan innehålla olika typer av ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan. Utbildningar med behov av stort utrymme eller med viss omgivningspåverkan, som utbildningar inom bygg- eller fordonsteknik kan också inrymmas i användningen. I användningen ingår även komplement till verksamheten så som parkering och kontor.

**[PARK]** Parkanvändningen förutsätter skötsel av området enligt skötselplan eller enligt ortens sed. Enligt ortens sed betyder att huvudmannen är skyldig att hålla en likvärdig standard och skötsel för parker inom likartade planområden. Inom PARK är det möjligt att hantera dagvatten **[dagvatten]** genom att t.ex. anlägga en dagvattendamm. Befintlig GC-väg ska beaktas när damm för dagvattenhantering anläggs.

## Dagvatten

### Allmänt

Ur dagvattenhänseende är lågpunkter strategiskt viktiga att identifiera och avsätta för dagvattenändamål då dessa vid skyfall naturligt ansamlar dagvatten. Det är till dessa ytor som dagvattnet kommer att leta sig då regnhändelser större än vad dagvattensystemet är dimensionerat för inträffar och systemen ej kan ta emot mer vatten.

För planområdet återfinns de lägsta punkterna utmed Väg 364. Vid skyfall kommer dagvatten att ansamlas i detta område då de dimensionerande dagvattensystemen går fulla. Det är därav av stor vikt att de områdena kan avsättas för hantering för att motverka att riskerna för översvämning inom och nedströms planområdet ökar i och med exploateringen.

### Förändringar

I lågstråket utmed väg 364 och i planområdets södra del reserveras ett område för dagvattenhantering **PARK dagvatten**. I det område som reserveras i planområdets södra del finns en befintlig GC-väg som ska finnas kvar och behöver därför beaktas när damm för dagvattenhantering anläggs.

Magasin nordost föreslås vara drygt 1410 m<sup>3</sup> och magasin syd ca 2600 m<sup>3</sup>. Infiltrationsmöjligheterna inom dessa områden är goda. Det är viktigt att ta hänsyn till att det finns en GC-tunnel under väg 364 som leder till Ersboda handelsområde så att en lämplig barriär skapas för att förhindra att dagvattnet rinner ner i tunneln.

### Takvatten

Bestämmelse om att takvatten infiltreras på tomten [**b**<sub>1</sub>] anses ge god effekt för hantering av dagvatten på kvartersmark. För att kunna hantera takvattnet på tomtmark behövs både en tillräcklig yta och ett infiltrationsvänligt material. En tumregel för hur stor yta som behövs för att ett normalstort regn ska kunna tas upp av marken är 1-2 gånger den hårdgjorda ytan. Om takets yta är 150 kvadratmeter bör man alltså räkna med att det behövs uppemot 300 kvadratmeter på marken. Även mindre ytor kan användas vid normalstora regn, men då måste man säkerställa att vattnet vid stora regn kan rinna förbi den ytan och avledas utan risk för översvämning.

### Avskärande dike

För att hantera det påtryckande dagvattnet ska ett avskärande dike anordnas i planområdet nordvästra del [**n**]. Avskärande dike anläggs när Överstevägen förlängs västerut. Se bild nedan.



Avskärande dike (n) markerat i blått.

Vägarna samt kvartersmarken i planområdets norra del höjdsätts [+0.0] för att säkerställa att dagvattnet kan ta sig genom området utan att skada fastigheter nedströms.

Utlopp från magasin syd kommer att ske till en ny dagvattendamm med fördröjning och reningseffekt som anläggs längs väg 92 V. Lösningen innebär att dammen kan hantera större flöden vilket möjliggör en fortsatt utbyggnad av Sandbäcken. Förslaget kommer även att underlätta för pågående detaljplaner efter Cementvägen då alternativet är att den ökade belastning från Sandbäckens planområde går via ett ledningsnätet i den vägen. Ytorna där är svårare att förändra vilket försvårar byggnationer då dagvattenhantering tar plats. Ledningssystemet längs Cementvägen kommer att begränsa fortsatt utbyggnad av Sandbäckens om man belastar den sträckan mer då norra delen av planområdet Sandbäcken redan belastar Cementvägen.

Räcke krävs om det kommer att vara vattenansamling djupare än 0,5 m in till väg, enligt VGU. Räcket ska placeras utanför vägområdet, alternativt att dammen anläggs på behörigt avstånd från väg enligt VGU. Åtgärder för att hantera dagvatten får inte påverka vägkroppens funktion.

### Naturmiljö

#### Förutsättningar

Området omfattas ej av någon form av områdesskydd eller annan typ av planeringsunderlag som indikerar höga naturvärden.

Den dominerande vegetationstypen är frisk till fuktig ristyp med blåbär, lingon, kruståtel, ekorrbär, skogsstjärna, gullris och ekbräken i fältskiktet samt husmossa, vägmossa, kammossa och granvitmossa i bottenkiktet. I frodigare, rikare partier växer gräs och örter som exempelvis stenbär, älggräs, tuvtåtel, skogsnäva, brunrör, mjölkört, hallon och brännässla. Mindre blöta områden, kärr och sumpskog, med vitmossor och flaskstarr återfinns i stråk öster om Sandbäcken.

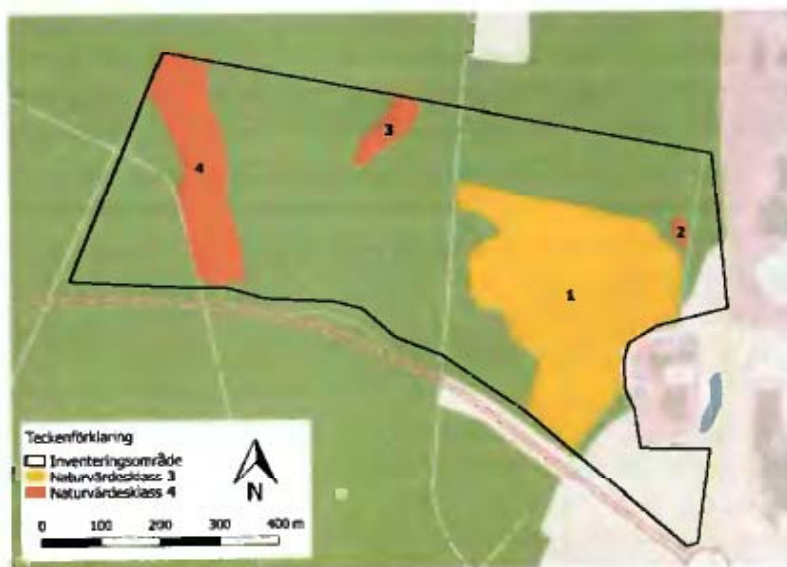




Utklipp från naturvärdesinventeringen. Planområdet består bl.a. en-tvåskiktad barrblandskog med förekomster av död liggande ved av gran samt stående död tallved

Stora delar av området är präglade av skogsbruksåtgärder, med tydliga spår från avverkning och gallring, vilket tar sig uttryck på olika sätt. Stora områden är rationellt brukade, där det nu finns självföryngrad eller planterad ungskog alternativt gallrad äldre barrskog. Andra delar har avverkats på så sätt att en andel grova granar och tallar står omgivna av självföryngrade ungskog. I området finns även skog med grov en- eller tvåskiktad barrskog med naturvärdeskvaliteter.

Området är tydligt påverkat av skogsbruk och mänsklig aktivitet men det finns även biotopkvaliteter med positiv betydelse för biologisk mångfald t.ex. äldre produktionsskog med skiktade trädbestånd, gamla träd, död ved och rödlistade arter. I inventeringsområdet bedömdes ett delområde ha Påtagligt naturvärde - Naturvärdesklass 3 samt tre delområden ha Visst naturvärde - Naturvärdesklass 4. Området är ett stadsnära rekreationsområde med ett flertal cykel- och vandringsstigar.



Området som beskrivs och inventerades är större än det aktuella planområdet. I inventeringsområdet bedömdes ett delområde ha Påtagligt naturvärde - Naturvärdesklass 3

Inom inventeringsområdets östra del finns flera rödlistade arter i kategorin nära hotad (NT) rapporterade: ullticka (två fynd), kötticka, granticka samt violettgrå tagellav (osäker artbestämning), samtliga påträffade under 2018

(Artportalen 2018). Granticka finns även rapporterad nära stigen i områdets västra del år 2017. Äldre gnagspår av reliktböck (NT) finns rapporterade från år 1999 på en äldre tall i områdets östra del just bredvid cirkulationsplatsen. Signalarten svarta vinbär finns rapporterad från en sekundär lövskog och ruderatmark i områdets sydöstra del, men artens indikatorvärde för naturvärde bedöms vara lågt i denna typ av miljö.

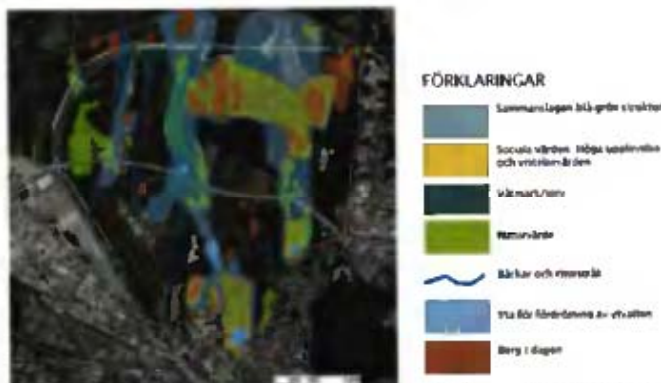


Rapporterade fynd av naturvärdsarter till Artportalen i inventeringsområdet.

### Förändringar

Inventeringsområdet Sandbäcken är tydligt påverkat av skogsbruk och mänsklig aktivitet men det finns även biotopkvaliteter med positiv betydelse för biologisk mångfald som kommer att påverkas av planförslaget i och med att området exploateras för handel och verksamheter, t.ex. äldre produktionskog med skiktade trädbestånd, gamla träd, död ved och rödlisade arter. Samt det inventeringsområdet som bedömdes ett delområde ha Påtagligt naturvärde - Naturvärdesklass 3 samt tre delområden ha Visst naturvärde - Naturvärdesklass 4.

Delar av natur- och rekreationsvärden som identifierades i naturvärdesinventeringen kommer att försvinna som en konsekvens av planens genomförande. Däremot kommer enligt förslag till översiktsplan för I20-området stora delar av I20-området med ekologiska och sociala värden som identifierats finnas kvar för att bevara och utveckla den blå-gröna strukturen på en övergripande nivå. Planområdet påverkar inte den blå-gröna strukturen på I20-området och ska ses som en tillgång för planområdet på sikt när planområdet ska införlivas som en del av Umeå stad. Kompensationsåtgärder bör hanteras genom att förstärka naturvärden i lämpliga närliggande områden utanför planområdet, t.ex. genom att tillföra död ved.



Föreslagen blå-grön struktur I20, Blå-gröna strukturer. Det är dessa ekologiska och sociala värden som prioriteras på en övergripande nivå.

### Gator och trafik

En gemensam trafikanalys har genomförts för detaljplanerna för Sandbäckens handelsområde samt Ersboda 2:1 (bostäder och verksamhetslokaler). Detta eftersom det finns risk att kapaciteten i en eller flera cirkulationsplatser blir låg oavsett om Strutvägen förlängs eller ej så ska det även undersökas hur stora etableringar på Sandbäcken respektive Ersboda 2:1 som är möjliga utifrån ett kapacitetsperspektiv.

När det gäller kapaciteten i biltrafiknätet är det Ersbodarondellen som är begränsande. Denna ligger i det statliga vägnätet vilket innebär att kommunen själv inte har rådighet över vägen och vilken utbyggnad som får göras i dess närhet.

Trafikutredningen har föreslagit tre alternativ för att klara belastningsgrader på max 0,9 i Ersbodarondellen kan något av följande byggas:

- 45 000 m<sup>2</sup> BTA handel på Sandbäckens handelsområde i kombination med att ingenting byggs på Ersboda 2:1.

eller:

- 37 500 m<sup>2</sup> BTA handel på Sandbäckens handelsområde i kombination med bostäder för 500 boende (ca 270 lägenheter) samt 1350 m<sup>2</sup> BTA närbutik på Ersboda 2:1.

eller:

- 13 500 m<sup>2</sup> BTA handel på Sandbäckens handelsområde i kombination med bostäder för 1300 boende (ca 700 lägenheter) samt 3500 m<sup>2</sup> BTA närbutik på Ersboda 2:1.

Det alternativ som planförslaget utgår från, vilket även KS Planeringsutskott tagit ett inriktningsbeslut (KS-2016/00615-7), är:

- 37 500 m<sup>2</sup> BTA handel på Sandbäckens handelsområde i kombination med bostäder för 500 boende (ca 270 lägenheter) samt 1350 m<sup>2</sup> BTA närbutik på Ersboda 2:1.

För att detta alternativ ska vara genomförbart så är det en förutsättning att det finns två anslutningar från Sandbäckens handelsområde mot väg 364

samt att det finns två körfält för utfart från Överstevägen. Annars kommer cirkulation väg 364/Överstevägen/ Cementvägen begränsa utbygganden, dvs få kapacitetsbrist, tidigare än Ersbodaroncellen.

Planområdet har under arbetets gång minskat i storlek för att hantera Ersbodaroncellens kapacitet. I och med att byggrätten begränsas till 37 500 BTA är bedömningen att kapaciteten i Ersbodaroncellen klaras.

#### **Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik**

Ny gång- och cykelväg anläggs längs Ersmarkvägen och väster, Skogslunden 1, och möjliggörs längs Överstevägen inom gatuområdet. En gång- och cykelväg planeras även vid förlängningen av Överstevägen.

För att uppnå god trafiksäkerhet samt för att uppnå målet om att skapa ett modernt handelsområde får högst 3 utfarter anordnas på den södra sidan om gatan mellan GC-vägen och plangräns västerut. En utfart får anordnas mellan GC-vägen och plangräns österut. Inom användningen HC<sub>1</sub>Z är det utfartsförbud en kortare sträcka i den norra och södra delen så att utfart uppförs med ett lämpligt avstånd från cirkulationsplats/infart till området.

#### **Kollektivtrafik**

Planområdet ska vara möjligt att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråket för att bidra stöttande till stadens handelsstruktur och ett hållbart resande.

För att det ska kunna vara möjligt att förlänga linje 2 till området finns utrymme i inom planområde för en vändplats och bussförartoalett. Hållplatsen placering exakta utreds i ett senare skede men utrymme för ändamålet finns inom GATA.

#### **Farligt gods**

En riskanalysutredning har inte bedömts nödvändig att upprätta. Inom planområdet krävs ett avstånd på 20 m från vägkant med hänsyn till transport av farligt gods enligt riktlinjer för farligt gods. Att tillgodose det kravet är inte ett problem inom planområdet med beräkningar utifrån:

- Ådt (Årsdygnstrafik) lastbil 500
- Hastighet 100 km/h
- Zon C (Normalkänslig verksamhet)

Aktuellt avstånd till transportled för farligt gods är längre än rekommenderat skyddsavstånd. De skadebegränsande åtgärder som bedömts vara lämpliga är utrymning bort från vägen/transportleden med beaktan av aktuell markanvändning (Zon C) och att det är öppen mark mellan planområdet och transportleden. Då topografin är gynnsam i övrigt; planområdet ligger högre än vägen, en slänt ned mot vägen/planområdet lutar bort från

vägen är bedömningen att inga ytterligare säkerhetshöjande åtgärder krävs. Om möjligt bör byggnader förses med mekanisk till- och frånluft.

För att säkerställa att utrymning kan ske ska:

- *Utrymning från byggnad, som ligger inom riskhanteringsavståndet 150 meter från transportled för farligt gods (E12), ska kunna ske i riktning bort från transportleden [ $m_1$ ].*
- *Utrymning från byggnad, som ligger inom riskhanteringsavståndet 150 meter från transportled för farligt gods (väg 364), ska kunna ske i riktning bort från transportleden [ $m_2$ ].*

#### **Parkering, varuintag etc**

God disposition av parkering och lastzoner i relation till vistelseytor bör skapas för att ge plats för rum med höga rumsliga kvaliteter. Parkeringsytor bör utformas så att de enkelt kan byggas igen vid minskat parkeringsbehov. Parkering är beräknad på ca 30 ppl/1000 kvm BTA.

#### **Teknisk försörjning**

##### **Vatten och avlopp**

Verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten ska utökas för planområdet.

##### **Avfall**

Vakin ansvarar för insamling av hushållsavfall. Med hushållsavfall avses avfall som uppkommer från hushåll och därmed jämförligt avfall från annan verksamhet. I alla lokaler där människor vistas uppkommer hushållsavfall. Beställning av hämtning av hushållsavfall görs hos Vakin. Förpackningar och tidningar omfattas av producentansvar och hämtas av valfri entreprenör.

Om sophämtning kommer att ske inne på fastigheten krävs möjlighet till genomfart eller en godkänd vändmöjlighet enligt gällande NOA. Full sortering förordas med kärl för brännbart avfall, matavfall, förpackningar och tidningar.

##### **El**

Bebyggelsen kan anslutas till det kommunala fjärrvärmenätet. Ett femledarsystem för el rekommenderas.

Så långt som möjligt ska befintliga teleanläggningar behållas i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Om det blir aktuellt med undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätts att den part som initierar åtgärden även bekostar den. För att fastställa i vilken omfattningen teleanläggningar berörs skall en besiktningsrapport upprättas när byggnationen fastställts



## Värme

Uppvärmningssystemet bör kunna anslutas till fjärrvärme eller andra ur miljösynpunkt godtagbara energiformer.

## Miljökonsekvensbeskrivning

### Sammanfattning

Detaljplanen för del av Umeå 4:3 m.fl. bedöms innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska därför genomföras.

MKB:ns innehåll ska avgränsas och utgå från behovsbedömningen. Den ska därmed behandla konsekvenser för

- Köpcentrum/handelsområde med parkeringsplatser (effekter av ökad trafik inom och i anslutning till planområdet)
- Naturvärden och rekreation
- Dagvatten

### Planförslaget

Planområdet omfattar ca 14 hektar och planeras för en utbyggnad av 37 500 m<sup>2</sup> BTA (bruttoarea) handels- och verksamhetsytor. Planen tas fram parallellt med och i samklang med pågående översiktsplanering.

Inom planområdet möjliggörs för t.ex. stormarknader, stora varuhus, ytkrävande verksamheter som har begränsad omgivningspåverkan, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Överstevägen förlängs västerut och i planområdets norra del anläggs en cirkulationsplats och en extra infart till området. För att hantera dagvatten kommer en damm att anläggas längs väg 364 och en i områdets södra del. Gång- och cykelvägar anläggs längs väg 364 och i områdets västra del.

### Miljökonsekvenser

Naturmark kommer att ersättas av ett handelsområde vilket får lokala konsekvenser för de berörda miljöaspekterna.

Avvägningar i ett större perspektiv på markanvändning, trafikplanering och grönstruktur i det framtida Umeå är gjord i gällande och pågående översiktsplanering. Planområdet har då bedömts vara lämpligt för den användning som nu planeras. Inga skyddade områden eller områden med höga värden tas i anspråk av detaljplanen.

MKB:n behandlar bara miljöaspekter där man bedömt att det finns risk för betydande påverkan. Andra miljöaspekter, som inte påverkas eller där påverkan bedöms bli liten, har avgränsats bort i tidigare skede och behandlas inte i MKB:n.

Risk för köer på omgivande vägnät ökar. Belastningsgraden 0,9 i Ersbo-darondellen bedöms dock inte överskridas. Detta förutsätter att ytterligare

ett körfält vid Överstevägens anslutning mot cirkulationen med väg 364 kan byggas. Planen påverkar därför biltrafiken i liten grad. Även luft- och bullersituationen påverkas i liten grad.

Planområdet bedöms inledningsvis svårt att försörja med kollektivtrafik. Tillgängligheten för gång- och cykeltrafik bibehålls, men med mindre gen sträckning genom området.

Naturmarken kommer att försvinna inom planområdet. Väster om planområdet finns ett grönt stråk längs Sandbäcken som man kommer att ta hänsyn till och ses som en tillgång i pågående översiktsplanering.

Möjligheterna till rekreation kommer att försvinna inom planområdet. Rekreativmöjligheter med befintliga skidspår etc. finns kvar i direkt anslutning till planområdet så länge inte området omvandlas till blandstad enligt pågående översiktsplanering.

Planalternativet medför en betydande förändring för dagvattnet i planområdet. Flera åtgärder för hantering av dagvatten föreslås i planen, bland annat höjdsättning och krav på att takvatten ska infiltrera på tomten. Två ytor föreslås också som parkmark med dagvattenmagasin. Dagvattnet hanteras alltså inom planområdet. Med dessa åtgärder kommer påverkan på dagvattenkvalitet att bli liten, och liten till måttlig påverkan på dagvattenflödena.

Miljömål, miljö kvalitetsnormer, riksintressen

Planen ger möjlighet till måluppfyllelse för de flesta miljömålen. Lokalt påverkas målen Levande skogar och Ett rikt djur- och växtliv negativt då naturmarken försvinner. De flesta av preciseringarna i målet God bebyggd miljö stöds av planen. Målet Begränsad klimatpåverkan motverkas av åtgärder som medför ökat trafikarbete, vilket planen medför, åtminstone i ett kortare perspektiv.

Planen medför ingen risk att några miljö kvalitetsnormer överskrids.

Planen medför obetydliga konsekvenser för riksintresset E12. Försvarsmakten kommer att yttra sig över planens eventuella konsekvenser för påverkansområdet kring Umeå skjutfält och övningsfält.

### **Genomförandefrågor**

En beskrivning av genomförandet av detaljplanen ska redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna bli verklighet. Genomförandebeskrivningen är inte juridiskt bindande.

### **Organisatoriska frågor**

Ansvarsfördelning

#### *Huvudmannaskap för allmän plats*

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Respektive fastighetsägare svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

### *Huvudman för vatten och avlopp*

Verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten ska utökas inom planområdet.

### **Genomförandetid**

Planens genomförandetid är fem år från det datum som beslut om antagande av detaljplanen har vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt enligt detaljplanen. Kommunen kan efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla till dess att den ändras eller upphävs.

Umeå kommun har tecknat optionsavtal med tilltänkta aktörer för denna första etapp av Sandbäcken.

### **Överenskommelser**

Intrånget i den större utpekade biotopen ska kompenseras genom att förstärka naturvärden i lämpliga närliggande områden. Utredning av kompensationsåtgärder kommer att påbörjas efter antagandet av detaljplan.

### **Avtal**

Avtal undertecknas med Trafikverket gällande åtgärder på statlig väg. Det kommer att krävas tillstånd enligt väglagen för att få anlägga planerade ledningar eller utföra arbeten på befintlig ledning inom vägområdet.

Avtal och överenskommelser som kommunen avser att teckna framgent är:

- Markanvisningsavtal
- Vakin: Överenskommelse om ledningsrätt. Överenskommelse för utformning, drift och underhåll av de dagvattenlösningar som kommer att krävas.
- Skanova: Nyttjanderättsavtal
- Trafikverket: avtal för åtgärder på statlig väg ska upprättas innan planen antas.

### **Fastighetsindelningsbestämmelser**

Kommunen bedömer att några fastighetsindelningsbestämmelser inte behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras. Om behov skulle uppstå kan fastighetsindelningsbestämmelser införas under planens genomförandetid genom ändring av detaljplanen.

### Ledningsrätter

Skanos ledning för tele måste flyttas för att byggrätten och planen ska kunna utnyttjas. Ledningen kan flyttas till allmän platsmark för GC-väg. När ledningen har flyttats ska även ledningsrätt med aktbeteckning: 24-F1976-137.1 tas bort. Kostnad för flytt av ledning och borttagande av ledningsrätt bekostas av Umeå kommun.

### Fastighetsbildning

Fastighet	Konsekvens
Ersboda 2:1, 4:1, 4:2, 4:3, 4:4, 4:5, 4:6	<p>Kvartersmarken inom område B kan avstyckas till flera fastigheter.</p> <p>E-område inom fastighet Ersboda 4:5 kan avstyckas till en fastighet.</p> <p>Allmän platsmark inom fastigheterna ska överföras till Ersboda 2:1.</p>
Umeå 4:3	<p>Kvartersmarken inom område A kan regleras till Skogslunden 1 alternativt avstyckas till en eller flera fastigheter.</p> <p>Kvartersmarken inom område B kan avstyckas till flera fastigheter.</p> <p>Ledningsrätt kan skapas inom u-område.</p> <p>E-område inom fastigheten kan avstyckas till en fastighet.</p> <p>Allmän platsmark inom fastigheterna ska överföras till Ersboda 2:1.</p>
Stadsliden 2:4, 4:2, 4:4	<p>Kvartersmarken inom område A kan regleras till Skogslunden 1 alternativt avstyckas till en eller flera fastigheter.</p> <p>Kvartersmarken inom område B kan avstyckas till flera fastigheter.</p>

	Allmän platsmark inom fastigheterna ska överföras till Ersboda 2:1
Ledningsrätt 24-F1976-137.1	Ledningsrätt måste tas bort i befintlig sträckning i och med att ledningen flyttas.
Officialservitut 2480K-K/1378.1.	Officialservitut för utfart finns. Behovet av servitutet behöver utredas vidare och ska tas bort om behov inte längre finns.



För mark utlagd som allmän platsmark gäller att kommunen både har en ovillkorlig rätt och en ovillkorlig skyldighet att lösa in marken på fastighetsägarens begäran.

Fastighetsbildning sker efter ansökan om lantmäteriförrättning. Ansökan görs hos lantmäterimyndigheten i Umeå kommun.

#### **Fastighetsbildning**

Fastighetsbildningsfrågor, anläggningsförrättningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten i Umeå kommun.



Kostnader för förrättningar och ersättningar mellan berörda fastighetsägare kan tillkomma.

#### **Bygglov och anmälan**

Ansökan om bygg-, rivnings- och marklov lämnas till Bygglov, Umeå kommun. Nybyggnadskarta beställs hos Lantmäteri, Umeå kommun.

#### **Medverkande**

##### *Umeå kommun*

Sandra Thomée, Detaljplanering  
Frida Lindström, Mark-och exploatering  
Åsa Kallin, Mark-och exploatering  
Per Hänström, Miljö- och hälsoskydd  
Doris Grellmann, Miljö- och hälsoskydd  
Petter Walan, Vakin  
Gunnar Teglund, Gator & Parker  
Katarina Bergström , Gator & Parker

##### *Konsult*

Leif Wiklund, Sweco  
Anna Edblom, White

*Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Johan Marklund som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.*