

Innanför ringleden

Stadsutvecklingsprogram

Godkänt av kommunfullmäktige 2018-08-27





Stadsutvecklingsprogram

Produktion:

Övergripande planering, Umeå kommun

Projektgrupp:

Thomas Lundgren, projektledare och samhällsplanerare

Hanna Jonsson, samhällsplanerare

Daniel Lindström, samhällsplanerare

Magdalena Blomquist, planchef

Expertstöd:

Anna Flatholm, stadsträdgårdsmästare

Lage Olofsson, mark- och exploateringsingenjör

Linda Gustafsson, jämställdhetsstrateg

Marie Frostvinge, trafikplaneringschef

Per Hänström, miljöplanerare

Jörgen Långström, kollektivtrafikplanerare

Tomas Strömberg, stadsarkitekt

Kontakt: Thomas Lundgren

tel. 090-16 13 56, thomas.lundgren@umea.se

Webbplats: www.umea.se/innanforringleden

Bilder: Tyréns (sid 1, 2, 7, 11, 19, 20, 21, 25 (övre), 26, 27, 29, 31 och 33), Henke Berg (sid 14), övriga bilder, kartor och illustrationer Umeå kommun

Innehållsförteckning

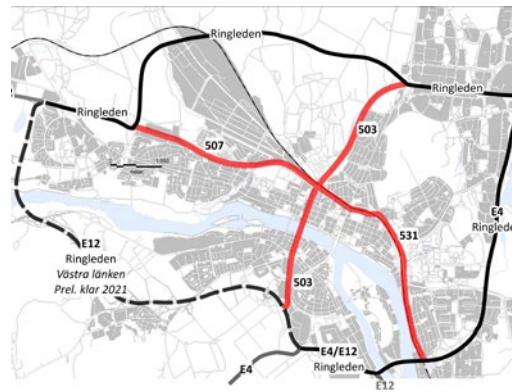
1. Vision, mål och uppdrag.....	4
Huvudmål för utvecklingen av området innanför ringleden.....	4
Utvecklingsstrategier enligt översiktsplanen	9
Varför ett stadsutvecklingsprogram?.....	12
2. Nuvarande förhållanden	14
3. Från trafikled till stadsgata.....	18
4. Strategier för delområden.....	24
Bangårdsområdet.....	24
Teg.....	26
Västra Esplanaden	30
Haga	32
Sandbacka.....	34
Järnvägsallén.....	36
Västerslätt.....	38
Kronoparken/Rödäng/Grisbacka.....	40
Blå vägen.....	42
Umeå Östra/Sofiehem	44
5. Genomförande	46
6. Konsekvensbeskrivning	48
7. Fortsatt arbete	51
Bilagor	55

1. Vision, mål och uppdrag

I samband med beslutet om Umeåprojektet – utbyggnad av en ringled runt Umeås tätort för E4 och E12 – bestämdes att Umeå kommun ska förvärva statens vägnät innanför ringleden. Kommunens beslut grundar sig på viljan att förbättra luftmiljön och klara miljökvalitetsnormer och därmed möjliggöra fortsatt utveckling av Umeås centrala delar.

Detta följdes upp i översiktsplanen för Umeå kommun 2011. I denna plan beslutades att de tidigare europavägarna E4 och E12 genom tätorten ska omvandlas till funktionella och attraktiva stadsrum, och att komplettering med ny stadsbebyggelse ska prövas på den mark som då blir tillgänglig.

Arbetet med omvandlingen och förtätningen har samlats i ett projekt som getts namnet *Innanför ringleden*.



I samband med att ringleden (Västra länken) färdigställs ges förutsättningar att bygga om de tidigare E4- och E12-sträckorna (numera väg 503, 507 och 531) till stadsgator och komplettera med ny stadsbebyggelse.

Huvudmål för utvecklingen av området innanför ringleden

Stadsutvecklingsprogrammet är en vidareutveckling och konkretisering av översiktsplanens mål och strategier för Umeås centrala delar och då specifikt för området innanför ringleden. Utvecklingen av området har två huvudmål.

Mål: Bättre luftkvalitet i centrum

Den tillåtna halten för kvävedioxid (den s.k. miljökvalitetsnormen) har överskridits vid de mest trafikerade vägarna i centrala Umeå. Ett program med åtgärder för att minska föroreningarna togs fram 2006 och reviderades 2015.

För att minska luftföroreningar och nå miljö kvalitetsnormen i centrum krävs minskad biltrafik. Den viktigaste åtgärden är att utforma de tidigare E4- och E12-sträckorna och övrigt gatunät så att genomfartstrafiken omdirigeras till ringleden runt Umeå tätort, och så att transporter med kollektivtrafik, gång och cykel stimuleras för resor inom tätorten. I detta stadsutvecklingsprogram redovisas utgångspunkter och riktlinjer för denna omvandling av europavägarna från trafikleder till stadsgator.

Strategier för mål: Bättre luftkvalitet

Åtgärdsprogrammet *Renare luft i Umeå* syftar till att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid. Programmets två huvudstrategier för detta är renare fordon samt mindre biltrafik. Åtgärden mindre biltrafik är kopplad till ett flertal strategier och insatser vad gäller markanvändning, kollektivtrafik, parkering, vägsystem, beteendefrågor m.m.

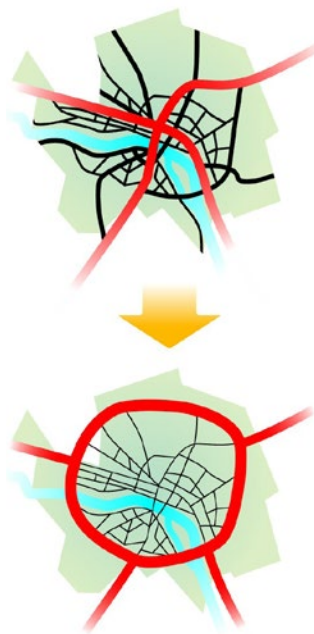
Enligt programmet är färdigställandet av Västra länken och en omvandling av trafikleder innanför ringleden de åtgärder som har störst effekt på luftkvaliteten. Omvandlingen bedöms minska antalet fordon per dygn med 20 procent, utöver effekten av Västra länken.

De åtgärder inom ramen för projektet *Innanför ringleden* som bidrar till målet rör dels utformningen av gamla E4 (väg 503), Vännäsvägen (väg 507) samt Blå vägen (väg 503), och dels möjligheten att komplettera med ny blandstadsbebyggelse i anslutning till gatorna.

Främja hållbara transporter

De nya stadsgatorna ska främja kollektivtrafik, gång och cykel genom att dessa transportslag ges större utrymme i gaturummet. Större delen av gamla E4 (väg 503) kommer att trafikeras av stadsbussarnas stomlinjer, som på hela eller delar av sträckan ges ett eget körfält i varje riktning. Gång- och cykelstråk ska finnas längs gatorna. Detta innebär att de hållbara transportslagen ges en ökad konkurrenskraft gentemot biltrafiken genom att biltrafikens framkomlighet underordnas dessa transportslag. Mindre utrymme för bilarna – ett istället för två bilkörfält i varje riktning – kommer att bidra till att fler bilister väljer ringleden alternativt gång, cykel eller buss.

Styra trafiken till ringleden



Omstyrningen av trafiken till ringleden.

Gatunätet utformas så att huvuddelen av biltrafiken mellan stadsdelarna och genomfartstrafiken väljer ringleden. Det förutsätter att vägvisning, korsningar och trafikplatser utformas på ett ändamålsenligt sätt.

Gatorna utformas också utifrån framtida nya stads kvarter, vilket innebär att hastighet och framkomlighet för bilar behöver anpassas till andra trafikantgrupper. Detta blir nödvändigt då fler människor och fordon kommer att ha anspråk på att korsa gatan på flera ställen, samt vistas och röra sig i gaturummet. Detta innebär en förändring för biltrafiken som gör ringleden till ett attraktivare vägval.

Komplettera med nya bostäder och verksamheter i transportsnåla lägen

Umeås tillväxt, och därmed ökande transportbehov, ska ske utan ökade luftföroreningar, trängsel och andra oönskade effekter. Därför anger översiktsplanen att staden ska utvecklas så att det växande transportbehovet kan tillgodoses på andra sätt än med bil. Genom att möjliggöra ny blandstadsbebyggelse på de ytor som blir över när trafiklederna byggs om, kommer en väsentlig del av den nytillkommande bebyggelsen att lokaliseras till lägen med goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik.

Mål: Bygga mer stad

Umeå är en kommun med kraftig tillväxt. Enligt befolkningsprognosen förväntas befolkningen växa till 143 000 år 2028, och kommunens tillväxtmål är 200 000 invånare till år 2050. Tillväxten innebär ett stort behov av nya bostäder. Fram till 2024 förväntas drygt 10 000 nya bostäder byggas i tätorten och målet är att höja antalet till 2 000 bostäder/år för hela kommunen.

En utmaning är att klara tillväxten på ett hållbart sätt så att den inte leder till ökade luftföroreningar och andra oönskade effekter som ökade barriärer och segregation. För att klara detta anger översiktsplanen ett antal utvecklingsstrategier som är de gemensamma utgångspunkterna för stadens markanvändning som ska säkerställa en hållbar utveckling.

Efter omvandlingen av tidigare E4 och E12 från trafikleder till stadsgator kommer stora markytor, som idag ingår i vägsystemet (av- och påfartsramper m.m.), kunna användas för nya stadskvarter. Denna förtätning kan ge en fördubblad yta för boende, handel och arbetsplatser i centrala lägen. Dessa områden får bra förutsättningar för att kunna trafikförsörjas med kollektivtrafik, gång och cykel. Stadsutvecklingsprogrammet redovisar var en sådan omvandling med nya stadskvarter kan ske, och vilka kvaliteter som är viktiga att uppnå för de nya stadsområdena och inte minst det offentliga rummet. En utgångspunkt är också översiktsplanens (i första hand för centrala stadsdelarna) riktlinjer för ny bebyggelse och förhållningssätt till kulturmiljöer.

Illustration av möjlig komplettering med nya stadskvarter, platser och parker i centrala Umeå. Från översiktsplan för de centrala stadsdelarna.





Möjlig framtida utformning av väg 503 på Haga.

Strategier för mål: Bygga mer stad

Attraktiv och tillgänglig stadsmiljö

Potentialen att bygga ihop staden tas tillvara genom att överbrygga barriärer, ta tillvara nya ytor i goda lägen och skapa en attraktiv sammanhållen stadsmiljö. Nya kvarter fogas till den befintliga stadsstrukturen där mötet mellan det befintliga och det nya hanteras på ett medvetet sätt för att skapa mervärden. Balansen mellan skalan och gaturummet beaktas för att skapa en attraktiv stad i ögonhöjd. Kontinuerliga stråk som förbinder gamla och nya delar, viktiga platser, målpunkter och mötesplatser är viktiga för att öka tillgängligheten, minska avstånd och koppla stadens delar till varandra.

Blandade funktioner i en tät och finmaskig stadsstruktur

Nya stadskvarter utformas med blandade funktioner med fokus på fler bostäder i varierande upplåtelseformer. Den blandade staden är förebilden med hög täthet, ett varierat utbud av funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser. En hög täthet bidrar till att utnyttja området effektivt och kunna ta till vara befintliga kvaliteter, men ställer också högre krav på tillgängliga friytor och grönytor både inom kvarteren och i det offentliga rummet. Det är önskvärt att möjliggöra flera användningsområden för de grönytor och offentliga platser som tillskapas.

Parkering anordnas i första hand i samlade anläggningar för att frigöra värdefulla ytor som kan användas för attraktiva offentliga rum och mötesplatser samt bostadsgårdar. Stadsstrukturen utökas med fler länkar framför allt på de gåendes och cyklandes villkor, vilket också vitaliserar stadsmiljön samt bidrar till en ökad orienterbarhet. Detta skapar förutsättningar för möten mellan människor och en ökad social hållbarhet.



Inkluderande offentligt rum

För att den nya stadsmiljön ska bli attraktiv, mer blandad och upplevelserik behövs fler platser, stråk och parker som också bidrar till områdets identitet. Nya stads kvarter ska innehålla offentliga rum av hög kvalitet som både tillför kvaliteter i stadsbilden och bygger vidare på befintliga värden. Gårdar, parker, lekplatser, torg och gator ska ges en utformning som ger rika upplevelser och bra användningsmöjligheter. Bra solvärden, vindskyddade uteplatser och utrymme för lek är egenskaper som är viktiga att säkerställa särskilt i en bebyggelse med hög faktisk täthet.

Nya och befintliga stråk förstärks med attraktiva miljöer i ögonhöjd med en utformning som gör de offentliga rummen tillgängliga och attraktiva för alla. Förutom i parker och olika stråk blir det viktigt i den täta staden att alltid pröva om grönska kan finnas utmed stråk, på torg, byggnaders tak, väggar och terrasser.

Hållbar och klimatsmart livsmiljö

Lösningar prioriteras som innebär yteffektiva och klimatsmarta sätt att röra sig på och som stimulerar till hållbart beteende och resande. De sätt som upplevs som mest attraktiva att ta sig till målpunkter ska vara gående, med cykel eller kollektivtrafik. Anläggningar ska finnas för goda bytesmöjligheter ex. cykelparkeringar vid strategiska busshållplatser.

Natur och grönska har stor betydelse för att ett hållbart stadsbyggande ska nå framgång. Nyttorna med det gröna och vattnet (ekosystemtjänster) utnyttjas såsom luft- och vattenrening, temperaturreglering, skugga och dagvattenhantering. Lokal dagvattenhantering är beroende av att lämpliga åtgärder identifieras tidigt i planeringen. Bebyggelsen ska karaktäriseras av långsiktigt och hållbart byggande med goda lokalklimat.

Sammanfattande strategier för hållbar stadsutveckling

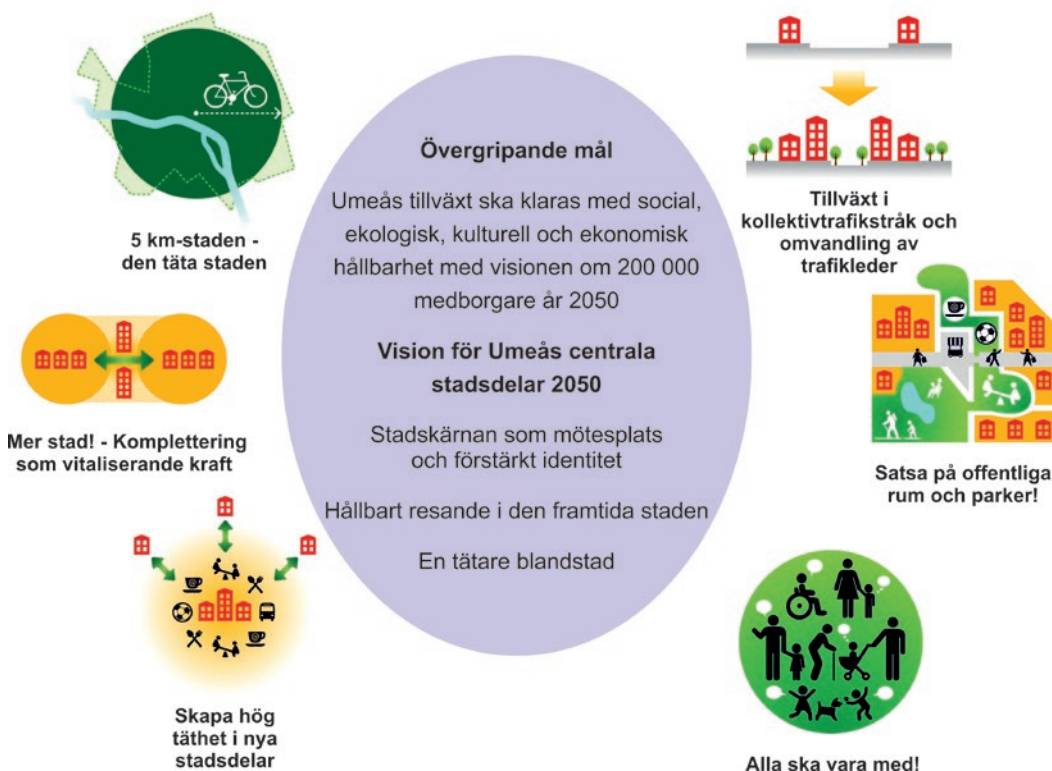
- ny exploatering sker i kvartersstruktur med entréer mot gatan
- nya kvarter innehåller blandade funktioner
- i tillkommande stads kvarter skapas attraktiva, trygga och upplevelserika offentliga rum
- finmaskig kvartersstruktur skapas i omvandlingsområdena
- varierade byggnadshöjder eftersträvas inom ramen för stadsmässig gestaltning
- byggnader längs stadsgatornas viktigare stråk ges förhöjda bottenvåningar för att ge förutsättningar för verksamheter
- god arkitektur ska präglade all tillkommande bebyggelse
- tillvarata möjligheterna att utveckla ekosystemtjänster
- parkering anordnas i första hand i samlade anläggningar

Utvecklingsstrategier enligt översiktsplanen

Stadsutvecklingsprogrammets mål och innehåll tar sin utgångspunkt i det övergripande hållbarhetsmålet om att Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 medborgare till 2050. Även översiktsplanerna för Umeå kommuns framtida tillväxtområde och de centrala stadsdelarna (2011), och den vision och de utvecklingsstrategier som redovisas där ligger till grund för detta stadsutvecklingsprogram.

Utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt

Översiktplanens utgångspunkt är att vi ska planera för en hållbar tillväxt med sikte på Umeå kommuns mål om 200 000 invånare senast år 2050. För att detta ska vara möjligt har sex utvecklingsstrategier och ett befolkningsscenario, som bland annat innebär en kraftig tillväxt av boende och arbetsplatser i de centrala stadsdelarna, formulerats. Planen redovisar också en vision till 2050 för de centrala delarna av Umeå. Visionen och utvecklingsstrategierna framgår av bilden nedan.



I stadsutvecklingsprogrammet konkretiseras utvecklingsstrategierna. Stadsutvecklingsprogrammets koppling till översiktsplanens strategier redovisas på nästa sida.

De stadsbyggnadsprinciper och den trafikstrategi som översiktsplanen innehåller ger en övergripande och långsiktig inriktning för hur vi ska kunna nå en hållbar stadsutveckling. Stadsutvecklingsprogrammet ska vara en del i den målstyrda planeringen med översiktsplanens principer och strategier som utgångspunkt. Detta ska bidra till att Umeå kan nå uppsatta mål. Med ett målstyrt angreppssätt tar planeringen sikte på vart man vill nå till skillnad från ett prognosstyrt angreppssätt som utgår från var man befinner sig.

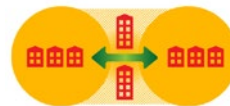
Stadsutvecklingsprogrammets koppling till översiktsplanens strategier

Stadsutvecklingsprogrammet ger stora möjligheter att uppnå en hållbar stadsutveckling genom att föreslå ny, tät kvartersbebyggelse på ytor som idag utgör trafikleder. Föreslagen omvandling kopplar tydligt till översiktsplanens sex utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt.

Fem-kilometersstaden – den täta staden! Föreslagen omvandling och tillkommande stadskvarter ligger inom femkilometersstaden och möjliggör därmed korta avstånd och resor med hållbara transportsätt. Uppskattningsvis kan mer än 6 000 bostäder tillkomma i utpekade omvandlingsområden.



Mer stad! – komplettering som vitaliserande kraft. Genom att möjliggöra nya stadskvarter mellan befintliga stadsdelar skapas stora mervärden i staden, ökade flöden och möten mellan människor. De nya funktionsblandade stadskvarteren kommer att bidra till att staden gradvis växer samman till ett sammanhängande stadslandskap med höga stadsmässiga kvaliteter. Barriärerna mellan stadsdelarna kommer att minska vilket kan bidra till en ökad trygghetskänsla. Finmaskig kvartersstruktur skapas för att öka valmöjligheterna och underlätta för fotgängare och cyklister att röra sig i staden, men även för att öka genomströmningen av luft och därmed förbättra luftmiljön.



Skapa hög täthet i nya stadsdelar. Med hög täthet i föreslagna kvarter kommer intilliggande kvarter att ömsesidigt dra nytta av och stötta omkringliggande service. För centrums utveckling på lång sikt innebär stadsutvecklingsprogrammets inriktning en stor möjlighet, eftersom det ger ett stärkt befolkningsunderlag till centrums utbud av handel, restauranger och annan service.



Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder.

Stora delar av programområdet består av kollektivtrafikleder, vilket innebär att förutsättningarna för kollektivt resande är goda. Med föreslagen mängd tillkommande bostäder ökar förutsättningarna för att kunna erbjuda en hög turtäthet och därmed öka resandet.



Satsa på offentliga rum och parker! I och med ny kvartersstruktur är det nödvändigt att skapa attraktiva, trygga och upplevelserika platser och stråk med plats för rekreation och grönska. Omvandlingen skapar möjligheter att bygga in nya värden i form av torg, parker och ekosystemtjänster för ökad attraktivitet och möjlighet till möten mellan människor. Med föreslagen täthet och befolkningssökning blir kvaliteten på ytorna av stor vikt. Stadsgatorna inom området kommer även fortsatt att hantera relativt stora trafikvolym, det är därför viktigt att offentliga rum placeras i skyddade lägen.



Alla ska vara med! Stadsutvecklingsprogrammet syftar till att skapa en blandad stad med minskade barriärer och ökade möjligheter att röra sig i staden. Det offentliga rummet är till för alla, oavsett kön, ålder eller förmåga ska alla kunna vistas i staden på lika villkor.





Möjlig framtida utformning av Västra Esplanaden.



Varför ett stadsutvecklingsprogram?

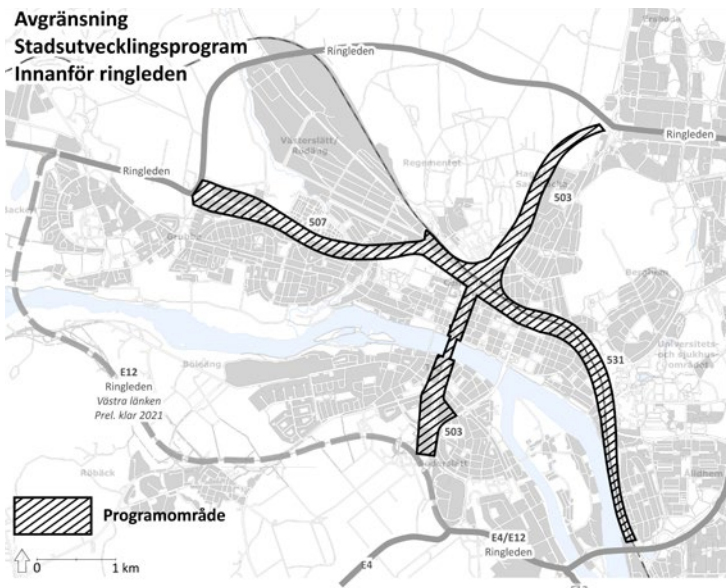
Staden står nu inför en stor omvandling och stora stadsutvecklingsprojekt planeras för genomförande etappvis under en lång tid. Stadsutvecklingsprogram är ett nytt arbetsverktyg som ska svara mot behovet av en sammanhållen planering och en flexibilitet att möta nya förutsättningar och kunskap som kommer fram under omvandlingens gång.

Programmet presenterar en övergripande, samlad stadsbyggnadsidé för områdets utveckling över tid.

Syftet med stadsutvecklingsprogrammet är följande

- att beskriva bakgrund och övergripande mål för omvandlingen av trafiklederna och tätningen med nya stadskvarter
- att ge riktlinjer för utformningen av omvandlingen av väg 503 och 507/531 från trafikled till stadsgata
- att redovisa viktiga utgångspunkter och behov inför utbyggnad av nya stadskvarter
- att i ord och bild visualisera hur de framtida gaturummen kan gestalta sig och fungera efter att de omvandlats från trafikled till stadsgata, och hur den omgivande stadsmiljön kan utformas och förbättras
- utgöra program och underlätta för kommande detaljplanering
- att redovisa konsekvenser av planprogrammets genomförande
- att översiktligt redovisa genomförandefrågor och fortsatt arbete

Som underlag för programmet finns ett antal utredningar som behandlar de framtida gaturummens utformning och förutsättningarna för ny anslutande bebyggelse. Illustrationerna i programmet visar på möjliga framtida stads- och gatumiljöer och är inte ett slutligt förslag till utformning.



Avgränsning av stadsutvecklingsprogrammet.

Processen med stadsutvecklingsprogrammet

Avsikten är att stadsutvecklingsprogrammet ska vara ett levande dokument som löpande revideras allt eftersom omvandlingen fortskrider och nya frågor behöver hanteras. Varje version som tas fram blir ett avtryck från den pågående stadsutvecklingsprocessen i området. I denna första version ligger tyngdpunkten på omvandlingen av trafiklederna. I kommande versioner kommer andra stadsutvecklingsfrågor förtydligas och belysas utförligare. Fördjupade underlag för delområdena kan då ha tagits fram som exempelvis visar utformning och placering av offentliga rum, parker och andra gröna ytor. Arbetet med stadsutvecklingsprogram är också ett pågående utvecklingsarbete av verktyget i sig, vilket innebär att verktyget utvecklas allt eftersom.

Programmet kommer att gå ut på offentligt samråd för att ge allmänhet, organisationer, myndigheter och politiska partier möjlighet att lämna synpunkter. Efter samrådet antas programmet av kommunfullmäktige som underlag för fortsatt arbete. Beslut om revidering tas av kommunen när behov uppstår.

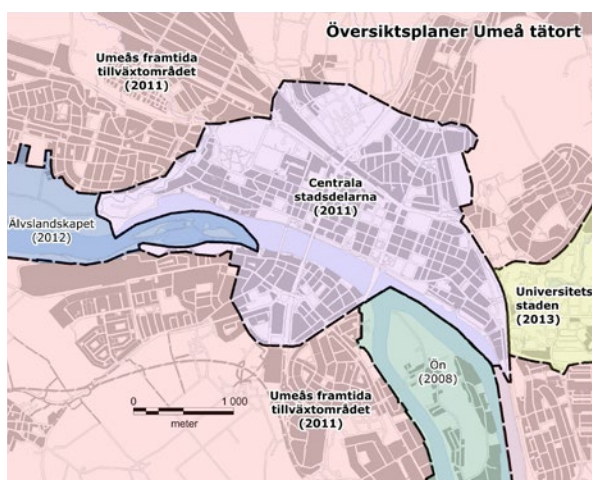
Programavgränsning

Programområdet omfattar de tidigare europavägarna, väg 503 (f.d. E4) samt Vännäsvägen (väg 507, f.d. E12) och Järnvägsallén/Blå vägen/Holmsundsvägen (väg 531) innanför ringleden, samt omkringliggande omvandlingsområden. Programområdet är uppdelat i ett antal delområden, som redovisas närmare i avsnitt 4.

2. Nuvarande förhållanden

Gällande översiktsplaner

De översiktsplaner som ligger till grund för stadsutvecklingsprogrammet är *Fördjupningen för de centrala stadsdelarna* (2011), *Fördjupningen för Umeå* (2011) samt *Fördjupningen för universitetsstaden* (2013).



Service, befolkning och bebyggelse

Ett begränsat antal människor är bosatta inom programområdet. Trafiklederna utgör en barriär mellan stadsdelarna som påverkar umeåbornas rörelsemönster.

Inom programområdet och i dess närhet finns ett antal målpunkter för service, både offentlig (vårdcentraler, skolor, äldreboenden m.m.) och kommersiell (dagligvarubutiker, bensinstationer m.m.). Även större målpunkter i tätortens ytterområden påverkar flöden av människor som rör sig i eller passerar programområdet.

En stor del av bebyggelsen ligger i renodlade verksamhetsområden, varav en del med trafikintensiv karaktär (exempelvis dagligvaruhandel och bensinstationer). Angränsande bebyggelse varierar från gles småhusbebyggelse i ytterområdena till tät kvartersstruktur längs Västra Esplanaden. Befintlig service och bebyggelse konkretiseras inom respektive delområde i avsnitt 4.



Trafik

Programområdet domineras av trafikleder och vägområden med de högsta trafikflödena i tätorten. Trafiken består till övervägande del av intern trafik mellan stadsdelarna, men även viss genomfartstrafik.

Trafikflödena är högst i anslutning till de centrala stadsdelarna. De fåtaliga centrala broarna samt avsaknaden av fler genomfartsgator längs älven i centrum innebär att flödena centreras till ett fåtal gator, framför allt Västra Esplanaden, Vännäsvägen, Östra Kyrkogatan och Storgatan.

I programområdet utgör Umeå C och Umeå Ö viktiga noder. Trafikflödena påverkas även av Vasa-plan och närliggande parkeringsanläggningar.

Översiktsplanen redovisar en indelning av tätortens vägnät i huvudvägar, lokalt anslutande vägar och stadsgator. Enligt översiktsplanen ska väg 503 (f.d. E4) och delar av väg 507/531 (f.d. E12) utgöra stadsgata i framtiden.

De befintliga huvudvägarna för gång och cykel berör programområdet i första hand där de korsar trafiklederna. Korsningarna med Västra Esplanaden och Vännäsvägen är planskilda, förutom i korsningen mellan Västra Esplanaden och Kungsgatan. Vid centrum är de största gång- och cykelflödena centrerade till Kungsgatan och Nygatan. Över älven är gång- och cykeltrafiken än så länge hänvisad till i första hand Gamla bron samt Kyrkbron. Norr om järnvägen löper gång- och cykelvägen delvis längs väg 503:s västra sida.

På umea.se/innanforringleden hittar du kartor över vägnät, trafikmängder, luftkvalitet, buller, riksintressen, bussnät och noder för projektområdet.

Grönstruktur

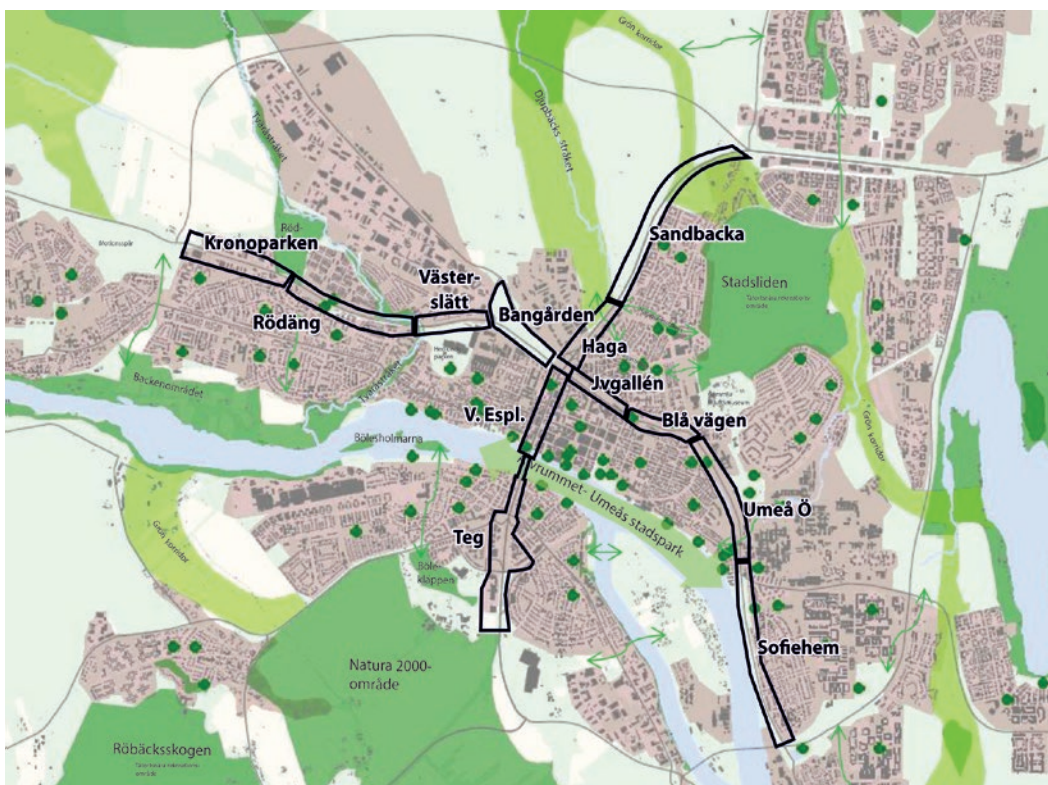
Inom programområdet finns ett fåtal parker, dock i bullerutsatta lägen och med låga rekreativvärden. I anslutning till programområdet finns grönområden och parkmiljöer med höga värden, både ekologiska och för rekreation. Kartan här nere visar olika typer av gröna områden i anslutning till stadsutvecklingsprogrammets delområden. (Delområdena redovisas mer utförligt i avsnitt 4.)

Stadsliden och I20 är kuperade stadsdelsskogar med motionslingor, promenadvägar och skidspår. Dessa erbjuder en mängd olika upplevelser och aktiviteter.

Djupbäcken och Tvärån är stråk som löper genom bebyggda delar av staden och är varierade i form av parktyper, gång- och cykelstråk samt naturområden med bitvis rika djur- och växtliv inom stråken. Rödberget är en stadsdelsskog och en tillgång för framförallt stadens västra delar, men tillgängligheten är begränsad.

Umeälvens strandkanter med artrika nipor och frodig vegetation är en stor tillgång för hela staden. Bland annat återfinns Umeås mest grovstammiga naturlövskog, näktergal och mindre hackspett längs älven. Strandpromenaderna längs älven är välanvända och hanterar stora flöden av människor. Detta gäller främst den norra stranden. På den södra sidan är tillgängligheten till älven bristande.

Många av grönområdena ingår i gröna korridorer och stråk. Dessa är viktiga att säkra och utveckla både för människans tillgänglighet och för att underlätta spridning av djur och växter.



Stadsdelsskogar och gröna oaser utgör beståndsdelar i det mer finmaskiga nätet i kommunens gröna strukturer. Dessa kompletterar de stora strukturerna av stråk runt och in mot staden samt ett antal större rekreativområden där de topp tre viktigaste tätortsnära rekreativområdena är Stadsleden, Nydala samt Röbäcksskogen. Stadsutvecklingsprogrammets delområden är inlagda på kartan. Ur översiktsplan för Umeå kommun, 2018



Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid har överskridits i delar av centrala staden och framförallt längs Västra Esplanaden. För partikelhalterna uppfylls miljökvalitetsnormen men värdena ligger ändå på relativt höga nivåer. En dålig luftkvalitet innebär negativa konsekvenser för människors hälsa.

Att förbättra luftkvaliteten i Umeå är ett grundläggande mål för såväl översiktsplanes utvecklingsstrategier som detta stadsutvecklingsprogram.

Buller, störningar, hot

Inom programområdet är buller från i första hand vägtrafik den dominerande bullerkällan. I delar av området behöver även hänsyn tas till flyg- och tågbuller. Bullerkartläggningar visar att en stor andel boende i de centrala delarna utsätts för ohälsosamma bullernivåer. Det är därför en utmaning att kunna erbjuda människor någorlunda tysta miljöer inom räckhåll från bostaden.

Störningarna som förorsakas av bilar såsom trafikbuller, luftföroreningar och trafiksäkerhet är mest påtagliga där trafikflödena är som störst.

En annan utmaning som i och med klimatförändringarna kan bli än större i framtiden är ökade mängder nederbörd i form av skyfall. Detta kan innebära större risk för översvämningar och därmed ökar skaderisken och i värsta fall faran för liv och säkerhet. Enligt en skyfallskartering kan vissa delar av programområdet vara utsatta för översvämningsrisker. Se beskrivning av detta under respektive delområde.

Riksintressen

För programområdet finns ett antal riksintressen att ta hänsyn till. Däribland riksintressen för kommunikation, Försvarsmakten och kulturmiljövården. Kommunens förhållningssätt till riksintressena är redovisade i kommunens översiktsplan. Inom försvarets riksintresse på I20-området finns skjutfält som har en omgivningspåverkan i form av buller, som avspeglas i riksintressets influensområde.

3. Från trafikled till stadsgata

För att minska biltrafiken behöver dels trafiken styras ut till ringleden, och dels andelen resor med hållbara transportsätt (kollektivtrafik, gång och cykel) öka. Den utformning av gatenätet som föreslås bidrar till att uppnå båda dessa effekter.

Utformningen innebär att stadsgatornas karaktär omvandlas från transportrum till stadsrum där transporter i högre grad måste samsas om gatuutrymmet med boende, verksamma och besökare. Genomfartstrafik och godstrafik ska så långt möjligt välja andra vägar än stadsgatorna. Transporter av farligt gods hänvisas till ringleden som kommer att utgöra det primära transportnätet för dessa transporter.

Enligt godstrafikprogrammet för Umeå Centrum ingår Västra Esplanaden och Järnvägsallén i det utpekade godsstråket kring centrumfyrkanten, vilket kan ställa särskilda krav på gatornas utformning. Programmet redovisar som inriktningsmål att godstrafiken ska utvecklas så att den fungerar väl på stadens villkor, att den bidrar till en trygg och trafiksäker stad, och att den medför en minskning av miljö- och hälsopåverkan från transporter.

Det pågår en teknikutveckling inom transport och infrastruktur som kan komma att förändra hur vi reser, inte minst inom städer. Självkörande bilar, ny småskalig kollektivtrafik och mobilitetshubbar är exempel på ny teknik som kan kräva anpassningar av infrastrukturen. Generellt kan sägas att riktlinjen att behålla handlingsfriheten för kollektivtrafikkörfält också ger en flexibilitet för andra transporttekniker. I det fortsatta arbetet bör frågan bevakas.

Övergripande riktlinjer för utformning av stadsgatorna inom programområdet

- Skillnaden i utformning av stadsgatan ska vara tydlig jämfört med ringleden. Gatans utformning inom ringleden ska signalera tydliga entréer till staden genom att bl.a. hastighet och framkomlighet anpassas till andra trafikantgrupper och övriga som befinner sig i gaturummet.
- Längs stora delar av stadsgatorna planeras för anslutande bebyggelse med entréer och verksamheter mot gatan, vilket innebär att gatan behöver utformas utifrån att många människor kommer att röra sig längs med och över gatan.
- Gatan utformas så att dess barriäreffekt minskar. Det innebär att fler korsningar och passager över gatan ska eftersträvas, men det måste också vägas mot framkomligheten på gatan.
- Omsorg behöver läggas på utformningen så att hög tillgänglighet uppnås. Passager utformas så att fotgängare och cyklister kan korsa gatan på ett tryggt sätt.



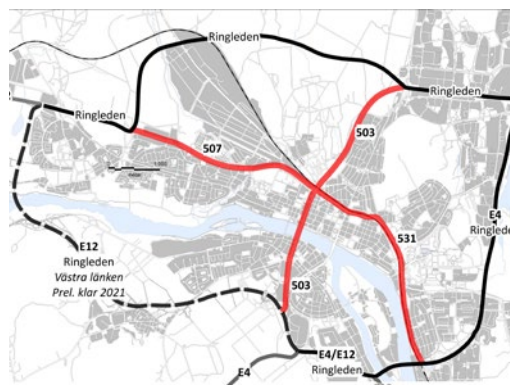
Exempel på gatumiljö, Rotterdam.



Möjlig framtida utformning av Vännäsvägen med nya stadskvarter på gamla godsbangården.

- Stadsgatan innehåller planteringar (grön- ytor, träd, buskar), vilket är särskilt viktigt i täta gaturum eftersom det har en positiv effekt på luftkvaliteten och dagvattenhan- teringen.
- Längs hela sträckan planeras för gång- och cykelstråk. Bredden och utformningen av det kommer att kunna variera mellan olika delavsnitt.
- Mellan Hagarondellen och Tegs centrum upplåts ett körfält i varje riktning för kollek- tivtrafik. Det innebär att på denna sträcka minskar antalet körfält i varje riktning för bilar från två till ett.
- Handlingsfriheten för framtida kollektiv- körfält behålls på övriga sträckor. Fortsatta utredningar får visa hur dessa gatusträck- or ska utformas och vilket utrymme som ska ges till de olika trafikslagen. Det bör studeras om kollektivtrafikkörfälten även kan användas för utryckningsfordon, vilket skulle säkerställa bra framkomlighet även i rusningstid.
- Hänsyn tas till de stadsbyggnadsmässiga förhållandena i olika delar av staden. Ex- empelvis kan gatuavsnitt med handel och verksamheter eller kulturmiljöer kräva en mer omsorgsfull gestaltning.
- Tegsbrons bredd medger i dagsläget inte körfält för kollektivtrafik i båda riktningar- na, varför andra lösningar för bussarnas framkomlighet behöver prövas. En möj- lighet är ett busskörfält där bussarna kör i olika riktningar under olika delar av dygnet.
- Karaktären som stadsgata innebär att plan- skilda korsningar bör undvikas.
- Omvandlingen kring de yttre delsträckorna i öst och väst bedöms ske på längre sikt.

Ombyggnaden från trafikled till stadsgata kommer att genomföras enligt den prioriteringsord- ning som beskrivs i avsnitt 5 (genomförande).



Riktlinjerna gäller för väg 503, 507 och 531 innanför ring- leden.



Exempel på gatumiljö med takat hållplatsområde, Hammaby Sjöstad.

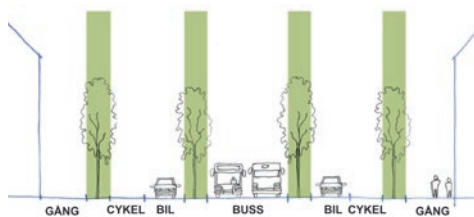
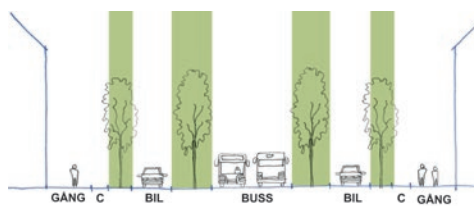
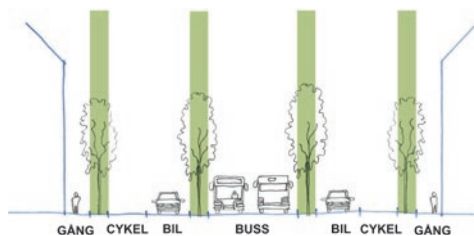
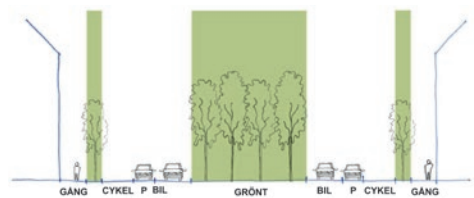
Riktlinjer för väg 503 med esplanadkaraktär

Västra Esplanaden tillkom 1879 som en följd av en bestämmelse i byggnadsstadgan. Den hade då i första hand ett brandhejdande syfte, men bidrog också till att göra staden vackrare. När nu övriga delar av vägen ska omvandlas till stadsgata är det naturligt att bygga vidare på 1800-talets stadsplan och även ge fortsättningen av gatan esplanadkaraktär, såväl norrut som söderut. Samtidigt ges förutsättningar att i någon mån återskapa esplanadens ursprungliga utformning med en grön plantering i mitten. Esplanaden blir ett positivt inslag i stads miljön som också bidrar till målet Bygga mer stad.

Handlingsfriheten för en esplanadutformning bör behållas på hela sträckan mellan Söderlånggatan och Ersboda. Genomförandet får prövas utifrån hur staden och trafiken utvecklas. Delen mellan Hagarondellen och Tegs centrum bör prioriteras, se avsnitt 5.

Esplanadens utformning kan komma att variera mellan olika delavschnitt utifrån omgivande bebyggelse, trafikmängder, förekomst av busstrafik, behov av gång- och cykelytor och flöden av människor. Generellt för esplanaden gäller följande riktlinjer:

- Esplanaden innehåller trädalléer eller motsvarande i mitten av gatan eller mellan körfälten/cykelbanan/gångbanan.
- Esplanaden är bredare än omgivande gatunät. Västra Esplanadens bredd 36 meter är en utgångspunkt, men bredden kan variera utifrån olika anspråk i olika delavschnitt.
- Riktlinjerna för stadsgator gäller även för esplanaden.



Alternativa sektioner för utformningen av esplanaden som får prövas i det fortsatta arbetet.



Exempel på gatumiljö, Fillmore.



Exempel på gatumiljö, Eskilstuna.



Utformning kring kollektivtrafikens stomlinjer

I den reviderade översiktsplan som antogs 2018 ingår en ny trafikstrategi som bl.a. redovisar ett förslag till linjenät för stadsbusstrafikens stomlinjer. Linjenätet ligger till grund för detta stadsutvecklingsprogram. Enligt översiktsplanen kommer väg 503 mellan Ersboda och Tegs centrum att trafikeras av stomlinjer. Dessa linjer planeras för hög turtäthet och snabba restider för att bli konkurrenskraftiga gentemot biltrafik. För att åstadkomma detta behöver bl.a. bussarna ha egna körfält. Övriga åtgärder kan röra fordonens och hållplatsernas utformning, betalnings- och informationssystem, prioritering i signalreglerade korsningar, m.m.

Ett kollektivtrafikprogram ska precisera vilka åtgärder som behöver göras i stomlinjenätet för att öka kollektivtrafikens marknadsandel. En särskild utredning ska lägga fast utformningen av väg 503 mellan Ersboda och Tegs centrum.

Avsikten är att stomlinjenätet ska utgöra en fast, långsiktig och pålitlig struktur som fastighetsägare och arbetsgivare kan bygga sina verksamheter kring.



Förslag till stadstrafikens stomlinjer, enligt översiktsplan 2018.

Kollektivtrafikens noder och bytespunkter

För kollektivtrafikens attraktionskraft är det viktigt att det finns bra bytespunkter mellan stadsbussarnas linjer och med regional busstrafik och tågtrafik. Huvudnoderna i staden för detta är Vasaplan, Umeå Östra och Umeå C. Umeå C behöver utvecklas för att stärka kopplingen mellan stadstrafikens stomlinjer, regionbusstrafik och tågtrafik. En särskild utredning för detta föreslås.

Utöver huvudnoderna finns möjlighet till ytterligare några bytespunkter i stadsdelarna där byte mellan busslinjer kan ske. Se karta nedan samt delområdesbeskrivningarna.

Hållplatser prövas vid tillkommande platsbildningar där de genom utformning och lokalisering utgör en integrerad del i stadsmiljön. För att främja kollektivtrafiken är det viktigt att de lokaliseras i närhet till andra funktioner i staden, bebyggelse och kompletterande aktiviteter. Det blir i detta avseende betydelsefullt att det finns cykelparkeringar samt en hög tillgänglighet med anslutande gång- och cykelstråk vid platsen. Även utformning som främjar bytesmöjligheter eftersträvas på platser där flera kollektivtrafiklinjer möts.



Huvudnoder och möjliga framtida bytespunkter för kollektivtrafik.

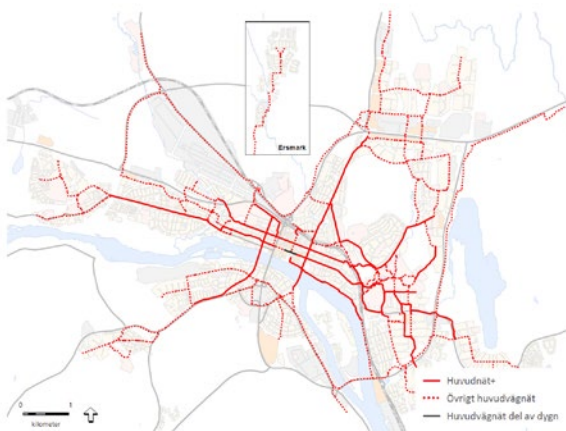
Park & Ride-funktioner som möjliggör kombinationsresor bil/kollektivtrafik bör i samband med omvandling prövas på platser i anslutning till stadsentréerna vid ringleden. Förutsättningen är att det finns utrymme för parkeringsytor och en prioriterad kollektivtrafik. Lägen vid Fogvägen i norra Umeå och vid Klockarbäcken/Umedalen bedöms långsiktigt har förutsättningar för att fungera som sådana bytespunkter mellan kollektivtrafik och bil.

Utformning av gång- och cykelväg nät

Gång- och cykelstråken längs stadsgatorna i programområdet kommer att ingå i tätortens huvudnät för cykel. I det fortsatta arbetet ska utredas vilken standard och utformning olika delar av gång- och cykelnätet ska ha längs olika delsträckor.

För att främja ökat cyklande är det önskvärt med hög framkomlighet för cyklister med gena cykelvägar med så få korsningar och hinder som möjligt. Längs Västra Esplanaden och på andra delsträckor finns dock många andra anspråk på gaturummet från fotgängare, kollektivtrafikresenärer m.fl. som cyklisternas framkomlighet måste vägas mot.

Som cyklist är det även viktigt att kunna korsa stadsgatorna på ett snabbt och tryggt sätt. Det ställer krav på utformningen av korsningarna, särskilt där exempelvis barn kan förväntas förflytta sig. Det är också önskvärt att separera gångbanor från cykelbanor där så är möjligt. Park & Bike som möjliggör kombinationsresor bil/cykel prövas på liknande sätt som Park & Ride enligt ovan vis stadsentréerna.



Beftintligt huvudvägnät samt vilka av dessa länkar som successivt under ett antal år ska höjas upp till huvudnät+, dvs. ges en högre nivå på utformning och underhåll. Från Cykeltrafikprogram 2018.



Behov av framtida cykelkopplingar. Från Cykeltrafikprogram 2018.

4. Strategier för delområden

Bangårdsområdet

Nuvarande förhållanden

Delområdet består av väg 507 (Vännäsvägen) med anslutande områden. Vägen har idag trafikleds-utformning, planskilda korsningar och saknar gång- och cykelmöjligheter längs delsträckan.

I väst innefattar området en cirkulationsplats och Noliaområdet. I norr ligger det gamla godsbangårdsområdet samt järnvägen och norr därom Hissjövägen och ett grönområde som gränsar mot regementet, inom influensområdet för försvarets riksintresse. Söder om vägen ligger en planlagd park. Delområdet avgränsas av Ridvägen i söder.

Området avgränsas i öster av trafikplatsen för korsningen Västra Esplanaden – Vännäsvägen. Befintliga målpunkter inom eller i anslutning till området är en bensinstation, idrottsområde, handel (Grangården), polisen samt brandstation, gymnasieskolor, vårdcentral, äldreboende m.m.

Gator och kopplingar

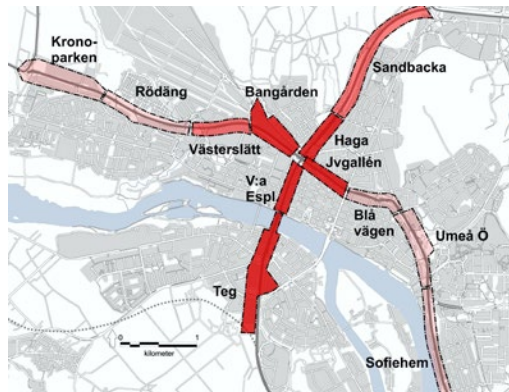
För att skapa stora sammanhängande byggbara ytor söder om vägen flyttas Vännäsvägen norrut mot järnvägen. I samband med flytten byggs även vägen om till en stadsgata.

Huvudstråket för gång och cykel ska liksom idag gå längs Ridvägen, men gång- och cykelmöjligheter bör också finnas på södra sidan av Vännäsvägen, sammankopplat med angränsande delområden. Utformningen av korsningen Västra Esplanaden – Vännäsvägen – järnvägen ska utredas vidare, liksom gång- och cykelkopplingen mellan Ridvägen/Järnvägsallén och Västra Esplanaden.

Möjligheten till framtida kollektivtrafikkörfält längs Vännäsvägen ska finnas kvar, liksom strategiska placeringar av hållplatslägen. Ett alternativ kan vara att kollektivtrafiken använder Ridvägen, men det behöver utredas. Ridvägen får i övrigt en utformning som prioriterar fotgängare och cyklister. På sikt skapas i förlängningen av Brogatan en gång- och cykelkoppling över järnvägen till cykelvägnätet i norr. Gång- och cykelbron Knorren flyttas, förutsatt att bättre gång- och cykelmöjligheter har skapats längs esplanaden. Fler kopplingar för gång och cykel över järnvägen behöver skapas längre västerut.

Kopplingen med kvarteren väst på stan och framförallt till den stora målpunkten Noliaområdet/Hedlundadungen bör förbättras.

Området kring cirkulationsplatsen mellan Bomvägen och Vännäsvägen i områdets västra del kan utvecklas till en kollektivtrafiknod med bytesmöjligheter mellan region- och stadsbussar.



Delområden som redovisas i programmet. Mörkare färg anger att omvandlingen sannolikt kommer tidigare än områden med ljusare färg.



Möjlig framtida utformning av en ny sträckning av Vännäsvägen med nya stads kvarter på gamla godsbangården.

Stadsbyggnad

Området är lämpligt för ny bebyggelse med blandade funktioner i en tät kvartersstruktur med entréer mot i första hand Ridvägen, i huvudsak bostäder men med service och verksamheter framförallt i områdets stationsnära östra del. Närheten till trafiken på Vännäsvägen och järnväg gör det lämpligt med en tätare struktur mot norr och en mer uppbruten och öppen mot Ridvägen.

Offentliga rum och gröna platser

Det finns ett behov av parktytor i området i ett skyddat, soligt läge med god ljudmiljö och där många rör sig. Tätheten i de nya kvarteren, mängden bostäder och verksamheter avgör storleken och om det behövs en stadspark med många funktioner eller en enklare stadsdelspark.

I nya bostadskvarter kommer också nya lättillgängliga och attraktiva lekmiljöer att behövas. Vilken typ och storlek står i relation till mängden tillkommande bostäder.

På sikt kan en platsbildning skapas i området kring den nuvarande cirkulationsplatsen i västra delen av området.

Förutsättningar för utbyggnad

Området bedöms ha goda förutsättningar för att kunna byggas ut som en tidig etapp i stadsutvecklingsprogrammets genomförande. Kommunen äger marken.

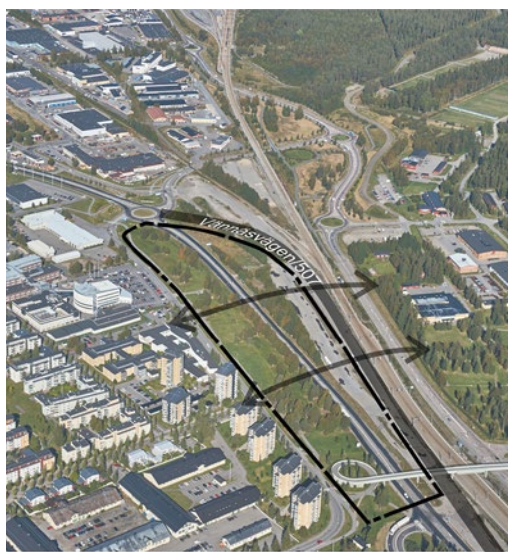
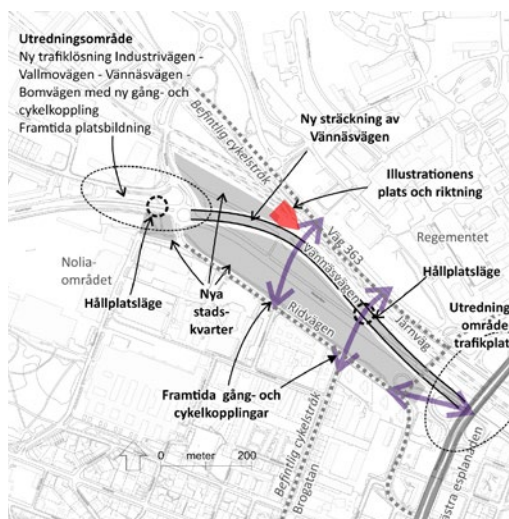




Illustration 1. Möjlig utformning av korsningen mellan Segelgatan och en framtida esplanad på Teg.

Teg

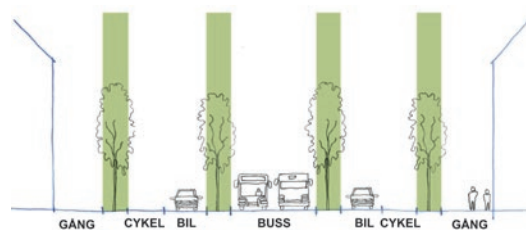
Nuvarande förhållanden

Delområdet utgörs av väg 503 (gamla E4) mellan älven och Söderslätt. Vägen har idag tydlig trafikleds-karaktär och delar Teg i en östlig och en västlig sida. Den utgör en stor barriär då möjligheten att korsa den är begränsad till ett fåtal planskilda broar och tunnlar. Områdena längs vägen består delvis av bostadsbebyggelse i form av småhus på Söderslätt och en del flerfamiljshus i närheten av Tegs centrum. Den större delen av området består av industri/småindustri, bensinstationer samt dagligvaruhandel. I direkt anslutning till delområdet finns Söderslätts handelsområde, Tegs central-skola samt förskolor och äldreboende.

Gator och kopplingar

Gatan får esplanadutformning, i huvudsak i samma sträckning som befintlig väg. Kollektivtrafik, gång och cykel prioriteras med gång- och cykelväg på ömse sidor.

Utrymme för framtida kollektivtrafikkörfält ska finnas på hela sträckan, dvs. även på de delar som inte trafikeras idag. Kollektivtrafik-hållplatser bör finnas i närheten av Tegs centrum och i korsningen med Tegsvägen.



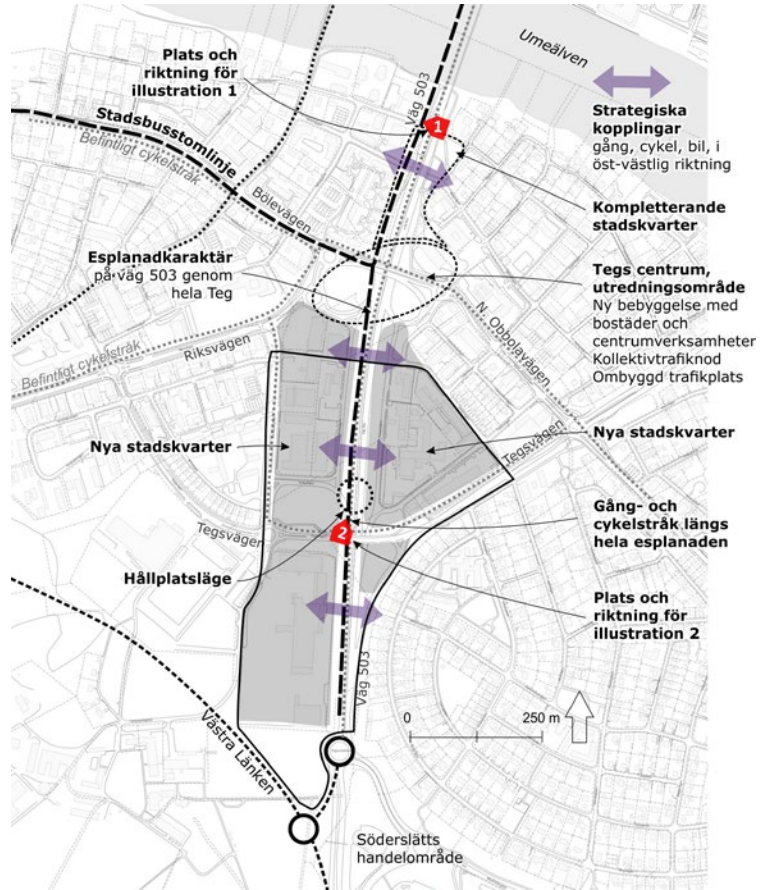
Möjlig sektion för esplanaden som får prövas i det fortsatta arbetet.



Illustration 2. Möjlig utformning av en framtida esplanad genom Teg inramad av nya stadskvarter. Från nuvarande korsning med Tegsvägen, norrut.



Nuvarande utformning av väg 503 på samma plats som illustrationen visar.



De två planskilda trafikplatserna med på- och avfartsramp för biltrafik byggs om till korsningar i plan. Även för gång och cykel bör lösningar i plan eftersträvas, längs hela esplanaden. Vägtunneln under väg 503 mellan Borgvägen och Nybrogatan bör ersättas med en korsning i plan.

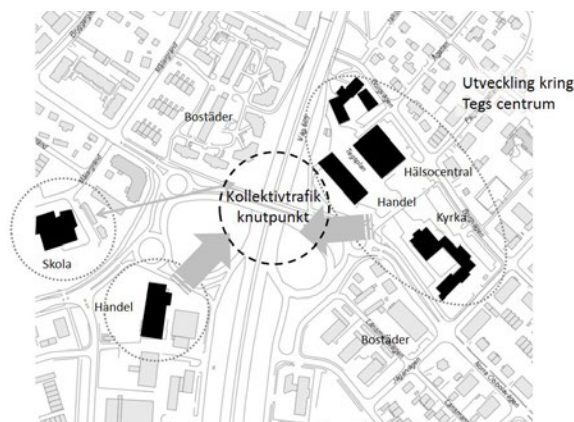
I nya stadskvarter eftersträvas finmaskighet i gatunätet.

Stadsbyggnad

Centrala Teg innehåller en stor potential till förtätning i anslutning till den nya esplanaden och utgör ett av centrala Umeås största omvandlingsområden. De befintliga kvarteren kan förtätas med nya bostäder och verksamhetslokaler som tillsammans med nya kvarter skapar en attraktiv blandstad.

En tät kvartersstad eftersträvas med entréer mot gatan och innergårdar i skyddade lägen. Sannolikt kommer trafiken på esplanaden alstra en bullernivå som kommer ställa krav på utformningen. Gatunätet i kvartersstrukturen utformas så att många möjligheter till att korsas esplanaden finns, vilket binder samman östra och västra Teg. Finmaskigheten skapar också ett större flöde av människor och därmed mer liv och rörelse i gatumiljön.

Vid Tegs centrum blir en mer omfattande förtätning möjlig i samband med ombyggnad av



Området vid centrala Teg är komplext med sex vägar som korsas och där ett stort antal funktioner ska samspela. En särskild utredning behöver göras för att studera platsen vid Tegs centrum, se avsnitt 7.



Möjliga framtida stads kvarter på Teg. Från Söderslätt norrut med motorvägen ombyggd till en esplanad och med Västra länken i nedre vänstra hörnet.

viadukten. Området utvecklas till en centrummiljö med hög täthet och blandat innehåll med verksamheter i bottenplan. Området blir en stark målpunkt med nya funktioner, arbetsplatser och bostäder som kompletterar och förstärker befintlig handel, service och målpunkter.

Offentliga rum och gröna platser

Området saknar idag parkområden och funktionella grönytor, men större park- och naturområden inom en dryg km finns vid Bölekläppen och Bölesholmarna. Behov finns att skapa en grön mötesplats centralt i området, som innehåller både livliga/aktiva delar samt mer avskilda, tystare miljöer. Tätheten och innehållet i de nya kvarteren avgör hur stor och vilken kvalitet på park som behövs. I nya bostadskvarter kommer också nya lättillgängliga och attraktiva lekmiljöer att behövas. Typ och storlek står i relation till mängden tillkommande bostäder.

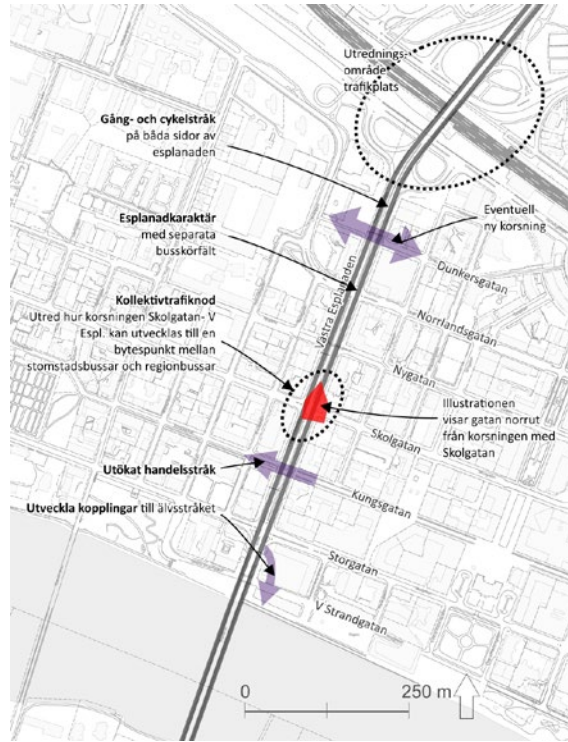
Kopplingar bör skapas för att förbättra tillgängligheten till befintliga grönområden i närheten, som Bölesholmarna, älvsstråket och Ön samt binda samman Tegs olika stadsdelar. Ett allmänt tillgängligt parkstråk längs älvens södra sida bör eftersträvas.

I Tegs centrum kan nya offentliga rum tillskapas, se ovan.

Förutsättningar för utbyggnad

Ombyggnaden av trafikleden och de planskilda trafikplatserna kommer att innebära stora kostnader, men det finns förutsättningar för ett stort tillskott av ny bebyggelse. Inom omvandlingsområdena bör de nya kvarteren få en högre exploatering.





Västra Esplanaden

Nuvarande förhållanden

Delområdet utgörs av Västra Esplanaden, dvs. väg 503 mellan Vännäsvägen och Tegsbron. Utrymmet för biltrafik är två körfält i vardera riktningen plus svängkörfält. Björkplanteringar skiljer körfälten åt. Utrymme för fotgängare finns på ömse sidor om vägen, dock saknas särskilda cykelbanor. Korsande vägar är signalreglerade och en tunnel för gång och cykel under esplanaden finns på Nygatan. Området kantas av bebyggelse i två till fyra våningar med verksamhetslokaler i bottenvåningen på delar av sträckan. Den största delen av bebyggelsen inrymmer verksamhetslokaler, men bostäder förekommer. Området omfattas av riksintresse för kulturmiljö.

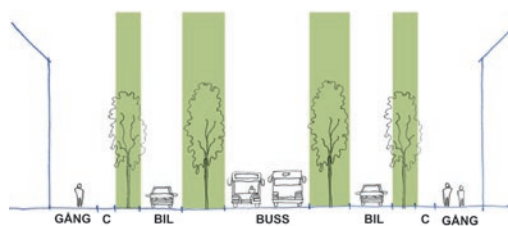
Gator och kopplingar

Gatan får en esplanadutformning med separata kollektivtrafikkörfält, cykelmöjligheter på ömse sidor om vägen samt tilltagna ytor för gående. Körfälten och funktionerna i esplanaden skiljs åt med grönytor. Området kring korsningen mellan esplanaden, Vännäsvägen samt järnvägen är komplext och har behov av vidare utredning, se avsnitt 7.

Västra Esplanaden får en utformning som förstärker esplanaden som fortsatt en av stadens viktigaste gator.

Vid korsningen Storgatan – Västra Esplanaden möts samtliga föreslagna stomlinjer samt ett flertal regionbussar. Det ger förutsättningar för att utforma platsen som en bytespunkt mellan busslinjerna.

En fyrvägs korsning vid Dunkersgatan/Dunkerslundens skulle kunna skapas, men det beror på den framtida utformningen av trafikplatsen mellan Västra Esplanaden och Vännäsvägen.



Möjlig sektion för esplanaden som får prövas i det fortsatta arbetet.



Möjlig framtida utformning av Västra Esplanaden i korsningen med Skolgatan, norrut.

Alla tvärkopplingar är viktiga att se över för att minska barriäreffekterna kring den här gatan. Nygatans planskilda korsning behålls.

Stadsbyggnad

Västra Esplanaden kantas av täta innerstadskvarter där nya tillskott kompletterar och förstärker befintliga kvaliteter. Tillskotten ska bidra till innerstadsmiljön med hög täthet och blandat innehåll med både bostäder och verksamheter. Ny bebyggelse ska stärka och definiera stråk och platser genom aktiva fasader och ett blandat innehåll som samspelar med livet utanför. Ny komplettering eller omvandling av befintlig bebyggelse kan ske med ytterligare våningar. Vid esplanaden finns också äldre karaktärsfull bebyggelse som bevaras och kompletteras i avvägning med stadskärnans kulturmiljövärden.

Omvandlingen av gatans utformning och funktion ger förutsättningar för att esplanaden åter blir ett stråk med liv och rörelse. Ombyggnaden kan också ses som ett återskapande av kulturmiljön genom att esplanadkaraktären förstärks. Lägen i anslutning till hållplatser och korsande stråk för cykel och gående blir särskilt attraktiva för publika verksamheter i gatuplanet. I förlängningen av Kungsgatan västerut redovisar översiktsplanen ett framtida handelsstråk.

Offentliga rum och gröna platser

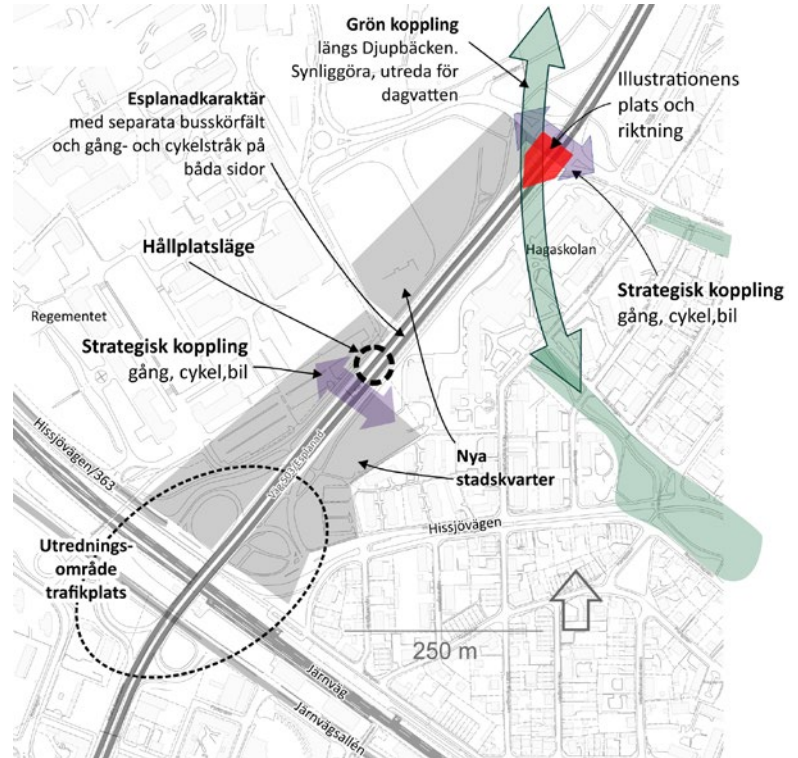
Dunkerslunden är en mindre park värdefull för stadsmiljön, men också bullerutsatt. Delar av den kan komma att exploateras. I övrigt saknar delsträckan tydliga offentliga rum, men ombyggnaden av Västra Esplanaden till stadsgata bidrar till att minska barriärerna och öka tillgängligheten till angränsande målpunkter, parker och rekreationsområden. Kopplingen från Västra Esplanaden till älvsstråket utvecklas.

Utrymme för hantering av dagvattnet behöver finnas längs esplanaden. Dagvattensystemets utformning och dimensionering behöver utredas i det fortsatta arbetet.

Utöver betydelsen för stadsbilden har inslaget av träd och grönska en positiv effekt på luftkvalitet, lokalklimat och dagvattenhantering.



Område med nya stadskvarter enligt karta är markerat i bilden.



Haga

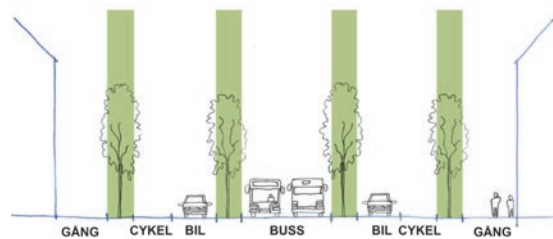
Nuvarande förhållanden

Delområdet utgörs av väg 503 (gamla E4) med trafikledsutförning, ytkrävande på- och avfarter, dubbla körfält i båda riktningarna samt tydligt separerade gång- och cykelmöjligheter på ömse sidor. Angränsande område väster om väg 503 består av ytkrävande markparkering tillhörande regementsområdet, ett nybyggt kontorshus samt idrottsytor. Delområdet angränsar mot regementsområdet som utgör en värdekärna i riksintresset för kulturmiljö, och som ingår i influensområdet för Totalförsvarets riksintresse. Området är i huvudsak ett verksamhetsområde med kontorslokaler samt gymnasieskolor. På östra sidan om vägen ligger Hagaskolan samt en liten fotbollsplan. Delområdet angränsar i öster i övrigt mot bostadsbebyggelse, i huvudsak bestående av mindre flerbilshus.

Gator och kopplingar

Gatan får efter omvandling en esplanadutförning med separata kollektivtrafikkörfält samt cykel- och gångmöjligheter på ömse sidor. Körfälten och funktionerna i esplanaden skiljs åt med trädplanteringar/gröna ytor. Området kring korsningen mellan esplanaden, väg 363 samt järnvägen är komplext och har behov av vidare utredning, se avsnitt 7.

Det finns få naturliga kopplingar och därför behöver strategiska kopplingar skapas, framförallt i öst-västlig riktning. Kopplingar som bör skapas är; en strax söder om Hagaskolan, en i områdets södra del samt i ett potentiellt framtida stråk i Djupbackens sträckning.



Möjlig sektion för esplanaden som får prövas i det fortsatta arbetet.



Möjlig framtida utformning av väg 503 (f.d. E4) på Haga vid nuvarande Hagarondellen söderut. Till vänster i bild skimtar Hagaskolan. Till höger framtida ny bebyggelse.

Stadsbyggnad

Längs delsträckan vid Haga finns potential till förtätning på båda sidor om esplanaden. Bebyggelse kan tillkomma i nya kvarter med kontor, service och bostäder, med entréer mot gatan. Stråket ska koppla samman de båda sidorna på ett tydligt sätt och i den nya strukturen finns också möjlighet till nya platsbildningar/torg och stråk. Inom regementsområdets byggnadsminne och riksintresse för kulturmiljövård prövas ny bebyggelse utifrån översiktsplanens (centrala stadsdelarna) förhållningssätt, vilket ställer särskilda krav på placering och utformning. Nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter inom nuvarande influensområde för Totalförsvarets riksintresse förutsätter att lösningar hittas så att Forsvarsmakten fortsättningsvis kan bedriva en ändamålsenlig verksamhet.

Med en ny utformning som en stadsgata finns potential för att öppna upp och utveckla Hagaskolan västerut.

I anslutning till Umeå C och järnvägen, finns förutsättningar för mer storskalig bebyggelse med tonvikt på verksamheter. Läget är exceptionellt bra med närhet till stationen och centrum. Områdets och trafikplatsens utformning kommer att studeras i en särskild utredning, se avsnitt 7.

Offentliga rum och gröna platser

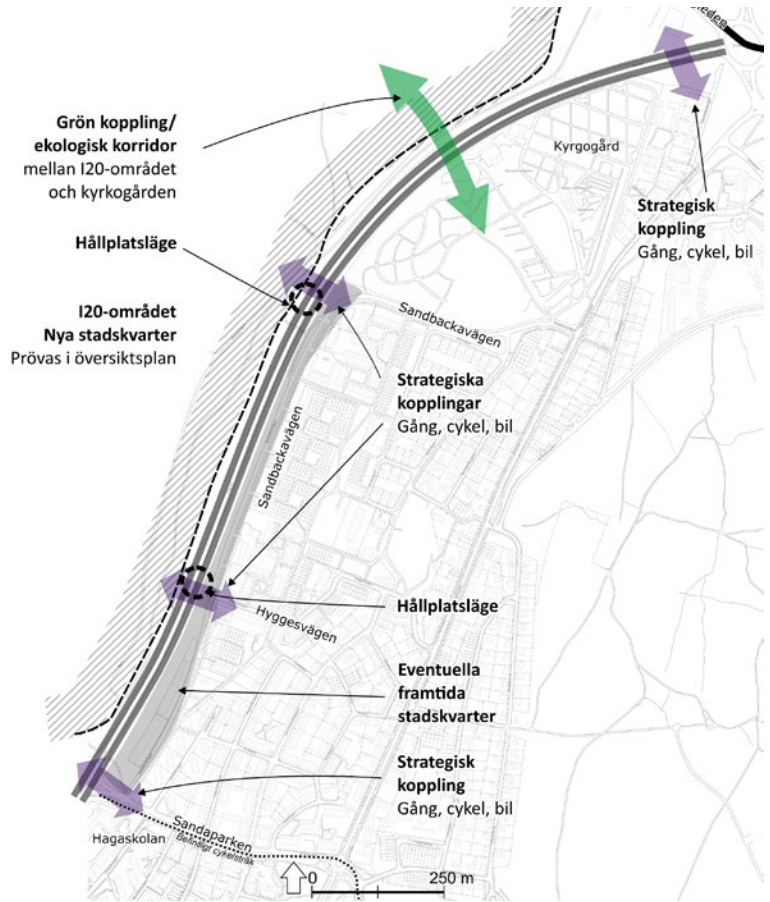
Gröna kopplingar bör skapas, främst vid djupbäcksområdet via Hagaparken; en möjlighet är att på sikt synliggöra bäcken ur sin kulvertering och därmed även utnyttja den för dagvattenhantering. Området nordväst om Hagarondellen kan få en viktig funktion för omhändertagandet av dagvatten vid en framtida exploatering på I20-området.

Det finns ett behov av parktytor i området i ett skyddat, soligt läge med god ljudmiljö och där många rör sig. Park och stadsdelspark kan kombineras, men det är viktigt att ytan blir tillräckligt stor i relation till antalet boende.

I nya bostadskvarter kommer också nya lättillgängliga och attraktiva lekmiljöer att behövas; typ och storlek står i relation till mängden tillkommande bostäder.

Förutsättningar för utbyggnad

Utbyggnadsmöjligheterna i södra delen av området är beroende av hur området kring viadukten kan omvandlas. I övrigt bedöms förutsättningarna för utbyggnad som goda.



Sandbacka

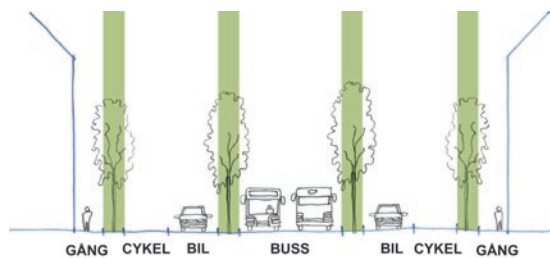
Nuvarande förhållanden

Delområdet utgörs av väg 503 (gamla E4) med trafikledsutförning (två körfält norrut och ett söderut) samt tydligt separerad gång- och cykelväg på den västra sidan. Vägen utgör en tydlig barriär mellan bostadsbebyggelsen och skogen. Området avgränsas med två stora cirkulationsplatser i norr och söder. Angränsande område väster om väg 503 består av I20-skogen med motionsslingor, promenadvägar och skidspår. I20-skogen ligger inom influensområdet för Totalförsvarets riksintresse. På östra sidan om vägen ligger bostadsområdet Sandbacka med villor, radhus och flerbostadshus på gröna tomter.

Gator och kopplingar

Gatan får efter omvandling esplanadutförning med cykel- och gångmöjligheter på ömse sidor om vägen och med handlingsfrihet för kollektivtrafikkörfält behållen. Busskörfält behöver dock ordnas på sträckan i relativ närtid.

Nya kopplingar i öst-västlig riktning, både för fotgängare, cykel och bil, är önskvärda. Strategiska placeringar är i förlängningen av Sandbackavägen (vid kyrkogården), Hyggesvägen och vid Hagarondellen för att förbättra tillgängligheten mellan stadsdelarna. Hagarondellen kan vid utbyggnad av I20-området utvecklas till en platsbildning med en nod för kollektivtrafiken. Läget bör också vara attraktivt för viss service.



Möjlig sektion för esplanaden som får prövas i det fortsatta arbetet.



Vy från norr söderut över väg 503 genom Sandbacka. Till höger i bild I20-området.

Stadsbyggnad

Det finns en stor potential till nya stads kvarter med framförallt bostäder på västra sidan av esplanaden. Ny bebyggelse bör vända sig mot esplanaden med entréer mot gatan. Nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter inom nuvarande influensområde för Totalförsvarets riksintresse förutsätter att lösningar hittas så att Försvarsmakten fortsättningsvis kan bedriva en ändamålsenlig verksamhet.

Om Sandbackavägen tas bort kan det vara möjligt med nya stads kvarter mellan esplanad och befintlig bebyggelse, men detta behöver utredas vidare.

I anslutning till norra länken kan exploateringen successivt övergå till verksamheter.

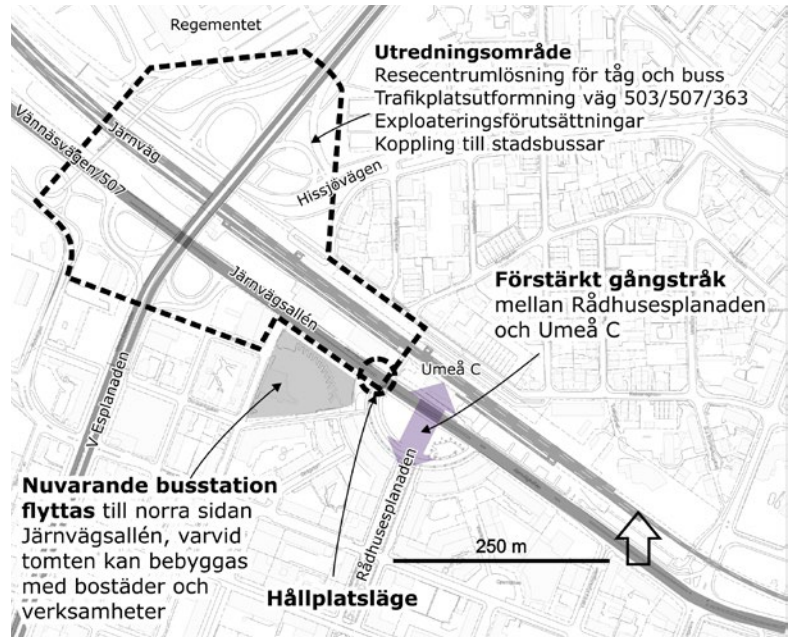
Offentliga rum och gröna platser

En koppling av grönytorna mellan I20 och Stadsliden inklusive kyrkogården bör utvecklas, både för rekreation och för de ekologiska värdena. Det finns möjligheter att skapa ett gångstråk genom kyrkogården.

I nya bostadskvarter kommer också nya lättillgängliga och attraktiva lek miljöer att behövas; typ och storlek står i relation till mängden tillkommande bostäder.

Förutsättningar för utbyggnad

Planeringen och utbyggnaden av I20-området bör samordnas med omvandlingen av väg 503 till stadsgata. Utvecklingen av området är beroende av att tillkommande bebyggelse kan samexistera med Försvarsmakten. Förutsättningarna för utbyggnad på västra sidan av väg 503 behöver utredas noggrannare.



Järnvägsallén

Nuvarande förhållanden

Delområdet innefattar Järnvägsallén mellan Västra Esplanaden och Östra kyrkogatan. Från Västra Esplanaden ansluter på- och avfartsramper, men i övrigt är gatan utformad med korsningar och passager i plan. En stadsdelspassage under vägen och järnvägen finns vid Umeå C (Levtunneln). Gång- och cykelmöjligheter finns till viss del längs den södra sidan av vägen. Norr om vägen ligger delar av gamla godsbangården, järnvägsspår, resecentrum Umeå C samt en parkeringsanläggning. På södra sidan av vägen återfinns en del handel, framförallt i Bågenhusen kring Järnvägstorget, men även bostäder i flerfamiljshus ovanpå verksamhetslokalerna. Området omfattas delvis av riksintresse kulturmiljö.

Gator, kopplingar och offentliga rum

Gång- och cykelmöjligheterna bör på sikt stärkas och orienterbarheten öka. Det finns ett behov av att stärka stråket mellan Rådhusplanaden och Umeå C för gående, som komplement till Levtunneln. Vid eventuell framtida nytt resecentrum väster om järnvägsstationen kan nya offentliga platser tillskapas i anslutning till entréer och fotgängarytor.



Vy över Järnvägsallén med Umeå C i bildens mitt. Till vänster stadscentrum och till höger Haga.

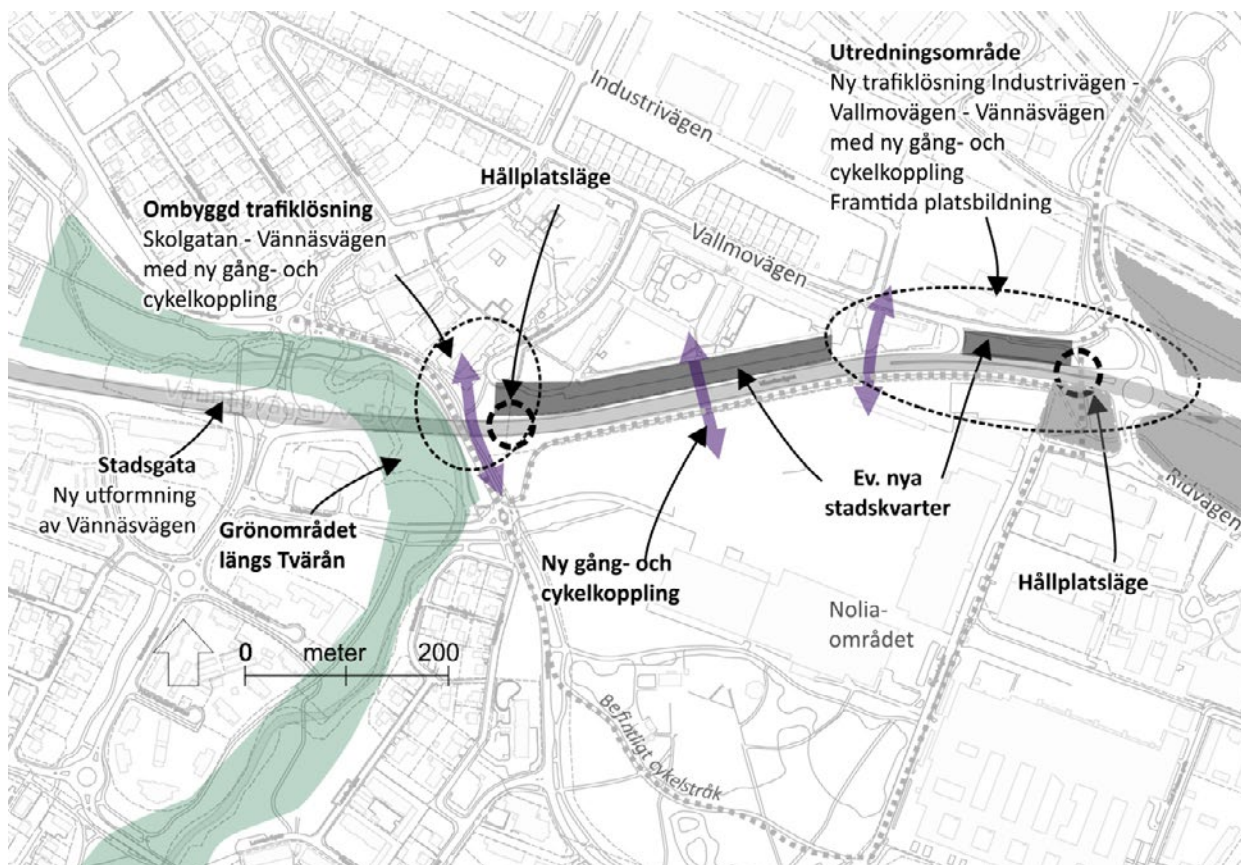
På- och avfarterna från Västra Esplanaden bör på sikt byggas bort och ersättas av en mer stads­mässig lösning. Möjligheten till kollektivtrafikkörfält och hållplatslägen på Järnvägsallén ska finnas kvar. Umeå C har behov av att stärkas med fler funktioner än i dagsläget och utvecklas till en kollektivtrafiknod med både regional- och lokalbusstrafik samt tågtrafik. Dessa frågor ska studeras i en särskild utredning (se avsnitt 7).

Stadsbyggnad

Viss komplettering av bebyggelse i området kan ske genom förtätning i den befintliga kvartersstrukturen och i anslutning till Umeå C. Tillkommande bebyggelse ska förstärka stråket med bostäder och verksamheter. Kring Järnvägstorget och angränsande kvarter finns potential att utveckla en innerstadsmiljö med hög täthet och ett blandat innehåll som kan förstärka dagens och kommande funktioner och verksamheter.

Förutsättningar för utbyggnad

Möjligheten för ny bebyggelse är begränsad och osäker innan utredningen om Umeå C/viadukten är färdig. Det gäller bl.a. den befintliga busstationen som kräver flytt av bussarna till norra sidan av Järnvägsallén innan ny bebyggelse kan tillkomma.



Västerslätt

Nuvarande förhållanden

Delområdet består av Vännäsvägen med trafikledsutförning, planskilda korsningar och separerade gång- och cykelvägar. I väst innefattar området en cirkulationsplats och Tvärån med angränsande grönytor. På norra sidan av vägen återfinns ett bostadsområde från 1960-talet med flerfamiljshus i tre våningar och söder om vägen ligger idrottsområdet Dragonfältet och Nolia. Området avgränsas i öster av cirkulationsplats vid brandstationen. Befintliga målpunkter inom eller i anslutning till området är två bensinstationer, idrotts- och mässområde, handel (ICA och Granngården) samt brandstationen.

Gator och kopplingar

Det befintliga cykel- och gångstråket på södra sidan av vägen ska utvecklas. Möjligheten till framtida kollektivtrafikkörfält ska finnas, liksom strategiska placeringar av hållplatslägen.

Fler kopplingar i nord-sydlig riktning bör eftersträvas, framförallt för gång och cykel men även för biltrafik. Detta för att överbygga barriäreffekten, men även för att öka orienterbarheten i området.

Föreslagna strategiska kopplingar

- ny gång- och cykelpassage ungefär mitt i delområdet.
- trafiklösningen vid korsningen Industrivägen, Vallmovägen och Vännäsvägen inklusive möjlighet till gång- och cykelkoppling över Vännäsvägen bör utredas
- den idag planskilda korsningen mellan Skolgatan och Vännäsvägen bör utredas, med inriktningen att skapa en plankorsning och utveckla gång- och cykelstråket längs Tvärån.

Vid områdets västra cirkulationsplats bör gång- och cykelkopplingen i nord-sydlig riktning förbättras.



Vy över Vännäsvägen med Noliaområdet i bildens mitt.

Stadsbyggnad

Nya stads kvarter bör placeras så att de förstärker och vitaliserar stadsgatan. Omvandlingen kan möjliggöra att området blir en entré till stadskärnan.

Det finns en potential till en platsbildning i områdets östra delar som kan foga samman stadsdelarna på ett tydligare sätt med ny bebyggelse och ny gång- och cykelkoppling.

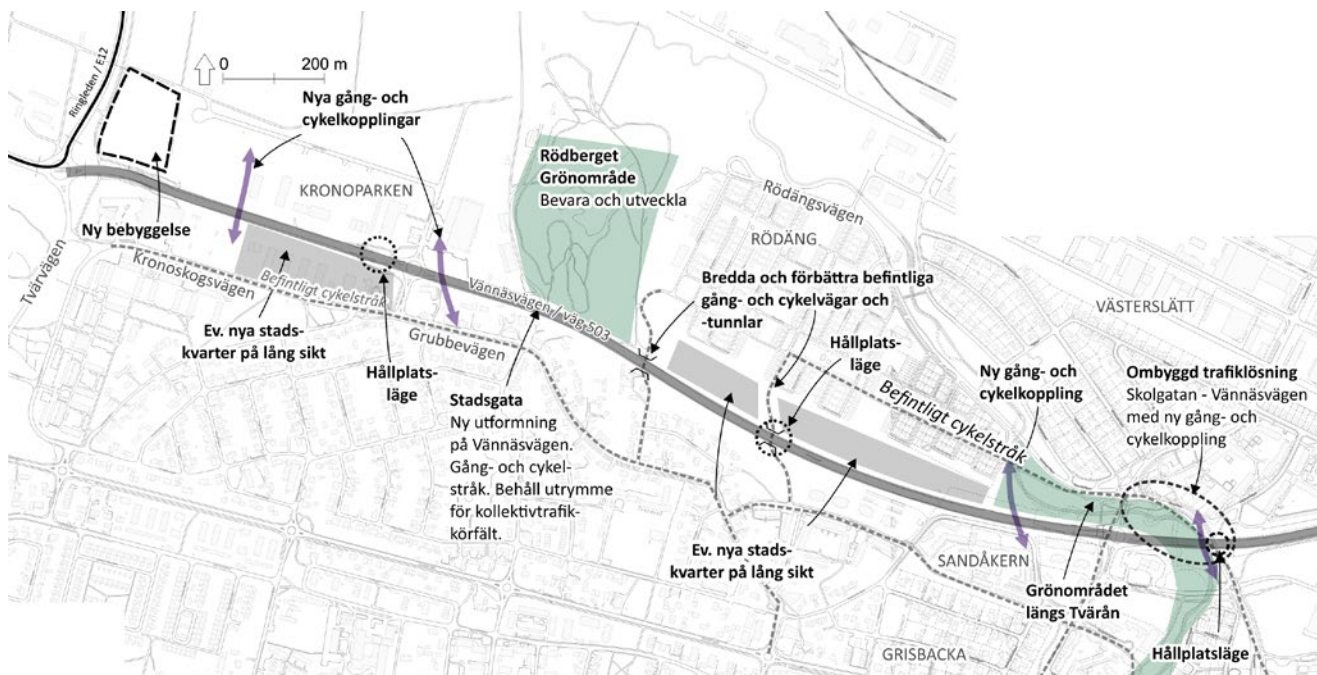
På sikt kan det bli aktuellt att flytta Vännäsvägen söderut för att öka byggbar yta norr om vägen för komplettering av befintliga bostadskvarter och verksamheter.

Offentliga rum och gröna platser

Det är av stor vikt att tillgängliggöra stråket kring Tvärån, och det finns också en potential att utveckla stråkets värden för rekreation med gångstråk m.m. Ån är känslig och därför bör extra hänsyn tas till dagvatten vid exploatering i Tväråns avrinningsområde.

Förutsättningar för utbyggnad

Tidpunkten för omvandlingen av vägen till stadsgata får prövas utifrån trafikutvecklingen och luftföroreningsituationen i centrum. Den kan också initieras i samband med exploatering i området. Noliaområdet har stor potential för omvandling på sikt.



Kronoparken/Rödäng/Grisbacka

Nuvarande förhållanden

Området utgörs av Vännäsvägen och anslutande mark. Vägen har en trafikledsutförning med begränsade möjligheter till gång och cykel.

Bebyggelsen i närheten av området består av äldre småhus och mindre flerfamiljshus på Grisbacka och Rödäng, nyare täta bebyggelsen på Sandåkern och verksamhetsområden och småindustri på Kronoparken. Området avgränsas av Tvärån i öster och Kronoparksrondellen/norra länken (ringleden) i väster.



Vy över Sandåkern på Vännäsvägens södra sida.

Gator och kopplingar

Vännäsvägens utformning ska på denna sträcka tydligt skilja sig från ringledens trafikledskaraktär. Gång- och cykelmöjligheter ska finnas längs hela delsträckan samt möjlighet till kollektivtrafikkörfält och hållplatslägen för framtida behov.

Fler kopplingar i nord-sydlig riktning, både gröna/ekologiska och för gång och cykel, ska eftersträvas. Gröna kopplingar bör placeras strategiskt utifrån befintlig grönstruktur liksom gång- och cykelkopplingar som anpassas efter befintlig struktur. Det kan både handla om att stärka och förbättra befintliga kopplingar, eller att skapa nya på strategiska ställen.

Stadsbyggnad

Där delområdet möter ringleden är det på lång sikt önskvärt med bebyggelse som signalerar en visuell stadsentré.

På lång sikt kan Vännäsvägen flyttas söderut i samband med ombyggnation till stadsgata och då sammanfalla med Sandåkersvägen, för att skapa exploaterbar mark på norra sidan av vägen mot Rödäng.

På lång sikt kan också en omvandling av småindustriområdet söder om vägen i Kronoparken ske. På norra sidan av vägen, vid Rödäng, kan också ny bebyggelse vara möjlig, eventuellt beroende av att vägen flyttas söderut.

Offentliga rum och gröna platser

Rödberget är en stor tillgång för rekreation och biologisk mångfald, vars värden bör utvecklas och tillvaratas.

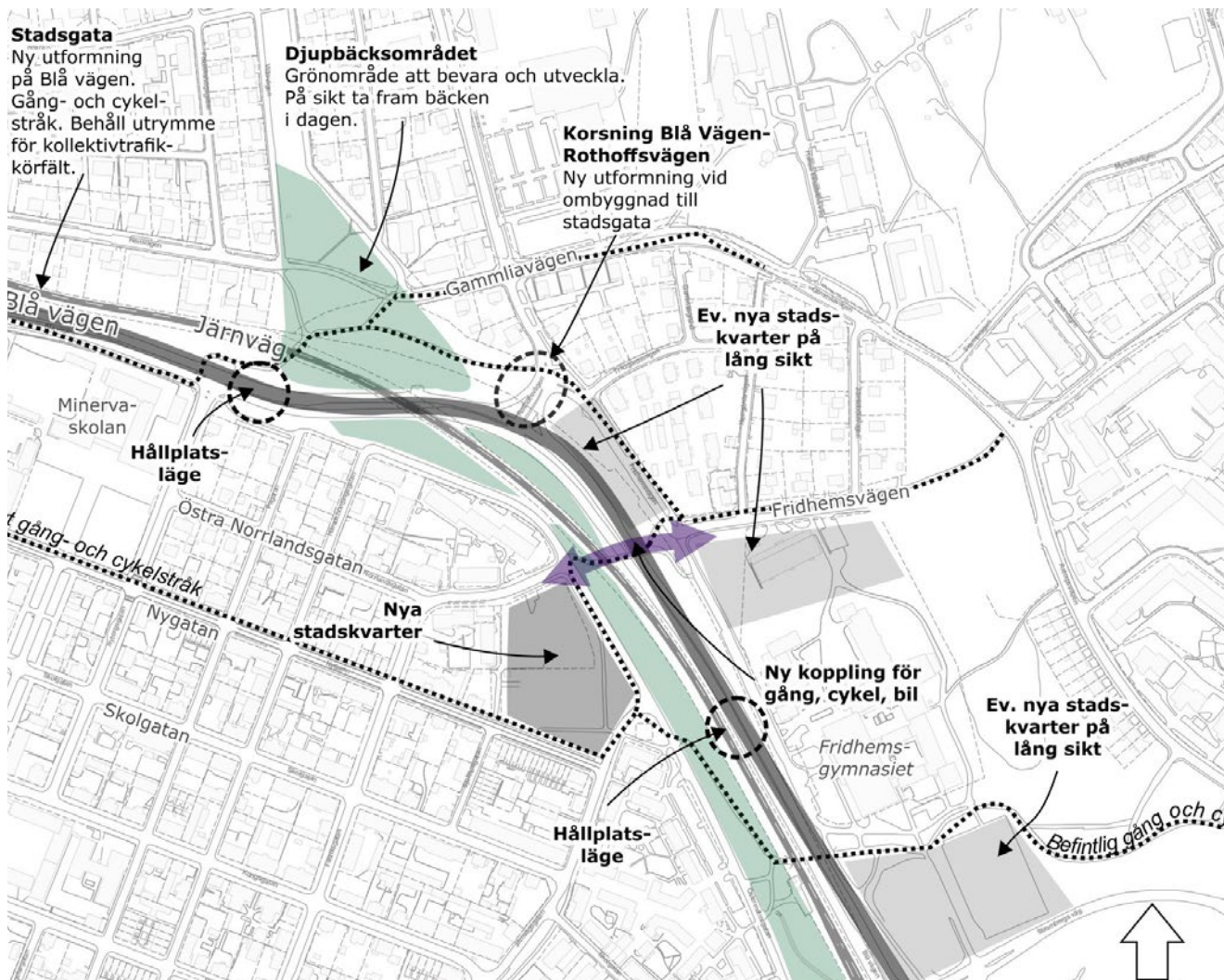
Stråket kring Tvärån är av stor vikt att bevara och utveckla, både ur ekologiskt och rekreativt perspektiv. Det finns potential att utveckla stråkets rekreativvärden med gångstråk m.m. Ån är ekologiskt känslig och därför bör extra hänsyn till dagvatten tas vid exploatering i Tväråns avrinningsområde.

Förutsättningar för utbyggnad

Möjligheterna till exploatering i området är osäkra och sannolikt inte aktuella förrän på lång sikt. Omvandlingen av vägen är troligen inte aktuell förrän exploateringen sker, men kan också initieras av trafikutvecklingen och behovet av att styra trafiken till ringleden.

Vy över Vännäsvägen med Kronoparkens verksamhetsområde.





Blå vägen

Nuvarande förhållanden

Delområdet består av Blå vägen med trafikleds-/landsvägsutformning samt parallellt järnvägsspår med bullervallar på en del sträckor. Det finns två signalreglerade korsningar och två gång- och cykelpassager under väg/järnväg. I övrigt finns väl separerade gång- och cykelvägar, främst på den södra sidan av Blå vägen. Området i direkt anslutning till väg och järnväg är mestadels grönt med uppvuxna träd; dessutom ansluter Djupbäckens grönstråk till området norrifrån och går vidare söderut längs vägen. I anslutning till delområdet återfinns till största del bostadsområden med flerfamiljshus på södra sidan av vägen (Öst på stan) och äldre småhusbebyggelse på norra sidan (Haga). På södra vägen finns även en grundskola (Minervaskolan).



Gator och kopplingar

På sikt bör gatan omvandlas till stadsgata. Möjligheten till kollektivtrafikkörfält och hållplatslägen ska finnas kvar. Den stora korsningen vid Rothoffsvägen bör på sikt dimensioneras ner och anpassas till stadsgatans utformning.

På sikt kan en möjlighet vara att flytta Blå vägen söderut och ta bort Fridhemsvägen, i den del som löper parallellt med järnvägen, för att skapa exploaterbar mark samt en stadsmässig utformning av gatan.

En koppling för gång-, cykel- och biltrafik bör på sikt skapas i förlängningen av Östra Norrlandsgatan – Fridhemsvägen.

De befintliga passagerna för gång och cykel över/under vägen och järnvägen bör förbättras, bland annat för att öka upplevelsen av trygghet.

Stadsbyggnad

Med en omvandling av trafikmiljön till en mer stadslig utformning kan på sikt bebyggelsen vändas mot gatan och den södra sidan utformas så att den bidrar till en mer levande gatumiljö. Gatans och järnvägens placering påverkar dock möjligheterna att åstadkomma en tätare stadsmiljö längs den här delsträckan. Möjlighet till viss förtätning kan också finnas på den norra sidan i anslutning till befintlig bebyggelse och befintliga kvarter.

Offentliga rum och gröna platser

Djupbäcksområdet har stort värde både ur ekologiskt perspektiv och för rekreation, och är också betydelsefull för dagvattenhanteringen. Delar av området är utsatt för översvämningsrisk i samband med kraftig nederbörd. På sikt kan bäcken tas upp till dagen ur sin kulvertering, vilket skulle kunna minska konsekvenserna av detta. Denna lösning skulle också kunna ha effekt på översvämningsituationen längre uppströms på Haga.

Förutsättningar för utbyggnad

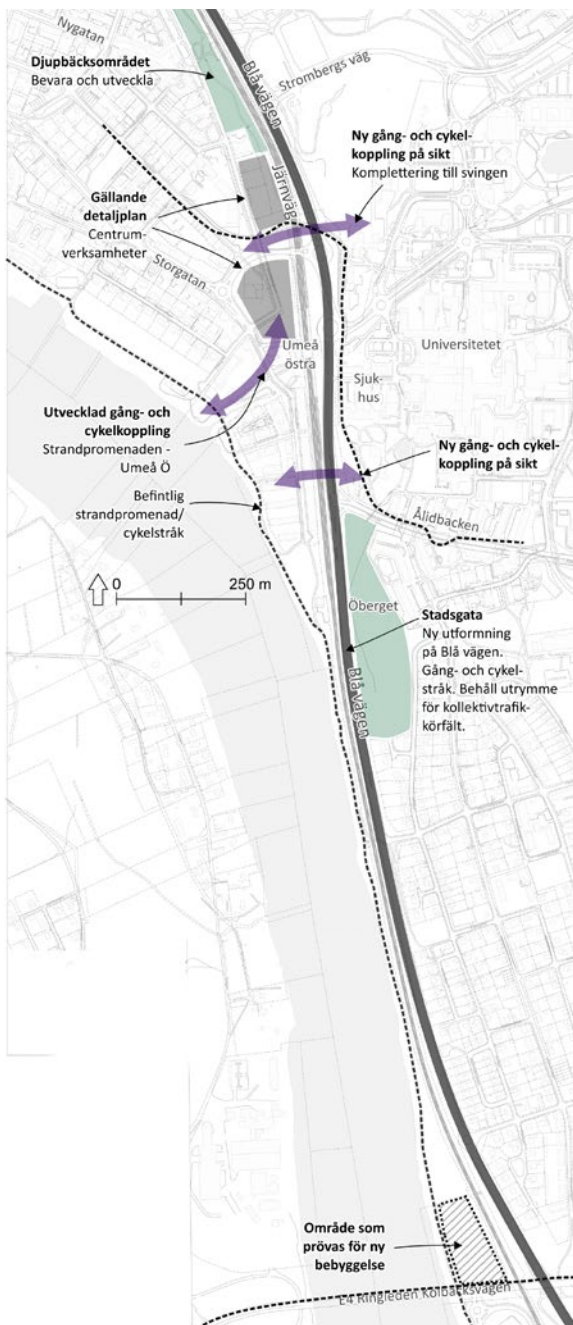
På vägens norra sida, söder och norr om Fridhemsgymnasiet, finns markområden som kan bli aktuella för exploatering på sikt.



Umeå Östra



Gång- och cykelbanan längs älvsstråket.



Umeå Östra/ Sofiehem

Nuvarande förhållanden

Delområdet utgörs av Blå vägen med trafikledsutföring samt parallell järnväg. På stora delar av sträckan finns gång- och cykelmöjligheter väl avskilt på västra sidan av vägen. Här ligger också ett par bilkorsningar med reglering samt ett par cirkulationer. För gång- och cykel är passagerarna planskilda. Väster om vägen ligger ett grönstråk (Djupbäcken), det nyexploaterade området Öbackstrand med flerfamiljshus samt längre söderut strandpromenaden med gång- och cykelväg. På östra sidan finns sjukhusområdet och längre söderut småhusområdet Sofiehem.

Gator och kopplingar

På sikt bör gatan omvandlas till stadsgata. Möjligheten till kollektivtrafikkörfält och hållplatslägen ska finnas kvar. Gång- och cykelmöjligheter i anslutning till vägen bör stärkas.

Utbyggnad av järnvägen till dubbelspår är en angelägen investering som utvecklingen av området ska anpassas till.

En förstärkning av gång- och cykelkopplingen över Blå vägen och järnvägen kan behövas i området runt Umeå Östra. Fler kopplingar i öst-västlig riktning bör



eftersträvas, men i områdets södra del är det problematiskt på grund av bl.a. höjdskillnader och därmed höga anläggningskostnader. Kopplingarna är dock eftersträvansvärda bl.a. för att öka den upplevda tryggheten på strandpromenaden. Möjliga lägen för broar över väg och järnväg behöver utredas.

Gång- och cykelkopplingen från strandpromenaden upp förbi Umeå Ö och norrut bör förbättras, både den befintliga och med en genare koppling i framtiden.

Stadsbyggnad

Komplettering och förtätning kan ske inom den befintliga bebyggelsestrukturen. Planlagd mark för centrumverksamhet finns vid Umeå Östra, planändring pågår.

Området kring Umeå Östra har potential att utvecklas till en platsbildning och stadsdelscentrum med en blandning av bostäder och verksamheter.

Offentliga rum och gröna platser

Djupbäcksområdet bör förbli grönt. Utblickarna över staden och älvsrummet är en kvalitet som bör bevaras. Närreklamationsområdet Öberget är en viktig tillgång. En gång- och cykelkoppling mot strandpromenaden är önskvärd.

Förutsättningar för utbyggnad

Områdena mellan katolska kyrkan och stationen är sedan tidigare planerad för exploatering. I områdets södra del prövas förutsättningarna för exploatering i detaljplan. I övrigt saknas ytor för exploatering inom området.

5. Genomförande

Tidsperspektiv

En startpunkt för omvandlingen av trafiklederna och utbyggnaden av nya stads kvarter i anslutning till dem är färdigställandet av ringleden/Västra länken, vilket beräknas ske 2021. Eventuellt kan vissa delar av omvandlingen och utbyggnaden påbörjas före 2021, se avsnitt 7, fortsatt arbete.

Utbyggnaden kommer att pågå under många år, kanske decennier, och vara beroende av ett flertal faktorer som kommunen har olika möjligheter att påverka. Nedan listas några av de viktigaste som påverkar i vilken takt utbyggnaden sker och hur olika delar prioriteras:

- tidpunkt för färdigställandet av ringleden/Västra länken
- tidpunkt för kommunens övertagande av väghållaransvaret för Västra Esplanaden och Vännäsvägen
- hur enskilda fastighetsägare vill använda sina fastigheter
- kostnaderna för ombyggnaden av infrastrukturåtgärderna
- förutsättningarna för extern medfinansiering av infrastrukturåtgärder m.m.
- exploateringsekonomi i utbyggnadsprojekten, dvs. i vilken grad förväntade intäkter från hyresgäster/boende täcker kostnaderna för byggnader och infrastruktur
- Umeås befolkningsutveckling och bostadsefterfrågan
- lagstiftning, regelverk och finansieringsmöjligheter för byggande av bostäder m.m.

En stor del av utbyggnadsområdena ägs inte av kommunen och en exploatering förutsätter därför privata initiativ.

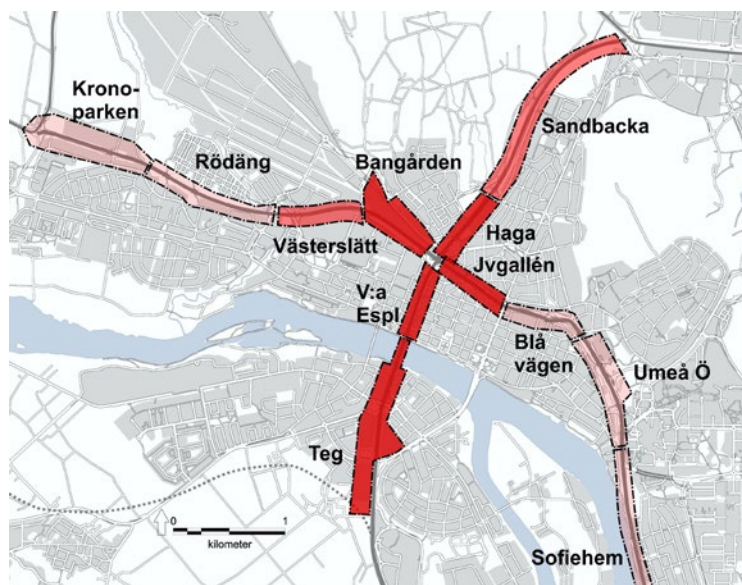
Delar av programområdet kan i väntan på omvandling fungera som tillfälliga ytor för spontana initiativ. Det skulle bidra med dynamik till staden och främja spontana möten mellan människor. Umeå har en generell brist på orörda områden som inte är tillrättalagda och det finns en potential att skapa sådana tillfälliga ytor inom programområdet.

Prioritering

Prioriteringen av utbyggnadsområden och trafikledningarnas ombyggnad påverkas som nämnts av ett flertal faktorer. För prioriteringen av kommunens egna insatser är följande frågor viktiga utgångspunkter:

- åtgärder som bidrar till att miljö kvalitetsnormen för luftkvalitet klaras, dvs. som minskar biltrafiken på de mest utsatta gatorna
- utbyggnad med god exploateringsekonomi
- utbyggnad som ger ett stort tillskott av bostäder eller verksamheter

Därutöver kan utveckling av trafikmängden, framkomlighet och luftkvalitet påverka vilka åtgärder som behövs och hur de prioriteras.



Mörkare färg anger att omvandlingen sannolikt kommer tidigare än områden med ljusare färg.

Med dessa utgångspunkter bör följande insatser prioriteras:

- ombyggnad av väg 503 mellan Hagarondellen och Tegs centrum, och i första hand sträckan Hagarondellen–Västra Esplanaden. Skälet är att luftkvaliteten här är som sämst, och att det är önskvärt med åtgärder som ökar framkomligheten för kollektivtrafikens stomlinjer, som kommer att trafikera denna sträcka. Ombyggnaden av trafikplatsen vid viadukten över järnvägen samt Tegsbron kan dock ske i ett senare skede.
- gamla bangårdsområdet. Området bedöms ha goda planmässiga förutsättningar för att exploateras och kan ge ett stort tillskott av bostäder i ett centralt läge. Se avsnitt 7 nedan.
- Umeå C. Det är angeläget att utveckla stationens funktion som kollektivtrafiknav för stadsbussar, regionbussar och tågtrafik, för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Vad gäller övriga förtättningsområden kommer utbyggnadsordning och utbyggnadstidpunkter till stor del att styras av exploateringsekonomi och initiativ från fastighetsägare. Kommunen har i egenkap av stor markägare och ansvarig för bostadsförsörjning, planering och infrastruktur en särskild roll.

Vad gäller ombyggnaden av övriga vägsträckor till stadsgator kommer den delvis att följa utbyggnaden av ny bebyggelse. Detta kan komma att kräva en koordinering av detaljplanearbetet med kommunens genomförande av gatuomvandlingen. Därutöver blir de kommande gång- och cykel- samt kollektivtrafikprogrammen (se avsnitt 7 nedan) styrande för kommunens insatser.

Körfält för kollektivtrafiken kan komma inrättas med enklare åtgärder (skyltning, vägmarkeringar) innan en större omvandling av trafiklederna genomförs. Detta får prövas utifrån hur trafiksituationen och kollektivtrafikens framkomlighet utvecklas. Särskilt för sträckan norr om Hagarondellen på väg 503 bedöms det finnas behov av busskörfält i relativ närtid, vilka kan inrättas utan omfattande ombyggnad av vägen.

För delsträckorna längst i väster respektive öster av väg 507 är förutsättningarna för ny bebyggelse begränsade, varför en ombyggnad till stadsgata bedöms vara aktuell först på lång sikt. Tidpunkten kan också prövas utifrån trafikutvecklingen och behovet av att styra trafiken till ringleden.

Exploateringsekonomi

En analys av exploateringsekonomi för omvandlingen av två omvandlingsområden, Teg och kring regementet, har tidigare gjorts. Den redovisar de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnad av ny bebyggelse i de olika delområdena. En viktig parameter som påverkar ekonomin är hur stor andel av de nya byggnaderna som upplåts för verksamhetslokaler, eftersom de genererar mindre intäkter än bostäder. En annan avgörande faktor är vilka investeringar i infrastruktur som utbyggnaden förutsätter och hur dessa kostnader fördelas.

Ombyggnaderna av de planskilda trafikplatserna kommer att kosta mycket och det är därför viktigt att tillvarata förutsättningarna för exploatering för att finansiera detta.

Kommunal service, teknisk infrastruktur m.m.

Utbyggnaden av nya bostäder och verksamheter kräver investeringar i vatten, avlopp, elförsörjning, bredband m.m. Översiktsplanen och detta stadsutvecklingsprogram utgör underlag för planeringen av dessa insatser. Planering av förskolor, skolor och annan kommunal service följer kommunens befolkningsprognos, som bl.a. bygger på den utbyggnadsordning för bostadsbyggande som årligen tas fram. I utbyggnadsordningen redovisas det förväntade bostadsbyggandet för den närmaste 8-årsperioden, med utblick mot 18 år.



6. Konsekvensbeskrivning

Planerad stadsutveckling inom programområdet visar på höga ambitioner att skapa attraktiva och miljömässigt hållbara boendemiljöer, arbetsplatser och offentliga rum. Planeringsprinciperna pekar på att människor som ska bo, leva och verka i staden har goda möjligheter att leva hälsosamt, att minska miljöbelastningen samt medverka i utvecklingen. Detta program har i många avseenden en avgörande betydelse för att Umeå kommun ska kunna uppnå tillväxtmålen.

Effekter av förtätning

I ett växande Umeå ger förtätning i centrala lägen en rad olika positiva effekter där minskad klimatpåverkan samt hushållning med naturresurser är några av de betydande fördelarna. Andra konsekvenser är ett effektivare användande av teknisk infrastruktur och annan samhällsservice. Denna inriktning håller ner investeringskostnader för samhället i jämförelse med en utveckling där Umeås tillväxt skulle ske i en mer utspridd stad.

En förtätning i de centrala stadsdelarna där luften är dålig kan te sig motsägelsefull i dagsläget. En utveckling med ny bebyggelse utanför staden eller i dess utkanter leder dock istället i slutänden till ett ökat bilberoende. I takt med tillväxten skulle trängsel- och luftproblem i de centrala lägena då öka.

Effekter på framkomlighet och tillgänglighet till centrala Umeå

Ett av syftena med omvandlingen av de tidigare E4- och E12-sträckorna är att långsiktigt klara framkomligheten till och genom Umeås centrala delar. Redan idag uppstår köbildning, framför allt längs väg 503 i morgonrusningen, runt lunchtid samt när många ska hem från jobbet på eftermiddag/kväll. Köbildningen medför längre och svårbedömda körtider genom staden. Även framkomligheten för kollektivtrafik och utryckningsfordon begränsas.

Umeå växer vilket innebär att allt fler människor ska transporteras inom tätorten. Närmare 10 000 nya bostäder förväntas tillkomma inom Umeå tätort fram till 2024. Därtill kommer en framtida utbyggnad av I20-området. Detta innebär att köerna på gatunätet kommer att bli allt vanligare och längre om andelen resor med bil förblir lika hög som idag. Tegsbron, bron över järnvägen samt Västra Esplanaden kommer att bli långt trängre flaskhalsar än vad de är idag.

Någon fysisk möjlighet att skapa mer körytor för bilar i de centrala stadsdelarna finns inte, och det är ju inte heller önskvärt om luftkvaliteten ska kunna förbättras. Vi har det gatunät vi har, och det gäller att använda det så effektivt som möjligt.

För att stimulera resandet med kollektivtrafik behöver dess utrymme i gatunätet prioriteras. Annars fastnar bussarna i bilköerna, vilket ger längre och opålitliga restider och därmed minskad konkurrenskraft. Framkomligheten blir dålig för alla, oavsett vilket transportmedel man väljer.

Ekonomiska, ekologiska, sociala och rumsliga effekter

Planerad omvandling inom programområdet innebär följande:

- den mer områdeskoncentrerade befolkningen förstärker attraktiva och levande stadsrum under dygnets alla timmar. Detta ger en ökad öppenhet, tryggare upplevd närmiljö och en fortsatt utveckling av verksamhets- och serviceutbudet i de centrala stadsdelarna
- prioriteringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik genom utökat utrymme i befintliga gaturum bidrar till omställningen av transportsystemet. Detta möjliggör ökade flöden av yteffektiva transportmedel som samlar fler människor och som är mer gynnsam för luftmiljön. Detta är nödvändigt för att hantera framtidens behov av förflyttningar i centralorten
- den säkrade tillgängligheten till de centrala mötesplatserna stärker stadens roll som regionalt handels- och servicecentrum. Kompletteringen med nya stadskvarter ger ett förstärkt underlag till serviceutbudet i centrum
- prioriteringen av gång-, cykel- och kollektivtrafik möjliggör korta restider och snabba förbindelser. Attraktiviteten kring dessa transportsätt höjs och blir konkurrenskraftiga gentemot bilen. Planeringen mot ett minskat transportberoende och ett bilsnålt samhälle totalt sett blir viktigt. Annars riskeras luftkvaliteten samt boende- och vistelsemiljön för många människor
- de nya bebyggelsekvarteren skapar ett mer sammanhållet stadslandskap som sammantaget ger ett varierat bostadsutbud och utökad närhet till service. Detta skapar möten mellan invånare med olika bakgrund som i sin tur ger förutsättningar till ökad trygghet och integration
- begränsningen av trafikledernas upplevda samt faktiska barriär skapar nya kopplingar mellan områden. Utökad tillgänglighet till befintliga och tillkommande lokala parker skapar möjligheter för vardagsmotion och utevistelse. Små närbelägna ytor för sådana aktiviteter kan vara tillräckliga och betydelsefulla för framförallt barn, unga och äldre
- smalare och färre antal körbanor för biltrafikanter innebär en fortsatt tillgänglighet i staden men med en förändrad framkomlighet. Beroende på start och målpunkt blir det många gånger mer rationellt att använda färdvägar via delsträckor längs ringleden för de som fortsättningsvis använder bil
- den tillgängliga och trygga strukturen för fotgängare och cyklister påverkar folkhälsan positivt då fler människor ges möjlighet att röra sig mer i vardagen. Utbyggnaden av trygga och säkra platser samt gång- och cykelvägar är viktiga av flera skäl, inte minst ur ett barn- och jämställdhetsperspektiv
- befintliga gröna stråk för bland annat artspridning kan påverkas. I vissa fall kan stråken begränsas i samband med omvandlingen men de funktionella sambanden kan dock bevaras i hög grad
- bibehållen grönstruktur får betydelse för att underlätta lokalt omhändertagande av dagvattnet och hindra utsläpp av näringsämnen. Detta med tanke på att andelen hårdgjord yta ökar staden
- i den nya täta bostadsstrukturen finns möjligheter att skapa tysta sidor och goda boendemiljöer med avseende på buller. Den nya bebyggelsen invid stadsgatorna kommer att ge en förbättrad ljudnivå för befintlig bakomliggande bebyggelse
- de kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöerna i anslutning till framförallt centrum kommer inte nämnvärt att påverkas av förändringarna inom ramen för detta program
- sammantaget förbättrar detta program förutsättningarna för stadsutveckling och förtätning i attraktiva centrala lägen samtidigt som det växande behovet av förflyttningar kan säkras till och inom staden



Genomförande

Stadsutvecklingsprogrammet är ett tydligt och omfattande steg i genomförandet av översiktsplanen. Programmet säkerställer att kommande planering följer översiktsplanens mål om tillväxt och hållbar utveckling. För att befolkningsökningen ska kunna klaras på ett hållbart sätt är det viktigt att varje beslut även fortsättningsvis leder mot översiktsplanens mål och att det bidrar till att Umeå kontinuerligt växer med önskad kvalitet.

Programmet pekar på delområden med nya bostäder och kopplingar i befintlig stadsstruktur. Det lägger även grunden för ett omstrukturerat transportsystem. En utökad tillgänglighet till befintlig och tillkommande service, kultur, nöje samt mötesplatser, skapar mer liv under dygnet. Detta kommer att leda till ökade möten mellan invånare vilket gynnar integration.

Programmet stödjer översiktsplanens utvecklingsstrategier och bebyggelsescenario som i sin tur skapar ramar för ett framtida Umeå. Det blir därmed viktigt att säkerställa att programmets vägledning följs i kommande detalj- och bygglovsprövning. Genomförda åtgärder inom programområdet ska sedan utvärderas och resultaten ska vägas in samt utgöra underlag i kommande programupplagor. Även resultat från andra projekt och kunskapsunderlag av betydelse ska höras i kommande arbete, exempelvis åtgärdsprogrammet för luft.

7. Fortsatt arbete

Här beskrivs det fortsatta arbetet inom projektet *Innanför ringleden*.

Den reviderade översiktsplanen och stadsutvecklingsprogrammet antas av kommunfullmäktige 2018. Ett antal utredningar påbörjas som underlag för det fortsatta arbetet.

Utredning om utformning av väg 503 mellan Ersboda och Söderslätt, ansvarig: tekniska nämnden

Utredningen ska precisera gatans sektion, dvs. bredden på de ytor som ska upplåtas för gång, cykel, bil, kollektivtrafik och planteringar. Utgångspunkten är riktlinjerna för gatans utformning i avsnitt 3, som bland annat innebär att gatan här ska ges esplanadkaraktär och att ett körfält i varje riktning upplåts endast för kollektivtrafik. Utredningen kommer att mer detaljerat behandla delen Haga-Västra Esplanaden som bedöms närmast i tid att genomföra.

En viktig fråga att utreda är vilken utformning utöver separata körfält som ska ges på de gator som stadsbussarnas stomlinjer ska trafikera. Det kan handla om hållplatsernas utformning och tillgänglighet, skyltning, informationssystem m.m.

Vid korsningen Storgatan-Västra Esplanaden möts samtliga föreslagna stomlinjer samt ett flertal regionbussar. Hur platsen kan utformas för att fungera som bytespunkt mellan busslinjerna ingår i utredningen.

Översiktsplanen redovisar en framtida förlängning av Kungsgatans handelsstråk västerut, vilket ska beaktas i utformningen av korsningen med Västra Esplanaden. Kopplingen från Västra Esplanaden till älvsstråket bör också utvecklas.

Vad gäller Tegsbron ska utredningen visa hur bussarna kan ges en acceptabel framkomlighet, utifrån förutsättningen att bron är för smal för separata busskörfält i båda riktningarna. En lösning med ett körfält, där bussarna går i olika riktningar på olika tider, kan prövas.

Inför kommunens övertagande av vägen ska brons tekniska status besiktas, och utifrån det får kommunen avgöra vilka åtgärder i närtid som är rimliga utifrån brons förväntade livslängd. På sikt kommer den nuvarande bron att behöva ersättas med en ny.



Utredningen görs under 2017–2018 och ska möjliggöra start för ombyggnad av vägen 2020 om övriga förutsättningar (finansiering m.m.) då finns. Arbetet samordnas med utredningen om trafikplatsen för väg 503–507 enligt ovan, och kommer också att utgöra ett underlag för det kollektivtrafikprogram som ska tas fram (se nedan).

Gamla godsbangården

ansvarig: kommunstyrelsen

På den stora oanvända markytan mellan Vännäsvägen (väg 507) och järnvägen som tidigare var godsbangård finns goda förutsättningar för ett stort tillskott av nya bostäder och verksamheter. Exploateringen förutsätter att väg 507 (Vännäsvägen) flyttas norrut mot järnvägen. Staten är väghållare fram till dess ringleden färdigställts 2021.

De planmässiga förutsättningarna för att exploatera området bedöms goda, och med tanke på det stora behovet av bostäder är det angeläget att påbörja planarbetet för området.

Arbetet med detaljplan påbörjas med Inriktningen att möjliggöra utbyggnaden från 2021, när ringleden färdigställs och kommunen övertar väghållaransvaret för väg 507.

Vid en ny sträckning kommer vägen att byggas om till en stadsgata enligt riktlinjerna i avsnitt 3.



Utredningar om Umeå C – korsning väg Västra Esplanaden /Vännäsvägen/järnväg

ansvarig: kommunstyrelsen, tekniska nämnden

Utredningar görs under 2018 - 2019 som kommer att utgöra underlag för fortsatt arbete med detaljplaner under 2018–2019.

Utredningen ska redovisa

- hur Umeå C:s funktion som resecentrum för regionalbuss- och tågtrafik kan utvecklas med koppling till stadsbussarnas stom- och lokallinjer
- en principiell trafikhörsning för korsningen mellan väg 503 och 507 och mellan väg 503 och 363, med inriktningen att minska trafiksystemets ytor och skapa en mer stadsmässig utformning av trafikplatsen
- förutsättningarna för ny bebyggelse på de ytor som kan bli tillgängliga i anslutning till Umeå C och vid ombyggnad av trafikplatsen 503–507/363.

Fördjupad utredning av Teg

ansvarig: kommunstyrelsen

För de utpekade omvandlingsområdena på Teg har omvandlingen från verksamhetsytor till blandstadskvarter delvis redan påbörjats genom initiativ från privata fastighetsägare. För att säkerställa att utbyggnaden sker i enlighet med stadsutvecklingsprogrammets riktlinjer, och så att förutsättningarna för utbyggnad i området som helhet tas tillvara på ett optimalt sätt, bör en fördjupad studie av området nu påbörjas. Studien ska bl.a. visa kvartersstruktur och vägnät samt plats för gröna ytor och andra offentliga rum som underlag för kommande detaljplaner. Den kommer att inarbetas i kommande version av stadsutvecklingsprogrammet.

Studien görs 2018. Avgränsningen mot utredningen om Tegs centrum får prövas i arbetet.

Tegs centrum

ansvarig: kommunstyrelsen

Tegs centrum utgörs idag av en mindre centrumbildning på väg 503:s östra sida. Till centrumfunktionen hör också en livsmedelsbutik på trafikplatsen sydvästra sida. Ett utvecklingsarbete påbörjas vars övergripande uppdrag är att visa hur Tegs centrum kan omvandlas till en attraktiv plats med ny stadsmässig bebyggelse och goda kollektivtrafikfunktioner.

Utredningen ska redovisa

- en ny trafiklösning för gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Det innebär att den stora planskilda trafikplatsen med av- och påfartstramper för bilar byggs bort och ersätts med en lösning i plan. Även för gång och cykel bör en lösning i plan eftersträvas
- en utvecklad kollektivtrafiknod för bekväma omstigningsmöjligheter mellan stadsbussarnas stom- och lokallinjer och med regionbussar
- förutsättningar för nya bostäder, verksamheter, handel och andra centrumfunktioner på den mark som blir tillgänglig vid ombyggnad av trafikplatsen



Arbetet inleds 2018- 2019 med en medborgardialog och preliminärt samarbete med arkitekt-högskolan för att samla in önskemål och idéer. Därefter görs fördjupade utredningar som kommer att ligga till grund för fortsatt detaljplanering. Avgränsningen mot utredningen om övriga Teg får prövas i arbetet.

Cykeltrafikprogram och fotgängarprogram

ansvarig: tekniska nämnden

Ett cykeltrafikprogram antogs våren 2018, och ett fotgängarprogram ska antas 2019.

Översiktsplan för I20-området

ansvarig: kommunstyrelsen

Kommunen har uppdraget att ta fram en översiktsplan för I20-området, med sikte att klara ut förutsättningarna för ny bostadsbebyggelse. Planområdet gränsar direkt till stadsutvecklingsprogrammets område, varför en samordning av de båda projekten är nödvändig. Tidplanen för arbetet med översiktsplanen är preliminärt 2018–2019.

Kollektivtrafikprogram

ansvarig: tekniska nämnden

Med utgångspunkt från översiktsplanens trafikstrategi samt detta stadsutvecklingsprogram och dess utredningar enligt ovan, tar kommunen fram ett kollektivtrafikprogram som konkretiserar vilka investeringar i infrastruktur m.m. som behövs för förbättrad framkomlighet och konkurrenskraft.

Arbetet påbörjas mot slutet av 2018.

Parkprogram

ansvarig: tekniska nämnden

Ett parkprogram som beskriver riktlinjer för planering, genomförande och skötsel av stadens parker och naturmarker kommer att tas fram under 2018 för beslut 2019. Programmet kommer att beskriva förutsättningar för ett grönt och attraktivt offentligt rum i det förtätade Umeå. Viktiga stråk, funktioner och kvaliteter kommer att beskrivas liksom behovet av att berika innerstadens parker och tillföra kvaliteter i stadens ytterområden. Programmet kommer att vara ett underlag för kommande fördjupade utredningar och detaljplaner för delområden, och för att i nästa version av stadsutvecklingsprogrammet närmare peka ut lägen för parker inom programområdet.

Detaljplaner

Den fortsatta ombyggnaden av väg 503 och 507 och utbyggnaden av nya stads kvarter enligt redovisningen i detta stadsutvecklingsprogram innebär att detaljplaner kommer att tas fram. Tidplanerna för dessa styrs av hur de olika deletapperna prioriteras, se avsnitt 5 om genomförande.

Detta stadsutvecklingsprogram och dess fördjupade utredningar utgör program för detaljplanerna, dvs. detaljplanearbetet ska normalt kunna påbörjas utan att ett särskilt detaljplaneprogram först upprättas.

Dagvattenprogram

ansvarig: kommunstyrelsen

Inom ramen för ett dagvattenprogram kommer ett fördjupat underlag om hantering av ökade flöden att tas fram. Inriktningen är att skapa en gemensam helhetssyn mellan de kommunala verksamheterna och Vakin om hur stadens tillväxt ska ske med hänsyn till förutsättningarna för omhändertagande av dagvatten. Det ska utgöra ett underlag för kommande revidering av stadsutvecklingsprogrammet samt för delutredningar och efterföljande detaljplaner.

Version 2 av stadsutvecklingsprogrammet

Avsikten är att stadsutvecklingsprogrammet ska vara ett levande dokument som löpande revideras allt eftersom omvandlingen fortskrider och nya frågor behöver hanteras. Tidpunkten för nästa version får prövas i det fortsatta arbetet, men en möjlig tidpunkt är 2019–2020 när flertalet fördjupade utredningar har genomförts och Västra länkens färdigställande börjar närma sig.

Bilaga 1

Referensmaterial till projekt Innanför ringleden

Umeå kommun; översiktsplaner och program

Översiktsplan Umeå kommun

- Översiktsplan för Umeå kommun, vägvisning (antagen augusti 2018)
- Fördjupning för Umeås framtida tillväxtområde (antagen 2011, reviderad augusti 2018)
- Fördjupning för de centrala stadsdelarna (2011)
- Fördjupning för Universitetsstaden (2013)

Åtgärdsprogram för renare luft (2015)

Åtgärdsprogram mot buller (2013, nytt program tas fram under 2018)

Cykeltrafikprogram (2018)

Parkeringsprogram (2013)

Umeå kommuns Bostadsförsörjningsprogram 2017-2024 (2017)

Umeå kommun; rapporter/utredningar gjorda inom ramen för arbetet med projekt Innanför ringleden:

Omvandling av E4 och E12 innanför ringen, Umeå (2013)

Exploateringsekonomi, omvandling E4-E12 Umeå (2012)

Externa dokument

Fastställelsehandling för Umeåprojektet, inklusive vägplaner samt tidigare dokument och överenskommelser (Trafikverket 2015)

