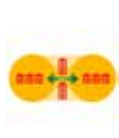


ÖVERSIKTSPLAN UMEÅ KOMMUN

Fördjupning för Umeå

Umeås framtida tillväxtområde

Antagandehandling augusti 2018 (Tidigare antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011).



UMEÅ
KOMMUN

Översiktsplan Umeå kommun - Fördjupning för Umeå - Umeås framtida tillväxtområde
Reviderad. Antagandehandling augusti 2018.

Tidigare antagen av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 29 augusti 2011.
Planen är utarbetad av utvecklingsavdelningen på uppdrag av kommunstyrelsens näringslivs-
och planeringsutskott.

Arbetsgrupp:

Isabella Forsgren, projektledare
Staffan Sjöström, civilingenjör
Elin Pietroni, trafikplanerare
Stina Fahlgren, arkitekt
Doris Grellmann, naturvårdsplanerare
Pernilla Helmersson, samhällsplanerare

Därtill har en rad personer från Umeå kommun bidragit med särskilda utredningsinsatser:

Lars-Göran Boström: Buller, försvaret m.m.
Royne Söderström, Jonas Svensson, Per Hänström
samt Roger Westman : Miljökonsekvensbeskrivning
Annalena Löfgren: Fritidshusbebyggelse

Kartor, illustrationer och bilder:

Flygbilder: Lars Lindh
Foton där inte annat anges: Umeå kommun
Kartor: Pernilla Helmersson, Marika Jacobsson, Veronica Grahn samt
Doris Grellmann, Umeå kommun.
Illustrationer strategier, scenario samt vandringsled: Maria Löfgren
©Umeå kommun/Lantmäteri. Medgivande LAN 11-158

Förord

Spiralen snurrar uppåt, precis så som den gjort för Umeå under lång tid. En stadig varaktig tillväxt har bidragit till att Umeå och kommundelarna vuxit sig starkare för varje ny årsring. I planeringen för Umeås framtida tillväxtområde målas därför en ljus bild upp av en fortsatt befolkningstillväxt mot 200 000 invånare. För det krävs en bärkraftig utvecklingstakt och en kommun som också är lyhörd inför invånare och verksamma vid små och stora förändringar av vår bebyggda miljö.

Sedan arbetet med den fördjupade översiktsplanen påbörjades har kommunen fört en utåtriktad diskussion om angelägna frågor för Umeås fortsatta utveckling, precis som i arbetet med Umeås gällande översiktsplan. En bred förankring av kommunens övergripande planer, vilket inkluderar även denna plan, är en nödvändighet för att vi ska kunna förmå att bygga en stad som får både oss invånare, men också tillfälliga besökare, arbetspendlare och inflyttare, att trivas och må bra. Vi har nu kommit en viktig bit på vägen och min önskan är att vi ska fortsätta lyckas.

Att vi med den fördjupade översiktsplanen är överens om Umeås fysiska utveckling ger klarhet för aktörer som vill investera i kommunen. Investeringar som är värda att värna om men som inte får innebära ett avkall på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet över tid. Vi ska bygga en hållbar stad med ett nytt tänk, inte minst vad gäller biltrafik och parkeringar. Nya utmaningar som inte bara rör trafiken står för dörren och Umeå har i och med fördjupningen för Umeås tillväxtområde gjort sig redo att anta några av dem!

För kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott
Umeå september 2011



Ordförande

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 7 |
| 1. Introduktion | 9 |
| 1.1 Hållbar tillväxt mot 200 000 invånare | 9 |
| 1.2 Förhållande till andra planer, policys m.m | 10 |
| 1.3 Hur har arbetet med planen gått till? | 12 |
| 1.4 Läs hänvisning | 13 |
| 2. Strategiska överväganden för Umeås tillväxt | 14 |
| 2.1 Utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt | 14 |
| 2.2 Tillväxtscenario 200 000 invånare | 16 |
| 2.3 Människan i centrum | 18 |
| 3. Planförslaget - övergripande aspekter och riktlinjer | 21 |
| 3.1 Allmänt om planförslaget | 21 |
| 3.2 Bebyggelse | 22 |
| Blandstadens bostadsbebyggelse | 22 |
| Blandstadens verksamheter | 27 |
| Handel och service | 30 |
| 3.3 Trafikstrategi | 41 |
| Gång- och cykeltrafik | 41 |
| Konkurrenskraftig kollektivtrafik för 200 000 invånare | 43 |
| Funktionalitet i noder | 46 |
| Kollektivtrafikens regionala roll | 47 |
| Biltrafiksystemet | 48 |
| Umeås ringledssystem, ett nytt sätt att hantera trafiken | 49 |
| Omvandla trafikleder till stadsmiljö | 49 |
| Trafiksäkerhet | 50 |
| Att arbeta med beteenden, Mobility Management och Intelligent trafiksystemlösningar | 51 |
| Godstransporter i staden, färdvägar för skrymmande dispenstransporter och transporter av farligt gods | 52 |
| 3.4 Parkeringsstrategi | 53 |
| Parkeringsstrategi i centrala Umeå | 53 |
| Zonindelning och avgiftsdifferentiering | 54 |
| Parkeringsköp | 54 |
| Samnyttjande av parkeringsanläggningar | 55 |
| Infartsparkeringar | 55 |
| Parkeringsanläggningar | 56 |
| Parkeringsnorm och parkeringsprogram | 57 |
| Möjlighet till reduktion av parkeringstal | 57 |
| Cykelparkering | 57 |
| 3.5 Infrastruktur | 58 |
| Umeå hamn | 58 |
| Kvarkenförbindelse | 58 |
| Umeå Airport | 59 |
| Järnvägssystemet | 59 |
| 3.6 Grönstruktur | 63 |
| En infrastruktur av grönområden, korridorer och stråk | 63 |

| | |
|--|------------|
| Det sociala perspektivet | 64 |
| Det ekologiska perspektivet | 68 |
| Rekreatiomsområden | 70 |
| Skyddade naturområden | 72 |
| Skyddsvärd natur | 74 |
| 3.7 Strandskydd | 78 |
| 3.8 Koloniträdgårdar och odlingslotter | 79 |
| 3.9 Naturresurser | 80 |
| Jordbruk | 80 |
| Skogsbruk | 81 |
| Vatten | 81 |
| Berg, grus, morän och matjord | 84 |
| 3.10 Rennäring | 85 |
| 3.11 Kulturmiljöer | 86 |
| 3.12 Miljö, hälsa och säkerhet | 88 |
| Luftmiljö | 88 |
| Förorenade områden | 90 |
| Ras och skred samt översvämning | 90 |
| Buller och bebyggelseplanering | 91 |
| 3.13 Teknisk försörjning | 92 |
| Vatten- och avloppsförsörjning | 92 |
| Energi, fjärrvärme m.m. | 94 |
| Återvinning och avfallshantering | 95 |
| 3.14 Riksintressen- anspråk och förhållningssätt | 96 |
| Natura 2000 | 99 |
| Försvarets verksamhet | 100 |
| Flygplatsen som riksintresse samt bebyggelseplanering med hänsyn till flygbuller | 102 |
| Umeå kommuns överväganden för bebyggelseplanering omkring | |
| 4. Genomförande och uppföljning | 105 |
| 4.1 Översiktsplanen som strategidokument | 105 |
| 4.2 Markförvärv, markpolitik | 105 |
| 4.3 Fortsatt arbete | 106 |
| 4.4 Bebyggelsestrukturen | 107 |
| 4.5 Sektorsvisa genomförandefrågor | 108 |
| 4.6 Exploateringsekonomi | 110 |
| 5. Översiktsplanens konsekvenser | 111 |
| 5.1 Miljöbedömning | 111 |
| 5.2 Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning | 120 |
| 5.3 Konsekvenser på miljömål och hur de beaktas | 121 |
| Bilagor | |
| Länsstyrelsens granskningsyttrande år 2011 | |
| Länsstyrelsens granskningsyttrande år 2018 | |
| Plankarta | |

Sammanfattning

Fördjupning för Umeå berör Umeå tätort och de områden som tillsammans ses som stadens viktigaste expansionsområde. Planen tar avstamp i fullmäktiges tillväxtmål att Umeå ska växa till 200 000 invånare senast år 2050. I planen presenteras strategier och ett scenario för bebyggelseutvecklingen. Med Aalborgåtagandena som grund skisseras en framtida struktur som fungerar likt ett paraply för en rad andra angränsande planer, såsom fördjupade översiktsplaner för de centrala stadsdelarna, kusten, älvlandskapet, Nydala samt sjukhus- och universitetsområdet.

En integrerad bebyggelse- och trafikstruktur

Planen är en integrerad bebyggelse- och trafikstrategi som syftar till att skapa förutsättningar för hållbar tillväxt och en fortsatt utveckling av staden. En tät, kompakt blandstad föreslås som kan erbjuda intressanta boendemiljöer och mötesplatser. En grundbult för planförslaget, och möjligheten att klara tillväxtmålet samtidigt som staden har problem med luftföroreningar, är trafikutvecklingen. Frågan är komplex och kräver ett helhetsperspektiv. För att åstadkomma ett långsiktigt hållbart samhälle föreslås en sammanhållen stadsstruktur eftersom det ger lägre trafikarbete än utspridd bebyggelse.

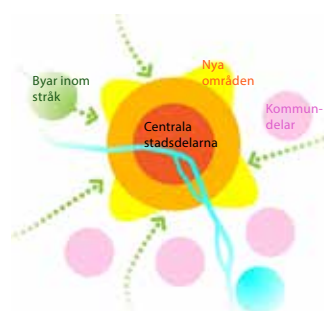
En rad strategier och riktlinjer har formulerats som grund för bl.a. bebyggelseutvecklingen. Inriktningen är att åstadkomma en blandning av boende och arbetsplatser med närhet till service och kommunikationer. Planen beskriver vilka områden och stråk som prioriteras för bebyggelse och bidrar till en god kollektivtrafikförsörjning. I allt väsentligt handlar den framtida bebyggelsen om kompletteringsbebyggelse. Först när komplettering inte kan tillgodose behovet av bostäder och verksamhetslokaler, ianspråk tas mer perifera områden som Brännlandsberget, Tegelbruksberget m.fl.

Ringledssystemet är en avgörande, men inte en ensamt tillräcklig, åtgärd för luftmiljön. Med ringleden ges dock möjligheter att prioritera önskade färdmedelsgrupper och minska trafikvolymerna. I övrigt blir det nödvändigt att använda hela batteriet av åtgärder för att styra trafikutvecklingen såsom ombyggnad av trafikleder till stadsgator, införande av miljözon, kollektivtrafikprioriteringar, en ny parkeringspolitik liksom exempelvis satsningar på beteendeförändrade åtgärder. För att maximera nyttan med ringledssystemet planeras det för olika intelligenta trafikstyrningsinsatser som t.ex. dynamiska skyltar och parkeringsledningssystem.

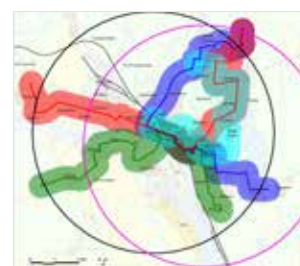
Det är nödvändigt att våra resor med bil till och från arbetet minskar och kollektivtrafikens position som färdmedel stärks när bebyggelseutvecklingen anpassas till kollektivtrafikens struktur. Linjerna och fasta sträckningar skapar tydlighet och pålitlighet. Bostäder, verksamheter och service ska därför i första hand lokaliseras inom stomlinjenätets influensområden. Längs dessa stomlinjer ska busstrafiken prioriteras framför bilen.



En av flera strategier som formulerats i planen, i syfte att uppnå en hållbar tillväxt, är femkilometersstaden. Genom att koncentrera tillkommande bebyggelse kan en tät och funktionsblandad stad uppnås med korta transportavstånd vilket gynnar fotgängare och cyklister.



I planen skisseras ett scenario för den framtida tillväxten som till stora delar handlar om komplettering i centrala delar av staden samt befintliga stadsdelar.



Trafikstrategin pekar bl.a. ut ett stomlinjenät för kollektivtrafiken som ska utgöra en fast struktur som ger långsiktighet och tydlighet.



Ett utvecklat parkeringsledningssystem, intelligenta trafiksystemlösningar och fortsatt arbete med beteenden är några åtgärder som föreslås i trafikstrategin.



Att anlägga en vandringsled i den gröna korridor som går runt staden är en idé som lyfts i planen.

Prioritering av grupper för en levande stad

Ett verktyg för att uppnå en attraktiv och levande stadskärna är den nya parkeringsstrategin. I strategin görs en tydlig prioritering mellan olika grupper. Framförallt är det besökande och boende som ska beredas parkering i centrumfyckanten och i sista hand arbetande/verksamma. Befintliga parkeringar för anställda föreslås omfördelas till förmån för besökare och boende.

För att uppnå en bättre parkeringssituation och bättre luftmiljö föreslås även åtgärder som avgiftsreglering och friköp som innebär att t.ex. byggherrar kan köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten. På så sätt kan tillkomsten av små ytkrävande parkeringar förhindras samtidigt som förutsättningar för samlade parkeringsanläggningar stimuleras. Vidare föreslås fortsatt arbete med beteenden och intelligenta trafiksystemlösningar.

En tät, attraktiv och funktionsblandad stad

I planförslaget känns mycket igen från den gällande planen från 1998. Förändringar är dock att färre nyexploateringsområden redovisas och att ambitionerna gällande bebyggelsekomplettering är större i det nuvarande planförslaget, vilket sammantaget innebär mindre utspridd bebyggelse. Planen pekar ut en rad intressanta områden i och med det så kallade Umeåprojektets färdigställande med en ringled runt Umeå. Inriktningen är att skapa ett bilsnålt samhälle och skapa bättre förutsättningar för mer hållbara alternativ till bilen.

Attraktiv grönstruktur i en växande stad

I takt med att staden förtätas blir det viktigt att planera och utveckla vackra park- och naturområden med höga sociala och ekologiska värden. Målet är ett varierat utbud av attraktiva parker och gröna närmiljöer. Planen, som har en landskapsekologisk inriktning, pekar inte bara ut vissa skyddsvärda naturområden utan även viktiga gröna korridorer som underlättar artspridning och möjliggör för människor att lätt nå ut i naturen för avkoppling, lek och naturupplevelser under alla årstider.

Exempel på en planidé som lanseras är att anlägga en vandringsled i den gröna korridor som sträcker sig kring staden. För att säkerställa en väl fungerande grönstruktur i en expansiv stad bör en policy utvecklas för att kompensera för ianspråktagna områden. En platsbank kan inrättas med en föteckning av ytor som är möjliga att omvandla eller restaurera till park- eller naturmiljöer. Planen ger stöd för att inarbeta värden kopplade till boendemiljöer och biologisk mångfald genom att använda grönyteindikatorer i arbetet med detaljplaner.

Genomförande, konsekvenser och miljöbedömning

Vidare redovisar planen kommunens förhållningssätt till statliga intressen såsom exempelvis försvaret och flygplatsens verksamhet kopplat till bebyggelseplanering. Därtill redovisas olika aspekter på genomförande liksom en miljöbedömning av planen som innehåller en jämförelse med ett scenario utan en ny plan, d.v.s. ett så kallat nollalternativ.

1. Introduktion

1.1 Hållbar tillväxt mot 200 000 invånare

Umeå är och har under många år haft rollen som tillväxtmotor i norra Sverige med en stadigt ökande befolkning. Tillväxten har under den senaste femårsperioden framförallt skett inom fördjupningsområdet och närmare 50 procent inom befintlig stadsstruktur som kompletteringsbyggelse. Tomtebo och Umedalen är större nyexploateringsområden som tillkommit under senare tid.

I nuläget står Umeå inför en spännande era. Stora investeringar inom infrastrukturområdet med bl.a. Botniabanan, ny godsterminal och det så kallade Umeåprojektet med ny E4 och E12 förbi Umeå, håller på att förverkligas. Umeås utmärkelse som Europas kulturhuvudstad 2014 öppnar dörrarna för helt nya möjligheter som redan nu ger avtryck och vars effekt i tillväxtprocessen är svår att bedöma. Framåtsyftande arbete görs för att förverkliga Norrbotniabanan och en fast förbindelse över Kvarken, vilka skulle innebära ytterligare stora strukturomvandlingar för Umeå.

Den hittillsvarande tillväxten tillsammans med nya förutsättningar skapar behov att se över översiktsplanen med tillhörande fördjupningar. Uppgiften är att ta fram planer som på bästa sätt stödjer och stimulerar en fortsatt hållbar tillväxt. Visionen att Umeå kommun ska växa till 200 000 invånare är en viktig utgångspunkt liksom Aalborgåtagandena som vägleder i ambitionen att uppnå en hållbar utveckling.

Planens syfte

Syftet med planen är att skapa förutsättningar för:

- En hållbar och attraktiv stad.
- En god framförhållning för framtida expansionsbehov.
- En ökad attraktionskraft genom skapandet av möjligheter och förutsättningar.
- Ett stärkande av Umeås roll som regionalt centrum och tillväxtmotor i norr.

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 att 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 långsiktig god hushållning med mark- och vattenområden, 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 och enskilda 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 såsom detaljplan och bygglov etc.

Fakta om översiktsplaneprocessen

Översiktsplaneprocessen består av olika steg där möjlighet finns att påverka vid flera tillfällen. Processen inleds ofta med ett program- eller dialogskede och följs av två obligatoriska skeden, samråd och utställning.

Samråd

Samråd är den del av översiktsplanearbetet där syftet är att inhämta synpunkter från kommunmedborgare, myndigheter, organisationer samt internt inom kommunen. Synpunkterna samlas i en samrådsredogörelse där även de förändringar synpunkterna föranlett redovisas.

Utställning

Nästa skede är utställning. Då ställs det justerade översiktsplaneförslaget ut under minst två månader. Berörda får då en ny chans att reagera på de förändringar som gjorts efter samrådet. Länsstyrelsen lämnar ett granskningsyttrande. Efter granskningen samlas inkomna synpunkter i ett så kallat utlåtande efter utställning.

Antagande

Det är kommunfullmäktige som slutligen antar planen. Planen vinner laga kraft tre veckor efter antagande. Antagandebeskedet kan inte överklagas.

1.2 Förhållande till andra planer, policys m.m

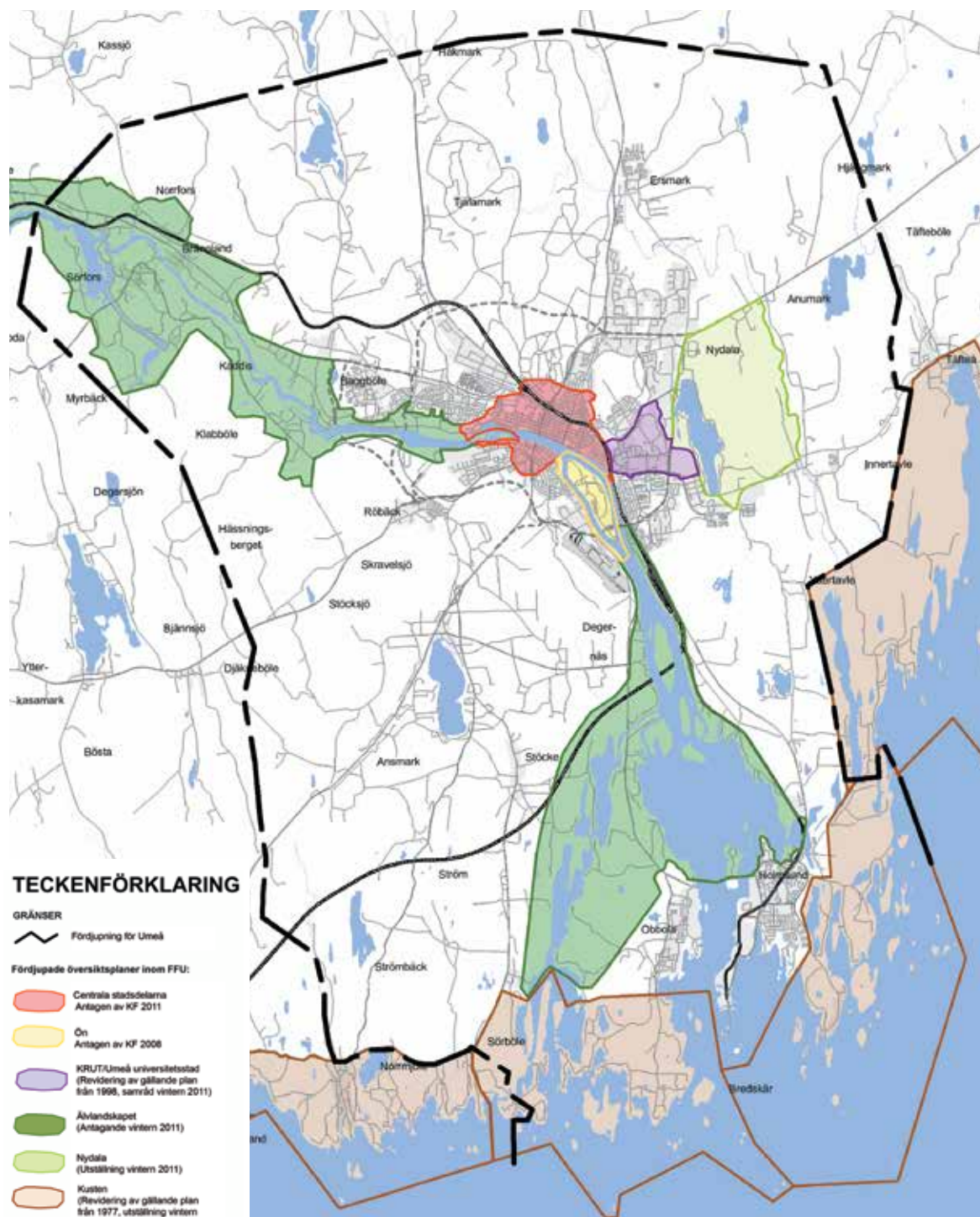
Umeå kommun har ett komplett översiktsplanepaket där Översiktsplan Umeå kommun utgör ingången. Där anges även hur olika översiktsplanedelar ska läsas gentemot varandra. De översiktsplanefördjupningar som ligger inom avgränsningen för fördjupningen för Umeå, gäller, för sina geografiska avgränsningsområden, överordnat *Fördjupning för Umeå*. Dessa planer redovisas i tabell nedan samt i kartbilden på omstående sida. Därtill finns ett tematiskt tillägg till översiktsplanen för vindkraft och ett tematiskt tillägg för strandskydd för Umeåregionens kommuner. Löpande tillkommer nya översiktsplanedelar.

Underlagsmaterial

Planen baserar sig bl.a. på följande underlagsmaterial: *ÖPL 98 - Översiktsplan Umeå kommun* (2008), Nulägesbeskrivning (Infraplan, 2008), Fritidshusutredning (Umeå kommun, 2009), *Energiprogram för hållbar utveckling* (Umeå kommun, 2003), *Aalborgåtagandena för en hållbar stadsutveckling* (2007), *Lokala miljömål för Umeå kommun* (KF, 2008), *Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå* (KF, 2007), *Handels- och servicepolicy för Umeå kommun* (KF, 2000), *Bostadsförsörjningsprogram för Umeå kommun 2007-2015* (KF, 2008), *Cykeltrafikprogram för hållbar utveckling* (2009), *Parkeringsprogram för Centrala Umeå* (KS, 2000) m.m.

Planeringsperspektiv

Planen har upprättats utifrån en planeringshorisont som sträcker sig till år 2030. Därtill görs utblickar mot ett Umeå med 200 000 invånare.



Fördjupningen för Umeå berör en rad andra fördjupade översiktsplaner. Planens avgränsning visas med svart streckad linje. År 2011 var följande antagna eller under framtagande: Ön, ävlandskapet, Nydala, de centrala stadsdelarna, Umeå universitetsstad samt kusten. Se Översiktsplan Umeå kommun för aktuell status.

1.3 Hur har arbetet med planen gått till?

I september år 2007 beslutade kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott om mål och direktiv för arbetet med planen.

Innehållet i planen har arbetats fram efter samråd med en rad myndigheter bl.a. länsstyrelsen, Försvarsmakten (lokalt), Trafikverket samt kommunala förvaltningar och bolag. Samrådsskedet sträckte sig från 7 juli fram till 1 oktober år 2010 och föregicks av ett dialogskede där framförallt strategier och tillväxtscenariot diskuterades med olika företrädare. Synpunkter från samrådet sammanställdes därefter och inarbetades i planen. Planens inriktning behandlades också ytterligare politiskt innan utställning.

Under utställningstiden som pågick från 7 mars till 13 maj 2011, inkom nya synpunkter som sammanställdes och inarbetades i planen. Inkomna synpunkter och kommunens kommentarer till dessa finns att läsa i *Utlåtande efter utställning* som ingår i antagandehandlingarna.

Efter utställning antas planen slutligen av kommunfullmäktige. Efter antagandet gäller planen som fördjupad översiktsplan för Umeå inom planens avgränsning.

1.4 Lëshänvisning

Planförslaget redovisar en strategi för den framtida bebyggelseutvecklingen, inriktningen för utvecklingen av stadens handels- och servicestruktur följt av frågeställningar kring exempelvis trafik, grönstruktur, vattenförsörjning och teknisk infrastruktur. Planförslaget omfattar även principer för hantering av frågor kring buller, hälsa, miljö och säkerhet.

Kapitel fyra behandlar genomförandeaspekter och följs av ett avslutande kapitel där miljökonsekvenser av planen beskrivs.

2. Strategiska överväganden för Umeås tillväxt

2.1 Utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt

Aalborgåtagandena som utgångspunkt

I syfte att uppnå en hållbar stadsutveckling har ett antal strategier formulerats. Strategierna tar utgångspunkt i Aalborgåtagandena som innehåller riktlinjer och förhållningspunkter där kommunen bl.a. förbundit sig att ge planering och stadsbyggnad en strategisk roll i arbetet med miljö- och hälsofrågor samt med sociala, ekonomiska och kulturella frågor. En utgångspunkt är att arbeta för att undvika stadsutbredning, se till att ha en blandning av funktioner och verksamheter i byggnader och bebyggelse, bevara och använda det urbana kulturarvet på ett lämpligt sätt och t.ex. främja arkitektur och byggande av hög kvalitet m.m.

Strategierna ligger till grund för det scenario för bebyggelseutvecklingen som presenteras i det följande. Strategierna genomsyras även av andra tvärssektoriella målsättningar 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.

Fem-kilometersstaden- den täta staden!

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

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

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

Mer stad! - Komplettering som vitaliserande kraft

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

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

Läs mer

UMEÅ KOMMUNS
ÖVERGRIPANDE MÅL och
AALBORGÅTAGANDENA
www.umea.se



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 kunna 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 trafikytor 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 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!



Kort om Umeås stadsutveckling

År 1950 hade Umeå cirka 46 000 invånare och staden har sedan dess växt betydligt. Under den senaste tioårsperioden har kommunens befolkning ökat med drygt 900 personer per år.

Stadsstrukturen i Umeå är formad och styrs av en rad olika förutsättningar som exempelvis älven, skyddade naturområden samt intressen som flyg och försvar.

Umeås expansion tog fart på 1950-talet med kraftverksutbyggnaden och senare bland annat som följd av universitetets tillkomst. Staden har växt i årsringar. Den senaste tioårsperioden har dock tillväxten framförallt skett som kompletteringar i den befintliga strukturen. Ambitionen för den fortsatta utvecklingen är att uppnå en tätare stad och bygga staden ”inifrån.”

Sedan den kommunövergripande översiktsplanen antogs år 1998, har drygt 95 procent av tillväxten skett inom planavgränsningen för fördjupningen för Umeå och en betydande del har tillkommit som kompletteringsbebyggelse.

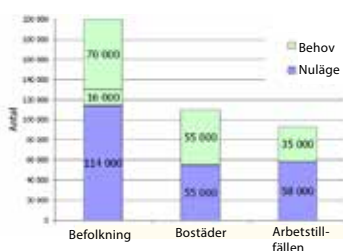




Läs mer

BOSTADSFÖRSÖRJINGS-
PROGRAMMET

www.umea.se



Fakta om befolkningen i Umeå

Umeå har länge varit en av Sveriges mest expansiva kommuner. Mellan år 1996 och 2006 ökade kommunens befolkning med 8,5 procent vilket motsvarar 8 748 personer. Den nationella befolkningstillväxten under samma period var 3 procent.

Umeå har låg medellålder och en stor andel ungdomar jämfört med riket. Umeås ungdomsandel översteg 17 procent år 2006 medan andelen i riket uppgick till i genomsnitt 12,7 procent. Sett över tid har andelen unga i Umeå ökat.

Umeås invånare är välutbildade och Umeå kommun har en förhållandevis stor andel som påbörjar högre utbildning. Umeå universitet har närapå 30 000 studenter och forskarstuderande. 95 procent av umeborna har tillgång till bredband.

2.2 Tillväxtscenario 200 000 invånare

Utifrån de tidigare beskrivna strategierna har ett scenario formulerats för Umeås framtida tillväxt i ett 200 000-invånarperspektiv. I kommunens bostadsförsörjningsprogram redovisas framförallt planerat byggande fram till år 2015 eller då kommunen har 130 000 invånare. Scenariot beskriver en struktur för resterande 70 000 nya umebor.

1) Centrala stadsdelarna samt sjukhus- och universitetsområdet

Idag bor cirka 11 000 personer i centrala Umeå och 1 500 personer inom sjukhus- och universitetsområdet. I planen föreslås ett ökat antal boende med cirka 15 000 personer. Frågan hanteras närmare i *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* och *Fördjupning för Umeå universitetsstad*.

2) Övriga stadsdelar

För övriga stadsdelar i Umeå föreslås en ökning med 25 procent eller 20 000 personer. Stadsdelarna har olika förtättningspotential. Vidare studier behövs för att undersöka kompletteringspotentialen i stadsdelarna.

3) Nya områden

I scenariot föreslås även nya bebyggelseområden. Dit hör I20, Brännlandsberget, Tegelbruksberget, Skravelsjö samt eventuellt Umåkersterrängen. Dessa ligger i närheten av Umeå, är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafiklinjer och bidrar stöttande till stadens handelsstruktur.

4) Kommundelarna

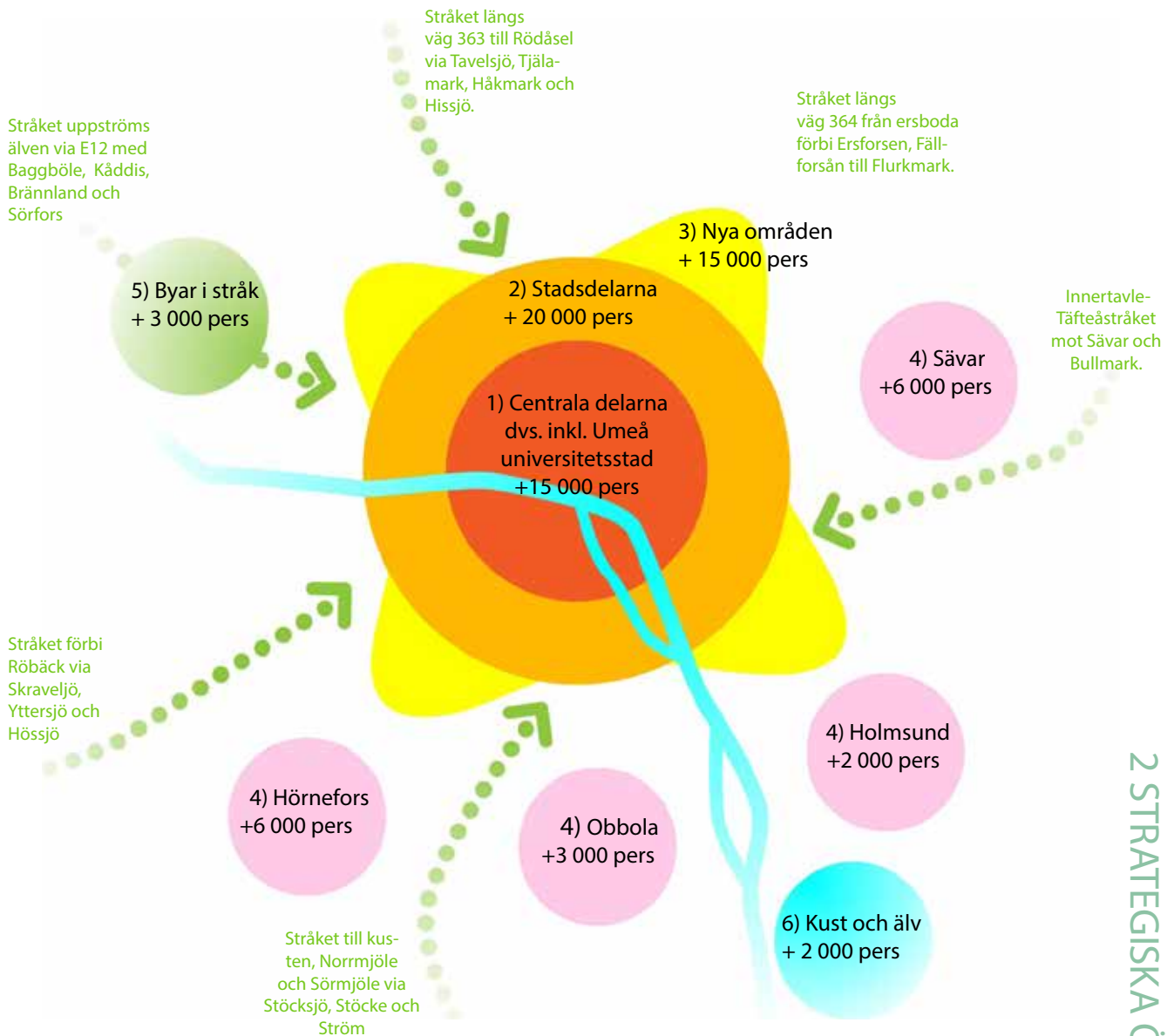
Sävar får, med en eventuell dragning av Norrbotniabanan, goda förutsättningar att utvecklas och föreslås växa med drygt 6 000 personer. År 2008 bodde drygt 6 000 personer i Sävar varav 2 700 i tätorten. I centrala Holmsund bor drygt 6 000 personer och samhället föreslås växa med 2 000 personer. Obbola har möjlighet att växa med cirka 3 000 personer vilket skulle motsvara en fördubbling jämfört med idag. Hörnefors spås en tillväxt bl.a. mot bakgrund av Botniabanan och sitt havsnära läge. Idag bor 2 700 personer i tätorten och 4 200 totalt i kommundelen.

5) Byar inom stråk

Tillväxt föreslås även i befintliga byar som ligger i utpekade stråk. Stråken sammanfaller med Länstrafikens kollektivtrafiklinjer och där viss service i form av skolor och handel m.m. erbjuds. Fler boende innebär att t.ex. kollektivtrafiken och skolor stötts. Stråken är 1) längs väg 363 med Tjälamark, Håkmark, Hissjö till Taveljö och Rödåsel, 2) Täftestråket mot Bullmark med Sävar och Innertavle, 3) mot kusten via Stöcksjö, Stöcke, Ström samt Norrmjöle och Sörmjöle, 4) förbi Röbbäck och Skravelsjö, Ytter-sjö och Hössjö, 5) uppströms älven med Baggböle, Kåddis, Brännland samt Sörfors och 6) längs väg 364 från ersboda till Flurkmark.

6) Vattennära lägen

Umeå har en lång älv- och kuststräcka som kan erbjuda många fina lägen. Idag bor cirka 2 400 personer längs kusten och i planen föreslås ytterligare 2 000 boende längs älvs- och kuststräckorna. Frågorna hanteras i *Fördjupning för kusten* och *Fördjupning för älvlandskapet*.



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

Umeå mot 200 000 invånare- varför?

År 2008 antog Umeå kommunfullmäktige ett nytt tillväxtmål om 200 000 invånare senast år 2050. Bakgrunden är att städer konkurrerar med varandra om resurser för tillväxt. Människor och deras nätverk blir allt mer den centrala tillgången. Befolkningsstatistiken visar att städer som samlar över 100 000 invånare oftare föredras framför mindre städer.

Stark efterfrågan på boende i större städer antyder att dessa erbjuder rikare mångfald, närhet till information, service, infrastruktur och byggnader. Mångfaldens attraktivitet lockar nya människor att flytta till staden och fler människor ökar köpkraften vilket i sin tur lockar företag att etablera sig.

Företag i täta miljöer får fördelar av en stark marknad, tillgång till specialiserade underleverantörer, konsulter och medarbetare. Större mångfald kan göra staden mindre sårbar och mer anpassningsbar vid förändrade förutsättningar.

Näringslivets sammansättning påverkas även på ett tydligt sätt av stadens storlek. I större städer är andelen privat tjänstenäring samt forsknings- och kunskapsintensiva tjänster betydligt större än i mindre orter, som oftare är inriktade mot primär- och kapitalintensiva näringar.

Större städer har även möjlighet att utveckla ett rikt kulturutbud och växande fastighetsvärden. En spiral av positiva återkopplingar skapas vilket leder till fortsatt regional tillväxt, se illustration.

En bred diskussion om staden är en nödvändig garant mot ensidighet, storskalighet och brist på kvalitet som kan vända tillväxt mot tillbakagång. Invånare måste ges möjligheter till dialog, att bli synliggjorda, att få bidra med sina resurser och nätverk samt uttrycka sig professionellt och på fritiden.

REGIONAL TILLVÄXT VIA POSITIVA ÅTERKOPPLINGAR





2.3 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 centralt 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 har ett funktionshinder eller inte har bil.

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 erfarenheter om hur stadens olika rum upplevs av människor och att ha kunskap om hur olika människor lever sina (vardags-) liv.

Blandade funktioner och boendeformer motverkar segregeringseffekter och skapar en stad där människor möts oaktat t.ex. kön, ålder och bakgrund. 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. Det gäller dels 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 som 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 och stadsplanering kan vara ett sätt att utjämna maktrelationer. 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. Lokaliseringen av hållplatser för kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och parkeringsplatser är en viktig faktor 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 och ger min stad makt över det egna livet. Det får ge 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, lekplatser och centrummiljöer. Barns resvanor har en betydande påverkan på bl.a. 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 tillsammans med andra barn. Det är viktigt att stadsmiljön inte begränsar denna frihet till spontanlek. En större stadsdelspark kan t.ex. ge utrymme för mer yrkrävande 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 cykelvägar 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 och ger upphov till buller, luftföroreningar, växthusgaser och olyckor. Trafikleder skapar barriärer och oanvändbara restytter. 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 ifrån 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.

3. Planförslaget - övergripande aspekter och riktlinjer

3.1 Allmänt om planförslaget

Sammanhållen struktur för attraktivt stadsliv

Planens huvudinriktning är att åstadkomma en tät och sammanhållen stadsstruktur för att ge förutsättningar för ett tryggt och stimulerande stadsliv samt ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Planen visar på olika möjligheter att komplettera och bygga vidare på stadens struktur och pekar på behov att överge planeringsmetoder som resulterar i den funktionsuppdelade staden och i fortsättningen planera för hållbara stadstyper som den blandade kvartersstaden och den utbyggda/kompletterade byn.

Utveckling av noder och intressanta stråk

En planering som är ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbar bör även innehålla en analys av stadens regionala roll med viktiga externa samband som t.ex. vägar, tåg och flyg. Den fördjupade översiktsplanen för Umeå visar på noder och kollektivtrafikstråk som bör utvecklas, föreslår förstärkningar av den befintliga handelstrukturen och skapar förutsättningar för god tillgänglighet till verksamhetsområden.

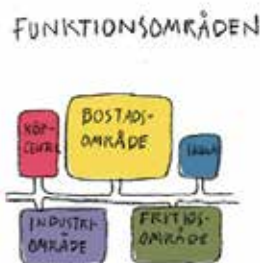
Hållbar planering

Planen föreslår en utveckling av bebyggelse som bidrar till social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Närhet till gröna stråk, gröna parker och natur är viktigt. Blandad bebyggelse med variation av gammalt och nytt bidrar till trivsel och höga miljövärden. Planen identifierar områden som kan utvecklas för vattennära boende och verksamheter.

Attraktiva bostäder med god kollektivtrafikförsörjning bidrar till ett hållbart samhälle. Antalet bilresor kan minska och därmed också klimatpåverkan. I planen beskrivs vilka områden och stråk som prioriteras för bebyggelse för att bidra till en god kollektivtrafikförsörjning.



Kvartersstaden är uppbyggd av ett gatunät, rätvinkligt eller böjt, där gatorna har gångbanor. Mellan gatorna finns kvarter eller offentliga utrymmen som torg, platser, parker eller institutioner. Byggnaderna ligger vanligtvis i kvartersgräns och skapar tydliga gaturum och omslutna gårdar i kvarteren.



Den funktionsuppdelade staden är uppbyggd av funktionsområden för bostäder, skolor, fritidsområden och handel. De sammanbinds med ett separat system av trafikleder, gång- och cykelvägar och ibland bussgator.

Kort om stadstyper

I Umeå finns en rad stadsbyggnadsprinciper representerade. Både tät kvartersstad med en bra blandning i centrumkvarteren och mer funktionsuppdelade områden i stadens utkanter.

Att bygga kvartersstad medför en rad fördelar. Större urbanitet med fler rörelser ger ökad handel och fler möten mellan människor.

Genom att komplettera och dela upp kvarteren i mindre enheter kan tätheten öka. Bostadsområden kan bindas ihop till levande stadsdelar med naturliga flöden av människor och fordon. Gatorna utformas för olika trafikslag vilket ger bättre orienterbarhet, lägre hastigheter, mångfald och tryggare miljöer.

Även den funktionsuppdelade staden finns i Umeå med nackdelar såsom sämre orienterbarhet, mindre yteffektivitet, ovärdade restpartier och otrygghet i t.ex. gångtunnlar. Stadstypen snarast motverkar ett önskvärt stadsliv med butiker, caféer och service längs huvudstråken.

Separerade trafiksystem ställer krav på större markarealer och restytor är vanliga mellan såväl olika trafiksystem som mellan de olika funktionsområdena. Resultatet har ofta blivit en gles stadsbygd med stora avstånd som är ansträngande och tråkiga att röra sig i som fotgängare och som ofta förutsätter att förflyttningar sker med bil.

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 $e=0,5$.

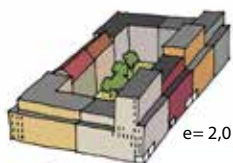
En genomgång av bebyggelse i Göteborg visar att traditionella kvarter med 3-8 våningar har högst exploateringsstal.

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 $e=1,0$.



3.2 Bebyggelse

Blandstadens bostadsbebyggelse

Inriktning

Planeringen och stadsbyggandet ska grundas på Aalborgåtagandena och utgå från de utvecklingsstrategier som redovisats tidigare i planhandlingen.

Nivån på det framtida bostadsbyggandet anpassas för att tillgodose bostadsefterfrågan. För att nå tillväxtmålet 200 000 invånare år 2050 krävs att utbyggnadstakten fördubblas.

Bostadsbyggandet ska präglas av energieffektivitet, mångfald och variation vad gäller upplåtelseformer, bostadsstorlekar och typer. Det ska finnas en blandning av boende och verksamheter, mötesplatser och närhet till gröna strukturer. Attraktiva boendemiljöer, god arkitektur liksom möjligheter att gå, cykla eller åka buss till arbete och fritid ska vara vägledande för planeringen.

Ett av syftena med den föreslagna inriktningen på byggandet är att till skapa boenden som ligger nära serviceutbud och arbetsplatser. Kompletteringsbyggande och en mer sammanhållen stadsstruktur ger ett lägre trafikarbete än en mera utspridd bebyggelse. Investeringar i befintlig infrastruktur kan tas tillvara då gator, VA-system, skolor, daghem och kommersiell service vanligtvis redan finns utbyggt. Markkonsumtionen blir också lägre när stadens utbredning minskar. Sammantaget innebär detta bättre hushållning med resurser och är väsentligt i strävan att åstadkomma ett långsiktigt hållbart samhälle.

Förändringar från tidigare plan

Mycket av den struktur och de bostadsområden som redovisas i den fördjupade översiktsplanen från 1998 finns kvar även under kommande planperiod. Den aktuella fördjupningen redovisar dock färre nyexploateringsområden och har en större ambition gällande bebyggelsekomplettering. Exploateringsområden som tagits bort är bl.a. Tuppliden, Brännlandsliden och Yttertavle.

Behov att skapa attraktiva boendemiljöer

I början av 1990-talet avreglerades bostadsmarknaden. Riskfördelningen i byggandet försköts därmed från stat och kommun till byggherrar och banker och för ägande- och bostadsrätter även till konsumenterna. En annan stor förändring var avvecklingen av de statliga räntebidragen till nyproduktionen. Den nuvarande bostadsplaneringen måste därför fokusera mer på att minimera det ekonomiska risktagandet bl.a. genom att skapa attraktiva boendemiljöer. Det är väsentligt att de framtida nybyggnadsobjekten sker utifrån konsumenternas preferenser. Möjligheten att "bo vid vatten" ska ses som en särskild resurs.

Demografiska förändringar medför att andelen äldre hushåll kommer att öka med en tredjedel fram till år 2020. Denna befolkningsgrupp är i de flesta fall betalningsstarka hushåll som ofta bor i småhus. Det är viktigt att kunna erbjuda denna befolkningsgrupp attraktiva boendialternativ för att skapa rörlighet på bostadsmarknaden.

Bostadsbyggandet i Holmsund/Obbola, Sävar och Hörnefors ska främjas. Områdena ligger på rimligt pendelavstånd från centralorten och har förutsättningar för en bra kollektivtrafik samt goda sociala miljöer och bra kapacitet när det gäller skola och barnomsorg.

Intresset för småhusbyggande förväntas hålla i sig under den kommande perioden. Satsningen på en tätare stad medför att småhusbebyggelse förläggs till stadens utkanter.

För fritidshusområden slopas gällande grundprincip om att byggrätten begränsas till högst 150 m² bruttoarea per tomtplats. I detaljplanearbete och bygglovgivning prövas lämpligheten utifrån platsens speciella förutsättningar med syftet att behålla fritidshusområdets speciella karaktär.

Kommunens behov av lokaler

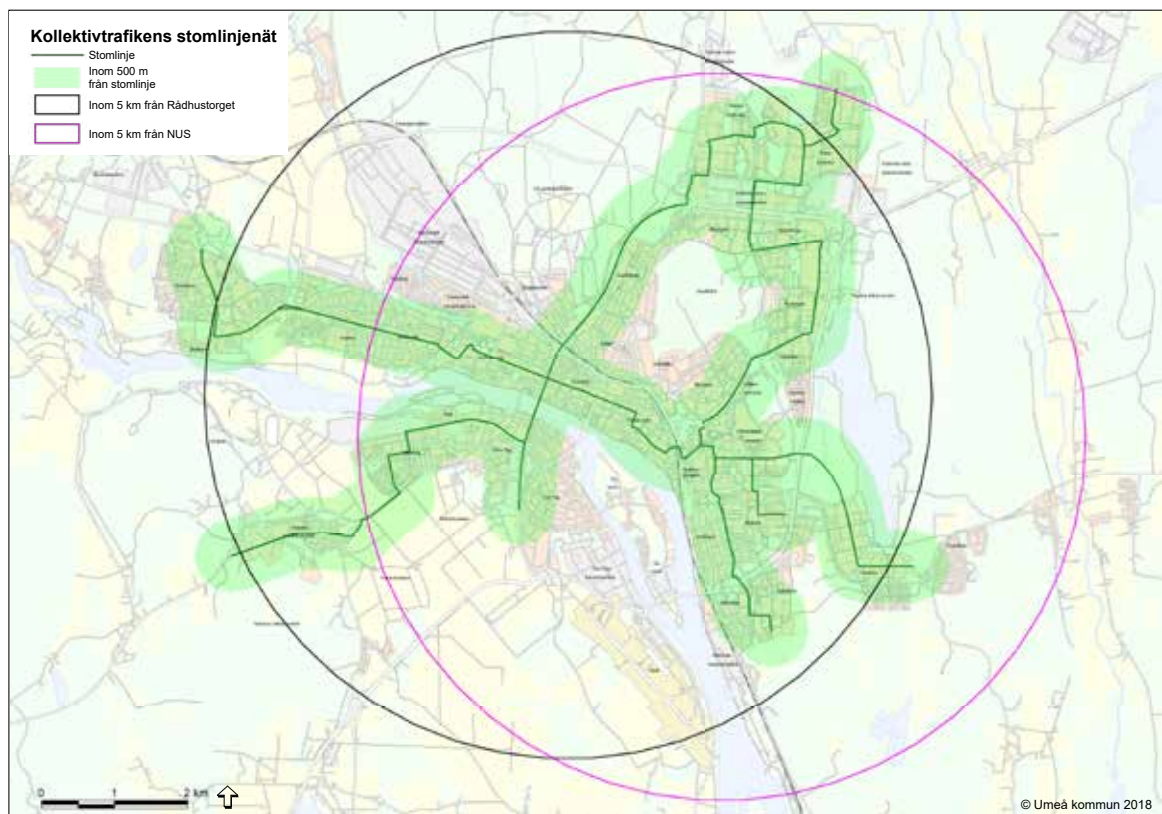
Behoven för framtiden är ökande när det gäller kommunens behov av lokaler för skolor, förskolor och olika typer av vård- och omsorgsboenden. Kommunen har ett ansvar för olika målgruppers integrering i staden däribland hemlösa, våldsutsatta, personer med funktionsnedsättning, barn, äldre m.fl. Utifrån ansatsen om blandstad blir det allt viktigare att exempelvis förskolor, så kallade LSS-boenden, vårdboenden etcetera integreras i annan bebyggelse inom kvartersstaden än byggs som enskilda enheter. Utveckling enligt strategierna för hållbar tillväxt och byggande av en tät blandstad med nära avstånd och mötesplatser liksom bl.a. stärkning av kollektivtrafiken inverkar positivt på målgrupperna. Inte minst när det gäller möjligheterna att leva ett självständigt liv.

Kommunens precisering av allmänna intressen av betydelse för den allmänna lämplighetsprövningen

Inom fördjupningsområdet råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse. Även en enstaka byggnad kan få betydande inverkan på omgivningen och hindra eller försvåra en långsiktigt lämplig utveckling. Bygglov bör i princip bara anses lämpligt för åtgärder som har stöd i den fördjupade översiktsplanen. Inom fördjupningsområdet krävs normalt att en nylokalisering inte bara är förenlig med översiktsplanen utan att den även har ett direkt stöd i planen.

Inom hela planområdet, således inte bara inom särskilt markerade områden, bedöms det troligt att en förändring av pågående markanvändning kan bli aktuell någon gång i framtiden för att tillgodose tätortens behov. Det är en följd av Umeås tillväxt, inte bara under den närmaste planeringsperioden utan även på längre sikt. Vi måste kunna möta framtida, idag kanske helt okända, behov för bebyggelse, kommunikationer, rekreation eller annat som kan behöva betydande utrymmen. Det gäller både tillhandahållande av ytor som kan komma att krävas och förberedelse för den påverkan som kan komma att ske långt utanför det aktuella området.

För att uppnå både en lämplig utveckling inom närmast överblickbar tid och kunna behålla nödvändig handlingsfrihet för Umeås långsiktiga utveckling, gäller en restriktiv hållning till icke-planlagd nybebyggelse eller annan icke-planlagd förändrad markanvändning inom fördjupningsområdet. Detta är ett starkt allmänt intresse. Enstaka nylokaliseringar bör dock kunna medges inom eller i anslutning till redan bebyggda grupper där bebyggelsestrukturen är given.



Tillgänglig mark ska nyttjas effektivt inom "Femkilometersstaden" och särskilt i anslutning till kollektivtrafikens stomlinjer.

Grundläggande lämplighetskrav för markanvändning finns i plan- och bygglagen (PBL). Om detaljplan finns sker prövningen mot detaljplanens bestämmelser. Om ansökan inte strider mot detaljplanen ska bygglov beviljas. Finns det områdesbestämmelser får ansökan inte strida mot dessa. Någon byggrätt finns dock inte varför det också krävs en allmän lämplighetsprövning av både lokalisering och placering/utformning. Kommunen avgör när och var detaljplan ska upprättas, det så kallade kommunala planmonopolet. I plan- och bygglagen finns dock bestämmelser om när detaljplan ska tas fram innan bygglov får ges.

Utanför planlagt område sker den allmänna lämplighetsprövningen utan annat planstöd än riktlinjerna i översiktsplanen och dess fördjupningar. Prövningen kan därför i det enskilda bygglovärendet bli både omfattande och komplicerad.

Plan- och bygglagen reglerar bebyggelsens lokalisering. Bestämmelserna är allmänt hållna och kan preciseras av kommunen i en översiktsplan. Översiktsplanen redovisar vilka allmänna intressen som ska beaktas. Det grundläggande kravet är att mark för bebyggelse ska vara lämplig för ändamålet ur en allmän synpunkt. Översiktsplanens riktlinjer har en mycket stor betydelse för lokaliseringsprövningen i detaljplan eller bygglov. Allmänna intressen kan i enskilda ärenden också framföras från olika sektorsorgan, t.ex. Trafikverket eller länsstyrelsen. I varje enskilt ärende ska också en avvägning ske mot enskilda intressen, vilka inte redovisas i översiktsplanen.

Riktlinjer för bebyggelse- generellt

- Nya stadsdelar och kompletteringsbebyggelse bör utformas som kvartersstad. Stadens bebyggelse ska präglas av variation, blandning och mångfald för en ökad attraktivitet. I både nyexploaterings- och kompletteringsområden eftersträvas en funktionsblandning mellan bostäder och verksamheter. Blandad bebyggelse och blandade upplåtelseformer bidrar till social integration.
- Inom "fem-kilometerstaden" och särskilt i anslutning till kollektivtrafikens stomlinjer ska tillgänglig mark nyttjas effektivt. Det innebär att tät bebyggelse ska prioriteras.
- I stadsdelarna ges förutsättningar för en blandad struktur med både bostäder, verksamheter och handel. I trafikerade stråk bör verksamhetslokaler prioriteras i bottenvåningarna.
- Kvarter uppdelas där det är möjligt i mindre fastigheter. Det möjliggör även för mindre byggherrar att delta vilket vitaliserar det lokala företaget och bidrar till variation och mångfald.
- För att stimulera rörlighet på bostadsmarknaden ska kommunen särskilt prioritera byggande av attraktiva lägenheter med god tillgänglighet för äldre.
- Längs stadens infarter och entréer bör särskild vikt läggas vid gestaltning och utformning av bebyggelse och ytor, vilket också gäller längs väg och järnväg.
- Stadens gröna områden och stråk har sociala, kulturella och ekologiska värden och ska utgöra en självklar del i bebyggelseplaneringen.
- Bebyggelsemiljöer planeras så att möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt underlättas.
- Stadsrum med stråk som ger förutsättningar för möten och butikslägen ska beaktas i detaljplanearbetet.
- På mark som avsatts för framtida bebyggelse eller som utredningsområden tillåts ingen byggnation eller verksamhet som kan försvåra ett framtida samordnat planeringsarbete och genomförande.
- Jordbruksmark får inte tas i anspråk för bebyggelse annat än för att tillgodose väsentliga samhällsintressen.
- Kommunen ska hålla en planberedskap som motsvarar två års byggande både i centralorten och i kommunelscentra.

Riktlinjer för komplettering i befintliga miljöer/stadsdelar

- Där behov finns och där det är möjligt bör en utgångspunkt vara att komplettera med saknade funktioner eller underrepresenterade boendeformer. Ny bebyggelse ska berika befintliga miljöer.
- Isolerade bostadsområden knyts samman med ny bebyggelse så att bättre flöden uppnås i och mellan stadsdelarna.
- Den öppna 1960- och 70-talsbebyggelsen kan kompletteras med påbyggnader och/eller med bebyggelse som ger trivsamma och skyddade kvarter.
- Trafikimpediment och andra "överblivna" ytor utgör en stor resurs för att ge plats för ny stadsbebyggelse.
- Randzoner/"mellanrum" bebyggs så att barriäreffekter övervinns.

Riktlinjer för småhusbebyggelse

- Småhusbebyggelse ska i första hand placeras utanför "fem-kilometersstaden" längs kollektivtrafikförsörjda stråk. Täta småhusboenden kan tillåtas mer centralt i samband med annan tät kompletteringsbebyggelse.
- Kommunen ska erbjuda småhustomter till privatpersoner för friliggande småhus. Utbudet av tomter bör motsvara minst hälften av den efterfrågade volymen.

Läs mer

BYGGANDE I BYAR, Byggnadsnämnden Umeå kommun
www.umea.se

Riktlinjer för komplettering i byar

- Ny bebyggelse ska komplettera befintlig bebyggelse och bör lokaliseras till byar längs utpekade kollektivtrafikstråk.
- Möjligheter att driva rationellt jordbruk ska inte försvåras. Fragmentering av sammanhållen jordbruksmark bör undvikas.

Riktlinjer för enstaka nylokaliseringar och mindre grupper

Följande gäller för all ej planlagd mark. För delområden som markerats särskilt på plankartan gäller dessutom vad som anges för delområdet.

- Nylokalisering av bebyggelse utan stöd i den fördjupade översiktsplanen är inte förenlig med det allmänna intresset av en långsiktigt lämplig bebyggelseutveckling i Umeås närområde och ska därför behandlas restriktivt. En utspridning av ny bebyggelse i Umeås närområde motverkar den långsiktigt önskvärda balansen mellan bebyggelse och andra markanspråk som översiktsplanen anvisar.
- Enstaka nylokaliseringar inom eller i direkt anslutning till befintliga bebyggelsegrupper kan accepteras i det fall den tillkommande bebyggelsen samspekar med den befintliga bebyggelsen på ett bra sätt och inte stegvis leder till en successiv utvidgning av den befintliga bebyggelsegruppen. De får inte heller vara hindrande för jordbruk, friluftslivs-, natur- eller kulturmiljöintressen och hänsyn ska tas till strandskydd. Därutöver krävs att VA-frågan kan lösas på ett hållbart sätt och att lokaliseringen är hållbar utifrån möjlighet att nyttja befintlig infrastruktur som exempelvis kollektivtrafik.
- Gällande önskemål om mindre grupper av bebyggelse eller planområden som inte har stöd i översiktsplanen tillämpas ovanstående punkter.
- Vid lokalisering av bebyggelse bör hänsyn tas till förutsättningarna att klara en acceptabel trafikförsörjning och annan samhällsservice till rimliga kostnader. Kommunalekonomiska konsekvenser av en lokalisering kan behöva beaktas, även vid prövning av enskilda bygglovärenden, t.ex. bristande skol- eller VA-kapacitet eller uppkomst av andra krav på samhällsservice som kommunen inte kan tillgodose med planerade och tillgängliga resurser. Ny permanentbostad bör därför normalt lokaliseras i närheten av befintliga helårsbostäder och i närheten av allmän väg eller större allmänt trafikerad enskild väg. Om lokaliseringen styrs av rimliga enskilda intressen, t.ex. vid näringsanknuten bebyggelse, bör även annan lokalisering godtas.
- Utbredning av bebyggelse med direktutfarter längs allmän väg bör undvikas, liksom randbebyggelse omedelbart utanför detaljplanlagda områden.
- Ovanstående uttrycker ett allmänt intresse som alltid ska beaktas vid lokaliseringprövningar genom bygglov och detaljplanläggning enligt reglerna i plan- och bygglagen.

Riktlinjer för fritidshusbebyggelse

- Fritidshusbebyggelse betraktas positivt. Den får dock inte inverka hindrande för det rörliga friluftslivet eller påtagliga naturvårdsintressen. Den bör lokaliseras till samlade grupper som hålls åtskilda av naturmark.
- Fritidshusområdenas befintliga karaktär bör bibehållas. Det gäller såväl bebyggelsens omfattning och utformning som tomtplatsernas storlek.
- Inom älvlandskapet och i vissa särskilt känsliga områden efter kusten är det särskilt viktigt att värna om fritidsbebyggelsens karaktär med hänsyn till kultur- eller naturvärden.

Riktlinjer för reservområden

- Kommunens strategi för byggande innebär omfattande kompletteringar i direkt anslutning till befintliga bebyggelsemiljöer, dock kan en situation uppstå att befolkningstillväxten är hög men att kommunens strategi inte kan genomföras fullt ut. Det är därför viktigt att redovisade reservområden behålls. Inom dessa reservområden för framtida stadsdelar tillåts ingen byggnation eller verksamhet som kan försvåra ett framtida ianspråktagande.

Blandstadens verksamheter

Umeå har som kunskapsstad utomordentliga möjligheter att bidra till en för Sverige och regionen nödvändig utveckling. I den attraktiva staden Umeå förenas kompetens, kommunikation och entreprenörskap till global konkurrenskraft och hållbar tillväxt. För att uppnå kommunens tillväxtmål är det helt nödvändigt att näringslivet expanderar snabbare än tidigare, vilket gör Umeå till en, även i framtiden, konkurrenskraftig kommun med hög sysselsättningstillväxt och kraftig tillväxt av nya företag. Flera av de nya företagen är spjutspetsföretag med unika produkter i nya och snabbt växande branscher. De etablerade tillverkningsindustrierna hävdar sig väl då de lyckats ta till sig ny teknologi och dessutom omges av Umeås välutvecklade struktur av kvalificerade tjänsteföretag. För att nå kommunens tillväxtmål krävs cirka 35 000 nya arbetstillfällen, främst inom tjänstesektorn.

Planeringsmål:

- Att utveckla den kunskapsintensiva näringen med en genomtänkt lokal näringslivspolitik, där näringsliv, universitet, kommun och andra offentliga organ samverkar.
- Att få fler personer att starta företag, att befintliga företag växer och att fler företag väljer Umeå som lokaliseringssort.
- Att stärka Umeås roll som regionalt handels- och servicecentrum. En stor och växande näringsgren är handel/restaurang som till stor del är frukten av Umeås snabba tillväxt.
- Att underlätta tillkomsten av nya verksamheter. Förutom vidareförädling av traditionella näringar kommer det att behövas utveckling av nya verksamheter. Genom avancerade och/eller unika produkter som efterfrågas på en världsmarknad säkras långsiktig tillväxt och välfärd.

Omvandlingsområden och blandade miljöer

Från allmän synpunkt är det önskvärt att verksamheter lokaliseras på ett sådant sätt att de stödjer stadsdelarnas behov av basservice och övriga saknade verksamheter utan att de påtagligt ger störningar på boendemiljöer. Planens inriktning är att åstadkomma blandade miljöer i stadsdelar som i huvudsak utgör rena bostadsområden. I Umeå finns planlagda verksamhetsområden av olika ålder och karaktär som genomgår och kommer att genomgå förändringar. Industriområden såsom Västerslätt, Ersboda och Östteg men även Campusområdet, med det samlat största antalet verksamheter i Umeå, är exempel på verksamhetsområden där det finns behov av att se över bl.a. gatu- och grönstruktur för att tillgodose nya behov vid omvandling. Industriområdena får ett allt större inslag av handel och övrig service. På Campus diskuteras ett större inslag av bostäder för att uppnå en bättre funktionsblandning. Utvecklingen av verksamheter i centrum hanteras i *Fördjupning för de centrala stadsdelarna*.

Kort om Umeås näringsliv

Näringslivets tillväxt i Umeå-regionen har varit stark jämfört med utvecklingen i andra jämförbara arbetsmarknadsregioner.

Näringslivets och sysselsättningens tillväxt är i hög grad beroende av inflyttning, universitetens tillväxt och styrka, kommunikationerna samt av kultur- och fritidssektorernas utbud och attraktionskraft.

Umeås näringsliv domineras av tjänstesektorn både i privat och i offentlig regi. Umeå är en av kommunerna i landet med störst offentlig sektor. Strukturen är dock på väg att förändras. Den privata sektorn ökar medan andelen sysselsatta i offentlig sektor är relativt oförändrad.

De näringsgrenar som ses som ett uttryck för företagande, forskning och utveckling samt för profilmråden som kultur och kunskap ökar.

Fördelar som brukar lyftas fram när Umeå ska beskrivas för omvärlden är:

- **Den lokala marknadens tillväxt:** Bland Sveriges kommuner är Umeå en av de snabbast växande.
- **Livsmiljön:** Umeå pekas ofta ut som en bra kommun i Sverige att bo, arbeta eller studera i. Kulturlivet och fritidssektorn är väl utvecklat.
- **Kommunikationerna:** Botniabanan, två europavägar, hamn och en flygplats inom tio minuter från centrum.
- **Kompetensen:** Umeå har en välutbildad och ung arbetskraft.

Korta fakta om arbetsplatser i Umeå

Norrlands tillika Umeås största arbetsplatskoncentration finns inom universitets- och sjukhusområdet. Umeå universitet och Statens lantbruksuniversitet inrymmer cirka 11 000 anställda och ungefär 29 000 studenter, varav vissa på distans.

Universitetssjukhuset servar de fyra nordligaste länen och bedriver viss specialistverksamhet som omfattar ett större upptagningsområde. Studenterna vid universitetet kommer till betydande del från Norrland men har därutöver ett omfattande upptagningsområde.

Större industrier är Volvo lastvagnar och SCA i Obbola. Volvo lastvagnar är Norrlands största verkstadsindustri med 2 400 anställda år 2006.

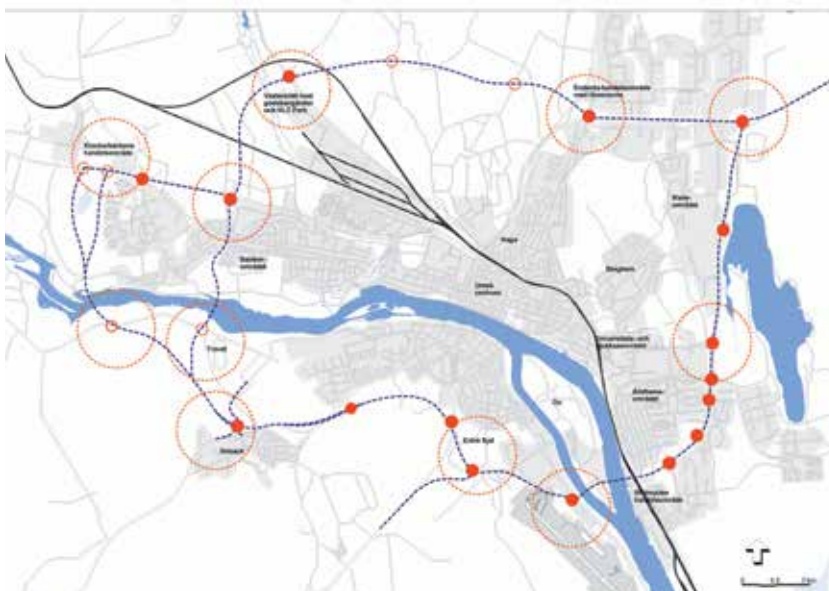
Mellan år 1998 och år 2006 ökade dagbefolkningen med cirka 4 900 personer vilket motsvarar +9,6 procent. Tillväxten sker generellt över hela Umeå i områden omkring tätorten. De områden som uppvisar den nominellt största ökningen är sjukhus- och universitetsområdet samt Västra Böleäng/Volvo. Områden där dagbefolkningen minskat är Umedalen, nordvästra Ålidhem, Centrala Teg liksom Östtegs industriområde.

Nya verksamhetsområden

I framtiden kommer arbetsplatser och bostäder i större utsträckning än idag att vara integrerade. Ett flertal av de lokaler som efterfrågas av den kraftigt växande tjänstesektorn ska ges plats i de blandstadskvarter som föreslås för att förtäta stadens centrala delar. I översiktsplanen redovisas även nya mer renodlade verksamhetsområden. De områden som utpekats omfattar stora sammanhållna arealer för i första hand störande verksamheter som inte lämpligen bör integreras med bostäder. Arealerna bedöms tillsammans med befintliga, ej utbyggda, områden vara tillräckliga för näringslivets behov. Med dessa områden kommer kommunen att ha en god beredskap för en fortsatt utveckling av Umeås näringsliv.

Nya trafikorienterade lägen

Färdigställandet av ringleden medför att flera intressanta områden för verksamheter tillkommer i trafikorienterade lägen. Exempel på sådana lägen är områden vid mejeriet, Entré syd, Röback/travbanan, Klockarbäcken, Greenzone m.fl. Fördjupade utredningar och detaljplaneläggning erfordras för närmare studier av områdenas utvecklingspotential.



Ringledens färdigställande innebär att korsningspunkter bildar nya intressanta lägen för verksamheter.

Riktlinjer för verksamhetsområden

- Lokaler som efterfrågas av bl.a. den kraftigt växande tjänstesektorn ska i första hand ges plats i de blandstads kvarter som föreslås för att förtäta stadens centrala delar och längs tillväxtstråken.
- Verksamheter ska lokaliseras på ett sådant sätt att de kompletterar stadsdelarnas behov av basservice och övrigt saknat utbud.
- Det ska finnas områden där verksamheter som medför störningar och risker för omgivningen kan lokaliseras. I sådana industriområden ska inga förändringar tillåtas som kan hota befintliga verksamheters existens eller som kan försvåra ett framtida genomförande.
- Umeås växande näringsliv gör att det blir viktigt att justera planeringen i takt med att kommunen växer. Nya etableringar prövas utifrån trafikförsörjnings- och miljöförutsättningar. Viktigt är att Umeå kommun i detta sammanhang har en snabb handläggning och att denna uppmärksammar företagens behov.
- Inom reserverade områden för framtida verksamheter tillåts ingen exploatering som kan försvåra ett framtida genomförande.
- Det bör finnas områden som utgörs av mer "vildvuxna" industrimiljöer som erbjuder billiga lokaler.
- Tunga transportorienterade verksamheter ska i första hand lokaliseras till Umeås ringledsystem. Verksamheter som alstrar mycket trafik ska inte blandas med bostäder utan bör lokaliseras till områden avsatta för detta.
- Kommunen ska ha en hög mark- och planberedskap som möjliggör nyetablering och expansion av företag. Verksamheter och företag kan ha helt skilda förutsättningar och behov och det bör därför finnas ett brett utbud som kan tillgodose detta.

Riktlinjer för infarter/entréer

- Längs stadens infarter och entréer bör särskild vikt läggas vid gestaltning av bebyggelse och ytor, vilket också gäller längs väg och järnväg.



Viktiga noder i Umeå

Noder är lättillgängliga platser med tillväxtkraft på grund av ett stort flöde av besökande och förbipasserande såsom resecentrum Umeå Östra, Umeå central och Umeå Airport. Botniabanan innebär att fler ges tillgång till en större arbetsmarknad vilket vitaliserar och stärker Umeås tillväxt. Hamnen med järnvägsförbindelse och färjetrafik över Kvarken är en viktig nod för stadens framtida tillväxt. En bro över till Vasa skulle innebära en helt ny marknad och betydligt ökade flöden genom hela regionen.

Andra betydelsefulla noder är Centrala Stan, halvexterna handelsområden, universitetsområdet, verksamhetsområdet Nordic Logistic Center och även stadsdelscentra.



Ersboda handelsområde med Coop Forum samt Greenzone till höger

Handel och service

Planförslag

Umeås roll som regionalt handelscentrum ska stärkas. Handel och service ska bidra till Umeås fortsatta utveckling och goda möjligheter ska skapas för etablering av ny handel. Stadskärnan ska utvecklas och förstärkas som överordnat centrum för en mångfald av handel och shopping, kultur, tjänster och annan service tillsammans med ett ökat boende. Den befintliga handelsstrukturen med en stadskärna, stadsdelsbutiker och tre halvexterna handelsområden samt landsbygdsbutiker ska utvecklas vidare och stärkas. Dagligvaruförsörjningen i kommunens olika delar ska tryggas. Sedan planens antagande 2011 har ett fjärde handelsområde tillkommit på Söderslätt.

Utformning av områden med handel

Verksamheter och handel blandas med bostäder i större omfattning än i dag och stor hänsyn tas till stadsbild, trygghet och trivsel.

Halvexterna handelsområden ska även kunna utgöra stadsdelscentra för omgivande stadsdelar. Det är dock viktigt att inte begränsa handelsförutsättningar. Verksamheten i handelsområden bygger på effektiv handel, lättillgänglighet och effektiv logistik.

Umeås stadskärna

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. Stadskärnans handel ska stärkas genom investeringar i fastigheter och nytillskott av lokaler.

I kommande planering ska en gemensam vision för stadskärnans utveckling leda till nya strategiska investeringar där offentliga och privata

intressen går hand i hand. Tillgängligheten till stadskärnan ska vara god för alla trafikslag, men gående och cyklister samt kollektivtrafik prioriteras framför andra trafikslag.

Närservice

All handel innebär resande och för att minska resandet är det viktigt att vissa ärenden kan uträttas på platser där människor 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 huvudgator för gång-, cykel-, bil- och kollektivtrafik. Målet är att uppnå en blandad stadsstruktur med naturligt förekommande handel där människor passerar eller vistas.

Riktlinjer för Umeås handelsstruktur

- Umeås handelsstruktur med en stadskärna, tre till fyra stadsdelsövergripande centrum, stadsdelscentrum, kommundelscentrum samt landsbygdshandeln ska stärkas.
- Planeringen ska leda till ett växande centrum med verksamheter i spännande och variationsrika miljöer med mötesplatser i en trivsam, trygg och väl utformad miljö.
- Stadskärnan ska utvecklas och stärkas som dominerande regionalt centrum för handel med sällanköpsvaror, shopping, upplevelser och service.
- Stadsdelsövergripande handelsområden ska på sikt kunna utgöra stadsdelscentrum för de boende men med bibehållna förutsättningar för en effektiv handel.
- I den kommande planeringen av I20-området (BU1 i plankartan) utreds möjligheterna och konsekvenserna av nya handelsytor inom området.
- En översyn av Ersboda/Mariedal handelsområde fordras som kan ligga till grund för en successiv omvandling mot en mer stadsmässig karaktär.
- Barriärer mellan stadsdelar och handelsområden ska minskas. Möjligheterna att gå och cykla samt åka kollektivt ska stärkas.
- Dagligvaruetaableringar över 1000 m² ska föregås av konsekvensanalyser. Påverkan på närservice, trafikkonsekvenser, transportarbete, buller, föroreningar och stadsbyggnadseffekter ska analyseras.

Riktlinjer för handel i kommundels- och stadsdelscentra

- Planeringen ska syfta till ökade förutsättningar för handel i kommundelscentra.
- Stadsdelscentra ska värnas genom förnyelsearbete med ökad tillgänglighet för kunder och genom komplettering av boende i närområden som ger ökat kundunderlag.
- En god närservice i stadsdelscentra ska stimuleras, särskilt utifrån att ungdomar, funktionshindrade och äldre kan ha svårt att nå bilorienterade lägen.

Riktlinjer för stadskärnans handel

- Ett gemensamt visionsarbete för stadskärnans utveckling ska leda till nya strategiska investeringar där offentliga och privata intressen går hand i hand.
- Satsning på att bibehålla och utveckla attraktiva handelsstråk och platser i centrum i samarbete mellan kommunen, fastighetsägare och handel.
- Planera för fler och bättre centrumskapande verksamheter som kompletterar handeln och ökar centrumets attraktionskraft.
- Planera för stadstillväxt med 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 att transportera sig till centrum, oavsett val av trafikslag, dock ska gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Definitioner varuutbud

Dagligvaror

Med dagligvaror avses utbudet i livsmedelsbutiker som mat och blommor.

Servicehandel

Denna typ av handel är exempelvis närlivs- och spelbutiker.

Volymhandel

Volymhandel av sällanköpsvaror är butiker som kräver stora ytor, ofta i externa lägen.

Shopping

Shopping innebär sällanköpsvaror i stadskärnor och köpcentrum, såsom kläder, skor, smycken m.m.

Fackhandel

Fackhandel avser handel som bedrivs av butiker som specialiserat sig på vissa varuområden t.ex. järnhandel, kläder, möbler etc.

Detaljhandel

Ett sammanfattande begrepp för distributionsföretag som säljer varor, ibland också tjänster, till privata hushåll och konsumenter. Butiker, restauranger, distributionscentrum, grossistaffärer osv.

- Regionens största mångfald och mest kvalificerade shoppingutbud inom detaljhandel, restauranger och service ska eftersträvas.
- Längs handelns huvudstråk bör det vid ny- eller ombyggnad alltid vara förberett för att etablera handel i bottenvåningen, oavsett vilken verksamhet som lokalerna byggs för.
- Förbättra möjligheterna för en utveckling av nya inre handelsstråk i vissa kvarter, till exempel genom en struktur för parkering, varutransporter etc. som möjliggör omvandling.
- Utveckla kluster inom detaljhandeln med hjälp av samarbete mellan fastighets- och butiksägare. Kommunens roll är samordnande.

Riktlinjer för varuutbud

Dagligvaror

- Tillgängligheten till dagligvaror är en viktig hållbarhetsfaktor. I det hållbara samhället bör dagligvarubutiker uppmuntras i samtliga stadsdelar och på landsbygden.

Sällanköpsvaror

- Uppmuntras i stadskärnan, stadsdelscentra och kommundelscentra.
- Särskilt angelägna verksamheter samt unika utbud av varor uppmuntras även i andra lägen.

Shopping och volymhandel

För att ge stadskärnan goda förutsättningar att konkurrera med handeln i halvexterna handelsområden ska:

- Shopping i första hand ske i centrum.
- Volymhandel, i huvudsak, förbehållas de halvexterna handelsområdena.
- Detaljhandel helst inte utövas i industriområden som Västerslätt och Östteg m.fl.

Riktlinjer - kommunala planeringsprinciper för handel

- Kommunen ska ha en hög mark- och planberedskap som möjliggör nyetablering av handel.
- Kommunen bör ha en samordnande roll i samverkan med handeln, fastighetsägarna och andra viktiga aktörer i handelsfrågor och stå för helhetssynen samt göra avvägningar mellan de olika intressena handeln, fastighetsägarna, intresseorganisationer och brukare.



Östteg och läget för Entré Syd sett från söder med den gamla cirkulationen.



Principskiss för Entré Syd, ett handels- och verksamhetsområde vid Umeås södra infart. Röda streckade linjer visar nya gator.

Bebyggelseområden

Nedan listas bebyggelseområden som illustreras på plankartan och som kan komma att tas i anspråk under planeringsperioden. Områdena ligger i stadsnära lägen, i lägen som är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråk alternativt i attraktiva älvs- eller havsnära lägen.

| Kartbe-teck-ning | Namn | Beskrivning | Hänvisning |
|------------------|--------------------|---|--|
| B1 | Ön | Bebyggelseområde, aktuellt före år 2020. | Redovisas i fördjupningen för Ön. |
| B2 | Lundåkern | Bebyggelseområde som kan bli aktuellt före år 2020. Berörs av flygbuller. | Redovisas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. |
| B3 | Olofsdal | Bebyggelseområde som kan bli aktuellt före år 2020. I området ingår även mark öster om Istidsgatan som inte illustrerats i plankartan där tidigare Barn- och ungdomspsykiatriska låg. | Redovisas i fördjupningen för Umeå universitetsstad. |
| B4 | Ersboda östra | Ändring av gällande detaljplan från verksamheter till bostäder pågår. Omfattar cirka 100 småhus med villastadskaraktär. | |
| B5 | Tavleliden etapp 2 | Område som kan inrymma cirka 300 småhus och exploateras så snart som pågående utbyggnad färdigställts. Etappen bör ges en liknande struktur som de tidigare. För att bygga ut hela området krävs att Yttertavlevägen ges en annan sträckning, lämpligen i samband med att Carlsbergsvägen byggs ut som en förlängning av Täftevägen. | |
| B6 | Nydala stad | Ny stadsdel som tidigare kallades Uminova stad och som är beläget vid Nydalasjön. Kan bli aktuellt före år 2020. | Redovisas i fördjupningen för Umeå Universitetsstad som beräknas gå ut på samråd våren 2011. |
| - | Gammlia | Exploatering med bostadsbebyggelse möjligt efter rivning av badhuset. | Redovisas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. |
| - | Fridhem | Komplettering med bostadsbebyggelse mellan Berghem och Östra gymnasiet. | |
| B7 | Skravelsjö | Område för i huvudsak småhusbebyggelse som kan ianspråkta före år 2020. Längs busstråket bör exploateringen vara högre. Området ska knyta samman Röbbäck med Skravelsjö och på sikt även med Stöcksjöliden. Området är väl beläget ur kollektivtrafiksypunkt med en möjlig förlängning av Röbbäckslinjen. | |
| B8 | Brännlandsberget | Ny stadsdel som kan bli aktuell efter år 2020. Området avgränsar en utvidgning av Klockarbäckens industriområde men är framförallt tänkt som en stadsdel med bostäder och verksamheter. Bostäder i blandade kvarter kan växa fram i sluttningen. En grön korridor slingrar sig genom bebyggelsen i områdets mitt. Klockarbäckens handelsområde får ett ökat befolkningsunderlag. En viktig förutsättning för området är att det är möjligt att kollektivtrafikförsörja. Jaktskyttebanan måste avvecklas. Reservat för en framtida infrastrukturkoppling finns norr om den nuvarande. Reservatet kan bli aktuellt om Trafikverket inte genomför upprustning av sträckan Kulla-Norrfors enligt föreliggande arbetsplan eller i ett mer långsiktigt perspektiv. | Se illustrationer sida 37. |
| B9 | Tegelbruksberget | Ny stadsdel som kan bli aktuell efter år 2020 med varierade stadstyper och byggnadshöjder. Områdets läge i sydvästsluttning mot Umeälven med småbåtshamnen och möjligheter att smidigt nå rekreationsområden och skidspår vid Grössjön ger goda möjligheter att skapa en attraktiv stadsdel. Natur, topografi och bl.a. fornlämningar skapar förutsättningar för en varierad och intressant stadsdel med utsikt över Umeälven. | Se illustration sida 37. |
| B10 | Ersmark | Områdesbestämmelser som avgränsar kulturmiljön har antagits. Inom det området prioriteras en komplettering som bygger på befintlig bystruktur. Kulturmiljön prioriteras. Ersmark kan växa öster om den gamla bykärnan. Det erfordras ytterligare studier av bl.a. den tekniska infrastrukturen. Området är i första hand tänkt för småhusbebyggelse. Kan bli aktuellt före år 2020. | Se illustrationer och utgångspunkter sida 38. |
| B11 | Anumark | Område som kan bli aktuellt efter år 2020. | Redovisas i fördjupningen för Nydala. |
| B12 | Kungsängen | Område som kan bli aktuellt efter år 2020. | Redovisas i fördjupningen för älvlandskapet. |

Bebyggelseområden

Nedan listas bebyggelseområden som illustreras på plankartan och som kan komma att tas i anspråk under planeringsperioden. Områdena ligger i stadsnära lägen, i lägen som är möjliga att nå genom förlängning av kollektivtrafikstråk alternativt i attraktiva älvs- eller havsnära lägen.

| Kartbe-teckning | Namn | Beskrivning | Hänvisning |
|-----------------|--------------------|---|--|
| B13 | Räva-rumpan, Ström | Område som kan bli aktuellt efter år 2020. | Redovisas i fördjupningen för älvlandskapet. |
| B14 | Obbola | Område som kan bli aktuellt efter år 2020. En tätare bebyggelsestruktur bör efterrävas. Omfattningen av utbyggnader prövas i kommande planerings-skeden. Särskilt de öppna partierna i sydvästra delen anses av många Obbolabor som skyddsvärda och utgör en del av Obbolas ursprungliga kulturlandskap. | |
| B15 | Stöcke | I områdesbestämmelserna för byn redovisas områden för möjlig bebyg-gelse. Intresset att bygga i Stöcke är stort men genomförande förhindras av flera olösta planeringsfrågor. Ett problem är att det finns flera små markä-gare där det krävs samverkan mellan dessa i det fall inte kommunen köper mark för att styra ett sammanhållet genomförande. | |
| B16 | Sörfors | I områdesbestämmelserna för Sörfors redovisas ett område lämpligt för småhusbebyggelse. Kan ianspråk tas efter år 2020. Vid detaljplanering tas hänsyn till naturvärden längs älvsbrinken. | |

Reservområden

Det är viktigt att bibehålla handlingsfrihet i en växande stad. Nedan följer en beskrivning av ett antal reservområden för en eventuellt framtida utbyggnad. Ambitionen är att klara Umeås fortsatta expansion upp till 200 000 invånare utan att ianspråkta reservområden.

| Kartbe-teckning | Namn | Beskrivning | Hänvisning |
|-----------------|-----------------------|---|------------|
| BR1 | Stöcksjöli-den | Blandat bebyggelseområde. Området ligger vackert på en fin sydsluttning men är isolerat från annan tyngre bebyggelse. Området kan försörjas med kollektivtrafik, service och teknisk infrastruktur. Området kan angöras från Skravelsjö eller Stöcksjö. Vid kommande planering måste hänsyn tas till fornlämningar inom området. Området berörs av vägreservat. Östra delen berörs av flygbuller vilket kan begränsa möjlig-heterna till bostadsbebyggelse där. Till området hör även mark på östra sidan om vägreservatet som avsätts för service och centrumfunktioner. Reservområde som tas i anpråk vid utbyggnad av bebyggelseområdet Stöcksjöliiden. | |
| BR2 | Norra Lövön, Villanäs | Reservområden som idag berörs av flygbuller och därför inte kan tas i anspråk för bostäder förrän bullret har reducerats. Områdena skulle knyta samman Umeå tätort med Holmsund i ett stråk som är lätt att kollektivtrafikförsörja. Grönkorridoren mellan delområdena skapar en koppling mellan det stora rekreativområdet norr om Holmsjön och älvlandskapet. I korridoren finns gravfält från järn- och bronsåldern. | |
| BR3 | Kulla | Teknisk infrastruktur finns framdragen. Området kan inrymma flerbo-stadshus och småhus. Området berörs delvis av skyddsområdet för vattentäkter i Vindelälvsåsen. Området ligger i anslutning till järnvägen som kan komma att rätas i det fall bygget av Norrbotniabanan inte genomförs. | |
| BR4 | Stöcksjö | Område för småhusbebyggelse som kan bli aktuellt när trafiksäkerheten kan förbättras. | |
| BR5 | Innertavle | Område som kan bli en komplettering av Innertavle. Området ligger på en nordsydlig moränås (drumlin) delvis med utsikt över Tavleåns dalgång och dess jordbrukslandskap. | |

Utredningsområden

Nedan listas områden för eventuell framtida bebyggelse som bör föregås av utredning.

| Kartbe-teckning | Namn | Beskrivning | Hänvisning |
|-----------------|--|--|---|
| BU1 | I 20 | Eventuell fördjupad översiktsplan. I utredningen får närmare behandlas hur avvägning ska ske mot det influensområde från försvarets verksamhet som Försvarmakten gör riksintresseanspråk på. Utredningsområdet berörs idag av buller från skjutbanan samt eventuellt annan influens till följd av försvarets anläggningar. Inom utredningsområdet ligger även ett av tre diskuterade lägen för en evenemangsarena i Umeå. Kopplingen mellan utredningsom-rådets eventuella framtida bebyggelse i de östra delarna och Umeå centrum förbättras genom framförallt förbättrade gång- och cykelstråk. Området planeras med en koppling från de centrala delarna och ett grönt stråk genom I20-området. Bebyggelsekvarteren med blandad bebyggelse ges en gen och trygg kollektivtrafikförsörjning med vackra offentliga rum. Med hänsyn till Försvarmaktens riksintresseanspråk ska samråd med Försvarmakten ske vid all utredning och prövning av ny eller väsentligt ändrad eller utökad markan-vändning inom försvarets influensområde. | |
| BU2 | Travbane-terrängen | Utredningsområde. Området får med Västra länken ett intressant läge. Inom området finns möjligheter till bostäder inkl. t.ex. hästnära boende, verksamheter, rekreation och potential för travets utveckling. | |
| BU3 | Brinken | Utredningsområde för bebyggelse vid Brinkvägen. Har tidigare utretts för terrasshusbebyggelse. | Redovisas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. |
| BU4 | Området mellan Tomtebo och Carls-hem | Utredningsområde för bebyggelse, se även avsnittet om grönstruktur. | |
| BU5 | Obbola | Utredningsområde för bebyggelse. En expansion i Obbola förutsätter att bostadsbyggandet kan ske i attraktiva lägen, t.ex. med närhet till vatten. I fördjupningen för kusten föreslås ett område söder om Obbola för tätortens fortsatta expansion. Ambitionen är att området ges en tätare bebyggelse än enbart småhus. Det föreslagna bebyggelseområdet väster om Obbola har funnits med under lång tid. Delar av området i sydöster är skyddsvärt efter-som de ingår i Obbolas ursprungliga odlingslandskap. | Området redovisas i för-djupningen för kusten. |
| BU6 | Djup-sundsber-get och Kroklan-det, Holm-sund | Utredningsområde. En fördjupad översiktsplan bör upprättas för Obbola/Holmsund. I fördjupningen för kusten redovisas ett område på Djupsundsber-get som utredningsområde för bebyggelse. Även de inre delarna av Kroklan-det, som används som friluftsområde, bör i sin helhet ingå i utredningsområ-det tillsammans med södra Eriksdal för att ge möjligheter för tätortexpansion av Holmsund. | Redovisas i fördjupning-en för kusten. |
| BU7 | Röbäcks-området | I Röbäck finns önskemål om bebyggelseutveckling som är svår att tillgodose p.g.a. flygbuller och odlingsmark. En separat fördjupad studie för Röbäcks-området bör därför göras för att hitta lämpliga lägen för bebyggelsekomplet-teringar. | Symbol (BU7) markerad på plankartan men utan avgränsning. |
| BU8 | Tjälamark, väster om väg 363 | Område för tänkbar bebyggelse men inom influensområde för buller från övnings- och skjutfältsområde, delvis även bergtäkt. Väster om väg 363 finns riks-intresseområde för rennärning. Mot bakgrund av försvarets riksintresse föreslås inget bebyggelseområde i nuvarande planeringsomgång. Skulle väsentligt andra förutsättningar eller bedömningsriktlinjer för Försvarets verksamhet uppstå, får nya ställningstaganden göras. Området är långsiktigt intressant utifrån översiktsplanens inriktning i övrigt. | Symbol (BU8) markerad på plankartan utan av-gränsning. |

Verksamhetsområden

Nedan listas bebyggelseområden med verksamheter, både befintliga och nya, som är aktuella under planeringsperioden. Nya områden illustreras på plankartan.

| Kartbe-teckning | Namn | Typ | Beskrivning | Hänvisning |
|-----------------|---|---|---|---|
| - | Centrum | Handel och kontor | Umeås största arbetsplatsområde. Antalet arbetsplatser bör fördubblas. Handel- och servicesektorn bör utvecklas med fler A-, B- och C-lägen. | Området hantearas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. |
| - | Universitets- och sjukhusområdet | Utbildning, vård och forskning | Umeås näst största arbetsplatsområde där antalet arbetsplatser bör fördubblas. Inom campusområdet ska etablering av forsknings- och utbildningsnära verksamheter stimuleras till stöd för näringslivsutveckling. Även bostäder och inslag av service kan inrymmas. Hamrinsberget utgör ett av tre diskuterade lägen för en evenemangsarena i Umeå. | Området hantearas i den pågående fördjupningen för Umeå universitetsstad. |
| - | Stadsdelscentra | | Stadsdelscentra behöver förstärkas med nya verksamheter i takt med att stadsdelarna förtätas. | |
| - | Umestan | Blandade verksamheter | Utrymme finns för utveckling | Området hantearas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. Detaljplan finns. |
| - | Umeå Östra | Kontor, resecentrum med tillhörande verksamhet | Vid resecentrat kan företag som gynnas av centrala lägen nära kommunikationer förväntas etablera sig. | Området hantearas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. Detaljplan finns. |
| - | Umeå Central | Resecentrum med tillhörande verksamhet, kontor och verksamheter | Planeras för resecentrum med gemensam tåg- och regionalbussterminal. | Området hantearas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. Planläggning pågår. |
| - | Strömpilens handels- och verksamhetsområde | Handel, service och industri | Kan kompletteras med handel norr om Kolbäckbron. Industridelen förväntas omvandlas under planperioden. | |
| - | Ersboda handels- och verksamhetsområde | Handel, service och industri | Etableringar enligt gällande detaljplaner. Fortsatt tillväxt i handeln bör föregås av fördjupad översiktsplan och utveckling av trafiksystemet. | |
| V1 | Klockarbäckens handels- och verksamhetsområde | Handel och industri | Handelsområde som kan utvidgas norr om Lagervägen samt öster om Kullavägen. Förväntad utveckling av handel i området inkl. dagligvarubutik. Industriområde med järnvägsanslutning. Lämpligt för stora ytkrävande lager och industrier beläget i direkt anslutning till E12. Industridelen kan utvecklas västerut med ny anslutning mot E12. Längre västerut planeras för bostäder vid Brännlandsberget. | |
| V2 | Entré Syd | Handel och verksamheter | Verksamhetsområde för handel, service och annan företagsverksamhet som kan bli det fjärde handelsområdet. | |
| - | Gamla godsbangården | | Området frigörs i och med byggande av den nya godsbangården på Västerslätt. En flytt av väg 507 skulle ge ett större sammanhängande område. Området utgör ett av tre diskuterade lägen för en evenemangsarena i Umeå. | Området hantearas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. |
| V3 | Nya godsterminalen | Logistik | Utrymme för verksamhet kopplat till person- och godstrafiken. | |
| V4 | Nordic Logistic park | Logistik | Nytt verksamhetsområde för logistikföretag. På sikt kan området nordöst om järnvägen behöva tas i anspråk för ytterligare utveckling av godshantering och företag med behov av järnvägstransporter. | |

| Kartbe-teck-ning | Namn | Typ | Beskrivning | Hänvisning |
|------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---|--|
| V5 | Umeå uthamn | | I översiktsplanen redovisas en utökning söderut mot Fjärdgrundet. Oljehamnen och depåområdet är avsett för verksamheter med brandfarliga varor. Ett skyddsområde till annan verksamhet eller bebyggelse på minst 100 meter gäller. Ett projekt har genomförts om rätning av E12 och tvärbanan och en förlängning av järnvägen till färjeterminalen. | |
| V6 | Umeå Airport | Flygverksamhet | Strategisk entré till Umeå med utvecklingsbehov. Möjligheter för verksamhetsutveckling i anslutning till flygplatsen t.ex. för ytkrävande och transportintensiva verksamheter. | |
| V7 | Dåva företagspark | Energi och avfall | Här finns framförallt Umeå Energis kraftvärmeverk och Umevas deponier men även andra företag med inriktning mot materialåtervinning. Umeå Energi förutser att deras verksamhet ytmässigt kan komma att fördubblas. Fler verksamheter med anknytning till deponi och återvinning kan förutses. Vid utbyggnad beaktas naturvärden i den norra delen. Den befintliga skyddszonen på 1 km består. Inom denna zon bör ingen ny bebyggelse tillkomma. Korsningen vid E4 behöver förbättras. Eftersom transportkostnaderna i framtiden bedöms öka är en koppling mot Norrbottenabanan nödvändig. Alternativt kan området behöva förses med ett industrispår från den nya godsterminalen. | |
| - | Västerslätt | Industriområde med viss handel | Äldre industriområde med industrispåranslutning. Påbörjad omvandling i delarna närmast centrum. Områdets infrastruktur kan behöva ses över i takt med att omvandlingen fortskrider. Ytterligare handel är inte önskvärd. På sikt bedöms behovet av industrispåret minska. | |
| - | Naturbruksgymnasiet med ridanläggning | | Gymnasieskola med inriktning mot jordbruk, trädgård, djurvård och hästhållning och samtidigt ett av länets största jordbruk. Området nyttjas även för det rörliga friluftslivet som en korridor mellan Rödäng och Hamptjärnsstugan. Västerslätts åkermark prioriteras för Naturbruksgymnasiets verksamhet. | |
| V8 | Nydalaområdet Norra entrén | Trafik- och turistanknuten service | Eurostop, turistföretag, hotell och liknande verksamheter är tänkbara verksamheter i den norra delen mot E4. | Området behandlas i fördjupningen för Nydala. |
| - | Östtegs industriområde | Blandade verksamheter | Utbyggt industriområde som p.g.a. det exceptionella läget vid älven bedöms omvandlas till kontor och service i större utsträckning. I den fortsatta omvandlingen bör stor vikt läggas vid områdets utformning och gestaltning. | Strandområdet behandlas i fördjupningen för Ön. |
| V9 | Röbäcksdalen | Forskning | Forskning och utvecklingsanläggning för norrländskt jordbruk med nationellt intresse av stor betydelse för norra Sverige. Röbäcksdalens långsiktiga behov av åkermark prioriteras som ett viktigt allmänt intresse. | |
| V10 | Nydala stad | Nytt verksamhets- och bostadsområde | Möjligheter att utveckla verksamheter längs Kolbäcksvägen och i anslutningen till planerad korsningspunkt vid Gösta Skoglundsväg. Området har ett utmärkt trafikorienterat läge nära till universiteten, sjukhuset, bostäder på Tomtebo samt rekreationsområdet Nydala. | Området behandlas i fördjupningen för Umeå universitetsstad. |
| V11 | Volvo Lastvagnar | Industri | Område för framtida expansion. | |
| V12 | Lövön | Industri | Detaljplanelagt verksamhetsområde som endast delvis har tagits i anspråk. Kan järnvägsanslutas. Marken har bra bärighet som klarar höga belastningar. | Se även fördjupningen för älvlandskapet. |
| V13 | Östra Ersboda | Nytt verksamhetsområde. | Område som bl.a. medger expansion för mejeriet. Genom området sparas en grön korridor. | Detaljplanering pågår. |
| - | Rödberget | Nytt industriområde | Befintligt verksamhetsområde som kan kompletteras norr om lokalgatan. | |

| Kartbe-teck-ning | Namn | Typ | Beskrivning | Hänvisning |
|------------------|-----------------------------|--------------------------------------|--|--|
| V14 | Gimonäs indu-striområde | Nytt område för kontor och industri. | Markområde som iordningställt i samband med Botniabans utbyggnad. Området närmast älven bör användas för kontor eller liknande. Området närmast Botniabanan har järnvägsanslutning. SCAs timmerterminal bör omlokaliseras. I den södra delen av industriområdet finns en konflikt med naturvärden. Delarna närmast älven ingår i ett viktigt rekreativstråk och stor vikt bör läggas vid utformningen och gestaltningen av dessa delar med anpassning till gång- och cykelstråket längs älven. | Se även fördjupningen för älvlandskapet. |
| V15 | Södra delen av Ön och Alvik | Nya verksamhetsområden | | Se fördjupningen för Ön. |
| V16 | Obbola | Nytt verksamhetsområde. | Tänkbart verksamhetsområde vid E12 och infarten till Obbola. | |
| V17 | Travet | Expansionsområde | Område för travets utveckling. Travsällskapet har tagit fram en vision för travverksamheten och områdets utveckling som bl.a. inrymmer idéer om hästnära boende. Den nya sträckningen av E12 kommer att ge travet ett framträdande läge. | |
| V18 | Bergsboda | Industri-marksreserv | Tänkbart verksamhetsområde som innefattar reservat för nytt avloppsreningsverk. Om flygbullernivåerna i framtiden tillåter det kan området ingå i en bebyggelseutvidgning av Umeå mot Holmsund. | |
| V19 | Villanäs | Industri-marksreserv | Tänkbart verksamhetsområde. Om flygbullernivåerna i framtiden tillåter det kan området ingå i en bebyggelseutvidgning av Umeå mot Holmsund. | |
| V20 | Ålö, Brännland | Industri-marksreserv | Expansionsområde för industrins utbyggnad. | |
| V23 | Skyttecentrum | Skjutbanor | Läge för samordnad skytteverksamhet. | |
| V24 | Bussjö | Motor-sportanläggning | | |

Illustrationer, föreslagna bebyggelseområden



I20 är ett utredningsområde för ny bebyggelse i ett stadsnära läge. lanspråktagande av området förutsätter att avvägning kan ske mot försvarets riksintresseanspråk på influensområde och att buller från skjutbanorna löses.



Brännlandsberget.



Tegelbruksberget.



Möjlig komplettering i Ersmark. Illustration: Stina Fahlgren.

Ersmark by

Ersmark by kan kompletteras:

- I enlighet med områdesbestämmelserna för Ersmark by och med hänsyn till jordbruksmark samt brukningscentra. Tillägg av bebyggelse eller verksamheter bör berika Ersmark by och inte reducera befintliga värden.
- Genom att gator förlängs in i nya kvarter och gamla områden. Områden knyts samman med varandra och gatuväven anpassas till bystrukturen.
- Genom att öka upplevelsevärdet och tryggheten. Ökade flöden mellan områdena ger liv och möjligheter till fler möten mellan bybor liksom förutsättningar för fler verksamheter.

3.3 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, hur bebyggelsen utformas och var den lokaliseras skapar vi förutsättningar att använda miljövänliga transporter och samtidigt minska befolkningens behov av att använda bil.

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.

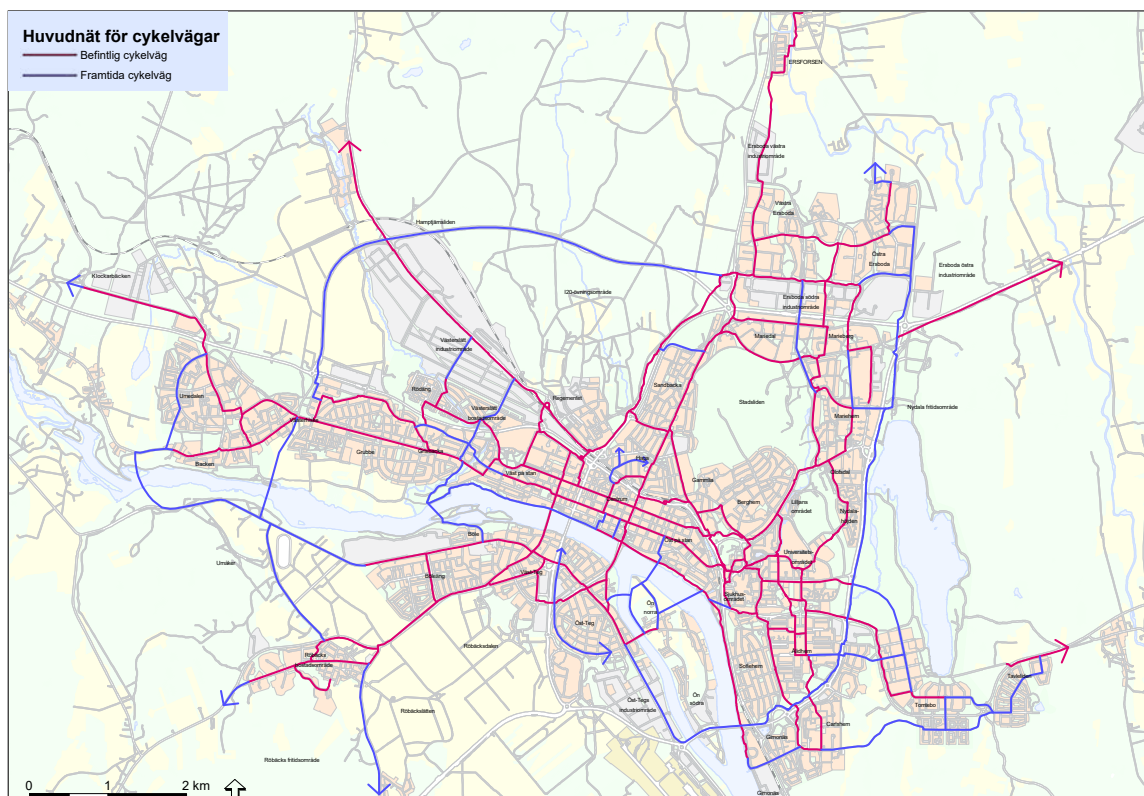
Trafikstrategin har arbetats in i översiktsplanen och tagits fram utifrån den europeiska kommissionens riktlinjer för en ”Sustainable Urban Transport Plan” gällande nyckelfrågor, koncept och förankring.

Gång- och cykeltrafik

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 in i miljön. Det handlar framförallt om att skapa korta reserelationer för att ge cyklister och fotgängare konkurrensfördelar gentemot bilister. Femkilometersstaden är en viktig strategi för att skapa en kompakt och nära stad med lämpliga avstånd för resor till fots och med cykel. Våra största målpunkter i staden blir lättillgängliga för fler människor, mer koncentrerade flöden av människor uppstår och att gå eller cykla ger tidsvinster framför att använda bil.

Umeå kommun har valt att arbeta med ett huvudvägnät 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 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, gott, 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.
- Tydliga och säkra gång- och cykelvägar ska tillhandahållas 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 för Umeås mål att nå 200 000 invånare med en hållbar tillväxt. Idag är bilen det vanligaste färdmedlet vid resor till och från centrumstadsdelarna. Resor som bidrar till mobilitet 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 bil. Kollektivtrafiken kommer att spela en särskilt viktig roll för centrumstadsdelarnas tillgänglighet då biltrafiken in till stadsdelarna kommer att behöva begränsas 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, se karta på nästa sida. 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 i dag har trafikledskaraktär, exempelvis Västra Esplanaden. Det är viktigt att detta utrymme avsätts i direkt samband med att ringen tas i bruk. En särskild studie behöver tas fram för att identifiera lämpliga lösningar för bussprioritering i centrumstadsdelarna.

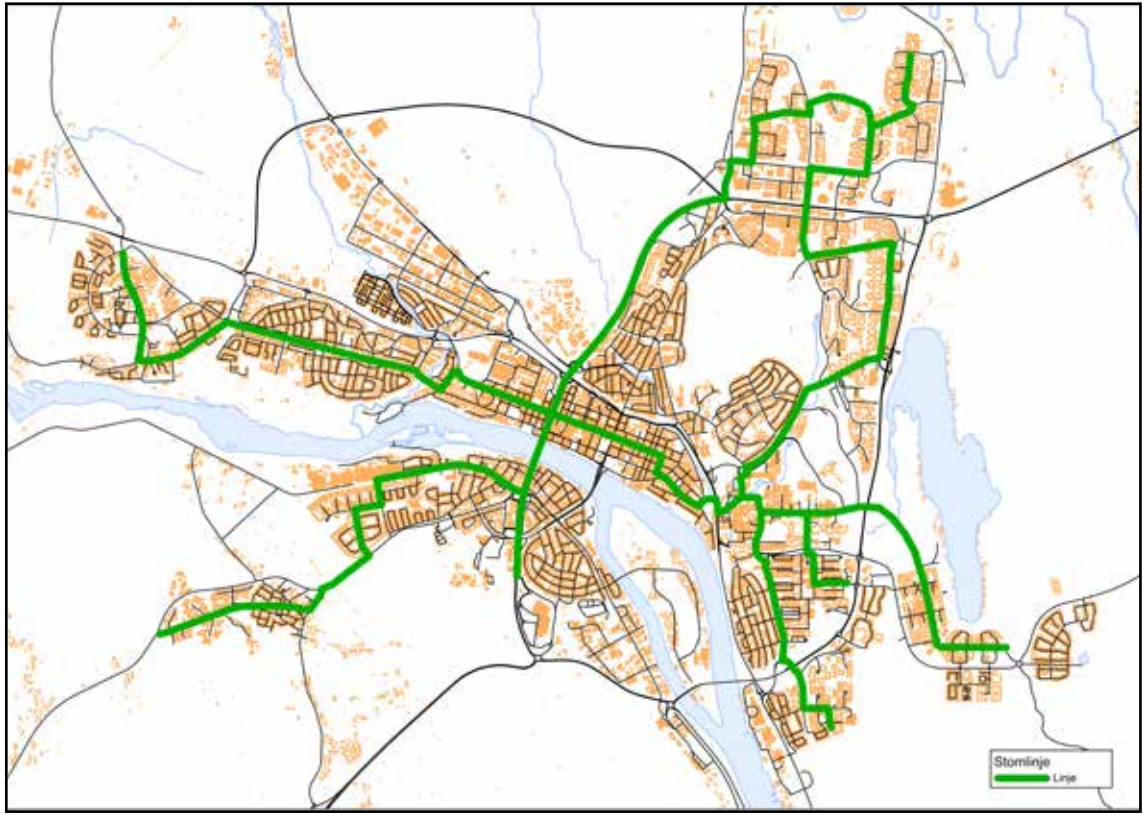
Modern kollektivtrafikplanering syftar till att skapa fasta och pålitliga strukturer. Linjerna och deras fasta sträckning skapar tydlighet och gör att resenären kan lita på att bussen går samma sträcka dag efter dag. Fastighetsägare och arbetsgivare ska likaså kunna lita på att kollektivtrafiken är en 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 invånare 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.



Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken, ur "Den goda staden". Detta skulle kunna vara en möjlig lösning för t.ex. Västra Esplanaden.



Exempel på prioritering av kollektivtrafik i Nantes, Frankrike



Stomlinjenät kollektivtrafik

Kartbild på föregående sida beskriver stomlinjenätets influensområde inom vilket en hög turtäthet och snabba restider möjliggörs. Områden som ligger utanför stomlinjenätet försörjs av lokallinjer med lägre turtäthet och framkomlighet. För att nå målsättningar om ett ökat kollektivtrafikresande behöver en tydlig prioritering av resurser ske till förmån för stomstråken (såväl trafikering som infrastrukturinvesteringar). Inom stomlinjenätets influensområde återfinns 90 procent av tätortens befolkning.

Stomlinjenätet utgör en långsiktig och tydlig struktur för kollektivtrafiken i Umeå. Anpassningen av trafikeringen i linje med stomlinjenätet sker successivt. Det innebär exempelvis att Tegsbron trafikeras med stomlinjetrafik först när framkomligheten kan säkerställas. Detta garanteras genom efterföljande politiska beslut om trafikering samt ombyggnation av väg 503. Allteftersom kollektivtrafikresandet ökar kan det uppstå behov av stomlinjestråk längs Järnvägsallén/Vännäsvägen för att klara kapaciteten.

Stomlinjesträckningen mellan Gösta Skoglunds väg och Tomtebo utreds i samband med bebyggelseplaneringen för området. I samband med framtida planering av I20-området görs en bedömning om området behöver stomlinjeförsörjas och hur en utformning av detta bör se ut.

De områden som reserveras för utbyggnad utanför femkilometersradierna kommer att få längre resvägar till stadens centrala delar. Brännlandsberget, Röbäcksliden, Tegelbruksberget och Tavleliden som ligger bortom stomlinjenätet försörjs med kollektivtrafik om än i mindre omfattning vad gäller turtäthet. Vid utbyggnad av dessa områden får kollektivtrafiken en central plats för att skapa attraktiva resvägar. Från sådana typer av utbyggnadsområden skapas även goda gång- och cykelkopplingar till stomlinjestråkens ändhållplatser. I takt med att prioriterade satsningar genomförs i stomstråken enligt ovan finns potential att utöka kollektivtrafikutbudet i stråkens förlängningar.

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.
- Stomlinjenätet ska planeras för hög turtäthet och snabba restider.
- Umeå kommuns kollektivtrafikprogram vidareutvecklar översiktsplanens intentioner om en attraktiv kollektivtrafik i Umeå.

Funktionalitet i noder

Kollektivtrafiken i Umeå utgår från en struktur med tre starka noder/bytespunkter: Vasaplan, Umeå Central och Umeå Östra. Den strukturen ska bevaras och förstärkas. Stora flöden av människor kommer att röra sig i närheten av Umeås resecentra vilket ger underlag för nya verksamheter och aktiviteter i dess närområden. Noderna ska utformas så att det blir tydligt och enkelt att resa med kollektivtrafik. Det är viktigt att platserna utformas på ett sätt som garanterar kapaciteten på lång sikt.

Vid Umeå C och Umeå Östra ska en effektiv trafikering med goda omstigningsmöjligheter mellan tåg, regionbussar och lokalbussar erbjudas. Detta kommer att bli än viktigare i takt med att staden växer och ny infrastruktur tillkommer (t.ex. Norrbotniabanan). Vasaplan ska fortsatt vara det centrala navet för stadsbusstrafiken.

En framtida flytt av den regionala kollektivtrafiken sker när behovet finns. Det är viktigt att planera för goda förutsättningar för regionbusstrafiken inklusive bytesmöjligheter vid Umeå C för att inte stå utan alternativ den dag lokaltrafikens behov av kapacitet på Vasaplan eventuellt behöver prioriteras.

Riktlinjer

- Vasaplan, Umeå Central och Umeå Östra ska fortsatt vara de tre huvudsakliga kollektivtrafiknoderna i Umeå.
- Regionbusstrafiken koncentreras på lång sikt till Umeå Central och Umeå Östra när behov finns. Ett tänkbart alternativ på kortare sikt till överflyttning av regionbussarna är att en anslutande gata till Vasaplan tas i anspråk för nuvarande regionbusstrafik vid Vasaplan. Stadsbusskoppling ska finnas både vid Umeå Central och Umeå Östra för att möjliggöra goda bytespunkter.
- Noderna planeras på ett yteffektivt sätt med resenären i fokus.
- I och invid noderna ska kompletterande verksamheter som skapar medvärden för resenären möjliggöras.
- Goda förbindelser ska finnas mellan de centrala noderna i kollektivtrafiksystemet.
- Hållbara kombinationsresor med tåg ska underlättas genom en bra infrastruktur för fotgängare, cyklister, bussresenärer och t.ex. bilpoolsverksamhet i anslutning till resecentrum.

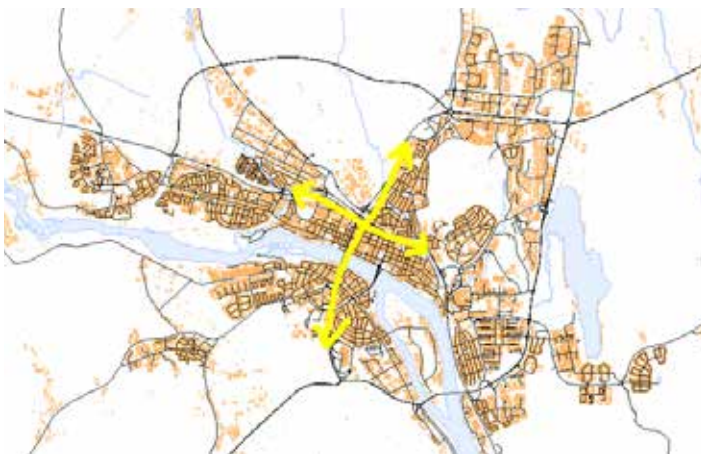
Kollektivtrafikens regionala roll

Järnvägsinfrastrukturen runt Umeå är under stor förändring. Botniabanan invigdes 2010 och i dagsläget pågår planering för Norrbotniabanan. Järnvägen knyter samman Umeå med städer och tätorter längs Norrlandskusten och Tvärbanan mot Lycksele. Snabb persontrafik ger stora tidsvinster för resenärer och ökad tillgång till arbete, utbildning, kultur och service. Industrin får snabba och effektiva godstransporter. En mer diversifierad arbetsmarknad kommer att kunna erbjudas inom lämpliga pendlingsavstånd. Botniabanan, Norrbotniabanan och Tvärbanan förstärker Umeås funktion som regionalt nav, det gäller inte minst stadskärnans funktion.

För att tillvarata den nya järnvägsinfrastrukturens potential krävs snabba förbindelser med flexibla och smidiga omstigningar mellan olika transportmedel. Ett ”hela resan”-perspektiv är avgörande för att tåget ska bli ett attraktivt färdmedel. För att stärka tågens attraktivitet behöver regionbusstrafiken ses över och eventuellt omstruktureras mot att i större utsträckning mata in resenärer till bytespunkter med tågtrafik.

Befolkningstillväxten utanför de större tätorterna ska företrädesvis tillkomma i utpekade stråk med goda kollektivtrafikförbindelser, som möjliggör ett effektivt och hållbart resande.

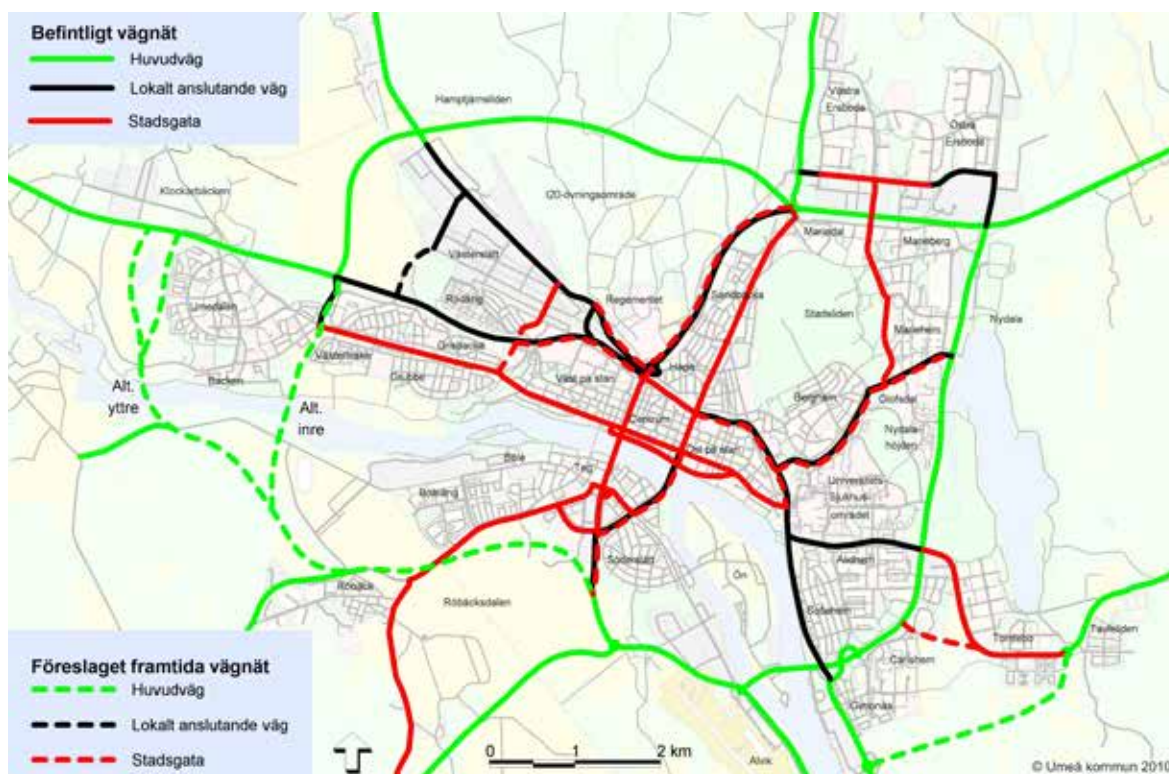
Trafiksituationen i Umeå kommer att förändras i takt med att staden förtätas. Konkurrensen om ytorna ökar och en tydlig prioritering i olika gaturum kommer att behöva göras. För ett mer effektivt användande av ytorna i centrala Umeå föreslås regionbusstrafiken i Umeå i första hand trafikera nuvarande väg 503 och väg 507. Genom att peka ut prioriterade körvägar kan restiderna förkortas genom genare sträckningar och investeringar i de utpekade stråken.



Väg 503 och 507 utvecklas för att skapa konkurrenskraftiga restider i och genom Umeå för kollektivtrafiken. Detta sker genom riktade investeringar för hög framkomlighet samt prioritering av kollektivtrafik.

Riktlinjer

- Verka för en busstrafik som kompletterar och utvecklar tågtrafiken.
- En god kollektivtrafik ska finnas i utpekade tillväxtstråk
- De prioriterade körvägarna för regionbussar är nuvarande väg 503 och väg 507 genom Umeå tätort



Princip för huvudvägnät.

Biltrafiksystemet

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

Huvudnätet för biltrafik bör utformas så att biltrafikens framkomlighet prioriteras. Det är viktigt för att kunna locka trafiken till det övergripande huvudnätet och på så vis minska genomfartstrafiken i staden. Ringleddssystemet kommer att utgöra stommen i Umeås övergripande huvudnät tillsammans med regionala anslutande stråk. Huvudnätet är beroende av anslutningar från det lokalt anslutande vägnätet med hög tillgänglighet och framkomlighet för att kunna skapa hög effektivitet i systemet. Vägnätet behöver utformas och ges prioritet så att biltrafiken lockas ut till ringleddssystemet även för transporter internt inom staden.

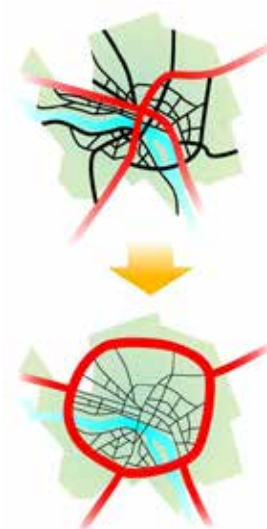
Stadsgatan med funktion som både sammanbindande och uppsamlande är viktig för alla trafikslag och måste prioriteras utifrån alla trafikanters olika behov. Det handlar om ett gatunät där oskyddade trafikanter har lika stora behov av framkomlighet som biltrafiken och kollektivtrafiken. Biltrafikens framkomlighet måste därför vägas mot övriga trafikanters behov av framkomlighet och trafiksäkerhet. Det gäller särskilt där stadsgatan möter huvudnät 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, fordonshastigheter som dels är anpassade till umgänget med fotgängare och cyklister och dels till omgivande miljö.

Umeås ringledssystem, ett nytt sätt att hantera trafiken

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 ska 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.
- Lokalnätet för biltrafik utformas så att det prioriterar de oskyddade trafikanternas säkerhet och behov av framkomlighet.
- Tunga transportorienterade verksamheter ska 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. Det kan handla om trafiksystemets sidoytor, markkrävande korsningspunkter och markparkering. Det finns en stor potential i att använda trafikytorna mer effektivt och på så vis tillskapa större och mer sammanhängande ytor för komplettering i staden. Städer som växer och utvecklas genom komplettering 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 kompletteringsprojekt initieras.



Riktlinjer

- Umeå ska på sikt omvandla stadens interna gator med trafikledskaraktär 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. Här måste utformningen medge framkomlighet för båda trafikantgrupperna med säkrade passager för de oskyddade trafikanterna. 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 men det ska ske på ett sätt som ger minsta möjliga störning för kollektivtrafiken.

Riktlinjer

- Barnens behov av trafiksäkra miljöer ska särskilt uppmärksammas.
- Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar stadsgatan.
- Längs kollektivtrafikens stomlinjenät ska oskyddade trafikanters säkerhet prioriteras 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.

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. Mobilhetsarbetet kan samtidigt ge viktig återkoppling till verksamheterna om hur transportsystemen kan förbättras för att bättre passa resenärernas behov. Mobilhetsarbetet 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, underhåll, 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 ringleden samt bidra till en hållbar trafikutveckling och därmed också en bättre luftkvalitet.

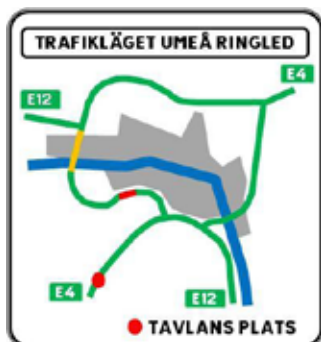
Riktlinjer

- Umeås framgångsrika arbete med Mobility Management ska forsträttas 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.
- Mobilhetsplan på skolor.
- Råd av ett mobilhetscenter för fritidsutflykter med kollektivtrafik.
- Villkorade byggnadslov med krav som minskar nya fastigheters påverkan på mobiliteten, t.ex. krav att utarbeta en mobilhetsplan för medarbetare, besökare och varutransporter eller begränsning av antalet parkeringsplatser.



Godstransporter i staden, färdvägar för skrymmande dispenstransporter och transporter av farligt gods

I takt med att staden växer ökar vikten av att hantera stadens godstransporter. Godstrafik kan upplevas som störande (buller och visuellt), påverkar luftkvalitet och trafiksäkerhet. Samtidigt är näringslivet direkt beroende av en väl fungerande varuförsörjning. Stadens behov av godstransporter behöver beskrivas för att hantera problem och utmaningar idag och i framtiden, samt analysera hur dessa kan hanteras.

Målsättningarna är;

- Godstransporter i staden som fungerar väl på stadens villkor,
- Trygga och trafiksäkra godstransporter i tätort
- Miljö- och hälsopåverkan från transporter ska minska.

3.4 Parkeringsstrategi

I takt med att Umeå växer och förtätas ökar konkurrensen om stadens ytor. Parkering är en central fråga för att hantera denna ökade konkurrens. Umeås parkeringsstrategi ska bidra till att skapa en levande, spännande och attraktiv stad. Parkeringsstrategin tillsammans med trafikstrategin som en integrerad del av översiktsplanen ska möjliggöra en tätare stad med bättre luftkvalitet och ett mer effektivt användande av transportsystemet. Detta åstadkoms bland annat genom en tydlig prioritering av olika användargrupper, att underlätta resor med hållbara färdmedel, samt att samla och samnyttja parkering.

Parkeringsstrategin syftar till att:

- Skapa förutsättningar för förtätning, stadsutveckling, och en mer funktionsblandad och levande stad.
- Minska antalet arbetsresor utförda med bil i huvudsak till centrum, bl.a. genom att prioritera användare (minska antal långtidsparkeringar i centrum, m.m.). Anställdas parkering ska erbjudas utanför centrumfyrcanten.
- Skapa förutsättningar för att kombinera bilresa med kollektiv- eller cykelresa.
- Utnyttja markresurser bättre och mer effektivt med mindre utspridda parkeringar i markplan.
- Samla parkering och öka samnyttjandet.
- Skapa trygga, säkra och funktionella cykelparkeringar som ligger rätt lokaliserade i förhållande till målpunkter.

Parkering i centrala Umeå

En viktig huvudinriktning i Umeås parkeringspolitik är att omfördela en stor del av anställdas parkering i centrumfyrcanten till förmån för kunder, besökande och boende. Det är i första hand besökande och boende och i sista hand arbetande/verksamma som ska beredas plats för bilparkering i stadskärnan. Bättre möjligheter eftersträvas även för cykelparkering. Drygt 40 procent av centrumfyrcantens parkeringsplatser utgörs av anställdas parkering, vilken successivt bör flyttas ut utanför centrumfyrcanten till samlade anläggningar. Att minska resorna till och från arbetet med bil till centrala Umeå är en nödvändighet för att minska trafikflödena i högtrafiktimmar 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. Det är avgörande för att vi ska kunna utveckla verksamheter, fastigheter och service i centrala Umeå utan att påverka luftmiljön negativt. Dessa parkeringar kan på lång sikt övergå till besöks- eller boendeändamål när staden växer och behoven förändras.

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 centrumfyrcanten, som i sin tur kan möjliggöra för fler besökande och boende.

Zonindelning och avgiftsdifferentiering

Reglering med avgifter syftar till att minska parkeringsbelastningen i vissa områden genom att påverka efterfrågan och utbud med priset. 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. I det fall gatumarksparkering är aktuellt ska dessa i första hand avsättas för besöksparkering. 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 parkeringar i centrumfyrkanten till samlade anläggningar utanför centrumfyrkanten.
- Avgiftsnivåer för parkering ska successivt anpassas till att överstiga kostnader för alternativa färdmedel.

Parkeringsköp

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 värdefull mark kan användas på ett mer effektivt sätt.

Riktlinjer

- Umeå kommun ska fortsätta att erbjuda möjlighet till friköp där förutsättningar finns, det till en avgift lägre än den faktiska kostnaden för fastighetsägaren att själv anordna parkering.

Samnyttjande av parkeringsanläggningar

En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledning och större grad av samnyttjande. Samnyttjande innebär att bilplatser 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 kan nyttjas i kombination med handel eller serviceändamål utanför kontorstid. Samnyttjande kan vara lämpligt men måste då ske mellan olika användningsområden. (Exempelvis mellan boende- och arbetsplatsparkering.) En beläggningsstudie avgör lämpligheten i att använda samnyttjande som verktyg.

Riktlinjer

- I fall där samnyttjande av parkering är intressant behöver en beläggningsstudie med inventering genomföras inom ramen för detaljplanearbetet.

Infartsparkeringar

Infartsparkeringar kan anläggas i utkanten av staden i närheten av kollektivtrafik med mycket hög turtäthet (Park & Ride). Detta ger bilister möjlighet att lämna bilen på en parkering och fortsätta resan med kollektivtrafik.

En annan typ av infartsparkeringar, som lämpar sig bättre för Umeå i närtid, är att anlägga parkeringar i utkanten av centrum på ett sådant avstånd att det är möjligt att gå eller cykla till stora målpunkter (Park & Bike). Lämpliga framtida lägen för infartsparkeringar i Umeå tätort preciseras i parkeringsprogram. Park & Ride-lösningar måste samordnas mellan parkeringsprogram och kollektivtrafikprogram.

Riktlinjer

- Parkeringsanläggningar som anläggs utanför centrumfyrkanten ska även erbjuda goda möjligheter till cykelparkering.
- Lämpliga lägen för infartsparkeringar i goda kollektivtrafiklägen bör studeras närmare och reserveras för framtiden.

Parkeringsanläggningar

Det är platsens förutsättningar som avgör huruvida det är lämpligt med parkeringshus eller parkeringsgarage. Parkeringsgarage bör p.g.a. 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. Bottenvåning 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 integrerats med parkeringshus. Parkeringshus ska anpassas och utformas till omgivning och stadsbild, likt andra viktiga offentliga inrättningar. Goda, trygga och överblickbara invändiga miljöer i parkeringshus såväl som garage är viktigt. Parkeringsanläggningarnas lägen är väsentliga, eftersom de är beständiga över mycket lång tid och i hög grad bidrar till att forma strukturen för stadens transportsystem.

Riktlinjer

- Lämplig mark för framtida etablering av parkeringsanläggningar behöver reserveras i tidigt skede.
- Vid större anläggningar (befintliga såväl som framtida) ska parkeringsledningssystem användas för att minska söktrafiken.

Parkeringsnorm och parkeringsprogram

Parkeringsprogram och parkeringsnorm utarbetas i enlighet med översiktsplanens intentioner. Dessa anpassas efter dagens förhållanden och siktar mot att forma Umeå kommuns framtida transportsystem i mer hållbar riktning. Målsättningen att minska bilanvändandet till förmån för kollektiv-, gång- och cykeltrafik ska vara vägledande. Parkeringsnormen ska sträva efter en balans mellan att säkerställa tillräckligt antal parkeringsplatser och att i möjligaste mån effektivisera nyttjandet av parkering och därmed bil- och markanvändningen.

Läs mer om
PARKERINGNORM UMEÅ
KOMMUN
Byggnadsnämnden.

Riktlinjer

- Parkeringsnorm ska användas i alla detaljplaner och bygglov.

Möjlighet till reduktion av parkeringstal

Möjlighet till reduktion av parkeringstal kan medges i vissa fall. För att detta ska möjliggöras krävs metoder för att hantera parkeringsbehovet.

Möjlighet till reduktion av parkeringstal kan ges om fastighetsägare/byggherre väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster som alternativ till bilparkering. (Exempelvis integrering av bilpool till fastighet, lastcykelpool, intelligenta leveranssystem, resplan etc.) Åtgärderna behöver knytas till fastigheten i lämplig avtalsform. För reduktion av arbetsplatsparkeringar finns en framarbetad modell för detta knuten till parkeringsköp (Gröna parkeringsköp).

Villkor och kriterier för reduktion av parkeringstalen preciseras i parkeringsnormen.

Riktlinjer

- Åtgärder ska knytas till fastigheten i lämplig avtalsform innan bygglov ges.
- I det fall reducerat parkeringstal tillämpas ska kringliggande parkeringsmöjligheter regleras.

Cykelparkering

Tillgängliga och bra cykelparkeringar är en viktig komponent för att möjliggöra ett effektivare och mer hållbart transportsystem. Cykelparkeringar som är lättåtkomliga och ligger närmare målpunkterna än bilparkeringar ökar konkurrenskraften för cykel som färdmedel. Normalet för cykelparkeringar preciseras i parkeringsnormen och baseras på en sammanvägd bedömning av behovet för olika målgrupper. För att underlätta för resenärer att välja hållbara färdmedel behöver också cykelparkeringar byggas ut vid strategiska noder i kollektivtrafiksystemet.

Riktlinjer

- Parkeringsnorm ska användas i alla detaljplaner och bygglov.
- Cykelparkeringar byggs ut vid strategiska noder i kollektivtrafiksystemet

Kort om Umeås transportinfrastruktur och satsningar

Umeåregionen har ett samlat och funktionellt utbud av transport- och logistiksystem som försörjer hela norra landsdelen. Särskilt viktiga transportlänkar är Stambanan, Botniabanan, Tvärbanan, flyget med landets sjätte största flygplats, vägarna E4 och E12, hamnen och färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa i Finland.

Umeås flygkommunikationer har haft en stark utveckling under senare tid. Antalet passagerare på Umeå flygplats har ökat från drygt 736 000 till 811 000 mellan åren 2000 till 2007. År 2007 uppgick antalet dagliga avgångar på sträckan Umeå-Stockholm till cirka 13 turer i vardera riktningen.

En rad stora infrastrukturinvesteringar har genomförts i Umeå. Botniabanan innebär exempelvis snabbare godstransporter för industrin. I Umeå byggs två resecentra. Umeå Central, väster om dagens järnvägsstation och Umeå Östra vid sjukhus- och universitetsområdet.

På Västerslätt byggs en ny godsbangård med logistikpark. Nordic Logistic Center kombinerar tillgång till väg-, järnvägs- och sjöfartstransporter. Satsningen förväntas öka förutsättningar för att locka etableringar inom logistikområdet.

3.5 Infrastruktur

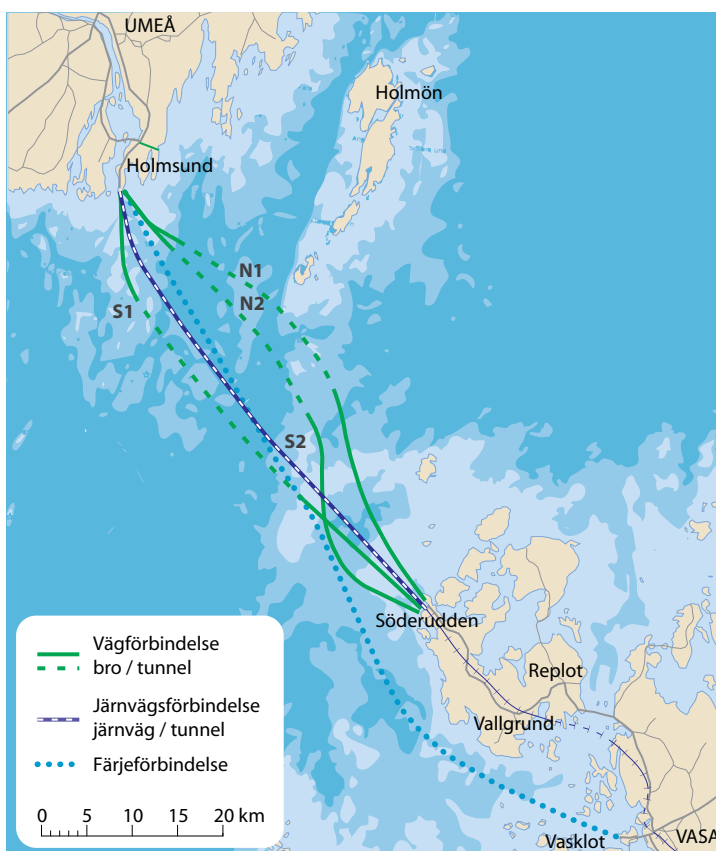
Umeå hamn

Umeå hamn är en strategisk logistiknod. Det är en internationell hamn med tät linjetrafik till och från kontinenten och den hamn med flest anlöp i norra Sverige. Färjeförbindelsen till Vasa är den enda färjeförbindelsen mot Finland norr om Stockholm. Umeå hamn är därmed så kallad brohamn och en viktig länk i E12-stråket. De hanterade godsvolymerorna i hamnen har vuxit år från år och möjligheterna att vidareutveckla verksamheten är goda med stora ytor att tillgå.

Stora investeringar är på gång, bland annat en rätning av E12 och en elektrifierad förlängning av järnvägen ut till färjeterminalen. Dessa satsningar genomförs som ett led i att stärka E12-stråket och möjligheten till intermodala lösningar.

Kvarkenförbindelse

En fast förbindelse över Kvarken är en långsiktig vision som skulle innebära radikalt förändrade strukturella förutsättningar för Umeå och norra Sverige. Arbetet pågår att succesivt utveckla och stärka E12-stråket över Kvarken bl.a. inom ramarna för Kvarkenrådets samverkan och E12-alliansen i vilka Umeå kommun är engagerade. Ett antal alternativ, via korridorer för en fast förbindelse, är studerade. Samtliga av dessa angör land i Umeå hamn för vidare anslutning till E12 (se nedan). Dessa korridorer får ses som reserat i denna plan och bör beaktas i fortsatt planeringsarbete.



Alternativ för en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa. Karta: ÅF Infraplan 2010.

Umeå Airport

Umeå Airport är idag passagerarmässigt landets sjätte största flygplats. Flygplatsen är väldigt centralt belägen och en mycket viktig faktor vad gäller utveckling och tillväxt i Umeå och Umeåregionen. En viktig utgångspunkt i översiktsplaneringen är att flygplatsen ligger kvar på nuvarande plats. Behov finns att se över möjligheterna till ytterligare verksamhetsetableringar i anslutning till flygplatsen. Swedavia har också inlett arbetet med en utvecklingsplan för flygplatsområdet. I planen finns även ett mycket långsiktigt reservat för en ny flygplats söder om Stöcke. För att inte förlora handlingsutrymme för eventuella framtida behov, bibehålls reservatet, trots att det inte avses att nyttjas under överskådlig tid.

Övriga infrastrukturreservat

Den fördjupade översiktsplanen föreslår ett antal infrastrukturreservat utöver de som pekas ut som riksintresse. Reservaten redovisas i tabell senare i detta avsnitt och på plankartan. Reservat av riksintresse beskrivs särskilt i kapitel 3.14.

Järnvägssystemet

Utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen med Botniabanan och en upprustning av Tvärbanan kommer att innebära ökad efterfrågan på järnvägstjänster och utvecklingspotential för verksamheter som gynnas av att vara knutna till järnvägsinfrastrukturen. Stora satsningar för att tillvarata dessa potentialer är på gång i Umeå. Allt för att utveckla Umeå som logistiskt nav, öka näringslivets konkurrenskraft samt förbättra förutsättningarna att flytta över transporter från väg till järnväg.

Under tiden innan Norrbotniabanan är byggd, kommer järnvägstrafiken mot Vännäs att öka. Frågan har ställts till Trafikverket kring behov av upprustningar av järnvägssträckan Umeå-Vännäs. Trafikverket ser inget behov av reservat för kurvrätningar m.m. längs denna sträcka. Det är specifikt kurvan vid Klockarbäcken som har diskuterats. Därtill har plankorsningen med Kullavägen diskuterats. Kommunen har sedan länge arbetat fram en ny sträckning för Kullavägen, från plankorsningen fram till E12, att förverkliga den dagen det blir aktuellt att bygga bort aktuell plankorsning.

Terminaler

Den nya godsbangården togs i drift hösten år 2010. Utvecklingen av den angränsande logistikparken som omfattar cirka 45 hektar är i full gång. Tillsammans med hamnen bildar godsbangården och logistikparken ett mycket konkurrenskraftigt och effektivt logistikcenter, kallat NLC, Nordic Logistic Center. Företagen som etablerar sig i logistikparken karaktäriseras av transportintensiv verksamhet och är gynnade av att ligga nära järnvägsterminalen. Ett industrispår planeras från godsterminalen in i logistikparken. Mark för ytterligare expansion av verksamheten avsätts i denna fördjupning (se plankartan och avsnittet riksintressen). Timmerterminalen på Gimonäs ägs och drivs av SCA. Långsiktigt bör terminalfunktionen flyttas och en utveckling mot mindre störande verksamhet gynnas.

Industrispår

Det finns ett antal industrispår inom fördjupningsområdet. Västerslätt industriområde är spårförsörjt och kommunen svarar för spåren. Idag är det endast ett fåtal av företagen som nyttjar spåren och kostnaden för drift och underhåll av spåren är betydligt större än intäkterna. En översyn är gjord och spåren är bitvis i dåligt skick. För att stimulera en ökad användning av järnvägen som transportmedel för gods bör industrispåren ses som en resurs som i första hand förbehålls verksamheter som nyttjar dem. En ny modell för kostnadsfördelning bör tas fram. Utöver Västerslätt industriområde finns ett antal övriga områden och verksamheter som också har tillgång till spår, bl.a. Klockarbäcken, Armstrong i Holmsund och verksamhetsområdet på Gimonäs. Lövöns verksamhetsområde är möjligt att ansluta till Holmsundsbanan.

Norrbotniabanan

Tillsammans med Botniabanan och Tvärbanans upprustning läggs med Norrbotniabanan den sista pusselbiten i ett komplett järnvägssystem längs Norrlandskusten. Systemutbyggnaden ger möjligheter till effektivare godstransporter och arbetsmarknadsregionerna vidgas i betydande utsträckning.

Att dra Norrbotniabanan i en östlig korridor gör det möjligt att koppla järnvägssystemet till Dävamyran och Sävar samhälle norr om Umeå. Det handlar om att knyta viktiga funktioner samt gods- och persontrafikunderlag till järnvägen för att ge systemet bästa möjliga förutsättningar. Både Dävamyran och Sävar är två strategiska noder med hög tillväxt och stor framtidspotential, viktiga för såväl Umeå som för hela regionen. Umeå kommun förespråkar ett alternativ med en östlig sträckning av Norrbotniabanan med en anslutning till Däva söder om verksamhetsområdet och ett resecentrum i Sävar samhälle.

Storskaliga satsningar på gods- och logistikinfrastrukturen har genomförts i Umeå de senaste åren. Det handlar exempelvis om Umeå godsbangård, NLC Park och Umeå hamn. Mycket stora investeringar har också gjorts av Umeå Energi i kraftvärmeanläggningen på Däva i den nyligen invigda delen kallad Däva 2. Investeringar planeras i ett bioenergikomnat. Därtill ses utvecklingspotentialer i den returverksamhet som bedrivs i området. En anslutning av Norrbotniabanan till Dävamyrans industri-anläggning är en angelägen fortsättning på den strategiska infrastruktu-satsningen. Det handlar om att koppla samman verksamheterna och skapa ett sammanhållet, funktionellt och starkt logistiknav.

Sävar är redan idag ett populärt och växande samhälle i Umeå. Genom att Sävar ansluts till en regional kollektivtrafikförsörjning via tåg skulle samhällets attraktion kunna öka avsevärt. I Sävar finns möjligheten att utveckla attraktiva boendemiljöer i anslutning till ett stationsläge och arbetspendlingsmöjligheter på regional nivå. Det kustnära boendet ökar och Sävar skulle fungera som en uppsamlingsstation för stora delar av denna boendeform norr om Umeå.

Riktlinje Norrbotniabanan

- Umeå kommun arbetar för och förespråkar en östlig sträckning av Norrbotniabanan med en anslutning till Däva söder om verksamhetsområdet och ett resecentrum i Sävar samhälle. Ett framtida stationsläge Ersboda- Ersmark bör prövas.



Med Norrbotniabanan skapas ett komplett järnvägssystem längs Norrlandskusten. I kartbilden illustreras en ungefärlig sträckning med godsbangårdar, punkter för godsangöring liksom persontrafik m.m. Blå linjer illustrerar farleder.

Infrastruktur

Nedan listas infrastrukturreservat på kort och lång sikt. Vägar, infrastrukturreservat etc. redovisas dock inte i nedanstående tabell utan i kapitel 3.14 om riksintressen.

| Kartbe-teck-ning | Namn | Typ | Beskrivning | Hänvisning |
|---------------------|------------------------------------|---------------------------|--|---|
| - | Brännland Nord | Vägreservat | Reservat för framtida E12 norr om den nuvarande. Kan åter bli aktuellt om Trafikverket inte genomför upprustning av sträckan Kulla-Norrfors enligt föreliggande arbetsplan eller i ett mer långsiktigt perspektiv. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. Nytt ställningstagande i frågan bör göras när utbyggnaden av Brännlandsberget blir aktuell. |
| R1 | Ny anslutning Kullavägen | Vägreservat | Lösning som kan bli aktuell vid utbyggnad av planskild passage mellan Kullavägen och järnvägen. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R2 | Svensen | Vägreservat | Framtida reservat för E12. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R3 | Rödbergsvägen | Vägreservat | Ny koppling mellan Grubbe och Västerslätt från Beijers. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R4 | "Söderslättsvägen" | Vägreservat | Ny anslutning från Ön till det övergripande vägnätet. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R5 | Carlsbergsvägen | Vägreservat | Ett alternativ till Tomtebovägen i det fall den blir överbelastad. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R7 | Reservat för ny flygplats | Flygplatsreservat | I Ström finns ett långsiktigt reservat för en ny flygplats. Reservatet har anpassats till Botniabanans sträckning. Utöver 55 dBA-kurvan redovisas ett restriktionsområde där ingen bebyggelse eller verksamhet bör tillkomma som kan försvåra lokalisering av en eventuell framtida flygplats. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R8 | E4 reservat | Vägreservat | Se kapitel 3.14 om riksintressen. | Se kapitel 3.14 om riksintressen. |
| R9 | Norrbotniabanans samt triangelspår | Järnvägsreservat | För ställningstagande kring Norrbotniabanans se kapitel 3.14 om riksintressen. Reservatet inkluderar även ett triangelspår i den västra delen i närheten av godsbangården. | Se kapitel 3.14 om riksintressen. |
| R10 | Framtida godsförbifart | Järnvägsspår | Ligger samordnat med framtida E4-reservat från Botniabanans bro över Umeälven norrut fram mot E4, norr om Dävamyran. Passagen av Tavleliden/Innertavle är trång och bör ägnas särskild hänsyn. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| R11 | E4 reservat | | Yttre reservat för en eventuell framtida E4-dragning i ett västligt läge. | Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att ianspråka reservatet bör tillåtas. |
| Se kartbild sida 56 | Fast förbindelse Kvarken | Reservat för framtida bro | Korridorer för en framtida fast förbindelse har översiktligt studerats inom ramarna för Kvarkenrådets arbete. Samtliga föreslagna korridorer angör land i hamnområdet och ansluter till E12. | Beaktas i den fortsatta planeringen. |

3.6 Grönstruktur

En infrastruktur av grönområden, korridorer och stråk

Umeås grönstruktur bjuder på en mångfald av möjligheter till rekreation, friluftaktiviteter och naturupplevelser. En attraktiv boendemiljö är ett av profilområdena för Umeå kommun. Medborgarna ska uppleva boendet och omgivningen som attraktiv och trivsamt med närhet till gröna rekreationsområden.

För folkhälsan är det viktigt att utveckla god tillgänglighet till både välgestaltade parkmiljöer och naturliga gröna miljöer. Barn ska lätt kunna ta sig till grönområden i närheten av bostäder och skolor med lekparker, stadsdelskogar och andra naturmiljöer. Både naturlig vegetation och gestaltade parker med t.ex. alléer och vatten bidrar till skönhet, struktur, orienterbarhet och igenkännande av staden. Grönstrukturen ger staden sin genuina karaktär som knyter an till det omgivna landskapet, underlättar orienterbarheten och främjar biologisk mångfald. Den biologiska mångfalden i och runt staden främjas genom att utveckla gröna korridorer som underlättar artspridningen till stadens grönområden. Utpekade grönområden med naturvärden vårdas och tillvaratas.

Grönstrukturen tillhandahåller värdefulla nyttigheter för stadsmiljön. Förutom att de är positiva för folkhälsan så bidrar gröna miljöer till en kostnadseffektiv rening av vatten, bättre luftkvalité genom att fixera partiklar, erosionsskydd och m.m. Att utveckla och bevara naturens tjänster för vårt samhälle är en viktig del i hållbar stadsutveckling.

När staden förtätas blir det allt viktigare att planera för och utveckla park- och naturområden med höga sociala och ekologiska värden. Målet är ett varierat utbud av attraktiva parker och närmiljöer inom gång- och cykelavstånd. I och kring ett tätare stadslandskap är gröna korridorer och stråk viktiga för att bevara den biologiska mångfalden och för att lätt kunna nå ut i naturen för avkoppling, motion, lek och naturupplevelser under alla årstider. Både det sociala och det ekologiska perspektivet är lika viktigt att beakta i den hållbara staden.

Avsnittet om grönstruktur visar övergripande målsättningar för Umeås utvecklingsområde. I ett framtida grönstrukturprogram för Umeå kommun beskrivs målsättningarna och hur de ska genomföras på en mer detaljerad nivå.

Kort om grönstruktur

Grönstruktur är det samlande begreppet för all grönska i landskapet och inkluderar även områden med yt- och grundvatten. Begreppet omfattar allt från gröna innegårdar, parkmiljöer, gröna restytter, skogsdungar, strandområden och odlingsmarker till större sammanhängande rekreationsområden.

Stadens grönstruktur består av ett nätverk av små och stora, naturliga eller anlagda gröna områden med olika karaktär, funktion och upplevelsevärden.

Läs mer om helhetstänket i Översiktsplan Umeå kommun.



Att uppnå:

Närhet och utbud

Umeå har unika förutsättningar för ett stort utbud av upplevelser i närheten av staden. Tillgång till en park eller grönområde som bjuder på lek, motion, lugna gröna oaser, anslutning till skidspår och mindre vilda rum (t.ex. stadsdelskogar eller blomrika ängar) bör finnas inom gångavstånd från bostaden, dvs. inom 250 meter. Variationsrika park- och naturområden ska bjuda på fina rekreativmiljöer och en mängd av friluftaktiviteter och upplevelser både under sommar- och vinterhalvåret. Bl.a. ska det vara möjligt att med en kortare cykeltur eller lite längre promenad, via gröna stråk, nå ut till större mera varierade natur- och rekreativområden i stadens ytterområden. Skogsområden med höga sociala värden bör skötas så att rekreativ-, natur- och friluftsvärden bevaras och utvecklas.



Stadsdelskogar/parker

I Umeå tätort finns några större skogs- och parkområden som kan erbjuda andra upplevelsevärden än de gröna oaserna/kvartersparkerna. Dessa så kallade stadsdelskogar eller stadsdelsparker är tillräckligt stora för att kunna erbjuda en omslutande grön miljö med olika gröna rum och promenadmöjligheter. Exempel på sådana områden är Stadsliden, Ålidhems-skogen, Böleskläppen, Bölesholmarna, Öberget och Tväråstråket för att nämna några. En lite större park eller stadsdelskog bör kunna nås inom 500 meter från bostaden.



Östteg

Östteg har begränsad tillgång till grönområden inom nära avstånd till bostadsområdena. Det finns ett förslag på en gång och cykelled längs älven mellan Tegsbron till Umedeltat (se *Fördjupning för älvlandskapet*). Det är viktigt att skapa kommunikationstråk från bostadsområdet ner till älvstråket. Vidare saknas det stråk för att lätt nå ut till slättlandskapet som rekreativområde. Vid lokala kompletteringar bör möjligheter att skapa lokala gröna oaser och mindre parker utredas.

Sjukhusområdet

Inom sjukhusområdet är det brist på lugnare avkopplande och varierade parkområden eller stadsdelskogar. Ett grönt stråk för att koppla ihop sjukhusområdet förbi Hamrinsberget via Fridhem till Gammliaområdet och Stadsliden bör utredas. Möjligheterna att göra Öberget bättre tillgängligt som parkområde bör utredas.

I20

I20-området har stor potential för rekreation. Vid en framtida utredning bör stor vikt läggas på att bevara en attraktiv grön kil in mot staden.

Tväråstråket

Stråket längs Tvärån erbjuder en variation av spännande park-, skog- och odlingsmiljöer och sträcker sig längs ån från Lundåkern till Forslunda med en framtida koppling till Bölesholmarna. Även rekreationsområdet Rödborget bör knytas till Tväråstråket. Stråket får tillsammans med Hedlundadungen en förstärkt roll för boende vid kringliggande bostadsområden. Tväråstråket utvecklas till ett attraktivt gång- och cykelstråk som knyter samman den västra stadsdelen med rekreationsområdet kring Hampjärnstugan och Kullaområdet.

Kommunikationsstråk till Grössjöns naturreservat

En utveckling av grönt stråk från Tomtebo och Carlshem med tydliga entréer till Grössjöns naturreservat eftersträvas för att förbättra tillgängligheten till Grössjöns naturreservat för närboende.

Aktivitetsområde mellan Tomtebo och Carlshem

Möjligheter att anlägga ett aktivitetsområde för naturnära friluftaktiviteter t.ex. terrängcykling, frisbee, parkour eller dylikt bör utredas längs den gröna korridoren mellan Tomtebo och Carlshem.

Stråk mellan Umedalen och Kullaområdet

Det gröna stråket från Backen till Kulla möjliggör att boende i Umedalen och Backen når ut till friluftsområdet kring Kullabäcken. Här finns goda möjligheter att anlägga ett skidspår ut till Kullaområdet.

Älvstråket

Älvstråket har en betydande roll för Umeås gröna kvalitéer och behandlas i *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* samt i *Fördjupning för ävlandskapet*. För att bevara gröna kvalitéer i en allt tätare stad är det viktigt att planera för gröna attraktiva kommunikationsstråk mellan stadsdelarna och älvstråket.

Slätten

Slättlandskapet har höga rekreations- och upplevelsevärden. Ett system av skyltade leder med informationstavlor och rastplatser ökar upplevelsevärden och bidrar till orienterbarhet i det öppna landskapet.

Vandringsled Umeå runt

Längs den gröna korridoren som sträcker sig runt staden kan, med undantag från försvarsmaktens övningsområde, en upplevelserik vandringsled anläggas, se illustration på nästa sida. Genom I20-skogen kan vandringsleden anläggas söder om det nuvarande militära närövningsområdet och anslutas till den befintliga Tavelsjöleden. Längs leden finns variationsrika skogar, öppna fina våtmarker, betesängar, kulturlandskap, fornminnen, grottor och badsjöar. Under vinterhalvåret bjuder leden på längre skidturer och det bör även finnas möjligheter att uppleva vinterlandskapet till fots längs vissa uppkörda sträckor.



Vandringsled Umeå runt. Längs den gröna korridor som sträcker sig kring staden kan en vandringsled anläggas som erbjuder en rad upplevelser under olika årstider. Leden kan kopplas till andra stråk såsom Tavelsjöleden.

Kort om ekosystemtjänster

Naturen tillhandahåller värdefulla ekosystemtjänster, dvs. nyttor för samhället. Insekter som pollinerar blommor som möjliggör att människor kan njuta av frukt och bär är ett exempel. Det finns dock fler tjänster som naturliga miljöer på ett kostnadseffektivt sätt tillhandahåller t.ex. rening av dagvatten, bättre luftkvalité, partikelfixering, stadsklimat, erosionskydd osv. Artrika miljöer motverkar skadedjursutbrott genom att ge utrymme för livskraftiga populationer av predatorer och konkurrenter till skadedjuren t.ex. fåglar som äter växtätande insekter.



Det ekologiska perspektivet

Enligt de övergripande målen för en hållbar utveckling ska den biologiska mångfalden bevaras och utvecklas så att inga ytterligare arter försvinner från Umeås fauna och flora. Många av tjänsterna och kvalitéerna som grönstrukturen tillhandahåller är direkt relaterade till biologisk mångfald. Naturmiljöer som är viktiga för den biologiska mångfalden i stadens närhet ska skötas långsiktigt som en naturlig del av en hållbar stad. Bebyggelse- och grönområden i stadsmiljön bör utformas för att på bästa sätt ta tillvara på ekosystemtjänster. Detta kan med fördel utredas under detaljplaneringen.

Att uppnå:

Gröna korridorer

Målet är att skapa en fungerande infrastruktur av gröna korridorer som sträcker sig som en ring runt staden med kilar in i stadsbebyggelsen som underlättar spridning av växter och djur. Korridorerna knyter ihop värdefulla naturmiljöer och ökar tillgängligheten till naturmiljöerna från stadsbebyggelse.

Längs korridoren bör en vandringsled skapas kring Umeå som lätt kan nås med cykel eller regionalbussar. En grön korridor betyder inte att området i sin helhet undantas från annan användning, utan att funktionen som grön korridor för artspridning och sociala värden ska beaktas vid planläggning. Se illustration av idén om en vandringsled Umeå runt, sida 65.

- Väster om staden sträcker sig en större grön korridor från Hässningsberget söderut mot Rösberget vid Norrmjöle. Längs korridoren finns fina skogsmiljöer vid Hässningsberget, fina utsiktsplatser t.ex. Djäknebölsklinten, vidsträckt hjortronmyrar och intressanta geologiska formationer vid Rösberget och ett fornminnesområde vid Nordansjö.
- Norr om staden sträcker sig en grön korridor från Brännland via Kullaområdet, Hamtjärnstugan och I20-skogen fram till Tavelån. Korridoren fortsätter öster om Ersmark vidare söderut via Nydalaområdet ner till Grössjön. Korridoren länkar ihop skogsmiljöer och våtmarker med naturvärden.
- Genom staden sträcker sig en korridor från I20 området via Stadsliden, Mariehemsängarna, och Liljansberget till Noret (Nydala) och som fortsätter längs Kolbäcken fram till Ålidhem och vidare mellan Carlshem och Tomtebo till Grössjön. Korridoren är en viktig ekologisk länk mellan de större stadsnära grönområdena och bör i möjligaste mån domineras av skogsmiljöer. I den kommande planeringen av området mellan Carlshem och Tomtebo får avvägningar mot korridoren göras.
- Umeälvens dalgång är Umeås viktigaste sammanhängande grönstråk där värdefulla naturområden i Backen, Bölesholmarna och Umedeltat ingår. Älvlandskapet med sitt odlade kulturlandskap och lövrika strandskogar är kommunens artrikaste naturmiljö och behandlas i *Fördjupning för älvlandskapet*.

- Korridoren mellan Backen och Kullaområdet är en viktig spridningskorridor för att minska isoleringen av naturmiljöerna inom Backenområdet. Korridoren är samtidigt värdefull som ett grönt och attraktivt stråk där boende i Umedalen och Backenområdet lätt kan nå ut till ett större rekreationsområde vid Kulla.

Grönyteindikatorer

För att skapa en attraktiv miljö för människor, gynna den biologiska mångfalden och öka möjligheterna att tillvarata ekosystemtjänster i planeringen är det möjligt att använda sig av ett system med grönyteindikatorer. Med indikatorer värdesätts olika åtgärder som inarbetas i detaljplaner enligt deras värde både för boendemiljöer och biologisk mångfald och är ett tydligt incitament för att utveckla gröna strukturer i planeringssammanhang. Det bör utarbetas ett system för grönyteindikatorer speciellt anpassade för förhållandena i Umeå.

Platsbank

Ibland överväger andra intressen för att ta ett ekologiskt eller socialt värdefullt grönområde eller park i anspråk för exploatering. För att säkerställa en långsiktig hållbar och attraktiv grönstruktur i en expansiv stad och ändå vara flexibel för angelägna exploateringsprojekt kan det utarbetas en policy för att kompensera för ianspråktagna områden och inrättas en platsbank med en förteckning av möjliga ytor som kan omvandlas och restaureras till parkmarker och/eller naturmiljöer.

Gröna stråk och gröna korridorer

Gröna stråk sammanlänkar bostadsområden med parker och grönytor samt ytterområdenas naturmarker och skogar och har främst en social funktion.

Gröna korridorer bidrar till biologisk mångfald genom att underlätta spridning av djur och växter men har även en social funktion. Grönytorna i stadens centrala delar blir lätt mer och mer isolerade från varandra där stadens infrastruktur och täta bebyggelse blir spridningsbarriärer för många organismer.

Utformning och bredd på stråk och korridorer kan variera men det är viktigt att bevara och/eller utveckla länkar mellan värdefulla områden. För att utveckla både sociala och ekologiska samband mellan grönområdena är det viktigt att inte skapa oöverbryggbara eller otrogga barriärer.





Rekreationsområden

Rekreationsområden är större strövområden som erbjuder olika friluftsvärden i naturliga miljöer. Inom dessa områden sker inga planläggningar eller åtgärder som på ett påtagligt sätt påverkar friluftsvärdena inom områdena negativt. Skogsbruk bedrivs med hänsyn till bevarandet eller främjandet av rekreationsintressen.

Förutom nedan listade rekreationsområden bjuder stadsnära naturreservat på fina rekreativmiljöer. Utmärkta friluftsområden i grönsstrukturkartan som ingår i fördjupade översiktsplanen över älvlandskapet, kusten eller Nydala finns inte beskrivna i tabellen utan i respektive planhandling.

Beteckningar hänvisar till grönsstrukturkartan.

| Beteckning | Namn | Beskrivning | Ställningstagande |
|------------|-----------------------------------|---|---|
| F1 | Kullaområdet | Större rekreativområde inom vattenskyddsområdet norr om Forslunda. Fina artrika naturmiljöer t.ex. bäckravinen längs Kullabäcken och tallhedar. Flitigt använd för friluftsvärden som svamplockning, orientering, ridning och cykling. Olles spår är ett mycket populärt skidspår. Genom området sträcker sig Tavelsjöleden, en vandringsled mellan Umeå och Taveljö. Kullaområdet omfattas även av riksintresse för renbete. Bad vid Piparbölesjön. | Inom området finns många olika intressen, allt från vattenskydd, renbete och skogsbruk till olika friluftsvärden som delvis står i konflikt. En skötselplan bör tas fram där olika intressen avvägs med ställningstaganden för att bevara biologisk mångfald och utveckla rekreativvärden i samklang med skogsbruk. Stigar bör skyltas. En badplats med bättre tillgänglighet för allmänheten bör inrättas vid Piparbölesjön. |
| F2 | Hamptjärnstugan | Populärt utflyktsmål med fikastuga och pulkabackar i anslutning till Kullaområdet. Området är utsatt för buller från norra länken och järnvägen, men har ändå stora rekreativvärden på grund av den fina utsikten över Umeå fram till kusten. | Området ingår i skötselplanen som bör tas fram för Kullaområdet. |
| F3 | I20 skogen | Närmaste skogsområde till de centrala delar av staden som nyttjas mycket för motion och olika friluftsvärden som promenader, bärplockning, skidåkning, cykling osv. Här finns även en omfattande skolskogsaktivitet i området längs Sandbäcken. | Vid planering av ny bebyggelse i I20-området bevaras större sammanhängande skogsområden (jfr. grönsstrukturkarta). Åtkomst till området från centrala Umeå via ett tydligt stråk bör förbättras. |
| F4 | Åkroken Ersboda | Varierat naturområde längs den meandrande Tavelån med forsar, fina strandbrinkar, betesmarker och fiskestigar. Området är ett viktigt närrekreativområde. | Området görs bättre tillgängligt via föreslagen vandringsled Umeå runt. Området berörs av järnvägsreservat för Norrbottenbanan. |
| F5 | Röbäcks- och Degernässlätten | Öppet odlingslandskap som är ett värdefullt rastområde för fåglar. Odlingsmarkerna mellan Röbäck och Degernäs är den största sammanhängande jordbrukslandskapet norr om Uppsala. Området har mycket goda odlingsförutsättningar och används bl.a. av SLU för forskning och försöksodling. Området ingår i det europeiska Natura-2000 nätverket. Delar av området är fågelskyddsområde och omfattas av beträdnadsförbud. Vid Degernäs finns en ramp för fågelskadning över flytvattenängarna söder om Degernäsvägen. | Området bör bli bättre tillgängligt via gröna stråk från omliggande bostadsområden. Vägarna genom området bör skyltas för bättre orienterbarhet. Rastplatser och informationstavlorna som informerar om fågellivet inom området gynnar upplevelsevärden. Ladorna bör bevaras. |
| F6 | Röbäcksterängen, Skravelsjöberget | Varierat skogsområde i nära anslutning till idrottsplats. Här finns det motionsstigar och skidspår. Inom området finns Jättstugan, en mycket sevärd grotta, och forntidsminnen. | Områdets betydelse som bostadsnära rekreativområde tilltar vid utbyggnad av bostadsområdet vid Stöcksjöleden. På sikt bör en skötselplan tas fram. |
| F7 | Bäcksjön | Ligger utanför planområdet men har stor betydelse som ett stadsnära och tyst friluftsvärden med möjligheter till promenader, fiske och bad. | Vid eventuell framtida planering kring Bäcksjön beaktas områdets friluftsvärden och egenskaper som ett så kallat tyst friluftsvärden. |

| Beteckning | Namn | Beskrivning | Ställningstagande |
|------------|------------------------------|--|---|
| F8 | Stadsliden, Mariehemsängarna | Stort skogsområde inom staden med stor betydelse för friluftslivet. Området bjuder på många motionsmöjligheter under alla årstider med skidspår och promenadvägar. Väster om Stadsliden angränsar Mariehemsängarna med stora öppna ytor för bl.a. spontanidrott. | Skötselplan från 1997 som bör ses över. För Stadsliden och Mariehemsängarna finns det många anspråk och därmed en risk att det på sikt leder till minskade rekreativa kvalitéer. |
| F9 | Västerlångslädan | Närrektionsområde för Holmsund med vandringsled, skidspår och fikaplatser runt inskuren havsvik. Vandringsleden fortsätter runt Lövölandet fram till Lövösundet. | Skötselplan för att hålla strandängarna, och därmed utsikten över viken öppen, bör övervägas. |
| F10 | Harpsjön - Obbola | Närrektionsområde vid Obbola med skidspår och grillplatser. | Vid fortsatt planering bör hänsyn tas till friluftsliv- och rekreationsvärden. |
| F11 | Djäknebölsklinten | Utflyktsmål med utsiktsplats och historisk och sevärd grotta. | Besöksmål längs den planerade vandringsleden Umeå runt. |
| F12 | Umåker | Kuperat skogsområde som används för rekreation med rid- och motionsstigar samt skidspår. Mycket friluftslivsaktiviteter med häst- och hund. | Ett idag sammanhängande område för rekreation och friluftsliv. Vid framtida ändrad användning för bebyggelseutveckling (jfr. BU2) får avvägning ske mot behovet av rekreationsytor. |
| F13 | Rödberget | Bostadsnära skogsområde med elljusspår och populärt närströvsområde. | Bör utvecklas med rastplatser, tydligare stigar och möjligheter för pulkaåkning. |
| F14 | Lövölandet | Golfbana och vandringsled längs landhöjningskusten runt Lövölandet. | |
| F15 | Bölekläppen | Värdefullt skogbevuxet närrektionsområde för Västteg. | Berörs av Västra länken i södra delen av området så att området blir mindre. Trots detta har resterande område ett stort värde som närrektionsområde. |
| F16 | Brännlandsberget | Skogsdominerat område vid Brännlandsberget med en fantastisk utsikt. Närrektionsområde för Kåddis, Baggböle liksom det framtida bebyggelseområdet vid Brännlandsberget. | Området utvecklas som närrektionsområde i samband med ianspråktagandet av bebyggelseområdet vid Brännlandsberget. |
| F17 | Stöcksjö, badplats | Allmän badplats. | Tillgängligheten till badplatsen bör inte försämrans. Vattenkvalitén ska på sikt hålla badvattenkvalité. |
| F18 | Holmsjön/Mjösjön | Fint belägna sjöar och ett värdefullt stadsnära utflyktsmål med bad och fiske. Inom området finns det ett litet gravfält från bronsåldern, Sveriges nordligaste skeppssättning samt ett fikaställe vid Holmsjön. | Åtkomsten till stränderna bevaras. Området kommer omfattas av områdesbestämmelser. |



Holmsjön med Mjösjön till höger i bild.



Skyddade naturområden

Naturreservat bildas för att bevara och utveckla naturmiljöer med stora värden för djur, växter och människor. Naturreservat är skyddade enligt 7 kap. i miljöbalken. Naturreservat kan ha betydelse för både den biologiska mångfalden och som friluftsområde. Förutom statliga reservat så finns även två kommunala reservat inom fördjupningsområdet.

Andra former av områdeskydd är biotopskyddsområden och naturvårdsavtal. Områden som ingår i det europeiska Natura 2000-nätverket beskrivs under avsnittet för riksintressen.

Beteckningar hänvisar till grönstrukturkartan.

| Be-teck-ning | Namn | Typ | Beskrivning | Ställningstagande |
|--------------|-----------------|------------------|--|--|
| R1 | Piparböle | Naturvårdsområde | Orörd tallskogshed på en geologisk värdefull grusformation | Naturvårdsområden har enligt miljöbalken samma skyddsstatus som naturreservat och ska på sikt omvandlas till naturreservat. |
| R2 | Rismyrbrånet | Naturreservat | Område med gran- och barrblandskog norr om Ersmark nära Bäcksjön. | Ligger inte inom fördjupningsområdet. Av visst intresse som tyst rekreativområde. |
| R3 | Hässningsberget | Naturreservat | Nytt naturreservat som bildades år 2006 mellan Klabböle och Skravelsjö. Området är variationsrikt med olika naturtyper som hållmarkstallskog, sluttningar med blåbärsgranskog, örtrik granskog och bäckraviner med lövskog. Inom området finns en vandringsstig och fikaplats. Från berget har man utsikt över Umeå med omnejd. | Området är ett attraktivt besöksmål nära staden som österut berörs av vägreservat. |
| R4 | Degersjön | Naturreservat | Degersjön är ett stort kustnära naturreservat med äldre granskogsdominerad skog. Området innehåller våtmarker och sjöar och relativt gamla lövrika skogar. Degersjön är ett vildmarksområde för rekreation och friluftsliv. Länsstyrelsen planerar att iordningställa enklare friluftsanläggningar i reservatet t.ex. informationsskyltar, markerad stig samt en rast- och grillplats längs Degersjöns norra strand. | |
| R5 | Tavlefjärden | Naturreservat | Tavlefjärden är ett av de naturreservat som bildades som kompensationsåtgärd för Botniabanans dragning genom Umeälvens delta. Området ingår i Natura 2000-nätverket. Området omfattar nedre delen av Tavelån med omgivande skogsmarker och övre delen av Tavlefjärden med grunt vatten och våtmarker. Området har betydelse som fågellokal. | Diken mot fjärden behöver underhållas för att avvattna kringliggande jordbruksområden och förhindra uppdamning av Tomtebobäcken. |
| R6 | Grössjön | Naturreservat | Kommunalt reservat i ett stadsnära läge. I området finns gammelskog och myrar och en rad häckande fågelarter. Attraktivt besöksmål med iordningsställda stigar och fikaställen. | Utökning av reservatet söderut, för att omfatta hela Blomstermyran, bör utredas. Området berörs av en vägkorridor. |
| R7 | Ängsbacka | Naturreservat | Ängsbacka är ett av de naturreservat som bildades i samband med Banverkets kompensationsåtgärder för Botniabanans dragning genom Umeälvens delta. Området ingår i Natura 2000-nätverket. Reservatet syftar till att genom aktiv skötsel på sikt åstadkomma viktiga vegetationsstrukturer som normalt finns i lövskogar på landhöjningskust. | |

| Be-teckning | Namn | Typ | Beskrivning | Ställningstagande |
|-------------|-------------------------------|----------------|---|---|
| R8 | Södra Deger-näsälätten-Sundet | Natur-reservat | Reservatet bildades som kompensationsåtgärd för Botniabanans dragning genom Umedeltat. Området består av öppen jordbruksmark, betesmark samt ett komplex med flödvattenytor som vattenfylls under våren och fram till sommaren. Området är en av de viktigaste rastplatserna för fåglar. | Reservatet har stor attraktion för fågelskådning. Längs Deger-näsvägen bör en gång- och cykelväg anläggas som ansluter till den planerade gång- och cykelvägen längs södra älvstranden. |
| R9 | Umedeltat | Natur-reservat | Umedeltat är ett av Sveriges största älvdeltan och reservatet består till största del av vatten. Landhöjning och sedimentationsprocesser gör att det kontinuerligt bildas ny mark som skapar en säregen naturmiljö med ett rikt och varierat växt- och djurliv med bl.a. en stor mångfald av rastande och häckande fåglar. Längs stränderna inom reservatet finns landhöjnings-skogar och betesängar. Det tidigare naturreservatet Tuvan ingår numera i Umedeltats reservat. På Tuvan finns stigar och utsiktsplatser som nås via en hängbro. I och med att länsstyrelsen anlägger stigar och besöksmål för utsikt, fågelskådning etc. ökas områdets betydelse som ett attraktivt och stadsnära utflyktsmål som bjuder på en mångfald av naturupplevelser året runt. | Föreslagna gång- och cykelstigar för att göra reservatet bättre tillgängligt som besöksmål redovisas i fördjupningen för älvlandskapet. |
| R10 | Västernabben | Natur-reservat | Västernabben är en barrskogsdominerad landhöjningsskog som bildades i samband med Banverkets kompensationsåtgärder för Botniabanans dragning genom Umedeltat. Området ingår även i Natura 2000-nätverket. | |
| R11 | Storavan | Natur-reservat | Naturreservat som bildades i samband med Banverkets kompensationsåtgärder för Botniabanans dragning genom Umedeltat. Nyrestaurerat naturreservat med våtmark, betade strandängar, naturbetesmarker och aktivt brukade åkrar med bl.a. kvarlämnat spannmål som bildar en värdefull mosaik av miljöer som avsevärt förbättrar områdets förutsättningar för ett rikt fågelliv. Området ingår i Natura 2000-nätverket. Området har betydelse som utflyktsmål för fågelskådning. | |
| R12 | Strömbäck-Kont | Natur-reservat | Kustnära kommunalt naturreservat med för landhöjningskusten typiska skogar, klippor, vikar och strandmiljöer samt betesängar. Området ingår i Natura 2000-nätverket. Strömbäck-Kont är ett av Västerbottens mest välbesökta reservat och bjuder på rika upplevelser året om. Området är mycket lättillgängligt med stigar, grillplatser, dass och tältplats. En led är rullstolsanpassad. Vid Simphamn finns en liten badplats och båthamn. I området finns spår av inlandsisen och havets påverkan som kalspolade hållar med isräfflor, drumliner och klapperstensfält. Drumliner är strömlinjeformade ryggar som visar inlandsisens rörelseriktning. I området finns även en artrik flora med trubbnate, ävjepilört och t.ex. gultätel. Skogarna är unga som en följd av avverkning innan reservatsbildningen. Gammal hällmarksskog finns kvar på Flakaskär och gammal granskog på Vidögern. En grotta finns på Våtöberget och på Vätön gamla hagmarker som härör från en nedlagd hingstavelstation i Strömbäck. Under 1700-talet uppfördes ett glasbruk i Strömbäck vid reservatets norra del. | Reservatet bör utvidgas så att även Risön, en skogsdominerad ö i den yttre delen av Västerfjärden, ingår i reservatet. |



Skyddsvärd natur

Områden med höga naturvärden och av betydelse för att bevara den biologiska mångfalden är betecknade som områden med skyddsvärd natur. Områdena kan utvecklas som rekreationsområden genom att göras bättre tillgängliga.

Målsättningen för områdena är att bevara deras livsmiljöer. Vid framtida eventuella exploateringar tas stor hänsyn till att bevara naturvärden inom områdena och möjligheter till kompensation för ianspråktagna miljöer utreds.

Områden med skyddsvärd natur som ingår i de fördjupade översiktsplanerna för kusten, älvlandskapet och Nydala tas inte upp här utan finns beskrivna i respektive fördjupning.

Beteckningar hänvisar till grönstrukturkartan.

| Beteckning | Namn | Beskrivning | Ställningstagande/åtgärd |
|------------|-------------------------------|--|---|
| N1 | Smörbäcken | Naturligt bäckdrag med angränsande betesmarker. | Naturmiljöerna längs bäcken bevaras. |
| N2 | Pottasmyran-Gräsmýran | Ostört våtmarkskomplex med vallar och sumpskogar. | Våtmarken bevaras. |
| N3 | Kullabäcken | Artrik bäckmiljö med angränsande lövskogar. | Ingår i skötselplan över Kullaområdet. |
| N4 | Tvärån | Artrika strandmiljöer med ängar och strandskogar. | Bör utvecklas som grönt rekreationsstråk. |
| N5 | Tavleån | Artrika strandskogar och naturliga strandmiljöer. | Delar av Tavleån berörs av väg- och järnvägsreservat. Ingrepp i strandmiljöer får ske endast om starka skäl föreligger. |
| N6 | Fungnäsmyran längs Djupbäcken | Våtmark med angränsande blandskog, kräldjurshabitat. | Våtmarken bör restaureras och en skötselplan bör tas fram. |
| N7 | Trätmyran | Ostört våtmarkskomplex med sumpskogar och kärr och naturliga slingrande vattendrag. | Våtmark med stora naturvärden som bör bevaras långsiktigt. |
| N8 | Gärssjömyran | Våtmarkskomplex med kärr och sumpskogar. | Södra delen av våtmarken ingår i verksamhetsområde för Dävamyran. |
| N9 | Blomstermyran | Artrikt rikkärr nära kusten. | Bör ingå i Grössjöns naturreservat, berörs av vägreservat. |
| N10 | Täfteån | Vacker å med naturliga och ostörda strandmiljöer. | |
| N11 | Täftebölesjön | Sjö omgiven av gammal barrskog och våtmarkskomplex, fågelmiljö. | Bättre tillgänglighet för friluftslivet bör skapas. |
| N12 | Stöningsberget | Tallblandskog med bl.a. mycket gamla tallar. | Skogsmiljön bör bevaras långsiktigt. |
| N13 | Finkarsberget | Naturliga barr- och landhöjningsskogar. | Bör bevaras långsiktigt. |
| N14 | Ström | Blandskog med stort inslag av senvuxna träd. | Bör bevaras långsiktigt. |
| N15 | Nordansjö | Mosaik av barrskog, våt- och hedmarker, fornminnen. | Ingrepp får endast ske om starka skäl föreligger. Området bör utvecklas som besöksmål. |
| N16 | Stor- Åmyran | Högmosserik myrkomplex omgiven av naturliga lövskogar. | Bör bevaras långsiktigt. |
| N17 | Raningsbäcken | Bäckmiljö med våtmarker och äldre barrskog. Flera lokaler med sällsynta växter. | Bör bevaras långsiktigt. |
| N18 | Röbäcken | Artrik skogsbevuxen bäckravin. | Skötselplan bör tas fram. |
| N19 | Tomtebo Väst | Gammal barrskog med inslag av hållmarker. | Bör bevaras som en naturlig stadsdelsskog. Avvägs mot bebyggelseintressen i BU4. |
| N20 | Stor-Lomtjärn. Obbola | Myrmarker och gungfly kring Lomtjärnen. | Bör restaureras och göras tillgänglig för friluftslivet. |
| N21 | Långhalsudden Obbola | Sandiga och steniga strandmiljöer där den sällsynta och hotade mossan sandbromia förekommer. | Växtlokalen bör följas upp avseende dess värden. |
| N22 | Prästsjön | Fågelrik slättsjö omgiven av gungfly. Populärt strövområde främst för närboende. | Området berörs av vägreservat för Västra länken. En skötselplan bör tas fram. |

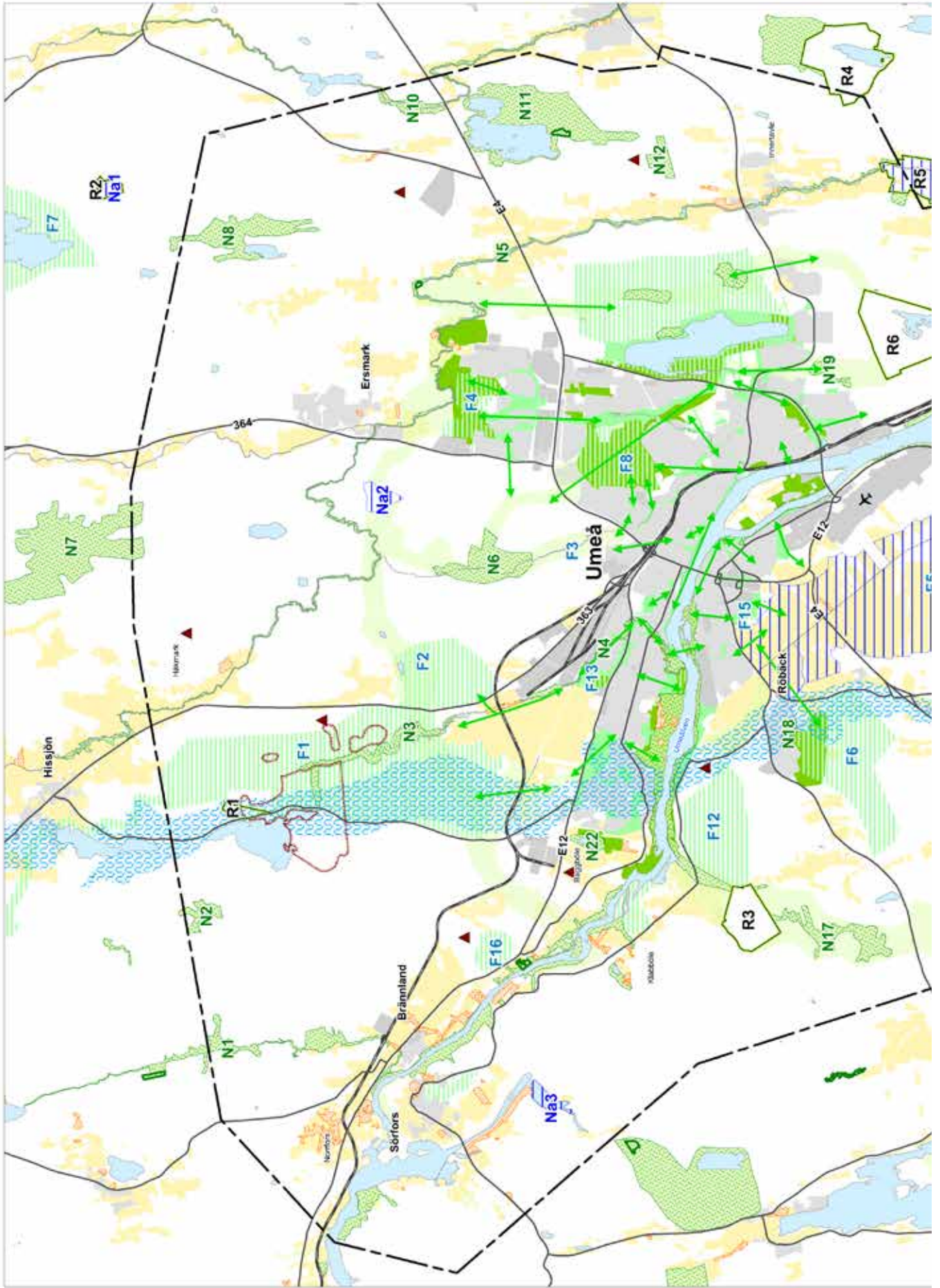
Att göra

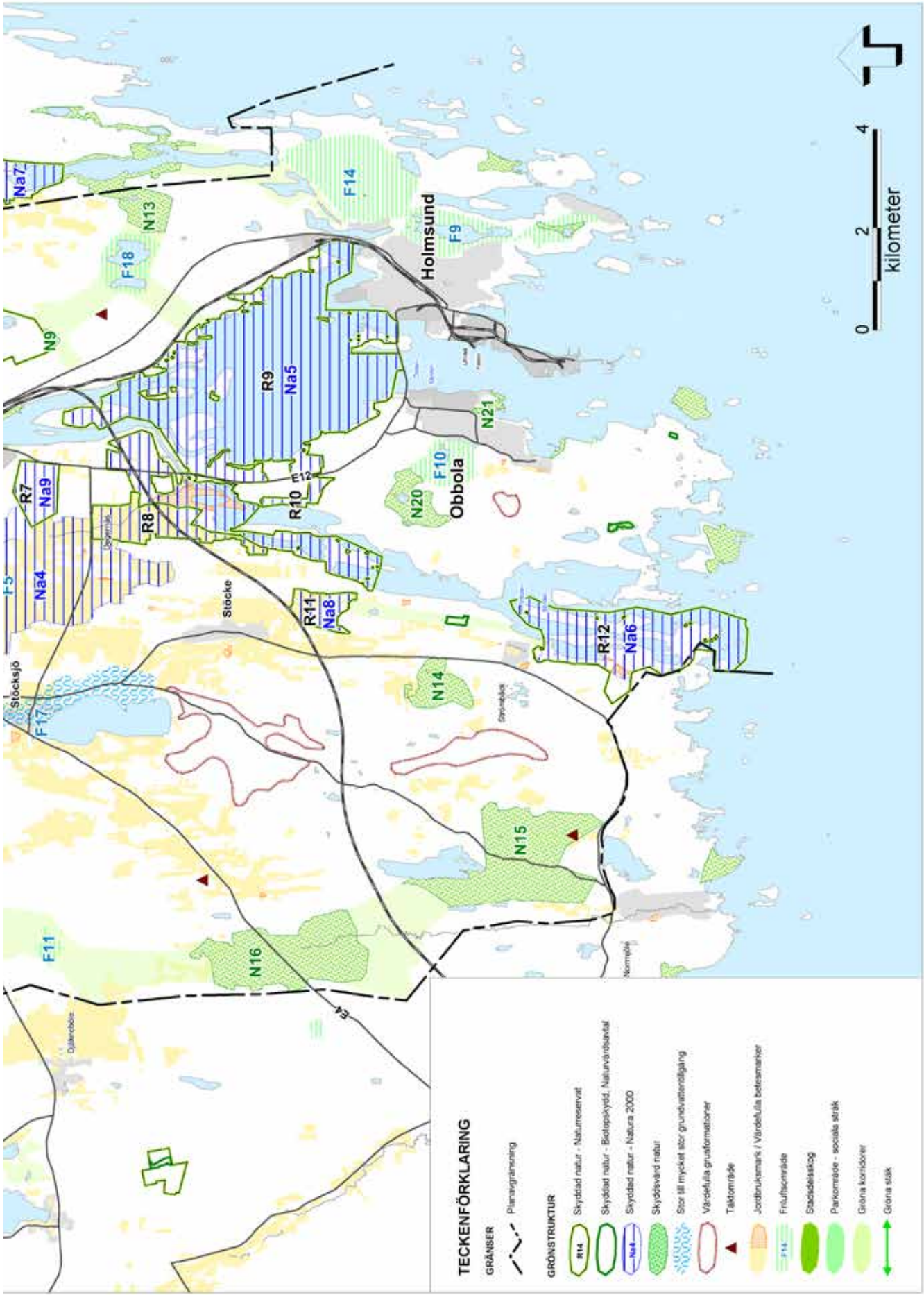
- Ett kommunövergripande grönstrukturprogram tas fram där målsättningarna och planförslagen från översiktsplanerna inarbetas. Programmet är i sin helhet en genomförandeinriktad vägledning för den kommunala verksamheten som berör grönstrukturen. Inom programmet bör det tas fram förslag till platsbank med en förteckning av möjliga ytor som kan omvandlas och restaureras till parkmarker och/eller naturmiljöer samt ett system för grönyteindikatorer.
- För skyddsvärda grönområden och rekreationsområden tas skötselplaner fram med en tydlig målsättning för hur områdets attraktivitet för Umeborna kan utvecklas långsiktigt med hänsyn till naturvärden och närliggande boendemiljöer.

Övergripande riktlinjer

- Umeå kommun ska skapa närmiljöer eller utveckla befintliga miljöer så att barn och vuxna i alla åldrar ges möjligheter till högvärdigt, tryggt och upplevelserikt friluftsliv liksom god rekreation.
- Områden med skyddsvärd natur uppdateras kontinuerlig i en GIS-baserad databank (Naturvärdeskarta) som ligger till grund för framtida bedömningar om hur biologisk mångfald påverkas av framtida planering.
- Lanspråktagande av skyddsvärda grönområden kompenseras långsiktigt med liknande livsmiljöer med hjälp av skötselplaner.
- Vid planer som berör gröna korridorer integreras de gröna intressena på ett sådant sätt att korridorernas sociala och ekologiska funktioner säkerställs.
- När staden växer planeras gröna stråk och korridorer som bidrar till tillgänglighet och närhet till parker och grönområden och som gynnar spridning av biologiska arter. Befintliga barriärer t.ex. fysiska barriärer, otrygga passager och trafikfarliga platser åtgärdas och undviks i möjligaste mån.
- Vid detaljplanläggning av gröna områden bör det finnas en tydlig motivering av grönyrtornas gestaltning och funktion utifrån ett socialt och stadsekologiskt perspektiv.
- För tätbebyggda områden bör det utvecklas ett system för att underlätta planering med en tydlig målsättning för en hållbar grön stadsbild t.ex. grönyteindikatorer.
- Vid skötsel av tätortsnära skogar och skogbruk inom rekreationsområden ska i möjligaste mån hänsyn tas till skogarnas rekreationsvärden.
- Naturliga allmänt tillgängliga badplatser och vattenlekplatser vid tätortsnära sjöar och vattendrag bevaras och utvecklas.
- Möjligheter att ta tillvara naturens ekosystemtjänster i stadsmiljön för t.ex. dagvattenhantering, partikelfixering, luftkvalitén, stadsklimat och folkhälsan utreds vid detaljplanläggning och annan planering.

3 PLANFÖRSLAGET





Fakta om strandskydd i Umeå

För att bevara en god strandtillgänglighet för allmänheten och goda livsvillkor för djur- och växtliv omfattas stränderna längs vattendrag, sjöar och kusten av strandskyddsbestämmelserna enligt 7 kapitlet i miljöbalken. Dispens från eller upphävande av strandskydd kan enbart beslutas om det finns särskilda skäl som är preciserade i lagstiftningen och om det är förenligt med strandskyddets syften. Generellt omfattas land- och vattenområden 100 meter från strandlinjen vid normalt vattenstånd av strandskydd.

För Västerbotten finns det sedan år 1979 ett beslut om vissa generella undantag från strandskyddet. Enligt beslutet omfattas inom Umeå kommun alla sjöar som finns markerade på topografiska kartan i skala 1:50 000 av strandskydd. Strömmande vattendrag omfattas av strandskyddet bara om de på kartan har angetts med särskilda dubbelritade strandlinjer eller är särskilt markerade i bilagan till beslutet.

Inom Umeå kommun omfattas därmed alla havsstränder och flertalet sjöar samt följande strömmande vattendrag av strandskydd:

- o Ångerån
- o Hörneån
- o Sörmjölån
- o Norrmjölån
- o Umeälven
- o Tavelån
- o Fällforsån
- o Täfteån
- o Sävarån
- o Pålboleån
- o Rödån

Undantaget för Västerbotten väntas bli föremål för länsstyrelsens omprövning innan år 2015, då det eljest upphör.

3.7 Strandskydd

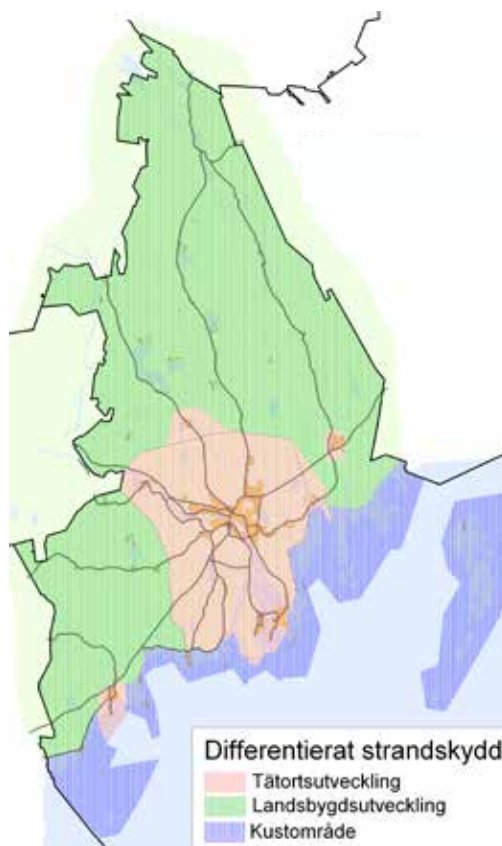
Av strandskyddslagstiftningen framgår att landsbygdsområden i strandnära lägen, så kallade LIS-områden, ska pekas ut och redovisas i kommunens översiktsplan. Inom LIS-områden ges en utökad möjlighet till dispens från strandskyddet förutsatt att en åtgärd bidrar positivt till landsbygdens utveckling. På kartan nedan anges områden med differentierade förutsättningar för strandskyddets tillämpning inom Umeå kommun.

- Inom tätortsområdena har den betydande delen av all befolkningstillväxt i Umeå kommun skett under de senaste åren (90 procent). För tätortsområdena bedömer kommunen att strandskyddsfrågor främst kommer att behandlas i detaljplanesammanhang där tätortsutveckling utgör ett starkt allmänt intresse och strandskyddet får vägas samman med andra allmänna och enskilda intressen för att sammantaget åstadkomma en lämplig tätortsutveckling.
- Inom landsbygdsområdena har endast en marginell utveckling skett. I de områdena bedömer kommunen att det kan finnas möjlighet att peka ut enskilda LIS-områden.
- Den tredje indelningen utgörs av kustområdet som behandlas i *Fördjupningen för kusten*. Något enstaka LIS-område aktualiseras redan i nuläget där, men generellt inom kustzonen bedöms möjligheterna att kunna peka ut LIS-områden vara begränsade då dess stränder redan är relativt ianspråkta.

Strandskyddsfrågor och närmare bedömning av möjliga LIS-områden behandlas mera detaljerat i ett särskilt tillägg om strandskydd.

Riktlinjer gällande områden för tätortsutveckling

- Utnyttjande av stränder eller strandnära platser för tätortsutveckling kan ske om det tillgodoser ett mycket angeläget allmänt intresse och därmed fyller kraven på särskilda skäl enligt kap. 7 § 18 c pkt 5 i miljöbalken.
- Inom Umeås tillväxtsområde ses boende 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 attraktiva boendemiljöer. Genom att koncentrera tätortsutvecklingen till vissa stränder eller strandnära områden kan efterfrågan på vattennära boende tillgodoses samtidigt som trycket på andra strandområden minskas. Inom de vattennära bebyggelseområdena ska även den allmänna tillgängligheten till attraktiva strandområden säkerställas i detaljplan eller på annat sätt.
- Strandområden med väsentliga naturvärden undantas från exploatering.
- I övrigt kan i enskilda fall strandskyddet upphävas eller ges dispens om det finns särskilda skäl enligt kap. 7 § 18 c i miljöbalken och området inte har betydelse för allemansrättslig tillgång eller för bevarandet av biologisk mångfald.



3.8 Koloniträdgårdar och odlingslotter

Efterfrågan på odlingslotter och kolonilotter ökar inom kommunen och det finns ett ytterligare behov av platser för odling. I Umeå kommun finns ett dussintal koloniföreningar och flertalet föreningar har intresse i kö.

Ett övergripande mål är att odlingslotter bör finnas i eller i närheten av alla bostadsområden utanför Centrala stan. Natur och grönska i anslutning till boendet bidrar till trivsel i stadsdelen samtidigt som rekreation i anslutning till boendet liksom odling och lokala kretslopp görs möjligt.

Odling bör i första hand kunna ordnas i närheten av boendet. Vid planeringen av nya bostadsområden bör möjligheten till odlingslotter prövas och därmed ges en relativt säkrad framtid. Odlingslotter som ligger utanför bostadsområden på mark som kan få en annan framtida markanvändning kan dock inte ha samma permanenta karaktär.

Koloniträdgårdsområden har en annan karaktär och bör vara färre till antalet, två till fyra områden för hela Umeå stad. Här finns ofta kolonistugor och områdena har en mer permanent karaktär. Koloniträdgårdsområden bör därför etableras på platser där markanvändningen kan säkerställas.

Riktlinjer

- Odlingslotter ska i första hand ordnas inom kvarteret eller i anslutning till bostäder, vilket säkerställs vid detaljplaneläggning.
- Mark för koloniträdgårdar ordnas i första hand som utökning av befintliga koloniträdgårdar. Mark för nya koloniträdgårdar förläggs företrädesvis i övergången mellan bebyggelse och befintlig odlingsmark.





3.9 Naturresurser

Jordbruk

Ett levande jordbruk är en garant för bevarande av ett öppet och attraktivt stadsnära kulturlandskap. En hållbar stadsutveckling innebär även planering för ett långsiktigt hållbart stadsnära jordbruk och dess potential för lokala kretslopp som återföring av näringsämnen och lokal matproduktion. Det stadsnära brukade kulturlandskapet har stora rekreativvärden och pedagogiska värden genom att synliggöra matens ursprung och därmed en stor betydelse för folkhälsan. Jordbruk är även viktigt för den biologiska mångfalden t.ex. artrika hävdade betesmarker som har höga naturvärden.

Målsättning

Det öppna landskapet bevaras på ett långsiktigt och ekonomiskt hållbart sätt. Det finns möjligheter till stadsnära boenden med goda förutsättningar för småskalig djurhållning. En målsättning är även att hävdad betesmark och därmed det öppna landskapet inom planområdet ökar.

Idag finns behov av stadsnära odlingsmarker i angränsning till bebyggelseområden för djurhållning och småskalig djurhållning t.ex. hästar och odling för egenbruk. Å andra sidan finns inom planområdet storskaliga jordbruksområden där det är viktigt att långsiktigt bevara möjligheter till ett rationellt jordbruk, både vad avser åkerbruk och djurhållning för att bevara landskapets värden på slätten.

Röbäck, Stöcke, Stöcksjö och Degernäs är byar som omger det öppna slättlandskapet, vilket skyddas långsiktigt inom det europeiska Natura 2000-nätverket. För att på sikt kunna hålla all odlings- och betesmark som ingår i Natura 2000-området öppet krävs en ökning av antalet betande djur. Möjligheten till rationellt åkerbruk och ökad betesdjurhållning inom området bör inte försämrats genom en alltmer stadsmässig utveckling av byarna som omger Natura 2000-området Umeås delta och slätter.

Riktlinjer gällande jordbruk

- Möjligheter att driva ett hållbart jordbruk ska inte försämrats. För att detta ska bli möjligt krävs, förutom tillgång på arrenderade betesmarker, även större väl sammanhängande åkermarker belägna i närheten till jordbruksföretagen med plats för tillhörande gårdar och djurstallar. Jordbruksområdena bör därför inte fragmenteras. Detta gäller även igenväxande marker som fortfarande har en bra potential för restaurering. Brukade och brukningsvärda jordbruksmarker redovisas i plankartan för grönstruktur.
- Värdefulla ängs- och betesmarker, se plankartan för grönstruktur, bevaras och möjligheterna till utökat naturbete utreds.
- Brukandet av odlingsmarker och hävd av betesmarker med betesdjur främjas med förutsättningar för en lokal marknad av jordbruksprodukter.
- Inom byastrukturer präglade av djurhållning och jordbruk är det viktigt att djurhållningen kan behållas som en integrerad del i bystrukturen, vilket beaktas vid planer på kompletteringsbebyggelse i byar.
- Möjligheter för boende med djurhållning i en småskalig skala, t.ex. hästnära boende eller småskalig odling är en attraktiv boenderesurs nära staden som bidrar till att kulturlandskapet hålls öppet.
- Odlingsmark får inte tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar annat än för att tillgodose väsentliga samhällsintressen.

Skogsbruk

Virke från skogarna är en viktig förnybar naturresurs och skogsbruk är en viktig näring inom Umeå kommun. Att skapa långsiktiga och goda förutsättningar för att producera virke och produkter för energiutvinning är en viktig del i hållbarhetsarbetet. Förutsättningar för att avväga ekologiska, ekonomiska och sociala intressen för skogsbruk inom planområdet skiljer sig dock från mera utpräglade skogsbruksområden i inlandet eftersom skogarnas värden för rekreation har en större betydelse. En bra dialog mellan skogsbrukare, skogsbolagen, kommunen och skogsstyrelsen är en fördel för att diskutera skogens värden och åstadkomma ett hållbart skogsbruk nära staden.

Vatten

Vatten är en av Umeå kommuns viktigaste naturresurser för djur- och växtliv men är också viktigt för dricksvattenförsörjning och som hållbar energiresurs. Rent vatten i sjöar, vattendrag och hav är viktigt för naturupplevelser, bad, vattenlekar, fiske samt dricksvattenkvaliteten. Vattnet är en viktig förutsättning för att långsiktigt bevara Umeås attraktivitet.

För att trygga vattenresurserna inför framtida generationer så får varken den ekologiska eller den kemiska vattenkvaliteten försämrats. Alla vattenförekomster ska på sikt uppnå en god status. För att nå målet har det, inom arbetet med vattendirektivet, tagits fram miljökvalitetsnormer för de olika vattenförekomsterna. Fortlöpande sker arbete med bedömningar av nuvarande vattenstatus samt åtgärdsprogram för att uppnå de satta miljökvalitetsnormerna.

Enligt förvaltningsplanen för Bottenvikens vattendistrikt har kommunen ett ansvar att tillsammans med verksamhetsutövare, centrala myndigheter och länsstyrelsen verka för att vattenförekomsterna behåller eller uppnår en god ekologisk eller en god kemisk status. Kommunen ansvarar för att i sin tillsyn prioritera områden där vattenstatusen riskerar att inte uppnå en god ekologisk och kemisk status, t.ex. genom att ställa krav på hög skyddsnivå för enskilda avlopp.

Inom planområdet är det främst försurning, övergödning och vandringshinder som leder till en måttlig eller otillfredsställande ekologisk status för vattenförekomsterna, det är enbart några få vattendrag och sjöar som har uppnått en god ekologisk status under år 2009. Däremot bedöms alla sjöar och vattendrag ha en god kemisk vattenstatus. Det är viktigt att i alla planeringssammanhang utreda och minimera risker för ytterligare försurning och ökad näringstillförsel till vattendrag och sjöar.

En ökad andel av hårdgjorda ytor kräver väl genomtänkta dagvattenlösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten för att minimera negativ påverkan av både yt- och grundvatten. Tydliga riktlinjer och höga krav för avloppslösningar inom områden som inte omfattas av det kommunala avloppsnätet är också en viktig förutsättning för att uppnå god vattenstatus (se riktlinjerna för VA-lösningar sida 90-91).



| Vattenförekomst | Beskrivning | Ställningstagande |
|-------------------------------|---|--|
| Kolbäcken | Utfloede av Nydalasjön som till största delen är kulverterad. Sofiehemsdammens vattensystem står i hydrologisk kontakt med Kolbäcken. | Möjligheten att öppna bäcken längs ett grönstrukturstråk utreds för den nordöstra delen av Älidhemsområdet. I övrigt förblir bäcken kulverterad. Sofiehemsdammens vattenområde bevaras. |
| Umeälven | Umeälven är en viktig vattenresurs även för Umeås framtida dricksvattenförsörjning. Sediment är kontaminerat med PCB, framförallt nedströms Gimonäs. Utredningar pågår. | Vandringshinder för fisk åtgärdas vid Stornorrfors. Vid all planering av nya verksamhets- och bostadsområden längs älven (B1, B2, V11, V14, V15, V17, V18) minimeras risken för miljöfarligt utsläpp. Alla verksamheter som riskerar att påverka PCB-situationen i Umeälven negativt ska undvikas. |
| Tavelån | Tavelån har ett sträckvis meandrande lopp genom ett flackt jordbrukslandskap. Det finns värdefulla vattenbiotoper längs hela åns sträckning genom planområdet. Öring, harr och utter förekommer. Det finns risk för försurning, övergödning, miljögiftspåverkan och grumling-sedimentation. Ån är mycket känslig vid lågvattenflöden. | Vid utbyggnad av Ersmark (B10), Ersboda (B4), Norrbotniabanan, verksamhetsområdet öster om Norrmejeriet (V13), Anumark (B11), infrastrukturresevatet och Dävamyran undviks ytterligare försurande utsläpp av näringsämnen, miljögifter och grumlande ämnen till ån. Värdefulla vattenbiotoper för öring, harr och utter bevaras, liksom de naturliga strandmiljöerna längs ån. |
| Djupbäcken inom "I20-området" | Djupbäcken rinner från I20-området genom Haga och vidare till Umeälven via Umeås centrala delar. I takt med att BU1 byggs ut med väg och bebyggelse kommer arealen hårdgjord yta att öka. Snabbare och högre flöden är att vänta. Vattensystemet är redan idag känsligt för höga flöden. Avvattning av Ersmarkstippen sker mot Djupbäcken. | Risk för ytterligare påverkan av försurning, övergödning och miljögifter i Djupbäcken ska vara försumbar vid vidare utbyggnad av I20-området. Översvämning undviks. Anläggning av våtmarkspark bör övervägas som fördröjer flöden och bromsar miljögifter men som också bidrar till en god boendemiljö. |
| Tvärån/Klockarbäcken | Tvärån är ett sammanflöde av Kullabäcken som rinner från Piparbölesjön och Klockarbäcken. Det finns risk för övergödning av ån och risk för miljöfarligt utsläpp från industriområden i Västerslätt. Ån har i nedre delen restaurerats för att skapa goda förutsättningar för fiskvandring. Biotopvårdande åtgärder pågår liksom utsättning av öring och harr. Möjlighet för fiskvandring finns upp till Kullasjön - Piparbölesjön. | Tillflöden av grumlande material, miljögifter, försurande ämnen och närsalter via dagvattenutsläpp och jordbruk minskas t.ex. genom att anlägga fördröjningsdammar. Grönstråket längs Tvärån bör inte gödslas. Risk för ytterligare påverkan genom försurning, övergödning och miljögifter (dagvatten) för Klockarbäcken ska vara försumbar vid vidare utbyggnad av verksamhetsområden kring Klockarbäcken. Möjligheten att anlägga ett våtmarksområde väster om Rödäng för att ta hand om dagvattnet från verksamhetsområden vid Klockarbäcken och förbättra Tväråns vattenstatus avseende näringsämnen utreds. |
| Täftebölesjön | Delvis igenväxande sjö som omgärdas av ett utpräglat vassbälte i anslutning till Tavelån. Sjön är värdefull för fågel. | All utveckling av Dävamyranområdet sker utan negativ påverkan på vattenkvaliteten i Täftebölesjön. Vassbältet rund sjön bevaras. |
| Nydalasjön | Stadsnära sjö med stora värden för bad och friluftsliv. | Fosforbelastning på sjön ska minskas. I övrigt se fördjupningen för Nydala. |
| Piparbölesjön | Sjö inom vattenskyddsområde som p.g.a. sin långa omsättningstid är känslig för näringsstillförsel. Badplats finns. | Ny bebyggelse inom vattenskyddsområdet bör undvikas. Det finns risk för förorening av grundvattentäkten. Ny bebyggelse kommer förutom fler (troligen) enskilda avloppslösningar även att föra med sig ökade transporter och ökad verksamhet (tvätt av bilar, användande av kemikalier m.m.) inom området. Hög skyddsnivå gäller. |
| Holmsjön | Sjö av intresse för bebyggelse och friluftsliv. Vattenomsättningen i sjön är lång och sjön är därför ekologiskt känslig. En fortsatt ökad närsaltbelastning riskera utbrott av algblomning. | Ny bebyggelse i direkt anslutning till sjön bör undvikas. Befintliga avloppsanläggningar har undersökts. Krav på förbättringsåtgärder pågår. Hög skyddsnivå gäller. |
| Stöcksjön | Sjö inom jordbruksbygd med risk för övergödning. Skravelsjöjärnen har otillfredsställande status på grund av övergödning. Sjön ligger inom Stöcksjöns avrinningsområde och mynnar i bäcken som rinner till Stöcksjön | Närsalttillförseln bör minskas. Ny bebyggelse i närheten till sjön bör endast ske där det finns tillgång till det kommunala avloppsnätet. Närsalttillförseln från jordbruk minskas t.ex. genom att stråket närmast sjön och tillrinnande bäckar inte gödslas. Våtmarken Lillsjöns fördröjningsfunktion kan förbättras (belägen i tillrinnande bäck väster om Stöcksjön). |
| Lövösundet | Det finns attraktiv bebyggelsemiljö vid Lövösundet. Blågrönalgblooming förekommer. Sjön har dålig ekologisk status. | Källfördelning för närsalter bör genomföras och fosforbelastningen. Ingen ny bebyggelse tillåts runt sjön innan åtgärder för att minska fosforbelastningen till sjön har vidtagits. |

(För Västerlångslådan, Gammåtlänningen, Djupviken, Tavlefjärden och Österlångslådan - se ställningstaganden i fördjupning för kusten).

Vattenförekomster inom planområdet som, p.g.a. sina förutsättningar, kräver särskilda ställningstaganden

En framtida vattenförsörjning för 200 000 personer med högkvalitativt dricksvatten ställer höga krav på att förvalta och skydda kommunens grundvattenförekomster. En omfattande rapport, *Underlag till vattenförsörjningsplan för Umeå kommun*, har under år 2008 – 2009 tagits fram för att långsiktigt trygga en säker dricksvattenförsörjning. Umeås grundvattentillgångar ger goda förutsättningar för att även i framtiden kunna leverera dricksvatten av god kvalitet.

Det pågår ett arbete med att ta fram en plan för reservvattenförsörjning. I det arbetet har det framkommit att ett alternativ är att använda inducerat grundvatten ur brunnar uppströms Backens kyrka. Vilka konsekvenser detta innebär för pågående och framtida markanvändning i omgivningen är föremål för utredning. Andra alternativ för reservvattenförsörjning är grundvattenförekomsterna i Sävaråsen och Storheden.

Umeås vattenförsörjning är i allt högre grad beroende av infiltration av råvatten från Umeälven vilket ställer höga krav på att bevara en bra vattenkvalitet i Umeälven. Framtida verksamheter inom avrinningsområdet för Umeälven får inte påverka förutsättningar för Umeås dricksvattenförsörjning negativt. Det är därför viktigt att Umeå kommun uppmärksammar betydelsen av Umeälven för Umeås vattenförsörjning och följer utvecklingen inom avrinningsområdet. Det finns ett behov av att skydda råvattenintaget från Umeälven vid Baggböle med ett vattenskyddsområde.

Umeå kommun ansvarar för att inrätta vattenskyddsområden med föreskrifter för kommunala dricksvattentäkter, som behövs för dricksvattenförsörjning, samt att enskilda vattentäkter, som försörjer fler än 50 personer, har ett långsiktigt skydd. Här sker fortlöpande förändringar där områden som förut försörjts via lokala vattentäkter anslutits till det kommunala dricksvattennätet medan andra icke kommunalt anslutna områden har utvecklats mer och mer till bebyggelse med permanentboende med ökat vattenförbrukning. Därtill behöver behovet utredas i vilken utsträckning grundvattensförekomsten i Vindelälvsåsen bör skyddas långsiktigt mellan Röbbäck och Strömbäck.

Riktlinjer

- Vattenförsörjningen ska även i framtiden så långt som möjligt baseras på grundvatten.
- På grundvattenförande grusformationer ska vattenförsörjningen prioriteras framför grusuttag.
- En plan för reservvattenförsörjning ska tas fram som siktar på 200 000 invånare.
- Alla kommunala dricksvattentäkter ska ha aktuella vattenskyddsföreskrifter och enskilda vattentäkter som försörjer fler än 50 personer ska få ett långsiktigt skydd.
- Grundvattenförekomster i Vindelälvsåsen bör skyddas från åtgärder som långsiktigt kan riskera att påverka grundvattenkvaliteten negativt.
- Norra delen av Vindelälvsåsen skyddas genom föreskrifter för vattenskyddsområdet.
- Nya bostadsområden försörjs i första hand via det kommunala dricksvattennätet.
- All planläggning och prövning ska utvecklas så att miljökvalitetsnormerna för vatten uppnås och inte överträds. Med anledning av att status för de olika vattenförekomsterna kommer att uppdateras kontinuerligt är det vid all planläggning och tillståndsgivning viktigt att kontrollera Vattenmyndighetens uppdateringar angående status och planerade åtgärder för att uppnå en god vattenstatus.
- För enskilda avlopp som bidrar till att en vattenförekomst inte uppnår, eller riskerar att inte uppnå, god ekologisk status ska krav på hög skyddsnivå utredas.

Täkter

Alla täkter, utom husbehovstäkter där mindre än 10 000 ton har brutits, ska prövas enligt miljöbalken med hänsyn till buller, vibrationer, naturvärden, rekreationsvärden och andra störningar.

Vid återställning återbeskogas täkterna i vanliga fall. Täkterna kan ha goda förutsättningar för att bli fina framtida rekreationsområden med vattenmagasin eller aktivitetsområden. Sådana alternativ bör övervägas vid återställning av framförallt tätortsnära täkter.

Läs mer

GRUSHÅLLNINGSPLAN (1991)

Berg, grus, morän och matjord

Inom planområdet bryts berg, grus, morän och matjord. Behovet av grusmaterial i Umeå kommun är stort och kräver hushållning eftersom naturgrus, sand och sten konsumeras i en takt som kan tömma tillgångarna inom en snar framtid. Berg för kross av bra kvalitet är en bristvara. Däremot finns gott om morän och moräntäkter som på sikt är ett bra alternativ till naturgrus. För närvarande finns en moräntäkt vid Dävamyran.

Återvinning av överskottsmassor kan minska behovet av naturgrus och bergkross. Umeå kommun har en grushållningsplan från 1991 som innehåller ett handlingsprogram för hushållning av främst naturgrus. För att utnyttja den ändliga naturresursen naturgrus på ett hållbart sätt togs gemensamma mål för materialhushållning inom Umeåregionen fram år 1999. Inom planområdet finns det för närvarande tre matjordstäkter. I ett långsiktigt hållbart perspektiv bör all åkermark reserveras för jordbruksändamål. Detta innebär att matjord i fortsättningen tillverkas utan att nya matjordstäkter öppnas. Så kan t.ex. ske med komposteringsanläggningar eller genom att ta tillvara matjorden inför större byggprojekt.

Riktlinjer

- Istället för naturgrus bör alltid brytning av berg eller morän prövas. Minst 80 procent av naturgruset ska ersättas med bergkross, morän eller alternativa material.
- Grushållningsplanen från år 1991 bör aktualiseras till en ballasthushållningsplan för hela Umeåregionen där berg och morän inkluderas.
- Inga nya täkter ska tillkomma inom områden som är värdefulla för vattenförsörjningen.
- Geologiska områden med högsta och näst högsta skyddsvärden (klass I och klass II) enligt grushållningsplanen från år 1991 undantas från all täktexploatering. Se grönstrukturkartan.
- Vid återställning bör det undersökas möjligheten att återställa täkterna till friluftsel eller aktivitetsområden.
- Endast långsiktiga täkter som kan brytas i minst 25 år bör tillåtas.
- Inga nya matjordstäkter tillåts inom planområdet.
- Matjord bör endast utvinnas från mark som kommer att exploateras för andra ändamål t.ex. bebyggelse eller vägar.

| Namn | Täkt | Ställningstagande |
|------------------|-----------------------|--|
| Brännlandsberget | Berg för kross | Tillstånd för täkten finns fram till år 2012, eventuellt fortsatt täkttillstånd i samband med att asfaltsverket flyttas hit. |
| Stöningsberget | Berg för kross, morän | Fortsatt långsiktig täktverksamhet med eventuell utökning av täktområdet. |
| Dåva | Morän | Fortsatt långsiktig täktverksamhet inom Dåvaområdet. |
| Grop 21 | Berg för kross, grus | Området ligger inom föreslagna vägsträckningar för Umeåprojektet som kan innebära att området får nya förutsättningar för annan markanvändning. Inget förlängt tillstånd innan utredningarna i samband med Umeåprojektet är avslutade. |
| Bergsboda | Berg för kross | Täktverksamheten i konflikt med det planerade bebyggelseområdet vid Tegelbruksberget. Ingen förlängning av täkttillståndet efter år 2018. |
| Degerberget | Berg för kross | Verksamheten fick tillstånd år 2010 men hade i början av år 2011 ännu inte påbörjats. |
| Nyåkersberget | Berg för kross | Verksamhet påbörjades år 2010. Vid eventuell utökning av täktverksamheten ska rekreationsintressen vid Kullaområdet beaktas. |

3.10 Rennäring

Inom planområdet ligger renskötselområden för Ubmeje Tjälddie och Ran samebyar. Årstidsbundna vandringar sker mellan fjäll och kustland. I planområdet ingår viktiga vinterbetesområden där renbete är begränsat till tiden mellan den 1 oktober och 30 april. Vinterbetesmark omfattar all mark inom renskötselområdet. Vinterbetesperioden betraktas som rennäringens flaskhals. Vid isbildning av markvegetationen kan stora områden vara låsta för renbete under en lång tid. Under sådana år kan reservvinterbetesområdena öster och söder om Stöcksjön och söder om Brännland ha en avgörande roll för renarnas överlevnad. Området mellan Umeå och Tavelnsjö är ett viktigt lavmarksområde som betas frekvent under vintern.

Kärnområden för rennäringens riksintressen har avgörande betydelse för möjligheterna att varaktigt bedriva renskötsel inom samebyn. De tillfredställer renens behov av näringstillgång även under svåra vinterförhållanden och besöks återkommande.

Flyttleder består oftast av terrängformationer som sammanhängande myrar, frusna sjöar, dalgångar eller röjda stråk genom skogsmark. Vissa leder används regelbundet och andra sällan. Flyttlederna ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar renarnas förflyttning.

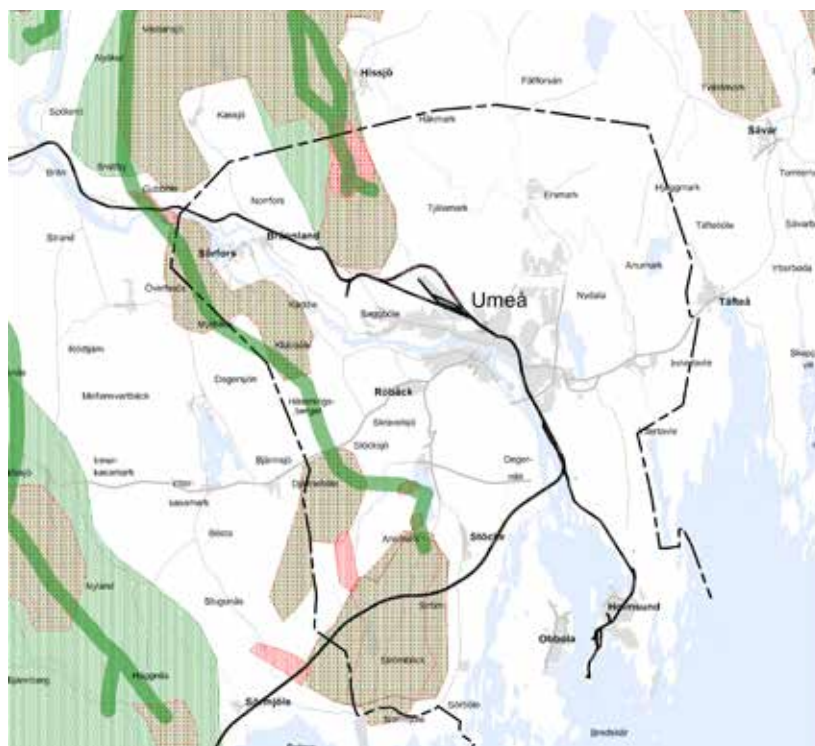
Svåra passager finns vid ställen där flyttning av en renhjord är begränsade av t.ex. bebyggelse, järnväg och vägar. Här är det viktigt att själva passagen men även områden i direkt anslutning till en svår passage skyddas mot ingrepp som försvårar flyttningen ytterligare.

Trivselområden är områden dit renarna naturligt söker sig för bete och vila under en längre period. Dessa områden är speciella till sin topografi och är rika på olika typer av beten. Det är viktigt att dessa områden är befriade från intrång och störningar av olika slag.

Kärnområden för rennäringens riksintressen inom planområdet

Rennäringens riksintressen skyddas enligt 3 kap. 5 § miljöbalken och följande är kärnområden:

1. Område mellan Tavelnsjö, Vännäsby och Umeå (Kullaområdet): Mycket viktiga lavmarker i berglandskap, starkt påverkat av bl. a. grustäkter, friluftsliv och järnväg.
2. Söder om Brännland: Reservvinterbete, svår passage vid Gubböle över Umeälven och E12 p.g.a. reglerat vatten och järnväg.
3. Söder om Umeå: Reservvinterbete.
4. Området mellan Stöcksjön och Norrmjöle: Reservvinterbete, två svåra passager vid Stöcksjön p.g.a. bebyggelse och E4.



Karta över rennäringens riksintressen. Se även riksintressebeskrivning i särskilt avsnitt längre fram i handlingen.



3.11 Kulturmiljöer

Kulturmiljön är en viktig källa för en plats identitet och för att känna trygghet och trivsel. Kulturmiljöer är därför viktiga för stadens, platsens, stadsdelens eller byns sociala hållbarhet. Målsättningar är att:

- Skydda, bevara och utveckla kulturhistoriskt värdefulla platser, byggnader och bebyggelsemiljöer
- Skydda och bevara fornlämningar och kulturlandskap
- Hävda kulturmiljövärden i samhällsplaneringen

Inventeringar av kulturmiljöer har framförallt gjorts under 1970-1980-talet i Umeå kommun. I slutet på 1990-talet gjordes bebyggelseinventeringar i drygt 30 byar och stadsdelar inom kommunen. I inventeringarna beskrivs objekt och miljöer och kortfattade bevarandeförslag lämnas.

Umeå kommun har arbetat fram en serie byggnadsordningar där olika stadsdelars karaktärsdrag behandlas som vägledning vid förändring, förnyelse och utveckling. Syftet är att tillvarata arkitektoniska, kulturella och miljömässiga kvaliteter. Byggnadsordningarna är framförallt ett verktyg och underlag i bygglovskedet men utgör även en kulturhistorisk inventering med förhållningssätt för utveckling och bevarande av bebyggelsens karaktär och kulturmiljövärden.

Byggnadsordningar finns för Grisbacka-Grubbe-Västerhiske, Haga-Sandbacka, Sofiehem-Ålidhem och Teg. Ambitionen är att inventeringar av sådant slag ska utgöra tillräckliga beslutsunderlag över tid varför erforderliga översyner, aktualiseringar och kompletteringar bör ske löpande. Umeå kommun ska sprida kunskap om och inspiration kring kulturmiljöfrågor i takt med att kommunen växer och förändras.

Viktiga frågor

- Utan aktuella översiktliga ställningstaganden till kulturmiljöfrågor, får den praktiska tillämpningen en sporadisk karaktär där känsliga miljöer riskerar att förlora sina kulturella värden och därmed minskar även nya värden på platsen.
- Kommunens riktlinjer för byggande i byar skapar goda förutsättningar för att tillkommande bebyggelse blir bättre anpassad till byns kulturmiljö och karaktär än de tillägg av bostadsområden som tillkommit från senare delen av 1900-talet.
- I Umeå kommun kommer de omfattande trafikplaneringar som planeras att kunna innebära stora ingrepp i de äldre kulturlandskapen liksom i den traditionella stads- eller kulturmiljön. Dessa avvägningar ska hanteras genom att gestaltungsprogram eller motsvarande tas fram i dialog mellan berörda parter.
- I *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* beskrivs ett förhållningssätt till kulturmiljöerna i de centrala stadsdelarna. Den stadsbildsanalys som år 1979 gjordes för centrala Umeå ersätts av ett nytt förhållningssätt till bl.a. stadssiluetten och riksintresset Centrala Umeå, se *Fördjupning för de centrala stadsdelarna*.
- Skyddet för de lokalt intressanta kulturmiljöerna i kommunen är bristfälligt och idagsläget saknas inventeringar och bedömningar gällande kommunens yngre kultur- och bebyggelsemiljö utöver *Arkitekturguide Umeå* och byggnadsordningarna.

Riktlinjer

- Riksintresseområden skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Utveckling och förändring kan göras med beaktande av kulturmiljöernas värde.
- Umeå kommun bör upprätta ett övergripande kommunalt kulturmiljövårdsprogram. Programmet ska vara anpassat till den kommunala planeringens behov genom att innehålla inbördes värderingar av miljöer och objekt. Några viktiga förutsättningar för upprättandet av ett kommunalt kulturmiljövårdsprogram är:
 - Färdigställande av museets pågående bebyggelse- och kulturmiljöinventering.
 - Kompletteringar av samtliga inventeringar och bevarandeprogram med miljöer och objekt från efterkrigstiden.
 - Inventeringar och bedömningar gällande kommunens yngre kultur- och bebyggelsemiljö.
- För att ytterligare stärka förutsättningarna för att en framsynt planering av stad och land integreras med kulturhistoriska och estetiska värden, behöver ett handlingsprogram för arkitektur och formgivning utformas inom den kommande planeringsperioden.
- Kommunens riktlinjer för byggande i byar tillämpas. För stadsdelarna finns Umeå kommuns byggnadsordningar.
- Inventeringar och ställningstaganden till bevarandet av kulturlandskapet bör göras.

Fakta om kulturmiljöer i Umeå

I Umeå kommun är följande nio områden skyddade som riksintresse för kulturmiljö: Snöan, Norrbyskärr, röseområdet Åheden-Nordansjö, Västerbacken i Holmsund, Holmöns by, Stor-Fjäderägg, delar av Umeå centrum, Norrfors-Klabböle och odlingslandskapet längs Vindelälven vid Rödåsel.

Flera av de skyddade kulturmiljöerna ligger inom avgränsningen för *Fördjupning för Umeå*. Fornlämningar skyddas enligt lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. Ändra kulturmiljöer har ett betydligt svagare skydd.

Inte sällan står kulturmiljövärden i konflikt med andra intressen. Detta gäller framförallt i tätbebyggda områden med ett starkt förändringstryck men även i glesare miljöer. Äldre byggnader eller kulturmiljöer kan lätt förvanskas genom okänsliga om- och tillbyggnader.

I Umeås olika stadsdelar finns byggnader, miljöer och karaktärsdrag som är viktiga att bevara. I stadsdelarna finns t.ex. mycket som är bevaransvärt både vad gäller nyare och äldre karaktärsdrag.

Fakta om bevarande av kulturmiljöer

Med kulturmiljö som begrepp avses miljöer som påverkats av människor över tid. Kulturmiljön kan bestå av både föremål, byggnader, anläggningar och fasta fornminnen såsom kulturlandskap.

Bakgrunden till bevarandet av kulturmiljöer kan vara såväl historisk, social, ekonomisk som estetisk. Kulturmiljövärden kan vara av lokalt, regionalt, nationellt eller internationellt intresse.

Vad som är värdefullt att bevara och vad som kan utvecklas förändras kontinuerligt. Kulturmiljöer vårdas bäst när de får brukas och leva. För att olika kulturmiljöer ska kunna erhålla ett bra skydd krävs en dialog och information bl.a. till de som bor och verkar i det aktuella området.

Enligt plan- och bygglagen ska inventering och redovisning av kulturmiljövärdena finnas för kommunens översiktsplanering. Vid planläggning ställs dessutom krav på ställningstaganden till kulturmiljövärdena.

Av översiktsplanen bör tydligt framgå vilka anspråk på skydd och tillvaratagande samt på hänsyn vid förändringar och utveckling, som ställs av både riks- och lokala kulturmiljöintressen. Här anges också att hänsyn ska tas till landskapsbild och kulturmiljövärden och att tillkommande bebyggelse gestaltas så att den ger en god helhetsverkan.

Byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär, får inte förvanskas. En förutsättning för att kunna uppfylla plan- och bygglagens intentioner är att alla som direkt berörs av den fysiska planeringen av mark och vatten, är insatta i och respekterar bebyggelse- och kulturmiljön.

3.12 Miljö, hälsa och säkerhet

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 cyklister och fotgängare i förhållande till bilar. 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 transportssystem och arbetet med Mobility Management 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 efterlängtat 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 anger 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 gällande 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 kapitel 2 om utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt.
- 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.

Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kväveoxid i Umeå

Åtgärderna i programmet kan delas in i tre huvudinriktningar:

1. Åtgärder i gatu-/trafiknät med bl.a. byggandet av Umeåprojektet 2 som skapar en ringled runt Umeå för att förbättra luftkvaliteten i de centrala delarna av staden. Parallellt ska Västra Esplanaden genom Centrala stan miljöanpassas och utformas så att trafik som inte har någon målpunkt i centrum styrs bort.
2. Åtgärder vid utsläppskällan genom att stimulera en förnyelse till en mer miljövänlig fordonspark t.ex. inrättandet av kommunala tjänstebilpooler och införandet av en miljözon i centrala Umeå.
3. Påverkan och styrning av trafikbeteenden med målet att öka det lokala kollektivresandet med 25 procent, öka andelen cyklande och utforma parkeringsstrategier med miljöhänsyn.

Inversion

Markinversion bildas under klara och vindstilla nätter när värme från markytan stiger, vilket får markytan och det närmaste luftskiktet att kylas av. Ovanför det kalla luftskiktet vid markytan lägger sig varmare luft som ett lock över den kallare luften och hindrar luft rörelser, vilket medför att avgaser och andra utsläpp stannar kvar nära marken och orsakar höga koncentrationer av föroreningar i luften.

Förorenade områden

I Umeå kommun finns ett antal områden, på land och i vatten, som förorenats genom industriell- eller annan verksamhet. Många av dessa områden hotar människors hälsa och miljön genom direktexponering av farliga ämnen, genom redan pågående föroreningsläckage eller genom risk för framtida spridning. Bland dessa återfinns ämnen och föreningar vars användning sedan länge är förbjuden.

Plan- och bygglagen ger, under vissa förutsättningar, en möjlighet att i en detaljplan införa bestämmelser om avhjälpan av markföroreningar som villkor för lov. Det är viktigt att kunskap om förorenade områden beaktas i den fysiska planeringen och att kända sådana pekats ut på karta och beskrivs i översiktsplanen så att de kan undersökas och efterbehandlas inför kommande detaljplanläggning och exploatering. Särskilt viktigt är det att uppmärksamma föroreningar inom områden som ska bebyggas eller där markanvändningen på annat sätt ska ändras i framtiden. Efterbehandlingsfrågor bör vara en naturlig del vid all planering/bygglovshandläggning. De nationella och lokala inventeringarna av förorenad mark utgör ett mycket bra planeringsunderlag. Uppgifter om förorenade områden lagras i en databas, det så kallade EBH-stödet, vilken kommunen har tillgång till.

Det finns många fördelar med att samordna processerna för efterbehandling enligt miljöbalken och i den fysiska planeringen. När föroreningsfrågan uppmärksammas tidigt i den fysiska planeringen kan mycket tid vinnas genom att inledande skeden av efterbehandlingsprocessen då kan löpa parallellt med planarbetet. Ju tidigare problemet uppmärksammas desto bättre är det. Det här är viktigt eftersom efterbehandling ska följa en viss tågordning och projekten tar tid och kostar mycket pengar. Dessutom minimeras risken för att det dyker upp oväntade hinder i planeringsprocessen och att det utarbetas planer med inbyggda brister, som i förlängningen kan leda till att planen inte kan genomföras.

Riktlinjer gällande förorenade områden

- Områden och byggnader där det finns risk för förorening ska kontrolleras i EBH-stödet (före detta MIFO-databasen) innan detaljplanläggning och vid behov undersökas ytterligare.
- Undersökningarna ska följa miljöbalken och de riktlinjer som Naturvårdsverket tagit fram.
- Undersökningar och åtgärder ska bekostas av den som är ansvarig. Finns ingen ansvarig ska kommunen undersöka möjligheterna till att erhålla statliga medel och agera huvudman för undersökning och vid behov efterbehandlingsåtgärder.

Ras och skred samt översvämning

För riktlinjer och förhållningssätt kopplat till risker som ras och skred samt översvämning se *Fördjupning för älvlandskapet* samt *Fördjupning för kusten*.

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 man försöker undvika att utsätta människor för buller, men det är inte möjligt att alltid lösa det med att hålla undan bebyggelse på tillräckligt avstånd från gator eller andra ljudkällor. Det skulle innebära en väldigt gles och utspridd bebyggelse med stora impedimentytter, en stadsmiljö som få vill ha. I stället får man anpassa både utformningen av trafikstrukturen och bebyggelsen så att man uppnår en acceptabel balans mellan ljudnivåer och en, ur andra aspekter, önskvärd stadsutveckling.

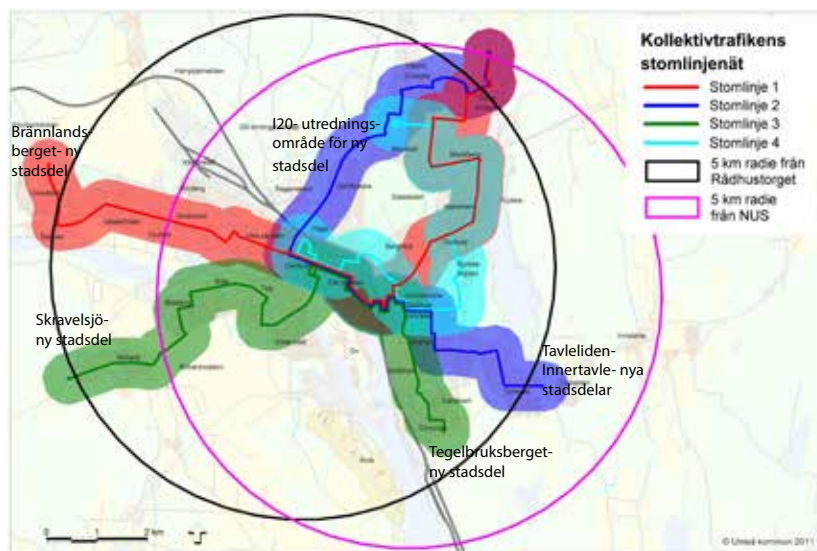
Barn behöver bra utemiljöer som inbjuder till lek, både vild som lugn. Därför ska barns tillgång till god ljudmiljö särskilt beaktas i planeringen.

Utgångspunkter för bebyggelseplanering i områden utsatta för flygbuller redovisas även i avsnitt 3.14 om riksintressen.

Bullersituationen i Umeå kartlagd

Umeå kommun kartlägger löpande den allmänna bullersituationen i kommunen. Kartläggningen omfattar omgivningsbuller från trafik (väg, spår och flygtrafik) och industrier (inkl. bl.a. skjutbanor) och även en redovisning av så kallade tysta områden i kommunen.

Den visar även hur många boende som berörs inom olika bullerintervall. Kartläggningen avses kontinuerligt uppdateras. Kartläggningen bygger på teoretiska modellberäkningar och är av översiktlig karaktär men kan i planeringssituationer indikera var man behöver ägna bullerfrågorna särskild uppmärksamhet.



Femkilometersstaden med stomlinjenätets upptagningsområde. Inom dessa områden kan det bli aktuellt att tillämpa begreppet tyst sida.

3.13 Teknisk försörjning

Vatten- och avloppsförsörjning

Stora delar av bebyggelsen inom planavgränsningen är ansluten till kommunalt vatten och avlopp. Ett reservat för ett eventuellt framtida reningsverk finns avsatt nedströms Umeåälven på den östra sidan.

Riktlinjer

- En kommunövergripande utvecklingsstrategi för vatten och avlopp ska tas fram som omfattar hela kommunen både inom och utanför nuvarande verksamhetsområde för vatten och avlopp.
- Tillkommande bebyggelse i direkt anslutning till befintligt verksamhetsområde för vatten och avlopp ska, om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt, upptas att ingå i verksamhetsområde för vatten och spillvatten eller ges möjlighet att ansluta till det allmänna vatten- och spillvattenledningsnätet genom avtal.
- För enskilda avlopp inom områden med hög skyddsnivå krävs gemensamma anläggningar som klarar gällande funktionskrav. I de recipienter där hög skyddsnivå krävs eller där åtgärder krävs för att uppnå eller bibehålla god status enligt miljö kvalitetsnormerna i vattendirektivet bör en VA-utredning tas fram i samband med bygglovsgivning eller senast vid utställningsskedet vid detaljplanläggning.
- VA-utredning för ny bebyggelse bör även omfatta befintlig bebyggelse i anslutning till berörd recipient för att säkerställa att den totala miljöbelastningen inte höjs samt att lösningarna blir hållbara både ur ett miljö- och ekonomiskt perspektiv.
- För enskilda avlopp i områden med normal skyddsnivå kan VA-utredning uteslutas om så bedöms motiverat under planläggningen.
- Infiltrationsanläggningar ska anläggas så att avståndet mellan spridningsledning och högsta grundvattennivå är minst 1 meter.
- För enstaka lokaliseringar av ny bebyggelse bör, om möjlighet finns, avloppsfrågan lösas via kommunalt VA-nät eller gemensamma anläggningar framför enskilda små avloppslösningar för enstaka hus.
- Dagvatten inom tätbebyggt området ska så långt som möjligt hanteras lokalt (LOD). Hårdgjorda ytor ska minimeras. Den del som p.g.a. områdets förutsättningar inte kan hanteras lokalt ska avledas i öppna "tröga" system, så naturtrogna som möjligt. Dagvatten från trafikerade ytor bör hanteras så att föroreningar reduceras.
- Med anledning av att status för de olika vattenförekomsterna kommer att uppdateras är det vid all planläggning och tillståndsgivning angeläget att kontrollera Vattenmyndighetens uppdateringar liksom kommunens aktuella skyddsnivåkarta.

Riktlinjer gällande val av anläggningar för VA

Avlopp bör:

- I första hand, där det är tekniskt och ekonomiskt möjligt, anslutas till det kommunala avloppsnätet.
- I andra hand anslutas till samfälliga gemensamma avloppsanläggningar. För områden med hög skyddsnivå, som inte kan anslutas till kommunalt avlopp krävs en avancerad rening. Vid sådana bör kommunen vid detaljplanläggning normalt kräva att avloppsfrågan ordnas gemensamt.
- I tredje hand renas i enskild avloppsanläggning. Detta gäller vanligtvis inom områden med normal skyddsnivå för avlopp med mer spridd bebyggelse för ett mindre antal tomter. För områden med hög skyddsnivå kan anläggningar av typen minireningsverk krävas.

Vattenförsörjning bör:

- I första hand baseras på uttag från det kommunala vattenledningsnätet.
- I andra hand baseras på grundvatten från enskilda vattentäkter, om möjligt från gemensamma anläggningar.

Riktlinjer gällande VA-utredning

Utredningen ska redovisa förslag till avloppsfrågans lösning för aktuellt planområde och måste ingå i planhandlingarna inför utställningskedet.

I avloppsutredningen bör geohydrologiska förhållanden beskrivas tillräckligt noggrant för att visa hur det är möjligt att lösa avloppsfrågan för alla tillkommande fastigheter utifrån vad som är rimligt utifrån berörd recipient och påverkansområde.

Om kommunal försörjning eller gemensamhetsanläggning för dricksvatten saknas bör utredningen även omfatta hur vattenfrågan ska lösas.

Den bästa placeringen och tekniska lösningen för att lösa VA-frågan med minsta intrång och olägenhet för hälsa och miljö ska väljas om det inte kan anses ekonomiskt orimligt. Vid rimlighetsbedömning ska nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsåtgärder jämföras med kostnaderna för åtgärderna.



Umevas kontor på Ön.



Läs mer

ÅTGÄRDSPLAN FÖR
MINSKADE UTSLÄPP AV
VÄXTHUSGASER

www.umea.se/kommun

Energi och fjärrvärme m.m.

Umeå har under en lång tid prioriterat en övergång till fjärrvärmeanvändning och idag finns fjärrvärme i stora delar av staden. Den höga anslutningsgraden bidrar idag starkt till bättre luft i Umeå och fjärrvärme är ur miljösynpunkt ett gott val genom minskade utsläpp av koldioxid och andra förenande ämnen som kan uppstå vid förbränning i t.ex. mindre ved- eller pelletspannor. Idag finns det två anläggningar som försörjer Umeå kommun med fjärrvärme:

- Ålidhems värmeverk för bio- och avfallsbränsle
- Dåvamyrans värmeverk som är en av världens mest energieffektiva och miljöanpassade anläggningar med avancerad rökgasrening för avfallsbränsle eller rester från skogsavverkning (Grot). Värmeanläggningen vid Dåvamyran har stor utvecklingspotential att försörja en växande stad med miljövänlig fjärrvärme.

Umeå kommunkoncern har höga ambitioner att minska sin energianvändning och minska utsläppen av växthusgaser. I *Åtgärdsplan för minskade utsläpp av växthusgaser* som beslutades av kommunfullmäktige år 2009 finns långsiktiga åtgärder som leder till minskad energianvändning och en omställning till mer hållbara energikällor. Det finns en stor potential att effektivisera energianvändningen i fastighetsbestånden och inom kommunen pågår bl.a. ett arbete att energieffektivisera samtliga Umeå kommuns fastigheter.

Sedan år 2008 finns ”Nätverket för hållbart byggande i kallt klimat” i Umeå. Nätverket har medlemmar från företag, organisationer och myndigheter som representerar alla länkar i byggkedjan. Målsättningen är att tillsammans öka kunskapen om hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat och göra Umeåregionen världsledande inom området innan år 2020.

I Umeås satsning Hållbara Ålidhem som startade år 2010 testas en energisystemsyn i kallt klimat, med målsättningen att optimera områdets (och stadens) klimatpåverkan på det yttre systemet, och inte enbart fokusera på enskilda byggnader eller enskilda insatsers klimatpåverkan.

Riktlinjer

- Möjligheterna till en effektiv energianvändning, dvs samma eller högre nytta med mindre energi, görs känd och tillämpas av energianvändarna.
- I alla infrastrukturella satsningar tas hänsyn till kraven på energieffektivitet.
- Kommunen som energianvändare ska föregå med gott exempel, vilket bl.a. innebär att effektiv användning genomförs och att fjärrvärme väljs som uppvärmningsalternativ där det finns möjlighet.
- Fjärrvärme ska finnas i kommunens tätorter Umeå, Holmsund, Sävar och Hörnefors och ska framgent omfatta de flesta energianvändare inom området där de tekniska och ekonomiska förutsättningar möjliggör anslutning.
- Vid nyproduktion av fastigheter är fjärrvärme för uppvärmning förstahandsalternativet inom tätorterna där de tekniska och ekonomiska förutsättningar som möjliggör anslutning.
- Fjärrvärmeproduktionen ska idag och framgent med god marginal uppfylla krav på låga utsläpp och säkerhet och vara långsiktigt konkurrenskraftig.
- Utanför fjärrvärmeområdena utnyttjas ny teknik för att ge kollektiva lösningar för värmeförsörjningen.
- Biobränslen och andra förnybara energikällor ska öka på bekostnad av andra energislag.

Återvinning och avfallshantering

Avfallsplan 2020 antogs av fullmäktige år 2010 och i planen dras riktlinjerna upp för den framtida avfallshantering. Planens övergripande målsättning är att hantera avfallet på bäst möjliga sätt för att uppnå ett långsiktigt hållbart kretsloppssamhälle som är hållbart ur såväl ett ekonomiskt, socialt som miljömässigt perspektiv. Avfallsplanen innehåller en rad målsättningar med varje ansvarig nämnd eller styrelse angiven. Planen syftar till att uppnå nationella och avfallsrelaterade miljökvalitetsmål, tydliggöra kommunens ambitioner inom avfallsområdet, fungera som ett viktigt strategiskt styrdokument, informera allmänhet och verksamhetsutövare om planerade förändringar, ge ansvariga politiker en helhetsbild över avfallshantering med möjlighet att påverka den, effektivisera utvecklingen av avfallshantering genom ökade förutsättningar så att hela kommunens organisation strävar i samma riktning.

Avfallstrappan eller "avfallshierarkin" styr hur avfallet ska tas omhand och har en prioriteringsordning i fem trappsteg; minimera, återanvända, återvinna, utvinna energi och deponera. Avfallshierarkin är gemensam för hela EU. I Sverige är den införd i svensk lagstiftning -miljöbalken. Naturvårdsverket har tagit fram förslag till nationell avfallsplan och förebyggande program 2018-2023. Planen och programmets syfte är att främja en praktisk tillämpning av avfallshierarkin, minska mängden avfall och dess negativa effekter på människors hälsa och miljön samt minska spridningen av farliga ämnen. Våra lokala mål i Avfallsplan 2020 utgår från avfallshierarkin och de nationella målen.

Läs mer

AVFALLSPLAN 2020

www.umeva.se

Riktlinjer

Avfallshierarkin styr hur avfallet ska tas omhand:

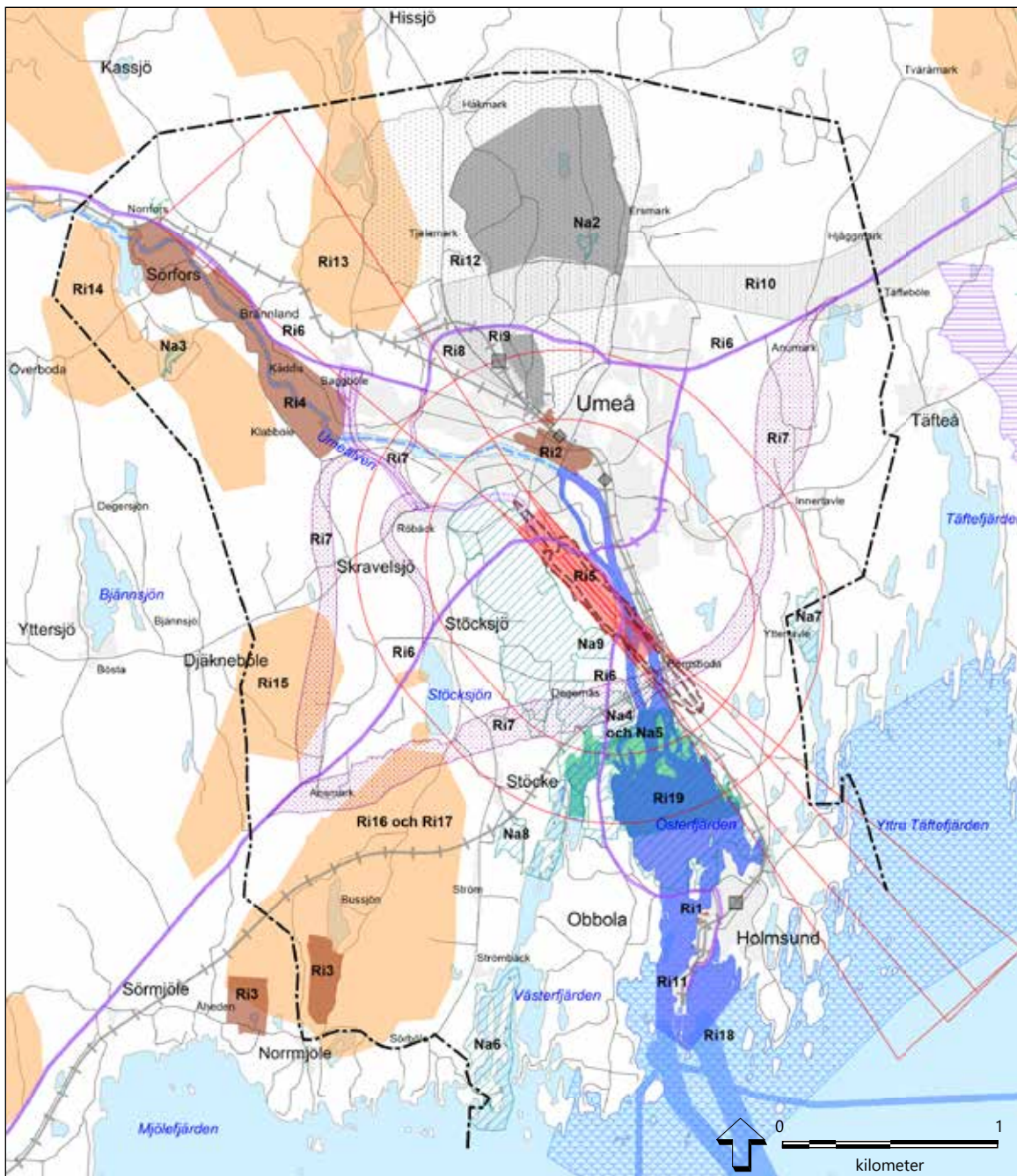
1. Minska avfallsmängderna genom att förebygga avfall
2. Återanvända avfall för att spara på värdefulla resurser
3. Återvinna material om inte återanvändning är möjligt
4. Utvinna energi om materialet inte kan återvinnas
5. I sista hand - deponera

Två av de nationella etappmålen som främst rör avfall är:

- Biologisk behandling av matavfall: resurshushållningen i livsmedelskedjan ska öka genom att minst 50 procent av matavfallet från hushåll, storkök, butiker och restauranger sorteras ut och behandlas biologiskt så att växtnäring tas tillvara, där minst 40 procent behandlas, så att även energi tas tillvara senast 2018.
- Materialåtervinning av bygg- och rivningsavfall: insatser ska vidtas så att förberedandet för återanvändning, materialåtervinning och annat materialutnyttjande av icke-farligt byggnads- och rivningsavfall är minst 70 viktprocent senast 2020. Samma mål återfinns som mål i EU:s ramdirektiv om avfall.

3.14 Riksintressen-anspråk och förhållningsätt

Staten har via länsstyrelsen redovisat områden där anspråk på riksintresse anmälts inom en rad sektorer. Fördjupningen för Umeå berörs av anspråk på riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, vindkraft, kommunikationer, totalförsvaret, yrkesfiske och rennäring. Beskrivning och riktlinjer med kommunens förhållningsätt till riksintresseanspråken presenteras i karta med tillhörande tabeller samt för flygplatsen och försvaret även i särskilda textavsnitt.



Teckenförklaring

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> --- Planavgränsning ◆ Riksintresse - Järnvägsstation ■ Riksintresse - Järnvägsplats ⊕ Riksintresse - Järnväg ▨ Riksintresse - Framtida järnväg — Riksintresse - Väg ▨ Riksintresse - Framtida väg ▨ Infrastrukturreserverat - korridor | <ul style="list-style-type: none"> — Riksintresse - Rullbana för flyg — Influensområde - Flyghinder — Influensområde - Flygbuller ■ Riksintresse - Flyg ■ Riksintresse - Hamn ■ Riksintresse - Farled ■ Riksintresse - Yrkesfiske, hav — Riksintresse - Yrkesfiske, vattendrag | <ul style="list-style-type: none"> ■ Riksintresse - Naturvård ▨ Riksintresse - Natura 2000 ■ Riksintresse - Kulturmiljövård ■ Riksintresse - Totalförsvär ▨ Influensområde - Totalförsvär ■ Riksintresse - Rennäring ▨ Riksintresse - Vindbruk |
|---|--|---|

| Beteckning | Namn | Typ | Beskrivning, hänvisning/förhållningssätt |
|------------|------------------------|--------------------------|--|
| Ri1 | Västerbacken, Holmsund | Riksintresse kulturmiljö | Västerbacken är ett av Holmsunds kärnområden och fungerade tidigare som Baggböle sågverks lastageplats. Området omfattar arbetarbostäder från mitten på 1800-talet belägen i närheten av Holmsunds kyrka och närliggande begravningsplats, prästgård samt skolhus. <ul style="list-style-type: none"> För området gäller detaljplan med skyddsbestämmelser. |
| Ri2 | Delar av Umeå centrum | Riksintresse kulturmiljö | Delar av centrala Umeå är av riksintresse för kulturmiljövården mot bakgrund i områdets intressanta stadsplanehistoria, grönska, esplanader, välbevarade stadspartier samt bebyggelse från 1800-talets senare del. Sammanhängande äldre stadsbebyggelse finns kring Rådhusparken och längs Storgatan från Renmarksesplanaden till residenset. Både inom Öst på stan och Väst på stan finns byggnader kvar även från tiden före branden. Parker som Döbelns park och Broparken härrör från denna tid. <ul style="list-style-type: none"> Beaktas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna. |
| Ri3 | Åheden-Nordansjö | Riksintresse kulturmiljö | I området Åheden och Nordansjö finns sammanhållna fornlämningsmiljöer med stora runda rösen, långrosen och stensättningar från brons- och järnålder. Nordansjö består av två stensättningar, åtta rösen samt ett tolv meter långt långroset med manslång hällkista. I området ingår även en milstolpe. I Åheden dominerar det stora långroset som är 8 meter brett och 24 meter långt. Vid utgrävningen i början av 1900-talet visade sig en fem meter lång hällkista i gravens mitt troligen vara en plundrad brandgrav. <ul style="list-style-type: none"> Forngravarna och deras närmiljö skyddas enligt kulturminneslagen. |
| Ri4 | Norrfors-Klabböle | Riksintresse kulturmiljö | Området är ett naturskönt och kulturhistoriskt intressant område vid älvens fåra mellan Norrforsdammen och Klabböle. Området inrymmer fornlämningar, jordbruksbyar av medeltida karaktär med traditionell bebyggelse, öppet odlingslandskap samt exempelvis övergivna lämningar från sågverks- och flottningsepoken med andra kulturminnen från bygdens historia. Området är även intressant för det rörliga friluftslivet, inte minst fisket. Arboretum Norr och Energicentrum vid Klabböle är viktiga replikpunkter. Dessa kan inrymmas inom riksintresseområdet utan konflikter med detta. Gårdsgrupper med mangårdar, ekonomibyggnader som enkel- och parstugor finns bevarade. Områdesbestämmelser finns upprättade för Sörfors samt för Baggböle och Kåddis byar. Både Baggböle och Norrfors herrgård utgör även byggnadsminnen. Under de senaste tiden har ny bebyggelse tillkommit i områden som föreslås för ny tillkommen bebyggelse men även utanför. <ul style="list-style-type: none"> Ingår i den fördjupade översiktsplanen för älvlandskapet. |
| Ri5 | Umeå flygplats | Kommunikationer- flyg | En viktig utgångspunkt i översiktsplanen är att flygplatsen ligger kvar på nuvarande plats. Trafikverket preciserade riksintresset januari 2014 och reviderade delen om influensområde med hänsyn till flygbuller december 2015 i enlighet med Trafikbullerförordning (2015:216). <ul style="list-style-type: none"> Hänsyn till flygplatsen tas bl.a. genom begränsningar i tillåten byggnadshöjd och genom begränsningar i bebyggelselokalisering och krav på byggnaders utförande inom flygbullerutsatta områden. Se följande avsnitt om flygplatsen som riksintresse |
| Ri6 | E4 och E12 | Kommunikationer- väg | Europavägarna genom Umeå håller på att ersättas med ett ringledssystem. Arbetet drivs av Trafikverket och ombyggnaden av Kolbäcksvägen till ny E4 samt utbyggnaden av Norra länken genom I20 och över Västerslätt är genomförd. Kvarstående etapp som utgörs av den så kallade Västra länken. Denna del ska fungera som ny E12 förbi Umeå. De delar som är av riksintresse är E4 och E12. Väg E4 och E12 ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. I vägreservatet för Västra länken anges korridorer väster och öster om Prästsjön men utifrån lokaliseringsbeslutet i vägplanen är det följaktligen det östra alternativet som gäller. Till det att Västra länken är byggd går E12 via Kolbäcksvägen/Norra länken. <ul style="list-style-type: none"> Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att i framtiden ianspråkta reservatet bör tillåtas. Se även riktlinjer i Trafikbullerförordningen (2015:216). |
| Ri7 | E4 reservat | Kommunikationer- väg | Långsiktigt östligt reservat för en framtida E4 förbi Umeå. Överfarten av Umeåälven samordnas med Botniabanan. <ul style="list-style-type: none"> Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att i framtiden ianspråkta reservatet bör tillåtas. |
| Ri8 | Botniabanan | Kommunikationer- järnväg | Botniabanan är av riksintresse. Bibanan/Tvärbanan från Holmsunds bangård ut mot färjeterminalen är förlängd samt E12 i hamnområdet är utträd. Detta medger en fullständig E12-koppling och järnväg mot färjan och vidare österut. <ul style="list-style-type: none"> Ny bebyggelse och verksamheter bör anpassas till järnvägen så att dessa inte innebär inskränkningar på järnvägstrafiken. Se även riktlinjer i Trafikbullerförordningen (2015:216) |

| Beteckning | Namn | Typ | Beskrivning, hänvisning/förhållningssätt |
|------------|-------------------------------|---|---|
| Ri9 | Godsbangården | Omlastningsterminal | Området är avsett för logistikverksamhet som gynnas av närheten till godsterminalen. Ett område inom I20-området, norr om järnvägen och godsterminalen, avsätts för framtida expansion av terminalverksamheten samt för logistikverksamheter. Kommunen har föreslagit att godsbangården tas upp som riksintresse i den pågående översynen av riksintressen. <ul style="list-style-type: none"> Ny bebyggelse och verksamheter bör anpassas till bangården så att dessa inte innebär inskränkningar på terminalfunktionen. Mark bör reserveras för framtida expansion av godsterminalområdet samt för verksamheter som drar nytta av att ligga i anslutning till godsterminalområdet, se även riktlinjer för buller. Samråd bör ske med Trafikverket. |
| Ri10 | Norrbotnibanan | Järnvägsreservat | Planarbetet för Norrbotnibanan sträckan Umeå-Robertsfors pågår. Det redovisade reservatet sträcker sig mellan Ersboda och Ersmark i riktning mot Dävamyran och Sävar. Korridoren som redovisas på plankartan samt riksintressekartan är något insnåvad i nedkant vid utgång från Umeå eftersom linjesträckningen är ganska given. <ul style="list-style-type: none"> Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att i framtiden ianspråkta reservatet bör tillåtas. |
| Ri11 | Umeå hamn | Hamn | I översiktsplanen redovisas en utökning av området så att hamnen i framtiden även kan omfatta Fjärdgrundet. Oljehamnen och depåområdet är avsett för verksamheter med brandfarliga varor. Ett skyddsavstånd till annan verksamhet på minst 100 meter gäller. <ul style="list-style-type: none"> Se riktlinjer i avsnittet verksamhetsområden. |
| - | Vindkraft | | <ul style="list-style-type: none"> Se <i>Fördjupad översiktsplan för vindkraft för Umeåregionen</i>, antagen av KF år 2010. |
| Ri12 | Totalförsvaret | Verksamhetsområde (övning- och skjutfält) samt omgivande influensområde | Dels närövningsområde för SkyddC m.fl. och dels övnings- och skjutfält för SkyddC samt hemvärn och frivilligorganisationer. Utanför dessa områden hävdas influensområde för i första hand buller. Se närmare beskrivning i särskilt avsnitt. <ul style="list-style-type: none"> Inom försvarets verksamhetsområden bör ingen verksamhet medges som kan förhindra eller försvåra försvarets verksamhet. Så långt det är möjligt med hänsyn till säkerhetsaspekter bör dock områden som inte är särskilt avlysta vara öppna för rörligt friluftsliv med allemansrätt. Inom omgivande influensområden ska samråd ske med Försvarsmakten i alla ärenden för nylokalisering eller väsentlig ändring eller utökning av bebyggelse. Förhållningssättet till influensområdena behandlas närmare i följande avsnitt om försvarets verksamhet. |
| Ri13 | Kullaområdet | Rennäring | Ran sameby. <ul style="list-style-type: none"> Berörs av ett reservområde för bebyggelse vid den sydöstra utlöparen av området norr om Brännland samt utredningsområde för bebyggelse vid Tjälamark väster om väg 363. Eftersom bebyggelseområdet ligger relativt tätortsnära vid gränsen av rennäringsintresseområdet bedöms påverkan som liten. |
| Ri14 | Söder om Brännland | Rennäring | Ran sameby. <ul style="list-style-type: none"> Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset. |
| Ri15 | Söder om Umeå | Rennäring | Ran sameby. <ul style="list-style-type: none"> Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset. |
| Ri16 | Mellan Stöcksjö och Norrmjöle | Rennäring | Ran sameby <ul style="list-style-type: none"> Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset. |
| Ri17 | Mellan Stöcksjö och Norrmjöle | Rennäring | Ubbmeje Tjealddie sameby <ul style="list-style-type: none"> Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset. |
| Ri18 | Nedre Umeälven | Yrkesfiske | Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset. |
| Ri19 | Umeälvens delta | Naturvård | Ingår i reservatet Umeälvens delta. Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset. |

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av naturområden som EU-länderna kommit överens om är av gemensamt intresse med syfte att bevara biologisk mångfald. Natura 2000 styrs av de två direktiven fågeldirektivet samt art- och habitatdirektivet. Verksamheter eller åtgärder som på *ett betydande sätt* kan påverka miljön inom ett Natura 2000-område kräver tillstånd från länsstyrelsen. Exempel på åtgärder kan vara grävning, schaktning, muddring, dikning, utfyllnad, byggande av väg eller bebyggelse. Natura 2000 ska betraktas som riksintresse och har bevarandemål.

| Beteckning | Namn | Typ | Beskrivning | Ställningstagande |
|------------|-----------------------------|-----------------|--|--|
| Na1 | Rismyrbrånet | Natura 2000 SCI | Äldre granskogsområde av naturtyp västlig taiga. | Behandlas i fördjupningen för kusten. |
| Na2 | Ersmarksberget | Natura 2000 SCI | Näringsrik barrskog och rikskärr på basiska bergarter som ger goda förutsättningar för en rik flora. | Området är känsligt för förändringar av hydrologin. |
| Na3 | Sörforsdammen | Natura 2000 SCI | Konstgjord damm intill kraftstationen med varierande vattennivåer som gynnar konkurrenssvaga strandväxter som t.ex. ävjepilört. | |
| Na4 | Umeälvens delta och slätter | Natura 2000 SPA | Öppet slättlandskap som är ett mycket viktigt område för rastande fåglar. Även deltaområdet ingår i området. | Området förutsätter aktiv och långsiktig jordbruksverksamhet. |
| Na5 | Umeälvens delta | Natura 2000 SCI | Deltaområde med pågående landhöjning och sedimentationsprocesser som kontinuerligt skapar nya livsmiljöer som estuarier, sandbänkar, strandängar och landhöjningsskogar. Området utvidgades år 2010 med naturreservaten Ängsbacka, Västernabben och Storavan som kompensation för Botniabanans intrång inom området. | Behandlas i fördjupningen för älvlandskapet. |
| Na6 | Strömbäck-Kont | Natura 2000 SCI | Kustlandskap med grunda vikar, landhöjningsskog, hållmarker och steniga stränder. | Vid skötselåtgärder för att främja friluftslivet måste hänsyn tas till bevarandemålen för Natura 2000. |
| Na7 | Tavlefjärden | Natura 2000 SCI | Flacka landhöjningsmarker med öppna myrar och landhöjningsskog på ömse sidor om Tavleåns utlopp. | Tomtebobäckens utflöden och utloppsdiken måste vid behov underhållas. |
| Na8 | Storavan | Natura 2000 SCI | Restaurerat våtmarksområde med uppdämd slättsjö. Bildades som kompensation för Botniabanans intrång i Natura 2000-området Umeälvens delta. | Stiftelsen "Naturvård vid nedre Umeälven" står för skötsel som långsiktigt gynnar de våtmarksfåglar som påverkas av Botniabanans. |
| Na9 | Ängsbacka | Natura 2000 SCI | Skogsområde för att bevara naturvärden knutna till lövskogar inom deltaområdet. Bildades som kompensation för Botniabanans intrång i Natura 2000-området Umeälvens delta och slätter. | Stiftelsen "Naturvård vid nedre Umeälven" ansvarar för naturvårdsskötsel för att skapa och bevara värden knutna till Umeådelats lövskogar. |

Försvarets verksamhet - riksintresseanspråk och förhållningssätt

Nuläget i gällande översiktsplan

Gällande översiktsplan ÖPL98 redovisar inget riksintresseområde för Försvarmakten. Översiktsplanen togs fram i samband med nedläggning av brigaden i Umeå och då togs redovisningen av riksintresse för Försvarmakten bort. Vid utställningen framfördes inga invändningar mot detta varken från Försvarmakten eller länsstyrelsen. Med hänsyn till den avgörande betydelse som länsstyrelsens granskningsyttrande har måste detta uppfattas som att kommunens förhållningssätt till försvaret då godtogs från statens sida.

Dagens försvarsverksamhet i Umeå

Idag har Försvarmakten verksamhet i Umeå med Totalförsvarets Skyddscentrum (SkyddC) som huvudaktör. Därutöver finns bl.a. en utbildningsgrupp till stöd för hemvärn och frivilligorganisationer i länet (Västerbottensgruppen/UG61).

SkyddC är Försvarmaktens kunskapscentrum för skydd mot så kallade CBRN-händelser dvs. kemiska, biologiska, radiologiska och nukleära händelser. SkyddC upprätthåller nationell och internationell beredskap, ansvarar för produktion av CBRN-förband, utvecklar CBRN-materiel och metoder samt utbildar och övar personal och enheter inom Försvarmakten och krisberedskapsområdet. Regeringen har avsatt medel för en ny inomhusträninganläggning för övning med farliga ämnen på säkert sätt och under kontrollerade klimatförhållanden. Man ska också kunna öva förmågan att ta hand om utsläpp av giftiga industrikemikalier och spridning av naturligt förekommande sjukdomsalstrande mikroorganismer. Anläggningen blir cirka 3000 m² och placeras inom närövningsområdet, men cirka 1,5 km norr om övriga lokaler. Byggstart beräknas ske år 2012 med byggslut under år 2013.

För ytterligare information om försvarets verksamhet i Umeå hänvisas till den Garnisonsplan som Försvarmakten upprättade år 2007.

Försvarmakten hävdar idag ett riksintresseanspråk enligt 3 kap. 9 § 2 st miljöbalken dels för SkyddC närövningsfält med skjutbanor och dels för det lite längre norrut belägna Umeå övnings- och skjutfält. Dessutom innefattar riksintresseanspråket ett influensområde runt verksamhetsytorna. (Försvarmaktens beslut 2010-02-17)

De direkta verksamhetsområdena redovisas som markanvändning på plankartan.

Influensområdet redovisas som riksintresseanspråk på kartan i början av detta kapitel. Influensområdet omfattar mark utanför de egentliga verksamhetsområdena, men där försvarets verksamhet kan påverka eller påverkas av markanvändning av annat slag som sker i omgivningen. Omfattningen betingas i första hand av buller från skjutbanorna i det södra närövningsområdet samt av buller från grövre vapen och sprängningar inom det norra övnings- och skjutfältet. Inom närövningsområdet finns även viss verksamhet med koppling till hälsa och säkerhet som behöver beaktas.

Förhållningssätt till riksintresseanspråket

Riksintresseanspråket har ingen direkt rättsverkan. Det är först vid eventuella beslut om planer, tillstånd och koncessioner som frågan om ett område är av riksintresse avgörs med bindande verkan (jfr. Miljöprocessutredningens betänkande SOU 2009:45 sida 88-89). Kommunen ska i översiktsplanen ange hur man förhåller sig till anspråket. Förutom vad som anges i tabellen (Ri13) gäller följande:

När det gäller bullret från skjutbanorna framgår kommunens hållning bl.a. av yttrandet 2007-05-08 över Garnisonsplanen. Där framhölls att kommunen inte ser nuvarande lokalisering av skjutbanor så centralt i Umeå som långsiktigt hållbart med tanke på Umeås behov av mark för en lämplig stadsutveckling. Kommunen arbetar för att möjliggöra en omlokalisering av skjutbanorna till ett läge som Försvarsmakten bör kunna använda på sikt. Intresset från Försvarsmakten för detta är i nuläget uppenbarligen svalt, men i det långa perspektiv som en översiktsplan avser bör det vara en planeringsinriktning som eftersträvas. Ett första steg i denna riktning är det skyttecentrum som diskuteras, strax norr om närövningsfältet. Inledningsvis avses en anläggning för det civila skyttet, men en sådan anläggning bör på sikt kunna utvecklas till att innefatta även samordning eller komplettering med en (eventuellt separat) anläggning för militärt handeldvapenskytte. I översiktsplanens långa tidsperspektiv bör detta därför vara ett strategiskt synsätt som även Försvarsmakten bör förhålla sig till i sin planering. Även om Försvarsmakten framhåller skjutbanorna som en del i riksintresset bör det inte hindra kommunen att i en planeringsprocess aktualisera andra alternativ till placering som långsiktigt kan tillgodose Försvarsmaktens behov av en övningsanläggning på likartat sätt som idag, men utan de nackdelar för andra samhällsintressen som nuvarande lokalisering ger (jfr. SOU 2009:45 sida 105).

När det gäller bullerutbredningarna från nuvarande skjutbanor och från skjutfältet bör man i varje enskilt fall där förändringar i markanvändningen aktualiseras kunna överväga i vilken utsträckning bullersituationen ska påverka provningen. T.ex. bör bebyggelsens läge, dess omfattning och användningssätt samt inte minst framtida sannolika antal och tidpunkter för skjutningar, vägas in. De allmänna råden NFS 2005:15 för buller från skjutbanor är en utgångspunkt men utgör inget förbud i sig och de innehåller inga överväganden om vilken omfattning skjutning ska ha för att beaktas.

Det finns anledning att påminna om att Försvarsmakten efter nedläggningen av brigaden överlät stora delar av det tidigare övningsområdet till kommunen. Det kan inte vara någon överraskning att detta markområde skulle kunna bli aktuellt att använda för civil aktivitet. Eljest skulle överlåtelserna förstås inte skett.

Kommunen är utan tvekan mycket positiva till Försvarsmaktens verksamheter i Umeå och ser t.ex. SkyddsC som en viktig del i ett mångsidigt näringsliv, inte minst när det gäller kopplingarna till FOI. Satsningen på en ny inomhusövningshall välkomnas.

Kommunen kan emellertid inte med det underlag som redovisats godta att riksintresseanspråket ska innebära att en ”död hand” läggs generellt över all annan markanvändning inom hela det mycket omfattade influensområde som Försvarsmakten gör anspråk på. Översiktsplanen bör därför även fortsättningsvis tills vidare betrakta detta område som ett ”utrednings- och samrådsområde” där samråd får och ska ske med Försvarsmakten (och eventuellt länsstyrelsen) i varje enskilt fall när det uppstår frågor om ändringar i markanvändningen. Redovisningen innebär en markering av att det finns ett in-

tresse från Försvarsmakten av återhållsamhet mot störningskänslig markanvändning, vilket kommunen behöver överväga i sina framtida planerings- och tillståndsärenden, men utan att i förväg låsa utgången av sådana överväganden och tillståndsprövningar.

När det gäller influens av annat skäl än buller måste också situationerna bedömas i varje fall för sig. Utgångspunkterna för dessa bedömningar är sekretessbelagda, och kan eventuellt förändras över tiden. Kommunen har därför svårt att dra några generella slutsatser av sådan influens. Även här blir förhållningssättet och riktlinjen att samråd sker med Försvarsmakten inför varje prövning av ny eller väsentligt förändrad markanvändning vid bygglov, förhandsbesked eller planläggning.

Flygplatsen som riksintresse

År 1966 beslutade dåvarande Luftfartsverket att Umeå flygplats ska anses vara av riksintresse. År 2008 fastställde riksdagen ett nationellt basutbud av 10 stycken flygplatser som staten på sikt bör ansvara för att hålla. Umeå Airport är en av dessa.

Transportstyrelsen har därefter sett över listan på riksintresseflygplatser. Dagens 31 flygplatser av riksintresse föreslås minskas till 15 stycken. Umeå Airport är fortfarande en av dessa. Grunden för detta är att flygplatsen har internationell, nationell eller särskild regional betydelse.

Luftfartsverket och Transportstyrelsen har sedan en tid arbetat med riksintressebeskrivning för flygplatsen. Denna är inte slutförd och uppgiften är nu överförd till Trafikverket.

Miljöbalken föreskriver att områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Flygplatsen som riksintresse samt bebyggelseplanering med hänsyn till flygbuller

Umeå Airport

Flygplatsen i Umeå, Umeå Airport, är av riksintresse. Den stadsnära och lättillgängliga flygplatsen är en stark positiv faktor för utveckling och tillväxt i Umeå och i Umeåregionen. Umeå kommun har sedan länge en mycket positiv syn på Umeå Airport och dess lokala, regionala och nationella betydelse. Det finns en god dialog och samarbete med flygplatsens företrädare i flera olika avseenden. En viktig utgångspunkt för kommunens översiktliga planering är att flygplatsen bör ligga kvar på nuvarande plats. I översiktsplanen finns även ett långsiktigt reservat som beredskap för en eventuell framtida ny flygplats i södra delen av kommunen. Detta är dock endast ett reservat för eventuella framtida behov i ett mycket långsiktigt perspektiv.

Flygplatsens influensområde

Beslutet att flygplatsen utgör riksintresse innebär att det inte enbart är själva flygplatsområdet som ska skyddas utan också omgivande influensområden för buller, hinderfrihet och flygvägar. Även navigationsutrustning som kan ligga långt från flygplatsen hör dit. Influensområdets utbredning styrs av restriktioner till följd av säkerhetsföreskrifter, särskilda föreskrifter om flygvägar, flygprocedurer och flygbullervillkor i miljötillståndet. Det påverkas också av statsmaktens riktlinjer för vad som är acceptabel flygbullernivå från boendesynpunkt. Ny bebyggelse och verksamheter bör inte lokaliseras så nära flygplatsen att dess funktion äventyras.

Bedömningarna bör ske inte bara med utgångspunkt i det tidsperspektiv som lagts till grund för det senast meddelade miljötillståndet. Hänsyn bör också tas till en framtida utveckling av såväl verksamheten vid flygplatsen som det omgivande samhället.

Swedavia arbetar med att formulera sin långsiktiga bedömning av verksamheten, för att ligga till grund också för kommunens bebyggelseplanering. Omvänt så har även Umeå kommuns och Umeåregionens utvecklingsplanering och framtidsbedömningar betydelse för flygplatsens framtid. Här finns således behov av en ömsesidig dialog. Kommunen har därför haft särskilda samråd med företrädare från flygplatsen med anledning av att den fördjupade översiktsplanen redovisar ett handels- och verksamhetsområde, Entré Syd, i närheten av flygplatsen.

Höjdbegränsande områden (hinderfrihets-zon)

Runt flygplatsen finns områden där höga byggnader och andra uppstickande föremål av flygsäkerhetsskäl inte får överstiga vissa höjdbegränsningar. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master, vindkraftverk) som tillfälliga (byggnadskranar etc). I vissa fall kan avsteg medges. Krav kan ställas på att byggnadsverket förses med hinderljus.

Om kraven på byggnadshöjd inte uppfylls medför detta begränsningar för flygtrafiken. Begränsningarna kan påverka landning vid begränsad sikt eller låga moln. Andra begränsningar kan behöva införas för flygplatts last (passagerare, bagage och/eller bränsle).

Uppförs byggnadsverk eller uppstår vegetation som påverkar flygprocedurerna ändras den lägsta tillåtna inflygningshöjden. Även hinder på relativt långt avstånd från landningsbanan kan påverka lägsta tillåtna inflygningshöjd vid dålig väderlek så att landning omöjliggörs. Landningsprocedurerna utgår från markhöjd med vegetation som generellt antas ligga på +52,4 meter (höjdsystem RH70). Byggnadsverk vars högsta del ligger under +52,4 meter påverkar normalt inte riksintresset utom i in- och utflygningsriktningarna.

Vid bygglovprövning för byggnadsverk som berör hinderfrihetszonen i höjd ska sökande enligt 8 kap. 25 § plan- och bygglagen upplysas om skyldigheten att söka särskilt tillstånd hos Transportstyrelsen. Bygglovavdelningen bör även i sin lämplighetsprövning samråda med Trafikverket/Swedavia ifall sådana ärenden aktualiseras. Omfattningen av ”höjdbegränsande områden” med ”hinderfritt stigområde” (CWY) framgår av särskild karta. (Se underlag till översiktsplanen, samt bilaga i kommande riksintressebeskrivning.)

Umeå kommuns överväganden för bebyggelseplanering omkring Umeå Airport och beaktande av flygplatsen som riksintresse

Viktiga möjligheter till fortsatt bebyggelseutveckling i Umeå

Umeå har under mycket lång tid varit en expanderande kommun med stadigt ökande befolkningensmängd. Det är kommunens mål att skapa möjligheter att fortsätta denna utveckling och nå 200 000 invånare år 2050. I den fysiska planeringen måste också beaktas behovet av fortsatt samhällsutveckling bortom år 2050. All bebyggelselokalisering påverkar markanvändningen åtminstone 50-100 år fram i tiden. Bebyggelseplaneringen måste därför ske med ett långt tidsperspektiv och inte bara utifrån dagens och den närmaste tidens situation.

För att skapa en långsiktigt hållbar utveckling bör en stor del av bebyggelseutvecklingen placeras inom den redan befintliga bebyggelsestrukturen. Skälen till detta är många. Bättre ekonomiskt utnyttjande av teknisk infrastruktur är ett. Minskat transportarbete i en mer sammanhållen bebyggelse ett annat. Möjligheter att uppnå en bra social infrastruktur ett tredje.

Kompletterande bebyggelse inom stadsstrukturen är också oftast mycket attraktiv för medborgarna, inte minst om den dessutom kan förläggas i sådana lägen som har mervärden såsom bostadsmiljö, t.ex. i närheten av älvlandskapet eller i centrala lägen.

Ur kommunens planeringsperspektiv är det därför ytterst angeläget att

kunna ta tillvara alla möjligheter till kompletterande bebyggelse som stadens struktur kan erbjuda. Detta gäller särskilt om områdena kan inrymma många bostäder, det är i mindre grad angeläget för bara enstaka eller ett fåtal bostäder i ett område.

I vissa lägen kan sådana kompletteringar ha höga kvalitéer som bostadsområden, samtidigt som de kan komma i konflikt med andra sektorsvisa samhällsmål. Att undvika flygbuller, är en sådan målkonflikt.

Av många orsaker är det dock varken möjligt eller lämpligt att enbart styra all ny bebyggelse till områden som inte berörs av flygbuller. Den övergripande målsättningen om ett långsiktigt hållbart samhälle kräver att en förhållandevis stor del av bebyggelsen kan tillkomma inom den befintliga bebyggelsestrukturen, som delvis är berörd av flygbuller. Lokalisering av bebyggelse ska också tillgodose en lång rad andra intressen - miljövärden, naturvärden, tekniska förutsättningar, kommunikations- och trafikspekter, skola, barnomsorg och andra sociala strukturer, m.m. När allt detta vägs samman minskar tillgången på lämpliga kompletterings- och utvecklingsområden för staden.

De områden som efter sådan avvägning finns redovisade i denna översiktsplan som tänkbara nya bebyggelseområden eller som kompletteringsområden i den befintliga bebyggelsestrukturen är därför av mycket stor betydelse för en lämplig utveckling av Umeå. Motsvarande gäller de kompletteringsmöjligheter som utan att vara särskilt utpekade i översiktsplanen finns inom den redan befintliga bebyggelsestrukturen.

Viktigt att säkerställa flygplatsens långsiktiga utrymmesbehov

Flygplatsens tätortsnära läge ger en mycket stark konkurrensfördel för Umeå och Umeåregionen när det gäller att vara en attraktiv ort för näringsliv och offentliga verksamheter, liksom för vanliga invånare när de reser. Det korta avståndet och det okomplicerade sätt flygplatsen kan nås, kompenserar i viss utsträckning den nackdel som Umeå har av sitt geografiska läge, långt från storstäder och marknader i Sverige och Europa.

Kommunens eget agerande på olika områden bör därför inte undergräva flygplatsens framtid. Den fördel som en tätortsnära flygplats ger måste balanseras med de nackdelar och begränsningar som flygbullret ofrånkomligen medför. Om kommunen långsiktigt vill att flygplatsen ska kunna ligga kvar till nytta för kommunens och regionens utveckling måste kommunen också underkasta sig viss hänsyn och begränsningar i sin planering.

Boende bör naturligtvis inte utsättas för alltför höga bullernivåer med hänsyn till hälsa och trivsel. Det är också viktigt att nytillkommande bebyggelse inte successivt och stegvis kryper allt närmare flygplatsen, så att allt fler boende upplever sig störda och en opinion växer fram som ställer krav på begränsningar och restriktioner för flygtrafiken. Detta kan i förlängningen äventyra flygplatsens existens på nuvarande plats, eller i vart fall tvinga fram begränsningar i flygtrafiken så att flygplatsens funktion skadas. Till detta kommer att Swedavia kan drabbas av kostnader för tillkommande bullerdämpande åtgärder, vilket naturligtvis ytterst drabbar resenärerna i form av ökade kostnader för flygplatsavgifter.

Det är därför angeläget att kommunen och dess olika sektorsorgan inser och respekterar att bebyggelseutvecklingen behöver hanteras med stor eftertanke och omsorg, såväl om de enskildas hälsa som om flygplatsens förutsättningar. Flygplatsen är statlig, men dess funktioner och förutsättningar för en varaktig fortlevnad är i högsta grad en angelägenhet och ett ansvar också för kommunen och regionen.

4. Genomförande och uppföljning

4.1 Översiktsplanen som strategidokument

Översiktsplanen är kommunens viktigaste strategiska planeringsinstrument. I detta kapitel behandlas hur översiktsplanens intentioner, d.v.s hur redovisad planläggning av samhällets fysiska struktur och tillgodoseendet av allmänna intressen 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. Översiktsplanen är också 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.

Information till marknaden

Översiktsplanens ställningstaganden blir styrande genom de signaler som ges till marknadens aktörer om spelreglerna för bl.a. lokalisering och byggande.

Uppföljning

Kommunens tillämpning av översiktsplanen vad avser kommunens egna beslut som myndighet och genom uppdrag, investeringar etc. bör följas upp systematiskt. I den löpande ärendehanteringens bör nämnderna redovisa hur översiktsplanens intentioner beaktats. Genom en bra uppföljning underlättas aktualitetsprövningen och att rätt åtgärder vidtas.

4.2 Markförvärv, markpolitik

Översiktplanens tidshorisont är lång och kommunen kan inte själv styra i vilken takt utbyggnader sker, men kan genom en aktiv markpolitik och samverkan med exploitörer, se till att detaljplaneläggning sker i samklang med marknadens efterfrågan samt kommunala och andra offentliga investeringar. Om det krävs för att styra genomförandet i den riktning som planen anger, bör kommunen förvärva mark för att, efter utbyggnad av infrastruktur mm, sedan sälja den vidare till den som är villig att genomföra den markanvändning som anges i planen. En lämplig markfördelning är viktig för att främja konkurrensen på marknaden och underlätta målet om ett hållbart byggande. Tomtpriser kan differentieras beroende på läge och upplåtelseform.

För att uppnå målen om långsiktig hållbarhet bör särskilda program för hållbart byggande och markfördelning utarbetas.

Översiktsplanens redovisning av kommande bebyggelseområden är styrande för var kommunen ska förvärva mark. Därutöver bör finnas utrymme att förvärva mark för tätortsutveckling när tillfälle eller behov uppstår.

4.3 Fortsatt arbete

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.

Enligt översiktsplanen ska kommunen erbjuda tomter för egenregibygggen. En del av dessa tomter bör tillkomma i de orter som enligt översiktsplanen föreslås expandera.

För fritidshusområden slopas gällande grundprincip om att byggrätten begränsas till högst 150 m² bruttoarea. De detaljplaner och områdesbestämmelser som har denna bestämmelse kan ändras efter initiativ från fastighetsägarna. Planändringarna bör om möjligt avse hela planområden där fastighetsägare kan betala kostnaden i efterhand i form av planavgift.

Arbetsformer

Vid större exploateringar är det lämpligt att kommunen äger marken. Det är viktigt att man vid planering av nya bebyggelseområden beaktar alla funktioner som krävs för att det ska bli väl fungerande områden och då bör planeringen ske sammanhållet. Brännlandsberget och Tegelbruksberget är exempel på större exploateringar som förutsätts ske i kommunal regi.

Samverkan

Inriktningen mot 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 befintliga stadsdelar, särskilt i de centrala delarna, kan medföra att åtgärder måste genomföras i det offentliga rummet. Exploatören kan genom exploateringsavtal åläggas att delta i kostnaden för genomförandet. Det är viktigt att dessa frågor tas upp tidigt i planeringsprocessen.

Exploateringsbidrag

Riktlinjerna om 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.

4.4 Bebyggelsestrukturen

Utgångspunkter för bebyggelseförändringar

Det framtida byggandet bedöms i allt väsentligt ske genom kompletteringar i den redan byggda miljön. Översiktsplanen anger en inriktning mot stadsdelar med en blandning av verksamheter och bostäder. Det ska finnas bostäder av olika typ, storlek och upplåtelseform liksom handel och övrig service.

Först när kompletteringsbebyggelsen inte kan tillgodose efterfrågan bör mer perifera områden som Tegelbruksberget och Brännlandsberget tas i anspråk. Reservområden i översiktsplanen bör tas i anspråk endast om ovanstående strategi uttömts.

För att skapa goda förutsättningar för utveckling av en stadsdel 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, 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

Planförslaget innebär kommunala investeringsåtaganden i infrastruktur, såsom gator och VA-ledningar, men också skolor och förskolor. Utbyggnadsordningen blir därmed viktig för den kommunala ekonomin. En långsam och jämn utbyggnad av är ofta att föredra av sociala skäl samtidigt som tröskelkostnader i infrastruktur och service kan motivera hastigare förändringar av kommunalekonomiska skäl. Utbyggnadsordningen läggs inte fast i översiktsplanen utan redovisas i kommunens bostadsförsörjningsprogram som ska revideras under år 2011.

Det är ofta branschens aktörer, och inte kommunen, som efter marknadsbedömningar avgör när ett genomförande kommer till stånd. Där kommunen äger marken kan kommunen själv besluta 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 av kapaciteten i den kommunala servicen, främst förskola och skola. Kommunens lokalförsörjningsplanering kommer att löpande ge underlag för de förutsättningar som gäller.

För att förbereda för större utbyggnader och förbättra beslutsunderlaget till strategiska val bör arbeten med fördjupade översiktsplaner påbörjas.

I områden som prioriteras för bebyggelse kan det visa sig finnas otillräcklig efterfrågan på boende och lokaler för att bygghuset ska ske i önskad omfattning eller med önskat innehåll. Kommunen kan då genom avtal med exploaterare villkora till exempel markanvisning i attraktiva lägen med åtagande om att bygga också i sådana lägen med lägre attraktivitet.

4.5 Sektorsvisa genomförandefrågor

Verksamheter

Detaljplaneförfarandet är en process som kan ta upp till två år. För många företag är detta alldeles för lång tid. Kommunen bör därför hålla en hög planberedskap med mark för verksamheter i olika områden.

Handel och service

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

Kommunen ska hålla en hög mark- och planberedskap som möjliggör nyetablering av handel.

Kommunen har även 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 på lokaler är nödvändig 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 kollektiv- samt gång- och cykeltrafiken 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.

Arbetet med att ta fram stabila förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling ska fortsätta i samarbete med berörda aktörer. En särskild kollektivtrafikstrategi tas fram. En särskild studie genomförs för att finna lösningar som innebär att särskilda bussfält kan tillskapas.

Timmerterminalen på Gimonäs bör omlokaliseras. Om Norrbotniabanan inte byggs inom en snar framtid kan det bli aktuellt med ett industrispår från Västerslätt till Däva.

Lämpliga lägen för infartsparkering i goda kollektivtrafiklägen reserveras för framtiden.

Grönstruktur

Ett kommunövergripande grönstrukturprogram tas fram. Det bör bl.a. innehålla förslag till grönyteindikatorer anpassade för Umeås förhållanden och en policy för att kompensera för intrång i grönområden eller parker.

Skötselplaner tas fram för attraktiva rekreationsområden. I vattennära områden ska hänsyn tas till rekreationsvärden, naturvärden samt närboendes utblickar över vatten.

Längs den gröna korridoren bör en vandringsled successivt anläggas.

Naturresurser

Åtgärdsprogram har antagits för att grund- och ytvattenförekomster ska behandlas så att målet om en god vattenstatus enligt EG:s ramdirektiv för vatten uppnås. Åtgärdsplanering och genomförande av åtgärder kommer att kräva insatser av kommunen. Vid detaljplaneläggning beaktas vattenförekomsternas status så att de inte försämras.

Kulturmiljöer

Inte minst centralt i kommunen finns områden med höga kulturhistoriska värden. I översiktsplanen för centrala staden beskrivs hur bevarandefrågor men också behovet av tillkommande bebyggelse ska hanteras.

För stadsdelarna runt centrala staden ger byggnadsordningarna ledning för bedömningar i detaljplaner och bygglov. En uppdaterad kulturmiljöinventering skulle underlätta beredningen av planer och bygglov i områden utanför staden som hyser värdefulla byggnader.

I ett kulturmiljövårdsprogram samlas kommunens förhållningssätt till såväl enstaka byggnader som värdefulla miljöer.

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.

Teknisk försörjning m.m.

I merparten av nya bebyggelseområden förutsätts kommunen vara huvudman för allmänna gator, torg m.m. Nya gator byggs ut i takt med att bebyggelse växer fram. Parker och grönområden iordningställs parallellt. Översiktsplanens förslag till grönstruktur är en viktig del i strategin för hållbarhet.

Tekniska försörjningssystem utreds senast i samband med detaljplanering. Ledningsnäten för VA, el och fjärrvärme byggs ut i samband med exploatering av områden.

En ny VA-strategi för hantering av enskilda vatten och avloppsanläggningar inom kommunen bör arbetas fram. Naturvårdsverkets allmänna råd för enskilda avloppsanläggningar är inriktade mer på anläggningsfunktioner och mindre på teknik. Funktionskravet relateras till normal eller hög skyddsnivå beroende på de förutsättningar som gäller för ett område.

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 förhållningssätt till anspråken.

4.6 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.

Åtgärder som förbättrar grönstruktur, vattenförekomster eller liknande som sker på grund av exploatering belastar exploateringsprojektet. Åtgärder som inte sker i samband med exploatering 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 allt eftersom staden växer. Det är viktigt att tillräckliga medel avsätts för att täcka dessa kostnader, så att en varaktig god skötselnivå kan upprätthållas. Kostnadsökningen bedöms bli lägre med föreslagen strategi med kompletteringsbebyggelse där befintlig infrastruktur kan nyttjas effektivare.

5. Översiktsplanens konsekvenser

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, sociala samt samhällsekonomiska aspekter tydligt framgå.

Avgränsning

Syftet med miljöbedömningen och dokumentet MKB är att integrera miljöaspekterna i planen. Enligt bestämmelserna om miljöbedömningar samt enligt 6 kap. 12 § miljöbalken 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 kommer att fokusera på den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas orsaka. Bedömningen utgår från den struktur och de strategier som föreslås i planen.

Vid det avgränsningsmöte som hölls med länsstyrelsen 2009-09-25 beslutades att följande miljöaspekter skulle ingå i miljöbedömningen: Miljö kvalitetsnormer för luft, trafikarbete, buller från vägar, tåg och flyg, grönstruktur med biologisk mångfald, landskapsbild, stadsbild, boendemiljö, kulturmiljö, risker och säkerhet, naturresurser (grustäcker och jordbruksmark) samt dagvatten. Efter samråd har handlingen kompletterats med att även miljöbedömma frågor om rennärning.

Nollalternativet

Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om planförslaget inte genomförs. Idag finns en fördjupad översiktsplan från 1998 som benämns F1 och speglar ett nollalternativ som utgör jämförelsealternativ till planförslaget.

5.1 Miljöbedömning

I miljöbedömningen görs en identifiering och bedömning av respektive miljöaspekt med hjälp av en illustrerad barometer av den tänkbara miljöpåverkan som planförslaget respektive nollalternativet kan tänkas medföra. Bedömningen görs för de strukturer och strategier som föreslås med planeringshorisonten år 2030. Nollalternativet och planförslaget bedöms inrymma samma befolkningsantal år 2030. I planen görs utblickar mot ett Umeå med 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 | |

MKN 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 trafikolymer 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 vari 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 transportssystem 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 föroreningar i Umeås stadskärna eftersom den tunga trafiken står för en betydande del av emissionerna. Ringleden är avgörande, men det är samtidigt avhängigt att miljöanpassning och fysisk ombyggnad av gator med trafikledskaraktär i centrala Umeå sker på ett effektivt sätt och att det leder till en trafikavlastning ut till Umeås ringledssystem. Det finns dock stora risker att Umeå även kommande tioårsperiod kommer att ha överskridanden av mil-

jökvalitetsnormerna vid hårt trafikerade och slutna gaturum, främst p.g.a. 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 de lokal luftcirkulation, absorberar partiklar och fixerar koldioxid.

Trafik

Noll-alternativet



5

Stor negativ miljöpåverkan

Trafiksystemet i nollalternativet är separerat och tydligt uppdelat i grannskapsindelningar och transportrum. Stadsdelar beskrivs som enklaver omgivna av anslutande huvudnät för biltrafik. En fördelning ut på ett framtida ringledssystem förutses men det finns få konkreta förslag på hur omfördelningen av trafik från stadskärnan ut på ringleden ska hanteras. Trots satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik skulle intentionerna om ett mindre bilberoende Umeå vara svåra att nå i och med den utspridda och funktionsuppdelade markanvändning som föreslås. Förutsättningarna att arbeta med mer hållbara alternativ till bilen försvåras och förhindras med en utspridd stadsbyggnad och utan kraftfulla åtgärder i centrala Umeås vägnät för att fördela trafik ut på ringen. Det gör det mycket svårt att utveckla effektiva, ekonomiskt försvarbara och konkurrenskraftiga alternativ till bilen. Risken med nollalternativet är därför att bilen behåller och förstärker sin roll som det primära färdmedelsalternativet i Umeå även fortsättningsvis, vilket riskerar att generera ett ökat trafikarbete.

Planförslaget



2

Liten positiv miljöpåverkan

Planförslaget medger stora förändringar i Umeås trafiksystem. Utbyggnaden av ett ringledssystem runt Umeå ger det alternativ som behövs för att avlasta centrala Umeås hårt trafikerade gator. Ringledssystemet i sig är en helt avgörande åtgärd för luftmiljön men den räcker samtidigt inte ensamt för att lösa luftmiljöproblemen. Ringleden möjliggör emellertid även andra åtgärder i Umeå stad som tydligare prioriterar önskade färdmedelsgrupper och minskar biltrafikvolymerna. Föreslagna åtgärder som ombyggnad av trafikleder till stadsgator, miljözon, kollektivtrafikprioriteringar, ny parkeringspolitik samt satsningar på Mobility Management, Intelligent trafiksystemlösningar och trafikstyrning kan genomföras under planens tidshorisont och är nödvändiga tillsammans med ett nytt vägsystem för att klara luftmiljöproblemen.

En kompakt och funktionsblandad stad är avgörande för gång-, cykel och kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen. Den täta staden ger lämpliga avstånd för att gå och cykla och ett gott, väl underhållet och prioriterat gång- och cykelvägnät är tidseffektivt. En tät stad ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken att växa till ett attraktivt färdmedelsalternativ. Fler människor och korta avstånd gör att bussarnas turtäthet kan öka vilket är nödvändigt för att bussen ska fungera för människor i vardagen. Genom att koncentrera tillkommande bebyggelse inom stomlinjenätets influensområde kommer fler boende och verksamma att få nära till kollektivtrafik med hög effektivitet. I en tätare stad kommer trafikutrymmet att vara begränsat varför kollektivtrafiken behöver ges särskilt utrymme för att fungera optimalt.

Farligt gods

Noll-alternativet



1

Positiv miljöpåverkan

Umeås ringledssystem kommer att utgöra det primära transportnätet för transporter av farligt gods när det står färdigt. Riskbilden i Umeå tätort förbättras därmed avsevärt.

Planförslaget



1

Positiv miljöpåverkan

Umeås ringledssystem kommer att utgöra det primära transportnätet för transporter av farligt gods när det står färdigt. Riskbilden i Umeå tätort förbättras därmed avsevärt.

Stadsbild

Noll-alternativet



5

Negativ miljöpåverkan

En fortsatt utspridning av staden påverkar upplevelsen av staden negativt. Biltrafiken ökar i takt med tillväxten eftersom förutsättningarna för en förbättrad kollektivtrafik saknas. Staden förblir gles vilket innebär att det också blir svårare att uppnå en hög tillgänglighet och trygghet. De barriäreffekter som orsakas av trafiklederna förstärks. Stadens attraktivitet minskar.

Planförslaget



2

Liten positiv miljöpåverkan

En tydlig vision om hur staden ska växa och utvecklas skapar goda förutsättningar för en attraktiv stad. Kvaliteten i stadsbyggandet gynnas av att samspillet med fastighetsägare och byggintressenter i projekt utgår från en klar gemensam bild av vilka intressen som är specifika och vilka värderingar som kan sägas vara gemensamma.

En tätare stad med ett sammanhållet stadslandskap överbryggas barriäreffekter och ger förutsättningar för att skapa en långsiktigt hållbar tillväxt. När den delvis oplanerade utspridningen av staden med dess negativa effekter på bl.a. stadsbilden upphör blir konsekvensen på lite längre sikt en tydligare avläsbar stadsgräns utanför vilken landsbygden förblir land samtidigt som staden blir mera stad.

Kulturmiljö

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

När tillväxten sker utan en gemensam vision för Umeås framtida utbredning kan tillväxtargumentet komma att användas som motiv för att ersätta bebyggelse med höga kulturmiljövärden. Avvägningarna står då endast mellan ekonomiska kalkyler och bedömningar av den aktuella byggnadens kulturmiljövärde istället för att byggprojektet bedöms utifrån ett helhetsperspektiv där stadens identitet och långsiktiga attraktivitet också vägs in. Förutsägbarheten av en sådan process är liten vilket dessutom medför att den önskade tillväxten hämmas.

Planförslaget 2  Liten positiv miljöpåverkan

En gemensam vision för tillväxt är en av flera viktiga förutsättningar för att kunna hantera kulturmiljö på ett framgångsrikt sätt. Fortsatt stor hänsyn ska tas till värdefulla kulturmiljöer i enlighet med planförslaget riktlinjer. På den omgivande landsbygden ska byarna även fortsättningsvis kompletteras i samklang med den rådande bystrukturen enligt byggnadsnämndens riktlinjer. Detta förhållningssätt kommer på sikt att ge oss en mer upplevelserik och varierad miljö där gammalt och nytt förstärker de olika stadsdelarnas, liksom serviceorternas och byarnas, sinsemellan unika karaktärer.

När ett kulturmiljövårdsprogram för hela Umeå är upprättat kan bedömningen bli en 1:a, dvs. positiv miljöpåverkan.

Grönstruktur

Biologisk mångfald

Noll-alternativet

4



Liten negativ miljöpåverkan

Inom fördjupningsområdet finns en rad känsliga och värdefulla miljöer som kräver särskild hänsyn vid planering eller är i behov av skydd t.ex. värdefulla skogsmiljöer, våtmarker eller betesmarker. I ÖPL98 finns kommunens viktigaste naturområden redovisade, samt några områden där naturvärdena ska återskapas. De viktigaste riktlinjerna enligt planen är att Umeälvens delta ges ett långsiktig naturskydd samt att ingrepp i våtmarker av naturvärdesklass 1 och 2 får ske endast om starka skäl föreligger. Kommunen ska dessutom undanta nyckelbiotoper från skogsbruk inom det egna skogsinnehavet.

Ytterligare mera tydliga övergripande riktlinjer för att bevara den biologiska mångfalden saknas i stora delar, istället hänvisas till specifika åtgärder. Dessutom avses några stadsnära våtmarker anläggas för att biologisk berika miljöerna. För grönstrukturen presenteras en grön vision som i sin grundidé är genomtänkt, men som delvis är för otydlig för att kunna genomföras i alla delar.

Planförslaget

2-3



Liten positiv/ingen betyd. miljöpåverkan

Planen har en landskapsekologisk inriktning, där det inte enbart pekas ut vissa skyddsvärda naturområden, utan även viktiga gröna korridorer för att underlätta artspridningen mellan skyddsvärda områden som är en viktig förutsättning för att bevara biologisk mångfald. Både sociala och ekologiska värden anses som lika viktiga för att främja människans hälsa t.ex. genom att ta tillvara värdefulla ekosystemtjänster och erbjuda attraktiva rekreativmiljöer.

Fördjupningen innehåller konkreta förslag och riktlinjer för att bevara och utveckla biologisk mångfald i samband med planeringsfrågor, t.ex. nyttan av ekosystemtjänster, grönyteindikatorer, platsbank med möjliga kompensationsområden samt tydliga övergripande riktlinjer. Ambitionen är att förslagen arbetas in i ett kommunövergripande grönstrukturprogram som i sin helhet blir en genomförandeinriktad vägledning med tydliga prioriteringar för den kommunala verksamheten som berör grönstruktur och naturvård. Områden med skyddsvärd natur uppdateras kontinuerligt i en databas som ligger till grund för framtida bedömningar om hur biologisk mångfald påverkas av framtida planeringar.

Vägreservatet söder om Stöcksjö berör Natura 2000-området Umeås delta och infrastrukturreservaten öster och väster om Umeå innebär ett visst intrång på skyddsvärda naturmiljöer. Infrastrukturreservat kräver ett långsiktig förhållningsätt för att säkerställa att marken inom reservat och omgivande influensområde inte tas i anspråk på ett sådant sätt som begränsar framtida planberedskap. Vid ett eventuellt ianspråktagande av vägreservaten kommer påverkan på naturvårdsintressen att närmare utredas tillsammans med andra samhällsintressen i en omfattande prövning.

Några föreslagna bebyggelseområden ur ÖPL98 har tagits bort vilket medger ett bevarande av naturmark.

Vatten

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

Framtagandet av ÖPL98 skedde innan det europeiska vattendirektivet hade vunnit laga kraft. Därför har det lagts mindre vikt på en fortsatt bra vattenkvalité i ÖPL98 än det görs idag. Enligt ÖPL98 är en lämplig vatten- och avloppslösning ett av grundkraven i allmän lämplighetsprövning för bebyggelse. Här uppmantras för bebyggelse i byar enskilda lösningar framför anslutningar till allmän anläggning. Kunskap och teknik gällande avloppslösningar har utvecklats som gör att riktlinjerna i ÖPL98 inte motsvarar dagens krav och möjligheter på avloppslösningar.

Tvåran är i stort sätt det enda fokusobjekt angående förstärkt hänsyn till vattenkvalitén. Det finns ett förslag om att anlägga en våtmark för att förbättra vattenkvalitén i Klockarbäcken innan den rinner till Tvåran.

Både verksamhetsområden och bebyggelseområden har lagts ut utan att bedömning av påverkan på vattenkvalitén mer än översiktligt gjorts. Grönstrukturens betydelse för rening av dagvatten har lyfts och dagvatten ska så långt möjligt omhändertas lokalt. För att långsiktigt skydda grundvattenförekomster föreslås i nollalternativet att den del av Vindelälvsåsen som betjänar Forslunda vattenverk ska skyddas. Alternativet innebär inte någon ökad belastning på det intag för infiltration som görs i Umeälven. Den del av grundvattenförekomsten Vindelälvsåsen som finns söder om riskerar däremot att påverkas av de bostads- och verksamhetsområden som pekas ut runt Röbbäck. Utredning för reservvattentäkt föreslås.

Planförslaget 2  Liten positiv miljöpåverkan

Planförslaget har tagits fram under beaktande av det europeiska vattendirektivet och med syfte att uppnå gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

I planhandlingen har vattenförekomster tagits upp och beskrivits där planförslaget kan innebära en viss risk för att uppnå gällande miljökvalitetsnormer. Om föreslagna ställningstaganden följs bedöms planförslagets negativa konsekvenser för vattenkvalitén som liten.

En förtätning av befintliga bebyggelseområden medför en större andel hårdgjorda ytor och det finns en ökad risk för utsläpp av orenat dagvatten till sjöar och vattendrag. Genom att grönområden och dess ekologiska värden ska vara en självklar del i bebyggelseplaneringen, skapas goda möjligheter att minimera skadliga utsläpp genom ett bra lokalt omhändertagande av dagvatten eller anlägganden av fördröjningssystem.

Övergödning är ett av de största hoten för vattenmiljökvalitetsnormerna inom planområdet. Områden där det finns dokumenterade problem med utsläpp av näringsämnen klassas som områden med hög skyddsnivå. För att minska utsläpp av näringsämnen från avloppsanläggningar har det tagits fram tydliga riktlinjer för vatten- och avloppsförsörjning. Inriktningen är att tillkommande bebyggelse så långt möjligt ansluts till befintliga verksamhetsområden för vatten och avlopp eller möjliggör lämpliga gemensamma reningsanläggningar som klarar gällande funktionskrav. Enskilda avloppsanläggningar ska i framtiden endast tillåtas inom områden med normal skyddsnivå där det finns spridd bebyggelse och ett mindre antal tomter, medan minireningsverk kan krävas för områden med hög skyddsnivå.

VA-utredningar ska redovisa förslag på lämpliga avloppslösningar och är en del av planhandlingarna. Dessa riktlinjer minskar näringsutsläppen från bebyggelse avsevärt och är ett viktigt led i att uppnå en bra ekologisk status i våra vatten.

När det gäller grundvatten så överensstämmer påverkan i allt väsentligt mellan nollalternativet och planförslaget. Planförslaget innebär ändå troligen ett ökat behov av grundvatten genom ökad konsumtion av dricksvatten och vatten för verksamheters behov. Ett ökat grundvattenuttag kan innebära en risk i och med att vattentäkternas hydrografi kan påverkas. Ett behov att öka infiltrationen för konstgjord grundvattenbildning kan också innebära en risk att föroreningar tillförs vattentakten.

Sammantaget innebär planförslaget en förbättring gentemot nollalternativet och planförslaget innehåller tydliga ställningstaganden för att bevara och uppnå en bra vattenstatus.

Naturreсурser, jordbruk

Noll-alternativet 4  Liten negativ miljöpåverkan

Enligt ÖPL98 ska i stort sett all nuvarande jordbruksmark – även den nedlagda - reserveras för livsmedels- och energiproduktion. En fortsatt stark ökande befolkningsutveckling skulle däremot innebära att jordbruksmark måste ianspråkta för bebyggelse på sikt, t.ex. vid Mellan- och Innertavle. Ett verksamhetsområde planeras också på jordbruksmark vid Västerslätt. Jordbruksnäringen påverkas inte enbart negativt genom bebyggelse på jordbruksmark utan även av fragmentering av åkermarksarealen i mindre enheter och bebyggelse längs bruksvägar. Detta problem har inte beaktats i tillräckligt stor utsträckning i ÖPL98. Byggnad på landsbygden har i flera fall lett till inskränkningar i verksamheten för befintliga jordbruksföretag.

Planförslaget 2  Liten positiv miljöpåverkan

Planförslaget innebär mindre ingrepp i jordbruksmarken än nollalternativet. Kompletterande bebyggelse i byarna ska inte försämra möjligheterna att driva rationellt jordbruk och inte heller ökad fragmentering av sammanhållen jordbruksmark. För byar präglade av djurhållning är det möjligt att behålla förutsättningar för djurhållning som en integrerad del i byastrukturen.

En fortsatt god möjlighet till lokal matproduktion är en viktig för hållbar utveckling. Både nollalternativet och planförslaget kan indirekt ge påverkan i och med att bostadsbyggnad medför efterfrågan på matjord. Detta kan medföra att åkermark används för matjordsproduktion och sedan skogsplanteras, om inte riktlinjerna följs.

Naturresurser, ballast

Noll-alternativet 5  Negativ miljöpåverkan

Ökat byggande av bostäder och infrastruktur medför ett ökat behov av ballastmaterial. Huvuddelen av detta kommer att vara krossat berg och medföra ett behov av utbyggda bergtäkter. Förutom ingrepp i naturen och påverkan på landskapsbilden medför täktverksamheten utsläpp från transporter och i närområdet störningar genom buller och damm.

Planförslaget 3-4  Ingen/liten negativ miljöpåverkan

Det är osäkert om behovet av ballastmaterial kommer att öka jämfört med ÖPL98. En tätare bebyggelse och mindre utspridda områden kan leda till en viss besparing i ballastmaterial jämfört med ÖPL98. Planförslagets inriktning mot en tätare stad kräver troligtvis mindre ballastmaterial för anläggandet av vägar. De senaste åren har ett antal bergtäkter etablerats inom utredningsområdet, trots den riktlinje som fanns i ÖPL98 om att så inte skulle ske. Detta gör att det inte går att säga att det finns någon skillnad mellan alternativen när det gäller lokaliseringen av täkterna. Lokaliseringen inom utbredningsområdet medför en mindre mängd utsläpp från transporter men också en ökad risk för störningar från buller och damm jämfört med en placering utanför.

Genom att i alltmer större utsträckning pröva brytning av berg eller morän så kan täkterna etableras på mera lämpliga områden och känsliga naturområden med naturgrus kan bevaras.

Förorenade områden

Noll-alternativet 4  Negativ miljöpåverkan

I ÖPL98 nämns inte förorenade områden i någon större utsträckning.

Planförslaget 2  Liten positiv miljöpåverkan

Efter det att ÖPL98 fastställdes har lagstiftningen kring förorenade områden förändrats väsentligt. Arbetet med efterbehandling av förorenade områden sker idag på ett betydligt mer strukturerat sätt och staten avsätter stora medel för att åtgärda områden där ingen ansvarig finns. Föroreningsfrågor uppmärksammas däremot ofta sent i den fysiska planeringen och tidsåtgången underskattas. Detta kan leda till att arbetet får karaktären av ”brandkårsutryckningar” och utförs ofta under tidspress vilket kan leda till att utredningar och åtgärder blir bristfälliga. Möjligheten att använda databasen med förorenade områden (EBH-stödet) vid fysisk planering kommer förhoppningsvis leda till att föroreningsfrågan beaktas i ett tidigare skede.

Förutsättningarna för en effektivare hantering av efterbehandlingsärenden i planeringssammanhang förbättras, vilket i sin tur innebär att möjligheten att uppfylla miljömålet ”Giftfri miljö” ökar.

Rennäring

Noll-alternativet

4



Negativ miljöpåverkan

ÖPL98 redovisar enbart vinterbetesmarker inom Sävarådalen och flyttleden mellan Rödå och Kulla som riksintresseområden för rennäring. Nuvarande riksintresseanspråk fastställdes av Jordbruksverket år 2005 och har därför inte uppmärksammats i ÖPL98.

Planförslaget

3-4



Ingen/liten negativ miljöpåverkan

Planen har i möjligaste mån undvikit påverkan på befintliga flyttleder och vinterbetesmarker. Bl.a. har Tuppliden tagits bort som ett framtida bebyggelseområde och för Piparböle har det tagits fram områdesbestämmelser med hänsyn till rennäringen. Kullaområdet är det viktigaste renbetesområdet inom planavgränsningen. Området är samtidigt vattenskyddsområde och av stort intresse för friluftsliv. Här föreslås en skötselplan som tas fram i samråd med berörda och där de olika intressena för området vägs in.

Reservområdet för renbete söder om Stöcksjön berörs av ett flygplatsreservat. Detta har funnits med sedan 1970-talet och avser att ge handlingsfrihet för en eventuell framtida omlokalisering av nuvarande flygplats. Det kräver ett långsiktigt förhållningsätt för att säkerställa att marken inom reservatet och omgivande influensområde inte tas i anspråk på ett sådant sätt som kan försämra möjligheterna för ett flygplatsbygge. Kommunen gör emellertid i nuläget den bedömningen att nuvarande flygplats bör finnas kvar under överskådlig tid framöver. Reservatet för en alternativ flygplats är därför en mycket långsiktig reservation som inte under överskådlig tid påverkar rennäringens markanvändning i området. Om ett ianspråktagande av flygplatsreservatet i framtiden blir aktuellt kommer renbetesintressen att utredas närmare och avvägas mot andra samhällsintressen i en omfattande miljöprövning.

Samma sak gäller för de långsiktiga vägreservat som berör riksintressen för renbete. Planen bedöms sammantaget inte ha någon betydande negativ påverkan på rennäringens intressen.

5.2 Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning

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

5.3 Konsekvenser på miljömål och hur de beaktas

| Miljömål | Måluppfyllelse | Analys |
|---|----------------------------|---|
| Begränsad klimatpåverkan | Försvårar måluppfyllelse | Tillkommande bebyggelse och verksamhetsytor är planerade utifrån att ske samlat med ökade möjligheter till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Att bygga en förtätad stad anses vara det effektivaste sättet för att på sikt minska utsläppen av växthusgaser. Ett ökat befolkningsunderlag innebär dock att koldioxidutsläppen kan komma att öka jämfört med nuvarande värden för Umeå som helhet. |
| Frisk luft | Försvårar måluppfyllelse | Tillkommande bebyggelse och verksamhetsytor är planerade utifrån att skapa ett bilsnålt samhälle genom att främja möjligheter till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Planförslaget medför att fler människor kommer att bo och verka i centrala Umeå som redan idag har höga luftföroreningshalter och övergångsvis kan luften försämrats genom ökat trafikarbete. En genomtänkt grönstruktur i staden är en annan åtgärd som på sikt bidrar till renare luftförhållanden i Umeå. |
| Bara naturlig försuring | Försvårar måluppfyllelse | Utsläpp av försurande ämnen kommer påverkas genom ökade utsläpp av kvävedioxid. |
| Giftfri miljö | Bidrar till måluppfyllelse | Förorenade områden är definierade och riktlinjer för områden med risk för förorening finns framtagna och beaktas vid detaljplanering. |
| Skyddande ozonskikt | Ej relevant | Ej relevant |
| Säker strålmiljö | Ej relevant | Planen antas inte påverka frågorna om säker strålmiljö i negativ riktning. |
| Ingen övergödning | Bidrar till måluppfyllelse | Planen ger förutsättningar för att effektivt omhänderta avloppsvatten. En genomtänkt grönstruktur underlättar lokalt omhändertagande av dagvatten och förhindrar utsläpp av näringsämnen. Utsläppen av luftburna kväveföreningar kommer att öka. |
| Levande sjöar och vattendrag | Bidrar till måluppfyllelse | Planen medger förutsättningar för ett långsiktigt förvaltande av de sjöar och vattendrag med syfte att uppnå god vattenstatus enligt framtagna miljökvalitetsnormer för vattenförekomster. |
| Grundvatten av god kvalitet | Bidrar till måluppfyllelse | I planen har nuvarande och framtida områden som är intressanta för grundvattenuttag angetts. |
| Hav i balans samt levande kust och skärgård | Bidrar till måluppfyllelse | Planen medger ej ytterligare begränsningar för tillgängligheten av kuststränder. Tydliga riktlinjer för avloppsreningsanläggningar i anslutning till bebyggelseområden bidrar till att på sikt minska näringsutsläppen till havet. |
| Myllrande våtmarker | Bidrar till måluppfyllelse | Värdefulla våtmarker påverkas inte utan har pekats ut som skyddsvärd natur. Resaureering av våtmark i I20-området föreslås. |
| Levande skogar | Bidrar till måluppfyllelse | Stora områden med höga skogliga värden undantas exploatering. Skogsbruk bedrivs med hänsyn till rekreationsintressen. |
| Ett rikt odlingslandskap | Bidrar till måluppfyllelse | Odlingsmarker som resurs definieras och undantas exploatering. Riktlinjer finns framtida för att förhindra att bebyggelse försvårar för jordbruksnäringen. |
| God bebyggd miljö | Bidrar till måluppfyllelse | Planens inriktning är som helhet att skapa en långsiktigt hållbar och god miljö med höga sociala, ekonomiska och ekologiska värden. 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 genomförs av detta tankesätt skapas en social hållbar utveckling. Planarbetet tar i beaktande behovet av fler mötesplatser, parker, lekrområden, stärkande och vitaliserande offentliga rum, för att bl.a. främja folkhälsa och inkluderande av fler i stadens möjligheter. Bedömningen är, trots möjliga negativa konsekvenser vid en växande stad, att planen ger en positiv utveckling jämfört med ett nollalternativ. |
| Ett rikt växt- och djurliv | Bidrar till måluppfyllelse | Värdefulla livsmiljöer som är viktiga för att bevara artrikedomen undantas från exploatering. Ett genomtänkt system av gröna korridorer länkar ihop värdefulla livsmiljöer och främjar spridning av växter och djur. |



Länsstyrelsen
Västerbotten

Gransknings-
yttrande
Datum
2011-05-04

1(3)

Ärendebeteckning
401-1212-2011

Arkivbeteckning

| | |
|--|-------------|
| Umeå Kommun Stadsledningskontoret Utvecklings avd. | |
| 2011 -05- 06 | |
| Dnr. KS 575/07 | Dpl. 212 |

Umeå kommun
Stadsledningskontoret
Utvecklingsavdelningen
901 84 UMEÅ

Utställning av fördjupad översiktsplan gällande *Umeås framtida tillväxtområde*, 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.

Som bilaga bifogas de statliga verkens yttranden i sin helhet för kännedom.

SYNPUNKTER

Riksintresse

Kulturmiljö

I listan för riksintressen på sidan 93 nämns endast vissa byggnadsminnen. För att inte listans beskrivning och förhållningssätt ska misstolkas rekommenderar länsstyrelsen att inga byggnadsminnen omnämns.

Kommunikation

I dagsläget finns ytterligare utredningskorridorer för Norrbotniabanan som inte finns redovisat. Länsstyrelsen anser att den bör ingå i kartmaterialet.

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.

Verksamhetsområdet V2 är beläget i rak linje ca 1500 meter från flygplatsens landningsbana. Vid planering av området ska mycket stor hänsyn tas så att inte framtida kommande projekt inverkar negativt på riksintresset Umeå Airport. Även för en eventuell framtida utbyggnad av flygplatsen

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 samförståndslösning på bullerproblematiken kopplat till försvarsmaktens verksamhet gällande vissa utpekade bebyggelseområden. Länsstyrelsen anser även att riktlinjer och åtgärdslösningar för bebyggelseplanering med hänsyn till buller från övnings- och skjutfält bör införas i fördjupningen.

Redovisad cykelväg genom närövningsområdet ska utgå med hänvisning till säkerhet, övningsverksamhet och trafik inom området.

Miljö kvalitetsnorm

Vatten

Verksamhetsområdet V1 är redovisat på Vindelälvsåsen som innehåller en grundvattenförekomst. Länsstyrelsen anser det olämpligt att placera ett verksamhetsområde, som kan innehålla industri, på en grundvattenförekomst. Här kan noteras att Vattenmyndigheten har bedömt att grundvattenförekomsten i Vindelälvsåsen kanske inte uppfyller miljö kvalitetsnormen till år 2015 på grund av problem med bekämpningsmedel.

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

Bilagor:

Trafikverket
Försvarmakten
SGU
Swedavia



Länsstyrelsen
Västerbotten

Granskningsyttrande

1(2)

| | |
|------------|------------------|
| Datum | Ärendebeteckning |
| 2018-01-23 | 401-10628-2017 |
| | Arkivbeteckning |
| | 401 |

Umeå kommun

901 84 Umeå

Granskningsyttrande, Revidering av fördjupningen för Umeå

Umeå kommuns översiktsplan, Tematiskt tillägg för landsbygd samt revidering av Fördjupningen för Umeå är utställda för granskning under perioden 24 november 2017 - 26 januari 2018.

Länsstyrelsen har tidigare lämnat ett från statlig sida samordnat samrådsyttrande över planerna, den 24 april 2017, och noterar att delar av de synpunkter som framförs i yttrandet har tillgodosetts i utställningshandlingarna.

Detta granskningsyttrande gäller enbart *Revideringen av fördjupningen för Umeå*. Separata granskningsyttranden finns för Översiktsplan Umeå och Tematiskt tillägg till landsbygden. Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till översiktsplanen. Synpunkterna i detta granskningsyttrande begränsas till de delar av planen som är reviderade. Länsstyrelsen förutsätter därför att både vårt tidigare granskningsyttrande och detta granskningsyttrande fogas till den fördjupade översiktsplanen för Umeå.

Granskningsyttrandet fokuserar i huvudsak på de frågor som anges i 3 kap 16 § plan- och bygglagen (PBL). Utställningshandlingarna har remitterats till berörda statliga myndigheter.

Riksintressen

Kommunikationer

Kommunen har i kartan smalnat av korridoren för Norrbotniabanan då sträckan anses given (s. 96–98 + plankarta). Länsstyrelsen anser inte att en sådan justering kan ske förrän linjen är beslutad och korridoren inte längre har någon funktion.

Det kan på flera platser i utställningshandlingarna misstolkas som att kommunala vägreservat är av riksintresse för kommunikationer. Bl.a. benämner kommunen ett kommunalt vägreservat som Ri7 på riksintressekartan på s. 96 och i tabellen på s. 97. Detta behöver korrigeras.

Texten på s. 97 bör ändras så att det framgår att Västra länken inte har vunnit laga kraft utan är fastställd, men överklagad.

Totalförsvaret

Avseende I20-området har Försvarsmakten inga planer på att förändra verksamheten vid riksintresset för totalförsvarets militära del Umeå skjutfält och övningsfält på ett sådant sätt att Försvarsmaktens verksamhet riskerar att begränsas eller försvåras. Huruvida en åtgärd riskerar att medföra skada på ett riksintresse bedöms i varje enskilt fall. Länsstyrelsen delar dock inte Umeå kommuns uppfattning att riksintresset med tillhörande influensområde utgör en "död hand" över området.

Länsstyrelsen har i detta planeringsskede inga ytterligare synpunkter på revideringarna utifrån PBL 3 kap 16 § punkt 1.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen har inga synpunkter på revideringarna utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 2.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen har inga synpunkter på revideringarna utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 5.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen har inga synpunkter på revideringarna utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 4.

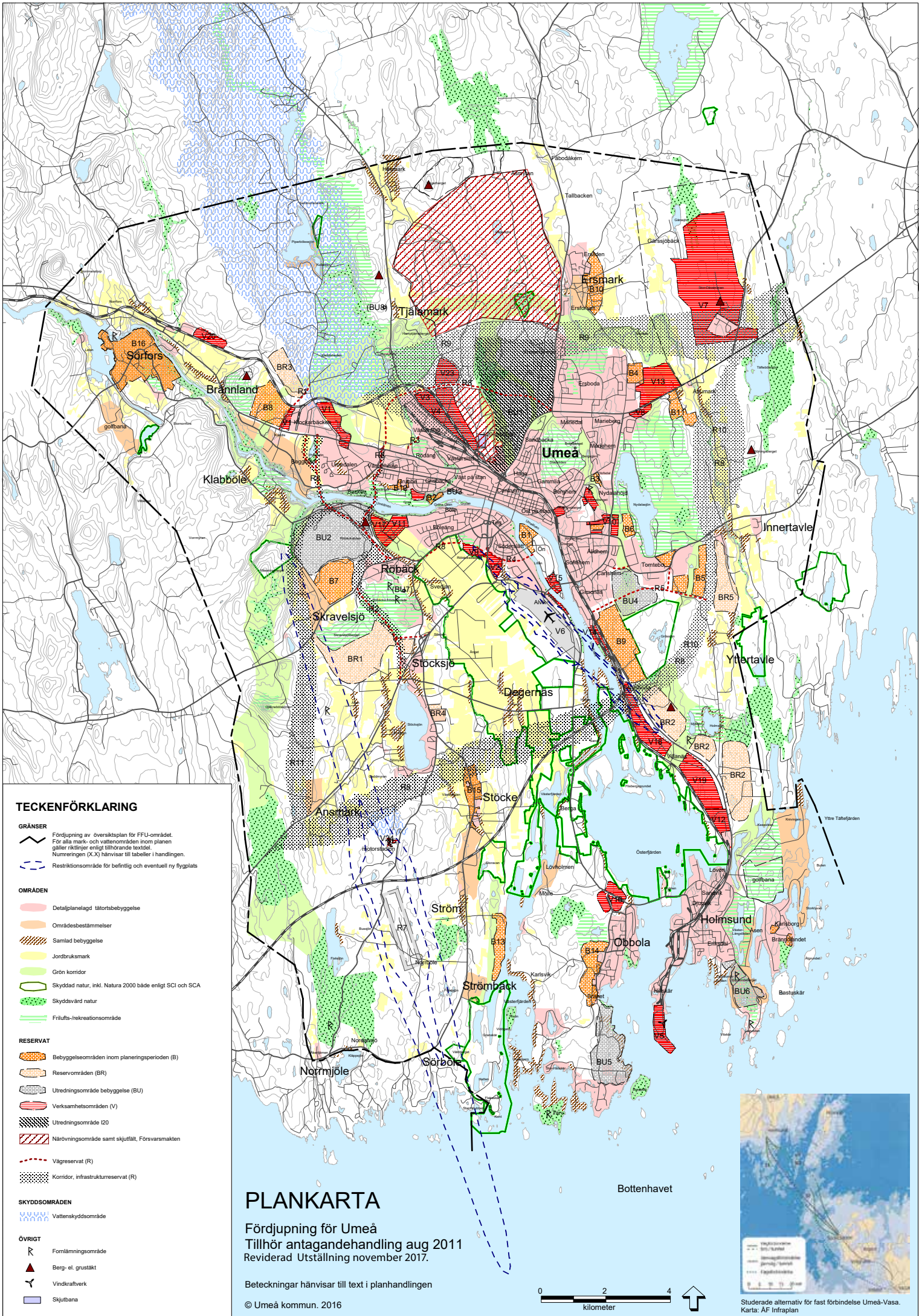
Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Länsstyrelsen har inga synpunkter på revideringarna utifrån PBL 3 kap. 16 § punkt 3.

Detta beslut om yttrande är godkänt i Länsstyrelsens elektroniska system och har därför inga namnunderskrifter

Peder Seidegård

Johanna Wadstein



TECKENFÖRKLARING

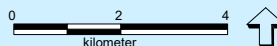
- GRÄNSER**
- Fördjupning av översiktsplan för FFU-området. För alla mark- och vattenområden inom planen gäller riktlinjer enligt tillhörande textdel. Nummereringen (X,K) hänvisar till tabeller i handlingen.
 - Restriktionsområde för befintlig och eventuell ny flygfält
- OMRÅDEN**
- Detailpanelagd tätortsbebyggelse
 - Områdesbestämmelser
 - Samlad bebyggelse
 - Jordbruksmark
 - Grön korridor
 - Skyddad natur, inkl. Natura 2000 både enligt SCI och SCA
 - Skyddsavård natur
 - Friluftsliv- och rekreationsområde
- RESERVAT**
- Bebyggelseområden inom planeringsperioden (B)
 - Reservområden (BR)
 - Utredningsområde bebyggelse (BU)
 - Verksamhetsområden (V)
 - Utredningsområde I20
 - Näringsområde samt skjutfält, Försvarsmakten
 - Vägreservat (R)
 - Korridor, infrastrukturreservat (R)
- SKYDDSDOMRÅDEN**
- Vattenskyddsområde
- ÖVRIGT**
- Fornlämningsområde
 - Berg- el. gruståkt
 - Vindkraftverk
 - Skjutbana

PLANKARTA

Fördjupning för Umeå
Tillhör antagandehandling aug 2011
Reviderad Utställning november 2017.

Beteckningar hänvisar till text i planhandling

© Umeå kommun. 2016



Studerade alternativ för fast förbindelse Umeå-Vasa.
Karta: ÅF Infraplan

Övergripande planering
Umeå kommun

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

www.umea.se

