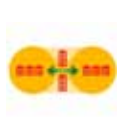


ÖVERSIKTSPLAN UMEÅ KOMMUN

Fördjupning för Umeå

Umeås framtida tillväxtområde

Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011. Reviderad 2017- Samråd



UMEÅ
KOMMUN

Översiktsplan Umeå kommun - Fördjupning för Umeå - Umeås framtida tillväxtområde
Antagen av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 29 augusti 2011. **Reviderad 2017- Samråd.**
Planen är utarbetad av utvecklingsavdelningen på uppdrag av kommunstyrelsens näringslivs-
och planeringsutskott.

Arbetsgrupp:

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

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

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

Kartor, illustrationer och bilder:

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

Översiktsplanen på webben: www.umea.se/umeatillvaxt

Innehåll

Rödmarkerade avsnitt är berörda av revideringar.

Ursprunglig version finns på kommunens webb; www.umea.se/umeatillvaxt

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

Det sociala perspektivet	64	
Det ekologiska perspektivet	68	
Rekreationsområden	70	
Skyddade naturområden	72	
Skyddsvärd natur	74	
3.7 Strandskydd	78	
3.8 Koloniträdgårdar och odlingslotter	79	
3.9 Naturresurser	80	
Jordbruk	80	
Skogsbruk	81	
Vatten	81	
Berg, grus, morän och matjord	84	
3.10 Rennäring	85	
3.11 Kulturmiljöer	86	
3.12 Miljö, hälsa och säkerhet	88	
Luftmiljö	88	
Förorenade områden	90	
Ras och skred samt översvämning	90	
Buller och bebyggelseplanering	91	
3.13 Teknisk försörjning	92	
Vatten- och avloppsförsörjning	92	
Energi, fjärrvärme m.m.	94	
Återvinning och avfallshantering	95	
3.14 Riksintressen- anspråk och förhållningssätt	96	
Natura 2000	99	
Försvarets verksamhet	100	
Flygplatsen som riksintresse samt bebyggelseplanering med hänsyn till flygbuller	102	
Umeå kommuns överväganden för bebyggelseplanering omkring Umeå Airport och beaktande av flygplatsen som riksintresse	103	Sid 105-106 utgår
4. Genomförande och uppföljning	107	
4.1 Översiktsplanen som strategidokument	107	
4.2 Markförvärv, markpolitik	107	
4.3 Fortsatt arbete	108	
4.4 Bebyggelsestrukturen	109	
4.5 Sektorsvisa genomförandefrågor	110	
4.6 Exploateringsekonomi	112	
5. Översiktsplanens konsekvenser	113	
5.1 Miljöbedömning	113	
5.2 Uppföljning av miljökonsekvensbeskrivning	122	
5.3 Konsekvenser på miljömål och hur de beaktas	123	
Bilagor		
Länsstyrelsens granskningsyttrande		
Plankarta		

Konkurrenskraftig kollektivtrafik för 200 000 invånare

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

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

Umeås ringledslösning möjliggör att utrymme för särskilda bussfält kan skapas längs centrala gator som i dag har trafikledskaraktär, exempelvis Västra Esplanaden. Det är viktigt att detta utrymme avsätts i direkt samband med att ringen tas i bruk. En särskild studie behöver tas fram för att identifiera lämpliga lösningar för bussprioritering i centrumstadsdelarna.

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

Vad är BRT?

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

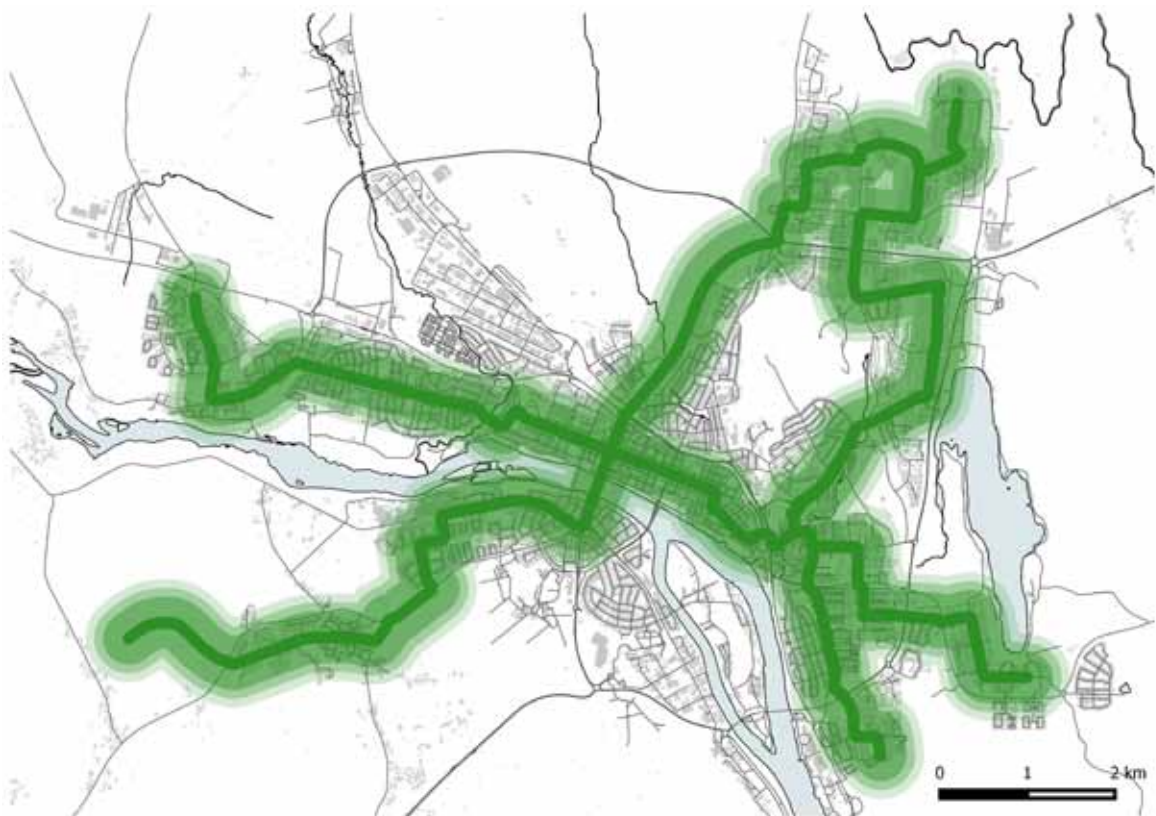
- Raka och tydliga linjesträckningar
- Full prioritet på egna banor och körfält
- Fordon angör stationer snarare än hållplatser
- Relativt långa stationsavstånd
- Hög medelhastighet
- Hög turtäthet
- Hög kapacitet
- Insteg i nivå med bussgolvet



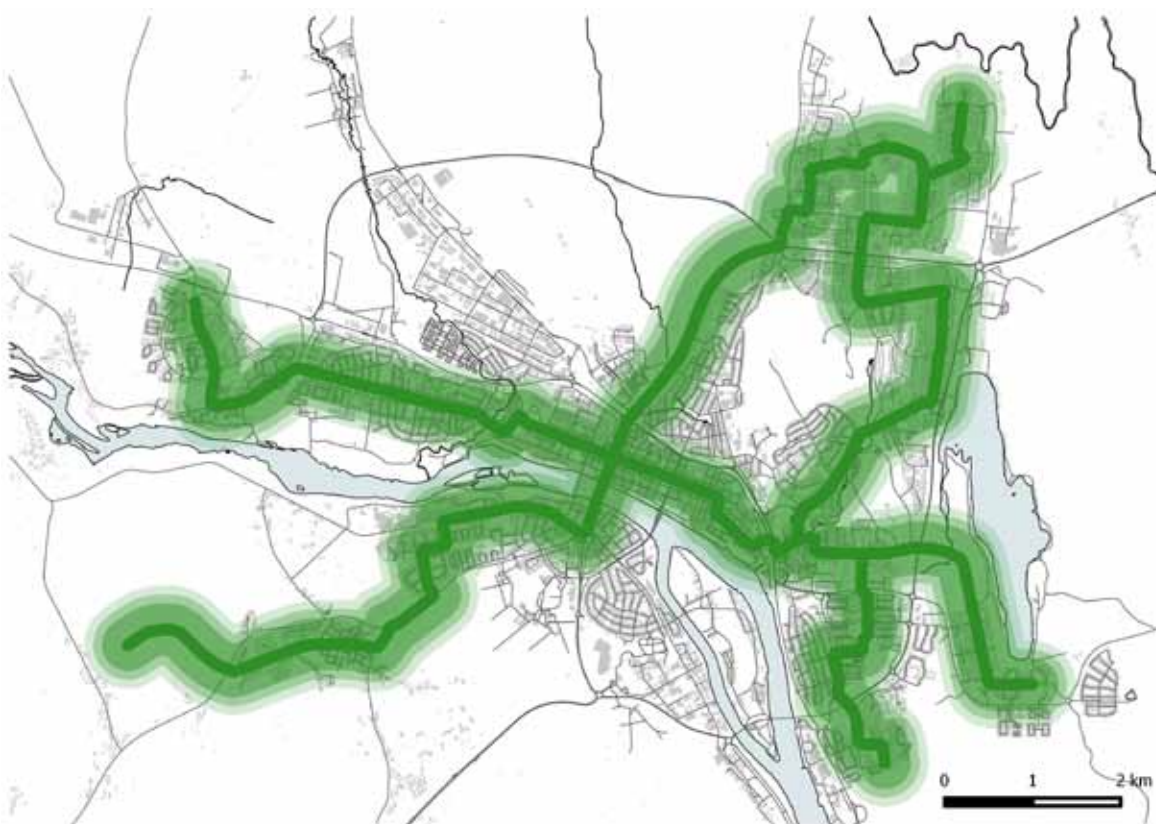
Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken, ur "Den goda staden". Detta skulle kunna vara en möjlig lösning för t.ex. Västra Esplanaden.



Exempel på prioritering av kollektivtrafik i Nantes, Frankrike



Stomlinjenät kollektivtrafik, alternativ 1.



Stomlinjenät kollektivtrafik, alternativ 2.

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

Med anledning av osäkerheter kring omfattningen av exploateringen vid Nydala Sjöstad presenteras två alternativa stomlinjenätsförslag. I alternativ 1 följer stomlinjerna dagens sträckningar i de östra stadsdelarna. I alternativ 2 förskjuts en stomlinje till att trafikera genom det nya exploateringsområdet Nydala Sjöstad och vidare mot Tomtebo. Detta medför att trafikeringen genom Ålidhem samlas till ett stomstråk istället för dagens två.

Riktlinjer

- Kollektivtrafikens stomlinjenät ska utgöra en fast struktur som ger en tydlighet och långsiktighet.
- Bostäder, verksamheter och service ska i första hand lokaliseras inom stomlinjenätets influensområde.
- Stomlinjenätet ska planeras för hög turtäthet och snabba restider.
- Umeå kommuns kollektivtrafikprogram vidareutvecklar översiktsplanens intentioner om en attraktiv kollektivtrafik i Umeå.

Funktionalitet i noder

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

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

Riktlinjer

- Vasaplan, Umeå C och Umeå Östra ska fortsatt vara de tre huvudsakliga kollektivtrafiknoderna i Umeå.
- Regionbusstrafiken koncentreras till Umeå C och Umeå Östra. Stadsbusskoppling ska finnas både vid Umeå C och Umeå Östra för att möjliggöra goda bytespunkter.
- Noderna planeras på ett yteffektivt sätt med resenären i fokus.
- I och invid noderna ska kompletterande verksamheter som skapar medvärden för resenären möjliggöras.
- Goda förbindelser ska finnas mellan de centrala noderna i kollektivtrafiksystemet.
- Hållbara kombinationsresor med tåg ska underlättas genom en bra infrastruktur för fotgängare, cyklister, bussresenärer och t.ex. bilpoolsverksamhet i anslutning till resecentrum.

Kollektivtrafikens regionala roll

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

För att tillvarata den nya järnvägsinfrastrukturens potential krävs snabba förbindelser med flexibla och smidiga omstigningar mellan olika transportmedel. Ett ”hela resan”-perspektiv är avgörande för att tåget ska bli ett attraktivt färdmedel. Idag ökar regiontågens marknadsandel av det kollektiva resandet, vilket innebär att regionbusstrafiken behöver ses över och eventuellt omstruktureras mot att i större utsträckning mata in resenärer till bytespunkter med tågtrafik.

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

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

Riktlinjer

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

3.4 Parkeringsstrategi

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

Hela avsnittet 3.4 ställs ut. Vissa justeringar i text har gjorts.

I sak är strategin inte förändrad. Den stora skillnaden är att parkeringsnormen lyfts ut. Den hanteras i separat dokument som beräknas antas våren 2017.

Parkeringsstrategin syftar till att:

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

Parkering i centrala Umeå

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

Omvandling av anställdas parkering till besökandes och boendes parkering i samlade anläggningar är avgörande för att en expansion av centrum ska vara möjlig. Det innebär också att det i Umeås parkeringspolitik finns en flexibel och öppen inställning till all typ av avveckling eller utflyttning av anställdas parkering från centrumfyrcanten, som i sin tur kan möjliggöra för fler besökande och boende.

Zonindelning och avgiftsdifferentiering

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

Riktlinjer

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

Parkeringsköp kunde tidigare endast tillämpas för centrumfyrkanten. Nu är det möjligt att tillämpa parkeringsköp även på andra platser där rätt förutsättningar finns.

Parkeringsköp

Parkeringsköp (friköp av parkering) innebär en möjlighet för fastighetsägare och byggherrar att köpa sig fria från ansvaret att anlägga parkering inom den egna fastigheten. Parkeringsköp förhindrar uppkomsten av små, förhållandevis ytkrävande, parkeringsanläggningar och möjliggör att värdefull mark kan användas på ett mer effektivt sätt.

Riktlinjer

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

Samnyttjande av parkeringsanläggningar

En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledning och större grad av samnyttjande. Samnyttjande innebär att bilplatser är tillgängliga för fler användare och används för flera olika ändamål under olika tider på dygnet. Samnyttjandeprincipen bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som kan nyttjas i kombination med handel eller serviceändamål utanför kontorstid. Samnyttjande kan vara lämpligt men måste då ske mellan olika användningsområden. (Exempelvis mellan boende- och arbetsplatsparkering.) En beläggningsstudie avgör lämpligheten i att använda samnyttjande som verktyg.

Riktlinjer

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

Infartsparkeringar

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

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

Riktlinjer

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

Parkeringsanläggningar

Det är platsens förutsättningar som avgör huruvida det är lämpligt med parkeringshus eller parkeringsgarage. Parkeringsgarage bör p.g.a. sin höga anläggningskostnad anläggas i första hand i lägen där markpriserna är mycket höga. Fördelen är dock att ytor i markplan kan användas till andra ändamål och in- och utfarter kan utformas på ett diskret sätt. Parkeringshus är relativt parkeringsgarage en billig parkeringslösning som kan utformas mycket yteffektivt. Bottenvåning i ett parkeringshus kan med fördel användas till verksamheter för att ge gaturummet en dynamik, vilket även det bidrar till att minimera parkeringshusets intrång i stadsmiljön. Likaså finns exempel där boende integrerats med parkeringshus. Parkeringshus ska anpassas och utformas till omgivning och stadsbild, likt andra viktiga offentliga inrättningar. Goda, trygga och överblickbara invändiga miljöer i parkeringshus såväl som garage är viktigt. Parkeringsanläggningarnas lägen är väsentliga, eftersom de är beständiga över mycket lång tid och i hög grad bidrar till att forma strukturen för stadens transportsystem.

Riktlinjer

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

Parkeringsnorm och parkeringsprogram

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

Läs mer om

PARKERINGNORM UMEÅ

KOMMUN Byggnads-

nämnden, 2017 xx-xx.

Riktlinjer

- Parkeringsnormen ska beaktas i alla detaljplaner och bygglov.

Möjlighet till reduktion av parkeringstal

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

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

Villkor och kriterier för reduktion av parkeringstalen preciseras i parkeringsnormen.

Riktlinjer

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

Cykelparkering

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

Riktlinjer

- Parkeringsnormen ska beaktas i alla detaljplaner och bygglov.

Buller och bebyggelseplanering

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

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

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

OBS!

Tidigare riktlinjer utgår ur översiktsplanen då de är fastställda i trafikbullerförordningen. Dessutom har det tillkommit vägledningar för industribuller.

Bullersituationen i Umeå kartlagd

Umeå kommun har under år 2008 kartlagt den allmänna bullersituationen i kommunen. Kartläggningen omfattar omgivningsbuller från trafik (väg, spår och flygtrafik) och industrier (inkl. bl.a. skjutbanor) och även en redovisning av så kallade tysta områden i kommunen.

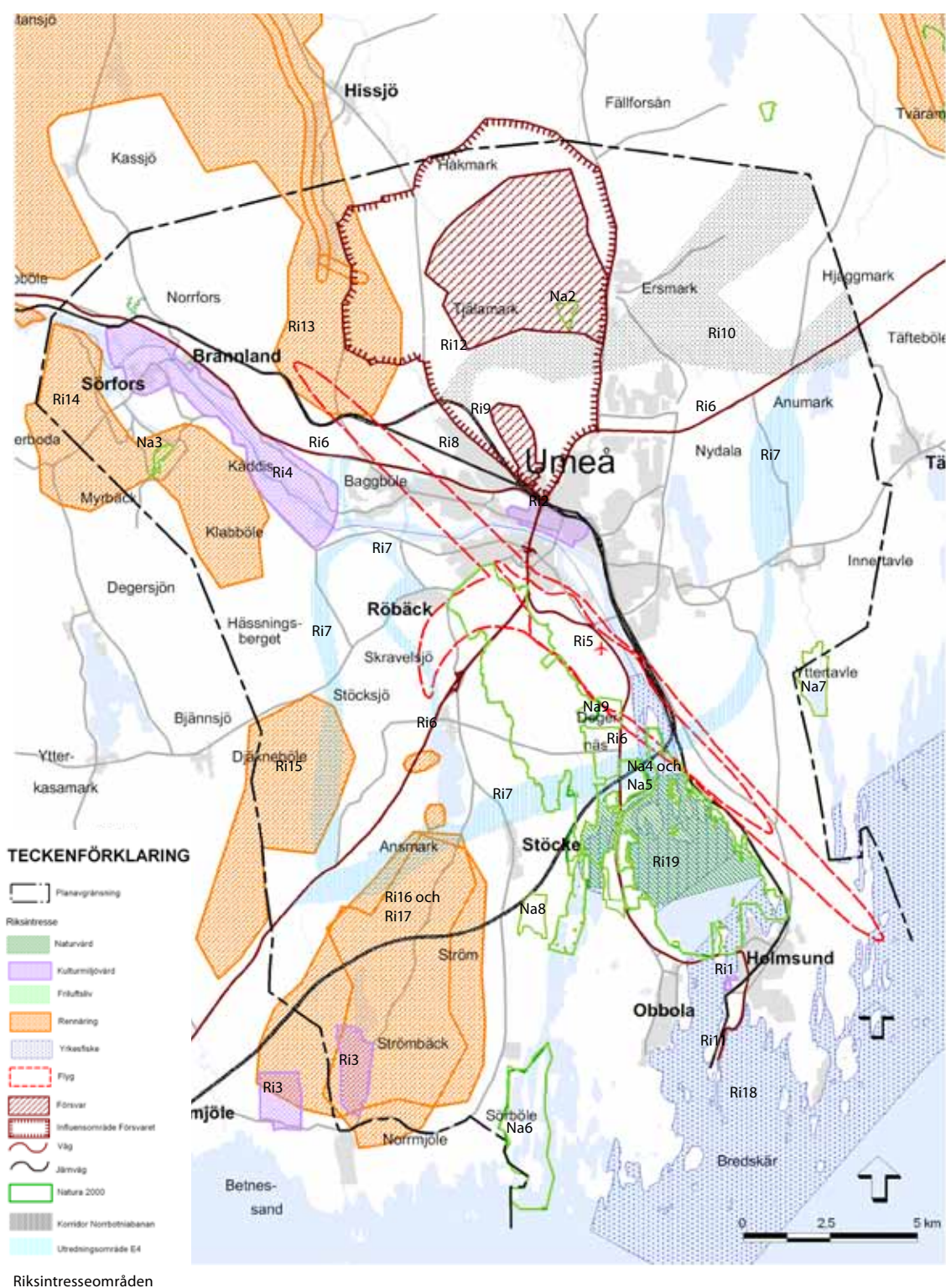
Den visar även hur många boende som berörs inom olika bullerintervall. Kartläggningen avses att uppdateras senast år 2012 i enlighet med förordningen om omgivningsbuller (2004:675). Kartläggningen bygger på teoretiska modellberäkningar och är av översiktlig karaktär men kan i planeringssituationer indikera var man behöver ägna bullerfrågorna särskild uppmärksamhet.

Faktarutan ska uppdateras

Kartbild kommer att uppdateras

3.14 Riksintressen-anspråk och förhållningssätt

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



Beteckning	Namn	Typ	Beskrivning, hänvisning/förhållningssätt
Ri1	Västerbacken, Holmsund	Riksin- tresse kul- turmiljö	Västerbacken är ett av Holmsunds kärnområden och fungerade tidigare som Baggböle sågverks lastageplats. Området omfattar arbetarbostäder från mitten på 1800-talet belägen i närheten av Holmsunds kyrka och närliggande begravningsplats, prästgård samt skolor. För området gäller detaljplan med skyddsbestämmelser.
Ri2	Delar av Umeå centrum	Riksin- tresse kul- turmiljö	Delar av centrala Umeå är av riksintresse för kulturmiljövården mot bakgrund i områdets intressanta stadsplanehistoria, grönska, esplanader, välbevarade stadspartier samt bebyggelse från 1800-talets senare del. Sammanhängande äldre stadsbebyggelse finns kring Rådhusparken och längs Storgatan från Renmarksesplanaden till residenset. Både inom Öst på stan och Väst på stan finns byggnader kvar även från tiden före branden. Parker som Döbelns park och Broparken härrör från denna tid. Beaktas i fördjupningen för de centrala stadsdelarna.
Ri3	Åheden-Nordansjö	Riksin- tresse kul- turmiljö	I området Åheden och Nordansjö finns sammanhållna fornlämningsmiljöer med stora runda rösen, långroset och stensättningar från brons- och järnålder. Nordansjö består av två stensättningar, åtta rösen samt ett tolv meter långt långroset med manslång hällkista. I området ingår även en milstolpe. I Åheden dominerar det stora långroset som är 8 meter brett och 24 meter långt. Vid utgrävningen i början av 1900-talet visade sig en fem meter lång hällkista i gravens mitt troligen vara en plundrad brandgrav. Forngravarna och deras närmiljö skyddas enligt kulturminneslagen.
Ri4	Norrfors-Klabböle	Riksin- tresse kul- turmiljö	Området är ett naturskönt och kulturhistoriskt intressant område vid älvens fåra mellan Norrforsdammen och Klabböle. Området inrymmer fornlämningar, jordbruksbyar av medeltida karaktär med traditionell bebyggelse, öppet odlingslandskap samt exempelvis övergivna lämningar från sågverks- och flottningsepoken med andra kulturminnen från bygdens historia. Området är även intressant för det rörliga friluftslivet, inte minst fisket. Arboretum Norr och Energicentrum vid Klabböle är viktiga replikpunkter. Dessa kan inrymmas inom riksintresseområdet utan konflikter med detta. Gårdsgroper med mangårdar, ekonomibyggnader som enkel- och parstugor finns bevarade. Områdesbestämmelser finns upprättade för Sörfors samt för Baggböle och Kåddis byar. Både Baggböle och Norrfors herrgård utgör även byggnadsminnen. Under de senaste tiden har ny bebyggelse tillkommit i områden som föreslås för nyttillkommen bebyggelse men även utanför. Ingår i den fördjupade översiktsplanen för älvslandskapet.
Ri5	Umeå flygplats	Kommu- nikatio- ner- flyg	En viktig utgångspunkt i översiktsplanen är att flygplatsen ligger kvar på nuvarande plats. Trafikverket preciserade riksintresset januari 2014 och reviderade delen om influensområde med hänsyn till flygbuller december 2015 i enlighet med Trafikbullenförordning (2015:216). Hänsyn till flygplatsen tas bl.a. genom begränsningar i tillåten byggnadshöjd och genom begränsningar i bebyggelselokalisering och krav på byggnaders utförande inom flygbullerutsatta områden. Se följande avsnitt om flygplatsen som riksintresse
Ri6	E4 och E12	Kommu- nikatio- ner- väg	Europavägarna genom Umeå håller på att ersättas med ett ringledssystem. Arbetet drivs av Trafikverket och ombyggnaden av Kolbäcksvägen till ny E4 samt utbyggnaden av Norra länken genom I20 och över Västerslätt är genomförd. Kvarstående etapp som utgörs av den så kallade Västra länken står inför planprövning där Trafikverket ska ta beslut om fastställelse. Denna del ska fungera som ny E12 förbi Umeå. De delar som är av riksintresse är E4 och E12. Väg E4 ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. I vägreservatet för Västra länken anges korridorer väster och öster om Prästsjön men utifrån lokaliseringsbeslutet i vägplanen är det följaktligen det östra alternativet som gäller. Till det att Västra länken är byggd går E12 via Kolbäcksvägen/Norra länken. Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att i framtiden ianspråkta reservatet bör tillåtas. Se även riktlinjer i Trafikbullenförordningen (2015:216).
Ri7	E4 reservat	Kommu- nikatio- ner- väg	Långsiktigt östligt reservat för en framtida E4 förbi Umeå. Överfarten av Umeåälven samordnas med Botniabanan. Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att i framtiden ianspråkta reservatet bör tillåtas.
Ri8	Botniabanan	Kommu- nikatio- ner- järn- väg	Botniabanan är av riksintresse. Bibanan/Tvärbanan från Holmsunds bangård ut mot färjeterminalen är förlängd samt E12 i hamnområdet är utträd. Detta medger en fullständig E12-koppling och järnväg mot färjan och vidare österut. Ny bebyggelse och verksamheter bör anpassas till järnvägen så att dessa inte innebär inskränkningar på järnvägstrafiken. Se även riktlinjer i Trafikbullenförordningen (2015:216)

Reviderat

Reviderat

Reviderat

Reviderat

Beteckning	Namn	Typ	Beskrivning, hänvisning/förhållningssätt
Ri9	Godsbangården	Omlastningsterminal	Området är avsett för logistikverksamhet som gynnas av närheten till godsterminalen. Ett område inom I20-området, norr om järnvägen och godsterminalen, avsätts för framtida expansion av terminalverksamheten samt för logistikverksamheter. Kommunen har föreslagit att godsbangården tas upp som riksintresse i den pågående översynen av riksintressen. Ny bebyggelse och verksamheter bör anpassas till bangården så att dessa inte innebär inskränkningar på terminalfunktionen. Mark bör reserveras för framtida expansion av godsterminalområdet samt för verksamheter som drar nytta av att ligga i anslutning till godsterminalområdet, se även riktlinjer för buller. Samråd bör ske med Trafikverket.
Ri10	Norrbottenbanan	Järnvägsreservat	Planarbetet för Norrbottenbanan sträckan Umeå-Robertsfors pågår. Det redovisade reservatet sträcker sig mellan Ersboda och Ersmark i riktning mot Dävamyr och Sävar. Korridoren som redovisas på plankartan samt riksintressekartan är något insnåvad i nedkant vid utgång från Umeå eftersom linjesträckningen är ganska given. Ingen verksamhet eller bebyggelse som påverkar möjligheten att i framtiden ianspråka reservatet bör tillåtas.
Ri11	Umeå hamn	Hamn	Har i statens översyn av riksintressen föreslagits som riksintresse. I översiktsplanen redovisas en utökning av området så att hamnen i framtiden även kan omfatta Fjärdgrundet. Oljehamnen och depåområdet är avsett för verksamheter med brandfarliga varor. Ett skyddsvstånd till annan verksamhet på minst 100 meter gäller. Se riktlinjer i avsnittet verksamhetsområden.
-	Vindkraft		Se <i>Fördjupad översiktsplan för vindkraft för Umeåregionen</i>, antagen av KF år 2010.
Ri12	Totalförsvaret	Verksamhetsområde (övning- och skjutfält) samt omgivande influensområde	Dels närövningsområde för SkyddC m.fl. och dels övnings- och skjutfält för SkyddC samt hemvärn och frivilligorganisationer. Utanför dessa områden hävdas influensområde för i första hand buller. Se närmare beskrivning i särskilt avsnitt. Inom försvarets verksamhetsområden bör ingen verksamhet medges som kan förhindra eller försvåra försvarets verksamhet. Så långt det är möjligt med hänsyn till säkerhetsaspekter bör dock områden som inte är särskilt avlysta vara öppna för rörligt friluftsliv med allemansrätt. Inom omgivande influensområden ska samråd ske med Försvarsmakten i alla ärenden för nylokalisering eller väsentlig ändring eller utökning av bebyggelse. Förhållningssättet till influensområdena behandlas närmare i följande avsnitt om försvarets verksamhet.
Ri13	Kullaområdet	Rennäring	Ran sameby. Berörs av ett reservområde för bebyggelse vid den sydöstra utlöparen av området norr om Brännland samt utredningsområde för bebyggelse vid Tjälamark väster om väg 363. Eftersom bebyggelseområdet ligger relativt tätortsnära vid gränsen av rennäringsintresseområdet bedöms påverkan som liten.
Ri14	Söder om Brännland	Rennäring	Ran sameby. Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset.
Ri15	Söder om Umeå	Rennäring	Ran sameby. Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset.
Ri16	Mellan Stöcksjö och Norrmjöle	Rennäring	Ran sameby Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset.
Ri17	Mellan Stöcksjö och Norrmjöle	Rennäring	Ubbmeje Tjealddie sameby Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset.
Ri18	Nedre Umeälven	Yrkesfiske	Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset.
Ri19	Umeälvens delta	Naturvård	Ingår i reservatet Umeälvens delta. Planförslaget har ingen påverkan på riksintresset.

Slutsatser

Umeå kommun tvingas konstatera att det är djupt otillfredsställande att det fortfarande råder oklarheter och motsättningar mellan de centrala myndigheterna, trots att Boverket på regeringens uppdrag tagit fram en särskild handbok med allmänna råd om hur flygbuller ska hanteras i planeringen.

Umeå kommun gör mot denna bakgrund följande överväganden:

Hänsyn tas primärt till flygplatsen som utgör både riksintresse och lokalt/regionalt intresse, med avsättning av bullerutsatta områden där starka bebyggelserestriktioner behöver råda för att inte långsiktigt äventyra flygplatsens lokalisering och verksamhet. I dessa delar bör utgångspunkten vara Boverkets allmänna råd:

Behovet av en fortsatt lämplig bebyggelseutveckling i Umeå ska också vägas in. Det leder till bedömningen att kompletterande bebyggelse bör kunna prövas inom eller i direkt anslutning till den befintliga (normalt sett detaljplanlagda) sammanhållna (tätare) bebyggelsestrukturen, även om det skulle beröra det av Transportstyrelsen fortfarande hävdade influensområdet med högst tre överskridanden av maximalbullernivån 70 dBA. Kommunen bedömer att situationen i dessa områden redan är sådan att flygrörelser och flygtider måste ta hänsyn till den befintliga bebyggelsestrukturen. Det blir inte någon större skillnad för flygets verksamhet om det inom eller i direkt anslutning till den redan bebyggda strukturen sker kompletterande bebyggelse. Den hänsyn som redan behöver tas till den befintliga bebyggelsen förändras inte nämnvärt. Krav på flygverksamheten att minimera bullerstörningar från flyget i dessa områden finns redan, och har hanterats. Ett sådant synsätt är därför inte oförenligt med hänsynen till flygplatsens verksamhet och bedöms inte påtagligt försvåra existensen eller nyttjandet av flygplatsen, d.v.s. det står inte i strid mot riksintresset.

Det finns enligt Boverket heller inget stöd för att tidvisa kortvariga maximalbulleröverskridanden utomhus dag och kvällstid på nivån 70 dBA eller strax över skulle utgöra en hälsorisk.

Krav ska alltid i dessa situationer ställas på byggherrarna att utföra byggnaderna så att de uppfyller BBR:s krav på ljudnivå inomhus, med utgångspunkt från det flygbuller som förekommer eller på sikt väntas förekomma. Swedavia ska således inte behöva åläggas krav på bullerdämpande åtgärder i byggnaderna, nu eller i framtiden, det ska alltid byggherrarna själva ha svarat för när de bygger.

Med detta synsätt på kompletteringar av den befintliga bebyggelsestrukturen blir det samtidigt viktigt att vara restriktiv till nylokaliseringar inom de obebbyggda eller glest bebyggda zoner dit Luftfartsverket medvetet styrt flygrörelserna för att minska bullerstörningarna för den tätare bebyggelsen. Detta gäller främst den zon vid Röbbäck där starter på bana 32 (start norrut med sväng söderut) har ålagts en särskild startprocedur för att minska bullerstörningarna på befintlig bebyggelse. Det gäller också området söder om flygplatsen dit Luftfartsverket försöker styra merparten av starter/landningar, så långt trafikförhållanden och väder medger. I dessa områden bör det även fortsättningsvis råda en restriktivitet mot nylokaliseringar.

Dessa utgör inte nämnvärda tillskott till Umeås utveckling, samtidigt som de riskerar att medföra besvärande restriktioner för flygverksamheten ifall det skulle visa sig att oron är berättigad att miljömyndigheternas tolkning av miljöbalkens krav skulle bli strängare än vad Boverkets allmänna råd anger. Lokaliseringar i dessa zoner är inte av allmänintresse, oftast enbart ett enskilt intresse, vilket normalt inte kan anses väga upp allmänintresset och riksintresset att beakta flygplatsens influensområde.

Texten utgår

Som alltid måste man i enskilda fall göra en avvägning av tyngden i det enskilda intresset gentemot det allmänna, men det bör krävas mycket starka enskilda skäl för att medge lokaliseringar av bebyggelse inom dessa zoner där flygplatsens influensområde kan påverkas särskilt negativt.

Kartredovisning och översiktsplaneriktlinjer

Det område runt flygplatsen där ekvivalentnivån FBN 55 dBA överskrids finns beräknad i samband med flygplatsens miljöprövning.

Trafikverket har ännu inte tillhandahållit något uppdaterat underlag för att bedöma hur utbredningen av maximalbuller ser ut med utgångspunkt från Boverkets allmänna råd. Tills vidare, i brist på sådant underlag, tolkar Umeå kommun överskridandena av maximalnivån 70 dBA mer än tre gånger per årsmedelnatt med utgångspunkt i den beräkning (plansch 9.1B) som gjordes i samband med flygplatsens miljöprövning. Avgränsningen kan komma att förändras om nya underlag tas fram.

Dessa båda områden sammanfaller till stora delar. De har samma effekt på lokaliseringsprövningen och redovisas därför med gemensam avgränsning på översiktsplanekartan.

När det gäller maximalbuller över 70 dBA fler än 30 gånger under dag och kväll bedömer Umeå kommun att den nivån överhuvudtaget inte nås regelbundet i något område utanför området med FBN 55 dBA eller området med överskridanden av maximalnivån 70 dBA mer än tre gånger per årsmedelnatt. Riktvärdet blir därför inte styrande för flygplatsens influensområde. Någon redovisning på översiktsplanekartan görs inte.

När det gäller maximalbuller över 70 dBA fler än tre gånger under dag och kväll bedömer Umeå kommun i brist på annat underlag att det väsentligen motsvaras av den hittills från miljöprövningen använda utbredningen av max 70 dBA fler än tre gånger per dygn (plansch 12B). Detta område utgör enligt kommunen inte något strikt restriktionsområde för bebyggelseplanering utan redovisas som underlag för avvägningar enligt de riktlinjer som kommunen anger på sidan 89.

