



Översiktsplan Umeå kommun
Fördjupning för de
centrala stadsdelarna

Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011

Översiktsplan Umeå kommun - Fördjupning för de centrala stadsdelarna

Antagen av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 29 augusti 2011.

Planen är utarbetad av utvecklingsavdelningen på uppdrag av kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott.

Arbetsgrupp:

Carl Arnö, projektledare

Elin Pietroni, trafikplanerare

Olle Forsgren, stadsarkitekt

Övriga medarbetare, Umeå kommun:

Helene Brewer, jämställdhetsstrateg

Isabella Forsgren, planeringschef

Anna Flatholm, landskapsarkitekt

Håkan Gustavsson, UPAB

Staffan Sjöström, civilingenjör

Lena Tengné, arkitekt/byggnadsantikvarie

Medverkande konsulter:

A1 arkitekter AB

Trivector Traffic

Kartor, illustrationer och bilder:

GIS och kartunderlag: Marika Jacobsson, Umeå kommun

Grafisk form, redigering samt kartor: Gunilla Viksten, Pernilla Helmersson och
Linnea Grahn, Umeå kommun

Illustrationer: Umeå kommun, Maria Löfgren, A1 Arkitekter m.fl.

Flygbilder: Lars Lindh

Foton där inte annat anges: Umeå kommun

Läs översiktsplanen på kommunens hemsida: www.umea.se/centralastan

Förord

Den fördjupade översiktsplanen för Umeås centrala stadsdelar tar avstamp rakt in i framtiden med förnyade planeringsmål och riktlinjer. I planen ges stöd för en ny trafik- och parkeringsstrategi, allt för att ta större hänsyn till miljön och minska biltrafiken i de centrala delarna av Umeå. Hänsyn tas också till kulturbyggnader samtidigt som planen inbjuder till förnyelse av stadskärnan och omgivande stadsdelar. En förnyelse som innebär en bibehållen målsättning om god arkitektur men med omdanat spelrum för stadssiluettens form.

De ramar som sätts för möjligheterna att bygga om, bygga till och bygga nytt kommer medföra nya utblickar och intryck i Umeås stadskärna. Ramarna är formade av sin tid och kan ses som en naturlig del av stadens pågående historiskrivning. En stadskärna måste tillåtas byta klädnad så länge det kan ske utan risk för en förlust av den egna identiteten. I Umeås centrala stadsdelar förstärks identiteten av ett tillvaratagande av stadens utmärkande drag och en varsam förädling av stadsdelarnas karaktär och märkesbyggnader. Det är viktigt att vår bebyggelse, vare sig den är av nyare eller äldre slag, berör dess betraktare och talar till annat än enbart ögat.

Den nya verklighet som den fördjupade översiktsplanen bäddar för är således vad vi nu kan blicka fram emot. Vi kan glädjas åt en tydlig strävan i planen efter ett hållbart stadsbyggande i den befintliga stadskärnan, vilket också kännetecknar målsättningen för kommunen som helhet. Fokus på kompletterande bebyggelse och strategier för trafikutvecklingen är ett led i att bygga en mer hållbar stad och det är det vi ska fortsätta med!

För kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott
Umeå september 2011



Lennart Holmlund
Ordförande

Innehåll

Sammanfattning	6	5.6 Handel	52
1 Introduktion	8	5.7 Buller och bebyggelseplanering	57
1.1 Övergripande utvecklingsmål för Umeå	8	5.8 Umeås luftkvalitet	58
1.2 Planavgränsning	8	5.9 Trafikstrategi	60
1.3 Begreppsförklaringar	9	Riksintressen för kommunikationer	60
1.4 Hur arbetet med planen har gått till	10	Gång- och cykeltrafik	60
1.5 Fortsatt arbete	11	Konkurrenskraftig kollektivtrafik för 200 000 invånare	62
2 Strategiska överväganden för Umeås tillväxt	12	Umeå central och Umeå Östra	64
2.1 Utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt	12	Biltrafiksystemet	65
2.2 Tillväxtscenario 200 000 invånare	14	Umeås ringledssystem	66
3 Umeå 2050 – en vision	15	Omvandla trafikleder till stadsmiljö	66
3.1 Den täta staden – en vision	16	Trafiksäkerhet	67
3.2 Korsningen E4-järnvägen – en vision	18	Hantering av varutransporter i centrala Umeå	68
3.3 Tegs centrala delar – en vision	19	Att arbeta med beteenden, Mobility Management och Intelligent trafiksystemlösningar	69
3.4 Stadskärnans flöden – trafikstrategiska förutsättningar för den växande staden	20	5.10 Parkeringsstrategi	70
4 Centrums roll	21	Zonindelning och avgiftsdifferentiering	71
4.1 Centrums roll i regionen	21	Parkeringsköp och samnyttjande av parkeringsanläggningar	72
4.2 Centrums roll för stadens tillväxt	21	Omvandling av anställdas parkering inom centrumfyrkanten	72
4.3 Centrums roll för "Bildn av Umeå"	22	Grönt parkeringsköp - avtal om reducerad norm för anställdas parkering	73
4.4 Konsten i centrum	22	Parkeringsledningssystem	74
4.5 Människan i centrum	23	Park & Ride	74
5 Planförslaget	26	Mark för nya parkeringsanläggningar	75
5.1 Bebyggelse	26	Parkeringshus eller parkeringsgarage?	76
Förtätningmöjligheter	27	Bilparkeringsnorm	76
Stadens identitet är en nyckel till tillväxt	28	Rekommenderade gångavstånd	80
Planillustration	29	Cykelparkeringsnorm	81
Ny bebyggelse	30	6 Genomförande och uppföljning	84
Friyta på kvartersmark	31	6.1 Översiktsplanen som strategidokument	84
Skolor och förskolor	31	6.2 Markförvärv, markpolitik	84
Kulturmiljöer	32	6.3 Bebyggelsestrukturen	85
5.2 Centrumstadsdelarna	32	6.4 Sektorsvisa genomförandefrågor	86
Centrumfyrkanten	34	6.5 Exploateringsekonomi	88
Öst på stan	36	7 Översiktsplanens konsekvenser – miljöbedömning	89
Väst på stan	38	7.1 Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning	94
Haga	40	Bilagor	
Regementet	42	46 Länstyrelsens granskningsyttrande	
Teg	44	48 Planillustration	
5.3 Offentliga rummet	46	51 Kulturmiljökartan	
5.4 Grönska	48		
5.5 Strandskydd	51		

Sammanfattning

Översiktplanens utgångspunkt är att planera för en hållbar tillväxt med sikte på Umeå kommuns mål om 200 000 invånare senast år 2050. För att detta ska vara möjligt har sex utvecklingsstrategier och ett befolkningsscenario, som bland annat innebär en kraftig tillväxt av boende och arbetsplatser i de centrala stadsdelarna, formulerats. Utvecklingsstrategierna innebär att tillkommande bebyggelse så långt som möjligt ska samlas inom fem kilometer från centrum, att staden ska kompletteras med nya stads kvarter intill de gamla, att nya kvarter ska ha en hög täthet, att bebyggelsen ska bidra till att skapa starka kollektivtrafikstråk, att trafikleder ska omvandlas till stadsmiljö, att satsning ska ske på attraktiva offentliga gator, torg och parker och att processen, där alla stadens invånare kan vara med och planera en stad för alla, ska säkras.

Förtätningen ska ske med målet att skapa en tät blandstad där attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner ger trygghet, liv och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. Tillgänglighet och trygghet uppnås lättare i en tät stad med en hög ambition för det offentliga rummets utformning.

Stadskärnans viktigaste funktion är att vara en attraktiv mötesplats för hela regionen och ska därför ha plats för mer handel och nya centrumskapande verksamheter.

Bebyggelse

Stadens identitet förstärks genom att varsamt förädla stadsdelarnas karaktär och märkesbyggnader.

Samtidigt ska nya stads kvarter fogas till de gamla på ett sådant sätt att en spännande kontrast mellan gammalt och nytt, lågt och högt, glest och tätt kan förstärka de befintliga kvalitéerna.

Handel och service

Centrumhandeln ska stärkas bl.a. genom att en gemensam vision för stadskärnans utveckling arbetas fram tillsammans med berörda aktörer.

Torg- och gatuhandelns placering och utformning ska ses över. Tydliga och enhetliga riktlinjer för uteserveringarnas utformning tas fram.

Trafik

Målet är att fördela biltrafiken på ett optimalt sätt, minimera genomfartstrafiken, öka kollektivtrafikens framkomlighet, optimera förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt begränsa miljöstörningarna.

Arbetet går vidare inom trafikområdet med planering för hur framförallt satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska genomföras. Arbetet med att ta fram stabila förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling ska fortsätta i samarbete med berörda aktörer. En särskild kollektivtrafikstrategi tas fram liksom en studie som visar lösningar hur särskilda bussfält kan införas.

Tydliga regler tas fram för godshantering i de centrala stadsdelarna. Det framgångsrika arbetet med Mobility Management fortsätter. Miljözon införs i centrumstadsdelarna.

Parkering

Den nya parkeringsstrategin syftar till att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende och styra angöringstrafiken mot centrum. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan. Arbetsplatsparkering anordnas samlad utanför centrumfyrkanten. Lokalisering av framtida parkeringsanläggningar behöver studeras ytterligare i ett parkeringsprogram. Lämpliga lägen för infartsparkering i goda kollektivtrafiklägen reserveras för framtiden.

Avgiftsnivåerna för parkering ska ses över. Ett grönt friköpsavtal införs för centrumfyrkanten.

Nuvarande parkeringsledningssystem utökas till att omfatta alla större samlade parkeringsanläggningar, befintliga som framtida. Dynamiska skyltar placeras ut längs ringleden och infarter till stadskärnan. På sikt bör ett lämpligt ITS/trafikledningssystem tas fram för att maximera ringledssystemets nytta.

Luftkvalitet

Umeås problem med luftkvaliteten måste lösas, det är en nyckelfråga för fortsatt tillväxt. Åtgärdsprogrammet för luftkvalitet ska fullföljas och nya åtgärder tas fram succesivt. Det handlar också om att bygga efter hållbara stadsbyggnadsprinciper och att prioritera färdmedel där kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik ges konkurrensfördelar.

Buller

Kartläggningen av buller ska uppdateras senast år 2012 i enlighet med förordningen om omgivningsbuller (2004:675).

Konst

Kommunen avser att utveckla samarbetsformer med konstnärer och exploaterer för att stärka det konstnärliga inslaget i det offentliga rummet.

Grönstruktur

Parker och naturmark är väsentliga för att åstadkomma en attraktiv och hållbar livsmiljö när Umeå växer. Befintliga parker inom de centrala stadsdelarna ska bevaras och utvecklas. En rejäl utveckling av parkstråket längs älven med ett sammanhängande gång- och cykelstråk föreslås. Vid Bölesstranden, Brinken och Lundäkern föreslås nya bebyggelsekvarter, dock ej närmast vattnet där ett brett, strandnära stråk ska behållas. Värdet av dessa attraktiva bebyggelselägen har värderats högre än de natur- och rekreationsvärden som finns där idag. Dessa områden kan också kompenseras av den sammanhängande utvecklingen av parkstråket längs älven. I de nya stads kvarter som föreslås ska nya parker integreras på ett sätt som säkerställer god tillgång till det kvalitet som de gröna miljöerna kan erbjuda. I det fortsatta planeringsarbetet föreslås att arbetet med grönstrukturen fördjupas, bl.a. för att säkerställa barnens utemiljöer och finna verktyg för kompensationsåtgärder.

Vad är en översiktsplan?

Varje kommun ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta där det framgår hur kommunen avser använda mark- och vattenområden.

Översiktsplanen fyller tre viktiga funktioner. Den ska fungera som en vision för den framtida utvecklingen, ligga till grund för detaljplanering och bygglov samt vara ett instrument för dialogen mellan kommunen och staten avseende de allmänna intressenas innebörd samt avgränsning.

Planens syfte är att lägga grunden för en ändamålsenlig bebyggelse-, grön- och kommunikationsstruktur. Planeringen ska främja goda miljöförhållanden, en långsiktigt godushållning med områden, energi samt råvaror.

Planen är inte juridiskt bindande men starkt styrande för vilka allmänna intressen som ska beaktas för såväl kommunens som andra myndigheters fortsatta planering. Översiktsplaner ska aktualiseras varje mandatperiod.

Allmänna intressen

Planen ska behandla de allmänna intressena enligt plan- och bygglagen samt miljöbalken. Allmänna intressen är, till skillnad mot enskilda, gemensamma för medborgarna. De kan vara riksintressen, strandskydd, natur- och kulturvård m.m.

Enskilda intressen prövas i efterföljande planering.

1 Introduktion

1.1 Övergripande utvecklingsmål för Umeå

Umeå 200 000 invånare senast år 2050

År 2008 antog Umeå kommuns fullmäktige ett nytt tillväxtmål om 200 000 invånare senast år 2050. Ett mål som gör tillväxten till en utgångspunkt i stadsplaneringen. Med 200 000 invånare blir Umeå norra Sveriges självklara huvudstad. För att staden ska kunna växa behövs naturligtvis utrymme för fler invånare, bostäder och arbetsplatser, men framförallt behöver staden ha en attraktivitet som ger staden den dragningskraft som behövs för att växa. Det är en utmaning att planera för en kraftig tillväxt och samtidigt leda utvecklingen av Umeå mot ett långsiktigt hållbar stad ur såväl ekologiska, som sociala och ekonomiska perspektiv.

Aalborgåtaganden

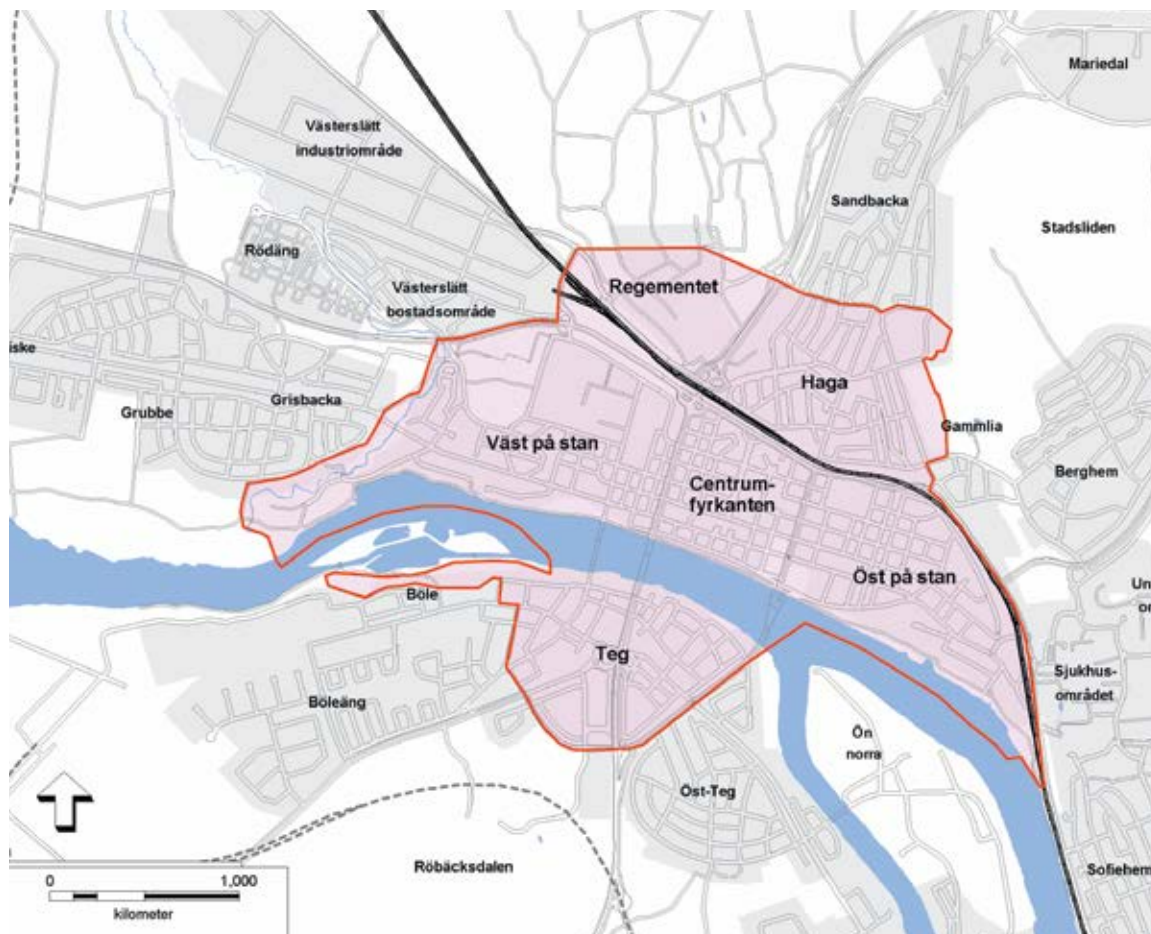
Genom undertecknandet av Aalborgåtagandena har kommunen vid sin planering och stadsbyggnad förbundet sig att ge stadsplanering och stadsbyggnad en strategisk roll i arbetet med miljö- och hälsofrågor och med sociala, ekonomiska och kulturella frågor.

Kommunen kommer därför att arbeta för att:

- Återanvända och revitalisera övergivna och utsatta områden.
- Undvika stadsutbredning, dels genom att uppnå lämpliga bebyggelsestätheter i staden men också genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter.
- Se till att ha en blandning av olika användningar och verksamheter i byggnader och bebyggelse med en bra balans mellan arbete, bostäder och service, och med en prioritering av bostäder i stadens centrala delar.
- Se till att det urbana kulturarvet bevaras, upprustas och används/återanvänds på lämpligt sätt.
- Tillämpa krav för hållbar stadsbyggnad och byggande samt främja arkitektur och byggteknik av hög kvalitet.

1.2 Planavgränsning

Planavgränsningen för de centrala stadsdelarna omfattar centrumfyrkanten, Öst på stan, Väst på stan, de nedre delarna av Haga, delar av Teg samt Regementet. Motivet till avgränsningen är att ovanstående stadsdelar har, eller bedöms få en centrumfunktion.



Planavgränsning för de centrala stadsdelarna.

1.3 Begreppsförklaringar

Beskrivningarna i denna översiktsplan görs utifrån följande:

- Centrumfyrkanten – avgränsas av Västra Esplanaden i väster, Östra kyrkogatan i öster, järnvägen i norr och Umeälven i söder. Stadskärnan används inte som ett geografiskt område utan som ett samlande begrepp för de delar av Umeå som har en funktion som stadens centrum.
- Väst på stan – avgränsas av Tväråstråket i väster, Västra Esplanaden i öster, järnvägen i norr och Umeälven i söder.
- Öst på stan – avgränsas av Östra kyrkogatan i väster, järnvägen i norr/öster och Umeälven i söder.
- Haga – avgränsas av E4:an i väster, Sandaparken i norr, Stadsleden i öster och järnvägen i söder.
- Teg – omfattar de centrala delarna av Teg enligt kartan på sidan 42.
- Regementet – omfattar de detaljplanlagda delarna av regementet och avgränsas i söder av järnvägen och i öster av E4:an.

1.4 Hur arbetet med planen har gått till

Syftet med översiktsplaneprocessen är att den ska ske med öppenhet och insyn samt att inflytandet från såväl offentliga myndigheter, företag och organisationer som medborgare ska vara stort. Då blir beslutsunderlaget bättre och de beslut som fattas under processen får en starkare förankring. Den process som följt av planens framtagande har i stora drag skett enligt följande:

Inriktningsbeslut från politiken

Inledningsvis fattade politikerna i kommunsstyrelsen beslut om planens huvudsakliga inriktning och geografiska avgränsning. Här har kommunens övergripande målsättningar om tillväxt och hållbar utveckling och hur detta ska hanteras i planeringen varit styrande.

Dialog

Syftet med dialogskedet är att med utgångspunkt från inriktningsbeslutet få in kunskap och synpunkter från andra myndigheter, organisationer, företag och enskilda medborgare. Under detta skede har en stor mängd aktiviteter företagits för att möjligheten att delta i processen skulle bli så bra som möjligt. Däribland ett antal seminarier med näringslivet för att hantera frågorna om byggande, handel, trafik, parkeringar m.m. Särskilda dialogträffar har också hållits med statliga myndigheter såsom Länsstyrelsen, Trafikverket m.fl., med kommunens interna organisationer och med flera intresseorganisationer och sammanslutningar, exempelvis "Föreningen för byggnadskultur" och "Nätverket för hållbart byggande".

I arbetet med stadskärnans utveckling har ett särskilt arbetsverktyg, en spelplan, tagits fram tillsammans med handels aktörer i stadskärnan. Spelplanen har varit till god hjälp för att finna en samstämmighet kring de viktigaste utvecklingsfrågorna för stadskärnan.

Samråd

Efter dialogskedet gjordes en samrådshandling med syfte att redovisa de tankar och idéer som kommit fram så långt i processen. Denna samrådshandling fungerade som underlag för fortsatt dialog om innehållet i planen. Under samrådstiden som var tre månader företogs ytterligare en mängd aktiviteter för att förbättra möjligheter för alla att komma in med kunskap och synpunkter. Bl.a. en utställning som visades i Rådhusorgetsglashus, på Botniabanans invigningsdagar och i kommunhörnan i biblioteket. På biblioteket hölls även ett antal öppna dialogmöten. Alla handlingar har också varit tillgängliga via kommunens hemsida.

Utställning

Efter samrådet sammanställdes inkomna synpunkter i en särskild samrådsredogörelse. Inriktningen i planen behandlades också ytterligare politiskt. Det omarbetade planförslaget utifrån inkomna synpunkter ställdes därefter ut i två månader för granskning.

Antagandet

Efter utställningstiden har nya synpunkter inkommit, sammanställts och inarbetats. Inkomna synpunkter finns att läsa i ett särskilt utlåtande efter utställning som också innehåller kommunens kommentarer.

Planen antas av kommunfullmäktige. Efter antagandet gäller planen som fördjupad översiktplan för de centrala stadsdelarna.

1.5 Fortsatt arbete

Översiktsplanen anger en vision och inriktning för den fysiska planeringen som omfattar Umeås centrala stadsdelar. Den innehåller även riktlinjer som behöver följas för att de uppsatta målen ska kunna nås. Ett antal viktiga frågor behöver emellertid bearbetas vidare för att planens intentioner ska kunna uppnås. Följande bedöms vara särskilt viktigt för det fortsatta arbetet:

Gemensam vision för utveckling av handeln

En vidareutveckling av spelplanen till en gemensam vision och affärsplan för utvecklingen av handeln i stadskärnan. Denna ska göras i ett trepartsarbete mellan handeln, fastighetsägarna och kommunen. Syftet är att stärka handeln genom att åstadkomma en samsyn kring utvecklingsfrågorna i stadskärnan.

Kollektivtrafikstrategi

För att förverkliga planens vision krävs att resandet till och från centrum med bil minskar betydligt. En kollektivtrafikstrategi ska ange ett långsiktigt och övergripande tillvägagångssätt för hur resandet med kollektivtrafik kan ökas.

Färdigställande av byggnadsordningar

Byggnadsordningar är väsentliga för att åstadkomma en god balans mellan ny och befintlig bebyggelse. Eftersom planen förordar tillväxt i centrum blir byggnadsordningarnas funktion extra viktig.

Pilotprojekt grönt parkeringsköp

Grönt parkeringsköp är en viktig del av den nya parkeringsstrategi som föreslås i planen. För att få önskvärd effekt av dessa bör ett pilotprojekt genomföras inom centrumfyrcanten.

Parkeringsprogram

Ett parkeringsprogram som säkrar att den strategi som anges i denna plan kan följas bör göras.

Grönstruktur

Utvecklingen av grönstrukturen i samband med förtätningsbyggande innehåller ibland svåra avvägningsfrågor. Ett system för att säkra de gröna kvaliteterna och/eller kompensationsåtgärder bör utredas.

Utredning av varustransporter

Pågående utvecklingsprojekt inom centrumfyrcanten har visat att frågan gällande hanteringen av varustransporter behöver utredas.

Skyltprogram

Ändringar i plan- och bygglagen medför att frågan om skyltar på fasader behöver hanteras på en översiktsplanenivå.

Skolor och förskolor

Skolor och förskolor ska planeras och placeras utifrån barn och ungdomars behov av en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för såväl inomhus- som utomhusaktiviteter. Nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler samt behovet av friytor med koppling till dessa ska utredas. I en sådan utredning bör transportbehovet och barns rörelsefrihet i stadsmiljön vägas in.

2 Strategiska överväganden för Umeås tillväxt

2.1 Utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt

Läs mer

UMEÅ KOMMUNS ÖVERGRIPANDE
MÅL och AALBORGÅTAGANDENA

www.umea.se

Aalborgåtagandena som utgångspunkt

I syfte att uppnå en hållbar stadsutveckling har ett antal strategier formulerats som tar utgångspunkt i Aalborgåtagandena, se kapitel 1.1. Strategierna genomsyras även av de andra tvärsektoriella målsättningarna som kommunen antagit, däribland miljö- och hälsomålen och deklarationen om jämställdhet mellan kvinnor och män, där arbete med stadsplanering och lokal planering ur ett genusperspektiv ingår. Strategierna ligger till grund för det scenario för bebyggelseutvecklingen som presenteras i det följande.



Fem-kilometersstaden- den täta staden!

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

En väldefinierad och tydlig stadsgräns skulle bidra till en långsiktig och önskvärd förtätning av Umeå stad. Den stora delen av tillväxten bör rymmas inom denna radie eller inom lämpliga områden där kollektivtrafikens stomlinjer kan förlängas. En tät kompakt och funktionsblandad stad med korta geografiska avstånd minskar transportbehovet och gör alternativ till bilen, såsom gång och cykel, mer konkurrenskraftiga.



Mer stad! - Komplettering som vitaliserande kraft

Kommunen ska planera för att komplettera staden genom att anlägga nya stadskvarter intill de gamla och därigenom skapa en större investeringsvilja i det befintliga fastighetsbeståndet, framförallt i centrum!

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

Skapa hög täthet i nya stadsdelar

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



Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder

En grundbult för att uppnå den förtätning som följer av tillväxtmålet är att ny tät kvartersbebyggelse planeras längs de stråk som gynnar kollektivtrafiken på bästa sätt. Med en sådan strategi kan vi erbjuda stora grupper boende och yrkesverksamma en kollektivtrafik med hög turtäthet, ett måste för att kollektivtrafiken ska passa in som färdmedel i människors komplexa vardag. En bra och lönsam kollektivtrafik förutsätter en tätare stad och en stabil struktur som resenären kan lita på – tänk spår, men använd buss.



En ny ringled runt Umeå ger möjligheter att omvandla befintliga infrastrukturytor i staden. Det finns en stor potential i en effektivare användning av stadens trafikutor och att dessa anpassas till stadsmässiga krav på utformning och funktion. Vägarnas barriäreffekter minskar och nya samband stimuleras.

Satsa på offentliga rum och parker!

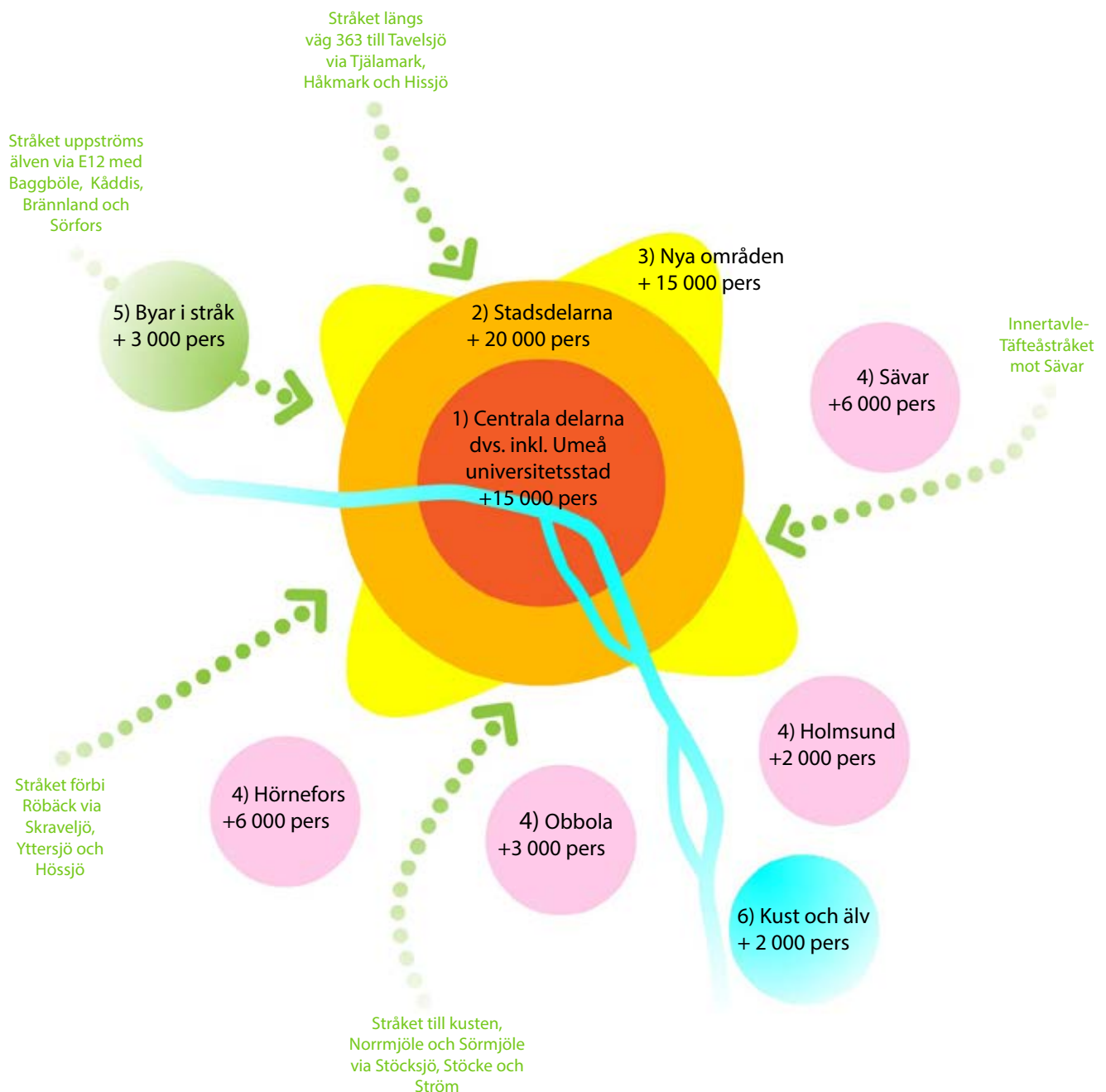
I den täta staden blir de offentliga rummen allt viktigare. De offentliga rummen ska generellt utformas med en skala som ger attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk med plats för rekreation och grönska. Där finns liv och rörelse dagar och kvällar, under alla årstider. Ett levande offentligt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



Alla ska vara med!

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





Umeås framtida tillväxt föreslås framförallt koncentreras till stadens centrala delar, befintliga stadsdelar samt i kommundelarnas tätorter. Därtill ses en tillväxt i områden som är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråk och som kan bidra stöttande till stadens handelsstruktur.
Illustration: Maria Löfgren

2.2 Tillväxtscenario 200 000 invånare

Med de tidigare presenterade strategierna som grund föreslås att Umeås framtida tillväxt ska ske i stadens centrala delar, inom andra befintliga stadsdelar samt i områden som är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråk och som kan bidra till att stötta stadens handelsstruktur. Scenariot beskrivs utförligare i *Fördjupning för Umeå*.

3 Umeå 2050 – en vision om Umeås centrala stadsdelar

Umeå är regionens naturliga centrum. Invånarantalet har stadigt växt under flera decennier. Etableringen av Umeå Universitet har varit och är fortfarande en kraftigt bidragande orsak till den kraftiga tillväxten.

Vi försöker i översiktsplanen att med utgångspunkt från de sex strategierna och befolkningsscenariot för staden som helhet formulera en hållbar strategi för en fortsatt stark tillväxt. Inriktningsmålet är att planera staden för 200 000 invånare.

En tätare blandstad

Målet är att åstadkomma en stadsförtätning i stället för utbredning och med vardagslivet i fokus. Scenariot innebär en fördubbling av antalet boende och arbetsplatser i de centrala stadsdelarna.

Förtätningen ska ske med inriktning mot en tät blandstad där attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. Tillgänglighet och trygghet uppnås lättare i en tät stad med hög ambition för det offentliga rummets utformning.

Hållbart resande i den framtida staden

En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ett ökat bilanvändande är en grundbult för tillväxt i stadskärnan. Gående och cyklister prioriteras. Detta gäller i princip för hela staden men speciellt viktigt blir det för de centrala stadsdelarna som, förutom ett ökat boende och service, ska ge plats åt alla andra funktioner som kännetecknar ett regionalt centrum.

Stadskärnan som mötesplats och förstärkt identitet

Stadskärnans viktigaste funktion är att vara en attraktiv mötesplats för hela regionen och som därför ska ha plats för mer handel och nya centrumskapande verksamheter. Stadens identitet förstärks genom att varsamt förädla stadsdelarnas karaktär och märkesbyggnader. Samtidigt ska nya stadskvarter fogas till de gamla på ett sådant sätt att en spännande kontrast mellan gammalt och nytt, lågt och högt, glest och tätt kan förstärka de befintliga kvalitéerna.

De trädplanterade långgatorna har gett stadens dess epitet – Björkarnas stad. År 2014 blir Umeå Europas kulturhuvudstad. Då har redan byggandet av det nya Umeå inletts med inriktning mot en långsiktigt hållbar struktur, där strategierna för den täta staden förverkligas. Attraktiviteten och framtidstron och därmed också tillväxten ökar kraftigt. Alla måste vara med!

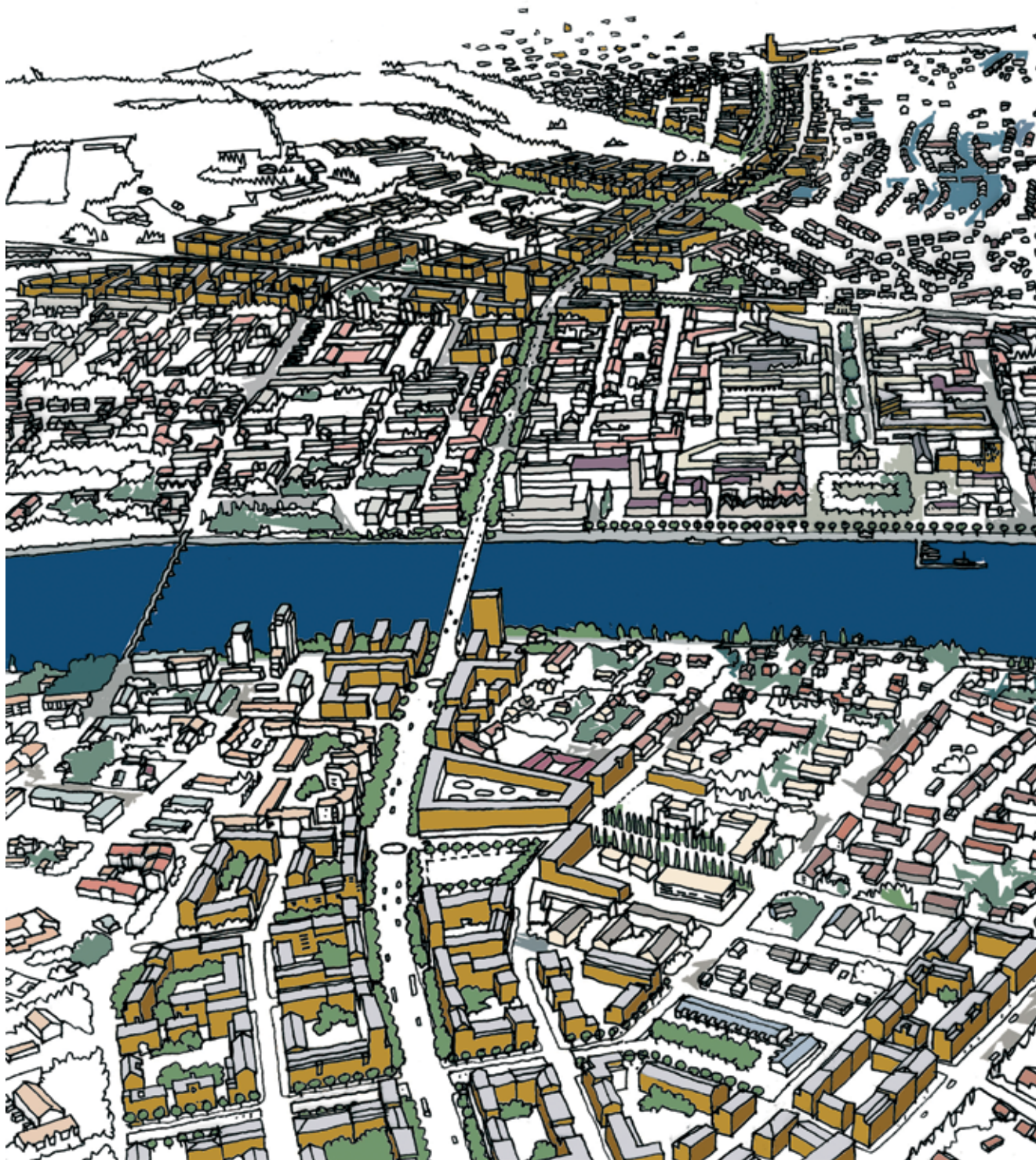


3.1 Den täta staden – en vision

Blandstaden

I de större sammanhangen är det viktigt att skapa bra samband och kopplingar mellan olika stadsrum. Det skapar flöden av människor som ger underlag för verksamheter och aktiviteter. En högre fysisk täthet med en utformning som ger bra rumsliga samband medverkar till ett rikare och tryggare socialt stadsliv.

Området kring regementsbyggnaderna kompletteras med nya blandstadskvarter som kan byggas ut etappvis. På lång sikt kan de nya kvarteren nå dels till Ersboda längs den förlängda Västra Esplanaden och dels knyta Noliafältet närmare centrum.



Strandpromenaden

Strandpromenaden utvecklas med projekten ”Staden mellan broarna” och ”Konstnärligt campus” till ett unikt parkstråk med ett rikt och varierat utbud av kultur och mötesplatser vid vattnet.

Den nya bebyggelsen på Ön länkas till staden med nya broar som ger gena gång- och cykelvägar mellan de östra stadsdelarna. Även på den södra älvstranden utvecklas en promenad mellan broarna. Älven blir på så sätt en allt tydligare del av stadens centrala offentliga rum.



3.2 Korsningen E4-järnvägen – en vision

Trafikområdet mellan Umeå C och regementet är kanske det mest utvecklingsbara området i centrumkärnan? Med omvandling av trafikplatsen och dess närmaste omgivning uppnås ett stort tillskott av bostäder, kontor och andra kommersiella lokaler i bästa läge. Ett antal höga hus skulle med fördel kunna placeras i detta stadsparti för att markera den nya knutpunkten.

Förutsättningen är att nuvarande trafiklösning görs om. Förslaget visar ett alternativ där Västra Esplanaden dras under Järnvägsleden och järnvägen, som båda passerar över esplanaden på två separata broar, för att göra Västra Esplanadens passage så trevlig som möjligt. På norra sidan av järnvägen fortsätter den täta stadsstruktur som präglar centrumfyrkanten. Regementsbyggnaderna inlemmas i stadens nya kvarter. Kaserngården får mer funktion av ett stort öppet torg i stadsdelen och kompletterar på så sätt de täta kvarteren utanför själva regementsområdet.

Regementsområdets olika verksamheter får en bekväm och tydligt orienterad kontakt med nya resecentrat Umeå C och Rådhusplanaden.

Västra Esplanaden förlängs norrut mot Ersboda i takt med utbyggnaden av staden och kan fullt utbyggd bli Sveriges förmodligen längsta esplanad! Hagas äldre kvartersbebyggelse kan förtätas. Merparten av trafiken som i dagsläget kommer västerifrån avleds redan vid Bomvägen.



Korsningen E4 och E12 samt järnvägen idag.



Illustration av Västra Esplanadens ombyggd till stadsgata samt ny kvartersbebyggelse. Området är kanske det mest utvecklingsbara i centrumkärnan.

3.3 Tegs centrala delar – en vision

Teg kan kompletteras med ny bebyggelse för bostäder och verksamheter längs dagens trafikleder så snart omdragningen av E4 och E12 är genomförd. Västra Esplanadens nya funktion som renodlad stadsgata förlängs söderut över Tegsbron fram till Tegsvägs korsningen. Även Tegsvägen mot Kyrkbron byggs om till en stadsgata som kantas av ny bebyggelse.

Butikslokaler prioriteras i gatuplanet längs båda gatorna för att utveckla området till ett stadsdelscentrum med ett varierat butiksutbud. En ny stadsdelspark och nya centrumbyggnader i anslutning till nuvarande torg och kyrka på Teg ger stadsdelen en attraktiv plats för vardagliga möten.

Strandpromenaden mellan broarna fullföljs och kompletteras om möjligt med nya attraktioner som t.ex. ett kallbad med servering som kan erbjuda kvällssol och en fin vy över älven mot Rådhuset.





3.4 Stads kärnans flöden – trafikstrategiska förutsättningar för den växande staden

Översiktsplanen visar vägen till ett paradigmskifte och en övergång från att använda bil till att cykla, gå och åka kollektivt. Stads kärnans tillgänglighet är avgörande för dess livskraft och vitalitet men tillgängligheten måste tillgodoses på annat sätt än idag. Biltrafikens och den tunga trafikens negativa konsekvenser begränsar möjligheterna till tillväxt och utveckling. Umeås problem med luftkvaliteten måste lösas och det kommer att vara en nyckelfråga i ett Umeå med 200 000 invånare.

Vi kan frigöra utrymme för de transportslag som behöver prioriteras. Det handlar om att prioritera mellan olika färdmedel och med ringleden utbyggd så skapas nya förutsättningar för hållbart resande i Umeå.

Vi kan ge cyklister och fotgängarna konkurrensfördelar framför bilisten med gena, kontinuerliga och tydliga gång- och cykelvägar. Ett gott utbud av säkra och välplacerade cykelparkeringar ska underlätta för den som väljer cykeln framför bilen.

Kollektivtrafiken prioriteras före biltrafiken i stomlinjenätet och i stads kärnan. Ett tidseffektivt kollektivtrafiksystem med hög tillgänglighet och turtäthet är målet. Särskilda bussfält längs huvudgatorna skapas i samband med att ringleden tas i bruk. Särskilda korsningsutformningar för att prioritera bussen kan öka framkomligheten ytterligare.

Kunder, besökande och boende går före verksamhetsparkering i stads kärnan. Alternativ till verksamhetsparkering anordnas i samlade anläggningar utanför stads kärnan. Gröna friköpsavtal introduceras där transportbehovet hanteras med andra åtgärder än enbart genom anläggande av parkeringsplatser.



Exempel på prioritering av kollektivtrafik i Nantes, Frankrike.



Västra Esplanaden, Umeå idag.



Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken.

4 Centrums roll

4.1 Centrums roll i regionen

Kraven på stadsrummens och arkitekturens kvaliteter ska vara höga för att åstadkomma bra livsmiljöer och attraktiva mötesplatser i regionkärnan. Umeås stadsmiljö och arkitektur ska ge goda förutsättningar för såväl privata som offentliga verksamheters utveckling. Umeå ska stärkas som kunskaps- och evenemangsstad och samtidigt behålla närheten till stadens vardagsliv.

Stadskärnans viktigaste funktion är att vara en attraktiv mötesplats för hela regionen och ska därför ha plats för mer handel och nya centrumskapande verksamheter. Samtidigt finns en viljeinriktning att bygga fler bostäder centralt och att utveckla stadsmiljöer som innehåller många funktioner. Stadsplaneringen ska balansera regionperspektivet mot viljan att behålla och utveckla även de centrala delarna av Umeå som en blandad stad med många boende.

En ökad kollektivtrafik är en förutsättning för tillväxt liksom transporter för näringslivets behov. Med nuvarande trender kommer befolkningen i Umeå att växa, vilket tillsammans ökar kraven på stadens centrala delar. Utformningen av dessa stadsrum kräver stor omsorg. De centrala stadsrummens användning och gestaltning kommer således att vara en huvudfråga för en lång tid framöver, där olika perspektiv på stadens uppgift, attraktivitet och dess olika delar ställs mot varandra.

4.2 Centrums roll för stadens tillväxt

Många parter medverkar i stadsbyggandet och samtal kring stadens kvaliteter är viktiga för att skapa gemensamma synsätt. En spännande, vacker och funktionell stadsmiljö har stor betydelse för Umeå, både som mötesplats i vid mening och som en trivsamt stad att bo i.

Ju fler som känner ansvar för detta, desto bättre blir resultatet. Utformningen av gator och platser i Umeå ska bidra till att stärka stadens identitet och ge möjlighet till möten mellan människor. Varje aktör har egna specifika intressen gällande när, var och hur staden ska byggas, men det finns också ett antal aspekter kring god stadsbyggnad där samstämmighet måste råda. De som företräder det offentliga i stadsbyggnadsprocesserna måste ha ett gemensamt förhållningssätt till såväl visioner och mål, som till de konkreta frågor som är aktuella i varje planeringsuppgift. Kvaliteten i stadsbyggandet gynnas av att samspelet med fastighetsägare och byggintressenter i projekten utgår från en klar bild av vilka intressen som är specifika och vilka värderingar som kan sägas vara gemensamma.

Att bygga staden på ett hållbart sätt är ett övergripande perspektiv i de politiska inriktningsdokument som ligger till grund för översiktsplanen. Ett miljöanpassat byggande är fundamentalt i en hållbar stadsutveckling. Att främja en låg energiförbrukning i byggande och förvaltning är viktigt. Ett livscykelperspektiv på val av material är en annan viktig fråga, liksom avfallshandling med ett kretsloppstänkande.

Umeå är en stad i stark förändring. Näringslivet utvecklas och allt fler vill arbeta, studera och bo i Umeå. Stadskärnan kommer att besökas av allt fler människor, samtidigt som alla stadsdelar ska ges möjlighet att utveckla mångsidiga miljöer. Mitt i tillväxtdynamiken ska Umeås rötter och identitet kännas levande. Typiska stadsmiljöer ska behandlas med varsamhet!



När universitetet bidrog till en snabb tillväxt på sextioalet löstes ett akut bostadsbehov med storskaligt byggande i helt nya stadsdelar. Idag är läget annorlunda på många sätt och visionerna om stadens framtid har helt andra utgångspunkter. Fokus på hållbar stadsutveckling har ökat, inte minst genom projektet "Nätverket för hållbart byggande i kallt klimat". Detta ställer nya förväntningar på stadsmiljön och tillför stadsplaneringen nya och spännande uppgifter. Stadens utformning har också växt till en kulturfråga som ska manifesteras år 2014 då Umeå blir Europas kulturhuvudstad. Många näringar, som är viktiga för Umeå, har behov av att använda och förändra stadens rum och byggnader. En välutformad och attraktiv stadsmiljö är ett intressant medel bland många andra för att stärka Umeås ställning i omvärlden och skapa gynnsamma förutsättningar för företag, samtidigt som de grundläggande dragen i stadens karaktär inte försvagas.

4.3 Centrums roll för "bilden av Umeå"

De offentliga rummen, gatorna, platserna och parkerna betyder mycket för Umeås identitet och attraktivitet. Att ge möjligheter till möten mellan människor är viktigt i stadsplaneringen, liksom att utveckla alla de skönhetsvärden staden besitter, från de stora dragen till detaljer i närmiljön. En vardagsnära och gedigen arkitektur kan bidra till detta. Samtidigt bör utrymme ges för ett antal mer eller mindre spektakulära prestigeprojekt i Umeås centrala delar som sätter fokus på stadens ambitioner att växa och vara Norrlands naturliga huvudstad.

4.4 Konsten i centrum

Arkitektur och stadsplanering bär inom sig starka konstnärliga inslag, vilka ofta resulterar i ett variationsrikt och spännande stadsrum. I Umeås stadsbild förstärks det uttrycket ytterligare genom ett antal monumentala verk utförda av yrkesverksamma konstnärer. Till de mest kända hör Vicke Lindstrands glasskulptur "Grön eld" på Järnvägstorget, "Standing man" av Sean Henry och Stig Lindbergs fontänskulptur på Renmarkstorget. Ofta bidrar just konstverken till att skapa en stark identitet åt en plats. I en del fall blir de rent av kännetecknande. Obeliskens av Edwin Öhrström, vilken närmast utgör en omistlig del i gestaltningen av Sergels torg i Stockholm, är ett av många exempel. Konstverken kan ha många och vitt skilda betydelser, allt från de utpräglade innehållsmässiga, till att fylla en rent praktisk funktion i stadsrummet.

Att samarbeta med konstnärer i gestaltningen av offentliga miljöer är att ta vara på den spetskompetens som den professionelle konstnären besitter. Ett väl placerat konstverk kan synliggöra ett stadsrums form och proportioner. Det är därför angeläget att konstnären blir en integrerad del av stadsplaneprocessen. För att förbättra förutsättningarna för fler konstinslag i det offentliga rummet bör nya samverkansformer etableras. Såväl innehållslig som finansiell samverkan mellan skattefinansierade och privata aktörer är därför önskvärd. Även former för helt privata initiativ inom området bör uppmuntras och underlättas. En tillåtande atmosfär har på andra orter, inte minst i Borås, inneburit ett ökat engagemang i stadsplaneringsfrågor och resulterat i en av fler konstverk berikad stadsbild.

4.5 Människan i centrum

Stadsplaneringen ger ramar för ett vardagsliv, där människor i olika livssituationer använder stadsmiljön utifrån sina behov. Alla behöver handla, röra sig till och från skolor och arbeten eller nå parker och lekplatser. Det är av vikt att ta hänsyn till vardagslivets villkor för människor i olika livssituationer. Stadsmiljön ska på olika sätt vara tillgänglig för alla grupper, även för dem som exempelvis inte har bil eller har ett funktionshinder.

Platser skapas genom de sociala mönster och handlingar som utvecklas på den specifika platsen. Kön och etnicitet samverkar i skapandet av rummets identitet. Det är viktigt att ta med olika erfarenheter och kunskaper om hur stadens olika rum upplevs av människan.

En blandad funktion samt blandade boendeformer motverkar segregeringseffekter av t.ex. köns-, klass- ålders- och/eller etniskt kodade platser. Idag är hushållen mindre statiska än tidigare, ofta med varierade hushållsstorlekar och växlande familjesammansättningar. En hög andel människor lever också i ensamhushåll. Dessa aspekter bör beaktas för stadens framtida utformning.

Stärk närservice genom ökad tillgänglighet

Tillgänglighet i stadsplaneringen rör två skilda områden. Dels gäller det framkomligheten, speciellt för människor med begränsad rörlighet. Det handlar t.ex. om att bostäder, butiker och service kan nå utan trappor eller att lutningar är tillräckligt flacka för framkomlighet med rullstol. Dels gäller det tillgängligheten till den service och de funktioner människor behöver i vardagen, att kunna handla, komma till och från skola eller arbete och att nå grönska eller lekplats inom ett rimligt tidsavstånd.

Planera utifrån en förståelse av upplevd otrygghet och tillgång till det offentliga rummet

Staden måste planeras för att bidra till känslan av trygghet. Att vistas bland många människor och vara sedd är för många människor en grundläggande faktor. Blandade stadsmiljöer, som är befolkade under stora delar av dygnet bidrar till detta. Hållplatser för kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och parkeringsplatsers placering är viktiga faktorer att uppmärksamma.

Grönytor, som dagtid kan kännas trygga, kan kvälls- och nattetid ge motsatt känsla. Riskkalkylering kring sexualiserat våld är ett normaliserat förhållningssätt för många kvinnor, och påverkar möjligheten att röra sig obehindrat och fritt i det offentliga rummet. Detta ger konsekvenser för förflyttnings- och tidsgeografiska mönster i staden. Tydliga stråkförstärkningar med gediget belysningsprogram samt en hög grad av underhåll, bör vara vägledande för arbetsplatser med skifttider. Dessa stråk kan också ingå i de huvudstråk som såväl kvinnor som män kan använda för ökad känsla av upplevd trygghet.





Planera för barnen

Staden måste tillgodose barnens goda levnadsvillkor i innerstaden. Det handlar om att anpassa stadsrummet efter barnens behov och att skapa miljöer som gör att barnen kan röra sig, leka, uppleva och växa upp utan att utsättas för hälsorisker.

Flera olika förhållanden medverkar till att barns rörelsefrihet begränsas allt mer. En orsak till detta är biltrafiken som under de senaste 20 åren ökat. Säkra trafikmiljöer anpassade efter barnens förutsättningar är därför avgörande för att skapa attraktiva stadsmiljöer för barn och deras familjer. Hur fritt barn kan röra sig beror framförallt på om det finns ett säkert nät av gång- och cykelvägar som leder till viktiga platser för barnen såsom skola, idrottsanläggningar, centrala affärsgator och torg. Barns resvanor har en betydande påverkan på bland annat hälsa, tillgänglighet och sociala faktorer. Vi ska skapa miljöer som inbjuder till rörelse i vardagslivet och som bidrar till bättre hälsa. Det handlar t.ex. om att kunna gå, cykla eller åka kollektivt till skolan istället för att bli skjutsad med bil. Grunden för barns framtida levnadsvanor läggs tidigt och av den anledningen är det viktigt att ge barnen de bästa förutsättningarna till hållbara livsmönster.

Barn behöver bra utemiljöer som inbjuder till lek, både vild som lugn. De behöver också utrymme att upptäcka världen på egen hand eller i grupp med andra barn. Det är viktigt att stadsmiljön inte begränsar friheten till spontanlek. En större stadsdelspark kan t.ex. ge utrymme för mer ytkrävande lekar och längre utflykter.

Ett stort ansvar måste tas för den fysiska planeringen t.ex. i vilka miljöer förskolor, skolor, lekplatser och liknande placeras. De faktorer som går att påverka, främst gårdarnas placering i förhållande till trafikerade vägar och vägtrafikens intensitet, ska vara vägledande.

Planera för ökad fysisk aktivitet

Hur vi utformar våra städer och stadsdelar har stor inverkan på vår hälsa. Stadsplaneringen påverkar inte minst hur mycket människor rör sig i vardagen. Kunskap finns om vad som krävs för att bygga en stad som ger bättre förutsättningar för ett friskare liv.

Närhet till service och handel är en väsentlig faktor för ökad vardagsrörelse, liksom utformningen av promenad- och cykelvägar. Vidare har områden med återvändsgator utan möjlighet för genomfart för gående och cyklister visat sig minska rörligheten, medan sammanhängande nät av gång- och cykelstråk uppmuntrar till fysisk aktivitet.

Planera för ett minskat bilberoende

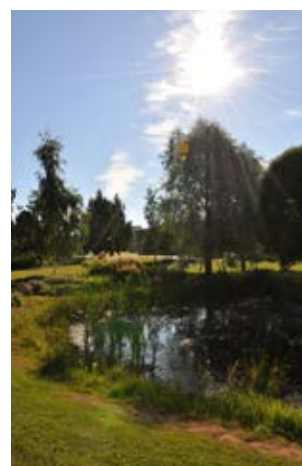
Att ha tillgång till bil i vardagslivet är nödvändigt för många och bilen kan upplevas som en personlig frihet. Men den är också ett stort stadsbyggnadsproblem då bilismen är utrymmeskrävande. Den orsakar buller, luftföroreningar, växthusgaser, olyckor. Trafikleder skapar barriärer och oanvändbara restytor. Bilåkning ersätter också värdefull vardagsmotion.

Buller är ett av de stora miljöproblemen i dagens städer. Att leva i en bullerutsatt miljö har inte bara visat sig öka känslan av stress eller oro, det ökar även risken för högt blodtryck och hjärt- och kärlsjukdomar. Bullerutsatta lekmiljöer och uteplatser hämmar språkinläring hos barn och minskar möjligheten för äldre och andra med nedsatt hörsel att föra samtal. Buller är ett modernt problem som vi behöver hantera i stadsbyggnandet. Den största delen buller i Umeå uppskattas komma från trafiken men även från flyg, helikopter, järnväg och verksamheter.

I centrala Umeå finns i dagsläget problem med luftkvaliteten. Luftten har blivit sämre och den största källan till våra problem är den omfattande trafiken. Variationer i luftföroreningarna har visat sig samvariera med flera sjukdomsfall som astma- och bronkitsymptom, nedsatt lungfunktion och problem med nedre luftvägarna hos barn. Ju bättre luft desto färre sjuka är ytterligare en anledning att bygga för ett minskat bilberoende. Nya bostäder i lägen med höga halter av luftföroreningar bör undvikas i möjligaste mån.

Säkra tillgången till olika sorters grönområden på gårdar, i grannskap, i stadsdelar och i staden som helhet

Det är värdefullt för alla att ha tillgång till olika typer av grönområden för rekreation och lek. Förutom det ekologiska värdet är grönområden viktiga för socialt samspel och möjlighet till aktivitet. Det är viktigt att varje stadsdel kan erbjuda bostadsnära grönska, som den gemensamma gården eller den egna trädgården. Oavsett om man bor i villa eller flerbostadshus behövs också små lokala parker på grannskapsnivå inom bekvämt gångavstånd.



Riktlinjer

- Blanda funktioner för ökad närhet.
- Stärk närservice genom kompletteringsbebyggelse kring de lokala torgen.
- Planera utifrån en förståelse av upplevd otrygghet och tillgång till det offentliga rummet.
- Planera för ökad fysisk aktivitet.
- Planera för ett minskat bilberoende.
- Säkra tillgången till olika sorters grönområden på gårdar, i grannskap, i stadsdelar och i staden som helhet.

5 Planförslaget

5.1 Bebyggelse

I kommande stadsbyggnadsprojekt i centrala Umeå är det motiverat och önskvärt att bygga tätt, både av ekonomiska skäl och för att åstadkomma en stadsmiljö för många människor som i sin tur ger ett bra underlag för verksamheter och service. Stadsplaneringens utmaning i det här avseendet är att balansera en högre täthet mot bebyggelsens övriga kvaliteter. Ny bebyggelse ska innehålla offentliga rum av hög kvalitet. Gårdar, parker, lekplatser, torg och gator ska ges en utformning som ger rika upplevelser och bra användningsmöjligheter. Bra solvärden, vindskyddade uteplatser och utrymme för lek är egenskaper som stadsplaneringen ska säkerställa även i en bebyggelse med hög faktisk täthet. Den upplevda tätheten är i hög grad beroende av att denna balans är välstuderad. Det är troligt att biltrafikens ytor i en växande stad inte kommer att rymmas i markplanet överallt. I flera fall bör det därför planeras långsiktigt för lösningar som minskar trafikens barriäreffekter och samtidigt skapar möjligheter för att bygga en blandad stadsmiljö. Planeringen för bebyggelse respektive trafik måste därför integreras i en samlad stadsplanering.

En idé som växt sig stark under senare tid är den om blandstaden. Blandstaden har den traditionella kvartersstaden som förebild med småskaliga, blandade funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser. Idén om blandstaden ska vara vägledande när Umeå planeras för att bli en tätare, mer sammanhållen stad. Flera pågående projekt visar på goda möjligheter att använda centumfyrekantens innergårdar för ny tät bebyggelse. En exploatering i de centrala stadsdelarna ger dessutom möjlighet till en nödvändig upprustning av det offentliga rummet genom medfinansiering från fastighetsägare. Ett program för det offentliga rummet har antagits av kommunfullmäktige och en arbetsgrupp har bildats för att bevaka estetiska frågor i det offentliga rummet.



"Öbacka torg": Exempel på utbyggnad vid Östermalmsgatan och Umeå Östra. Läget är, på båda sidor om järnvägen, kommersiellt högtintressant och knutpunkten kan manifesteras med en spektakulär arkitektur då platsen har stöd av omkringliggande höga byggnader och terräng. Det finns möjlighet att långsiktigt överdäcka delar av järnvägen och förlägga ny bebyggelse längs Blå vägen som kan gestaltas likt en stadsgata in mot centrum, såsom Västra Esplanaden. På så vis kan delar av dagens barriäreffekter övervinnas.

Förtätningens möjligheter

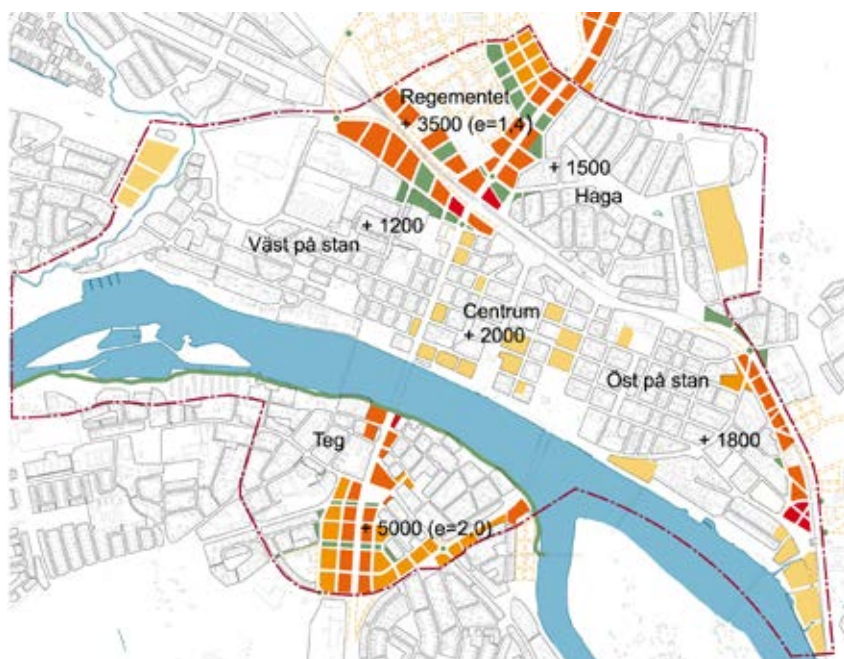
En stor del av förtätningen föreslås ske i tillväxtstråken längs dagens trafikleder som ett komplement till den befintliga kvartersstrukturen. Planförslagets redovisade tillväxtstråk kan fullt utbyggda ge en fördubblad yta för boende, handel och arbetsplatser i de centrala stadsdelarna. Trafiklederna kan omvandlas till stadsgator i takt med att ringledden runt staden byggs ut. Stråken ger utrymme för en kraftig exploatering utan att ge avkall på behovet av huvudgator i centrum.

Planförslaget trycker på vikten av att finna en god balans mellan det gamla och det nya. Ett inslag av högre byggnader i stadens centrum kommer naturligtvis ändra stadens siluett. Det är därför av yttersta vikt att de nya byggnaderna gestaltas på ett sådant sätt att de upplevs som ett tillskott och inte förfular staden. Området närmast regementsbyggnaderna kan kompletteras med ny kvartersbebyggelse under förutsättning att samråd sker med länsstyrelsen och att tillräcklig hänsyn tas till byggnadsminnet. Den jämna stadssiluetten är inte längre ett riksintresse enligt den nya beskrivningen som fastställdes av länsstyrelsen under våren 2010.

Möjligheterna till förtätning varierar från stadsdel till stadsdel. Därför behandlas varje stadsdel var för sig med riktlinjer för stadsdelsutveckling samt förhållningssätt till kulturmiljöer. Målet är på sikt att förtäta de centrala stadsdelarna så att en fördubbling av antalet boende och lokaler för handel och övrig verksamhet ges plats. Utöver detta ska plats ges för centrumskapande verksamheter av regionalt intresse. Visionens inriktning mot den ”goda staden” som gäller tillväxtstråken gäller naturligtvis även de befintliga kvarteren. Den föreslagna kvartersförändringen berör framförallt centrumfyrkanten och kvarteren längs huvudgatorna för busar, gående och cyklister i de övriga stadsdelarna. För att både underlätta och säkerställa en önskvärd utveckling av den befintliga kvartersstrukturen innehåller planförslaget skrivningar med förhållningssätt som klargör behovet av särskilda hänsynstaganden till kulturmiljön m.m. i dessa fall.

Enheter - vad innebär det?

Den föreslagna bebyggelsens exploateringsmätt anges i enheter. En enhet motsvarar 100 m² bruttoarea (BTA). En enhet inrymmer en medelstor bostadslägenhet eller verksamheter såsom skola, butiker, kontor och så vidare beroende på var bebyggelsen är lokaliserad.

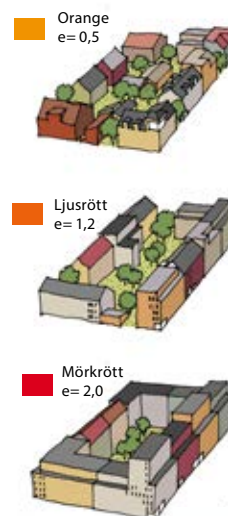


Förtätning föreslås dels på restytor längs dagens trafikleder, dels i form av kvartersförändring av befintliga kvarter. Gestaltning och hänsynstagande till kulturmiljövärden blir särskilt viktigt i centrumfyrkanten för att ny bebyggelse ska bli ett tillskott och bidra till uppfyllelse av målet om ett utvecklat offentligt rum och en mer attraktiv stad.

Förtätningstråk

- Röda/orange kvarter visar primära förtätningstråk med tät blandstad
- Gula ytor visar pågående projekt år 2010

Kvarterstyper i kartans förtätningstråk



Umeås stadsmiljö- en viktig del av stadens identitet

En beskrivning av hur stadsmiljön präglar upplevelsen av Umeås identitet återfinns i det av kommunfullmäktige antagna programmet för Umeås offentliga rum:

”Stadens identitet har skapats under lång tid och kopplingen till stadens historia bör särskilt beaktas i det offentliga rummet.

Trähusbebyggelsen liksom de grönskande, lummiga gaturummen, esplanaderna och björkalléerna är kulturhistoria som bör bevaras, återskapas, förnyas eller förädlas. Historisk förankring ger trygghet, förståelse och identitet.

Våra mötesplatser, det vill säga våra gator, torg och parker bör i allt högre grad formas dels för att samspela med stadens offentliga och kommersiella byggnader, dels för att skapa energi åt ett levande centrum som större delen av dygnet sjuder av gatuliv.

Utöver de praktiskt funktionella aspekterna på dessa stadsrum finns liksom inomhus även behov av estetiska kvalitéer och platser för vila och kontemplation. Den stad som formar sådana fungerande helhetsmiljöer och inspirerande mötesplatser utvecklar stark dragningskraft på människor. Staden får själ, identitet och med tiden även minnen.

Årstidernas växling är en viktig del av stadens själ som i högre grad bör tas tillvara för att bidra till stadens dynamik och särart. **Vintertid** ger kylan, mörkret, snön och den låga vintersolen unika förutsättningar för vinterattraktioner och belysning av staden. **Sommartid** ger de ljusa nätterna förutsättningar för en aktiv och attraktiv stad över hela dygnet”.

Stadens identitet är en nyckel till tillväxt

Samspelet mellan stadens äldre byggnader, långgator och esplanader, parker och torg som funnits i drygt 100 år och det nya som planeras och byggs blir en del av Umeås identitet – en del som vi kan påverka genom medvetna val. Debatten går ofta het när nybyggen som uppfattas avvika från gängse mönster planeras, speciellt när husen avviker i höjd. På 50-talet var det Bågenhusen runt Järnvägstorget som upprörde, på 80-talet Hotel Plaza. Idag är pågående planprocesser med höga hus exempel på samma fenomen. Det stora engagemang som detta tyder på är positivt. Umeborna värnar om sin gemensamma miljö, det offentliga rummet.

Det kan dock upplevas som ett hinder för utvecklingen när en planprocess tar lång tid på grund av folkliga protester och överklaganden. En gemensam vision för staden är därför nödvändig för att snabba upp förändringstempot och bidra till en mer långsiktigt hållbar omvandlingsprocess.

I senare avsnitt karakteriseras stadsdelarna var för sig och samtidigt anges hur tillkommande bebyggelse bör förhålla sig till det redan byggda. Förhållningssätten beskriver hur kulturmiljön beaktas i kommande planering.



Exempel på stadens identitet med trähusbebyggelse, grönskande gaturum och Umeås karaktäristiska björkalléer.

Planillustration (se bilaga)

Planillustrationen visar en sammanfattning av planens förslag till framtida markanvändning. Nya kvarter föreslås framförallt längs de nuvarande trafikstråken genom stadskärnan. De nya kvarterens form och lägen i kartbilden ska inte uppfattas som något annat än en illustration. I uppbyggnaden av kvarterstrukturerna är parker och parkstråk lika väsentliga delar som endast redovisas schematiskt i planillustrationen. En sammanhängande strandpromenad längs båda älvstränderna är en av flera föreslagna åtgärder.

Vid kommande planläggning kommer kvarterens läge, form och innehåll att prövas mot kraven på bl.a. bulleravskärmning samt tillgång till skyddade och gröna bostadsgårdar. De nya, så kallade blandstadskvarteren, kan innehålla både bostäder och arbetsplatser samt handel och lokaler för allmänt ändamål. Kartor över föreslagna lägen för kollektivtrafikens stomlinjer och huvudstråk för gång- och cykelnät redovisas längre fram i planförslaget.



Planillustration, se förstoring i bilaga. De föreslagna nya kvarterens form och lägen ska inte uppfattas som något annat än en illustration. Kommande planläggning får klarlägga exakta gränser och användning.

Högre täthet- inte bara höga hus

Täthet

Det vanligaste sättet att mäta täthet är antingen genom exploateringsstal (e) eller genom befolkningstäthet som brukar mätas i antal boende per hektar. Exempelvis har Umeå tätort 19 personer per hektar.

Blandstadens mix av funktioner och sociala grupper ökar förutsättningarna för en hög täthet eftersom antalet människor som av flera olika anledningar uppehåller sig i staden ökar. Blandstaden kommer i det avseendet att vara såväl tätare som mer levande än funktionsseparerade områden såsom Ersboda, Tomtebo eller Umedalen.

Exploateringsgrad

Exploateringsstalet (e) är kvoten av byggnadernas totala våningsyta (bruttoarea) och kvarterets/tomtens yta. Exempel:

- Om en tomt är bebyggd med tvåvåningshus på en fjärdedel av tomtytan blir exploateringsstalet $e=0,5$.

En genomgång av bebyggelse i Göteborg visar att traditionella kvarter med 3-8 våningar har högst exploateringsstal.

Exploateringsstalet blir alltså inte nödvändigtvis högre i och med en högre bebyggelse.

Exempel:

- 1.0 – 2.3 Traditionella kvarter
- 0.6 – 1.2 Punkthus
- 0.6 – 1.0 Lamellhus
- 0.1 – 0.3 Småhus, villor

200 personer per hektar motsvarar $e=1,0$.

Ny bebyggelse

Kompletteringar med ny bebyggelse ska på sikt leda till ett mer sammanhängande stadslandskap där även kontraster mellan nytt och gammalt lyfter fram de särskilda stadskvalitéer som förknippas med Umeås nuvarande unika identitet – stadens själ, se beskrivning ur programmet för Umeås offentliga rum på sida 26.

Vid kommande förändringar inom planområdet ska följande särskilt beaktas:

- Offentliga rummet i fokus - stadskärnans viktigaste funktion är att vara mötesplats för hela regionen. Kvartersförädling genom inre stråk kan tillföra Umeås stadskärna nya intressanta offentliga rum för handelslokaliseringar och möjligheter till ny bostadsbebyggelse inom skyddade gårdsmiljöer.
- Vardagslivet i fokus - tillgänglighet och trygghet uppnås lättare i en tät stad med hög ambition för det offentliga rummets utformning. Medfinansiering höjer kvaliteten. Barriäreffekter som finns på grund av järnväg, trafikleder och vattendrag ska medvetet arbetas bort för att underlätta vardagens behov av samband. Tydliga stråk längs esplanader, parker, vattendrag etc. ska förbinda stadskärnan med dess omgivande stadsdelar och natur för att bl.a. bidra till ökad orienterbarhet och goda bostadskvalitéer.

Inriktningen för ny bebyggelse är:

- Att prioritera och långsiktigt planera för bebyggelse i nya stadskvarter nära stadskärnan i de infrastrukturimpediment och ”mellanområden” som finns.
- Att prioritera bostäder framför kontor där det är möjligt. I varje nytt byggprojekt bör bostäder prövas. Fler boende i stadens centrum är viktigt för stadslivet och det finns en ökande efterfrågan på att bo centralt. Det bör vi utnyttja i de kvarter där goda boendemiljöer kan åstadkommas.

Lämpliga lägen för ny bebyggelse för att uppnå en god balans mellan gammalt och nytt finns generellt i de utpekade förtätningsstråken längs trafiklederna, men även i de befintliga kvarteren. Planläggning för nya byggnader i centrumkvarteren ska föregås av en process som säkerställer en god gestaltning samt att förändringen bidrar till en önskvärd utveckling av det offentliga rummet.

Riktlinjer för ny bebyggelse

- Bygg högre och tätare där så är lämpligt i de centrala stadsdelarna.*
- God arkitektur ska prägla all tillkommande bebyggelse.
- Varsamhet ska prägla förhållandet till den befintliga strukturen.
- Ny bebyggelse ska bidra till att utveckla det offentliga rummet.
- Prioritera bostäder framför kontor där det är möjligt.

* Länsstyrelsen anser inte lydelsen tillfredsställande ur riksintressesynpunkt utan att närmare ange vilka platser som är lämpliga för högre och tätare bebyggelse.

Exempel:



Friyta på kvartersmark

Allmänna krav och riktlinjer för hur friytor för lek och annan utevistelse i bostadsbebyggelse ska anordnas regleras i plan- och bygglagen samt i Boverkets byggregler (BBR). I de centrala stadsdelarna finns knappt några andra större sammanhängande friytor än stadens parker på rimligt avstånd från bostäderna. Därför bör höga krav ställas på friytornas lämplighet och särskilt dess kvalitet inom den egna fastigheten.

Att skapa möjligheter för god boendemiljö i tätare kvartersstrukturer kräver en helhetssyn på tillgängliga friytor/grönytor inom bostadens närhet. Om brister uppstår inom kvartersmark kan de exempelvis ersättas med satsningar på ökad kvalitet i offentliga parker. Kompensationsåtgärder, grönytefaktorer och/eller friköpssystem för friytor liknande det som finns för parkeringar kan medverka till detta. Det kan även prövas om friytan på mark kan minskas ytterligare, under förutsättning att behovet av friyta på ett kvalitativt likvärdigt sätt tillgodoses i byggnadens utformning (t.ex. genom stora och välbelägna terrasser eller liknande). Mindre friyta än normalt kan även prövas om den placeras och utformas med särskilt hög kvalitet. Vid planläggning av bostadsmiljöer ska barns behov av friytor särskilt beaktas. Barnens möjligheter till säker och utvecklande lek och rekreation ska tillgodoses. Om tillräckliga möjligheter inte finns inom den egna fastigheten bör kompensationsåtgärder i närområdet övervägas.



Riktlinjer för friyta

- Friytan ska ha ett skyddat läge för buller och avgaser.
- Friytan ska innehålla buskar och träd samt ge en god rumsverkan och möjlighet att följa årstidsväxlingarna.
- Barns behov av friytor ska särskilt beaktas.
- Friytans storlek ska vara minst en tredjedel av bostädernas totala yta (m² BTA).
- I centrumfyrcanten bör friytan vara minst en sjättedel av bostädernas totala yta (m² BTA) om inte ytan kompenseras med andra åtgärder.

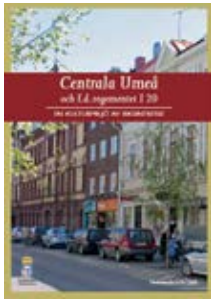
Skolor och förskolor

Med ett ökat antal boende i de centrala stadsdelarna finns det ett stort behov att planera för nya skolor och förskolor. Idag finns ett femtiotal förskoleavdelningar och sex grundskolor inom planområdet. Eftersom planen fullt utbyggd medger en fördubbling av antalet boende så kan anspråken på fler platser i för- och grundskolan bli betydande. Utvecklingstendensen är också att allt fler barnfamiljer väljer att bo centralt vilket pekar i samma riktning.

För att åstadkomma en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för barn och ungdomar krävs omsorgsfull planering av vilka platser som ska användas samt hur de ska utformas. De nya för- och grundskolor som behöver byggas måste i hög utsträckning integreras i kvartersstrukturen. För att skapa en god utemiljö kan ett visst samnyttjande av park- och naturområden vara en lösning. En fortsatt utveckling av lokala utvecklingscentra vid de största skolorna i stadsdelarna är också önskvärd.

Riktlinjer för skolor och förskolor

- Skolor och förskolor ska placeras och planeras utifrån barn och ungdomars behov av en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för såväl inomhus- som utomhusaktiviteter.
- Nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler och behovet av friytor med närhet till dessa ska utredas. I en sådan utredning bör även strävan att minimera trafikarbetet samt barns rörelsefrihet i stadsmiljön ingå.



Läs mer

RIKSINTRESSET CENTRALA UMEÅ

www.lansstyrelsen.se

Kulturmiljöer

Genom att tillvarata Umeås unika kulturmiljö kan stadskärnans och centrumstadsdelarnas identitet stärkas. Förtätning är möjlig inom riksintresset Centrala Umeå, under förutsättning att det görs på ett hänsynsfullt sätt där kvalitet och gestaltning får väga tungt. Planförslaget utgår från en helhetssyn där en framtida utveckling av det byggda ska medverka till en långsiktigt hållbar stad. Förutsättningarna för att kunna göra en bra avvägning mellan bevarande och nybyggnation ökar med ökad kunskap.

Ett helt nytt underlag, med en ny beskrivning av Umeås kulturmiljö av riksintresse samt byggnadsnämndens inventeringar, ligger till grund för planförslagets förhållningssätt.

Om byggnader eller miljöer, som markerats som värdefulla ur kulturmiljösynpunkt, berörs i enskilda ärenden prövas bevarandebalansen av byggnadsnämnden. Därvid vägs bevarandebalansen mot andra förekommande intressen.

Förhållningssätt

Planstruktur, gator, parker och kvarter

- Inom gränsen för riksintresset Umeå bevaras planstruktur och kvartermönster återspeglade olika skeden i stadens historia.
- Tvärgatorna som släpper in solen till långgatorna och ger värdefulla utblickar mot älvens vatten tillvaratas.
- De spår av äldre brandgator som ännu finns i staden lyfts fram och kan med fördel utvecklas till stadsunika gång- och handelsstråk.
- För kulturhistoriskt värdefull grönska inom planområdet såsom Umeås gatubjörkar, esplanaderna och de historiska parkerna gäller förhållningssätt och riktlinjer under avsnitt 5.4.



Förhållningssätt

Bebyggelse

- Byggnader och miljöer som ingår i riksintressets värdekärnor vårdas och utvecklas i samråd med länsstyrelsen.
- Ny- och påbyggnader i eller nära kulturmiljöer av riksintresse föregås av särskilda gestaltningsprogram och ges en placering och utformning som samspelar med kulturmiljöns eller befintliga byggnaders värden.
- Övriga sammanhållna och karaktärsskapande miljöer från olika tidsperioder vårdas, underhålls och utvecklas i enlighet med förhållningssätt i respektive stadsdelsbeskrivning.
- Enstaka värdefulla byggnader vårdas, underhålls och utvecklas med hänsyn till omgivningens karaktär och byggnadsverkets värde från historisk, kulturhistorisk, miljömässig och konstnärlig synpunkt. Bevarandevärdet prövas av byggnadsnämnden i det enskilda fallet om byggnad berörs av bygg- eller rivningslov.
- För byggnader med Q- eller k-märkning i detaljplan gäller särskilda bestämmelser.
- När utpekade värdefulla miljöer och byggnader berörs av detaljplaneändringar bör prövas om planbestämmelser till skydd för miljöerna och byggnaderna ska införas. Särskilda planändringar med sådant huvudsyfte kan också övervägas.
- Planändringar på enstaka fastigheter föregås lämpligen av kvartersstudier.



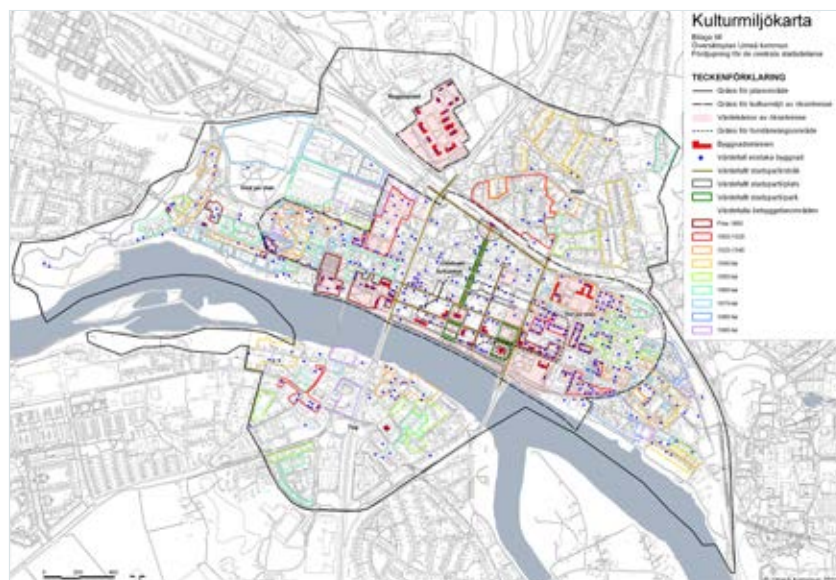
Läs mer

BYGGNADSORDNINGAR

www.umea.se

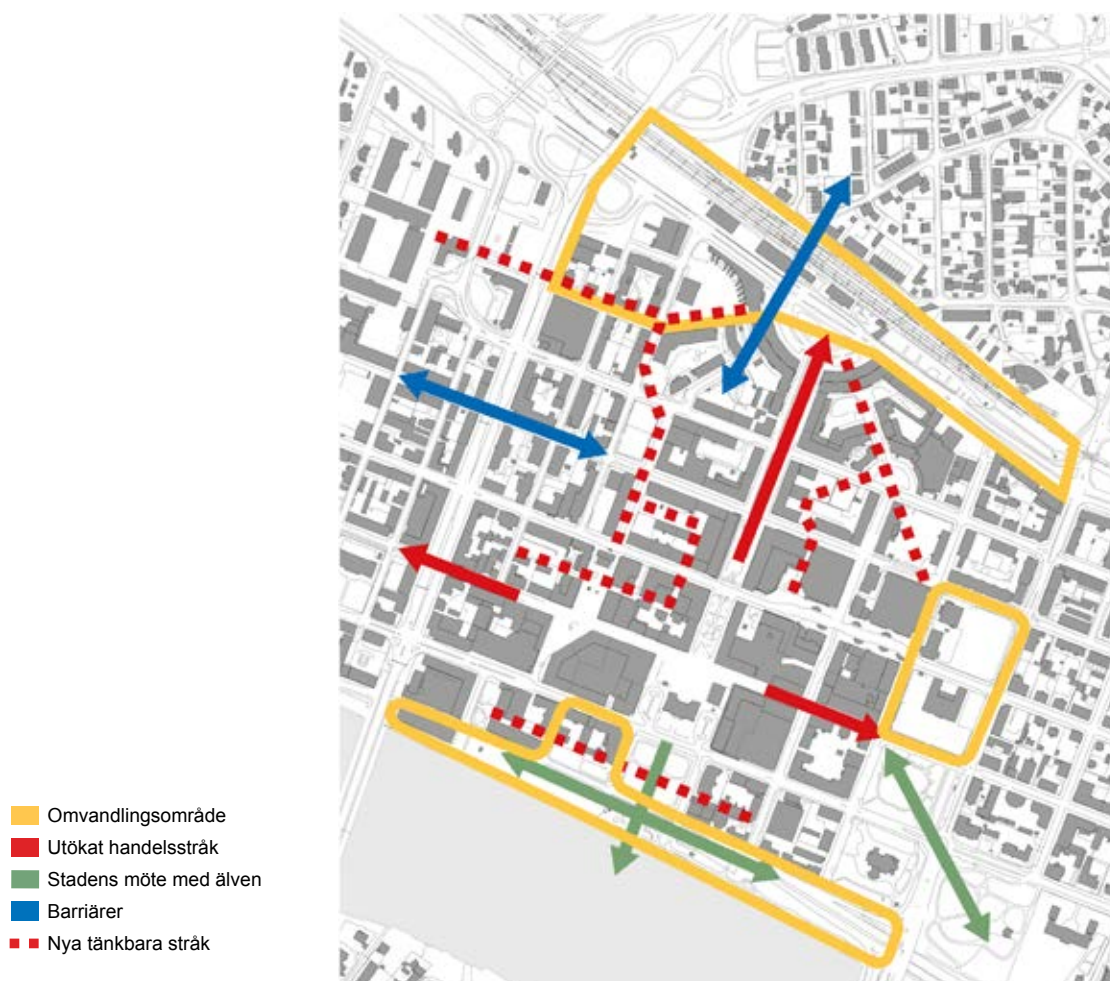
Kulturmiljökarta (se bilaga)

Kartan pekar ut värdefulla bebyggelsemiljöer från olika tidsperioder, riksintressets värdekärnor, enstaka värdefulla byggnader liksom t.ex. olika typer av värdefulla stadspartier.



5.2 Centrumstadsdelarna

Centrumfyrkanten



Stadsdelen ska karaktäriseras av en hög täthet och ett blandat innehåll. God regional tillgänglighet kan skapas genom att förbättra kommunikationerna inom och till centrum. Kollektivtrafik, gående och cyklisterna ska prioriteras. Tydligt separerade körfält för kollektivtrafiken bör byggas genom stadskärnan för att öka kapaciteten. Vasaplan är vårt kollektivtrafiknav men hur platsen ska utvecklas och användas bäst behöver utredas vidare.

Stadsdelen ska även i fortsättningen domineras av kommersiella lokaler men kompletterande bebyggelse ska alltid prövas med inriktning på bostäder. Målsättningen är att öka andelen boende i stadsdelen. Största tillväxtpotentialen ligger i stadsdelens nordvästra del där nuvarande trafikytor och spårområde kan omvandlas till exploateringsbar mark. En långsiktig förtätning av centrumfyrkanten med bostäder, handel, kontor och hotell m.m. bör kunna ge ett tillskott på uppemot 2000 enheter.

Stadskärnans identitet kan stärkas genom att utveckla samspelet mellan nytt och gammalt. Befintliga fastigheter kan även de ge ett rejält tillskott genom ny- och påbyggnader. Innergårdar och gränder kan gradvis utvecklas till nya offentliga stråk.

Kontakten med älven ska utvecklas och barriäreffekter mot omgivande stadsdelar ska arbetas bort. Västra Esplanadens ombyggnad bör utformas så att barriäreffekter minskar. Rådhusplanaden måste utvecklas som affärsstråk för att binda ihop Järnvägstorget med Kungsgatan. Gångtrafiken på Rådhusplanaden bör därför prioriteras i korsningarna med Nygatan och Norrlandsgatan. Kungsgatans fortsatta utbyggnad kan bidra till ett förlängt handelsstråk. Nordöstra stadskärnans stängda gatuavsnitt behöver ses över för att underlätta framkomligheten. De centrala torgen behöver utvecklas för att uppfylla dagens och morgondagens krav på bl.a. en god gestaltning och tillgänglighet. Parkerna ska värnas och utvecklas för rekreation och en hälsosam stadsmiljö.

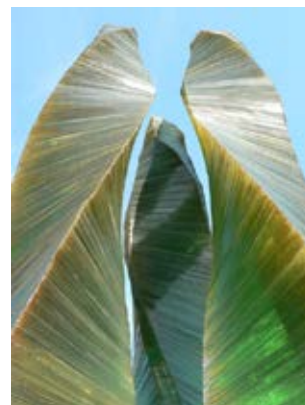
Denna omvandling av stadskärnan innebär att obebyggda tomter och restytor bebyggs, att vissa kvarter omvandlas genom rivning och nybyggnation och att byggnader i vissa kvarter görs högre än idag. Det får samtidigt effekten att den påbörjade förädlingen av det offentliga rummet med principen om medfinansiering av fastighetsägarna tar ordentlig fart.

Riktlinjer för stadsdelsutveckling

- Stadskärnan ska utvecklas som plats för handel, arbete, boende och kultur.
- Andelen bostäder ska öka.
- Plats ska ges för evenemang och nöjesliv.

Förhållningssätt till kulturmiljö

- Rådhusplanaden, Rådhusstorget och Rådhusparken, Storgatan, parkstråket som omfattar Stadskyrkan, Vänortsparken och Mimerskolan, Strandgatan och kajen samt grupper av äldre trähus i kvarteret Höder och kring Sveagatan är exempel på värdekärnor inom Riksintresset Umeå. Dessa miljöer vårdas och utvecklas i samråd med länsstyrelsen och i enlighet med gällande skydd i miljöbalken, kulturminneslagen och detaljplanebestämmelser.
- Ny- och påbyggnader i anslutning till riksintressets värdekärnor föregås av särskilda gestaltningsprogram och ges en placering och utformning som samspelar med och inte reducerar befintliga byggnaders värden. I dessa lägen gäller högre krav än normalt på arkitektonisk och konstnärlig kvalitet.
- Gaturummen utformas med omsorg för gångtrafikanterna och med hög ambitionsnivå vad gäller markbeläggning, trädplantering, belysning och skyltar. Husens bottenvåningar utformas så att de kommuniserar med gatumiljön och ger gatan liv.
- För träbebyggelsen utmed Sveagatan och i kvarteret Höder tas gestaltningsprogram fram som samordnar färgsättningen och säkerställer att avgränsning mot gatan, markbehandling, planteringar och belysning anpassas till den historiska miljön.



Byggnadsminnen i stadsdelen

Kyrkligt kulturminne:

-Umeå 6:4 Umeå stads kyrka

Byggnadsminnen:

-Tullkammaren, Thulegatan 1

-Gamla riksbanken, Vasagatan 6/Storgatan 57

-Sparbankshuset, Västra Rådhusgatan 5

-Rådhuset, Rådhusstorget 1

-Umeå stationshus

-Frälsningsarméns lokal, Sveagatan 7/Skolgatan

-Aschanska villan, Vasagatan 1

-Handelsbanken, Storgatan 48

Öst på stan



Kvarteren domineras av blandad bebyggelse med bostäder och grönskande gårdar men även av ett antal allmänna byggnader för skol- och kontorsverksamhet. Kvarteren tål i många fall en fortsatt förtätning med gårdshus och enstaka nyexploateringar. Förtätning i goda kollektivtrafiklägen t.ex. längs de utpekade kollektivtrafikstråken bör prioriteras.

Stadsdelens förtätningspotential finns i första hand i älvstråket där Konstnärligt Campus växer fram samt i gränsen mot omgivande stadsdelar i nordost längs Blå vägen, som lämpligen kan gestaltas likt Västra Esplanaden som en stadsgata in mot stadscentrum. En komplettering med nya kvarter längs Blå vägen kan även bidra till att överbrygga barriäreffekten mellan stadsdelarna Öst på Stan och Berghem. Här kan ett relativt stort inslag av bostäder vara möjligt i de bullerskyddade lägen som kan skapas längs Östermalmsgatan. Totalt kan det röra sig om ett tillskott med 1800 enheter.

I anslutning till resecentrum Umeå Östra finns i första hand mycket goda kommersiella lägen på båda sidor om järnvägen. Bottenvåningarna runt ett nytt torg bör i första hand reserveras för butiker och restauranger och annan service knuten till resecentrum och dess kunder och besökare, se illustration på sida 24. Knutpunkten kan manifesteras med en mer spektakulär arkitektur eftersom platsen har gott stöd av omkringliggande höga byggnader och terräng

Kungsgatan, som det viktiga gång- och cykelstråket mellan centrum och universitetet, bör på sikt utvecklas mer kraftfullt med ett större utbud av butiker och lokaler för att stödja och utveckla stråket.

Riktlinjer för stadsdelsutveckling

- Planera på längre sikt för ny tät bebyggelse i tillväxtstråket längs Järnvägsleden.
- Bejaka en försiktig förtätning i de äldre småskaliga kvarteren.
- Förstärka Kungsgatan som gång- och cykelstråk.
- Utveckla "kulturstråket Pilgatan" upp mot Gammlia.
- Utveckla de gröna promenadstråken och kontakten med älven.

Förhållningssätt till kulturmiljö

- De för stadsdelen karaktäristiska inslagen av bostadshus från tiden före stadsbranden år 1888, förnämare bostadshus och offentliga byggnader från tiden kring sekelskiftet 1900, stadens första industribyggnader nere vid älven, egnahemsbebyggelse från 1910- och 20-talen samt skolbyggnader i kvarteret Hugin är exempel på värdekärnor inom riksintresset Centrala Umeå. Sådana miljöer vårdas och utvecklas i samråd med länsstyrelsen och i enlighet med gällande skydd i miljöbalken, kulturminneslagen och detaljplanebestämmelser.
- De arkitektoniska och miljömässiga värdena hos det av Ralph Erskines arkitektkontor ritade bostadsområdet i kvarteret Duvan på Östermalm beaktas vid vård, underhåll och förändring.
- Ny bebyggelse i och i anslutning till riksintressets värdekärnor föregås av särskilda gestalningsprogram och ges en placering och utformning som samspekar med och inte reducerar befintliga byggnaders värden. I dessa lägen gäller högre krav än normalt på arkitektonisk och konstnärlig kvalitet.



Byggnadsminnen i stadsdelen

Statliga byggnadsminnen:

- Cellfängelset, Storgatan 62
- Länsresidenset, Storgatan 56

Övriga byggnadsminnen:

- Rektor Johanssons hus, Nytorpgatan 1
- Folkskoleseminariet, Nygatan 47
- Seminariet för huslig utbildn., Nygatan 43/Döbelnsgatan
- Moritzska gården, Ö Kyrkogatan 2
- Scharinska villan, Storgatan 65
- Bostadshus o flygel, Kungsgatan 93, Nytorpgatan 2
- Petterson-Bergerhuset, Kungsgatan 97
- Ringstrandska villan, Storgatan 67/-Döbelnsgatan 2
- Lektor Waldenströms hus, Kungsgatan 81/Döbelnsgatan 5

Väst på stan



- Omvandlingsområde
- Utökat handelsstråk
- Stadens möte med älven
- Barriärer

Stadsdelen har två skilda skalor i bebyggelsen. Dels de intima och ibland oregelbundna kvarteren med en relativt småskalig och gles bostadsbebyggelse där man också hittar flera småbutiker och service av olika slag. Dels de stora institutionskvarteren i den norra halvan av stadsdelen.

Kvarteren med bostadsbebyggelse lämpar sig väl för en fortsatt förtätning med oförändrat innehåll, d.v.s. en blandning av bostäder och småskalig verksamhet. Institutionskvarteren med bl.a. Brandstationen, Noliafältet, Vårdcentral, Dragonskolan och Stadshuset ligger koncentrerade i stadsdelens norra del mot väg- och järnvägsområdet. Här finns också stadsdelens stora långsiktiga tillväxtpotential. Genom att flytta Blå vägen mot spårområdet uppkommer exploateringsbara ytor av större slag.

I de älvnära lägena Lundåkern och Brinken föreslås ny kompletterande bostadsbebyggelse och gärna med ett inslag av service i form av en strandservering eller liknande. Lundåkern besväras av flygbuller men ska betraktas som en förtätning av en befintlig stadsstruktur. Ny bebyggelse i dessa lägen förstärker stadsdelens kontakt med älven. Totalt kan det röra sig om ett tillskott i stadsdelen med 1200 enheter.

Stadsdelen kan göras än mer attraktiv för boende genom att utveckla strandpromenaden samt parkstråken via Kyrkogården och Döbelns plan till Hedlundaparken samt genom att utveckla Hedlundaparken till en mötesplats för de barnfamiljer som väljer att bosätta sig i de centrala stadsdelarna. För att underlätta för gående och cyklister bör gång- och cykelstråket mot Sandåkern och Umeås västra stadsdelar förbättras både vad gäller framkomlighet och orienterbarhet. Cykelbron mellan regementet och Dragonfältet kan med fördel flyttas västerut till Brogatans förlängning för att anknypa bättre till stadsdelen och även till huvudstråket längs Brogatan från Teg. I området närmast järnvägen finns också ett av flera tänkbara lägen för en ny arena i Umeå.

Tväråstråket är ett viktigt grönstråk genom centrala Umeå. Tväråstråkets karaktär av vild natur bör bevaras samtidigt som tillgängligheten kan förbättras genom försiktiga åtgärder i form av stigar och sittplatser vid vattnet. Närmast bebyggelsen i Sandåkern får stråket en mer parklik karaktär men närmast vattnet bör en variationsrik vegetation eftersträvas som bevarar goda förutsättningar för fiskvandring och bäver i ån.

Riktlinjer för stadsdelsutveckling

- Komplettera med ny blandstadsbebyggelse längs den nya Järnvägsleden.
- Komplettera med ny bebyggelse på Lundåkern och Brinken.
- Förtäta de småskaliga kvarteren med lämplig gårdsbebyggelse.
- Förtätning längs kollektivtrafikstråken bör prioriteras.
- Utveckla handelsstråken längs Västra Esplanaden och Kungsgatan.
- Förbättra kontakten med älven med fler passager från befintliga gångstråk och grönområden.
- Utveckla strandpromenaden längs älven för möten och rekreation vid vattnet.
- Utveckla Hedlundaparken för barnfamiljer.
- Bevara och utveckla grönstråket längs Tvärån.

Förhållningssätt till kulturmiljö

- De för stadsdelen karaktäristiska inslagen av spridda mangårdsbyggnader från bondesamhällets tid, stadens första kyrkogård och lasarett, förnäma bostadshus och offentliga byggnader från tiden före stadsbranden år 1888, hantverkskvarteret Bagaren med brandgata, byggnader på f.d. kavalleriregementets område samt Storgatan som följer den gamla landsvägens sträckning västerut, är exempel på värdekärnor inom riksintresset Centrala Umeå. Sådana miljöer vårdas och utvecklas i samråd med länsstyrelsen och i enlighet med gällande skydd i miljöbalken, kulturminneslagen och detaljplanebestämmelser.
- Ny bebyggelse i och i anslutning till riksintressets värdekärnor föregås av särskilda gestalningsprogram och ges en placering och utformning som samspekar med och inte reducerar befintliga byggnaders värden. I dessa lägen gäller högre krav än normalt på arkitektonisk och konstnärlig kvalitet.

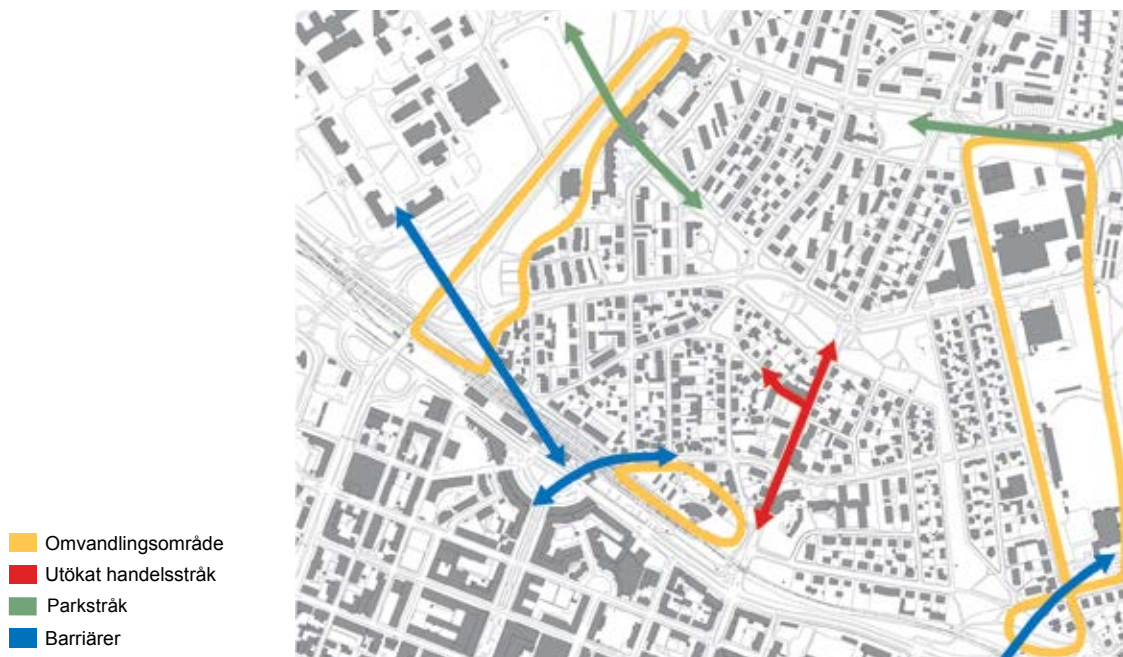


Byggnadsminnen i stadsdelen

Kyrkligt kulturminne:
- Umeå 5:14 Västra kyrkogården

Byggnadsminnen:
- Bagare Thillmans hus, Brogatan 2B
- Färjare Högländers hus, Storgatan 41
- Gamla lasarettet
- Läraren 1, Hovrättsbyggnaden
- Slöjdaren 1
Gamla slöjdskolan
- Slöjdaren 2, Löjtnant Grahns villa
- Vikingen 2, Gamla sparbanken
- Von Ahnska magasinet, Storgatan 32

Haga



Haga är en relativt gles stadsdel som avskiljs både fysiskt och mentalt från stadskärnan genom den barriär som Järnvägen och Blå vägen tillsammans ger. Haga är i de äldre delarna bebyggd med småskalig bostadsbebyggelse. I övriga delar finns större arbetsplatser, t.ex. flera stora bilanläggningar och Hagaskolan. Gamliavallen med sina sporthallar och utomhusarena är en viktig målpunkt.

Östra Kyrkogatan är den tydliga mittaxeln genom stadsdelen och längs denna finns också inslag av butiker. Ett centralt parkstråk – Hagaparken – ger tillgång till fina möjligheter för rekreation. Hagaplan bör utvecklas som mötesplats med höga kvalitéer för boende och de som arbetar i grannskapet. Lokstallsområdet kan utvecklas till ett nytt högintressant arbetsplatsområde kopplat till resecentrum Umeå C.

En omvandling av befintlig E4 till stadsgata skapar möjligheter för ett nytt bebyggelsestråk mot regementet. Kontakten mellan resecentrum och regementet kan i samband med detta utvecklas både visuellt och fysiskt, se illustration sida 16.

Förtätning inom befintliga kvarter ska ske på kvarterens villkor, t.ex. genom nya gårshus och liknande. Haga har sin stora tillväxtpotential dels i stråket mot regementet, dels i anslutning till Gamlias sportfält och bilanläggningarna. Dessa områden bör på sikt omvandlas till ett blandstadsområde med hantverk och mindre störande verksamheter som bärande tema. Här finns goda möjligheter till förtätning som ger bättre underlag för en utvecklad service och till bättre samband med stadskärnan, se sida 14. Totalt kan det röra sig om ett tillskott i stadsdelen med 1500 enheter.

Riktlinjer för stadsdelsutveckling

- Komplettera med ny blandstadsbebyggelse i de utpekade omvandlingsområdena.
- Förstärk handelsstråket längs Östra Kyrkogatan.
- Utveckla park- och gångstråken så att barriäreffekterna på sikt elimineras.

Förhållningssätt till kulturmiljö

- På gamla Haga bevaras den äldre planstrukturen med stadsdelens äldre vägnät. Möjligheten att öppna upp stängda gator och återskapa den gamla trafikstrukturen bör undersökas.
- De äldsta husen på gamla Haga, stadsdelens egnahemsbebyggelse från 1910-, 20- och 30-talen och inslagen av folkhemsbostäder i flerbostadshus från 1940-talet är exempel på miljöer som är viktiga för stadsdelens karaktär. Sådana sammahållna och karaktärsskapande miljöer från olika tidsperioder vårdas och utvecklas i enlighet med förhållningssätt i *Byggnadsordning för Haga-Sandbacka*.
- De arkitektoniska och miljömässiga värdena hos de av Torkel Sjöström ritade 50-talsområdena med flerbostadshus och radhus beaktas vid vård, underhåll och förändring.
- Vid framtida nybyggnationer tillämpas det öppna byggnadssätt med ljus, luft och genomsikt i kvarteren som präglar stadsdelen.
- Vid större stadsomvandling av hela kvarter upprättas gestaltungsprogram som säkerställer nybebyggelsens samspel med Hagas varierade och överlag småskaliga miljö.



Regementet



Regementsområdet ligger idag nästan helt avskilt från den övriga staden. Med den nya användningen av byggnaderna uppkommer också behovet av att mer eller mindre inlemma det forna regementet i staden. Flera sådana exempel finns där gamla regementsbyggnader infogats i kvartersstaden med goda resultat.

Målet är att bygga ihop regementet med staden både visuellt och praktiskt så att verksamheterna i området ges tillgång till stadskärnans utbud och vice versa. Samtidigt är det viktigt att inte förminska den forna betydelsen av regementet. Anslutningen mellan regementets byggnader och omgivande stadsdelar utformas så att regementets forna betydelse lyfts fram. En ny regementspark kan t.ex. anläggas i centralaxeln från Kanslihuset och med förlängning mot Dragonfältet för att ge kanslibyggnaden en ”upphöjd plats” i staden.

Försvarmaktens intresse i pågående verksamhet vid SkyddsCentrum Norr måste också beaktas. Samråd ska alltid ske med Försvarmakten vid förhandsbesked, bygglov eller planläggning inom det influensområde som Försvarmakten hävdar som riksintresseområde. (Se även vad som anges beträffande riksintressen för försvaret i *Fördjupning för Umeå*).

Nya kvarter ska anläggas så att befintliga huvudaxlar i anläggningen och entréer till kaserngården betonas i stadslandskapet. Dessa kvarter bör byggas som högexploaterade blandstadskvarter som kan dra nytta av den stora kaserngårdens funktion som ett centralt stadsdelstorg, se sida 14. Totalt kan det röra sig om ett tillskott i stadsdelen med 3500 enheter.

Riktlinjer för stadsdelsutveckling

- Omvandlingsområdet utvecklas till kvartersstad så att regementet på sikt blir en naturlig del av stadslandskapet.
- Gång- och cykelförbindelserna till och från stadsdelen anpassas till huvudstråken, dels mot Brogatan Väst på stan och dels mot resecentrum Umeå C.

Förhållningssätt till kulturmiljö

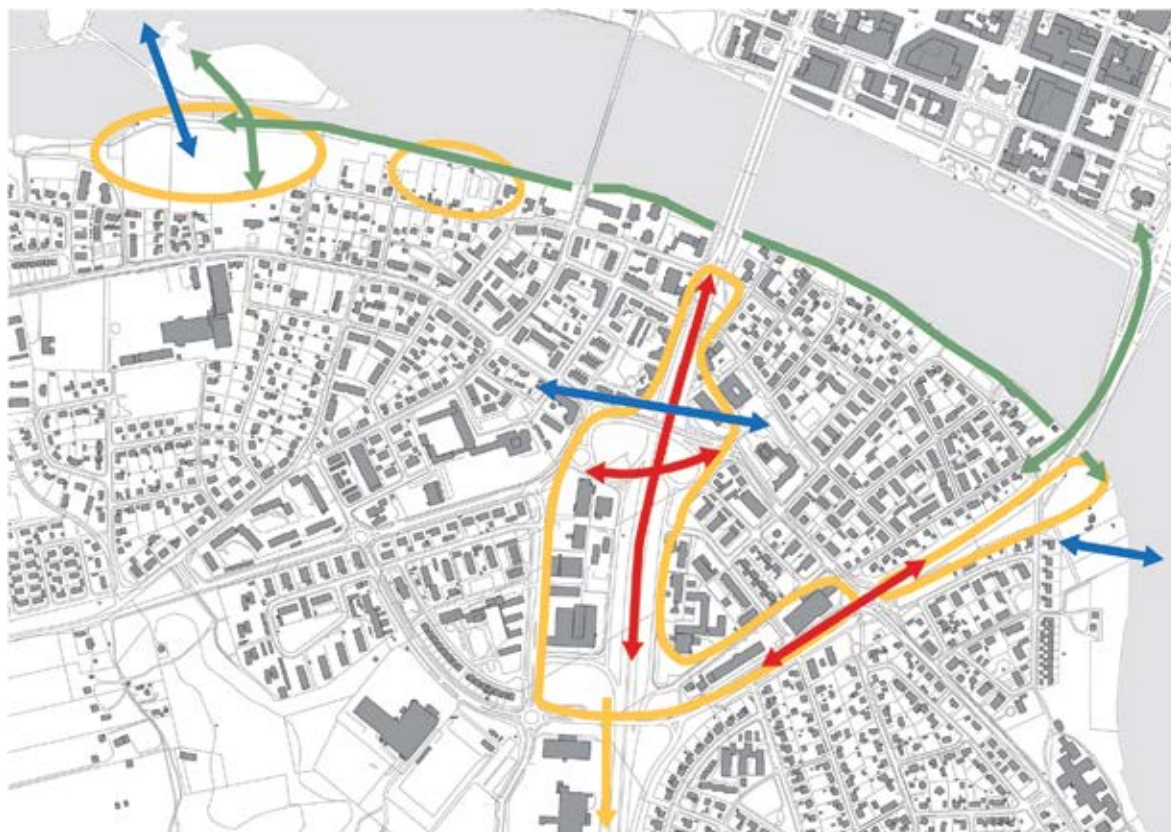
- De äldre och centrala delarna av före detta I20 regementsområde är skyddade som byggnadsminne och utgör en värdekärna i riksintresset Centrala Umeå. Miljö och byggnader vårdas och utvecklas i samråd med länsstyrelsen och i enlighet med gällande skydd i miljöbalken, kulturminneslagen och detaljplanebestämmelser.
- Kaserngården är unik i sitt slag och är en av landets få bevarade. Den lämnas obebyggd och grusad.
- Ny bebyggelse i anslutning till skyddsområdet för byggnadsminnet föregås av särskilda gestaltungsprogram och ges en placering och utformning som samspelar med och inte reducerar befintliga byggnaders värden. Här gäller högre krav än normalt på arkitektonisk och konstnärlig kvalitet.
- Vid nybebyggelse utanför regementsområdet beaktas för upplevelsen av byggnadsminnet väsentliga axlar och siktlinjer.
- Regementsområdets kontakt med omgivningen och stadens centrum utvecklas och ges en tilltalande och värdig utformning.



Byggnadsminnen i stadsdelen

- Kanslihuset
- Kasern 1
- Kasern 2
- Kasern 3
- Exercishus
- Matsal/kök
- Gymnastikhus
- Officersmäss
- Förråd
- Halmförråd
- Stall
- Sjukhus
- Sjukstuga
- Skidförråd

Teg



- Omvandlingsområde
- Utökat handelsstråk
- Stadens möte med älven
- Barriärer

Stadsdelen har ett blandat innehåll med bostäder, arbetsplatser, skolor och handel. Till skillnad från stadsdelarna norr om älven saknas dock parker och sammanhängande stråk. Tegs centrala delar klyvs av de två brolederna på ett olyckligt sätt. Det blir svårt att utveckla ett tätare stadslandskap utan att bygga om trafiklederna till stadsgator. Å andra sidan ges här en stor möjlighet till förtätning i och med att E4 och E12 flyttas ut till den planerade ringleden. De befintliga kvarteren bör gradvis kunna förtätas med nya bostäder och lokaler. Totalt kan det röra sig om ett tillskott i stadsdelen med 5000 enheter.

Stadsdelens stora potential ligger i att utveckla kontakten med älven. På längre sikt bör en mer omfattande omvandling av vissa kvarter närmast älven prövas. Särskilt i de kvarter som ligger centralt mellan broarna. Möjligheten bör också prövas att utveckla ytterligare bebyggelse på södra älvbrinken mot Bölesholmarna i möjlig kombination med en urban park längs älven. En ny gång- och cykelbro via Bölesholmarna till Lundåkern skulle bidra till att överbrygga den barriär som älven skapar i de västra stadsdelarna. En del nyare bebyggelse visar vägen mot en mer stadsmässig fasad mot vattnet och stadskärnan. En sammanhängande strandpromenad med ett utbud av service och kanske t.o.m. ett kallbad kan ge hela stadsdelen en ny kontakt med stadskärnan och bidra till att överbrygga den barriäreffekt som den breda älven ger. En radikal ombyggnad av Kyrkbron där norra körbanan görs om till ett planterat gångstråk, eventuellt i kombination med parkering, kan skapa en trygg, attraktiv och vindskyddad gång- och cykelväg över älven. Gång- och cykelstråken över älven till Öst på stan via Ön bör även tas tillvara.

Riktlinjer för stadsdelsutveckling

- Omvandla trafikleder till stadsgator med god plats åt alla trafikslag samt gående.
- Bygg ny blandstadsbebyggelse längs nuvarande trafikleder.
- Bygg fler parker och en sammanhängande strandpromenad.



Förhållningssätt till kulturmiljö

- De för centrala Teg karaktäristiska inslagen av tidig centrumbebyggelse vid Bryggargatan och Bölevägen, egnahem vid Färjstallsgatan och Tjärhovsgatan, villor i 20-talsklassicistisk stil utmed Skeppargatan samt flerbostadshus i tegel från 50- och 60-tal norr och öster om Tegskyrkan, är en del av stadsdelens identitet. Sådana sammanhållna och karaktärsskapande miljöer från olika tidsperioder vårdas och utvecklas i samråd med länsstyrelsen och i enlighet med förhållningssätt i byggnadsordning för Teg.
- Tegskyrkans arkitektoniska kvalitet och kyrkans betydelse som landmärke och inslag i stadens silhuett beaktas vid vård och underhåll samt vid utformning av tillkommande bebyggelse på centrala Teg.



Byggnadsminnen i stadsdelen

Kyrkligt kulturminne:
- Tegskyrkan, Jägarvägen 16

Vårt offentliga rum

Utrymmet mellan husen bestående av gator och torg men även parker och vatten hör till vårt gemensamma offentliga rum. Dit räknas också lokaler som är allmänt tillgängliga och gratis, t.ex. bibliotek, resecentrum, stadens förvaltningslokaler m.m.

Ett särskilt program för det offentliga rummet har antagits av kommunfullmäktige och en arbetsgrupp kallad gestaltungsgruppen har bildats för att bevaka frågor som rör gestaltningen av det offentliga rummet.

I en tät stad blir ett attraktivt offentligt rum en av de viktigaste faktorerna för tillväxten och därmed en förutsättning att nå befolkningsmålet 200 000 invånare senast år 2050.

5.3 Offentliga rummet

Ett offentligt rum med estetiska kvalitéer med en intaglig skala, god orienterbarhet och solbelysta platser påverkar möjligheterna till förtätning eftersom byggnaderna längs gatorna och torgen tillsammans bildar väggar i det offentliga rummet. Speciellt hushöjden diskuteras oftast i samband med förtätning och fastighetsutveckling. Husens höjd påverkar stadsbilden mycket olika beroende på gestaltning och placering men höjden är inte den enda eller ens den viktigaste parametern för en lyckad förtätning av centrum t.ex. genom skuggning eller andra effekter som kan påverka det offentliga rummet negativt. Vi bör dock bejaka en högre hushöjd än den rådande, men inte på bekostnad av det offentliga rummets kvalitéer. En exploatering i de centrala stadsdelarna ger dessutom möjlighet till en nödvändig upprustning av det offentliga rummet genom medfinansiering från fastighetsägare. Flera pågående projekt visar på goda möjligheter att använda innergårdar för ny tät bebyggelse. Nya stråk t.ex. längs kvarterens gamla brandgator skulle kunna tillföra staden ett helt nytt nät av offentliga innergårdar och gränder, se avsnittet för handel.

En framtida vision om en sammanhängande strandpromenad. Älvstråket är Umeås stadspark.
Illustration: A1 Arkitekter



Rent och tryggt

Med fler invånare i stadens centrala delar kommer också besökarna i parkerna att bli fler. Skolor, förskolor och andra offentliga verksamheter kommer använda stadens gröna ytor för aktiviteter och rekreation. Ökat besöksstryck kombinerat med ökad efterfrågan på olika aktiviteter gör att vi kommer att vilja satsa mer resurser på att upprätthålla och utveckla parkernas kvaliteter. Omsorg om stadsmiljön och vårt gemensamma offentliga rum kommer att vara viktigt för såväl umebor som hitresta besökare. Rena och trygga torg och parker är ett självklart mål, men också att ständigt tillskapa attraktiva och föränderliga platser t.ex. med återkommande blomsterprogram, iordningsställande av inbjudande sittplatser och kanske återupptäckta gårdsmiljöer. Trygga och attraktiva gång- och cykelstråk för såväl rekreation som för transporter, är fundamentalt i en stad som ska användas av alla och också en viktig del för att öka gång- och cykeltrafiken.

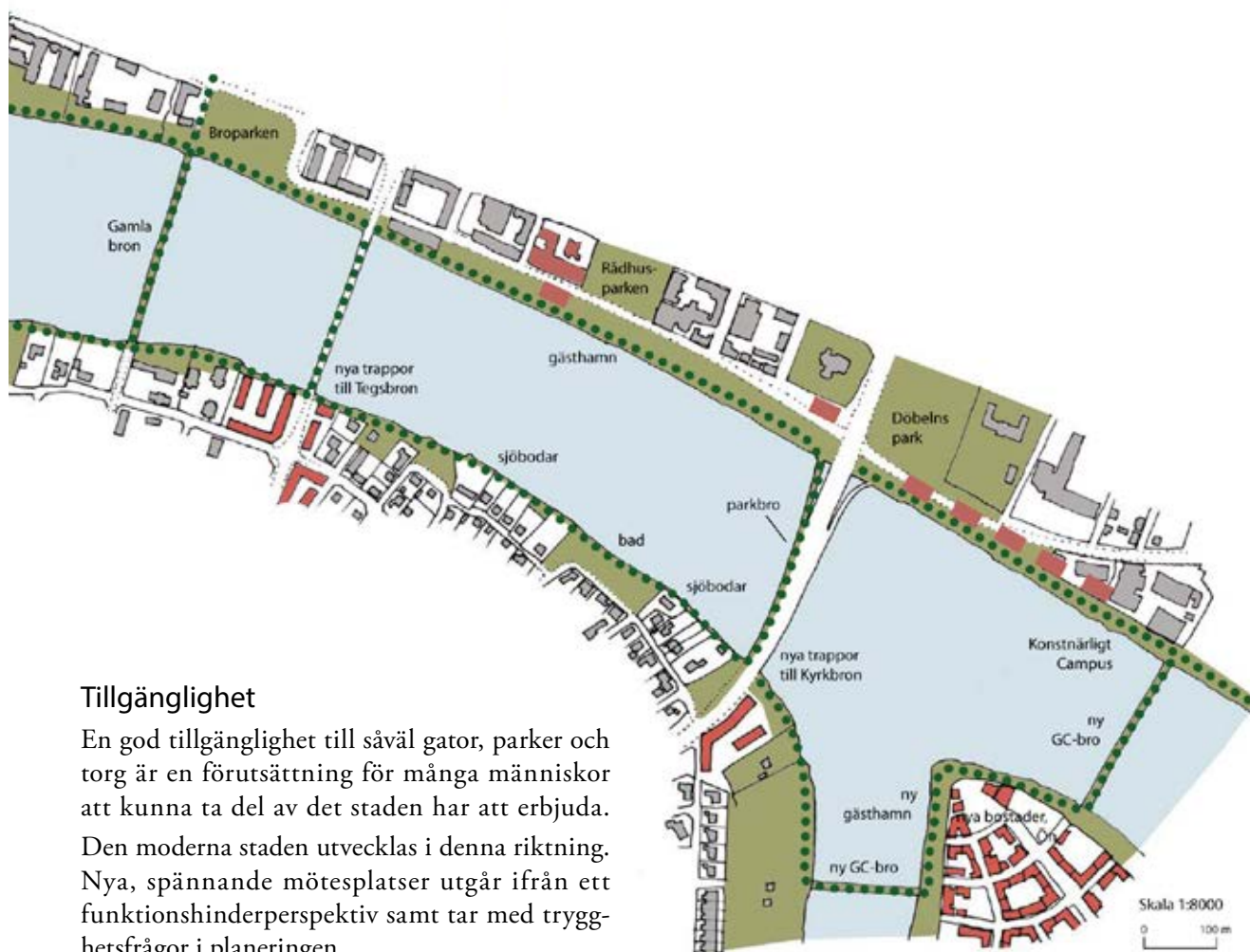
Staden vid älven

En god allmän tillgänglighet till stränderna med sammanhängande stråk är särskilt viktig för Umeås identitet som vattennära stad. Älvstråket är Umeås stadspark. Hårdgjorda kajer i stadens absoluta centrum kompletteras av stränder med parkkaraktär vid Lundåkern, Öbacka strand och på Tegssidan. Många umebor når Bölesholmarnas naturstränder inom 10-15 minuters cykeltur. Här kan man uppleva älvnära strand och fågelsång utan att lämna staden. En ny skötselplan med gestaltungsprogram säkerställer hur Bölesholmarnas kvaliteter ska tillvaratas i den växande staden, samtidigt som viktiga kvaliteter för den älvnära bebyggelsen, t.ex. utblickar, kan säkerställas.



Riktlinjer för det offentliga rummet

- Fokusera på det offentliga rummets kvalitéer.
- Höja kvalitén på gator, torg och parker och öka intresset för att investera i stadskärnan.
- Mötesplatser är stadskärnans signum. Satsa på att utveckla de befintliga samt skapa fler och bättre mötesplatser.
- Tillgängligheten till det offentliga rummet ska förstärkas.
- Tryggheten i offentliga rum och i de stråk som människor rör sig ska förbättras.



Tillgänglighet

En god tillgänglighet till såväl gator, parker och torg är en förutsättning för många människor att kunna ta del av det staden har att erbjuda.

Den moderna staden utvecklas i denna riktning. Nya, spännande mötesplatser utgår ifrån ett funktionshinderperspektiv samt tar med trygghetsfrågor i planeringen.

5.4 Grönska

Umeå ska byggas samman och bli tätare för att transportbehoven ska minska, infrastrukturen ska kunna utnyttjas bättre och stadsmiljön, som helhet och i dess delar, ska bli mer blandad och upplevelserik. Natur och grönska har stor betydelse för att denna inriktning om ett hållbart stadsbyggande ska nå framgång.

Grönstrukturen som helhet har avgörande betydelse för den ekologiska hållbarheten. De biologiska systemen ger grundläggande förutsättningar för luftkvalitet, lokalklimat, vattnets kretslopp och mångfalden av växt- och djurliv i stadsområdet. Ny bebyggelse ska planeras så att de lokala förutsättningarna i de biologiska systemen tas tillvara så långt som möjligt.

Lokal dagvattenhantering är beroende av att lämpliga gröna ytor identifieras tidigt i planeringen. Stadens inslag av vatten och grönt är också viktiga som offentliga rum och har därmed stor betydelse för den sociala hållbarheten. Gröna områden och vatten ger möjligheter till möten mellan människor och användningen är oftast gratis, vilket gör dem viktiga i stadens offentliga rum. En stadsplanering för ekologisk och social hållbarhet innehåller alltså mängder av aspekter kring grönstrukturens behandling.

De gröna stråken

Det är viktigt att stadsplaneringen uppmärksammar möjligheter att behålla och förstärka stråk där människor kan röra sig mellan grupper av bebyggelse. Vegetation och vatten längs sådana sammanhängande stråk höjer upplevelsen väsentligt. I den bostadsnära naturen, i parken eller på gården, uppstår de vardagliga, mer täta mötena som bidrar till trygghet och samhörighet.



Den sociala betydelsen visar sig också många gånger när invånarna i en stadsdel upplever att gröna ytor hotas av exploatering. Vatten och grönt ska vara lika naturliga delar i stadsplaneringen som bebyggelse och transportytor. Då stärks även den ekonomiska hållbarheten genom att Umeå som helhet och dess stadsdelar upplevs som trivsamma och attraktiva att besöka och röra sig i. Ett fint samspel mellan vatten, grönt och bebyggelse spelar stor roll för Umeås identitet och dess näringar inom turism och evenemang. Ett vanligt tankesätt är att naturen måste skyddas från staden som vill nagga den i kanten. Ett mer kreativt förhållningssätt i stadsplaneringen är istället att försöka integrera naturen i stadsstrukturen, ekologiskt, socialt och formmässigt.

Rådhusplanaden kommer att få en ökad betydelse som ströv- och affärsstråk när Umeå C öppnar. Esplanaden har ett stort kulturhistoriskt värde och sammanbinder Järnvägstorget med Rådhusstorget. Det finns ett stort behov av att förbättra och utveckla Rådhusplanaden med nya sittplatser, planteringar och evenemangsytor. Viktiga förutsättningar är att Rådhusets och järnvägsstationens fasader även i fortsättningen blir fullt synliga som avslutning på stråket och att björkraderna finns kvar i ursprungligt läge.

Lek i stadsmiljöer

I Umeå centrum finns få kommunala lekparkar. I själva centrum finns en minilek på Renmarkstorget, öst på stan finns en lekplats i kvartersparken Herrgårdan och väst på stan finns en liten lek vid Västergatan. Den största och mest välutrustade lekplatsen i de centrala stadsdelarna finns i Hedlundadungen.

I Hagaparken finns två lekplatser en i väst och en i öst. Även söder om älven är lekplatserna få, en finns vid Borgvägen inte långt från Tegskyrkan och en ligger vid älvstranden intill Skeppargatan.

Utöver dessa lekplatser finns skolgårdar samt lekmiljöer på en del bostadsgårdar, men sammantaget är lekmiljöerna väldigt få. Naturområden för lek saknas till största delen inom Centrala staden. I den växande staden där fler bostäder kommer att finnas i stadens centrala delar och där fler förskolor och skolor kommer att behöva tillgång till utomhusytor är tillgången alldeles för liten.

I en tätare stad måste gårdarna kunna erbjuda bostadsnära lek medan det offentliga rummets parker kan innehålla lekmöjligheter, mötesplatser och aktivitetsytor. Herrgårdan, Skeppargatan, Hagaparken och framförallt Hedlundadungen har förutsättningar att utvecklas till riktiga mötesplatser med ett större utbud och en bredare målgrupp. I de mest centrala delarna kan "Staden mellan broarna" rymma lekmöjligheter medan det kanske måste tillskapas en ny större lekpark på Tegssidans (öst).

Samutnyttjande av det offentliga rummet kommer att bli viktig. Parkerna måste kunna fungera som bostadsnära rekreation, besöksmål och delvis som utemiljö för skola och förskola. Slutligen är kvaliteten på parkerna avgörande för hur användbara de är och hur de upplevs. Önskvärda kvaliteter kan beskrivas i gestaltungsprogram som ingår som bestämmelser i detaljplaner.





Förhållningsätt för parker och grönområden

- Utveckla älvstråket genom att tillgängliggöra och tillföra fler aktiviteter. Utveckla en mångfald av upplevelser genom att bygga stensatta kajer och glaciser, välskötta strandparker och besöksvärda naturparker. Utveckla fler stråk som leder till älven.
- Bevara och utveckla stadens trädbestånd. Upprätta en långsiktig trädplan med vårdprogram och investeringsbehov.
- Skapa fler små gröna platser i älvstråket, framförallt på innergårdar.
- Möjligheter till lek och aktivitet utvecklas i befintliga parker. Skapa större lek- och mötesplatser men också bostadsnära lek.
- Värna den goda tillgången på naturmiljö. Områden med olika karaktär bidrar på olika sätt till mångfalden i det gröna Umeå.
- Återta parkmark i centrum och återupprätta gröna samband, t.ex. i stråket mellan Döbelns park, Kyrkparken och Vänortsparken.
- Skapa välkomnande parker. Välstädade, välskötta och tillgängliga parker med inbjudande sittplatser och variationsrika planteringar lockar många olika besökare.
- Utveckla och upprätthåll finparker. Blommor och prydnadsplanteringar av olika slag är en del av staden. Sträva efter ett mer innehåll och större variation i centrala stadens parker. För parker med kulturhistoriska värden ska särskild hänsyn tas till dessa värden.
- Värna om befintliga kulturmiljöer, t.ex. kyrkogårdar och privatägda parker.
- Eftersträva ökad andel grön yta i staden. Med grönytefaktor eller andra styrsystem kan gröna värden successivt tillskapas.
- Skapa fler tåliga stadsrum.
- Berika stadsmiljön med upplevelser. Utöka utbudet av tillgängliga aktiviteter.
- Parker och grönområden ska upplevas trygga och vara tillgängliga för alla.
- Bevara och utveckla grönstråket längs Tvärån. Värna om den stadsnära natur som finns i detta område.
- Upprätta system för att säkra de gröna kvaliteterna. Stadsmiljön t.ex. med grönytefaktor och/eller kompensationsåtgärder.
- Värna om och utveckla Umeås karaktär som björkarnas stad, med björkplanterade gator och esplanader i de centrala stadsdelarna.

Riktlinjer för de centrala stadsdelarnas grönska

- Alla parker i centrala stadsdelarna bevaras och utvecklas.
- Bebyggelse och parkutveckling samplaneras.
- Behåll och utveckla en grönskande stad med:
 - planterade gaturum
 - varierade attraktiva parker och
 - sammanhängande gröna stadspromenader.
- Förädla älvstråket.

5.5 Strandskydd

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 7 kap. 18 § c 5 punkten i miljöbalken.

Inom Umeås centrala stadsdelar ses boende och vistelse vid vatten som en särskild resurs för tätortsutvecklingen. Det kan anses vara av allmänt intresse om redovisade strandnära bebyggelseområden ger långsiktiga fördelar för samhället genom en hållbar och välstrukturerad stadsplanering, där en bra tillgänglighet till attraktiva stränder både för boende och för en allmänhet är en viktig faktor för att skapa en attraktiv stad.

I de centrala stadsdelarna bedömer kommunen att tätortsutvecklingen utgör ett mycket starkt allmänt intresse. Planen föreslår därför att ny bebyggelse kan prövas vid Bölesholmarna, V. Brinkvägen samt på Lundåkern som berörs av strandskyddsbestämmelser.

För att säkra allmänhetens tillgänglighet till vattnet och i viss mån de strandnära naturvärdena, ska ett brett strandnära stråk närmast vattnet behållas/utvecklas i dessa lägen.

De värden som eventuellt försvinner när dessa områden bebyggs bedöms också kunna kompenseras med utvecklingen av ett sammanhängande rekreativstråk längs älven.



Stadskärnan

Med stadskärnan avses den del av de centrala stadsdelarna som präglas av ett stort utbud av publika verksamheter såsom butiker, gallerior, restauranger och caféer samt andra besöksintensiva offentliga eller privata verksamheter. Här används begreppet som en del av stadens funktion och inte som ett geografiskt område.

Idag finns stadskärnefunktionen främst längs gågatan, Rådhusplanaden, kring de torg som ligger inom centrumfyrkanten (inkl. Vasaplan) samt i kvarteren närmast Storgatan och Skolgatan. Ambitionen är att stadskärnan ska utökas geografiskt.

5.6 Handel

Förutsättningar

Stadskärnan är och ska vara kommunens viktigaste och mest allsidiga mötes- och handelsplats. En mångfald av handel, restauranger, kultur, offentlig och privat service och en attraktiv fysisk miljö ska bidra till att stadskärnan bibehåller och utvecklar denna roll. Stadskärnans mångfald ger den en särställning när det gäller shopping i en rik kombination mellan handel och upplevelser och dess sociala funktion bör stimuleras.

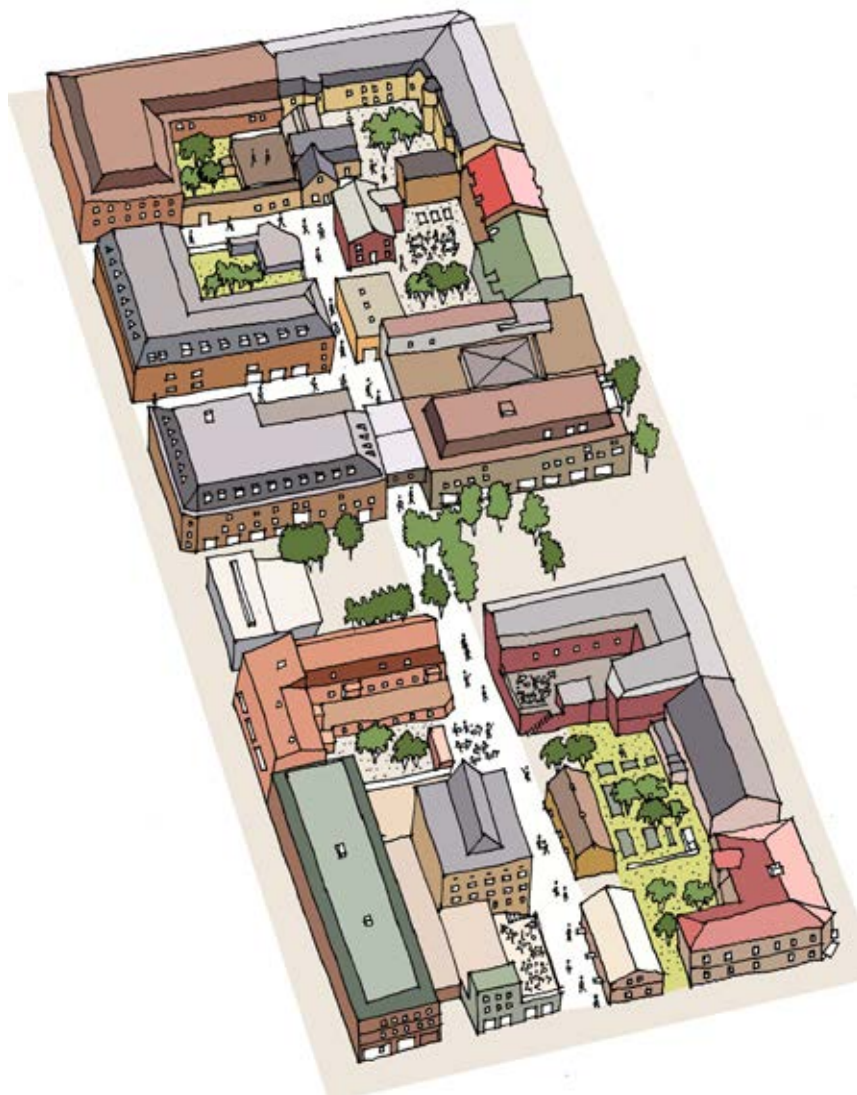
Handelns utveckling under de senaste tio åren med externhandelns tillväxt i Umeå har inneburit en viss utflyttning av volym- och dagligvaruhandel till dessa områden, men också en ökad specialisering mot shopping i stadskärnan.

Handeln i stadskärnan har inte utvecklats i samma takt som externhandeln, vilket har gjort att den har tappat marknadsandelar. Den relativt sett svaga utvecklingen av externhandeln har emellertid medfört att stadskärnans handel ändå utvecklats bra, jämfört med många andra städer av Umeås storlek.

Riktlinjer för att stärka stadskärnans handel

- Ett gemensamt visionsarbete för stadskärnans utveckling ska leda till nya strategiska investeringar där offentliga och privata intressen går hand i hand.
- Satsa på att bibehålla och utveckla attraktiva handelsstråk och platser i samarbete mellan kommun, fastighetsägare och handel.
- Planera för fler och bättre centrumskapande verksamheter i centrum som kompletterar handeln och ökar stadskärnans attraktionskraft.
- Planera för en stadstillväxt med ett ökat antal boende och verksamheter i och nära de centrala delarna av Umeå. Fler boende stärker stadskärnans utbud och attraktivitet.
- Se till att alla har god tillgänglighet och lätt kan transportera sig till centrum oavsett val av trafikslag, men prioritera gång-, cykel- och kollektivtrafik.





En förädling av affärskvarteren i centrumkärnan skulle kunna göras genom att utnyttja innergårdar och öppningar mellan husen. Illustrationen visar en aktuell idé framtagen av en fastighetsägare som ger flera intressanta effekter. Innergårdarna blir tillgängliga för uteserveringar, bostadsgårdar i skyddade lägen och nya butiker i helt nya centrala lägen. Öppningar via portiker och gränder innebär att de (alltför) stora kvarteren ges informella genvägar genom staden som på detta sätt får ett mycket mer spännande centrum. För att kunna genomföras krävs att parkeringsplatser flyttas från gårdarna till samlade parkeringslösningar och varuhanteringen tidsstyrs eller på annat sätt förändras för att ge plats åt en ny användning av innergårdarna.

Planeringsinriktning

En intressant och utvecklad handel är en av de viktigaste funktionerna för ett attraktivt stadsliv i stadskärnan. Utan handel dör staden och därför ska planeringen inriktas på att handeln i stadskärnan ska stärkas.

Stadskärnans handelsutveckling

Stadskärnans handel domineras idag (med några få undantag) av nationella och internationella kedjor. Dagligvaruhandeln har minskat under senare år och är begränsad.

Dagligvaruhandeln i centrum är emellertid viktig, särskilt med en planeringsinriktning med fler boende i Umeås centrala delar. Framtida planer behöver därför tillgodose aktörernas krav på tillgänglighet och förutsättningar för en rationell verksamhet. En ökad differentiering av utbudet skulle kunna öka stadskärnans attraktionskraft. En saluhall har länge diskuterats, men kan vara svår att etablera.

Nya effektiva lokaler i attraktiva lägen bör tillskapas för att ge möjligheter för fler märkes- och specialistbutiker att etableras. Kvarteren närmast Rådhusorget och gågatan mellan Vasagatan och Renmarkstorget är den kärna som innehåller handelns A-lägen. Denna kärna är relativt liten med tanke på Umeås storlek.

Bristen på fler lokaler i A-lägen uppges många gånger vara ett hinder för nya handelsetableringar i stadskärnan. Investeringar i gallerierna närmast Rådhusorget har i vissa delar medverkat till ökade eller bättre nyttjade handelsytor i A-lägen, men det finns också ett behov av att området där A-lägen finns ska utökas geografiskt.

Stadskärnans handel växer bäst från dörr till dörr och en handelsutveckling som utgår från den befintliga strukturen är att föredra framför satsningar som leder till en ökad splittring. Inriktningen bör därför vara att ”dra ut” handeln längs befintliga stråk i takt med att staden växer. En utveckling av enskilda stora objekt med handel som inte stödjer denna struktur riskerar att splittra handeln och är därför olycklig.

Det är idag tillåtet med handel i bottenvåningen mot gatan i samtliga kvarter i stadskärnan. I vissa stråk där utökad handel vore önskvärd finns det kontor eller annan verksamhet mot gatan som är helt ointressant ur handelssynpunkt. Byggnader med sådana verksamheter kan skapa hinder för handelsstråkens utveckling under lång tid, varför sådan verksamhet inte bör förläggas till de huvudsakliga handelsstråken. Vid ny- eller ombyggnation längs dessa stråk bör alltid handel, eller annan centrumskapande verksamhet som gynnar handeln, förordas i bottenvåningen.

Unikt för stadskärnan jämfört med andra handelsområden är den sammanvävda strukturen av A-, B- och C-lägen. A-lägena upptas ofta av nationella och internationella storkedjor medan B- och C-lägena ofta har handel som är mer specifik och speciell för staden. Umeås stadskärna har idag stora kvarter och mer intima shoppingmiljöer utomhus är en bristvara. Med en utveckling av innergårdsmiljöer och inre stråk (t.ex. genom att öppna gamla brandgator m.m.) finns en möjlighet att skapa en ny typ av upplevelsehandel som Umeå saknar idag. En utveckling av inre stråk skulle också ge byggnaderna nya ”framsidor” och möjlighet till attraktiva lägen för nybyggnationer.

Utveckling av kluster dvs. en koncentration av butiker med liknande utbud i samma områden, skulle kunna stärka handeln. I Umeås stadskärna har exempelvis vissa skobutiker redan följt en sådan utveckling men det finns stor utvecklingspotential inom andra områden. Klusterbildning kan bara genomföras på frivillig väg och görs i viss mån automatiskt om möjlighet uppstår. Genom samarbete mellan butiks- och fastighetsägare kan ett mer progressivt arbete för att skapa kluster genomföras. Exempel från andra städer visar positiva effekter när fastighetsägare ”byter” hyresgäster med varandra.

Riktlinjer för stadskärnans handelsutveckling

- Regionens största mångfald och mest kvalificerade shoppingutbud inom detaljhandel, restauranger och service ska eftersträvas.
- Längs handelns utvecklingsstråk ska det vid ny- eller ombyggnad alltid vara förberett för att etablera handel i bottenvåningen, oavsett vilken verksamhet som lokalerna byggs för (se beskrivning av utvecklingsstråk i tidigare avsnitt).
- Förbättra möjligheterna för en utveckling av nya inre handelsstråk i vissa kvarter t.ex. genom en omvandling av de ytor som idag används för verksamhetsparkering och/eller varutransporter.
- Utveckla kluster inom detaljhandeln med hjälp av samarbete mellan fastighets- och butiksägare. Kommunens roll är samordnande.

Torg- och gatuhandel

Torg- och gatuhandeln är ett viktigt inslag i stadskärnan som bidrar till stadslivets variation och mångfald. Idag är Rådhusorget den viktigaste platsen för denna typ av handel, men viss torghandel förekommer även på andra platser.

Torgståndens gestaltning och placering liksom utbudet (framförallt det stora inslaget av gatumat) ifrågasätts ofta och en översyn behöver göras så att torg och gatuhandeln kan bidra till ökad trivsel och till ökat folkliv på stadens gator och torg.

Riktlinjer för torg- och gatuhandel

- Kommunen bör utforma en strategi för placering, estetisk utformning och utbud med målsättningen att åstadkomma en attraktiv torg- och gatuhandeln för såväl stadsbilden som för kunder och handlare.

Restauranger, caféer m.m.

Utvecklingen av restauranger i Umeå har varit explosionsartad under de senaste tio åren. Under alla årstider utgör restauranger och pubar en viktig del av livet i stadskärnan, framförallt på kvällar och nätter då inte affärerna är öppna. Men det är till största del på sommaren då uteserveringarna kommer fram som stadskärnans offentliga stråk och platser förädlas och får liv tack vare dessa.

Även mindre caféer utgör en viktig del av stadslivet och Umeå har länge varit betraktat som en bra caféstad.

Riktlinjer för uteserveringar

- Uteserveringar är positivt för stadslivet och för stadsbilden och bör bejakas under förutsättning att de utformas på ett estetiskt bra sätt och att det inte genom sitt läge i övrigt påverkar tillgängligheten till stadsdelen negativt.
- Uteserveringar som bara har öppet kvällstid eller vissa dagar bör inte finnas på stadskärnans mest centrala platser eller där det kan finnas andra anspråk på platsen.
- Kommunen bör ta fram en strategi för uteserveringarnas utformning.
- Vid torg- och gatuombyggnader bör tillfälle utnyttjas att skapa förutsättningar för uteserveringar, där det är lämpligt.

Handel i stadsdelarna och i nya stads kvarter

All handel innebär resande och för att minska resandet är det viktigt att vissa ärenden kan uträttas på platser där man ändå passerar, eller på platser som ligger nära bostaden. Därför är det extra viktigt med viss handel i kommunikationsstråk och noder såsom resecentra och längs huvudgatorna för gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik. Målet är att uppnå en blandad stadsstruktur där handel förekommer naturligt där människor passerar eller vistas.

Kommunen kan stärka en lokal utveckling av handel genom att utveckla attraktiva torg, gatustråk i lägen där människor möts och färdas naturligt. Hagaplan, Kungsgatan öst på stan, resecentra är exempel på sådana platser, men även i nya stads kvarter bör dessa planeras in.

Riktlinjer för handel i stadsdelar och nya stads kvarter

- Kommunen ska medverka till att skapa attraktiva torg- och gatumiljöer i stadsdelar för att gynna lokal handel.
- I kommande stadsdelar ges förutsättningar för en blandad struktur med både bostäder, verksamheter och handel.
- Längs trafikerade stråk och i nya stadsdelar byggs lokaler i bottenvåningarna som kan inrymma verksamheter.

Centrumutveckling i samverkan

I stadskärnan har de offentliga rummens attraktivitet en central roll för utvecklingen av staden som mötesplats och därmed också för handelns utveckling. Stadens byggnader och dess innehåll har också en avgörande betydelse för de offentliga rummens attraktivitet. Utvecklingen av de offentliga rummens attraktivitet ska därför ske i nära samverkan mellan de olika aktörerna.

Stadskärnans konkurrenskraft är beroende av att fastighetsägare, köpmän och övriga aktörer i Centrum har en väl utvecklad samverkan. En avgörande fråga är att alla, så lång det är möjligt, arbetar mot samma mål. Därför är ett gemensamt visionsarbete påbörjat och detta bör vidareutvecklas till en gemensam ”affärsplan” för stadskärnans utveckling.

Riktlinjer för centrumutveckling i samverkan

- Kommunen bör tillsammans med fastighetsägare och handel bedriva ett gemensamt arbete kring stadskärnans långsiktiga utveckling. En gemensam vision och fortsatt handlingsplan (affärsplan) kan vara målet med arbetet.

5.7 Buller och bebyggelseplanering

Samhällets nödvändiga infrastruktur ger tyvärr även ifrån sig oönskat ljud, det vi i dagligt tal kallar buller. Dels har det inverkan på vår trivsel och komfort, men buller kan vid höga och/eller långvariga nivåer också påverka vår hälsa.

Planeringen av stadens utveckling bör naturligtvis i första hand ske så att människor undviks att utsättas för buller, men det är inte möjligt att alltid lösa det med att lokalisera bebyggelse på tillräckligt avstånd från gator eller andra ljudkällor. Det skulle innebära en väldigt gles och utspridd bebyggelse med stora impedimentytor, en stadsmiljö som få vill ha. I stället får både utformningen av trafikstrukturen och bebyggelsen anpassas så att en acceptabel balans mellan ljudnivåer och en, ur andra aspekter, önskvärd stadsutveckling uppnås.

Bullersituationen i Umeå idag

Umeå kommun har under år 2008 kartlagt den allmänna bullersituationen i kommunen. Kartläggningen omfattar omgivningsbuller från trafik (väg, spår och flygtrafik) och industrier. Kartläggningen omfattar även en redovisning av så kallade tysta områden i kommunen. Den visar även hur många boende som berörs inom olika bullerintervaller. Kartläggningen avses att uppdateras senast år 2012 i enlighet med förordningen om omgivningsbuller (2004:675).

Kartläggningen kan i planeringssituationer indikera var bullerfrågorna behöver ägnas särskild uppmärksamhet.

Flygbuller

Riktlinjer kring flygbuller behandlas i *Fördjupning för Umeå*.

Riktlinjer för bebyggelseplanering i bullerutsatta lägen från väg eller järnväg

- Vid nylokalisering av bebyggelse utgör Boverkets allmänna råd utgångspunkt. Avsteg från huvudreglerna genom tillämpning av begreppet "tyst sida" kan tillämpas inom hela planområdet.
- Barns tillgång till god ljudmiljö ska särskilt beaktas i planeringen.

5.8 Umeås luftkvalitet

Luftmiljö

Umeå har problem med luftkvaliteten i de centrala stadsdelarna. Miljö kvalitetsnormens gränsvärde för kvävedioxid (NO₂) överskrids och gränsvärdet för partiklar (PM10) tenderar att överskridas. Situationen härrör från en kombination av stora trafikvolym, stängda gaturum och särskilda luftrörelser som förekommer främst under vinterhalvåret, så kallad inversion. De höga nivåerna av luftföroreningar påverkar människors hälsa negativt varför regeringen år 2006 gav Umeå kommun i uppdrag att ta fram ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kväveoxid i Umeå. Åtgärdsprogrammet antogs år 2007 och ska ses som ett arbete med kontinuerlig uppföljning. Nya åtgärder behöver successivt tas fram och anpassas till den aktuella situationen samt anpassas efter de behov Umeå kommer att ha fortsättningsvis. De stadsbyggnadsprinciper och den trafikstrategi som översiktsplanen presenterar ger en övergripande och långsiktig inriktning för hur vi ska minska bilberoendet och transportbehovet i Umeå, vilket är ett led i att minska negativa effekter på luftmiljön.

Fördjupningens strategier leder långsiktigt till bättre luftmiljö

En tät stad ger lämpliga avstånd med cykel och ger de bästa förutsättningarna för att öka andelen cyklisterna och fotgängarna i förhållande till bilister. En kompakt och funktionsblandad stad ger närhet till målpunkter och minskar transportberoendet. Den föreslagna parkeringsstrategin bidrar till att arbetsresor med bil till centrala Umeå minskar. Intelligent transportsystem och mobilitetsåtgärder fokuserar på att underlätta resenärens val av hållbara transportalternativ. Framtida stadsdelar och bebyggelseområden ges goda förutsättningar till kollektivtrafikförsörjning och kollektivtrafikens underlag och effektivitet förbättras.

Bilsnål samhällsplanering måste kompletteras med en ny syn på biltrafikens prioritet i Umeås centrala stadsdelar. Trafiken måste orienteras ut från stadskärnan och andra områden känsliga för överskridanden av miljö kvalitetsnormer. Ringleden förser Umeå med ett länge efterlängt alternativ och är en förutsättning för denna viktiga trafikomfördelning. Befintligt trafiksystem med trafikledskaraktär i staden måste anpassas för lägre trafikvolym, miljözon och för prioritering av önskade färdmedel. Trots fördjupningens strategier kan miljö kvalitetsnormen för NO₂ i de centrala delarna av staden komma att överskridas de kommande åren eftersom det tar tid att förändra befintliga strukturer och att genomföra åtgärder med långsiktig verkan. För att långsiktigt uppnå en bättre luftmiljö i centrala staden måste kommunen tillåtas att planera för och bygga nya bostäder och besöksintensiva objekt centralt där normerna idag överskrids. Eftersom alternativet att förlägga bostäder och besöksintensiva objekt utanför staden bedöms medföra ett betydligt ökat transportbehov med ökade utsläpp och ett mer utbrett problem med överskridanden av NO₂ och PM10 som följd.

Översiktsplanen måste ange den långsiktiga planeringsinriktningen. Endast då kan vi skapa förutsättningar för ett mer hållbart resande, förändra resebeteenden och komma till rätta med våra strukturella problem som ger upphov till vår dåliga luftkvalitet.

Särskilda utredningar av luftmiljön

Ny bebyggelse i anslutning till trafikrum måste föregås av särskilda utredningar av luftmiljösituationen. Gaturumsbredd och bebyggelsens täthet och höjd har inverkan på luftomblandning och halterna av luftföroreningar vilket bör beaktas vid slutlig utformning av bebyggelsen. Utveckling och planering för en bra grönstruktur i gaturummen och kvartersområden har en positiv effekt på luftkvaliteten och ska också ingå i dessa särskilda utredningar.

Riktlinjer för luftmiljö

- Kombinationen av hållbara stadsbyggnadsprinciper och ett fortlöpande arbete med åtgärdsprogrammet är avgörande för att Umeå ska kunna nå uppsatta mål rörande stadens luftkvalitet och tillväxt. Översiktsplanens utvecklingsstrategier anger hur det långsiktiga arbetet ska ske och hur det bidrar till en hållbar utveckling. Åtgärdsprogrammet följer upp och ger förslag på direkta åtgärder med en bestämd tidshorisont. Planer och bebyggelse ska prövas utifrån översiktsplanens utvecklingsstrategier och riktlinjer. Se Utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt i tidigare avsnitt.
- Tilluft till bostäder, kontor och handel bör placeras på motsatt sida av trafikerat gaturum och placeras högt upp.
- Skolor och förskolor bör placeras där luftkvaliteten är god.

5.9 Trafikstrategi

Det innebär en stor utmaning för Umeå att hantera den framtida trafiksituationen i staden. Umeås problem med luftkvaliteten måste lösas och i perspektivet 200 000 invånare kommer trafiken att vara en av nyckelfrågorna för Umeås tillväxt. Trafikstrategin anger den långsiktiga inriktningen för hur Umeå ska skapa ett hållbart transportsystem för framtiden. Transportsystemet genomsyrar de flesta av stadens element och utvecklingsstrategierna för hållbar tillväxt är därför en självklar del av trafikstrategin. Genom att integrera trafik- och markanvändningsplaneringen samt studera bebyggelsens utformning och lokalisering, skapar vi förutsättningar att använda miljövänliga transporter och samtidigt minska vårt behov av att använda bilen.

Hållbar stadsutveckling måste ses i ett helhetsperspektiv för att vi ska kunna lösa våra strukturella problem i transportsystemet. Umeå behöver ett paradigmskifte och en övergång från bilanvändande till att cykla, gå och åka kollektivt.

Trafikstrategin har arbetats in i översiktsplanen och tagits fram utifrån den europeiska kommissionens riktlinjer för en ”Sustainable Urban Transport Plan” gällande nyckelfrågor, koncept och förankring.

Riksintressen för kommunikationer

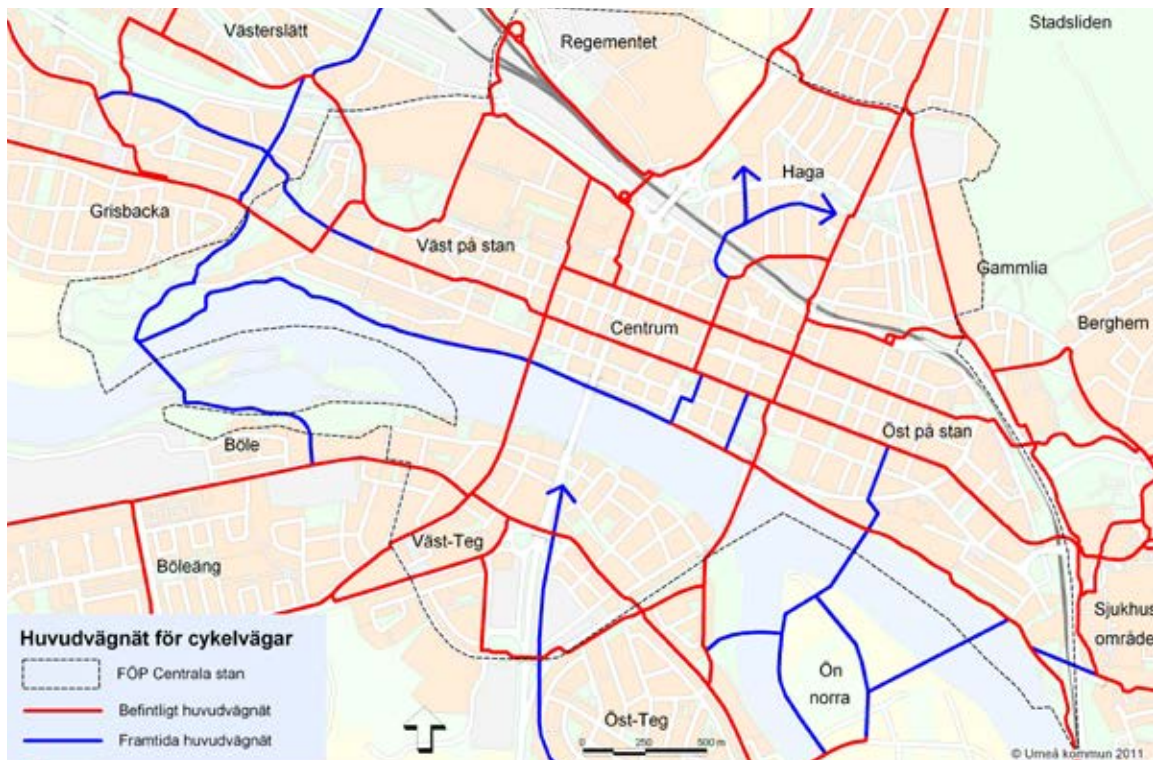
Väg E4, E12 och järnvägen utgör riksintressen för kommunikationer och sträcker sig i dagsläget genom planområdet. Hanteringen av dessa riksintressen finns beskriven i *Fördjupning för Umeå*.

Gång- och cykeltrafik

Vi vill att det ska vara attraktivt att cykla och att gå i Umeå, sommar som vinter. Det innebär att vi måste erbjuda gena, säkra och estetiskt tilltalande gång- och cykelvägar. Hur konkurrenskraftig gång- och cykeltrafiken är styrs ofta av vilka fysiska förutsättningar vi planerar i miljön. Det handlar framförallt om att skapa korta resrelationer för att ge cyklister och fotgängare konkurrensfördelar gentemot bilisten. Femkilometersstaden är en viktig strategi i att skapa en kompakt och nära stad med lämpliga avstånd för resor till fots och med cykel. Stadskärnan blir lättillgänglig för fler människor, mer koncentrerade flöden av människor uppstår och att gå eller cykla ger trafikanten tidsvinster framför bilisten.

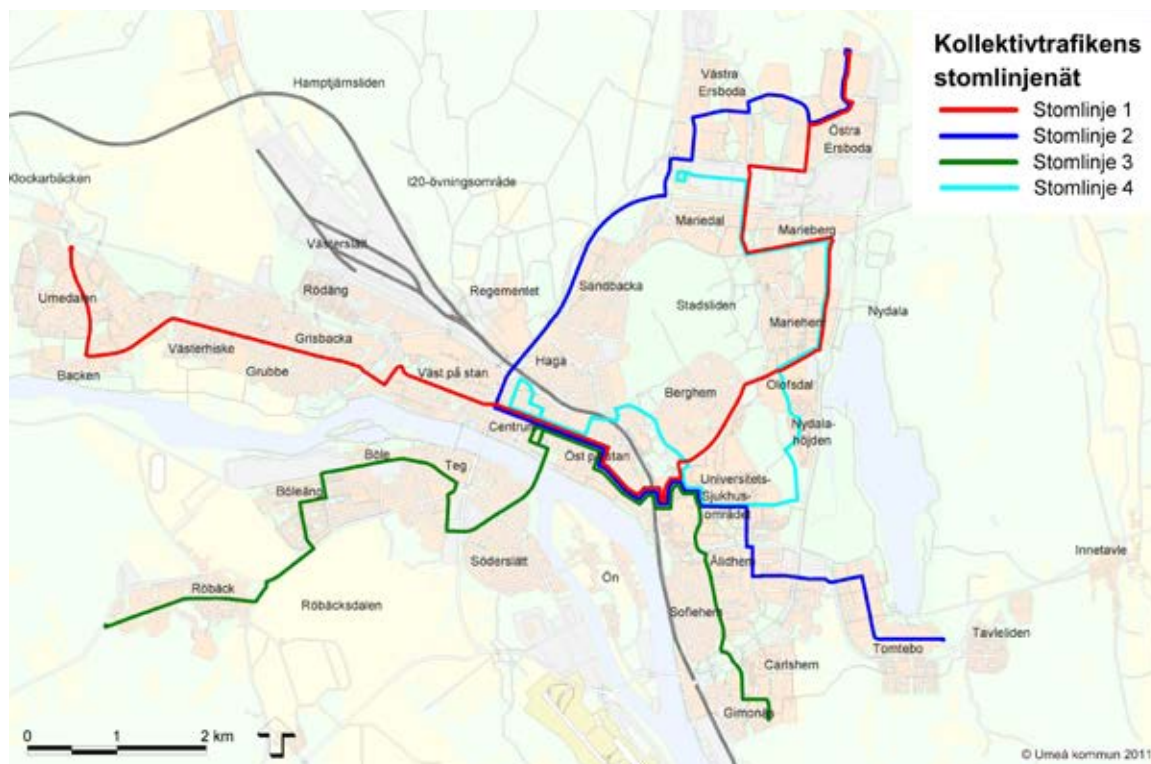
Umeå kommun har valt att arbeta med ett huvudväg nät för gång- och cykeltrafikanter där en särskilt hög standard avseende framkomlighet, gena och raka sträckningar, trafiksäkerhet, belysning, drift och underhåll, m.m. ska hållas. En utbyggnad och förbättring av huvudnätet sker successivt för att skapa gena samband, ett effektivt och trafiksäkert transportnät för fotgängare och cyklister. När nya stadsdelar växer fram ska en utbyggnad av gång- och cykelnätet ske i ett tidigt skede för att kunna erbjuda alternativ till bilen från första början. Huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska upplevas som tryggt och säkert för alla brukare. Gång- och cykeltrafiknätet byggs ut enligt principen att rekreation och nyttrafik skiljs åt. Motivet är att erbjuda gång- och cykelvägar som upplevs som trygga oavsett tid på dygnet.





Riktlinjer

- Planera för en kompakt stadsbyggnadsstruktur som erbjuder korta resrelationer som gynnar människor som går och cyklar.
- Huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister och fotgängare klara konkurrensfördelar.
- Gång- och cykelvägar ska upplevas som trygga och säkra där sträckningen går nära bebyggelse, folk och belysning. Nätet bör byggas ut enligt principen att rekreations- och nyttotrafik skiljs åt.
- Tillhandahålla tydliga och säkra gång- och cykelvägar till de verksamheter som är särskilt riktade till barn och ungdomar.
- Umeå kommuns cykeltrafikprogram vidareutvecklar översiktsplanens intentioner om en attraktiv gång- och cykeltrafik i Umeå.



Konkurrenskraftig kollektivtrafik för 200 000 invånare

Kollektivtrafiken kommer att spela en avgörande roll i Umeås mål att nå 200 000 invånare med en hållbar tillväxt. Idag är bilen det enskilt vanligaste färdmedlet vid resor till och från centrumstadsdelarna. Resor som bidrar till rörlighet och tillgänglighet men också till buller och farliga emissioner samtidigt som bilen kräver stora markanspråk. Med fler invånare i Umeå blir det avgörande att kunna erbjuda människor en attraktiv och funktionell kollektivtrafik som kan ersätta resan med bilen. Kollektivtrafiken kommer att spela en särskilt viktig roll för centrumstadsdelarnas tillgänglighet då biltrafiken in till stadsdelarna kommer att behöva prioriteras hårdare i framtiden.

För att kollektivtrafikresan ska kunna konkurrera med bilresan är tidsåtgången en av de mest avgörande faktorerna. För att kunna erbjuda ett tidseffektivt system med hög tillgänglighet och hög turtäthet föreslås ett koncentrerat stomlinjenät med sträckningar som kommer att kunna försörja den övervägande delen av Umeås befolkning med ett maximalt avstånd på 500 meter till närmsta hållplats. Strategin är att koncentrera nätets utbredning och därigenom kunna erbjuda tätare trafik längs dessa sträckor. Många studier visar att resenären är beredd att gå lite längre till hållplatsläget om turtätheten är så bra att den inte hindrar spontanitet och flexibilitet i vardagen. Kollektivtrafiken bör prioriteras med hjälp av fysiska åtgärder för att uppnå snabba och gena resor. Detta är av särskild vikt för att få fler män att nyttja kollektivtrafiken.

Umeås ringledslösning möjliggör att utrymme för särskilda bussfält kan skapas längs centrala gator som dag har trafikledskaraktär, exempelvis Västra Esplanaden. Det är viktigt att detta utrymme avsätts direkt i



Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken.

samband med att ringen tas i bruk. En särskild studie behöver tas fram för att identifiera lämpliga lösningar för prioritering i centrumstadsdelarna. Modern kollektivtrafikplanering syftar till att skapa fasta och pålitliga strukturer. Linjerna och deras fasta sträckning skapar tydlighet och gör att resenären kan lita på att bussen går samma sträcka dag efter dag. Fastighetsägaren och arbetsgivaren ska likaså kunna lita på att kollektivtrafiken är en fast struktur som de kan bygga sin verksamhet kring. Att anpassa bebyggelseutvecklingen efter kollektivtrafikens struktur är också en idag etablerad företeelse som stärker kollektivtrafikens position som färdmedel. En bra kollektivtrafik möjliggör för kvinnor, män, ungdomar och medborgare som inte har tillgång till bil att få en ökad tillgång till arbetsmarknad, fritid och rekreation liksom att vara en aktiv och deltagande del av staden och dess möjligheter.

Riktlinjer

- Kollektivtrafikens stomlinjenät ska utgöra en fast struktur som ger en tydlighet och långsiktighet.
- Bostäder, verksamheter och service ska i första hand lokaliseras inom stomlinjenätets influensområde.
- Busstrafiken ska prioriteras framför bilen längs stomlinjenätet.
- Bussprioriterade körfält ska prioriteras vid ombyggnad av trafikleder i kollektivtrafikens stomlinjenät. Umeås förutsättningar att introducera BRT-system (Bus Rapid Transit) ska utredas vidare.
- En särskild kollektivtrafikstrategi tas fram för att studera kollektivtrafikens framtida utveckling och linjesträckningar mer djupgående.

Vad är BRT?

Det finns flertalet definitioner av Bus Rapid Transit, BRT. Det som utmärker ett BRT-system är emellertid följande:

- Raka och tydliga linjesträckningar
- Full prioritet på egna banor och körfält
- Fordon angör stationer snarare än hållplatser
- Relativt långa stationsavstånd
- Hög medelhastighet
- Hög turtäthet
- Hög kapacitet
- Insteg i nivå med bussgolvet



Resecentrum Umeå Östra.

Umeå central och Umeå Östra

Persontågstrafiken längs Botniabanan och Tvärbanan möjliggör en förstärkning av Umeås funktion som regionalt nav och Umeås stadskärna som regional målpunkt. En mer diversifierad arbetsmarknad kommer att kunna erbjudas inom lämpliga pendlingsavstånd och Umeås utbud av service, handel och kultur blir tillgängligt med snabba tågförbindelser.

Den nya tåginfrastrukturen ställer krav på flexibilitet och smidiga omstigningar mellan olika färdmedel i Umeå. Ett ”hela resan”-perspektiv är avgörande för att tåget ska bli ett attraktivt färdmedel. Umeås nya resecentra och infrastrukturen runt dem måste möta dessa krav. Stora flöden av människor kommer att röra sig i närheten av Umeås resecentra vilket ger underlag för nya verksamheter och aktiviteter i dess närområden.

Riktlinjer

- Hållbara kombinationsresor med tåg ska underlättas genom att tillhandahålla en bra infrastruktur för fotgängare, cyklister, bussresenärer och t ex. bilpoolverksamhet i anslutning till Umeås resecentra.

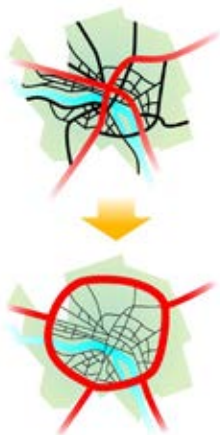


Biltrafiksystemet

Nättillhörigheten beskriver länkarnas trafikuppgifter och ligger också till grund för vägars och gators utformning. Biltrafiksystemet är i grova drag uppbyggt av ett huvudnät och ett lokalnät. I nätindelningen finns också gråzoner, gator och vägar som inte kan kategoriseras enbart till huvudnät eller lokalnät. Exempelvis gator som används för biltrafik mellan stadsdelar men också uppsamlade gatulänkar i lokalnätet, vi väljer att kalla dem stadsgator.

I centrumstadsdelarna kommer stadsgatan att ha en viktig funktion som både sammanbindande och uppsamlade, särskilt i samband med ombyggnad av gamla E4 och E12. Stadsgatan är viktig för alla trafikslag och måste prioriteras och gestaltas utifrån alla trafikanters olika behov. Det handlar om ett gatunät där oskyddade trafikanter har lika stora behov av framkomlighet som biltrafiken och kollektivtrafiken. Biltrafikens framkomlighet måste därför vägas mot övriga trafikanters behov av framkomlighet och trafiksäkerhet. Det gäller särskilt där stadsgatan möter huvudnätet för gång- och cykeltrafik eller kollektivtrafik, se vidare avsnittet om trafiksäkerhet.

Lokalnätet för biltrafik bör utformas så att det prioriterar de oskyddade trafikanternas säkerhet och behov av framkomlighet vilket bör ge korta färdvägar och låga hastigheter, fordons hastigheter som dels är anpassade till umgänget med fotgängare och cyklister, dels till den omgivande miljön.



Umeås ringledssystem

Umeås ringledssystem ger helt nya förutsättningar för att hantera trafiken i staden. Det handlar inte bara om att ett alternativ för genomgående trafik har skapats, det innebär också ett nytt sätt att styra den interna trafiken. Umeås infrastruktur är idag styrd till ett centralt nav där E12, E4 och väg 363 har samlats. Det har bidragit till mycket höga trafikflöden i stadskärnan vilket i sin tur har orsakat problem med luftkvalitet, buller, barriärer och en fragmenterad stadsmiljö. Ringleden möjliggör en cirkulerande trafikmatning inifrån och ut, istället för utifrån och in. Kompletterande åtgärder och en ny utformning av stadens interna trafiknät kommer att krävas för att få en trafikutflyttning och maximal nytta av ringen. Ombyggnadsåtgärderna inne i Umeå måste synkroniseras väl med tidpunkten för när ringleden tas i bruk.

Riktlinjer

- Trafikinfrastrukturen inom och utanför Umeå tätort anpassas för en matning längs ringledssystemet gällande skyltning, trafikledning, hastighet och utformning.
- Stadsgatan är viktig för alla trafikslag och måste prioriteras och gestaltas med hänsyn till alla trafikanters olika behov (se vidare avsnittet om trafiksäkerhet).
- Lokalnätet för biltrafik utformas så att det prioriterar de oskyddade trafikanternas säkerhet och behov av framkomlighet.
- Tunga transportorienterade verksamheter lokaliseras i första hand lokaliseras i anslutning till Umeås ringledssystem.
- På sikt bör ett lämpligt ITS/trafikledningssystem tas fram för att maximera ringledssystemets nytta.



Omvandla trafikleder till stadsmiljö

Ringledens färdigställande kommer att innebära nya möjligheter för Umeå att omvandla och utveckla tunga trafikleder till attraktiv stadsmiljö. En alternativ användning av trafikens överytor kan skapa nya värden och möjligheter i centrumstadsdelarna. Det kan handla om trafiksystemets sidoytor, markkrävande korsningspunkter och markparkeringsar. Det finns en stor potential i att använda trafikytorna mer effektivt och på så vis tillskapa större och mer sammanhängande ytor för förtätning i staden. Städer som växer och utvecklas genom förtätning skapar en robusthet mot de förändrade förutsättningar som samhället möter, exempelvis oljepriset. Tillgängligheten till samhällsservice ökar för människor som saknar tillgång till bil och möjliggör att fler människor kan välja bort bilen. Ett mer effektivt användande av trafikytorna måste ske med hänsyn till viktiga funktioner och ytkrav som vi inte kan ge avkall på. Underhåll, risk för underkapacitet och miljökonsekvenser måste utredas noga innan förtättningsprojekt initieras.

Riktlinjer

- Centrumstadsdelarnas gator med trafikledskaraktär ska successivt omvandlas till attraktiva och funktionella stadsrum.
- Umeå ska analysera möjligheterna till ett mer effektivt användande av trafiksystemets sido- och överytor.

Trafiksäkerhet

Den översiktliga och strategiska planeringen inom kommunen påverkar i hög grad trafiksäkerheten. Vägval hur kommunen väljer att utveckla bostäder, handel, utbildning, näringsliv, kommunikationer och infrastruktur får inverkan på trafiksäkerhetsarbetet. Det ska kännas tryggt, trevligt och inbjudande att gå och cykla i Umeå varför trafiksäkerhetsaspekterna måste väga tungt i anslutning till gång- och cykeltrafikens huvudnät.

Umeå kommuns långsiktiga mål för trafiksäkerheten är nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Med fler boende i tät stadsmiljö och när fler barn får sin närmiljö i staden blir trafiksäkerhetsfrågorna mycket angelägna. Satsningar som ökar andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik är högt prioriterade men innebär också utmaningar trafiksäkerhetsmässigt. Gång- och cykeltrafikanter är den mest skadedrabbade gruppen vilket måste uppmärksammas i val av utformning och vid prioritering av olika trafikantgrupper. I den täta staden möts fler trafikantgrupper på mindre yta och det är viktigt med en tydlig prioritering på platser och punkter där konflikter kommer att uppstå. Stadsgatorna kommer att bli fler i staden, ett gatunät där de oskyddade trafikanterna har lika stora behov av framkomlighet som biltrafiken. Utformningen av stadsgatorna måste därför medge framkomlighet för båda trafikantgrupperna med säkrade passager för de oskyddade trafikanterna. Ett exempel är ombyggnaden av Östra Kyrkogatan som nyligen genomförts. Närmiljön ska utformas så att alla invånare, oavsett ålder, kön och fysiska förutsättningar har tillgång till sin stad.

I punkter där kollektivtrafikens huvudnät möter gång- och cykeltrafikanternas måste de oskyddade trafikanternas säkerhet prioriteras. Det ska dock ske på ett sätt som ger minsta möjliga störning för kollektivtrafiken.

Riktlinjer

- Människors trevnad och säkerhet går före biltrafikens framkomlighet i centrumfyrkanten.
- Barnens behov av trafiksäkra miljöer uppmärksammas särskilt.
- Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar stadsgatan.
- Längs kollektivtrafikens stomlinjenät prioriteras oskyddade trafikanters säkerhet på ett sätt som ger minsta möjliga störning för kollektivtrafiken.
- Umeå kommuns trafiksäkerhetsprogram vidareutvecklar de åtgärdsområden som är viktiga för det fortsatta arbetet med trafiksäkerheten i Umeå. Tekniska nämndens 30-policy är vägledande.

Hantering av varutransporter i centrala Umeå

De tunga transporterna står för en stor andel av utsläppen i stadskärnan. Det är därför mycket angeläget att minska andelen tung trafik i tätorten i så hög grad som möjligt.

Idag hanteras en stor del av varutransporterna i centrala Umeå på ett ostrukturerat sätt. Varutransporterna är i dagsläget varken tids- eller zon-reglerade vilket bidrar till en rörig och otrivsam miljö i stadens finrum. Varuhantering sker i ogynnsamma lägen, exempelvis på Umeås centrala torg, gågator och i lägen där kollektivtrafiken störs. Organiserad samlastning sker inte i någon större volym och det saknas platsspecifika resplaner för distribution. Resultat från en varudistributionsstudie från år 2005 visar att det finns möjlighet att utöka lastfyllnaden i de lastbilar som trafikerar centrala Umeå. En bättre organiserad varutransporthantering med ökad grad av samhantering skulle förutom att minska utsläppsnivåerna också ge stora fördelar i form av en tryggare, säkrare och mer attraktiv stadskärna. En miljözon i Umeå skulle stimulera förnyelsen av fordonsparken för tung trafik och stänga ute olämpliga fordon med höga utsläppsnivåer.

Riktlinjer

- Umeå kommun ska ta fram tydliga regler för hur godshantering i de centrala stadsdelarna ska ske på bästa sätt.
- Nya metoder för effektiv varu- och godshantering ska undersökas. Målet är att strukturera och samordna transporterna samt att minimera antalet.
- En miljözon för tung trafik ska införas när Umeås ringled tas i bruk.

Att arbeta med beteenden, Mobility Management och Intelligent trafiksystemlösningar

För att få till stånd förändringar i vårt transportsystem och i hur vi faktiskt väljer att resa behöver vi arbeta med beteendefrågor. Målsättningen är att det ska vara lätt att välja rätt och därför behöver Umeå kunna erbjuda tjänster och system som underlättar valet av miljövänliga transporter. Ett förändrat beteende kräver ett långsiktigt arbete där ökad kunskap och medvetenhet om resornas konsekvenser kan påverka valet av transport. Mobilitetsarbetet kan samtidigt ge viktig återkoppling till verksamheterna om hur transportsystemen kan förbättras för att bättre passa resenärernas behov. Mobilitetsarbetet ska ha en tydlig koppling till planerande och utförande kommunala verksamheter. Det ska också bidra med stöd och idéer till privata aktörer som arbetar med trafikbeteendeförändringsfrågor, exempelvis kopplat till förändringar i parkeringsfrågan i stadskärnan.

Med hjälp av Intelligent trafiksystemlösningar, (ITS) kan information om trafik, kollektivtrafik, störningar etc. samlas in och bearbetas för att sedan lämnas ut till resenärer och transportörer. Umeå ska successivt utveckla en ITS-plattform för trafikantinformation och trafikstyrning tillsammans med övriga trafikhuvudmän i regionen i enlighet med de slutsatser som framkommit i genomförd förstudie för ITS i Umeå. Syftet med användandet av ITS är att få ett mer effektivt användande av trafiksystemet i Umeå med den nya ringledden samt bidra till en hållbar trafikutveckling och därmed också en bättre luftkvalitet.

Riktlinjer

- Umeås framgångsrika arbete med Mobility Management ska fortsätta med kontinuitet.
- En ITS plattform för trafikantinformation och trafikstyrning ska successivt utvecklas tillsammans med berörda trafikhuvudmän och aktörer i regionen.

Vad är MM?

MM står för Mobility Management och är ett koncept med syfte att påverka bilresan redan innan den börjar. Konceptet utgår från att främja hållbara transporter och påverka resenärers användande av bil genom attityd- och beteendeförändringar. Nedan ges exempel på vad MM kan innebära i praktiken:

- Kampanjer och åtgärder som gynnar gång, cykling och användning av kollektivtrafik.
- Personliga råd för att se hur den egna bilanvändningen kan minskas.
- Arbetsgivarfinansierade kollektivtrafikutgifter för att uppmuntra anställda att avstå från bilåkning till arbetet.
- Möjlighet till bilpool.
- Mobilitetsplan på skolor.
- Råd av ett mobilitetscenter för fritidsutflykter med kollektivtrafik.
- Villkorade byggnadslov med krav som minskar nya fastigheters påverkan på mobiliteten, t.ex. krav att utarbeta en mobilitetsplan för medarbetare, besökare och varustransporter eller begränsning av antalet parkeringsplatser.

5.10 Parkeringsstrategi

En ökad konkurrens om utrymme i centrala Umeås trafiksystem innebär att en tydlig prioritering mellan olika användargrupper måste ske. En ny parkeringsstrategi för Umeå ska bidra till att skapa en levande, spännande och attraktiv stadskärna.

Det är i första hand besökande och boende och i sista hand arbetande/verksamma som ska beredas plats för bilparkering i stadskärnan. Vi vill också skapa bättre möjligheter för cykelparkering i Umeå.

En viktig huvudinriktning i Umeås parkeringspolitik är att omfördela en stor del av anställdas parkering i centrumfyrkanten till förmån för kunder, besökande och boende. Drygt 40 procent av centrumfyrkantens parkeringsplatser utgörs av anställdas parkering, vilka successivt bör flyttas utanför centrumfyrkanten till samlade anläggningar.

Att minska resorna till och från arbetet med bil till centrala Umeå är en nödvändighet för att minska trafikflödena i högtrafiktimmor morgon och eftermiddag, timmar då Umeå har som sämst luftkvalitet. Genom att flytta ut anställdas parkering kan besöksparkering i samlade anläggningar skapas utan att ett nettotillskott av trafik tillförs stadskärnan. Detta är avgörande för att vi ska kunna utveckla verksamheter, fastigheter och service i centrala Umeå utan att påverka luftmiljön negativt.

Parkeringsstrategins syfte:

- Skapa förutsättningar för förtätning, stadsutveckling, ökat boende i centrum och en levande stadskärna.
- Minska antalet arbetsresor utförda med bil till centrum, bl.a. genom att prioritera användare (minska antalet långtidsparkeringar i centrum, m.m.). Anställdas parkering ska erbjudas utanför stadskärnan.
- Skapa förutsättningar för att kombinera bilresa med kollektiv- eller cykelresa till centrum.
- Tomtmarksparkering ska på sikt inte finnas i markplan i centrum.
- Samla parkeringar och öka samnyttjandet.
- Skapa trygga, säkra och funktionella cykelparkeringar som ligger rätt lokaliserade i förhållande till målpunkter.

Zonindelning och avgiftsdifferentiering

Reglering med avgifter syftar till att minska parkeringsbelastningen i vissa områden genom att påverka efterfrågan och utbud med hjälp av prisättning. Av avgiftsnivåerna ska det framgå att det är dyrare att parkera på en centralt belägen parkering där det råder en konkurrenssituation om parkering och att avgiften avtar ju längre ut från centrum som parkeringen är lokaliserad. På så vis kan efterfrågan på mindre centrala parkeringsanläggningar öka. Skillnaden i avgift mellan gatumarksparkering och parkeringsanläggningar ska ge en fördel för den som använder en samlad parkering. Avgiften ska sättas i relation till kostnaden för andra färdmedel. Ska vi kunna öka kollektivtrafikens konkurrenskraft bör det vara billigare att åka buss lokalt än att ta bilen.

Riktlinjer

- Avgiftsnivåerna ska anpassas för att prioritera målgrupperna besökande och boende framför arbetspendlare. Det ska vara ekonomiskt fördelaktigt för kunden att använda en samlad parkeringsanläggning före gatumarksparkering.
- Avgiftsnivåer och tidsreglering ska successivt anpassas till målet att flytta ut anställdas parkering i centrumfyrkanten till samlade anläggningar utanför centrumfyrkanten.
- Avgiftsnivåer för parkering ska successivt anpassas till att överstiga kostnader för alternativa färdmedel.

Parkeringsköp och samnyttjande av parkeringsanläggningar

Parkeringsköp (friköp av parkering) innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar och möjliggör att dyr central mark kan användas på ett mer effektivt sätt. En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledningsanslutning och större grad av samnyttjande.

Samnyttjande innebär att bilplatserna är tillgängliga för fler användare och används för flera olika ändamål under olika tider på dygnet. Samnyttjandepincipen bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som även kan nyttjas för handel eller serviceändamål utanför kontorstid. Samnyttjande är inte lämpligt för boendeparkering eftersom bilen ska kunna förvaras vid bostaden under hela dygnet. En beläggningsstudie avgör lämpligheten i att använda samnyttjande som verktyg.

Riktlinjer

- Umeå kommun ska fortsätta att erbjuda möjlighet till friköp inom planområdet, det till en avgift lägre än den faktiska kostnaden för fastighetsägaren att själv anordna parkering.
- En särskild beläggningsstudie för olika verksamheters parkeringsytor i centrumfyrkanten bör genomföras i ett parkeringsprogram för att identifiera beläggningsgrader som kan ligga till grund för beräkningar av samnyttjande.
- I särskilda fall där samnyttjande av parkering är intressant behöver en beläggningsstudie med inventering genomföras inom ramen för detaljplanarbetet.

Omvandling av anställdas parkering inom centrumfyrkanten

En expansion och utveckling av stadskärnan kommer att kräva långtgående ansvarstagande och vilja till förändring från alla berörda aktörer. Nettotillskottet av trafik kan inte öka i den omfattning som tidigare varit fallet, alla trafikanter kommer inte att rymmas i framtiden. Det beror i första hand på Umeås problem med luftkvaliteten men på sikt också utav trängselproblematik och konkurrens om det utrymme som bilen tar i anspråk. Det innebär att vi måste arbeta mer stringent för att nå prioriteringsmålsättningen att besökande och boende i första hand ska beredas parkeringsmöjlighet i stadskärnan. Omvandling av anställdas parkering till besökandes och boendes parkering i samlade anläggningar är avgörande för att en expansion av centrum ska vara möjlig. Det innebär också att det i Umeås parkeringspolitik finns en flexibel och öppen inställning till all typ av avveckling eller utflyttning av anställdas parkering från centrumfyrkanten, som i sin tur kan möjliggöra för fler besökande och boende.

Grönt parkeringsköp - avtal om reducerad norm för anställdas parkering

Ett grönt parkeringsköp erbjuds för att ge incitament för fastighetsägarna i centrumfyrkanten att bidra till hållbara resmönster till och från verksamheter i nya fastigheter. Det gröna parkeringsköpet innebär en reduktion av parkeringsnormen för anställdas parkeringar i utbyte mot ett ökat ansvarstagande hos fastighetsägaren i att åstadkomma ett förändrat resebeteende. Syftet är att andelen resande med kollektiv-, gång- och cykeltrafik, av dem som bor eller arbetar i fastigheten, ska öka. Det sker genom att fastighetsägaren tar ansvar för de transportbehov som fastigheten ger upphov till genom andra åtgärder än att erbjuda bilparkering. Det ska också stimulera en omvandling av parkeringsytor i markplan (som ofta används för arbetsplatsparkering) till positiva inslag i stadsmiljön t.ex. bebyggelse, parker eller annan verksamhet som berikar stadskärnan.

Det gröna parkeringsköpet är ett frivilligt åtagande och avtalet om köpet knyts till gängse avtal för parkeringsköp (friköp av parkering). Friköpt parkering för anställda lokaliserar utanför centrumfyrkanten i samlade parkeringsanläggningar. Det gröna parkeringsköpet gäller i första hand för ny- och tillkommande bebyggelse men kan också bli aktuellt vid en omprövning av hela fastigheter där även äldre bebyggelse ingår. Lämpligheten avgörs i detaljplaneprocessen i varje enskilt fall.

Utformningen av avtalet om grönt parkeringsköp prövas för närvarande i ett pilotprojekt och full implementering av avtalet kan göras då detta pilotprojekt är utvärderat. Särskilt viktigt blir att se hur efterlevnaden av olika avtalspunkter kan följas upp på längre sikt. Om resultatet faller väl ut införs avtalet i centrumfyrkanten och möjligheten att erbjuda gröna parkeringsköp i fler stadsdelar kommer att utredas.

Avtalet om grönt friköp föreslås innehålla:

Kommunens åtagande:

- Kommunens erbjudande om reduktion av parkeringsnormen för anställdas parkering.

Fastighetsägarens åtagande:

- Öronmärkta bidrag till kollektivtrafiken genom en fond som kan användas av verksamma i fastigheten för kollektivtrafikbiljetter till reducerat pris.
- Medlemskap i bilpool.
- Omklädningsrum och uppvärmda parkeringsytor väl anpassade för cykelpendlare och fotgängare.
- Framtagande av en kvalificerad resplan för verksamheter i fastigheten med hjälp av konceptet för Mobility Management.

Avtalet kontrolleras vid bygglov på samma vis som det normala parkeringsköpet. UPAB hanterar kollektivtrafikfonden och kontrollerar att fastighetsägaren uppfyllt avtalets krav.

Riktlinjer

- Ett grönt parkeringsköp, avtal om reducerad norm för anställdas parkering, ska införas i centrumfyrkanten. Det gröna parkeringsköpet ska testas och utvärderas i ett pilotprojekt.
- En generös inställning ska råda vid all typ av avveckling av anställdas parkering inom centrumfyrkanten. En förhandling bör ske i varje enskilt fall.



Parkeringsledningssystem, Malmö

Parkeringsledningssystem

UPAB:s parkeringsledningssystem ska successivt utvecklas. Utöver parkeringsanläggningarna Nanna och Parketten ska alla större samlade parkeringsanläggningar omfattas av ett framtida parkeringsledningssystem, befintliga och nya. Dynamiska informationstavlor ska uppföras längs ringleden och infarter till stadskärnan för att visa rätt väg in till närmaste parkeringsanläggning. Dessa bör visa på antalet lediga platser i de olika parkeringsanläggningarna samt avstånd i vägnätet till dem. Samma information bör samtidigt finnas i webbmiljö för att så långt som möjligt underlätta bilistens beslutsfattande innan resan påbörjats.

Riktlinjer

- Nuvarande parkeringsledningssystem ska utökas till att omfatta alla större samlade parkeringsanläggningar, befintliga som framtida.
- Dynamiska skyltar placeras ut vid strategiska platser längs ringleden och infarter till stadskärnan, vilka visar antalet lediga platser i parkeringsanläggningarna.
- Parkeringsledningssystemet behöver erbjuda tidig information om tillgängliga platser via hemsida och SMS.
- Parkeringsledningssystemet ska utformas för att vara kompatibelt med en framtida ITS plattform för Umeå.



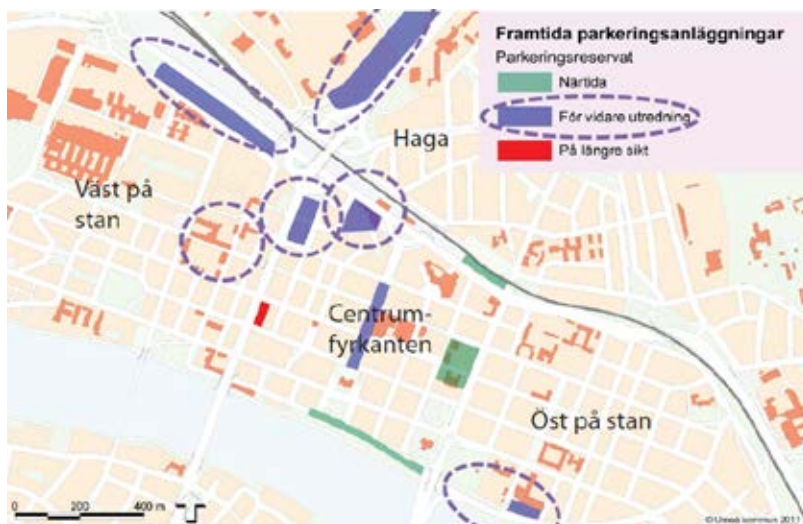
Park & Ride

”Park & Ride”-anläggningar, så kallade infartsparkeringar, anläggs i närheten av kollektivtrafik för att bilister ska kunna lämna bilen på en parkering och fortsätta resan med kollektivtrafik. En förutsättning för att en infartsparkering ska fungera väl är att den kan försörjas av kollektivtrafik med mycket hög turtäthet. Lämpliga framtida lägen för ”Park & Ride”-anläggningar i Umeå tätort behöver studeras närmare.

En annan typ av infartsparkeringar, som lämpar sig bättre för Umeå i närtid, är parkeringar som anläggs i utkanten av centrum för att minska antalet bilar i centrum. Dessa parkeringar kan på lång sikt övergå till besöks- eller boendeändamål när staden växer och mer externa infartsparkeringar blir aktuella. Parkeringarna anläggs på ett sådant avstånd att det är möjligt att gå eller cykla till alla stora målpunkter och kan kombineras med ett så kallat ”Park & Bike”-koncept. Vid dessa parkeringar ska goda förhållanden för cykelparkering anordnas, vilka kan användas för både privata cyklar samt för lånecykelsystem.

Riktlinjer

- Parkeringsanläggningar som anläggs utanför centrumfyrkanten ska även erbjuda goda möjligheter till cykelparkering.
- En ”Park & Bike”-anläggning med hyrcykelsystem ska testas i stadskärnans randzon.
- Lämpliga lägen för infartsparkeringar i goda kollektivtrafiklägen bör studeras närmare och reserveras för framtiden.



Föreslagna platser för framtida parkeringsanläggningar i olika tidsperspektiv.

Mark för nya parkeringsanläggningar

Lämplig mark för framtida etablering av parkeringsanläggningar behöver reserveras. Parkeringsanläggningarnas lägen är väsentliga, eftersom de är beständiga över mycket lång tid och i hög grad bidrar till att forma strukturen för stadens transportsystem. Nya parkeringsanläggningar för besökande ska i första hand anläggas i utkanten av centrumfyrkanten eller strax utanför denna. Umeås strukturella problem med en stor övervikt av trafik i västra utkanten av stadskärnan och Västra Esplanaden bör inte förstärkas med lokalisering av nya parkeringsanläggningar. Fördjupade studier av innebörden av olika lokaliseringalternativ på längre sikt bör göras, bl.a. med avseende på dess inverkan på trafikflöden kopplat till ringledens effekter och kommersiella aspekter. Reservat för boende måste tas fram eftersom förtätningsprojekt aktualiseras.

Riktlinjer

De lokaliseringalternativ för framtida parkeringsanläggningar som ges i planen behöver studeras vidare i ett parkeringsprogram med fokus på transportsystemets struktur, luftkvalitet, ekonomi och målpunkter:

I närtid:

- Kvarteret Nanna-Mimer (Besök cirka 700 platser)
- Reservat Östra Järnvägsallén (Anställdas cirka 200- 300 platser)
- En flytt av parkering för anställda från parkeringshuset Nanna till östra Järnvägsallén kan frigöra plats för besökande.
- Strandgatan, Staden mellan broarna (Besök cirka 50-100 platser)

Parkeringsområden för vidare utredning:

- Utveckla befintlig parkeringsanläggning Dragonen i kvarteret Släggan m.fl. samt att analysera möjligheter till infart från Järnvägsallén.
- Kvarteret Lodet (Besök)
- Ridvägen/Nolia (Anställdas cirka 200-300)
- Umestan (Anställdas cirka 200-300)
- Skatteverkets parkering
- Rådhusplanaden

Parkeringsanläggningar på längre sikt:

- Kvarteret Ymer

Parkeringshus eller parkeringsgarage?

Det är platsens förutsättningar som avgör huruvida det är lämpligt med parkeringshus eller parkeringsgarage. Parkeringsgarage bör på grund av sin höga anläggningskostnad anläggas i första hand i lägen där markpriserna är mycket höga. Fördelen är dock att ytor i markplan kan användas till andra ändamål och in- och utfarter kan utformas på ett diskret sätt.

Parkeringshus är relativt parkeringsgarage en billig parkeringslösning som kan utformas mycket yteffektivt. Bottenplan i ett parkeringshus kan med fördel användas till verksamheter för att ge gaturummet en dynamik, vilket även det bidrar till att minimera parkeringshusets intrång i stadsmiljön. Likaså finns exempel där boende integreras med parkeringshus. Parkeringshus ska anpassas och utformas till omgivning och stadsbild, liksom andra viktiga offentliga inrättningar. Goda, trygga och överblickbara invändiga miljöer i parkeringshus såväl som garage är viktiga för besökaren.



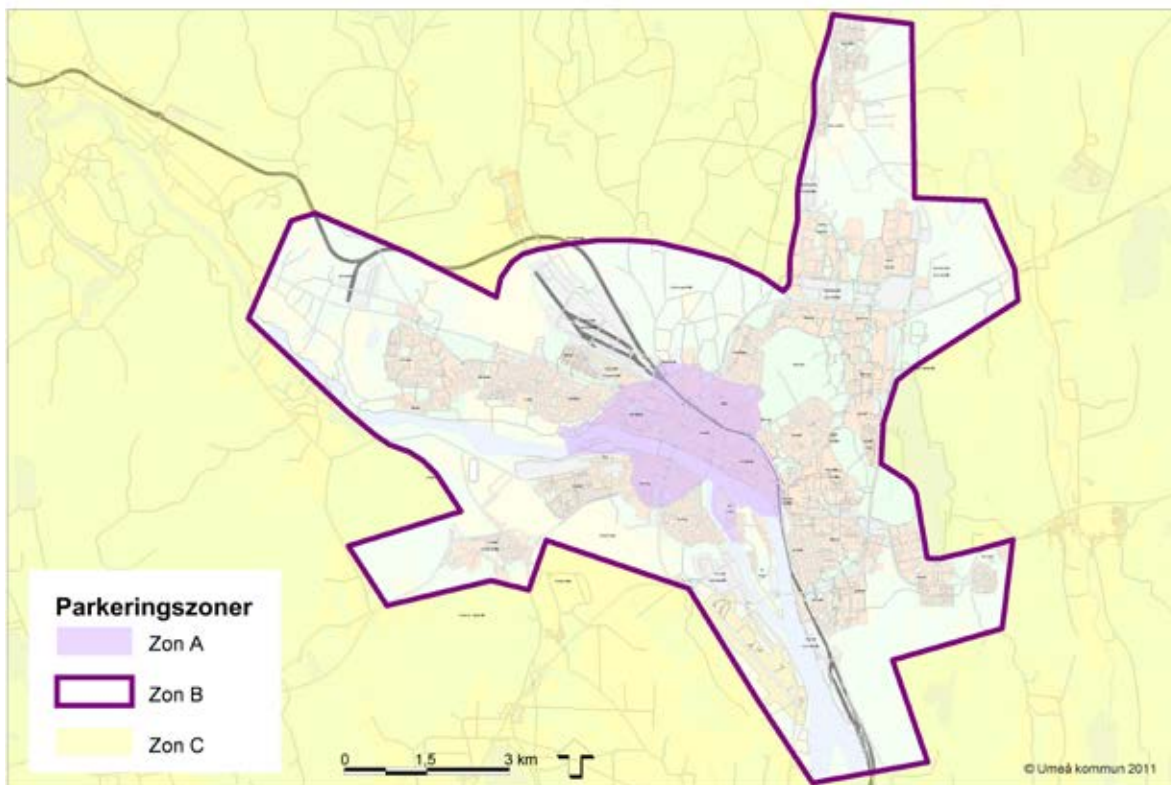
Bilparkeringsnorm

Parkeringsnormen beaktar överskridandet av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid och syftar till att underlätta arbetet med att minska bilanvändandets negativa konsekvenser. Parkeringsnorm och strategi har anpassats efter dagens förhållanden och siktar mot att forma Umeå kommuns framtida transportsystem i mer hållbar riktning.

Parkeringsstäl för bilparkering har tagits fram genom att studera faktorerna boendetäthet, biltäthet, arbetstäthet och bilförarandel och att därefter beräkna så kallade behovstal. Målsättningen att minska bilanvändandet till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik har varit vägledande. Exempelvis motsvarar föreslagna bilparkeringsnorm för anställda på kontor i zon A ett bilanvändande på cirka 30 procent i jämförelse med dagens arbetspendling motsvarande 45 procent bilanvändande. Cykelparkeringsnormen motsvarar vad som krävs om cykeltrafiken ska öka med 50 procent. Föreslagna normtal för parkering är miniminormer och anger det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten. Parkeringsnormen gäller såväl vid detaljplanering som vid bygglovsansökan. Vid ombyggnation beräknas behovet av parkering på samma sätt som vid nybyggnation i enlighet med denna norm. Fastighetsägaren behöver sedan redovisa hur den eventuella differensen mellan redan befintliga parkeringar och beräknat behov ska lösas.

Bostadsparkering

I ambitionen att uppnå ett mer hållbart transportsystem och minska bilresandet är det viktigt att påverka bilanvändandet snarare än själva bilnehavet. Av den anledningen är en viktig utgångspunkt att erbjuda boendeparkering till samtliga personbilar, samtidigt som anställdas parkering planeras mer restriktivt och alternativen till arbetspendling med bil förbättras. Så skapas förutsättningar för att fler människor ska låta bilen stå hemma under arbetstid och istället arbetspendla med mer hållbara alternativ. Erfarenheter visar att boende som saknar bilplats i första hand väljer att lösa parkeringsfrågan på annat sätt, exempelvis genom att parkera i grannområdet, snarare än att göra sig av med bilen. Det kan bidra till att eventuella problem med parkeringsbrist sprider sig till fler områden. Fastighetsägare bör uppmuntras att särskilja kostnaden för boende respektive parkering.

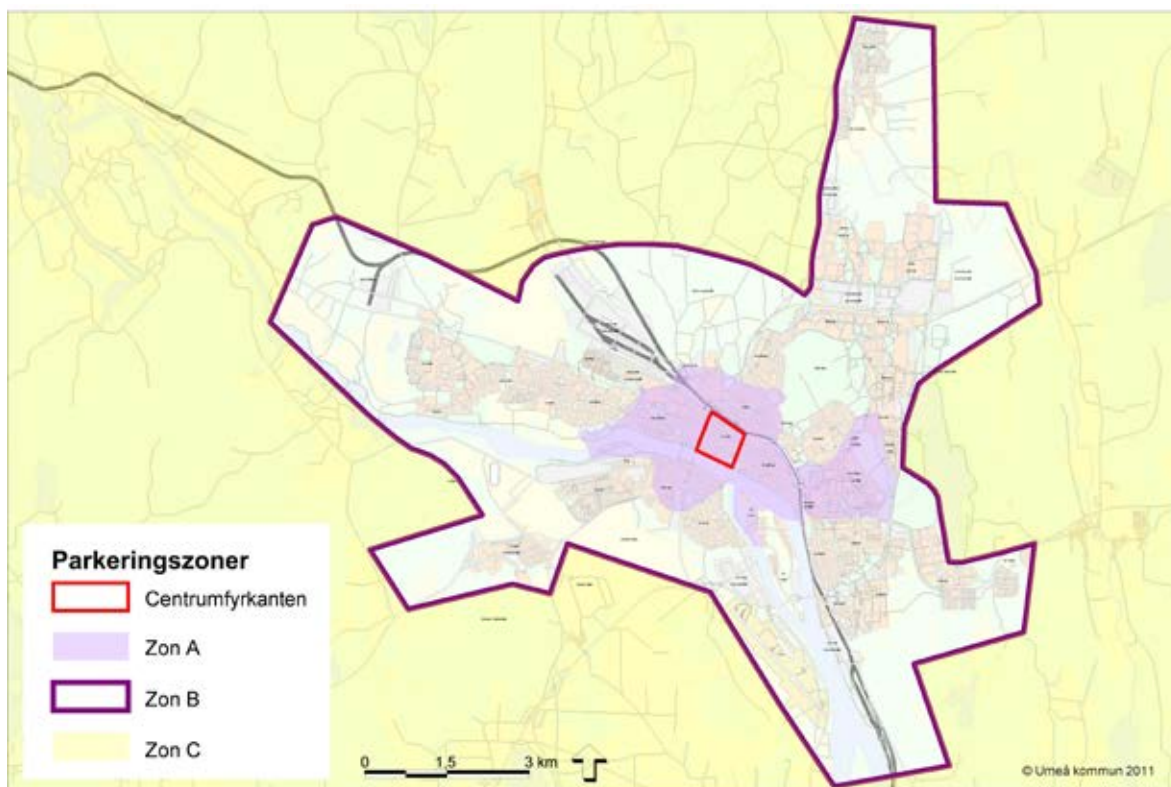


Zonindelning för bostadsparkering. Zon A motsvarar centrala staden, zon B motsvarar resterande del av tätorten och zon C motsvarar övriga kommunen.

Parkeringsnorm för bilplatser per lägenhet

Zon	Per mindre lgh ≤ 2 rok (bpl/lgh)	Per större lgh > 2 rok(bpl/lgh)	Enbostadshus-gemensam parkering
A	0,6*	0,75*	1,2*
B	0,8*	0,9*	1,5*
C	0,9*	1,2*	1,5*

*) Inkl. besöksparkering 0,1 bpl/lgh.



Zonindelning för parkering för anställda och besökare. Zon A motsvarar centrala staden samt sjukhusområdet. Zon B motsvarar resterande del av tätorten och zon C motsvarar övriga kommunen.

Parkeringsnorm för verksamheter, bilplatser per 1 000 m² BTA, anställda och besökande

	Zon A*	Zon B*	Zon C*	Kommentar
KONTOR	10	15	20	30 anställda samt 3 besökare per 1 000 m ² BTA
Anställdas	9	13	18	
Besökande	1	2	2	
INDUSTRI		8	11	15 anställda samt 2 besökare per 1 000 m ² BTA
Anställdas		7	9	
Besökande		1	2	
HANDEL **	22	18	18	13 anställda samt 60 besökande per 1 000 m ² BTA
Anställdas	4	3	3	
Besökande	18	15	15	
RESTAURANG	20	30	30	10 anställda samt 70 besökande per 1 000 m ² BTA
Anställdas	3	3	3	
Besökande	17	27	27	
HOTELL	5	7	9	5 anställda samt 25 besökande per 1 000 m ² BTA
Anställdas	1	2	2	
Besökande	4	5	7	

*)
Inom centrumfyrkanten gäller att friköp ska användas för anställdas parkering. Anställdas parkering lokaliseras utanför eller i randen av centrumfyrkanten. Besökandes parkering kan friköpas eller tillhandahållas av fastighetsägaren om anläggningen omfattar minst 50 platser och lokaliseras i rekommenderade lägen. Besökandes parkering för hotellverksamhet kan inte friköpas.

**)
Exkl. externhandel/större anläggningar i bilorienterade lägen.

Anställdas och besökandes parkering

Det är av stor vikt att påverka färdmedelsvalet vid arbetsresor för att uppnå ett mer hållbart transportsystem. Arbetsresandet utgör en stor del av det totala resandet och sker i första hand morgon och eftermiddag/kväll, tider då luftkvaliteten är som sämst i Umeå. Parkeringspolitiken spelar här en viktig roll, då utbudet av arbetsplatsparkering har stor betydelse för om en person väljer att ta bilen till jobbet eller inte.

Umeå kommuns vision för år 2022 är att den samlade andelen gång-, cykel- och kollektivtrafikresor oavsett ärende ska utgöra minst 65 procent. Av denna anledning baseras parkeringsnormen på bilförarandelen 30 procent till zon A. I zon B är utgångspunkten en något högre bilförandel för arbetsresor: 45 procent. I zon C är utgångspunkten en bilförandel på cirka 60 procent eftersom dessa lägen får anses mer externa och bilorienterade än centrumstadsdelarna.

I centrumfyrkanten är regeln att parkeringsköp ska användas för anställdas parkering. Parkering för besökande kan ske genom parkeringsköp eller tillgodoses av fastighetsägaren. Anläggande av besökandeparkering måste ske med en garanti om allmän tillgänglighet som regleras i ett särskilt avtal. Parkeringsanläggningen måste omfatta minst 50 parkeringsplatser och vara belägen i utkanten av centrumfyrkanten eller strax utanför denna. Hotellverksamhet hanteras utanför reglerna för anställdas och besökandes parkering och omfattas inte av avtalet för parkeringsköp. Vid beräkning av bilplatsbehov för verksamheter har hänsyn tagits dels till arbetstäthet (antalet anställda per 1 000 m² bruttoarea), dels till färdmedelsfördelning. Under de senaste åren har arbetstätheten ökat inom kontorsverksamheter medan den har minskat inom industri- och butiksverksamhet. Inom kontors- och industriverksamheter är bilplatsbehovet till störst del styrt av antalet anställda.

Möjlighet till avsteg från normtalen

Miniminormen är en rekommendation för hur mycket parkering som minst bör tillföras en exploatering för att uppnå en god trafiksituation. Men det finns möjligheter till avsteg från miniminormen om fastighetsägaren tar ansvar för trafiksituationen med alternativa metoder, se vidare avsnitt om parkeringsköp och samnyttjande av parkering.

Riktlinjer

Inom centrumfyrkanten ska friköp användas för anställdas parkeringar. Anställdas parkering lokaliseras till anläggningar utanför eller i randen av centrumfyrkanten. Konsekvensen blir att inget tillskott av anställdas parkering tillkommer inom stadskärnan.

Inom centrumfyrkanten kan besökandes parkering friköpas eller tillhandahållas av fastighetsägaren i anläggningar om minst 50 platser. Parkeringsanläggningarna ska garanteras allmän tillgänglighet och måste lokaliseras i rekommenderade lägen i utkanten av centrumfyrkanten eller strax utanför denna.

Rekommenderade gångavstånd

Grundregeln för gångavstånd från parkering till målpunkt bör vara att det är kortare för besökare än för boende och anställda. En långtidsparkerare kan få tolerera ett längre gångavstånd än en korttidsparkerare. I centrala delar av staden bör ett längre avstånd kunna accepteras p.g.a. speciella omständigheter med redan högt exploaterad mark. En angörings- eller parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meters gångavstånd från en entré till en byggnad som är tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (BBR 94).

Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering

Parkeringskategori		Maximalt gångavstånd
Bostäder	Bostäder, normalt	300 meter
	Bostäder, centrala staden	500 meter
Besökande	Till bostäder, normalt	200 meter
	Till butiker och bostäder, centrala staden	300 meter
	Till butiker, mindre stadsdelscentrum	100 meter
Verksamheter	Verksamheter, normalt	300 meter
	Verksamheter, centrala staden	600 meter
Angöring		75 meter
Funktionsnedsatt		25 meter

Cykelparkeringsnorm

Behovstalen för cykel är framtagna utifrån vanligt förekommande mått i andra cykelkommuner (exempelvis Malmö, Göteborg, Botkyrka) och för att spegla framtidens behov och målsättning om att öka andelen cyklande i Umeå. Målsättningen återspeglas alltså i cykelparkeringsnormen.

Bostad

Normerna grundar sig på cirka två boende per lägenhet samt plats för besökare. Enligt BBR 3:23 ska det finnas förrådsutrymme i anslutning till bostaden för förvaring av en cykel per boende. För att förrådet ska vara attraktivt bör det placeras lättåtkomligt och innehålla möjlighet att låsa fast den egna cykeln. För studentbostäder bör man räkna med färre boende per lägenhet. Det kan även tillämpas i områden med små lägenheter.

Skolor

För utbildningslokaler är det normalt att cyklandet ökar ju högre utbildning som bedrivs på skolan. Högskola jämföras här med gymnasieskola. När det gäller lågstadium kan ett lägre antal platser än normen för grundskola väljas eftersom cykelandelen ofta är låg bland små barn.

Kontor

Behovet för kontor utgår från en arbetstäthet på cirka 30 anställda och 3 besökare per 1000 m² lokalyta. Vid centralt belägna kontor antas cykel vara dubbelt så vanligt som transportmedel jämfört med mer perifera kontor.

Industri

Behovet för industri utgår från cirka 15 anställda per 1000 m² lokalyta. Behovet av cykelparkeringsplats för besökande är lågt.

Handel

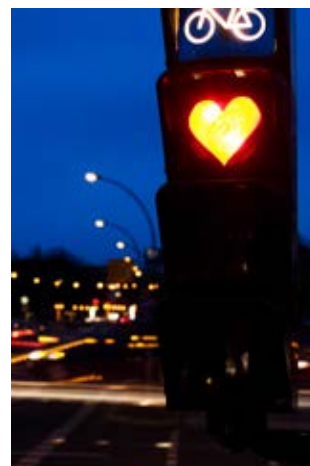
Antalet kunder och omsättningstid av parkeringar varierar beroende på vilken typ av handel som är aktuell. Dessutom är centralt belägen handel eller handel med stort lokalt upptagningsområde i behov av fler parkeringsplatser än övriga. Behovet av antalet cykelparkeringsplatser är beräknat med utgångspunkten 13 anställda och 60 besökare per 1000 m² lokalyta. Andelen inköp som görs med cykel är generellt högre för sällanköpsvaruinköp i stadskärnan och lägre för livsmedelsinköp.

Hotell och restaurang

Cykelplatsbehovet baseras för hotell på cirka 5 anställda per 1000 m² och cykelandel 0,4–0,6 i centrala lägen och 0,1–0,2 i lägen utanför Umeå tätort. Besöksparkeringen är försumbar. Normen tar dock hänsyn till plats för låncyklar. För restauranger i centrala lägen uppskattas cykelandelen bland besökare till 0,3–0,5, medan andelen är lägre utanför centrum.

Vårdinstitut

Angiven norm bör ses som ett utgångsvärde. Särskild behovsutredning bör normalt göras, särskilt för vårdinrättningar utan sängplatser.



Idrotts-, nöjes- och andra rekreationsanläggningar

Olika former av idrotts-, nöjes- och rekreationsanläggningar har olika stort behov av cykelparkering.

Bl.a. beror det på vilken åldersgrupp som i huvudsak utnyttjar anläggningen samt var den är lokaliserad. Angiven norm kan ses som ett utgångsvärde och en särskild behovsutredning bör normalt göras.

Kollektivtrafik

Samverkan mellan kollektivtrafik och cykeltrafik förbättras genom goda cykelparkeringsmöjligheter vid hållplatserna. Situationen vid tågstationerna är särskilt viktig för tågpendlare och möjligheten till kombinationsresor i båda riktningar. För busspendlarna är situationen vid hållplatsen närmast bostaden viktigast. Behovet av cykelparkering vid kollektivtrafikhållplatser är mycket varierande och angivet spann för normvärdet ska ses som en utgångspunkt.

Samutnyttjande och avvikelser från normen

Ibland finns det behov av att särskilda parkeringsutredningar genomförs, exempelvis då det finns möjlighet till samutnyttjande av platser mellan närliggande verksamheter. Hänsyn bör då bl.a. tas till geografiskt läge, upptagningsområde, belägningsgrad och beläggningstid. I centrum kan t.ex. parkeringarna mellan restaurang och butiker samutnyttjas.

Möjlighet till offentlig-privat samverkan vid anläggning av cykelparkering

Cykelparkering ska i första hand lösas inom aktuell fastighet men i vissa fall är detta inte möjligt. I de centrala stadsdelarna kan det vara svårt att inrymma cykelparkering med hänsyn till att kvarteren är tätt bebyggda och att det råder brist på ytor lämpliga för cykeluppställning för besökande och i extrema fall, även för anställda. I dessa fall är det lämpligt att kommunen och fastighetsägarna genom en privat-offentlig samverkan hittar lösningar för cykelparkering genom gemensamma uppställningsytor. Hur ett sådant samverkansavtal/samarbete bör utformas, liksom beskrivning av lämpliga lägen behöver preciseras i ett nytt parkeringsprogram.

Behovstal för cykelparkering inklusive besöksparkering. Behovstalen redovisas per lägenhet respektive för 1 000 m² BTA. Cpl= cykelplatser per lägenhet. Per 1 000 m² avser bruttoarean, BTA. Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samnyttjande.

Typ	Inom Umeå tätort	Övriga kommunen	Enbostadshus -gemensam parkering
Bostäder			
Flerbostadshus (cpl/lgh)	2,5	2,2	2,1 boende/lägenhet
Studentrum (cpl/lgh)	1,5	1,2	1 boende/lägenhet
Småhus (cpl/lgh)	4	4	3-4 boende/lägenhet
Gruppboende			Särskild utredning
Verksamheter			
Förskola (cpl/lelev)	0,3	0,2	10 anställda per 1 000 m ² BTA
Grundskola (cpl/elev)	0,6 (0,3-0,7)	0,6 (0,3-0,7)	Endast lågstadium lägre intervall, enbart högstadium högre intervallet.
Gymnasium, högskola (cpl/elev)	0,7-0,8	0,4-0,6	
Kontor (cpl/1 000 m ²)	13-20	7-10	0,4-0,6 resp. 0,2-0,3 per anställd + besökare beroende av läge, 30 anställda per 1 000 m ² BTA
Industri (cpl/1 000 m ²)	6	3	0,4 respektiv 0,2 per anställd, 15 anställda per 1 000 m ² BTA
Dagligvarubutiker i centrum och stadsdelscentrum (cpl/lgh)	12	8	13 anställda respektive 60 besökande per 1 000 m ² BTA
Sällanköpsvaror och övrig service i centrum (cpl/1 000 m ²)	20	(8)	10 anställda + 45 besökare per 1 000 m ² BTA
Hotell (cpl/1 000 m ²)	4-5	2	5 anställda per 1 000 m ² . Högre intervallet med låncyklar i centrala staden.
Restauranger (cpl/1 000 m ²)	10-20	5	Högre intervallet i centrala staden.
Vårdinstitut (cpl/besökande)	0,2-0,3	0,1	Särskild utredning rekommenderas.
Bibliotek, idrottsanläggningar, nöjen (cpl/besökare)	0,2-0,6	0,2-0,4	Särskild utredning rekommenderas.
Kollektivtrafik (cpl/100) påstigande	5-20		

6 Genomförande och uppföljning

6.1 Översiktsplanen som strategidokument

Översiktsplanen är kommunens viktigaste strategiska planeringsinstrument. I detta kapitel behandlas hur den fördjupade översiktsplanens intentioner, det vill säga den fastlagda bebyggelsestrukturen och grunddragen i mark- och vattenanvändningen samt ett tillgodosende av de allmänna intressena i övrigt, kan uppnås.

Myndighetsbeslut

Översiktsplanen ger vägledning för beslut enligt plan- och bygglagen, miljöbalken och annan speciallagstiftning. Kommunens myndighetsutövning i samband med planläggning och bygglov styrs till stora delar av översiktsplanen som också är vägledande för andra myndigheters beslut.

Kommunens aktiva arbete

Det viktigaste styrmedlet är översiktsplanen som kommunalt handlingsprogram. Översiktsplanen ger stöd och underlag för uppdrag åt nämnder att aktivt arbeta för planens genomförande. Översiktsplanen är ett viktigt underlag i kommunens budgetprocess.

För att genomföra översiktsplanens intentioner kommer det att löpande krävas utredningsarbeten och igångsättning av olika aktiviteter, se bl.a. kapitel 1.5 om fortsatt arbete.

Information till marknaden

Översiktsplanens ställningstaganden blir styrande genom de signaler som ges till marknadsaktörer om spelregler för bl.a. lokalisering och bygande, parkeringslösningar m.m.

Uppföljning

Kommunens tillämpning av översiktsplanen avseende egna myndighetsbeslut och genom uppdrag, investeringar etc., bör följas upp systematiskt. I den löpande ärendehantering bör nämnderna redovisa hur intentioner i den fördjupade översiktsplanen beaktats. Genom en bra uppföljning underlättas aktualitetsprövningen och att rätt åtgärder vidtas.

6.2 Markförvärv, markpolitik

Översiktsplanens tidshorisont är lång och kommunen kan inte själv styra i vilken takt utbyggnader sker. Kommunen äger mark inom de trafikområden som föreslås omvandlas när Ringleden öppnas. Där kan kommunen genom egna initiativ styra genomförandet. Inom övriga delar av Centrala stan är den förslagna kompletteringsbebyggelsen beroende av fastighetsägarnas initiativ och genomförande.

Om det krävs, för att styra genomförandet i den riktning som planen anger, kan kommunen behöva ändra sin markförvärvsstrategi genom att förvärva mark i centrala lägen för framtida exploateringar. Nuvarande budget för markförvärv ger inget utrymme för systematiska förvärv i centrala lägen.

Fortsatt planarbete/utredning

De områden som i planen redovisas som omvandlingsområden utreds ytterligare i form av planutredningar, fördjupningar och dylikt.

Bostadsbyggande

Kommunen tar ansvar för bostadsbyggandet genom att ha en god plan- och markberedskap motsvarande minst två års byggande och genom att i bostadsförsörjningsprogram tydliggöra var och när kommunen önskar att ny bebyggelse genomförs. Bostadsprojekten drivs sedan av enskilda byggherrar på marknadens villkor. Kommunen kan även själv, genom sitt bostadsbolag, genomföra byggnation.

Samverkan

Inriktningen mot mera kompletteringsbyggande innebär ett ökat ansvar för fastighetsägare och exploatörer. Kommunen behöver utveckla formerna för samverkan och ta initiativ för att driva önskvärda förändringar tillsammans med berörda fastighetsägare och andra intressenter.

Partnerskap

Kompletterande bebyggelse i de centrala delarna, kan medföra att åtgärder måste genomföras i det offentliga rummet som ger mervärden även för exploatören. Exploatören kan då genom exploateringsavtal åläggas att delta i kostnaden för genomförandet. Det är viktigt att dessa frågor tas upp tidigt i planprocessen. Gemensamma utvecklingsbolag kan vara en lämplig organisation för stora, komplicerade stadsutvecklingsprojekt.

Exploateringsbidrag

Riktlinjerna för friytor ska tillgodoses inom fastighet/kvarter. Bostadsbebyggelse i centrala delar av staden kan ibland medföra att kraven på friyta inte kan uppnås. Exploatören kan då istället genom exploateringsavtal åläggas att investera i kvalitetshöjande åtgärder i närliggande parker eller bidra till en konstnärlig insats i det offentliga rummet.

6.3 Bebyggelsestrukturen

Utgångspunkter för bebyggelseförändringar

Det framtida byggandet bedöms i allt väsentligt ske genom kompletteringar inom den redan byggda strukturen. Översiktsplanen anger en inriktning mot en blandning av verksamheter och bostäder. Andelen bostäder måste öka inom centrumfyrcanten. I varje projekt ska därför möjligheten att bygga bostäder prövas.

För att förbereda för större utbyggnader och förbättra beslutsunderlaget till strategiska val bör kommunen närmare utreda förutsättningarna för utveckling av föreslagna omvandlingsområden.

För att skapa goda förutsättningar för kompletteringsbebyggelse är det viktigt att boende och andra berörda blir delaktiga. Det gäller att utveckla former för samverkan och att så tidigt som möjligt informera om planerade förändringar. Eventuella negativa konsekvenser av tillkommande bebyggelse kan uppvägas av en förbättrad service eller ökad tillgänglighet med kollektivtrafik och bra gång- och cykelförbindelser eller att park- och fritidsområden iordningställs.

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

Utbyggnadsordning

Utbyggnadsordningen läggs inte fast i översiktsplanen utan redovisas i kommunens bostadsförsörjningsprogram som kommer att revideras under år 2011.

Det är ofta branschens aktörer, och inte kommunen, som efter marknadsbedömningar avgör när ett genomförande kommer tillstånd. För mark som kommunen beslutar kommunen om vilka projekt som ska startas. Efterfrågan på bostäder och lokaler samt lämplig mark för byggande vid olika tidpunkter påverkar också utbyggnadsordningen.

Var och när det byggs påverkar också kapaciteten i den kommunala servicen, främst förskola och skola. Kommunens lokalförsörjningsplanering kommer att löpande ge underlag för de förutsättningar som gäller.

6.4 Sektorsvisa genomförandefrågor

Skolor och förskolor

Skolor och förskolor ska placeras och planeras utifrån barn och ungdomars behov av en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för såväl inomhus- som utomhusaktiviteter. Nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler och behovet av friytor med koppling till dessa ska utredas. I en sådan utredning bör transportbehovet och barns rörelsefrihet i stadsmiljön vägas in.

Handel och service

Centrumhandeln ska stärkas bl.a. genom att en gemensam vision för stadskärnans utveckling arbetas fram tillsammans med berörda aktörer.

Torg- och gatuhandelns placering och utformning ska ses över. Tydliga och enhetliga riktlinjer för uteserveringarnas utformning tas fram.

Kommunen har ansvar för investeringar i lokaler för kommunala verksamheter som t.ex. förskolor och skolor samt särskilda boenden för äldre eller för personer med behov av särskilt stöd. Att åstadkomma bra balans mellan behov av och tillgång till lokaler är nödvändigt på grund av de ekonomiska konsekvenser som obalans kan medföra för kommunen.

Trafik

Arbetet behöver gå vidare inom trafikområdet med planering för hur framförallt satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik ska genomföras. Syftet är att fördela biltrafiken på ett optimalt sätt, minimera genomfartstrafiken, öka kollektivtrafikens framkomlighet, optimera förutsättningarna för gång- och cykeltrafik samt begränsa miljöstörningarna.

För att kunna inordna regementsområdet med staden utreds möjligheten att avleda väg 363 via Bomvägen. Arbetet med att ta fram stabila förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling ska fortsätta i samarbete med berörda aktörer. En särskild kollektivtrafikstrategi tas fram. En studie genomförs för att ta fram lösningar som innebär att särskilda bussfält kan tillskapas.

Vasaplans framtida utformning behöver utredas. Det framgångsrika arbetet med Mobility Management fortsätter. Miljözon införs i centrumstadsdelarna. Tydliga regler tas fram för godshantering i de centrala stadsdelarna.

Parkering

Den nya parkeringsstrategin tillämpas för att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende och för att styra angöringstrafiken mot centrum.

Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stads kärnan. Arbetsplatsparkering anordnas samlat utanför centrumfyrcanten. Lokalisering av framtida parkeringsanläggningar behöver studeras ytterligare i ett parkeringsprogram.

Mot bakgrund av att flera stora projekt planeras i centrum behövs en planberedskap för uppförande av parkeringsanläggningar. Parkeringarna byggs sedan ut när behov uppstår. Kommunen måste informera och arbeta för att fastighetsägare i centrum, på frivillig väg, minskar antalet arbetsplatsparkeringar till förmån för besöksparkering.

Lämpliga lägen för infartsparkering i goda kollektivtrafiklägen reserveras för framtiden. Avgiftsnivåerna för parkering ska ses över enligt riktlinjerna på sida 69. Ett grönt friköpsavtal ska införas för centrumfyrcanten. Nuvarande parkeringsledningssystem utökas till att omfatta alla större samlade parkeringsanläggningar, befintliga som framtida. Dynamiska skyltar placeras ut längs ringleden och infarter till stads kärnan.

På sikt bör ett lämpligt ITS/trafikledningssystem tas fram för att maximera ringledssystemets nytta.

Luftkvalitet

Umeås problem med luftkvaliteten måste lösas, det är en nyckelfråga för fortsatt tillväxt. Åtgärdsprogrammet för luftkvalitet ska fullföljas och nya åtgärder tas fram succesivt. Det handlar också om att bygga efter hållbara stadsbyggnadsprinciper och att prioritera färdmedel där kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik ges konkurrensfördelar.

Buller och bebyggelseplanering

Kartläggningen av buller ska uppdateras senast år 2013 i enlighet med förordningen om omgivningsbuller (2004:675).

Riksintressen

Staten har via länsstyrelsen redovisat områden där anspråk på riksintresse anmälts. Riksintresseanspråken har ingen direkt rättsverkan. Det är först vid beslut om planer, tillstånd och koncessioner som frågan om ett område är av riksintresse avgörs med bindande verkan. Kommunen har i översiktsplanen angett hur man förhåller sig till anspråken.

Offentliga rummet

I ett antal projekt som berört ombyggnad av stads kärnans handlegator och torg, t.ex. Kungsgatan, har fastighetsägarna medverkat i såväl finansiering som planering av projekten. Det har genererat positiva effekter med bra lösningar för alla och lämpliga kostnadsnivåer för kommunen. Ombyggnationer som berör handelsstråk och platser bör fortsättningsvis göras på detta sätt.

I exploateringsprojekt som påverkar det offentliga rummet på ett påtagligt sätt, kan kompensationsåtgärder i det offentliga rummet, t.ex. genom exploateringsbidrag, övervägas.

Konsten i det offentliga rummet

Kommunen avser att utveckla samarbetsformer med konstnärer och exploatörer för att stärka det konstnärliga inslaget i det offentliga rummet.

Kulturmiljö

Byggnadsordningarna för centrumfyrkanten och stadsdelarna Öst på stan och Väst på stan fullföljs.

Grönstruktur, kompensationsåtgärder, grönytefaktor och dagvattenhantering

Utvecklingen av grönstrukturen i samband med förtätningsbyggande innehåller ibland svåra avvägningsfrågor. Ett system för att säkra de gröna kvaliteterna och/eller kompensationsåtgärder bör utredas.

6.5 Exploateringsekonomi

Investeringar

Kommunens kostnader för infrastruktur som gator, gång- och cykelvägar och grönytor ska i huvudsak täckas av intäkter från markförsäljningar och exploateringsavgifter. Övergripande infrastruktur, så kallad generalplaneinvesteringar, samt skolor och andra anläggningar med kommunal service finansieras med skatteintäkter. Möjligheten att nyttja EU-bidrag ska beaktas.

Infrastrukturåtgärder eller åtgärder som förbättrar grönstruktur eller liknande och som sker på grund av en exploatering belastar exploateringsprojektet. Åtgärder som inte sker i samband med exploateringar finansieras med skattemedel.

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

Drift och underhåll

Kommunens kostnader för underhåll av gator, gång- och cykelvägar, grönområden m.m. ökar i takt med att staden växer. Det är viktigt att tillräckliga medel avsätts för att täcka kostnadsökningar, så att en varaktig god skötselnivå kan upprätthållas. Kostnadsökningen bedöms bli lägre med föreslagen stadsbyggnadsstrategi som inriktas mot komplettering av bebyggelse för ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur.

7 Översiktsplanens konsekvenser – miljöbedömning

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

Avgränsning

Syftet med miljöbedömningen och dokumentet MKB är att integrera miljöaspekterna i planen. Enligt bestämmelserna om miljöbedömningar samt i 6 kap. 12 § MB ska ”rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd också identifieras, beskrivas och bedömas”. Eftersom översiktsplanen behandlar en rad frågor är det svårt att redovisa olika alternativ.

Miljöbedömningen fokuserar på den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas orsaka. Vid det avgränsningsmöte som hölls med Länsstyrelsen 2009-09-25 bestämdes att följande miljöaspekter skulle ingå i miljöbedömningen:

- Trafikutveckling, luft, klimat och miljö kvalitetsnorm för luft
- Barriäreffekter
- Kulturmiljö
- Boendemiljö (buller, luft, social trygghet m.m.)
- Stadsbild
- Grönstruktur
- Risker
- Förorenad mark

Nollalternativet

Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om planförslaget inte genomförs. I dag finns en fördjupad översiktsplan från 1998 som benämns Centrala stan och som speglar ett nollalternativ.


Miljöbedömning

I miljöbedömningen kommer en identifiering och en bedömning göras av respektive miljöaspekt med hjälp av en illustrerad barometer av den tänkbara miljöpåverkan som planförslaget respektive nollalternativet kan tänkas medföra. Bedömningen kommer att göras för de strukturer och strategier som föreslås i respektive plan med planeringshorisonten år 2030. Nollalternativet och planförslaget bedöms inrymma samma befolkningsantal år 2030. I planen görs utblickar då Umeå har 200 000 invånare.

En översiktsplans förslag och riktlinjer anger en långsiktig inriktning för stadens trafiksystem och luftmiljöfrågor. Följande miljöbedömning fokuserar därför på planens långsiktiga konsekvenser och möjlighet att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar.

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

Trafikutveckling

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

Utspridning av bebyggelse inom hela Umeå medför fortsatt trafikökning inom planområdet. En gles och utspridd struktur medför förhållandevis långa arbetsresor in till centrum och bilandelen för dessa resor minskar inte. Glesheten medför också sämre förutsättningar för att utveckla kollektivtrafikresandet. Trafiken liksom utsläppsnivåerna bedöms öka.

Planförslaget 2  Liten positiv miljöpåverkan

Tät bebyggelsestruktur i kollektivtrafikstråk och förbättringar i cykeltrafiknätet ger möjligheter för kraftigt ökade andelar av resande med andra färd-sätt än bil. Korta avstånd mellan boende och arbetsplatser ökar cykel- och gångtrafikandelen. Genomfartsleder byggs om till stadsgator och begränsar framkomligheten med bil samtidigt som framkomligheten med andra fordon (buss och cykel) förbättras. Arbetsplatsparkeringarna i centrumfyrkanten minskar, vilket ger minskad trafik in i de känsligaste områdena. Bebyggelse kring de största gatorna utformas så att lokal utspridning av bilemissioner inte försvåras. Sammantaget bedöms detta få positiva effekter för störningar som orsakas av biltrafik i Umeås centrala stadsdelar.

Barriäreffekter

Noll-alternativet 4  Liten negativ miljöpåverkan

De största barriärerna inom planområdet är järnvägen och de stora trafiklederna (fd E4 och E12) som går genom centrum. Dessa barriärer åtgärdas endast i måttlig omfattning i nollalternativet.

Planförslaget 0  Stor positiv miljöpåverkan

En omvandling i enlighet med visionens intentioner av trafiklederna till stadsgator samt komplettering med ny bebyggelse som i vissa fall överbryggar både järnvägen och trafiklederna får stora positiva effekter genom att helt eller till stor del ta bort barriäreffekterna.

Kulturmiljöer

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

Stor hänsyn till kulturmiljön genom bevarande. Det innebär dock en utspridning av staden genom en striktare hållning till den låga och jämna stadssiluetten. Länsstyrelsens gamla beskrivning av riksintresset Centrala Umeå är otydlig vilket gör att bedömningar varit svåra att göra.

Planförslaget 1  Positiv miljöpåverkan

Fortsatt stor hänsyn till kulturmiljön som vårdas och utvecklas. En upplevelserik och varierad miljö där gammalt och nytt förstärker upplevelsen av

staden. En tätare stad med god kollektivtrafikförsörjning ger en god hållbarhet. Länsstyrelsen har beslutat om en ny beskrivning av riksintresset Centrala Umeå som underlättar bedömningar av påverkan på kulturmiljön.

Betydande påverkan , bedömning

Landskapsbild

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

En fortsatt utspridning av staden påverkar upplevelsen av staden negativt. Staden förblir gles och barriäreffekter av trafiklederna stärks med den ökande trafiken, eftersom förutsättningarna för en förbättrad kollektivtrafik saknas. Stadens attraktivitet minskar och tillväxten uteblir kanske helt eller delvis.

Planförslaget 1  Positiv miljöpåverkan

En tätare stad med ett sammanhållet stadslandskap överbryggas barriäreffekterna och ger förutsättningar för att skapa en attraktiv och långsiktigt hållbar tillväxt utan att ytterligare naturmark eller produktiv jordbruks- och skogsmark tas i anspråk. Staden blir mera stad.

Stadsbild

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

Stadskärnan saknar en tillväxtstrategi vilket innebär en hög grad av ”ad hoc”-planering i de centrala stadsdelarna. Andelen bostäder minskar i centrum.


Planförslaget 2  Liten positiv miljöpåverkan

En gemensam vision om hur staden ska växa och utvecklas skapar goda förutsättningar för en hållbar tillväxt i staden som helhet såväl som i de centrala stadsdelarna, t.ex. genom att anlägga nya stadskvarter intill gamla, öka andelen bostäder, satsa mer på det offentliga rummet och en bra kollektivtrafik. Staden blir mera stad och med en stärkt identitet.

Boendemiljö (buller, social hållbar utveckling)

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

Andelen bostäder i centrum minskar. En öppen gles struktur är mindre lämplig för bostäder ur bullerhänseende. Gårdsförtätningar och bilplatser för fler boende tar gårdarnas friytor i anspråk. Trafiken liksom utsläppsnivåerna bedöms öka på ett sätt som motverkar en långsiktigt hållbar utveckling.

Planförslaget 1  Positiv miljöpåverkan

Efterfrågan på centralt belägna bostäder ökar. Tendenser finns till att även småbarnsfamiljer söker sig till dessa miljöer för att få vardagen att gå ihop.

En skyddad bostadsgård är bra ur bullersynpunkt och en förutsättning för att ge barn och vuxna en trygg närmiljö. Tyst sida tillämpas för all ny bostadsbebyggelse. De föreslagna nya blandstadskvarteren kan erbjuda dessa kvalitéer till de boende och uppfyller också det uppsatta kravet på tillväxtmöjligheter. De glesa kvarterens kvalitéer (i de nuvarande centrala stadsdelarna) kan därmed samtidigt helt eller delvis behållas.

Andelen resande med kollektivtrafik, gång- och cykel ökar särskilt för arbetsresor vilket minskar trafikbullret i de centrala stadsdelarna. Tung trafik leds utanför stadskärnan i ett ringledssystem, vilket också bidrar till detta. Utvecklingen av fasta kollektivtrafikstråk förenklar möjligheten att bygga bort buller från kollektivtrafiken.

En tätare stad med blandade boendeformer och blandade verksamheter är positivt för att skapa trygghet och socialt goda bostadsmiljöer i Umeå.

De utvecklingsstrategier som är framtagna kommer att bidra till en långsiktig social hållbar utveckling. Strategierna gynnar både kvinnor och män, barn och unga samt bidrar till levande centrum, stadsdelskärnor samt en vitalisering av redan befintliga stadsdelar.

Planering är till för människan i staden och det är därför en viktig aspekt att vardagslivets villkor lyfts fram som en av riktlinjerna i översiktsplaneringen. Då planeringen genomsyras av detta tankesätt skapas en social hållbar utveckling.

Planarbetet tar i beaktande det behov som finns av fler mötesplatser, parker, lekrområden, stärkande och vitaliserande offentliga rum, för att bland annat främja folkhälsa och inkludering av fler människor i stadens möjligheter. Bedömningen är, trots möjliga negativa konsekvenser vid en växande stad, att denna plan ger en positiv utveckling jämfört med ett nollalternativ.

Luft

Noll-alternativet

5



Negativ miljöpåverkan

En bibehållen och fortsatt uppdelning och separering av trafiken i trafikrum och grannskapsmodeller riskerar att ytterligare öka trafiken på redan utsatta avsnitt i centrala Umeå. Att ge biltrafiken framkomlighetsfördelar i ett huvudnät genom centrum försvårar en utfördelning av trafik till Umeås framtida ringledssystem. Med det finns en risk att luftkvaliteten i centrala Umeå inte förbättras utan snarare försämras med en växande befolkning och ökat trafikarbete. Nollalternativet innebär en mer utspridd stadsbebyggelse än vad planförslaget presenterar vilket försvårar möjligheterna att arbeta med gång-, cykel- och kollektivtrafik som alternativ till bilen. Samtidigt som det kanske innebär att färre personer bor i områden med höga luftföroreningshalter idag så innebär en mer utspridd bebyggelse ökade transporter med bil och att dagens luftproblematik riskeras att vidgas och drabba fler stadsdelar. Åtgärddar vi inte källan till luftproblematiken, bilberoendet, kommer vi heller inte att minska luftföroreningshalterna i Umeå. Nollalternativet innebär att vi bygger fast oss i och förvärrar dagens strukturella problem med transportsystemet vilket gör det ogörligt att åtgärda luftmiljöproblematiken också på längre sikt.

Planförslaget



2 Liten positiv miljöpåverkan

Planförslagets stomme med utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt visar ett tydligt fokus på att skapa ett bilsnålt samhälle och förutsättningar för högre kollektivtrafik, gång- och cykelandelar. Umeås luftproblem har sitt ursprung i höga trafikvolymerna i stadskärnan och ett utbrett bilanvändande. Problembilden har legat till grund för de strategier, riktlinjer och åtaganden som presenteras i planförslaget. Planförslaget innebär att Umeå långsiktigt kommer att komma till rätta med stadens strukturella transportproblem varifrån grunden till den dåliga luftkvaliteten ligger även om det innebär att vi måste tillåtas bygga nya bostäder och besöksintensiva objekt centralt där normerna idag överskrids.

Planförslaget medför att fler människor kommer att bo och verka i centrala Umeå som idag har höga luftföroreningshalter. Fler människor innebär också ett ökat trafikarbete om inget görs för att bryta bilen som det primära färdmedelsalternativet. Det är därför avgörande att lyckas med ambitionen att skapa ett bilsnålt samhälle med förtätning och tillväxt i kollektivtrafikstråken.

En kompakt och funktionsblandad stad ger närhet till målpunkter och minskar transportberoendet. Den föreslagna parkeringsstrategin bidrar till att arbetsresor med bil till centrala Umeå minskar. Intelligent transportsystem och mobilitetsåtgärder fokuserar på att underlätta resenärens val av hållbara transportalternativ. Framtida bostadsområden ges goda förutsättningar till kollektivtrafikförsörjning och kollektivtrafikens effektivitet förbättras. Sammantaget ger planförslaget goda förutsättningar för att trafikarbetet per invånare minskar och med det, luftföroreningshalterna.

De simuleringar som gjorts med luftberäkningsverktyget SIMAIR visar att Umeåprojektet tillsammans med en väl efterlevd miljözon för tung trafik tillsammans är centrala bidrag för att minska Umeås utsläpp i stadskärnan eftersom den tunga trafiken står för en betydande del av emissionerna. Ringledden är avgörande, men det är samtidigt avhängigt att miljöanpassning och fysisk ombyggnad av gator med trafikledskaraktär i centrala Umeå sker på ett effektivt vis och att det leder till en trafikavlastning ut till Umeås ringledsystem. Det finns dock stora risker att Umeå även kommande tioårsperiod kommer att ha överskridanden av miljökvalitetsnormerna vid hårt trafikerade och slutna gaturum, främst på grund av biltrafik, gaturumsutformning och det kalla klimatet med ofta förekommande inversioner vintertid. Exempelvis kan ny bebyggelse vid de större trafikerade gatorna leda till att gaturummet sluts vilket riskerar att ge högre koncentrationer då ventilationen och luftomblandningen försämras. Ny bebyggelse i anslutning till trafikrum måste därför föregås av särskilda studier av luftmiljösituationen. Utveckling och planering för en bra grönstruktur i gaturummen och kvartersområden har en positiv effekt på luftkvaliteten. Under växtsäsongen gynnar det lokal luftcirkulation, absorberar partiklar och fixerar koldioxid.

Grönstruktur

Noll-alternativet

3



Ingen betydande miljöpåverkan

Nollalternativet innebär att befintlig situation inom de centrala stadsdelarna i stora drag bibehålls. En utveckling av området mellan broarna föreslogs redan i ÖPL 98, vilket får en positiv inverkan på parkstrukturen i centrum. Bibehållna ytor för parkering gör att förbättringar som kan vara möjliga genom omvandling av parkeringar för bättre gårdsmiljöer utblir.

Planförslaget

3



Ingen betydande miljöpåverkan

Ambitionerna med planförslaget är att en förtätning av de centrala stadsdelarna ska kunna ske utan negativ inverkan på den offentliga grönstrukturen. Planförslaget innebär dock att flera av de grönytor som finns längs trafiklederna bebyggs. Även om dessa ytor har små vistelsevärden så har de vissa ekologiska värden samt värde som resurs för dagvatten m.m. Det är därför av stor vikt att den grönstruktur som föreslås byggas i de nya stadskvarteren kan ersätta dessa värden.

Planförslaget innebär också att fler människor kommer att nyttja befintliga parker och grönområden. Fler människor i parkerna är positivt för parkernas attraktionskraft, men en ökad variation och högre kvalitet krävs för att de upplevelse- och rekreationsvärden som eftersträvas ska kunna uppnås. Förtätningar av befintliga kvarter kan möjliggöra ökade satsningar på de offentliga parkerna, men kan också innebära försämrade grönstruktur. Därför bör system och styrmedel för hur grönstrukturen ska hanteras genom exempelvis grönytefaktor och kompensationsåtgärder utarbetas.

Planförslaget innehåller också utveckling av nya parker i nya stadskvarter och en ytterligare utveckling av parkerna vid älven, vilket är positivt.

I de centrala stadsdelarna utgör tätortsutvecklingen ett mycket starkt allmänt intresse. Planen föreslår att ny bebyggelse kan prövas på i älvnära lägen vid Bölesstranden, Lundåkern och vid V. Brinkvägen. Detta kommer att påverka de naturvärden som finns i dessa områden. För att säkra allmänhetens tillgänglighet till vattnet och i viss mån de strandnära naturvärdena, ska ett brett strandnära stråk närmast vattnet behållas/utvecklas i dessa lägen. De värden som eventuellt försvinner när områdena bebyggs bedöms också i viss mån kunna kompenseras med utvecklingen av ett sammanhängande rekreationsstråk längs älven.

7.1 Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning

Kommunen genomför regelbundet mätningar avseende luftkvalité, buller och vattenkvalité. I kommunens arbete med övergripande miljökvalitetsfrågor ingår uppgiften att följa upp miljökonsekvenserna av stadens fortsatta utveckling.



Länsstyrelsen
Västerbotten

Umeå Kommun Stadsledningskontoret Utvecklings avd.	
2011 -05- 0 6	
Dnr. KS 344/09	Dpl. 212

Gransknings- yttrande

Datum
2011-05-04

Ärendebeteckning
402-1214-2011
Arkivbeteckning

1(3)

Umeå kommun
Stadsledningskontoret
Utvecklingsavdelningen
901 84 UMEÅ

Utställning av fördjupad översiktsplan gällande *de centrala stadsdelarna inom tätorten, Umeå kommun, Västerbottens län.*

Den fördjupade översiktsplanen är utställd för granskning under tiden 7 mars- 13 maj 2011. Efter genomförd utställning avser kommunens fullmäktige att anta fördjupningen enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen (PBL).

Under samrådet har Länsstyrelsen avgivit ett från statens sida ett samordnat yttrande den 30 september 2010. Samrådsyttrandet präglades av en bred flora av synpunkter i syfte att ge ett så uttömmande underlag som möjligt till den fortsatta processen.

Planförslaget i dess utställningsversion, som har varit tillgänglig på kommunens hemsida, har remitterats till berörda statliga myndigheter och sakområden inom länsstyrelsen.

Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska granskningsyttrandet fogas till planen. Detta samordnade statliga granskningsyttrandet har begränsats till de frågor som anges i 3 kap 16 § PBL.

SYNPUNKTER

Riksintresse

Kulturmiljö

Utställningsförslaget till fördjupningen kuggar på ett föredömligt sätt in i den nya beskrivningen av riksintresset centrala Umeå och uttrycker bra ambitioner för stadens kulturmiljöer. Förslaget innebär också att de kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer som ligger utanför riksintressets värdekärnor kan omhändertas och värnas i enlighet med riksintressebeskrivningen och de diskussioner som har förts mellan Länsstyrelsen och kommunen.

Emellertid anser länsstyrelsen att det inte är tillfredsställande ur riksintressesympunkt med en lydelse som "Bygg högre och tätare där så är lämpligt i de centrala stadsdelarna" (sidan 30) utan att närmare än så ange vilka platser som är lämpliga för högre och tätare bebyggelse.

Handlingen anger bl.a. ett omvandlingsområde som innefattar delar av regementets skyddsområde för byggnadsminnet. Eventuell komplettering med

bebyggelse kräver länsstyrelsens tillstånd. Länsstyrelsen anser det därför mindre lämpligt att ange en förtätningspotential inom skyddsområdet.

Även denna fördjupning av centrala stan innehåller s.k blå prickar som utmärker kulturhistorisk värdefull bebyggelse, vilket är en fortsatt bra ambition av kommunen. Emellertid anser länsstyrelsen att "blåprickarna" inte behöver styras till en viss bevarandeparagraf i PBL utan kan istället med fördel anamma samma syfte och lydelse som finns återgivet i fördjupningen från 1998 (sidan 25 under rubriken: "Särskild prövning i vissa enskilda fall").

Kommunikation

Länsstyrelsen anser att kommunen ska uppmärksamma bullerproblematiken från riksintresset Umeå Airport och beakta detta vid framtida planering av de redovisade bebyggelseområdena B2, B12, BR3 och delar av B9. Vidare anser länsstyrelsen att kommunen ska beakta trafikbuller från järnväg och vägarna E4 och E12 vid de utpekade områdena B5, B8, B9, B11, BR2, BR3, BR5, BU1, BU2 och BU5.

Länsstyrelsen ser med tillfredsställelse att samarbetet mellan Umeå Airport och kommunen är väl inarbetat gällande bl.a. flygbuller och bebyggelseexpansion. Emellertid anser länsstyrelsen, såsom Umeå Airport/Swedavia att en restriktiv hållning ska hållas till enstaka lokaliseringar inom flygbullerkurvan 70 dBA max mer än 3 ggr dag och kväll, till rättspraxis finns för Boverkets allmänna råd.

Totalförsvaret

Länsstyrelsen anser i likhet med försvarsmakten att det i fördjupningens utställningsversion har tagits hänsyn till synpunkter som lämnades under samrådsskedet. Dock så krävs fortsatt dialog mellan kommunen och försvarsmakten för att finna en samförstånds lösning på bullerproblematiken kopplat till försvarsmaktens verksamhet gällande vissa utpekade bebyggelseområden. Länsstyrelsen anser även att riktlinjer och åtgärds lösningar för bebyggelseplanering med hänsyn till buller från övnings- och skjutfält bör införas i fördjupningen.

Miljö kvalitetsnorm

Vatten

En förtätning inom planområdet medför också ökad belastning på dagvattnet. Länsstyrelsen anser att handlingen bör kompletteras med ett avsnitt om dagvatten.

I samrådsredogörelsen är det omnämnt att MKB-avsnitten ska kompletteras med vattenaspekten. Detta saknas fortfarande.

Luft

Länsstyrelsen observerar att de strategier som ska leda till bättre luftkvalitet är i linje med kommunens åtgärdsprogram för luft. Om föreslagna åtgärder genomförs kan det leda till förbättringar av luftkvaliteten. Strategin att för-

lägga parkeringar inom eller nära centrumfyrkanten kan däremot motverka målet med att minska trafikarbetet inom centrala stadsdelarna.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen har ingen erinran.

Strandskydd; landskapsutveckling i strandnära lägen

Länsstyrelsen har ingen erinran.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen har ingen erinran.



Eila Eriksson
Enhetschef



Peder Seidegård
Bitr. länsarkitekt

Pris: 100:-

Utvecklingsavdelningen,
Umeå kommun

Besöksadress Stadshuset
Postadress 901 82 Umeå
Telefon växel 090-16 10 00

www.umea.se

