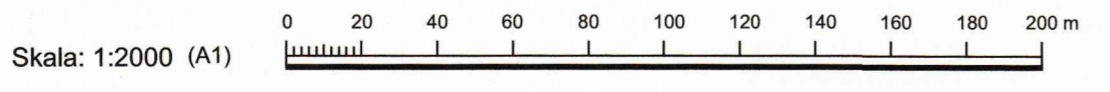


Översiktskarta

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN
 Upprättad 2015-10-15
 Reviderad 2019-12-13
 Karolin Berggren
 Lantmätare
 Mätning: AKR
 Kartkonstruktion: AKR
 Kartstandard enligt IMMK
 - Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
 - Lägningsgränser: Öppna är skapade genom stämbehandling eller terrasser i anslutning (nerstan)
 - Aktualitetsstandard: Vast processed kartmaterial inom planområdet är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt
 Koordinatssystem i plan och höjd: Sveref 99 20 15 resp RH 2000
 Höjdförändring: Laserskannade höjddata från 2013 samt ev. punkthöjder
 Ursprung: Digital primärkarta
 Underordnade teckningar redovisas ej på grundkarta
 Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkarta
 Godkänd av samrådsmyndighet för spåning
 Upphovsrätt: Umeå kommun
 Kartan är anpassad för skala 1:2000



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Planområdesgräns
- - - - - Användningsgräns
- Egenskapsgräns
- + Administrativ gräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

- NATUR Naturområde
- Kvartersmark**, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
 - J Industri
 - K Kontor
 - Z Verksamheter
- Vattenområden**, 4 kap. 5 § 1 st 3 p.
 - W Vattenområde

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS MED KOMMUNALT HUVUDMANNASKAP

Utformning av allmän plats

- gång Väg för gång- och cykeltrafik får anläggas, 4 kap. 5 § 1 st 2 p.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens bebyggande

- Marken får inte förses med byggnad, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- 8 Högsta byggnadshöjd i meter, 4 kap. 11 § 1 st 1 p.
- 10 Högsta totalhöjd i meter, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

Utformning

- f Lägsta bjälklagsnivå är 0,3 meter över gata, 4 kap. 16 § 1 st 1 p.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

- Genomförandetiden gäller 5 år från den dag planen fått laga kraft, 4 kap. 21 §

Strandskydd

- a Strandskyddet är upphävt, 4 kap. 17 §

Detaljplan för fastigheten
Drevet 1 m. fl.
 inom Teg i Umeå, Umeå kommun, Västerbottens län
 Umeå kommun, Detaljplanering, november 2020

Antagandehandling
 - Plankarta
 - Planbeskrivning
 - Samrådsredogörelse
 - Granskningsutlåtande
 - PM-underlag trafik

Beslut
 Antagen: 2020-12-16 § 430
 Laga kraft: 2021-01-15
 Vidimeras: VB

Clara Ganslandt
 Planchef

Karin Berggren
 Planarkitekt

2480K-P2021/1

Lagakraftbevis

Detaljplanen för fastigheten Drevet 1 är antagen av byggnadsnämnden 2020-12-16 § 430.

Beslutet är inte överklagat till mark- och miljödomstolen.

Länsstyrelsen beslutade 2020-12-29 att inte överpröva kommunens beslut.

Detaljplanen har fått laga kraft, det vill säga är **giltig från och med 2021-01-15**.

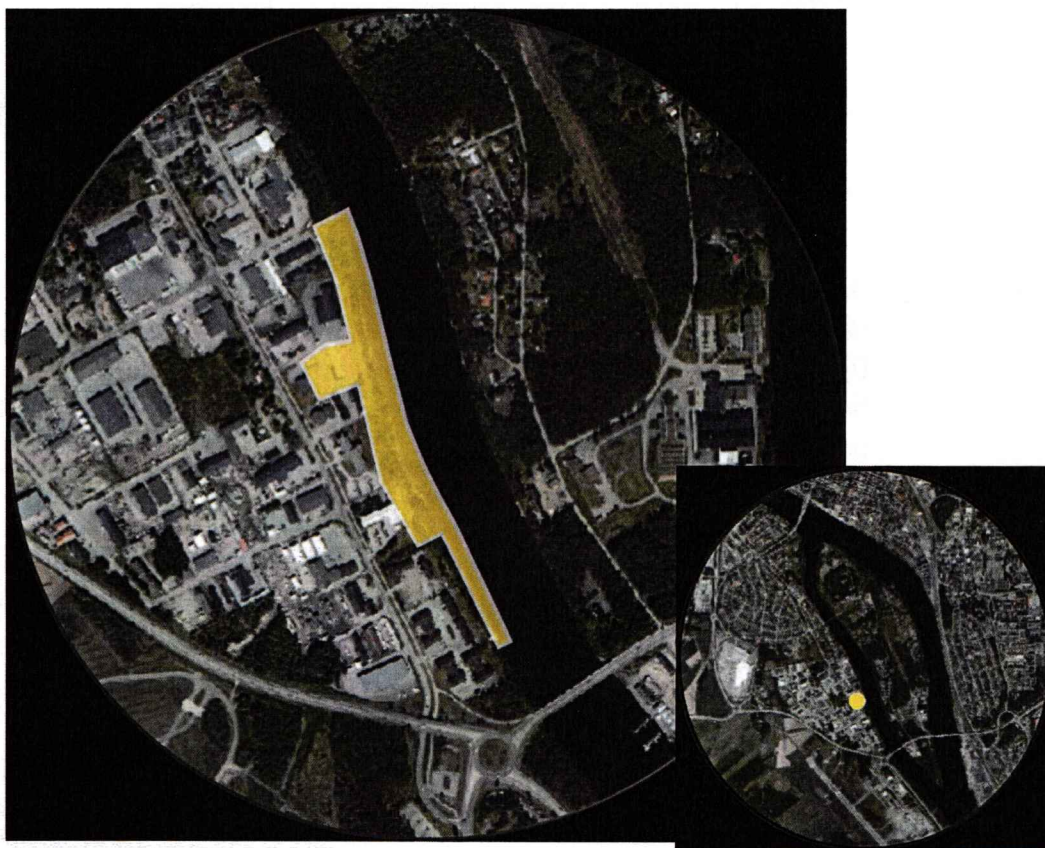
Kopia till:

- Sökanden
- Länsstyrelsen, samhällsplanering

Detaljplanering, Umeå kommun

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

2480K-P2021/1

**Detaljplan för fastigheten Drevet 1 m.fl. inom Teg i
Umeå kommun, Västerbottens län**

Källa: Lantmäteriet

| | | | |
|---|------------------------------------|--------------------------------------|---|
| Planbeskrivning - antagandehandling | | | Diarienum- mer: BN-2015/00746 |
| Gällande lagstift- ning: PBL 2010:900 t.o.m. SFS 2018:59 | Aktnummer: P2480-K2021/1 | Antagen: 2020-12-16 § 430. | Laga kraft: 2021-01-15 |

Detaljplaneprocessen

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas.



Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. Detaljplanen handläggs med begränsat förfarande, standardförfarande eller utökat förfarande. Illustrationen nedan visar planprocessen för standardförfarande.

Samråd

Planförslaget samråds med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådet tiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter.

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst två veckor. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas får beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

HANDLINGAR

- Plankarta
- Planbeskrivning
- PM – Underlag Trafik

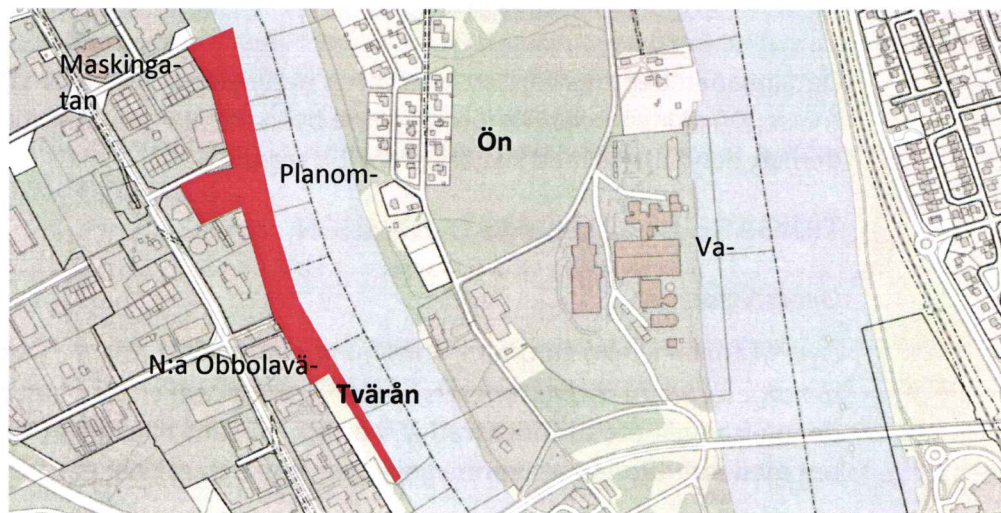
Planens syfte

Preliminärt syfte med planen är att inom fastigheten Drevet 1 skapa planmässiga förutsättningar för industri och kontor.

Syftet är även att garantera att strandskyddets syfte inte påverkas, att renaturera området närmast älven och säkerställa den i översiktsplanen utpekade gång- och cykelstig som planeras sträcka sig längs med älvkanten.

Vidare är syftet att för planlagda delar av älven ändra användningsbestämelsen i detaljplan 2480K-P16/19 från NATUR till [W] (Vattenområde).

Plandata



Figur 1. Orienteringskarta.

Planområdet är beläget på Östteg, ca 2,5 km från Umeå Centrum. Planen sträcker sig ut i Umeälven i öster och mot industri- och kontorsfastigheter i väster. Den del av planområdet som omfattar kvartersmark angränsar i norr och i väst mot fastigheter där det bedrivs industriverksamhet. I söder angränsar planområdet mot kontors- och industriverksamhet. I öst angränsar kvartersmarken mot ett grönområde. Hela planområdet omfattar en area på ca 32 000 m². Den del som avses omfatta kvartersmark omfattar en area på ca 5 000 m². Fastigheten Drevet 1 är i privat ägo. Umeå Kommun äger fastigheterna Österteg 4:8, Österteg 4:23, Österteg 6:31, Österteg 6:46, Österteg 41:4 samt Österteg 6:41. För Teg S:1, S:17 och S:23 svarar respektive samfällighetsförening. Planen handläggs med standardförfarande, PBL (2010:900).

Miljöbedömning

En miljöbedömning enligt Plan- och bygglagen och MKB-förordningen har gjorts av Umeå kommun, Detaljplanering. Planen innebär inte någon betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ har därför inte upprättats. Länsstyrelsen har den 28-11-2019 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet:

Länsstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över behovet att upprätta en miljöbedömning enligt Plan- och bygglagen och MKB-förordningen för rubricerad fastighet.

Länsstyrelsen bedömer att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning inte behövs. Strandskyddet ska upphävas med lämpligt skäl inom kvartersmarken vilket inte var angivet i bedömningsmallen.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 2019-12-03 till och med 2019-12-31.

Detaljplanen bedöms vara av begränsad betydelse och inte av allmänt intresse. Då planen också är förenlig med översiktsplanens intentioner avses den att handläggas med s.k. standardförfarande.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplaner

Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för Ön (Antagen av kommunfullmäktige 2008-12-22) Aktualitetsförklaring 2016, gäller för planområdet. I denna framgår att strandområdet ska vara allmänt tillgängligt längs älvkanalen med intentionen att kunna anlägga gång- och cykelstigar.

Av Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för Umeå, Umeås framtida tillväxtområden (Antagen av kommunfullmäktige 2011-08-29) Aktualitetsförklaring 2016 framgår att detaljhandel helst inte ska utövas i industriområden som Östteg, ett utbrett industriområde som p.g.a. det exceptionella läget vid älven kan omvandlas till kontor och service i större utsträckning. I den fortsatta omvandlingen bör stor vikt läggas vid områdets utformning och gestaltning. ÖP:n förevisar vidare att utnyttjande av stränder eller strandnära platser för tätortsutveckling kan ske om det tillgodoser ett mycket angeläget allmänt intresse och därmed fyller kraven på särskilda skäl enligt kap. 7 § 18 c pkt 5 i miljöbalken. I övrigt kan i enskilda fall strandskyddet upphävas eller ges dispens om det finns särskilda skäl enligt kap. 7 § 18 c i miljöbalken och området inte har betydelse för allemansrättslig tillgång eller för bevarandet av biologisk mångfald.

Fördjupning för älvlandskapet (Antagen av kommunfullmäktige 29 oktober 2012) Aktualitetsförklaring 2016 föreskriver att projekt och åtgärder som genomförs i närheten av älven eller dess biflöden bör föregås av en riskanalys och utredning om ras- eller skredrisk föreligger. Kommunen har även lyft att troliga riskområden bör bli föremål för en systematisk geoteknisk undersökning och kartering som sedan ligger till grund vid detaljplanering och bygglov. Den naturliga vegetationen längs älvbrinken motverkar effektivt erosion och skred och bromsar vattenflöden och att erosionskänsliga områden bör därför inte rensas från naturlig vegetation utan att andra tekniska åtgärder genomförs som motverkar erosion och skred.

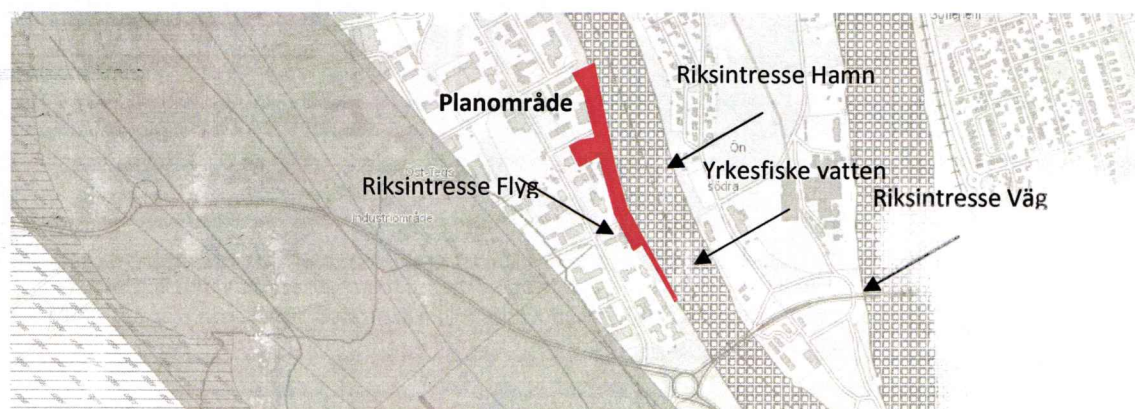
På Tegsidan planeras en sammanhängande strandskogsridå med en strandpromenad längs älven som i förlängningen kan kopplas ihop med deltaområdet. Det är viktigt att värdet av ett sådant älvnära stråk samt strandskogsridå beaktas vid planeringen av de angränsande verksamhetsområdena längs älven.

Gällande detaljplaner

Stadsplan 2480K-P206/1973 (fastställd den 2 juni 1971) medger ett område för småindustriändamål [Jm], högsta byggnadshöjd är 8 m, högsta totalhöjd är 10 m. Det grönområde som i detta planförslag fått beteckningen NATUR har i gällande detaljplan beteckningen [Park eller Parkering].

Detaljplan 2480K-P16/19 (Laga kraft 2016-04-22) (endast användningssätt som berörs av planläggning redovisas) innefattar delar av älvområdet som är planlagda som NATUR, planförslaget ändrar användningen till W (vattenområde).

Riksintressen



Figur 2. Karta över riksintressen.

Planområdet omfattas eller ligger nära:

- Riksintresse hamn
- Riksintresse yrkesfiske vatten
- Riksintresse väg
- Riksintresse flyg, yttre flygbullerkurva (Detta riksintresse är ej synligt till sin utbredning i karta.)

Strandskydd

Planområdet ligger i huvudsak inom 100m från älven och omfattas således av strandskydd enligt miljöbalken. Planläggning av området för kvartersmark förutsätter att strandskyddet upphävs.

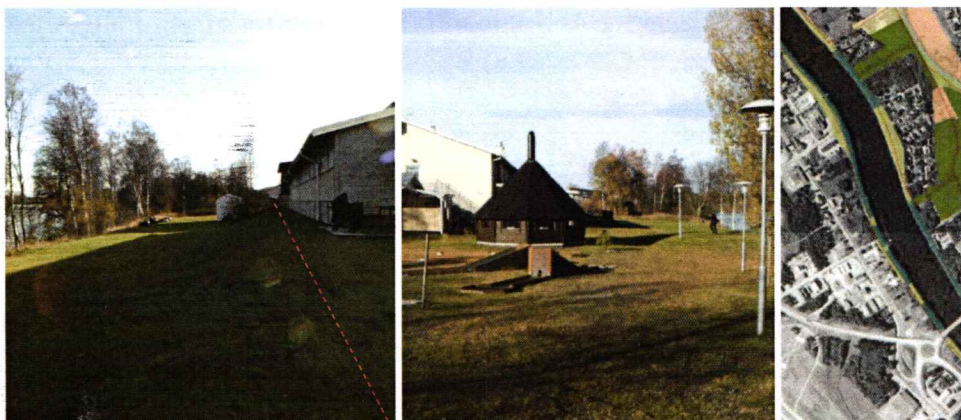
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

NATUR

Strandskogen

Området närmast älven har i gällande stadsplan givits användningssättet [park eller parkering] vilket kan vara förklaringen till att byggnader har tillåtits placeras i fastighetsgräns och att strandområdet har påverkats och ianspråktagits som bland annat upplag och parkeringsplats. Ett [vattenområde] sträcker sig längsmed planområdet östra del och angränsar såväl Österteg 4:8, Österteg 4:23, Österteg 5:34 Österteg 6:31, Österteg 6:46, Österteg 41:4, Österteg 6:41 samt Teg S:1, Tegn S:17 och Tegn S:23.

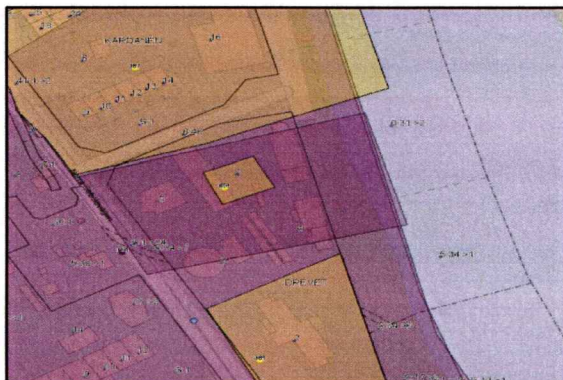
Förändringar – I avsikt att förverkliga översiktsplanens intentioner planläggs området närmast älven som naturmark [NATUR] och strandskyddet upphävs inte. En återplantering av träd är inte aktuell inom detta område, men på lång sikt kommer naturen att återhämta sig på naturlig väg. I de område som ges användningssättet [NATUR] avses skogen få en krontäckning på mellan 50 % och 100 %.



Figur 3. Området närmast älven i höjd med aktuell kvartersmark (röd linje ungefärlig fastighetsgräns); bild på den allmänna privatiseringen av strandområdet och grönstrukturkarta (se även Förddjupad översiktsplan för Ön "grönstruktur")

Krontäckningen och möjlig framtida utglesning kommer att behandlas närmare i en skötselplan för området vilken tas fram i anslutning till detaljplaneskedet. En i översiktsplanen planerad gång- och cykelstig anses rymmas inom användningssättet [NATUR] då det inte påverkar naturen påtagligt och gör strandområdet mer tillgängligt för allmänheten. Den fördjupade översiktsplanen för Ön lyfter vidare hur området ska renatureras. Då skogen växer till sig krävs viss röjning för att säkerställa att underhåll av befintliga byggnader och VA-ledningar kan ske och att det växande grenverket

inte skadar de befintliga byggnader som ligger närmast fastighetsgränsen. I detta syfte bör ett lämpligt skötselerservitut mot naturmarken upprättas och samtidigt säkerställas att ytterligare bebyggelse mot naturmarken placeras med lämpligt avstånd mot denna. Detta säkerställs inom kvartersmark genom att viss mark närmast fastighetsgräns inte får bebyggas [punktprickad mark].



Figur 4. Karta över geotekniska undersök-

ningsområden om det finns särskilda skäl enligt kap. 7 § 18 c i miljöbalken och om området inte har betydelse för allemansrättslig tillgång eller för bevarandet av biologisk mångfald. I överensstämmelse med ovanstående kan punkt 1, 7 kap. 18 c § i miljöbalken anföras som särskilt skäl för att upphäva strandskyddet inom kvartersmarken.

För berört område och inom fastigheten Drevet 1 upphävs strandskyddet [a] i den omfattning som framgår av plankartan. För strandskyddets upphävande anges som skäl:

Miljöbalken (1998:808) 7 kap.18 c §

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Området har redan tagits i anspråk för bebyggelse på ett sätt som gör att området saknar betydelse för strandskyddets syften och inga byggnader ges förutsättningar att uppföras närmare strandlinjen än sådana som redan har uppförts. Fri passage säkerställs genom naturmarken närmast älven.

Geotekniska förhållanden

Utöver "Förenklad byggnadsgeologisk karta över Umeå" och geotekniska detaljundersökningar i närområdet i samband med bygglovskedets tekniska granskning, har det 1969 upprättats ett utlåtande över grundförhållanden inom Östtogs industriområde. För tyngre byggnader föreslås där att

Strandskydd

Planområdet ligger nästan helt inom område som omfattas av strandskydd enligt miljöbalken. I "Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för Umeå, Umeås framtida tillväxtområden" anges att i enskilda fall kan strandskyddet upphävas eller ges dis-

de ska pålas med ett pålningsdjup mellan 12 – 14 m inom aktuellt planområde. Med hänsyn till att utredningen är mer än 40 år gammal kan andra byggnadsteknologiska lösningar vara aktuella.

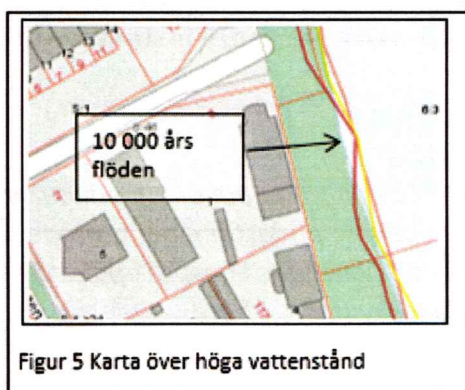
Detaljplanen medger högre byggnader än de som är uppförda idag inom planområdet varför det i framtiden vid en ev. påbyggnad eller nybyggnad mot älven kan bli nödvändigt med en ytterligare geoteknisk undersökning för att utreda hur grundläggningen ska utföras med hänsyn till släntstabiliteten.

Förorenad mark och radon

Det finns inga kända föroreningar inom kvartersmarken. Beträffande radon är området klassat som ett lågriskområde.

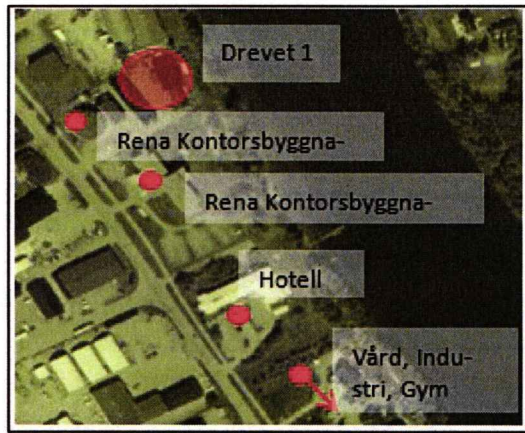
Risk för skred/höga vattenstånd

Enligt Länsstyrelsens skyfallskartering ligger befintliga byggnader inom planområdet i riskzonen för översvämning vid ett större regn. En utformningsbestämmelse har därför införts om en lägsta bjälklagshöjd på 0,3 meter vid nybyggnation. Beträffande skredrisk har det upprättats en översiktlig geoteknisk undersökning samt att det vid nybyggnationer inom kvartersmarken (bland annat Drevet 1) har genomförts fördjupade geotekniska undersökningar där man har tagit ställning till hur grundläggning ska genomföras. Se avsnittet *Geotekniska förhållanden* ovan.



Bebyggelseområden

Kvartersmarken inom planområdet rymmer idag i huvudsak verksamheter som faller under användningssättet industri och är förenliga med rådande detaljplan, men även viss kontorisering har förekommit inom fastigheten Drevet 1. Kontorsverksamheten inom Drevet 1 är kopplad till industriverksamheten och stämmer således överens med rådande detaljplan. Vid intilliggande fastigheter (Drevet 2 och 3) har det uppförts kontorsbyggnader som är i strid med rådande detaljplan, men som har ansetts lämpliga med hänsyn till den pågående omvandlingen av industriområdet.



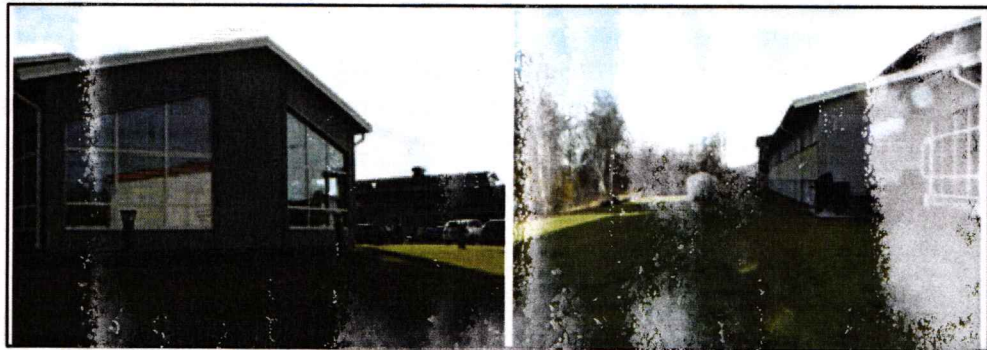
Figur 6. Olika verksamheter inom området

Förändringar – Planförslaget innebär att användningsättet industri kompletteras med möjligheterna att bedriva kontorsverksamhet [K] samt andra verksamheter [Z]. Även användningen industri [J] kvarstår.

En beräkning av hur mycket trafik som kan komma att alstras i och med planens genomförande är gjord med Trafikverkets alstringsverktyg. Med föreliggande

markanvändning ger verktyget ett resultat med mycket hög osäkerhet. En grov uppskattning av tillkommande trafik för bil kan ligga mellan 750-1500 fordon per dygn, men denna bedömning är alltså osäker. Hur mycket trafik tillkommande bebyggelse tillför är helt beroende på typen av verksamhet som lokaliseras inom planområdet och måste därför beräknas separat. Dock bedöms inte trafikstringen bli så hög att det skulle krävas någon begränsning i byggrätten, utöver den begränsning i byggnadshöjd som redan finns, samt det allmänna kravet om god friyta och anordnandet av parkering inom varje enskild fastighet. För uträkningen av parkeringsbehovet inom fastigheten gäller anvisningar i *Umeå kommuns parkeringsnorm* antagen av Kommunfullmäktige 2018-03-26.

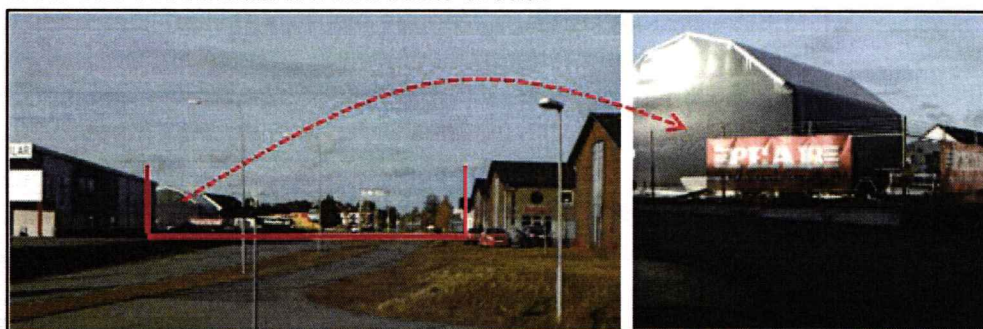
I den Fördjupade översiktsplanen för Ön pekas områden öster om Norra Obbolavägen och söder om fastigheten Drevet 1 ut som områden som kan anses lämpliga för verksamheter. I översiktsplanen Fördjupningen för Umeå pekas dock Östtogs industriområde i allmänhet ut som ett område som med hänsyn till sitt läge invid älven bedöms omvandlas till kontor och service i större utsträckning. Översiktsplanen öppnar möjligheten till utvecklandet av blandade markanvändning inom befintliga industriområden. I den omvandlingen bör stor vikt läggas vid områdets utformning och gestaltning. Kommunen anser att de kompletterande användningssätten är förenliga med översiktsplanens intentioner.



Figur 7. Befintlig bebyggelse Drevet 1 och området närmast Älven invid nämnd fastighet

Planområdet är till stora delar bebyggt och uppvisar med hänsyn till sitt läge en relativt hög ambitionsnivå beträffande den arkitektoniska gestaltningen. Byggnaderna förhåller sig väl till det tänkta naturområdet avseende volym och avstånd.

Då Östteg som stadsdel har exploaterats som ett industriområde har det inte fästs någon vidare uppmärksamhet vid gestaltningsfrågor och uniformitet som i andra bebyggelseområden i Umeå. Översiktsplanen anför att stor vikt bör läggas vid områdets utformning och gestaltning. Gestaltningsfrågan bör betraktas utifrån befintlig bebyggelse vilken inte är homogen. Omkringliggande byggnader upplevs som solitärer, men gaturummet längs med Norra Obbolavägen såväl som rummet mot älven uppvisar ett lugn som grundar sig i förhållandet mellan byggnadernas höjd samt gaturummets och det strandnära områdets bredd.



Figur 8. Gaturummets proportioner och byggnadstyper som anses olämpliga som permanenta sådana

Vikt bör läggas vid byggnaders gestaltning, men mera reglerande bestämmelser som dikterar en sammanhållen karaktär anses inte nödvändiga. Undantaget är höjdbestämmelser som säkerställer hur gaturummets och älvrummets proportioner upplevs. Inom planområdet gäller **totalhöjd om högst 10 meter med högsta byggnadshöjd om 8 meter** ovan. Tälthallar och andra temporära byggnader som har blivit varaktiga konstruktioner är inte ovanliga inslag i området. Med hänsyn till översiktsplanens intentioner om en god gestaltning kan sådana byggnader anses olämpliga om de inte uppförs som temporära byggnader.

Tillgänglighet

Planförslaget bedöms inte påverka tillgängligheten i området. Entréer ska inom rimligt avstånd kunna angöras med fordon för personer med nedsatt rörelseförmåga. Tillräckligt antal närparkeringar ska vara utformade och tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga.

GATOR OCH TRAFIK

Riksintresse väg, gång-, cykel- och mopedtrafik samt gatunät

Riksintresse väg – Planområdet ligger cirka 600 m norr om E4:an/E 12:an och Alviks rondellen som är riksintresse. Planförslaget anses inte påverka riksintresset.

Gång- och cykelvägnät – Gång och cykelvägnätet är väl utbyggt i området. Cirka 50 m från kvartersmarken och mellan 100 – 80 från naturmarken går ett gång- och cykelstråk som har högsta prioriteringsklassning beträffande vinterväghållning. Gång- och cykelvägen förbinder planområdet med centrum, flygplatsen och stadsdelarna på älvens östra sida.

Åtgärder för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet i cykel- och gångvägnätet behöver lyftas i ett tidigt skede då olyckor mellan cyklist och avsvängande bil tidigare har skett i området. I den fördjupade översiktsplanen för Ön avses det mellan kvartersmarken och älven anläggas en gång- och cykelstig. En exakt placering av stigen är inte fastlagd men dragningen anses inte påverkas av planförslaget.

Gatunät – Planområdet angörs via Norra Obbolavägen. Vägen leder i nordväst mot Teg och fortsätter mot de centrala stadsdelarna. I sydostlig riktning ansluter Norra Obbolavägen mot Flygplatsvägen och Alviks rondellen. Planerad exploatering på Ön kommer att påverka trafiken på Norra Obbolavägen. En ny anslutning till Ön som sträcker sig västerut ("Söderslättsvägen") kommer att korsa Norra Obbolavägen och trafikflöden förväntas öka. Planförslaget förväntas dock sammantaget ha en liten effekt i sammanhanget och inte försämra framkomligheten för fordonstrafiken.

Parkering, varumottagning, utfarter

Inom planområdet finns ett stort antal parkeringsplatser i den del som avses planläggas som kvartersmark. Beräkning av antal parkeringsplatser ska utgå från gällande parkeringsnorm för Umeå kommun för att möta upp de behov som planförslaget genererar. In- och utfart samt varumottagning sker via en mindre bilgata som ansluter till Norra Obbolavägen.



Figur 9. In- och utfart samt varumottagning till kvartersmarken

Kollektivtrafik

Norra Obbolavägen trafikeras av Flygbussen samt av linje 125 och 127 Obbola - Holmsund - Umeå respektive Vasaplan - Stöcksjö - Östteg.

Flyg

Med hänsyn till en säker drift av Umeå Airport är det inte tillåtet att uppföra antenner för mobiltelefoni och dylikt, då dessa kan inverka negativt på navigations- och kommunikationsutrustningen vid Umeå Airport. Planområdet ligger mycket nära inflygningsområdet till bana 14.

Buller

Inga bullerkänsliga användningssätt planeras inom planområdet och planområdet angränsar inte heller till verksamheter som är bullerkänsliga och därmed är ingen bullerutredning utförd.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Kvartersmarken inom planområdet är idag anslutet till det kommunala dagvattennätet och även fortsättningsvis ska möjligheten ges för ett kommunalt omhändertagande av dagvatten. Drevet 1 är idag i sin helhet hårdgjord och planlagd för småindustriverksamhet och planeras således inte heller påverka dagvattennätet i högre utsträckning än vad det gör idag eller vad nollalternativet (rådande Stadsplan P206/1973) medger. Fastigheten är redan idag ansluten till det kommunala VA - nätet. För att undvika översvämning vid stora regn ska lägsta bjälklagshöjd vara 0,3 meter över gatunivån för nybyggnad.

Inom naturstråket längs älven finns flertalet allmänna va-ledningar som emellanåt är i behov av underhållsarbete. Planens intention är att stråket ska få renatureras, men ersättning för eventuella skador på träd eller annan vegetation inom detta område på grund av underhålls-/ledningsarbete kommer ej att utbetalas av va-huvudman.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

Flygbuller och Riksintresse flyg samt Riksintresse flyghinder

Planområdet ligger inom flygbullrets yttre influensområde som är del av riksintresset Umeå flygplats. Inom planområdet planeras ingen bullerkänslig verksamhet som påverkar flygets intressen.

Planområdet ligger inom influensområden för flyghinder. Inom planområdet planeras inget byggnadsverk vars totalhöjd, volym eller utformning i övrigt medför negativt inverkan på riksintresset.

Trafik och riksintresse väg

Lokalgatan Rondellgatan bedöms klara den tillkommande trafik från Drevet 1 som detaljplaneförslaget kan innebära. Det kan under maxtimme uppstå köer för att komma ut på Norra Obbolavägen men de bedöms vara kortvariga. I maxtimme kan även köer uppstå för vänstersvängande från Norra Obbolavägen in till Rondellgatan. Men då trafik till och från ny handelsverksamhet i närområdet kan antas vara jämt utspridd över dagen under dess öppettider (normalt kl 10-18) belastar det inte morgonens maxtimme och endast i mindre omfattning eftermiddagens maxtimme. Trafikenheten bedömer även att gång- och cykelvägen inte kommer att påverkas i någon större omfattning av denna tillkommande trafik.

Åtgärder för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet i cykel- och gångvägnätet behöver dock lyftas i ett tidigt skede då olyckor mellan avsvängande bil och cyklist tidigare har skett i området. Korsningen Norra Obbolavägen/Flygplatsvägen klarar troligen tillkommande trafik från Drevet 1 men kommer att behöva följas kontinuerligt så att tillräcklig kapacitet för nyttrafiken till och från industriområdet säkras. Detta är mycket viktigt då den tunga trafiken är hänvisad till denna korsning för ut- och infart till industriområdet. Även ut- och infarten till bensinstationen kan komma att påverkas vid ökade trafikflöden.

Östteg och Ön står inför ett stort utvecklingsarbete och mycket har hänt de senaste åren i.o.m. utbyggnaden av IKEA och Avion på Söderslätt. Trafikutredningar där ett större område studeras kommer att göras inom ramen för dessa projekt. Även om stora förändringar har genomförts och kommer att genomföras nära planområdet förväntas Drevet 1 i sig ha liten påverkan på trafiksituationen. Därför görs bedömningen att en ny trafikutredning inte är nödvändig för denna plan.

Sammantaget anses planförslaget inte på ett betydande sätt påverka trafiken eller riksintresse väg.

Övriga Riksintressen

Planförslaget anses inte påverka Riksintresse hamn eller Yrkesfiskevatten.

Luftkvalité

Planförslaget innebär ingen nämnvärd ökning av trafik som riskerar att påverka miljökvalitetsnormerna för luft.

Vattenkvalitet

Detaljplanen bedöms inte försämra vattenkvaliteten i intilliggande vattendrag. Planen bedöms heller inte innebära försämrad status för grundvattenförekomsten i området, Lillån (WA6369916).

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är fem år från det att planen fått laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Fastighetsägare av Drevet 1 svarar för alla åtgärder inom kvartersmarken på den egna fastigheten.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastigheten Drevet 1 är i privat ägo. Inom planområdet är delar av fastigheterna Österteg 4:8, Österteg 4:23, Österteg 5:34, Österteg 6:31, Österteg 6:41, Österteg 6:46 och Österteg 41:1 belägna. Samtliga dessa fastigheter ägs i dagsläget av Umeå kommun. Dessutom återfinns marksamfälligheterna Teg s:1, s:17 och s:23 inom detaljplanens område. Dessa marksamfälligheter förvaltas av Västerteg, Östertegs och Öns samfällighetsförening.

De delar av marksamfälligheterna Teg s:1, s:17 och s:23 som är utlagda som allmän platsmark har Umeå kommun ovillkorlig rätt och skyldighet att lösa in. Detta bör ske genom att en ansökan om fastighetsreglering lämnas in till Lantmäterimyndigheten Umeå kommun. Ansökan om fastighetsreglering kan göras av behöriga företrädare för samfälligheten som förvaltar marksamfälligheterna eller av Mark- och exploateringsavdelningen på kommunen. Fastighetsregleringen prövas sedan av Lantmäterimyndigheten, och eventuella ersättningskostnader för överförd mark kan uppkomma i samband med fastighetsreglering. Fastighetsägarna står för förrättningskostnaderna.

Nya rättigheter kan komma att behöva upplåtas i fastigheten för tillkommande eller befintliga ledningar. Eventuella övriga allmänna underjordiska ledningar bör säkerställas genom upplåtelse av ledningsrätt.

Strandskyddet upphävs inom kvartersmark med administrativ gräns, se plankartan.

Fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning

| Fastighet | Konsekvenser |
|-----------|--------------|
|-----------|--------------|

| | |
|---------------|--|
| Drevet 1 | Detaljplanen motsätter inte någon uppdelning av fastigheten i mindre fastigheter. Skulle avstyckningar ske bör anläggningar som är gemensamma för två eller flera fastigheter inrättas som gemensamhetsanläggningar enligt reglerna i anläggningslagen. |
| Österteg 4:8 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet, med undantag för att fastigheten kan tillföras den samfällda marken som kommunen har ovillkorlig rättighet och skyldighet att lösa inom allmän plats. |
| Österteg 4:23 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet. |
| Österteg 5:34 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet, med undantag för att fastigheten kan tillföras den samfällda marken som kommunen har ovillkorlig rättighet och skyldighet att lösa inom allmän plats. |
| Österteg 6:31 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet. |
| Österteg 6:41 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet. |
| Österteg 6:46 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet. |
| Österteg 41:1 | Fastigheten är redan i kommunal ägo och därför aktualiserar planen inte några fastighetsrättsliga frågor vad gäller denna fastighet. |
| Teg s:1 | <p>Delar av denna fastighet omfattas idag av ett avtal om nyttjanderätt och används av verksamhet på intilliggande fastighet. Avtalet förnyas årligen och kan fortsätta förnyas så länge rådande förutsättningar kvarstår. Umeå kommun har dock ovillkorlig rättighet och skyldighet att lösa in de delar av marksamfälligheten som inom detaljplanens område är utlagd som allmän plats.</p> <p>Marken bör genom fastighetsreglering överföras till någon intilliggande fastighet som ägs av Umeå kommun.</p> |
| Teg s:17 | <p>Delar av denna fastighet omfattas idag av ett avtal om nyttjanderätt och används av verksamhet på intilliggande fastighet. Avtalet förnyas årligen och kan fortsätta förnyas så länge rådande förutsättningar kvarstår. Umeå kommun har dock ovillkorlig rättighet och skyldighet att lösa in de delar av marksamfälligheten som inom detaljplanens område är utlagd som allmän plats.</p> <p>Marken bör genom fastighetsreglering överföras till någon intilliggande fastighet som ägs av Umeå kommun.</p> |

| | |
|----------|--|
| Teg s:23 | <p>Delar av denna fastighet omfattas idag av ett avtal om nyttjanderätt och används av verksamhet på intilliggande fastighet. Avtalet förnyas årligen och kan fortsätta förnyas så länge rådande förutsättningar kvarstår. Umeå kommun har dock ovillkorlig rättighet och skyldighet att lösa in de delar av marksamfälligheten som inom detaljplanens område är utlagd som allmän plats.</p> <p>Marken bör genom fastighetsreglering överföras till någon intilliggande fastighet som ägs av Umeå kommun.</p> |
|----------|--|

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Planavtal har tecknats med sökande.

Ägaren av Drevet 1 svarar för alla exploateringskostnader inom den egna fastigheten.

Umeå kommun svarar för alla exploateringskostnader inom område som är utlagd för allmän platsmark.

Eventuella ersättningskostnader som uppkomma i samband med fastighetsreglering av mark betalas av fastighetsägarna.

MEDVERKANDE

Tichaona Dumba Maphosa

Detaljplanering

Karin Berggren

Detaljplanering

Fredrik Björkman

Detaljplanering

Frida Bergström

Gator och parker

Per Hänström

Miljö- och hälsoskydd

Clara Jonsson

Lantmäteri

Detaljplan, Umeå kommun, november 2020

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

Lagakraft 2021-01-15

Akt nr 2480K-P²⁰²¹/1

PM – UNDERLAG TRAFIK

Underlag till detaljplan Drevet 1, BN-2015/01184 – kontor och handel

Bakgrund och syfte

Ny detaljplan för Drevet 1 ska tas fram med syfte att skapa planmässiga förutsättningar för omkring 2500 m² kontor och handel.

Detta PM syftar till att bedöma dagens trafiksituation, trafikflöden och trafiksäkerhetsaspekter med avseende på Drevet 1.

Norra Obbolavägen har idag en utformning som mer liknar landsväg än en stadsgata. Tekniska nämnden planerar att bygga om Norra Obbolavägen mellan Tegsvägen och Ögatan någon gång mellan åren 2018-2020. Se även PM – Norra Obbolavägen 2016-03-02.

Underlag

Nya och pågående detaljplaner i närområdet

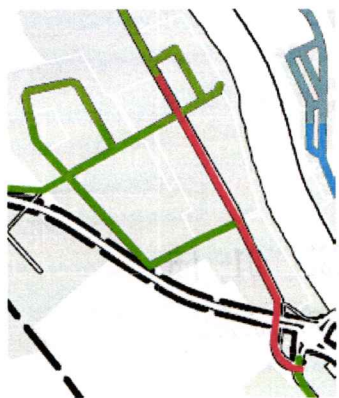
BN-2014/00241 med högst 3050 m² BTA gym och vård, högst 3000 m² BTA kontor och högst 500 m² BTA restaurang. Högsta totala exploateringsgrad 7500 m² BTA.

BN-2015/00746 med möjlighet till 1400 m² BTA kontor.





Tidigare beviljade bygglov: Drevet 3, 1500 m² BTA kontor. Drevet 2, 2300 m² kontor.

Möjlighet för upp till totalt 10 000 m² verksamheter inom hela planområdet.

Hastigheter Norra Obbolavägen



Hastighetsplan (km/tim)

| | |
|---|----|
|  | 30 |
|  | 40 |
|  | 50 |
|  | 60 |

Medelhastighet på sträcka med 40 km/tim: 44,6 km/tim

Medelhastighet på sträcka med 60 km/tim: 49,5 km/tim

Trafikflöden motorfordon

Trafikflöden presenteras som antal fordon per vardagsmedeldygn, VADT.

Norra Obbolavägen (Fiskegränd): 2014 = 8800, 2016 = 8800 (8 % tung trafik)

Norra Obbolavägen (Ögatan - Rondellgatan): 2015 = 7500, 2016 = 7300 (8 % tung trafik)

Norra Obbolavägen (Rondellgatan - Flygplatsvägen): 2007 = 6300, 2016 = 7300 (13 % tung trafik)

Trafikflöden cykel

Norra Obbolavägen (Fiskegränd): 2015 = 758

Norra Obbolavägen (Ögatan - Rondellgatan): 2015 = 424, medelvärde 2005-2015 = 400

Trafikverkets prognos för trafik

Enligt Trafikverkets basprognos beräknas transportarbetet med personbil öka med 31 % under prognosperioden 2014-2040. Detta innebär för utredningsområdet en ökning med ca 2300 fordon exklusive nyttotrafik fram till år 2040. Att notera, åtgärder som prioriterar de hållbara färsätten, andra trafikregleringsåtgärder, drivmedelspriser, löneutveckling, lokalisering av skolor, förskolor och bostäder, miljöfaktorer osv alla är parametrar som påverkar utvecklingen av transportarbetet. Trafikverkets prognos har inte möjlighet att ta hänsyn till alla dessa parametrar och historiskt sett har prognosen med detta i åtanke beräknats alltför högt. Umeå kommun har som mål att öka de hållbara färsätten till 65 % till år 2022.

Kollektivtrafik

Norra Obbolavägen trafikeras av regionbuss och flygbuss. Kollektivtrafiken har i dagsläget god framkomlighet men i samband med exploateringen av Ön kommer både kollektivtrafiken och den allmänna trafiken på Norra Obbolavägen att öka.

Olyckshistorik

Under en tioårsperiod från 2006-2015 har 18 personer skadats utmed Norra Obbolavägen mellan Lamellgatan och Flygplatsvägen. 15 personer har skadats lindrigt och 3 personer har fått måttliga skador. 3 oskyddade trafikanter har skadats i kollision med personbil (2 lindriga och 1 måttlig skada). Vanligaste olyckstypen är fotgängare singel (5 skadade).

Dagens trafiksituation

Norra Obbolavägen fungerar som en uppsamlingsgata för hela Söderslätt och Östteg inklusive industriområdet. Den har även funktion för viss genomfart från väst till flygplatsen samt till E12 och Kolbäcksbron. Trafik österifrån med mål inom Östteg, till Ön och till Tegs centrum trafikerar sträckan. Dagens trafikflöden ligger på en hög nivå och köer uppstår stundtals varje vardags eftermiddag på Norra Obbolavägens för trafiken på väg österut, på grund av korsningen Norra Obbolavägen/Flygplatsvägen. Köerna kan sträcka sig förbi korsningen Norra Obbolavägen/ Läringsgatan.

2006 infördes förbud mot tung trafik på Norra Obbolavägen mellan Ögatan och Lamellgatan för att styra den tunga trafiken som inte har mål i området till de stora trafiklederna.

Cykel- och gångtrafiken är förlagd till en separat gång- och cykelbana utmed Norra Obbolavägens norra sida.

Norra Obbolavägen, sträckan mellan Lamellgatan och Flygplatsvägen, trafikeras av besökare med mål i industriområdet, leveranstrafik till industriområdet, arbetande i området samt trafik med flygplatsen, E12/E4 eller Kolbäcksbron som mål. Norra Obbolavägen har redan idag och kommer i framtiden även att ha en viktig roll för arbetspendling med cykel.

Cykeltrafikanter till IKEA/Avion kan välja Ringvägen fram till Bondegatan och sedan gång- och cykelvägen till IKEA/Avion.

Trafikalstring

En beräkning av hur mycket trafik som kan komma att alstras baserat på Drevet 1 plus övriga nya och planerade planer enligt ovan genomförts med Trafikverkets alstringsverktyg. Med föreliggande markanvändning ger verktyget ett resultat med mycket hög osäkerhet varför det därför inte används i detta PM. En grov uppskattning av tillkommande trafik för bil kan ligga mellan 750-1500 fordon per dygn, men denna bedömning är alltså osäker. Dagens trafik tillkommande handelsverksamhet tillför är helt beroende på typen av verksamhet.

måste därför beräknas separat vilket inte har gjorts i detta PM. För cykel- och gångtrafik görs ingen bedömning.

Tillskottet av trafik enbart för Drevet 1 bedöms kunna ligga mellan 150-350 fordon per dygn. Bedömningen är även här mycket osäker, se ovan om handelsverksamhet.

Nyttotrafiken tillkommer och är inte beräknad.

Sammanfattning

Norra Obbolavägen kan år 2040 med utbyggnad enligt ovan och med Trafikverkets basprognos få trafikmängder omkring 10000-11000 fordon/dygn. Tillkommande trafik från bostäder och verksamheter på Ön har inte medräknats. Cykeltrafiken bedöms ha minst fördubblats, troligen mer.

På kort sikt (endast Drevet 1): Lokalgatan Kardangatan bedöms klara den tillkommande trafik från Drevet 1 som detaljplaneändringen kan innebära. Det kan under maxtimme uppstå köer för att komma ut på Norra Obbolavägen men de bedöms vara kortvariga. I maxtimme kan även köer uppstå för vänstersvängande från Norra Obbolavägen in till Rondellgatan. Men då trafik till och från ny handelsverksamhet kan antas vara jämt utspridd över dagen under dess öppettider (normalt kl 10-18) belastar det inte morgonen maxtimme och endast i mindre omfattning eftermiddagens maxtimme. Vi bedömer även att gång- och cykelvägen inte kommer att påverkas i någon större omfattning av denna tillkommande trafik. Åtgärder för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet i cykel- och gångvägnätet behöver dock lyftas i ett tidigt skede då olyckor mellan avsvängande bil och cyklist tidigare har skett i området. Korsningen Norra Obbolavägen/Flygplatsvägen klarar troligen tillkommande trafik från Drevet 1 men kommer att behöva följas kontinuerligt så att tillräcklig kapacitet för nyttotrafiken till och från industriområdet säkras. Detta är mycket viktigt då den tunga trafiken är hänvisad till denna korsning för ut- och infart till industriområdet. Även ut- och infarten till bensinstationen kan komma att påverkas vid ökade trafikflöden.

På längre sikt: Med den stora omdaning som planeras inom Östtegs-området och inom närliggande områden (IKEA/Avion, Ön) bedöms att en mer omfattande trafikutredning som tar hänsyn till samtliga nya och tillkommande planer på Östteg och i dess närområde är nödvändig för att kunna fortsätta utbyggnaden i området.

Frida Bergström

Trafikingenjör