



Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för Universitetsstaden

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

Antagen av kommunfullmäktige 25 november 2013

Översiktsplan Umeå kommun. Fördjupning för Umeå universitetsstad
Antagandehandling 2013.

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

Umeå kommun har sedan många år tillsammans med Landstinget och Umeå universitet en arbetsgrupp som samarbetat i planerings- och trafikfrågor som rör Universitets- och sjukhusområdet.

Arbetsgruppen har i föreliggande planarbete bestått av:

Isabella Forsgren (projektledare), Fredrik Forsell, Pernilla Helmersson, Nina Sandvik samt Daniel Lindström Umeå kommun

Torgny Jonsson, Umeå universitet

AnnaCarin Dahlgren och Ulf Olofsson, Landstinget i Västerbottens län

Curt L Sandberg, trafikkonsult

Karin Nyberg, White arkitekter

Planförslaget har utarbetats av:

Hans Gillgren arkitekt SAR/MSA, Gillark Sundsvall och Bengt Schibbye, Schibbye Landskap Härnösand. Bearbetningar av planen har gjorts av Umeå kommun.

Övriga medarbetare från Umeå kommun:

Doris Grellman, naturvårdsplanerare

Elin Pietroni, trafikplanerare

Staffan Sjöström, Mark- och exploateringsingenjör

Anna Flatholm, landskapsarkitekt

Per Hänström, miljöinspektör

Annika Söderlund, miljöinspektör

Politisk styrgrupp:

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott

Kartor och illustrationer:

Kartor och illustrationer: Hans Gillgren Gillark, Curt L Sandberg, Veronica Grahn, Maria Löfgren samt Pernilla Helmersson (där inte annat anges).

Sektion samt skisser Gösta Skoglunds väg: WSP

Foton där inte annat anges: Umeå kommun och Hans Gillgren, Gillark

Flygbilder: Lars Lindh, Samhällsbyggnadskontoret

Omslagsbild: Fotomontage som illustrerar förbindelsen mellan Umeå Östra och Umeå universitet via den nya gatan Daniel Naezéns gata, cirka år 2012.

Översiktsplanen på webben: www.umea.se/universitetsstaden

Underlag till tryckta kartbilder: ©Umeå kommun, medgivande LAN 11-158

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4	4. Genomförande	46
1. Introduktion	6	4.1 Översiktsplanen som strategidokument	46
1.1 Umeå universitetsstad - en plats i förändring	6	4.2 Markägandet inom planområdet	46
1.2 Tidigare översiktsplan	9	Historik och nuläge	46
1.3 Planområdets avgränsning	9	Samverkan är nödvändig för effektivt genomförande	47
2. Strategiska överväganden för Umeås tillväxt	10	Fastighetsägarna har ett gemensamt ansvar för genomförandet	48
2.1 En tillgänglig stadsmiljö	11	4.3 Bebyggelsestrukturen	48
3. Planförslag	12	Utgångspunkter för bebyggelseförändringar	48
3.1 Allmänt om plankartan	13	Fortsatt planarbete/utredning	48
3.2 Utformning av områden	14	4.4 Huvudmannaskap för allmänna platser	48
Universitetetsområdet	15	Huvudmannaskap för gator och entréplatser	48
Norrlands universitetssjukhus	17	Föreslagna förändringar av huvudmannaskap i befintligt gatunät	49
Gösta Skoglunds väg	18	4.5 Teknisk infrastruktur	50
Området mellan Gösta Skoglunds väg- Köksvägen- Ålidbacken och Tvistevägen	19	Parkering	50
Hamrinsberget	20	Teknisk försörjning (ledningar)	50
Lilljansberget och Olofsdal	21	Dagvatten	50
Nydala sjöstad	22	Huvudmannaskap vid kommande utbyggnader av gatunätet	50
Friluftsområdet Lilljansskogen	23	Huvudmannaskap för parker och naturområden	50
3.3 Trafikstruktur	25	Övrig infrastruktur	51
Gång- och cykeltrafik	25	4.6 Exploateringsekonomi	51
Kollektivtrafik	27	Investeringar	51
Biltrafik	28	Fördelning av investeringskostnader mm	51
Trafikstrukturkarta	29	Drift och underhåll	52
3.4 Parkeringsstrategi	30	4.7 Exploateringsavtal	52
Parkeringsledningssystem	30	5. Planeringsförutsättningar	53
Zonindelning och avgiftsdifferentiering	31	5.1 Olika stadsbyggnadsprinciper	53
Park & Ride	31	5.2 Sjukhus- och universitetsområdets framväxt	55
Samnyttjande av parkeringsanläggningar	32	5.3 Kulturmiljövården	56
Strategi för nya parkeringsanläggningar	32	5.4 Trafik och trafiksystem	57
Rekommenderade gångavstånd	33	5.5 Grönstruktur, naturmiljö och friluftsliv	61
Parkeringsnorm	33	5.6 Vatten, avlopp, fjärrvärme och el	64
Principer för bilparkering	33	5.7 Geoteknik	64
Principer för cykel parkering	35	5.8 Miljöstörningar, hälsa och säkerhet	65
Komplettering av normen för Universitetsstaden	36	6. Översiktsplanens konsekvenser och MKB	67
3.5 Riksintresse för kommunikation	36	Nollalternativet	68
3.6 Multiarena på Hamrinsberget?	37	Miljöbedömning	70
3.7 Grönstruktur	39	Miljömålsuppfyllelse	73
Viktiga gröna stråk och platser	40	Riskanalys	74
Grönstrukturkarta	42	Uppfyllelse av horisontella mål	75
3.8 Kulturmiljö	43	Uppföljning	75
3.9 Dagvatten	43	Bilagor	
3.10 Buller	44	Länsstyrelsens granskningsyttrande	
3.11 Luftmiljö	45	Plankarta	
3.12 Hinderfri zon för flygplatsens influensområde	45		



Ramble and Roam av Astrid Sylwan i Resecentrum Umeå Östra.

Sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanen för Umeå universitetsstad syftar till att skapa bästa möjliga förutsättningar för fortsatt stark utveckling av sjukhus- och universitetsområdet. Mot bakgrund av Botniabanans och resecentrat Umeå Östras färdigställande samt den nya sträckningen av E4 i Kolbäcksvägen, har ett behov av en översyn av stadsutvecklingen i området identifierats.

Mål och utgångspunkter

Målet för planen och dess genomförande är att skapa en stadsdel för boende, utbildning, forskning, sjukvård samt områdesanknuten företagsutveckling av hög klass. Planen ska fungera som stöd för pågående och planerade utvecklingsåtgärder.

Exempel på frågeställningar som tjänat som utgångspunkt för planarbetet är kopplingen mellan Umeå Östra och sjukhus- och universitetsområdet, utformningen av östra infarten från nya E4:an, intresse för byggande av bostäder och verksamheter på exempelvis Hamrinsberget och Lilljansberget samt landstingets utvecklingsplan och hur den påverkar stadsdelens utformning.

Planförslaget

En beskrivning och analys av olika stadsbyggnadsprinciper samt nuvarande struktur bildar grund för planens ställningstaganden. Grundlinjer i planförslaget är att stadsdelen successivt omformas till att få en tydlig stadsstruktur med ett blandat innehåll. Behov finns av en struktur med ett bättre markutnyttjande för skapandet av en tätare och mer attraktiv stadsmiljö.

- Huvudgatorna bildar tydliga stråk med olika trafikslag samlade. Stadsmässigheten betonas med butiker, caféer och servicefunktioner längs gatan. För att de nya huvudgatorna ska bilda tydliga stråk är det viktigt att de får en medveten gestaltning som tydliggör stråket i hela dess längd.
- Grundelement i en kvartersstad införs såsom ett sammanhängande gatunät med stadsgator där olika trafikslag samlas med fler vägvälmöjligheter.
- Det offentliga rummet gestaltas med en tydlig ambition om att uppnå stadsmässighet och hög kvalitet.



- Gator tillsammans med kringliggande bebyggelse formas med en tydlig struktur som anger gränsen mellan de privata och offentliga rummen. I den täta kvartersstadsstrukturen tilldelas all mark en funktion och ett mervärde.
- Bebyggelse i stadskvarteren utformas med en tydlig entrésida som vänder sig mot gatan så att trafikangöring kan ske från omgivande gator i kvarteret.
- Parkeringsbehov för boende och arbetande löses framförallt på kvartersmark, i källarplan samt i nya parkeringshus.
- Nya och tydliga entréplatser till området föreslås och ger ökade möjligheter till stadslivshöjande verksamheter såsom butiker, caféer och annan service i byggnaders bottenvåningar längs huvudstråken.

”Sjukhusplatsen” är området mellan resecentrat Umeå Östra och sjukhusets västra entré. Området är tänkt som angöringsplats för besökare till sjukhusets västra entré, cykeltrafik till resecentrat Umeå Östra samt för besökare/resenärer till och från bussterminalen.

Från ”sjukhusplatsen” skapas en ny stadsgata i riktning mot universitetet som är öppen för både bil- och busstrafik och utformas med kvartersstads-mässighet med breda gångbanor på gatans båda sidor.

Vidare föreslås infarten till universitets- och sjukhusområdet, från Strombergs väg, som tydliggörs och kompletteras med ett par portalbyggnader. Ett nytt stråk, med arbetsnamnet ”Universitetsplanaden”, kopplar samman ”Strombergs plats” och ”Universitetsplatsen” och utformas med två cirkulationsplatser.

Planen möjliggör även ny bebyggelse för verksamheter och boende på exempelvis Lilljansberget, Hamrinsberget och i Nydala sjöstad.

Planförslaget grönstruktur syftar till att komplettera det etablerade parkstråket från Mariehem till universitetsdammen med parkmiljöer av olika karaktär. Bland annat föreslås ett nytt grönstråk som tydligare knyter samman Stadsliden med Nydalasjön.

1. Introduktion

1.1 Umeå universitetsstad - en plats i förändring

Umeå universitetsstad är valt som arbetsnamn för planområdet som omfattar Norrlands universitetssjukhus (NUS), Umeå universitet, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) samt resecentrum Umeå Östra. Planområdet avgränsas mot befintliga bostadsområden Ålidhem, Berghem, Sofiehem, Nydalahöjden och Öbacka Strand. Området utgör i dag Norra Sveriges största arbetsplatsområde.

Stadsdelen Universitets- och sjukhusområdet har haft en stark utveckling den senaste tioårsperioden. Betydande investeringar görs och planeras i exempelvis infrastruktur, verksamheter, forskning och avancerad sjukvård. Området har fått en allt viktigare funktion som kompletterande kärna i Umeå vilket ställt nya krav på den befintliga stadsstrukturen och aktualiserat behovet av en ny fördjupad översiktsplan.

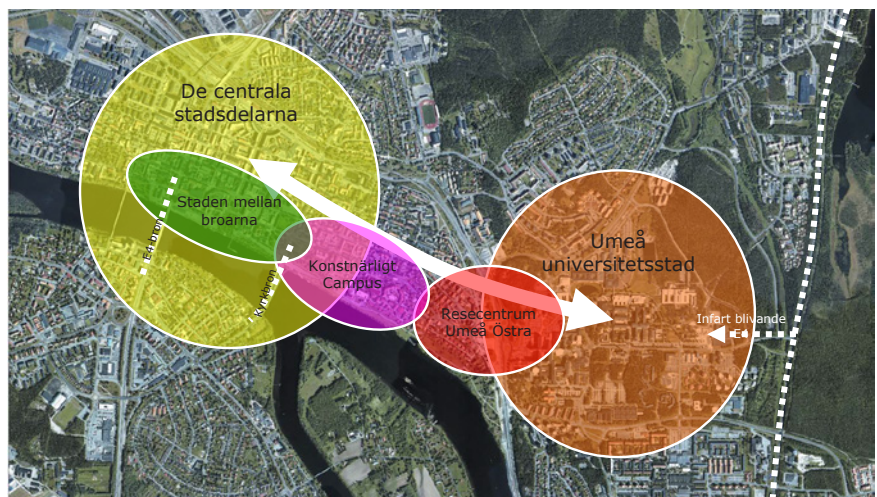
Botniabanan tillför nya strömmar av människor och trafik i området kring Umeå universitetsstad och ger helt nya förutsättningar för kollektivt resande.

Resecentrat Umeå Östra blir det resecentrum i Umeå som bedöms få det största flödet resenärer. Totalt uppskattas antalet resor till och från stationsområdet på sikt uppgå till cirka 3 500 per dygn. Tre av fyra resor till och från Umeå Östra beräknas ske med gång- och cykel.

För att på bästa sätt kunna tillvarata den potential som följer av Botniabanan är det viktigt att skapa bra kopplingar till målpunkter i området vilket ställer krav på att trafiklösningarna i och kring Umeå universitetsstad är säkra, tillgängliga och trygga liksom har hög orienterbarhet och funktionalitet. Genom detta kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka och områdets attraktivitet och roll som regional målpunkt stärkas.

Norrlands viktigaste utvecklingsmiljö

Umeå är en dynamisk tillväxtkommun som bidrar till tillväxten i hela regionen. År 2008 antog kommunfullmäktige ett nytt mål att Umeå kommun ska bli 200 000 invånare senast år 2050. Av vikt för att nå målet är att kunna erbjuda attraktiva miljöer för boende, företag, rekreation och annat. De senaste tio åren har Umeå haft som målsättning att minst hälften av den nya bebyggelsen ska tillkomma som så kallad kompletteringsbebyggelse. Syftet är att uppnå en hållbar, värdetät struktur och bygga ”mer stad”. Umeå universitetsstad har en nyckelroll i denna strävan som Norrlands viktigaste utvecklingsmiljö.



Staden mellan broarna och Konstnärligt campus liksom satsningar kring Umeå Östra är aktuella stadsutvecklingsprojekt, som bidrar till skapande av en dynamisk och levande stad och som knyter samman stadens centrala delar och Umeå universitetsstad.

Vision

Det övergripande visionen är att utveckla en stadsdel för utbildning, forskning, sjukvård och områdesanknuten företagsutveckling i internationell toppklass. Umeå universitetsstad ska vara en attraktiv del av staden som lever dygnet runt med en blandning av verksamheter, bostäder, service och handel med miljöer som inbjuder till rörelse i vardagslivet och som kan bidra till bättre hälsa.

Utifrån tillväxtnålet om 200 000 invånare planeras ett ökat invånarantal med 15 000 personer i Umeås centrala stadsdelar, vilket också inkluderar planområdet för Umeå universitetsstad.

Förutsättningar

Stadsdelen Universitets- och sjukhusområdet har planerats och byggts ut i etapper enligt principer för den funktionsuppdelade staden med ett område för varje verksamhet sammanbundet av ett trafiksystem med biltrafik skiljt från gång- och cykeltrafik.

Successiva dellösningar för trafiken, särskilt i områdets centrala del mellan universitetet och vid infarten till sjukhuset från Holmsundsvägen, har resulterat i en svåröverskådlig stadsmiljö med bussterminal, parkeringsplatser, angöringar, bilvägar och gång- och cykelvägar. Förutom universitetets ursprungsidé från Århus, med gula tegelbyggnader kring en fågeldamm, saknas en sammanhållande stadsbyggnadsidé.

Behov finns vidare av en tydlig, tillgänglig och lättorienterad trafikstruktur för alla trafikslag, alternativa vägar att ta sig till besökspunkter och grönstruktur med parkstråk och nya platser för möten som kan fungera som entréer till olika delar av området.

År 2011 bodde omkring 2200 invånare inom planområdet men en medelålder på 29,1 år. Av antalet boende var 4 procent 65 år och äldre (dvs. 90 personer), cirka 5 procent mellan 0-18 år (dvs. drygt 110 personer) och cirka 2,5 procent i förskoleåldern 1-6 år (dvs. cirka 55 barn).

Mål för planarbetet

Mål och direktiv för planarbetet beslutades av näringslivs- och planeringsutskottet under 2007. En central målsättning för planarbetet har varit att skapa en flexibel utvecklingsbejakande plan som på bästa sätt medverkar till en fortsatt attraktiv utbyggnad av området och tillvaratar de positiva utvecklingseffekter som bl.a. Botniabanan och E4:an medför. Andra målsättningar har varit att:

- Skapa en mångsidig, levande och attraktivt område med tydlig stadsmässig struktur och ett blandat innehåll.
- Säkerställa expansionsmöjligheter för sjukhuset, universiteten samt områdesanknutna företag.
- Integrera universitetsstaden med centrala Umeå och angränsande delar.
- Skapa en god tillgänglighet till området från övriga staden, länet och regionen.
- Utveckla en stadsdel med god orienterbarhet och tydliga entréer.

Översiktsplaneprocessen

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

Samråd

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

Utställning

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

Antagande

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

Utgångspunkter

Sammanfattningsvis har följande faktorer fungerat som utgångspunkter för arbetet med den fördjupade översiktsplanen:

- Botniabanans tillkomst och det nya resecentrat Umeå Östra medför behov av väl fungerande kopplingar till men också inom Universitets- och sjukhusområdet, där personer lätt kan orientera sig till såväl sjukhusets som universitetets olika entréer samt mellan målpunkter i stadsdelen.
- Gösta Skoglundsväg utgör universitetsområdets östra infart från E4 Kolbäcksvägen. Infarten är en betydelsefull entré med potential att fungera som skyltfönster till norra Sveriges viktigaste utvecklingsområde inom utbildning, kvalificerad sjukvård samt avknoppningsföretag.
- Nybyggnad och omlokalisering av verksamheter vid sjukhuset innebär att nya entréer skapas samtidigt som byggnader och ytor frigörs samt kan nyttjas för andra verksamheter.
- Önskemål om att tydligare integrera universitets- och sjukhusmiljöerna. Med en nära koppling mellan verksamheterna ges unika möjligheter att utveckla kreativa forskningsmiljöer i närheten av sjukhusets kliniker.
- Krav på att tillgodose parkeringsmöjligheter för besökare nära viktiga målpunkter och att dessa ytor är välintegrerade i stadsmiljön.
- Goda möjligheter att skapa en blandad stad inom området vid Nydalasjön som tidigare kallades Uminovastad och som utgör en naturlig fortsättning på staden väster om Kolbäcksvägen och i anslutning till Tomtebo.
- Behov av god framförhållning för möjligheterna att komplettera området med verksamhetsytor, likaså bostäder.

Disposition

I handlingen ges en introduktion till arbetet med den fördjupade översiktsplanen följt av en redogörelse av de utvecklingsstrategier som tillämpats under framtagandet av planförslaget.

Planförslaget redovisas i kapitel tre tillsammans med text och kartor som illustrerar nuläge och planerad markanvändning och kapitel fyra beskriver hur genomförandet ska ske.

Kapitel fyra behandlar planens genomförande. Här beskrivs hur den fastlagda bebyggelsestrukturen och grunddragen i mark- och vattenanvändningen kan uppnås.

Efterföljande kapitel utgörs av en nulägesbeskrivning där landskap, bebyggelse- och grönstruktur samt kulturmiljövärden beskrivs tillsammans med förutsättningar som exempelvis topografi, vatten och avlopp samt kommunikationer. Den avslutande delen behandlar konsekvenser av planförslaget.

1.2 Tidigare översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen för Umeå universitetsstad ersätter den tidigare så kallade KRUT-planen som antogs år 1998. Den tidigare KRUT-planen angav i grova drag olika zoner för universitetens och sjukhusets framtida expansion samt områden för bostäder och utvecklingsföretag. Kring resecentret Umeå Östra redovisades ett utredningsområde. Planen beskrivs utförligare i avsnittet Översiktsplanens konsekvenser och MKB (miljökonsekvensbeskrivning) och utgör ett nollalternativ för planens miljöbedömning.



Vad är en översiktsplan?

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

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

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

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

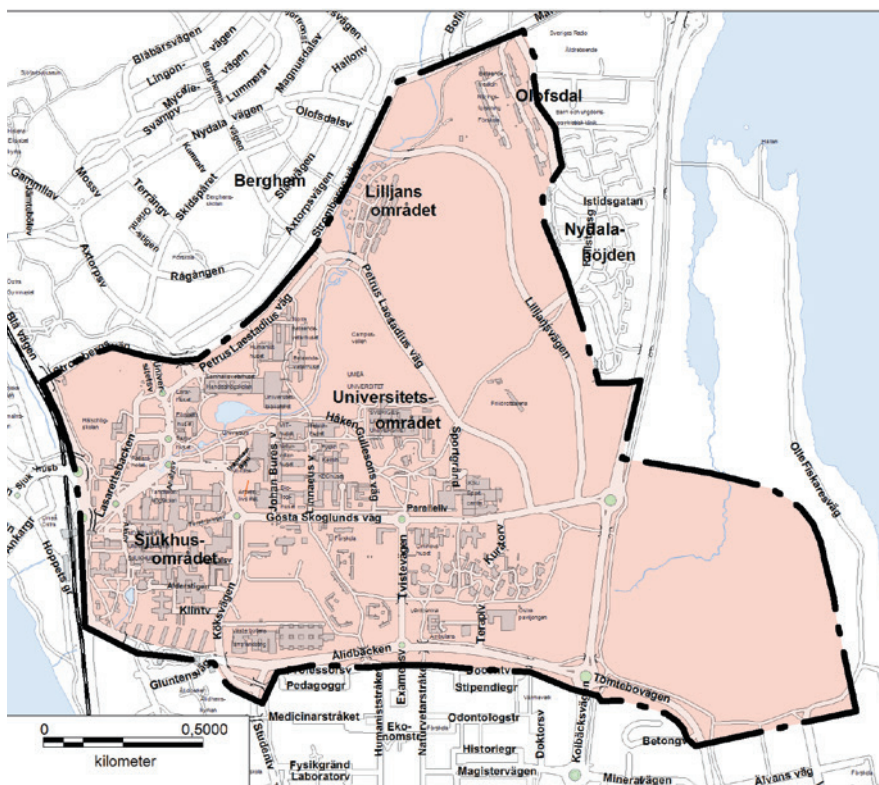
Allmänna och enskilda intressen

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

Enskilda intressen prövas i efterföljande planering såsom detaljplan och bygglov etc.

1.3 Planområdets avgränsning

För att binda samman det aktuella området med angränsande stadsdelar samt skapa en långsiktig stadsstruktur har planområdet avgränsats i väster längs järnvägen, i norr längs Strombergs väg, i öster längs Nydalahöjd fram till Nydalsjön och i söder längs norra gränsen av Tomtebo samt längs Ålidbacken.



Planområdets avgränsning.



Läs mer

UMEÅ KOMMUNS ÖVERGRIPANDE
MÅL och AALBORGÅTAGANDENA
www.umea.se

2. Strategiska överväganden för Umeås tillväxt

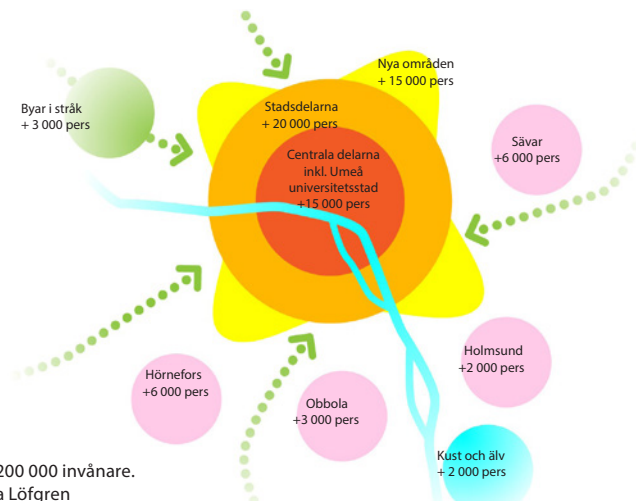
I *Fördjupning för Umeå* (antagen hösten 2011) föreslås överväganden och ett antal strategier för att vi ska nå de övergripande målen om hållbar tillväxt mot 200 000 invånare år 2050. Den fungerar som ett paraply för övriga fördjupade översiktsplaner inom Umeå kommun. Strategierna som formulerats enligt följande baseras på Aalborgøtagandena och ligger till grund för stadens bebyggelsestruktur:



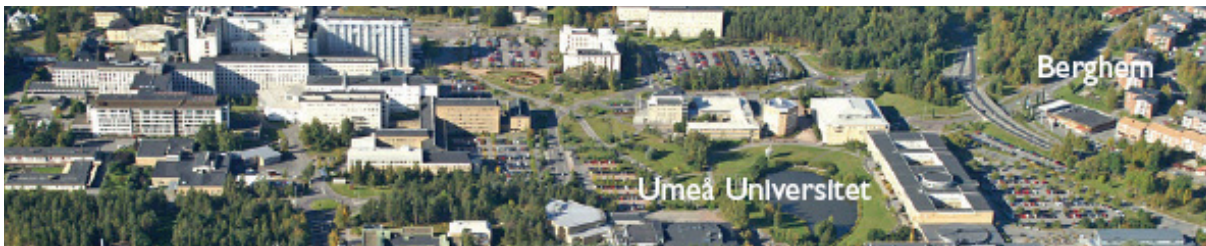
Illustrationer:
Maria Löfgren

- Fem-kilometersstaden - den täta staden! Tillväxten bör så långt möjligt samlas inom denna radie från centrum respektive universitet/sjukhus
- Mer stad! - Komplettering som vitaliserande kraft. Staden växer gradvis samman till ett mer sammanhängande stadslandskap
- Skapa hög täthet i nya stadsdelar. Nya anslutande stadskvarter stärker och utvecklar befintligt serviceutbud och stadsliv.
- Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder. Ny tät kvartersbebyggelse planeras längs de stråk som gynnar kollektivtrafiken.
- Satsa på offentliga rum och parker! I den täta staden ska de offentliga rummen vara attraktiva, trygga och upplevelserika, med utrymme för rekreation och grönska.
- Alla ska vara med! All planering ska genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet

Utfirån strategierna har ett förslag på tillväxtscenario formulerats där tillväxten koncentreras till stadens centrala delar och befintliga stadsdelar. Därtill föreslås nya områden i Umeås närhet, i kommundelarna samt exempelvis i byar inom intressanta stråk. Universitetsstadens planområde inkluderas i Umeås centrala stadsdelar dit 15 000 invånare väntas bosätta sig under tidsperioden fram till år 2050.



Tillväxtscenario 200 000 invånare.
Illustration: Maria Löfgren



2.1 En tillgänglig stadsmiljö

Stadsplaneringen ger ramar för ett vardagsliv, där människor i olika livssituationer använder stadsmiljön utifrån sina behov. Det är därför centralt att ta hänsyn till vardagslivets villkor för kvinnor och män med olika förutsättningar och livsmönster. Stadsmiljön ska på olika sätt vara tillgänglig för alla grupper.

Tillgängligheten gäller dels framkomlighet för människor med begränsad rörlighet, dels tillgänglighet till den service och de funktioner människor behöver i vardagen. Även en anpassning av stadsrummet efter barnens behov möjliggör utökad rörelsefrihet och spontanitet samt begränsar utsattheten för hälsorisker i deras vardag. Tillgänglighet till olika sorters grönområden är värdefullt för rekreation och lek där man även kan ta tillvara på ekologiska samt sociala värden.

Känslor och upplevelser av trygghet är en viktig jämställdhetsfråga då kvinnor i högre utsträckning än män upplever otrygghet utomhus, särskilt på kvällar och nätter. Trygghet är en viktig aspekt av tillgänglighet i staden och det är viktigt att planeringen bidrar till denna upplevelse. Att vistas bland många människor och vara sedd är för många människor en grundläggande faktor. Blandade stadsmiljöer, som är befolkade under stora delar av dygnet bidrar till detta. Lokaliseringen av hållplatser för kollektivtrafik, gång- och cykelvägar och parkeringsplatser är en viktig faktor att uppmärksamma.

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

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

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

Fem steg mot en blandad stad

Planen innebär att universitetsstaden successivt byggs om från nuvarande funktionsseparerade "förortsmiljö" till en blandad stad genom ett fempunktsprogram enligt följande:

1. Gatunät

Principen om ett sammanhängande gatunät läggs fast och genomförs successivt under stadsdelens fortsatta utbyggnad. Strukturens grunddrag, som exempelvis huvudstråkens läge och utformning, läggs fast. Läget för mindre gator i kvartersstrukturen löses senare i detaljplaneringskedet.

2. Platser och stadshuvudstråk

Ett flertal nya platser skapas. Dels entréplatser som utgör attraktiva infarter till stadsdelen, dels stadsdelsplatser som bildar orienteringspunkter och möjliggör stadslivsgynnande service som till exempel caféer och matställen. Därtill skapas tre huvudstråk i form av stadsgator.

3. Grönstruktur

Grönstrukturen med parkstråk av olika karaktär läggs fast.

4. Stadskaraktär

De ingående delarnas stadskaraktär fastläggs som grund för senare detaljplanering.

5. Kvartersbebyggelse

Stadsbebyggelsen ges en tydlig offentlig sida mot gatan och en mer halvprivat in mot kvarteret.

3. Planförslag

Planens inriktning är att skapa en tydlig stadsstruktur med ett blandat innehåll. Universitetens långsiktiga expansionsbehov bedöms kunna klaras genom en förtätning av den så kallade kompaktzonen vilket i stort sett motsvarar de bebyggda delarna. Detta gör det möjligt att nyttja de östligare delarna, som tidigare reserverats för universitetsändamål, till andra verksamheter.

Sjukhusets utbyggnadsbehov är inriktat på att utveckla vårdverksamheter österut i den södra delen och forsknings- och utbildningsverksamheten i den norra delen närmast universitetet. Med nya entréer runt sjukhusområdet finns behov av ett gatunät som ger tydlig orienterbarhet i området.

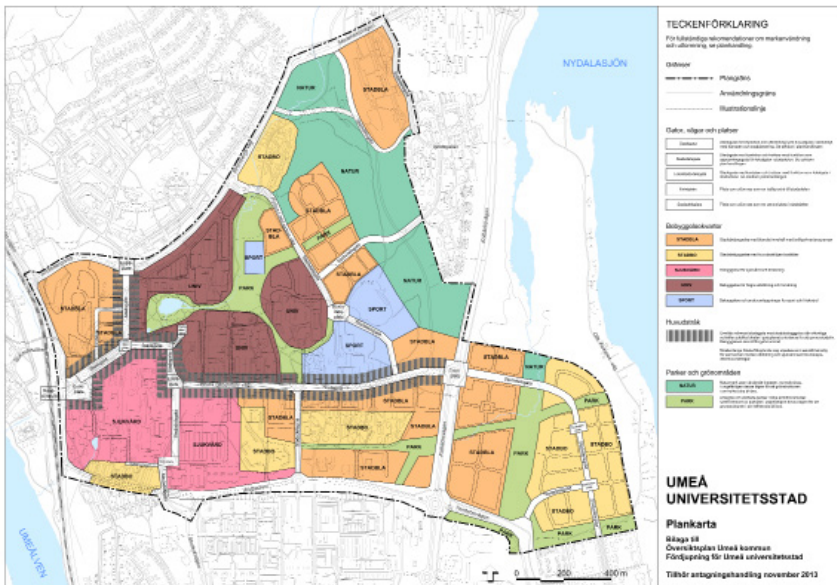
Planen föreslår införande av kvartersstadens grundelement för att lösa flera problem och skapa ett bättre markutnyttjande och en tätare och mer attraktiv stadsmiljö.

Förslaget innebär:

- Att gatunät införs istället för säckgator för att sprida trafiken och ge större valfrihet gällande vägval och underlätta tillgängligheten.
- Stadsgator istället för separerade trafiksystem. En stadsgata innebär samordnad trafik mellan trafikslagen.
- Gångbanor på båda sidor av gatorna.
- Prioritering av kollektivtrafik.
- Vidareutvecklad parkeringsnorm utifrån de särskilda förutsättningarna som finns inom planområdet.
- Hög kvalitet i utformning av de offentliga rummen med träd, belysning, möblemang och kantsten.
- Rumslig stadga och orienterbarhet genom t.ex. byggnader i kvartersgräns.
- Stadslivsgynnande verksamheter i gatuplanet, särskilt längs huvudstråken.
- Lokalisering av publikdragande aktivitetslokaler med entréer längs huvudstråken.
- Platser för att skapa tydliga orienteringspunkter i stadsmönstret.

3.1 Allmänt om plankartan

Plankartan redovisas i bilaga och visar förslag på användning av mark- och vattenområden inom planområdet. Kvartersstadsprincipen illustreras med ett svagt ruttmönster i botten av plankartan.



Plankarta, se kartan i större format i bilaga.

Om plankartan

Gator, vägar och platser

Plankartan illustrerar ett sammanhängande gatunät. Entréplatser pekas ut vid infarter till området vid Kolbäcksvägen, Holmsundsvägen och från Strombergs väg. Även lägen för olika stadsdelsplatser anges.

Huvudstråk

Områden närmast huvudstråken utformas med stadsbebyggelse där kommersiella lokaler i gatuplanet prioriteras för att gynna ett ökat "stadsliv". Bebyggelsen ska stötta gaturummet och med fördel placeras invid kvartersgräns. Service- och verksamhetslokaler kan förstärka bebyggelsestråken. Stråket längs Gösta Skoglundsväg utpekas som särskild lämplig för områdesanknuten företagsetablering med koppling till sjukhus- och universitetsverksamheterna. Inom området prioriteras samverkan mellan kunskapsintensiva företagsmiljöer inom forskning, utbildning, idrott och sjukvård. Detta gäller avknopningsföretag så väl som externa etableringar. Ovanstående principer illustreras med streckad yta på plankartan.

Norrlands universitetssjukhus

I planområdets sydvästra del illustreras ytor i rosa avsedda i huvudsak för sjukhusverksamhet. I området mellan Köksvägen och Tvistevägen och vidare längs norra sidan av

Ålidbacken illustreras sjukhusets expansionsområde. Området utformas med en tätare kvartersform. Publika verksamheter och bostäder för temporärt boende kopplat till sjukvård, placeras mot huvudstråk.

Hög utbildning

Områden markerade i brunt på plankartan illustrerar den så kallade "kompaktzonen" ytor för Umeå universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). Universitetens utvecklingsbehov löses framförallt genom förtätning i anslutning till nuvarande område. Nya byggnader för universitetens behov, företag, bostäder och service kan exempelvis tillkomma vid den nya infarten till universitetsområdet, längs Universitetsvägen framför Aula Nordica samt mellan SLU och Umeå universitet.

Blandad stadsbebyggelse

Områden vid Lilljansberget, Hamrinsberget och längs vissa sträckor av Gösta Skoglundsväg, Ålidbacken och Kolbäcksvägen avses för stadsbebyggelse med ett blandat innehåll och blandade upplåtelseformer. Bebyggelsen placeras så att kvartersgränserna tydliggörs. En platsbildning skapas i centrum av kvarteren vid idrottsplatsen vid IKSU. Hamrinsberget är ett möjligt läge för en multiarena. I det fall något annat läge väljs planeras området för bebyggelse med kvartersstruktur. För Nydala sjöstad förordas en tätare kvartersstad med byggnader i kvartersgräns i 4-5 våningar

längs områdets huvudgata med öppnare bebyggelse i andra delar. Området vid Olofsdal avsätts för verksamhetsytor, exempelvis för nystartade företag etc. eller för boende.

Stadsbebyggelse: bostäder

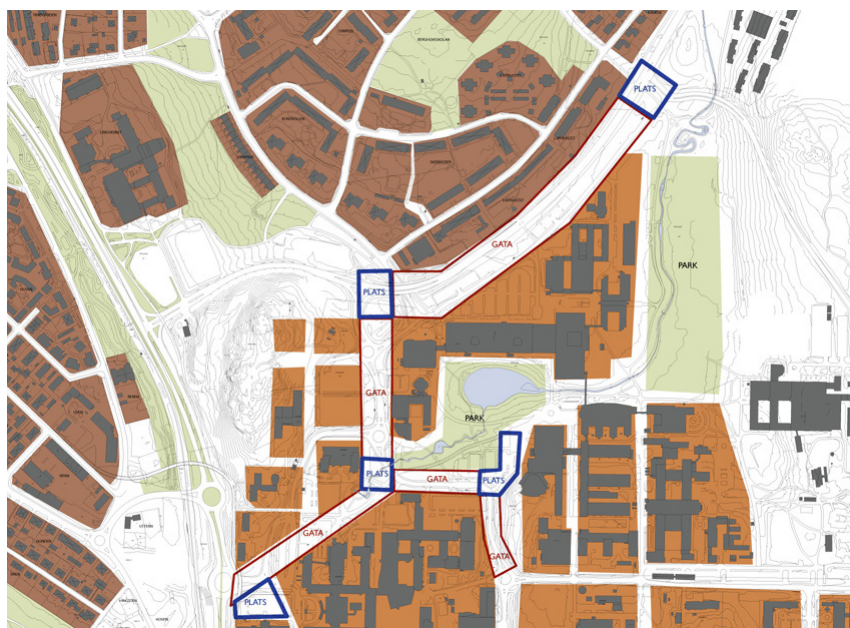
Områden markerade i orange färg på plankartan illustrerar ytor avsatta i första hand för bostadsbebyggelse med blandade upplåtelseformer. Vid Nydala sjöstad avsätts området närmast sjön för bostadsbebyggelse som ansluter till bebyggelse på Tomtebo. Kvartersgrupperna avgränsas med ett grönstråk och knyts samman av ett kollektivtrafikstråk som förlängs till Tomtebo.

Sport och friskvård

Ytor avsedda för bebyggelse och andra anläggningar med koppling till sport och friskvård markeras i blått. Området inrymmer IKSU:s inomhus- och utomhusverksamheter samt friidrottsarena.

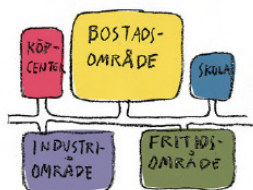
Natur- och parkmark

Plankartan illustrerar grönområdets huvudstruktur. Behov av ytterligare gröna ytor hanteras i samband med detaljplaneskedet. Park och natur anges med två olika gröna nyanser. Vid Lilljansberget avsätts ett skogsområde som naturmark. Parkytor avser anlagda grönområden som vårdas i olika ambitionsnivåer. Parkytor finns exempelvis vid universitetsdammen.



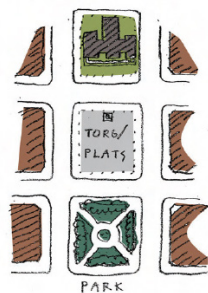
Konvertering av den funktionsuppdelade staden till kvarterstad innebär principiellt en indelning i gator och kvarter, platser och parker samt en tydlig gatunätsstruktur. Illustration: Hans Gillgren.

FUNKTIONSDOMRÅDEN



Förändring från en funktionsuppdelad förstad till en kvarterstadsstruktur med hög stadsmässighet.

KVARTERSSTAD



3.2 Utformning av områden

Rådande stadsstruktur

Universitetsstaden har idag en stadskaraktär som i den västra delen är en blandning av en tät bebyggelsestruktur i ett rätvinkligt system, främst inom sjukhus- och universitetsområdet, och en trafikstruktur med tydliga förortdrag såsom utifrånmatning, separering samt yrkrävande parkeringsplatser.

Mot en kvarterstadsstruktur

Det offentliga rummet, d.v.s. gator, parker, entré- och stadsdelsplatser, bör gestaltas med en tydlig ambition om att uppnå stadsmässighet och hög kvalitet. Gator bör tillsammans med kringliggande bebyggelse och andra anlagda ytor, formas med en tydlig struktur som anger gränsen mellan det privata och offentliga rummet. I den täta kvarterstadsstrukturen tilldelas all mark en funktion och ett mervärde.

Den västra sidan av stadsdelen bör successivt utvecklas till en tät klassisk stad med kvartersbebyggelse i fyra till sex våningar. Byggnader placeras i kvartersgräns och har en tydlig entré mot gatan. Inne i kvarteren kan halvprivata och privata ytor som är bilfria skapas.

I syfte att öka orienterbarheten och ge möjlighet för en koncentration av urbana verksamheter som butiker, service, matställen m.m., föreslås ett antal nya platser som namnges och utformas med individuell karaktär. Det är dels entréplatser som blir naturliga "portar" till stadsdelen, dels stadsdelsplatser som bildar olika centralpunkter inne i stadsdelen. En mer tillgänglig stad under dygnets alla timmar med en blandning av verksamheter och boende medverkar till en högre grad av upplevd trygghet.

Huvudgatorna bildar tydliga stråk med olika trafikslag samlade. Stadsmässigheten betonas med butiker, caféer och servicefunktioner längs gatan. För att de nya huvudgatorna ska bilda tydliga stråk är det viktigt att de får en

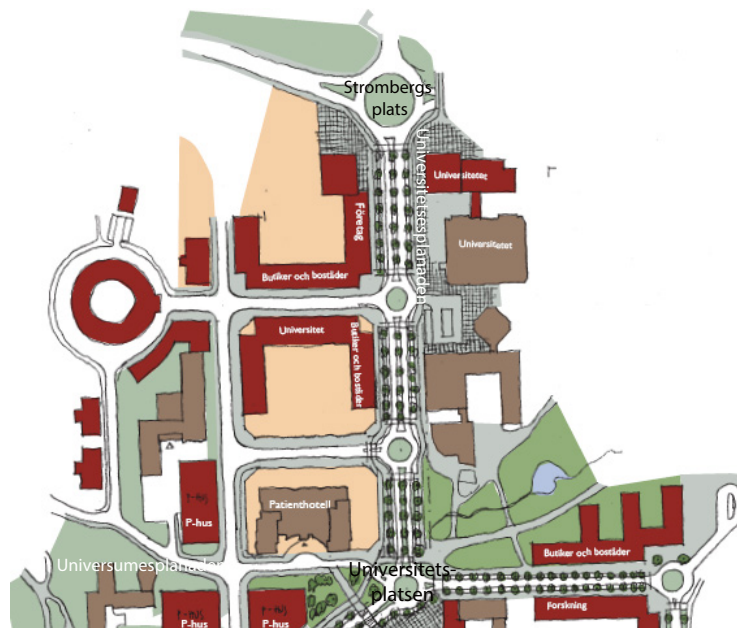


Illustration av möjlig utformning av Strombergs plats, Universitetesplanaden, Universitetsplatsen samt Universumesplananden. Karta: Hans Gillgren.



Infart mot universitetet från Strombergs väg. Här är det nödvändigt att etablera en tydligare bilinfart.

Universitetesplanaden och Strombergs plats

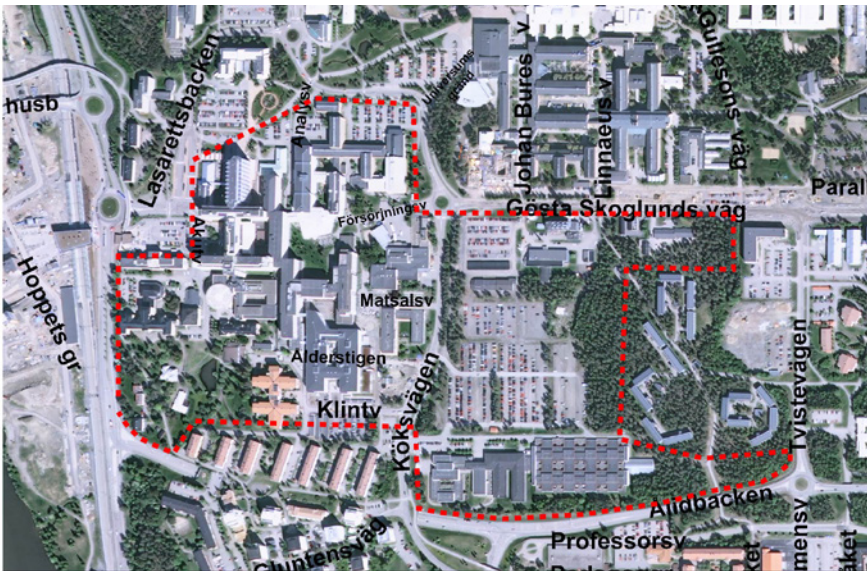
För att inte inbjuda till onödig biltrafik till universitetet via Daniel Naezéns gata är det viktigt att etablera en tydligare bilinfart från Strombergs väg. Dagens svåröverskådliga trafiksystem med planskild anslutning till Berghem med sväng söderut och sen via en cirkulation norrut och under Strombergs väg ersätts med en cirkulationsplats. Från Strombergs plats dras ett nytt huvudstråk, Universitetesplanaden, in mot universitetet fram till Universitetsplatsen. Strombergs plats kan ges stöd som en entréplats med ett par portalbyggnader i söder vid universitetesplanaden. Esplananden kan utformas med trädplanterad mitt och gång- och cykelbanor på båda sidor.



Illustration av möjlig utformning av Universitetesplanaden från Strombergs plats. Entréplatsen kan ges stöd av portalbyggnader. Illustration: Hans Gillgren.

Strombergs väg

Öster om Strombergs plats breddas Strombergs väg till en boulevard, d.v.s. en trädplanterad gata, förslagsvis med separerade körfält. En möjlighet är att behålla en lokalgata närmast universitetet för att uppnå angöring och busshållplatser nära universitetet och likt idag utnyttja utrymmet mellan gatorna för markparkering. En annan möjlighet är att sammanföra gatorna och acceptera blandning av trafik till Mariehem med trafik till universitetet. En sådan lösning ger mer utrymme för utbyggnad av universitetet eller verksamheter med nära koppling till universitetet. Detta särskilt i de fall parkeringsbehovet löses genom parkeringshus.



Norrlands universitetssjukhus.

Norrlands universitetssjukhus

Området bör utvecklas till en tät klassisk stad med kvartersbebyggelse i fyra till sex våningar med byggnader i kvartersgräns. I parkområdet sydväst om sjukhusområdet kan byggnader som rivs ersättas med enstaka byggnader för vårdnära verksamhet. Detta med beaktande av parkens befintliga vistelsevärden. Kopplingarna bör säkerställas för att öka tillgången till kringliggande parker inom gångavstånd.

Umeå Östra: Östra entrétorget

Den östra entrén till resecentrum Umeå Östra ligger vid ett entrétorg som förslagsvis bör namnges "Sjukhusplatsen". Funktionellt är platsen en angöring för cykel och bil. Från platsen utgår stråk mot sjukhuset, Daniel Naezéns gata och universiteten. Platsen har i öster en naturlig inramning av sjukhusets västra huvudentré och kan med fördel avgränsas av en byggnad i norr. Byggnaden kan, i sin tur, inrymma publika verksamheter som bidrar till ökat stadsliv vid platsen.

Daniel Naezéns gata

Nya byggnader längs Daniel Naezéns gata ger stöd till det diagonala gaturummet som motvikt till den nord-sydliga bebyggelsestrukturen i området. Strukturen bidrar till en bättre orienterbarhet kring den nordvästra delen av sjukhusområdet vilket gör närområdet mer överskådligt för t.ex. bilburna besökare, buss- eller tågresenärer som saknar lokalkännedom. Gatan samlar hållplatser för både den regionala- och lokala kollektivtrafiken och får med utformningen en tydlig koppling till resecentrumet Umeå Östra.



Vy från uppgång från resecentrum med Tandläkarhögskolan till höger i bild. Från platsen är det svårt att t.ex. veta var universitetet ligger.



Illustration av samma vy efter tillkomsten av Daniel Naezéns gata. Illustration: Hans Gillgren.



Sektion för stråket med busshållplatser på gatans båda sidor med breda gång- och cykelstråk. Illustration: WSP.

Uminova Science Park

Uminova Science Park (USP) är en kvalificerad utvecklingsmiljö anpassad för kunskapsintensiva utvecklingsföretag med kopplingar till Umeå universitetet och Norrlands universitetssjukhus. Det gäller både innovations- och forskningsbaserade företag i uppstartsskedet, samt kunskapsintensiva växande och etablerade tillväxtbolag.

Umeå kommun, Umeå universitet och Uminova Innovation genomför i samverkan med Fastighetsbolaget Gazette, en gemensam långsiktig strategisk satsning på parkens utveckling. Uminova Innovation ansvarar för arbetet med att utveckla parken.

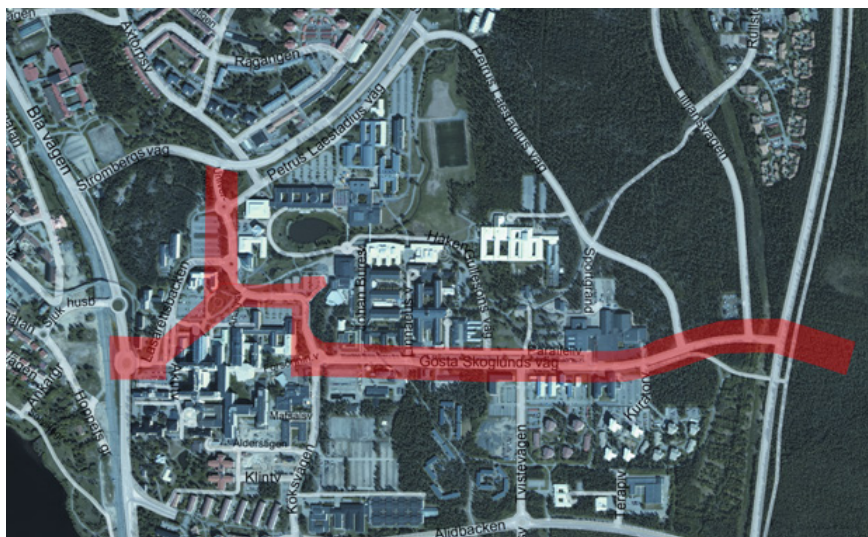
USP inryms idag i de tre byggnaderna som angränsar till den södra delen av korsningen Gösta Skoglunds väg/Tvistevägen. Företagsparken har ett unikt läge intill Umeå universitet, Norrlands universitetssjukhus samt Sveriges Lantbruksuniversitet, med kort avstånd både till Konstnärligt Campus och till stadskärnan. Vidare finns mycket goda kommunikationsmöjligheter med kort avstånd till Umeå Airport, Umeå Östra, Botniabanan/Tvärbanan, samt bussförbindelser lokalt och regionalt.

Uminova Innovation AB har på uppdrag av sina ägare jobbat med att ta fram en långsiktig strategi för hur området ska utvecklas på 3, 5, 10 och 20 års sikt.

Identifierade Framgångsfaktorer

I strategin framgår följande centrala framgångsfaktorer för vidareutvecklingen av USP:

- Ökad integrering inom Universitetsstaden och tätare koppling mot IKSU, Konstnärligt Campus samt stadskärnan
- Skapa en tydlig identitet och en kreativ utvecklingsmiljö
- Säkerställande av en "kritisk massa" av företag med rätt profil inom ett koncentrerat område
- Samla de idag utspridda verksamheterna inom området och bygga ihop USP
- Säkerställa tillgång på ändamålsenliga lokaler och mötesplatser för områdesanknutna företag
- Etablering av en science park-organisation för koordinering och säkerställande av företagsparkens utveckling



Stadsgator som skapar huvudstråk genom området däribland Gösta Skoglunds väg, Köksvägen, Universitetsvägen och Daniel Naezéns gata.

Gösta Skoglunds väg

Stadskaraktären närmast Gösta Skoglunds väg bör bestå av tät stadsbebyggelse i fyra till sex våningar. Bebyggelsen bör placeras i kvartersgräns och inrymma lokaler för kommersiella verksamheter i gatuplanet för att bidra till ökat stadsliv längs gatan.

Parkering sker i huvudsak på kvartersmark, helst som källarparkering i nya hus eller markparkering avskilt inne i kvarteren. Angöringsparkering sker som kantstensparkering på anslutande tvärgator som utvecklas inom kvartersstrukturen.

Kunskapsintensiv företagsmiljö

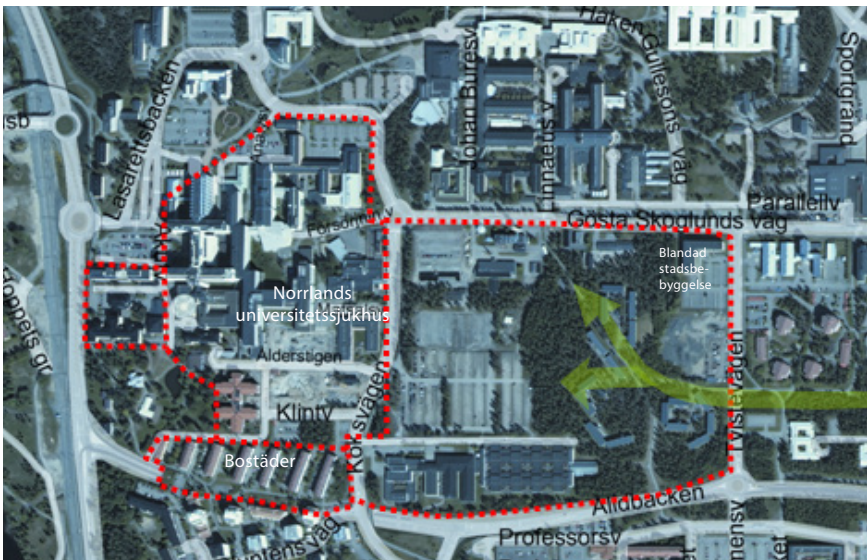
En väl utvecklad "Science Park" bedöms vara av stor betydelse för den framtida utvecklingen av kunskapsintensiva företag i Västerbotten och norra Sverige. Den utgör även i sammanhanget en förutsättning för att Umeå ska nå målsättningen om 200 000 invånare. En stor del av förnyelse- och tillväxtpotentialen för näringslivsutvecklingen ses ligga i universitetsavknoppningar.

Blandningen mellan service, bostäder och verksamheter bidrar till en attraktiv miljö för nya etableringar. Stråket längs Gösta Skoglunds väg utpekas som särskild lämplig för sammanhållen expansion av kunskapsintensiva företagsmiljöer. Inom området prioriteras områdesanknutna företagsetablering med koppling till sjukhus- och utbildningsverksamheterna. Detta gäller avknoppningsföretag såväl som externa etableringar.

Potential för framväxt av utbildning och forskning i samverkan mellan Umeå universitet och Norrlands universitetssjukhus ses framförallt inom stråkets västra del.

Gösta Skoglunds Plats

Korsningen mellan Gösta Skoglunds väg och Kolbäcksvägen bör utvecklas som en tydlig entréplats till Universitets- och sjukhusområdet från öster. Bebyggelse kring platsen bör få en högre täthet och kan med fördel inrymma kommersiella verksamheter. Även en byggnad i form av ett landmärke som signalerar samhörighet med universiteten bör finnas på denna plats. Kvarten närmast Kolbäcksvägen kan också inrymma kommersiella verksamheter.



Norrlands universitetssjukhus, bostadsområdet Ålidbacken m.m.

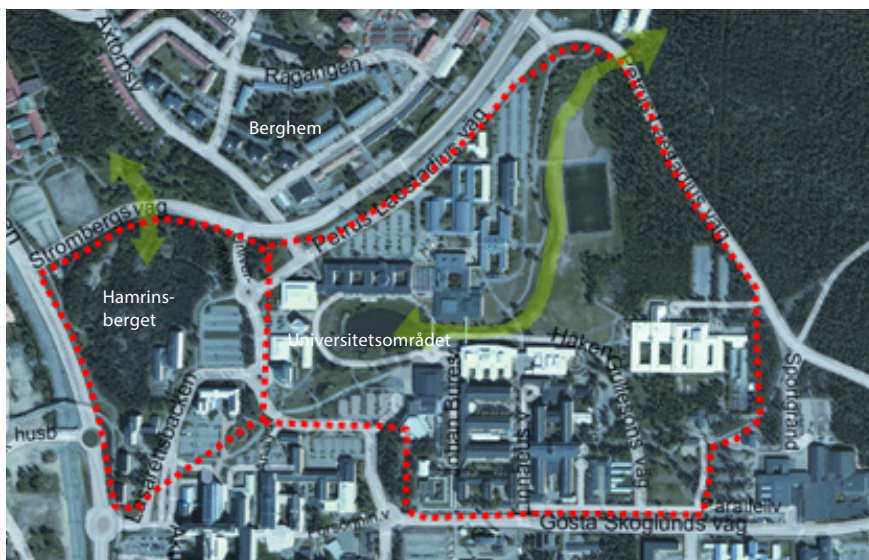
Området mellan Gösta Skoglunds väg- Köksvägen- Ålidbacken och Tvistevägen

Stadskaraktären mellan Gösta Skoglunds väg och Ålidbacken bör utifrån den relativt rätvinkliga grundstruktur som finns idag med Gösta Skoglunds väg, Ålidbacken, Köksvägen och Tvistevägen fullföljas med ett rätvinkligt gatunät. Detta mönster sammanfaller med den utvecklingsplan landstinget skissat på. Stadskaraktären närmast Köksvägen bildar därmed en förlängning av sjukhusområdets stadskaraktär med tät bebyggelse i en skala av fyra till sex våningar med byggnader huvudsakligen placerade i kvartersgräns. I de östra delarna av området kan bebyggelsen ha en mer öppen stadskaraktär. Byggnaderna kan dock gärna placeras i kvartersgräns för att tydliggöra gaturummen.

I området finns cirka 400 studentbostäder och genom området går en gång- och cykelväg som binder samman Ålidhem och universitetsområdet, den så kallade Ho Chi Min-leden. Särskild hänsyn bör tas till grönstrukturen inom området. De gröna stråken är viktiga för tillgängligheten till rekreation för hela Universitets- och sjukhusområdet.

Riktlinje

- Avståndet mellan bostäder och panncentralen invid Gösta Skoglunds väg bör vara minst 50-100 meter.



Hamrinsberget samt universitetsområdet.

Hamrinsberget

Hamrinsberget utses till ett område för universitetsanknutna verksamheter och blandad stadsbebyggelse. Inom stråket längs Universitetsplanaden prioriteras områdensanknutna företagsetablering. Översta delen av Hamrinsberget utgör ett utmärkt läge för en märkesbyggnad. Läget möjliggör även ett stråk från administrationsbyggnaderna upp till Hamrinsbergets topp. Bebyggelsen utformas så att en allmänt tillgänglig utsiktsplats bibehålls. Området är ett av tre studerade lägen för en eventuell multiarena i Umeå.

Riktlinje

- Bebyggelse utformas så att en allmänt tillgänglig utsiktsplats bibehålls.
- Eventuella kulturhistoriska värden för området utreds i kommande detaljplanering.



Lilljansberget, Olofsdal samt framtida utvecklingsområde.

Lilljansberget och Olofsdal

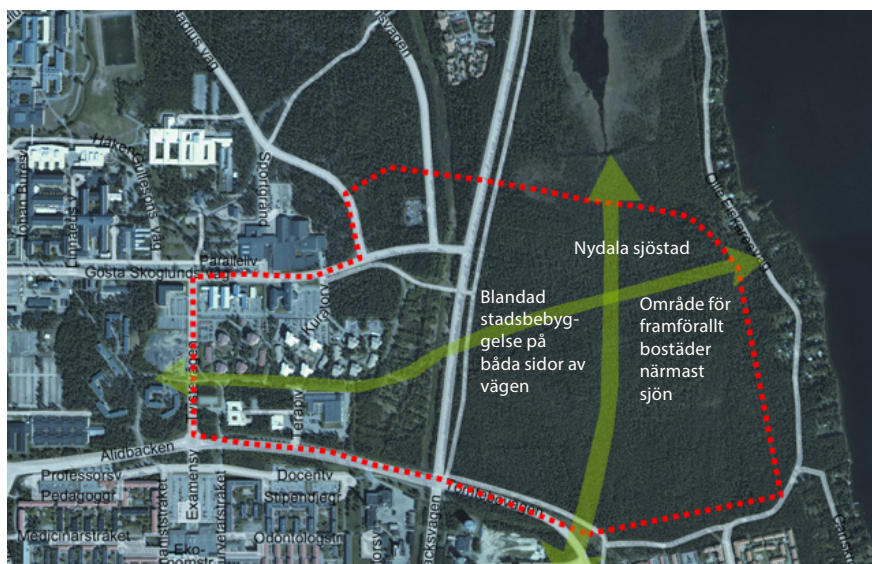
Lilljansberget har bebyggts i de delar som gränsar till Strombergs väg. För nya kvarter längs Petrus Laestadius väg anger topografin en naturlig grund för stadskarakteren. I dessa områden blir en kvartersstruktur med böljande gatunät som följer topografin lämplig. Denna ambition bör även gälla området som ligger på motsvarande sida väster om Petrus Laestadius väg, dvs. på campusområdets östra sida. Petrus Laestadius väg ska här tillsammans med angränsande bebyggelse skapa ett gaturum med samma ambition om stadsmässighet som utpekade huvudstråk inom planområdet, dock inte nödvändigtvis med kommersiella funktioner.

Olofsdal är ett område för blandad stadsbebyggelse som aktualiseras för verksamheter/bostäder. Detsamma gäller öster om Istdsgatan, utanför planområdet, där tidigare barn- och ungdomspsykiatri låg. Det pågår för närvarande planering av stadsdelen med cirka 500 bostäder.

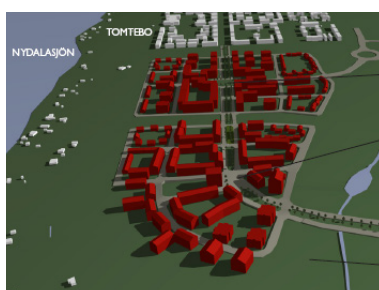
Lilljansvägens funktion som genomgående bilgata kommer att förändras på sikt. I den pågående planeringen av hela Olofsdalsområdet har trafikförsörjningen studerats vilket kan få konsekvenser för delar av förslaget om Lilljansvägens omvandling. Två alternativ har diskuterats varav det ena är beroende av att sträckan mellan Olofsdal och Strombergs väg hålls öppen för trafik, medan det andra löses utan koppling till Lilljansvägen. Incitament till Lilljansvägens omvandling på sikt beskrivs närmare under rubriken ”Fritluftsområdet Lilljansskogen”.



I bilden till vänster visas idén att ny väg kan dras i Bofinksvägens förlängning med en cirkulation i korsningen med Mariehemsvägen. För alternativet som illustreras till höger bibehålls en del av Lilljansvägen till vilket trafik från området leds. Vyn är sedd västerifrån. Illustration: Lars Wendel



Nydala sjöstad till höger om E4, Kolbäcksvägen samt kompletteringsområde mellan Gösta Skoglunds väg och Ålidbacken.



Möjlig utformning av Nydala esplanad och Nydalaplatsen. Befintlig bebyggelse på Tomtebo i bakgrunden. Vy sedd norrifrån. Illustration: Hans Gillgren.

Nydala sjöstad

Stadskaraktären bör omvandlas till en tätare kvartersstad i fyra till fem våningar med byggnader i kvartersgräns mot esplanaden samt Nydalaplatsen och en öppnare bebyggelse i övriga delar, se illustration till vänster. Kolbäckens ska värnas i sin naturliga sträckning genom området. Detta inte minst då bäcken är av betydelse för omhändertagandet av dagvatten som ett öppet fördröjningssystem i området och som därmed tillför kvaliteter för de kringboende, (se kap.3.9 om dagvatten).

Områden på båda sidor längs E4:an avsätts för blandad stadsbebyggelse i kvartersstruktur och med verksamheter närmast vägen. Exploateringar i dessa lägen förutsätter riskanalys och behovsbedömning utifrån de risker som finns vid europavägen.

Vid nylokalisering av bostadsbebyggelse ska Boverkets allmänna råd för vägtrafik och flyg tillämpas. Avsteg från huvudreglerna för vägtrafikbuller kan tillämpas inom planområdet, (se riktlinjerna för buller kap. 3.10).

Nydala esplanaden och Nydalaplatsen

I förlängningen österut från Gösta Skoglunds plats mot Nydalsjön dras Nydala esplanaden fram till Nydalaplatsen som bildar central plats i detta stadsdelsområde. Kommersiella lokaler bör planeras både längs esplanaden och vid platsen. Från Nydalaplatsen går ett stråk söderut som ansluter till Tomtebos rätvinkliga struktur.

Riktlinje

- Bebyggelse närmast Ålidhemsanläggningen bör i höjd begränsas till halva skorstenhöjden.
- Bebyggelse närmast Ålidhemsanläggningen bör omfattas av mindre bullerkänslig bebyggelse.
- Bebyggelse närmast E4 omfattar verksamheter och ej bostäder. Exploateringar i dessa lägen ska inkludera riskanalys och behovsbedömningar utifrån de risker som finns vid europavägen.
- Kolbäckens naturliga sträckning bör prövas i kommande detaljplaneskeden.



IKSU, Campus Arena, Lilljansskogen och Nydala.

Friluftsområdet Lilljansskogen

Mellan Nydala och Mariehemsängarna ligger Lilljansskogen som ett populärt skogsområde med många potentiella nyttjandesätt för motionärer och naturbesökare. Delar av Lilljansvägen kan på sikt ersättas av en gång- och cykelbana i rekreativt syfte. Oavsett val av vägalternativ vid Olofsdal enligt föregående avsnitt om Lilljansberget och Olofsdal, bör lämpliga kopplingar för denna gång- och cykelbana möjliggöras till övrigt vägnät.

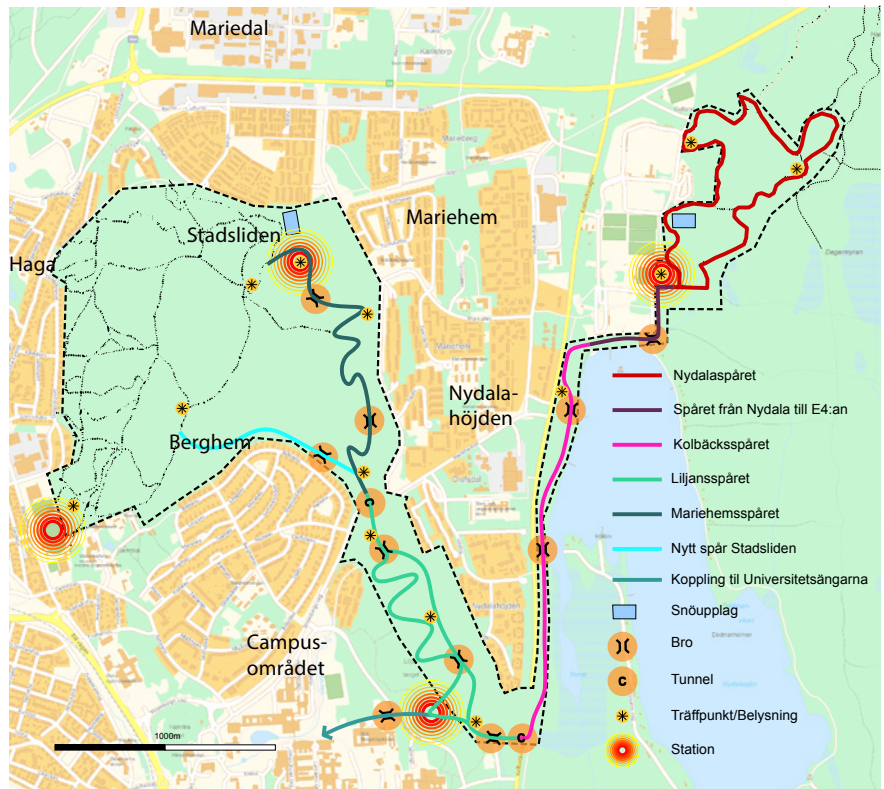
Lilljansspåret anläggs på nytt och inlemmas i ett tre mil långt nätverk av spår för skidåkning, löpning och andra motionsformer centralt genom Umeås stadsdelar. Olika anläggningar och faciliteter som ansluter till spåret fungerar som stationer med olika aktiviteter som anknyter till kultur, utbildning, motion, elitidrott, turism och lek. Ett genomförande av förslaget blir unikt och återfinns inte i någon annan stad i Sverige. En ny gatusträckning i Rullstengatans förlängning anläggs så att de som rör sig genom skogsområdet inte hindras av den nya vägen liksom den buss- och cykeltrafik som där passerar.

Skidspår

Terrängspåret som föreslås dras genom Lilljansskogen ansluts till ett skidspår vid Nydalasjön och på Mariehemsängarna. Vintertid möjliggör det ett 30 kilometer långt sammanhängande skidspår centralt i Umeå. Närhet till flertalet bostadsområden, universiteten, IKSU och inte minst kommunikationer gör det tänkta spåret optimalt för ett hälsofrämjande och tillgängliggör motionsutövning och besök i naturen för människor i staden. Det samlade spåret möjliggör också ett användande av befintliga faciliteter som finns i anslutning till spåret och skulle innebära att anställda vid exempelvis universiteten eller sjukhuset dagligen kan åka skidor till jobbet i den mån det går under vinterhalvåret. Dessutom ger det sammankopplade systemet möjlighet till en rationell drift jämfört med dagens situation.

För ett lyckat genomförande krävs ett helhetsgrepp över skidspåren och att befintliga skidspår och faciliteter utnyttjas och utvecklas. I passagen mellan Lilljansskogen och Mariehemsvägen/Strombergs väg är de befintliga tunnarna inte stora nog för att skidåkare och pistmaskiner ska få plats. Förslaget är en ny planskild korsning under Strombergs väg. Väl lösta korsningar är en

förutsättning för att skapa en sammanhållen motionsupplevelse då problem uppstår om skidåkare tvingas korsa sandade cykel- och gångbanor vintertid eller tvingas ta av sig skidorna för att korsa en trafikerad väg. Nya broar och tunnlar dimensionerade efter pistmaskinernas storlek ger en snabb och enkel framkomligheten och spar in på kostnader, då pistmaskinen annars skulle behöva transporteras med lastbil.



Ett 30 kilometer långt sammanhängande spår för skidåkning vintertid planeras i centrala Umeå och som länkar till Campusområdet. Karta: Sweco

3.3 Trafikstruktur

Trafikstrukturen i området byggs upp kring det nuvarande huvudstråket mellan Strombergs väg och Kolbäcksvägen (Universitetsvägen-Petrus Laestadius väg-Gösta Skoglunds väg). Anslutningar förstärks med tydliga platsbildningar. Det är viktigt att genomgående busstrafik kan passera genom området längs huvudstråken. Övriga anslutningar från området till det övergripande vägnätet har mera lokala funktioner. För att förbättra tillgängligheten och orienterbarheten i området kan gatunätet på sikt utvecklas med ett kvarteranpassat, sammanhängande gatunät inom områdets olika delar.

Gång- och cykeltrafik

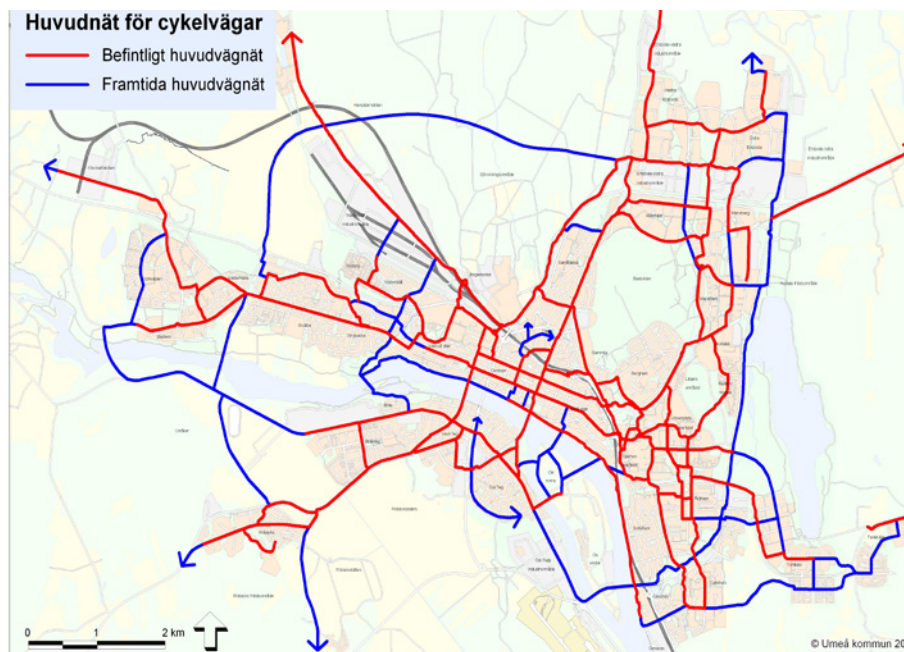
Universitets- och sjukhusområdet har ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät som har förbättrats i och med ombyggnaden av Gösta Skoglunds väg. Planområdet har idag stora volymer av gång- och cykeltrafikanter vilket också ställer krav på beredskap för ökat utrymme för dessa trafikanter i framtiden. Särskilt som målet är att cyklister och fotgängare ska öka sina andelar i färdmedelsfördelningen. Mark bör reserveras för eventuella framtida breddningar av gång- och cykelvägar eller för eventuell framtida separering av fotgängare och cyklister.

Möjligheten att skapa gena cykelvägar, som kopplar an till det befintliga cykelvägnätet mellan kringliggande bostadsområden, till de stora målpunkterna vid campus och centrala Umeå, bör utredas. Förbindelserna mellan campus och centrala Umeå är idag begränsade och bör därför ägnas extra uppmärksamhet. En gångbro finns detaljplanelagd över Holmsundsvägen från parken vid sjukhusdammen invid utfarten Ålidbacken/Holmsundsvägen. Befintliga brofundament finns redan. Gångbron innebär en säker övergång över Holmsundsvägen och förbättrar tillgängligheten mellan stadsdelarna, kontakten till älven och verksamheterna vid konstnärligt campus. För gång- och cykeltrafik till/från resecentret Umeå Östra skapas gena förbindelser mot NUS bussterminal och universitetet.

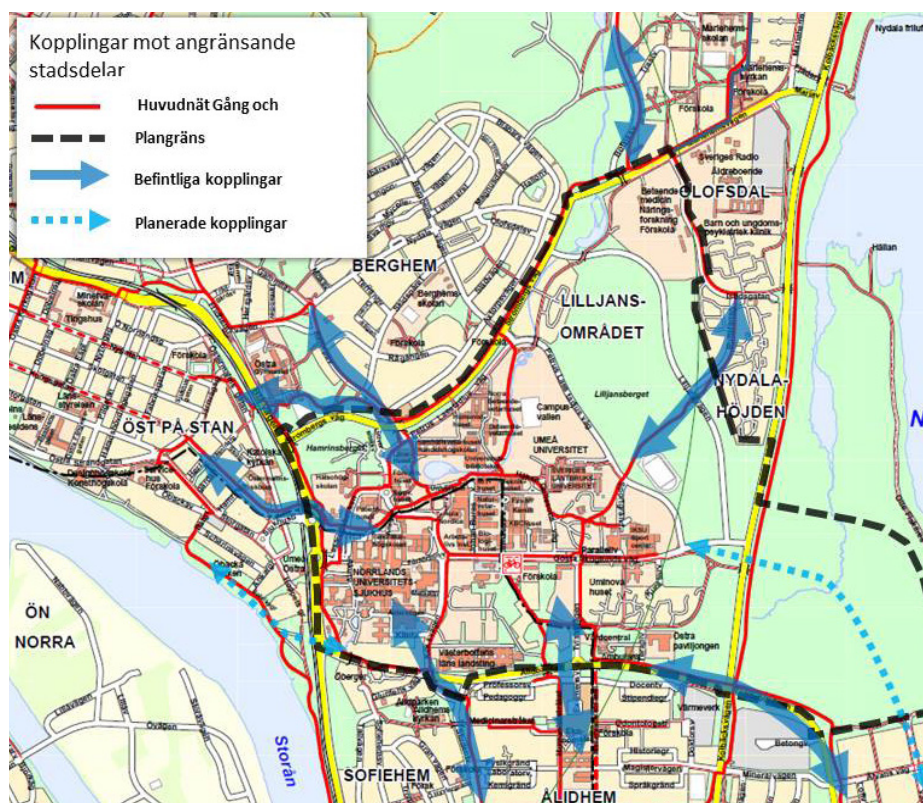
Huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska upplevas som tryggt och säkert för alla brukare. Gång- och cykelvägnätet byggs ut enligt principen att rekreation och nyttotrafik skiljs åt. Föreslagen gång- och cykelväg i dalgången öster om Lilljansberget vid Lilljansvägens nuvarande sträckning är ett exempel på en gång- och cykelväg med rekreativt syfte. Gång- och cykelvägen planeras i norr att ansluta till stråket mot Mariehemsdalen och i söder mot Nydalasjön och Tomtebo med planskild korsning över Kolbäcksvägen (ny E4). Cykelnätet mellan kringliggande bostadsområden, till de stora målpunkterna vid campus och centrala stan, bör utredas.

Riktlinje

- Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar en gata.
- Mark bör reserveras för eventuella framtida breddningar av gång- och cykelvägar eller för eventuell framtida separering av fotgängare och cyklister. Detta främst längs huvudnätet för gång- och cykel.
- Gång- och cykelvägnätet byggs ut enligt principen att rekreation och nyttotrafik skiljs åt.



Kartbild från Fördjupningen för Umeå där huvudnät för cykelvägar illustreras liksom förslag på framtida huvudnät. När det gäller planen för Universitetsstaden kan cykelvägen längs blivande E4 komma att ingå i huvudnätet på sikt liksom stråk genom Nydala sjöstad när det området bebyggs.



Därtill finns behov att utreda möjligheter att skapa genare kopplingar från närliggande bostadsområden till viktiga målpunkter. Bilden visar befintliga och planerade kopplingar för gång- och cykel från befintliga stadsdelar.

Kollektivtrafik

Planområdet har en mycket god koppling till kollektivtrafik, bl.a. med närhet till tågstationen Umeå Östra, NUS bussterminal vid Daniel Naezéns gata där huvuddelen av stads- och regionbussarna angör området. Vid NUS bussterminal angör även taxi och färdtjänst. Daniel Naezéns gata utformas som en mittseparerad gata med hållplatser. Flera viktiga stomlinjestråk för stadsbussarna går centralt genom området vilket ger kollektivtrafiken stora fördelar som färdmedel och optimerar möjligheterna att öka kollektivtrafikens resandeandelar i framtiden.

Busstrafikens huvudlinjer genom planområdet kommer även fortsättningsvis att trafikeras av kollektivtrafik. Förändringar kan komma att ske för linjerna mot Nydalahöjden till följd av att Lilljansvägen på sikt tas bort och en ny väg dras i Rullstensgatans förlängning i riktning mot SLU. Planen stämmer med det förslag till kollektivtrafikstrategi som diskuteras, dock kommer alternativa stomstråk mot Tomtebo att studeras ytterligare. I kommande kollektivtrafikstrategi pekas stomstråk ut för området. Ytterligare linjenätsutredning krävs för kompletterande stråk.

För framtida utbyggnadsområden mellan IKSU och Lilljansberget nyttjas kommande hållplatser längs den nya vägdragningen i Rullstensgatans förlängning och/eller längs Petrus Laestadius väg. Efter utbyggnad av Nydala sjöstad, öster om Kolbäcksvägen, kan busslinjer förläggas till gatunätet i området med koppling till busstråket genom Tomtebo.

Riktlinje

- Busstrafiken ska prioriteras framför biltrafiken längs stomlinjenätet.
- Bussprioriterade körfält ska prioriteras vid ombyggnad av trafikleder som omfattas av kollektivtrafikens stomlinjenät.
- Längs kollektivtrafikens stomlinjenät ska oskyddade trafikanters säkerhet prioriteras på ett sätt som ger minsta möjliga störning för kollektivtrafiken.

Biltrafik

Den planerade utökningen av verksamheter inom planområdet kommer att medföra att antalet resor till och från området ökar vilket ställer höga krav på såväl tillgänglighet och trafiksäkerhet för trafikanter. Lokalisering av nya verksamheter kommer även att påverka trafikrörelserna till/från och inom området. Som ett led i att skapa ett gatunät som dels möjliggör en större spridning av trafiken, dels ger en lugnare trafikrytm, diskuteras ombyggnader av befintliga gator med tydligare separering av gång- och cykeltrafiken och säkrare plankorsningar.

Utformningen av gatunätet inriktas på att huvuddelen av biltrafiken angör området från norr via Strombergs väg/Universitetsvägen och från öster via Kolbäcksvägen/Gösta Skoglunds väg. Övriga befintliga anslutningar till det övergripande vägnätet bibehålls, vilket motverkar stora trafikkoncentrationer i huvudstråkets anslutningar och trafikarbetet inom gatunätet minimeras.

Nuvarande gata, Lasarettbacken med sträckning norr om hotell Björken, bibehålls. På sikt kan gatan eventuellt ges en ny nordligare sträckning vid exploatering på Hamrinsberget.

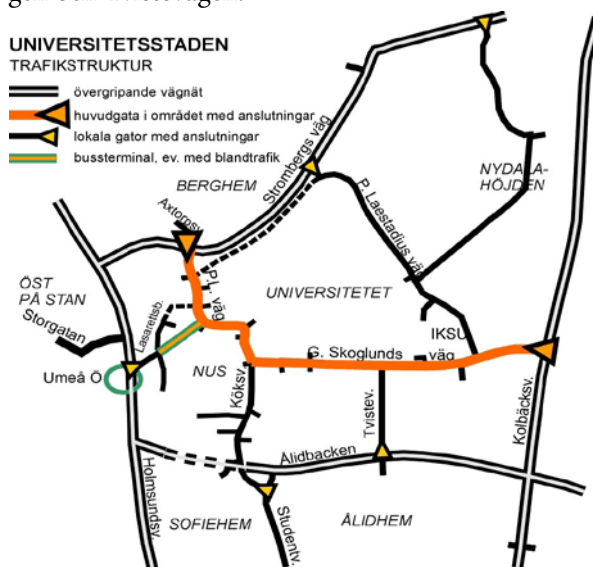
Daniel Naezéns gata utgör en viktig delsträcka i den interna trafikstrukturen och bidrar till en bättre orienterbarhet runt sjukhusområdet och dess nya entréer. Former bör utvecklas som möjliggör att blandtrafik kan samspela med de bussterminalfunktioner och framkomlighetsbehov som finns på Daniel Naezéns gata.

Lilljansvägen funktion som genomgående bilgata föreslås att på sikt utgå och en ny gata tillkommer i Rullstensgatans förlängning med anslutning till Petrus Laestadius väg norr om IKSU. Delar av Lilljansvägen kan i detta fall byggas om till gång- och cykelväg. Det nya området i öster ansluts dels till Kolbäcksvägen i samma punkt som Gösta Skoglunds väg, dels till Tomtebovägen.

Axtorpsvägen föreslås ansluten direkt till Strombergs väg med en cirkulationsplats i korsningen med Universitetsvägen.

Strombergs väg är i dagsläget en väg i park med planterade sidoområden och öppna diken, vilket inbjuder till högre hastigheter än den skyltade (50 km/h). Med en ombyggnad till en stram, stadsmässig utformning i likhet med Gösta Skoglunds väg kan hastigheterna dämpas och gång- och cykelpassager ske på ett mer trafiksäkert sätt.













På motsvarande sätt planeras en uppstramad utformning av både Köksvägen och Tvistevägen.



Trafikstruktur, Universitetsstaden.
Karta: Curt L Sandberg.

TECKENFÖRKLARING

Gator, vägar och platser

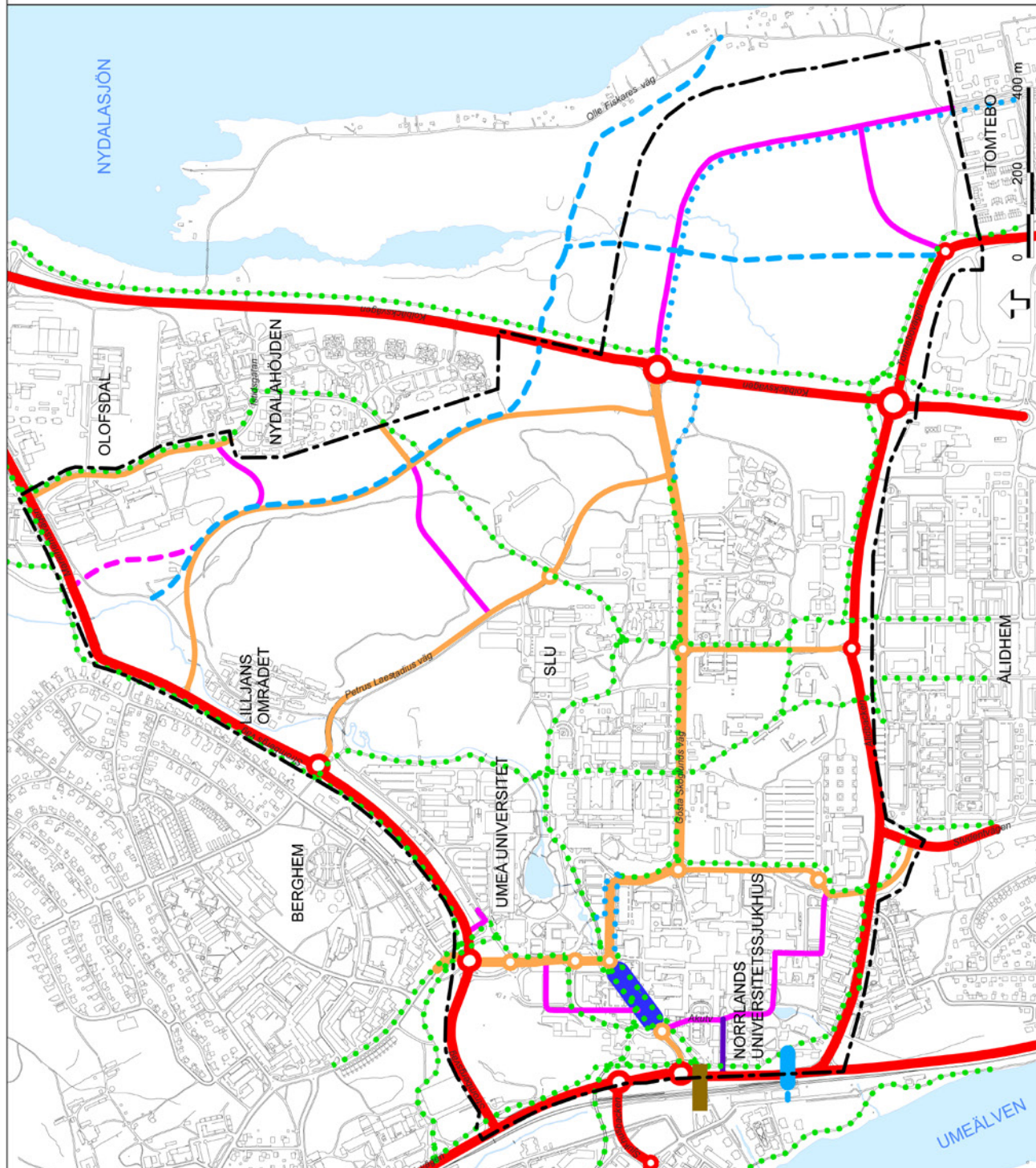
-  Övergripande vägnät
-  Centrala huvudgatan
-  Övriga infartsgator
-  Nya lokalgator
-  Allt nya lokalgator
-  Utryckningsgata
-  Central huvudgata med bussterminalfunktion
-  Resecentrum Umeå Ö
-  Befintligt huvudnät för cykel
-  Framtida huvudnät för cykel
-  Ny gång- och cykelväg
-  Ny gångbro

UMEÅ UNIVERSITETSSTAD

Trafikstrukturkarta

Bilaga till
Översiktsplan Umeå kommun
Fördjupning för Umeå universitetsstad

Tillhör antagningshandling november 2013



3.4 Parkeringsstrategi

Med planförslaget tas ytor, som i nuläget nyttjas för parkering, i anspråk för ny bebyggelse. Detta innebär att det blir nödvändigt att tillskapa nya parkeringsplatser för att ersätta de som försvinner, och dessutom tillgodose det parkeringsbehov som uppstår som följd av nya verksamheter i området.

För att minimera omfattningen av parkeringsplatser bör ett samlat grepp gällande områdets bilplatsbehov övervägas. Ett fåtal, strategiskt lokaliserade parkeringsanläggningar bör därför tillskapas. På detta sätt finns möjligheter att anordna parkeringar som kan samnyttjas av olika verksamheter.

En ökad konkurrens om utrymme i Universitets- och sjukhusområdets trafiksystem innebär att en tydlig prioritering mellan olika användargrupper måste ske samtidigt som man för området antar en strategi för framtida utbyggnad av parkeringsplatser. En parkeringsstrategi för området ska bidra till att skapa ett levande, lättorienterbart och lättillgängligt område. Universitets- och sjukhusområdets specifika service och verksamheter ska vara tillgängliga för både besökare och verksamma.

Det är i första hand besökande som ska beredas plats för bilparkering vid Universitets- och sjukhusområdets målpunkter och framtida verksamheter. Möjligheter för cykelparkering vid områdets målpunkter är nödvändigt.

Att minska resorna till och från arbetet med bil i Umeå är en nödvändighet för att minska trafikflödena under högtrafiktimmor morgon och eftermiddag, timmar då Umeå har som sämst luftkvalitet. Det är därför viktigt att arbeta med prioritering, prissättning och lägen för arbetsplatsparkering samtidigt som attraktiva färdmedelsalternativ till bilen erbjuds i kommunen. Nya verksamheter och en förändrad trafikmatning in och ut från området kräver också en förändrad parkeringspolitik.

Parkeringsstrategin syftar till att:

- Skapa förutsättningar för funktionella verksamheter, förtätning, stadsmässighet och fler boende i Universitets- och sjukhusområdet.
- Minska antalet arbetsresor utförda med bil till området.
- Bättre och mer effektivt använda markresurserna i planområdet med mindre utspridda parkeringar i markplan.
- Samla parkering och öka samnyttjandet.
- Arbeta med samlade informationsinsatser för en bättre orienterbarhet, tydlighet och logik i områdets parkeringssystem med mindre söktrafik och ökad servicegrad till besökare som följd.
- Skapa trygga, säkra och funktionella cykelparkeringar som ligger rätt lokaliserade i förhållande till målpunkter.
- Prioritera och förbättra möjligheterna för effektiv kollektivtrafik till och från samt genom området.

Parkeringsledningssystem

Alla större samlade parkeringsanläggningar i Universitets- och sjukhusområdet bör omfattas av ett framtida parkeringsledningssystem. Dynamiska informationstavlor uppförs vid områdets entréer och längs ringleden för att visa rätt väg in till närmaste parkeringsanläggning. Dessa bör visa på antalet lediga platser i de olika parkeringsanläggningarna samt avstånd i vägnätet till dem. Samma information måste samtidigt finnas i webbmiljö och/eller i form av mobilapplikationer för att så långt som möjligt underlätta bilistens beslutsfattande innan resan påbörjats.

Riktlinjer

- Parkeringsledningssystem ska utökas till att omfatta alla större samlade parkeringsanläggningar, befintliga som framtida.
- Informationsskyltar placeras strategiskt vid infarter till området, vilka visar närmsta parkeringsanläggning och antalet lediga parkeringsplatser.
- Parkeringsledningssystemet ska erbjuda tidig information om tillgängliga platser via smarta tekniska lösningar.

Zonindelning och avgiftsdifferentiering

Reglering med avgifter syftar till att minska parkeringsbelastningen i vissa områden genom att påverka efterfrågan och utbud med prissättning. 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 från målpunkten som parkeringen är lokaliserad. På så vis kan efterfrågan på mindre centrala parkeringsanläggningar öka och parkeringssystemet få en bättre effektivitet. Skillnaden i avgift mellan gatuparkering och parkeringsanläggningar ska ge en fördel för den som använder en samlad parkering. I områden där hög omsättning är önskvärd ska det speglas i prissättning och tidsreglering.

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 för parkering ska successivt anpassas till att överstiga kostnader för alternativa färdmedel.

Park & Ride

”Park & Ride”-anläggningar, så kallade infartsparkeringar som anläggs i närheten av kollektivtrafik för att bilister ska kunna lämna bilen på en parkering och fortsätta resan med kollektivtrafik. En förutsättning för att infartsparkeringar ska fungera väl är att de kan försörjas av kollektivtrafik med mycket hög turtäthet. Infartsparkeringar av typen ”Park & Ride” kan bli aktuella på sikt kring tätorten, och lämpliga lägen längs kollektivtrafikens stomlinjenät bör studeras och reserveras för framtida behov. Sådana lägen kan även bli aktuella inom eller i anknytning till planområdet.

Riktlinjer

- Lämpliga lägen för infartsparkeringar i goda kollektivtrafiklägen bör studeras närmare och reserveras för framtiden.

Samnyttjande av parkeringsanläggningar

En samlad parkeringsanläggning erbjuder en större flexibilitet, bättre möjlighet till parkeringsledningsanslutning och större grad av samnyttjande. Samnyttjande innebär att bilplatser är tillgängliga för fler användare och används för flera olika ändamål under olika tider på dygnet. Samnyttjandepincipen bör i första hand tillämpas på parkeringar vid arbetsplatser som kan nyttjas i kombination med handel eller serviceändamål utanför kontorstid. Samnyttjande är inte lämpligt för boendeparkering eftersom bilen ska kunna förvaras vid bostaden under hela dygnet. En beläggningsstudie avgör lämpligheten i att använda samnyttjande som verktyg.

Riktlinjer

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

Strategi för nya parkeringsanläggningar

För att genomföra kvartersstadsidéerna krävs att markparkeringar ersätts. Lämplig mark för framtida etablering av parkeringsanläggningar behöver reserveras. Parkeringsanläggningarnas lägen är väsentliga, eftersom de är beständiga över mycket lång tid och, i allra högsta grad, bidrar till att forma strukturen på områdets transportsystem. Nya parkeringsanläggningar för besökande bör anläggas maximalt 300 meter från målpunkten (jfr rekommenderade gångavstånd för parkering). Parkeringsanläggningar för arbetande/verksamma bör lokaliseras maximalt 600 meter från verksamheten. För att uppmuntra till ”Park & Ride”/”Park & Bike” bör de parkeringsanläggningar som anläggs inom planområdet också erbjuda goda möjligheter till cykelparkering.

Fördjupade studier av innebörden av olika lokaliseringalternativ bör göras, bland annat med avseende på dess inverkan på trafikflöden, störningar på kollektivtrafiken och områdets nya entréer kopplat till ringleden. Möjligheten till samordning mellan landstingets och universitetets behov bör ingå i studien.

Riktlinjer

- En fördjupad studie av lokaliseringalternativ för nya parkeringsanläggningar bör genomföras med hänsyn till långsiktig inverkan på trafikflöden, störningar på kollektivtrafiken, anslutning till ringleden och tillgänglighet till målpunkter. Syftet är att kunna lägga in reservat vid kommande revidering av planen.
- Parkeringsanläggningar som anläggs ska erbjuda goda möjligheter till cykelparkering.

Rekommenderade gångavstånd

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

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

Rekommenderade maximala gångavstånd för parkering

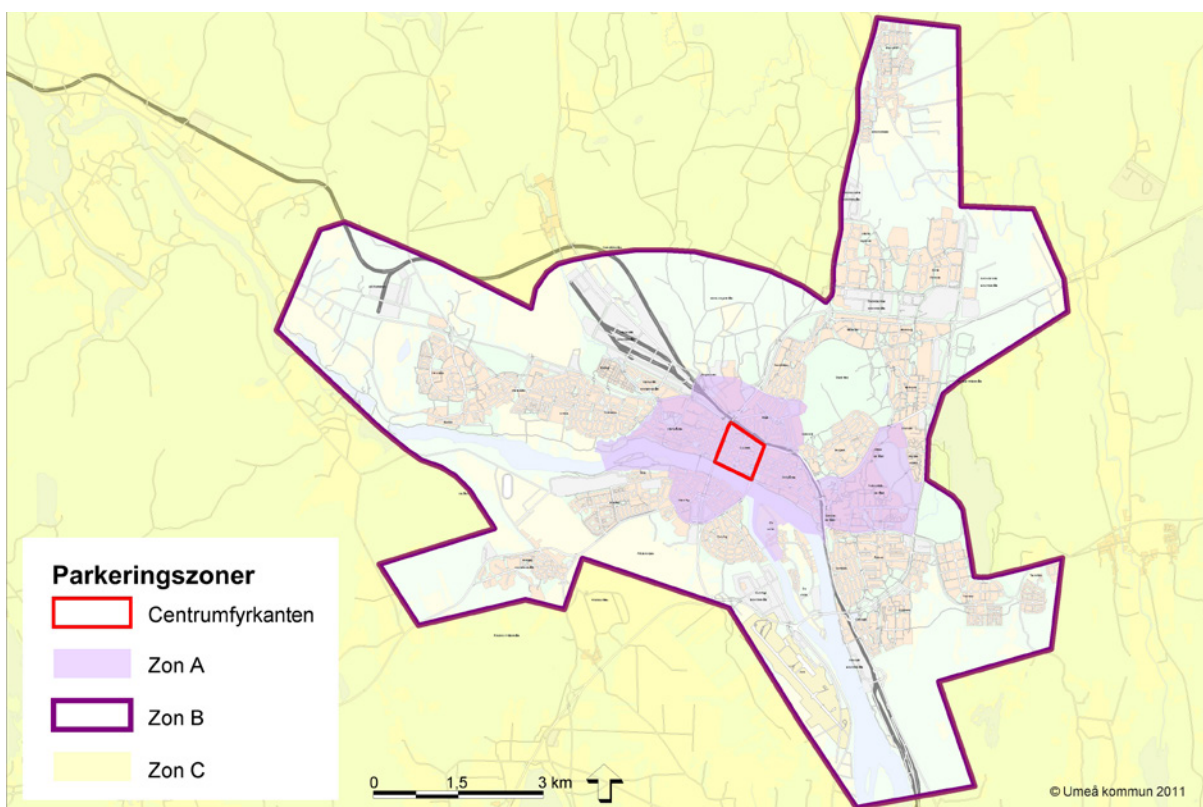
Parkeringsnorm

Befintlig parkeringsnorm för Umeå kommun fastställer zonindelade parkeringstal för olika exploateringsföremål för bil- och cykeltrafik. Parkeringsnormen för biltrafik handlar om att finna en balans mellan att säkerställa ett tillräckligt antal parkeringsplatser vid nyetablering eller vid förändrad verksamhetsutövning samt att i möjligaste mån effektivisera nyttjandet av parkering och därmed bil- och markanvändningen.

Cykelparkeringsnormen syftar till att se till att det anläggs tillräckligt med parkeringsplatser för cyklister i enlighet med de mål som finns uppsatta för cykeltrafikens tillväxt i Umeå. I planområdet finns många verksamheter inom vård och utbildning som kräver särskilda behovsutredningar av normalt vilket kommer att behöva beaktas vid fortsatt planläggning inom området.

Principer för bilparkering

En viktig generell utgångspunkt är att kunna erbjuda parkering vid boendet till samtliga hushåll, samtidigt som arbetsplatsparkering planeras mer restriktivt och alternativen till arbetspendling med bil blir både bättre och fler. Då skapas förutsättningar för att fler människor ska låta bilen stå hemma under arbetstid och istället arbetspendla med mer hållbara alternativ. Optimalt ska varje bil ha en bilplats i anslutning till bostaden, utan att parkeringarna står tomma under längre perioder. En generös inställning ska råda till all typ av avveckling av anställdas parkering. Reduktion av parkeringsnorm kan ske genom att växla positiva mobilitetstjänster mot bilparkering. Se vidare i avsnittet om Komplettering av normen för Universitetsstaden.



Zonindelning för verksamhets- och bostadsparkering.

Zon A motsvarar centrala staden och planområdet för Universitetsstaden exkl. Nydala sjöstad, zon B motsvarar resterande del av tätorten och zon C motsvarar övriga kommunen.

Parkeringsnorm för bilplatser per lägenhet

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

*) Inkl. besöksparkering 0,1 bpl/lgh
 **) Enrumslägenheter 0,5 bpl/lgh

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

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

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

Principer för cykel parkering

Cykelparkering är relativt bilparkering mycket yt- och kostnadseffektivt, och det är önskvärt att andelen arbetspendlingen med cykel ökar gentemot idag. Det är därför motiverat att planera för fler cykelparkeringar än vad som erbjuds idag.

Lokalisering av cykelparkering och avståndet till målpunkt är direkt avgörande för om parkeringsplatsen kommer att användas. En grundregel är att avståndet till cykelparkering alltid bör understiga avståndet till bilparkering.

Korttidsparkering bör finnas i direkt närhet till målpunkten, annars finns en stor risk för spontan cykelparkering på olämpliga platser vilket kan försvåra eller blockera tillgängligheten till entréer.

Parkering över längre tid, såsom arbetsplatsparkering, kan tillåtas på ett något längre avstånd. Arbetsplatsparkeringen behöver dock utformas så att god överblick och belysning ur stöld- och trygghetssynpunkt, goda låsmöjligheter samt väder- och vindskydd erhålls. För långtidssupställning bör väderskyddade platser erbjudas och även möjlighet att låsa fast cykeln i ramen.

Riktlinjer

- Cykelparkering ska lokaliseras och utformas i enlighet med de råd och anvisningar som anges i Umeå kommuns cykeltrafikprogram.

Behovstal för cykelparkering (cpl), inklusive besöksparkering.

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

Behovstalen redovisas per lägenhet respektive för 1 000 m² BTA.

Cpl= cykelplatser per lägenhet. Per 1 000 m² avser bruttoarean (BTA). Behovstalen har inte tagit hänsyn till eventuellt samnyttjande.

Komplettering av normen för Universitetsstaden

En fördjupad parkeringsstudie har tagits fram för Universitetsstaden för att studera behov av justeringar i befintlig parkeringsnorm. Detta mot bakgrund av områdets säregna förutsättningar med ett högt antal arbetande, besökande och studenter, kombinerat med ett väl utbyggt kollektivtrafik- och cykelvägnät. I studien värderas gällande parkeringssituation och framtida behov mot andra jämförbara städer som t.ex. Lund, Linköping och Örebro.

Studiens resultat visar att parkeringssituationen för Universitetsstaden inte skiljer sig väsentlig från övriga universitets- och sjukhusområden. För cykel borde närmare utredning genomföras eftersom det i dag inte finns tillräckligt med uppgifter om antal parkeringsplatser.

Med utgångspunkt av planens ambition att förtäta stadsdelen och skapa bättre förutsättningar för de hållbara transportslagen, föreslås följande komplettering av befintlig parkeringsnorm:

- Normtalen för bostadsparkering införlivas inom zon A relativt parkeringstalet för Centrala staden. Undantag gäller Nydala sjöstad som fortfarande ligger inom zon B.
- Parkeringstal för Umeå universitet föreslås till 7 bilplatser per 1 000 m² BTA. Parkeringen är gemensam för anställda, studenter och besökare, varför endast ett parkeringstal anges för verksamheten.
- Normtal för mindre lägenheter samt enrumslägenheter används vid planering av studentlägenheter eftersom planen inte fastställer områden enbart för studentbostäder.
- Vid avsteg från parkeringsnormen, till exempel vid byggnad av studentbostäder bör det övervägas att reservera fastighetsmark som parkeringsreserv, ifall förutsättningarna ändras eller parkeringsefterfrågan visar sig högre än förväntat.
- Möjlighet till reduktion av parkeringsnorm kan ges om fastighetsägare/byggherre väljer att tillhandahålla positiva mobilitetstjänster som alternativ till bilparkering. Det kan handla om integrering av bilpool till fastighet, lastcykelpool (lådcyklar), intelligenta leveranssystem, resplan etc. Åtgärderna behöver knytas till fastigheten i lämplig avtalsform.

Umeå kommun ämnar att precisera användandet av flexibla parkeringstal i särskild utredning. Utredningen ska också ta ställning till möjligheten att använda parkeringsköp utanför de centrala stadsdelarna.

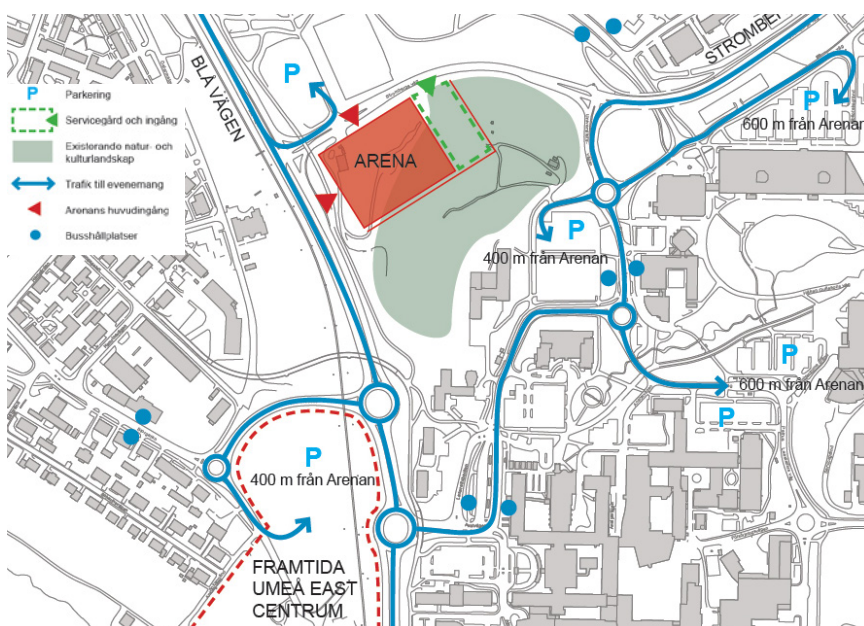
3.5 Riksintresse för kommunikation

E4 (före detta Kolbäcksvägen) går genom planområdet i höjd med tillkommande stadsdelsområdet Nydala sjöstad. Denna sträcka är av riksintresse för kommunikation. Detsamma gäller för Botniabanan som kantar planområdet strax utanför i väster. Anspråk och förhållningssätt kopplade till dessa behandlas i *Fördjupad översiktsplan för Umeå*.

3.6 Multiarena på Hamrinsberget?

Under år 2009 lyftes Hamrinsberget, som ligger inom planavgränsningen, som ett av tre studerade lägen för en eventuell framtida multiarena i Umeå. De två andra lägena ligger vid Umestan samt vid den nuvarande godsbangården vid Ridvägen.

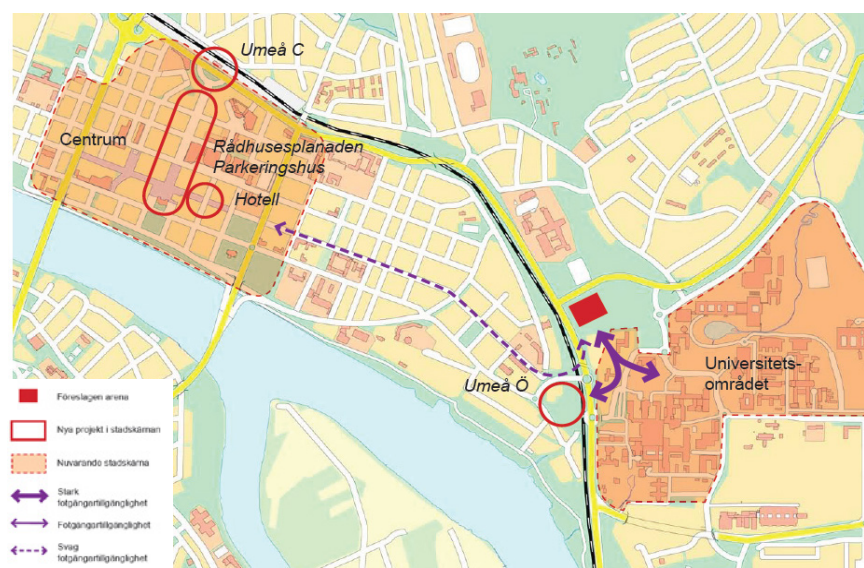
De tre föreslagna platserna har översiktligt utvärderats i en preliminär genomförbarhetsstudie utförd av Pöry Architects Oy (Umeå multiarena, 2009-08-24). En lokalisering på Hamrinsberget bedömdes bidra till skapandet av ett urbant centrum i området och kunna komplettera utbyggnaden av Umeå Östra på ett positivt sätt. Vidare sågs möjlighet att Hamrinsbergets exponerade läge skulle innebära att arenan blev ett mycket synligt landmärke. Utrymmet för närbesläktade kommersiella exploateringar i direkt anslutning till arenan ansågs dock som begränsade.



Sammanfattning

- Arenan kommer i betydande utsträckning att inverka på natur och kulturellt landskap.
- Ett utnyttjande av existerande och framtida parkering; parkering utanför läget är möjligt och nödvändigt.
- Inom läget förutsätts dyr, underjordisk parkering.
- Evenemangstrafiken kan störa grannskapet.
- Arenan ansluter sig till centrum för Umeå Östra och kan bidra till att stärka dess aktiviteter.

Lägesanalys Hamrinsberget. Källa: Pöry Architects Oy, 2009.



Sammanfattning

- Stark synergi möjlig med utvecklingen av Umeå Östra och transportcentret.
- På grund av avståndet svag fotgängarkontakt till centrala Umeå.
- Stark fotgängarkontakt med universitetet och sjukhusområdet.

Lägesanalys Hamrinsberget. Källa: Pöry Architects Oy, 2009.

Konsekvenser för planen

Val av Hamrinsberget som plats för en multiarena innebär nya förutsättningar och medför en rad konsekvenser för det framarbetade planförslaget.

Många överlagrade utvecklingspotentialer

Även utan en arena på Hamrinsberget överlagras flera intressen och möjliga utvecklingseffekter på samma geografiska yta. Samtidigt som olika utvecklingseffekter kan bidra till att stärka varandra finns risk att utvecklingsmöjligheter begränsas och blir till hinder för en optimal utveckling i det fall allt för många anspråk samlas i ett område.

I området kring resecentrum finns dels utvecklingspotential till följd av samverkan och kopplingar mellan universiteten och universitetssjukhuset samt möjligheter till företagsutveckling. Dessutom medför Botniabanan och de ökande reseströmmarna utvecklingseffekter i form av att lägen i närheten av resecentrum blir attraktiva för företagsutveckling.

Behov av bra kommunikationer och ytor för kringverksamheter

Viktiga förutsättningar är goda kommunikationer till och från området och i detta hänseende är Hamrinsberget väl försörjt. Närhet finns till både buss, järnväg och området ligger inom gång- och cykelavstånd för ett stort antal boende i Umeå. Förutsättningar för trafikflöden kommer att utredas mer i detalj inför ett eventuellt genomförandebeslut.

En arena innebär inte bara intressanta möjligheter i sig utan ställer dessutom krav på att tillräckliga möjligheter finns för utveckling av närbesläktade verksamheter i arenans närområde. En arenas markbehov är alltså större än själva arenafastigheten.

Förutom ytor för utveckling av kommersiella verksamheter finns behov av ytterligare ytor för exempelvis tillfartsvägar där åskådare rör sig till och från olika evenemang.

Ökade kommersiella förutsättningar

Med en arena i området kan de kommersiella förutsättningarna förbättras. Dels kan befintliga kommersiella lokaler och restauranger dra nytta av en arenaetablering, dels kan ytterligare verksamheter etableras. Förutsättningar skapas för tillväxt av arbetstillfällen inte minst inom serviceyrken.

Behov att omprioritera

En konsekvens av en arenaetablering inom området är att det blir nödvändigt att prioritera andra ytor för nya universitetsanknytna verksamheter. Exempelvis genom förtätning och/eller ett starkare fokus på denna typ av verksamhetsytor mellan friidrottsarenan vid IKSU och Lilljansberget.

Andra frågeställningar med koppling till planförslaget, som följer av valet av Hamrinsberget för en eventuell multiarena, är hur förutsättningar för utveckling av kringverksamheter, såsom service i anslutning till arenan kan säkras samt hur gemensamma och konkurrerande intressen kan tillvaratas.

I det fall en placering av ett framtida arena aktualiseras på Hamrinsberget måste en omarbetning ske av den fördjupade översiktsplanen för universitets- och sjukhusområdet då en sådan etablering skulle generera stora förändringar och ändrade förutsättningar inom planområdet.

3.7 Grönstruktur

Grönstrukturen inom planområdet ska tillgodose både sociala och ekologiska funktioner som bidrar till att bevara den biologiska mångfalden. Överlag är Universitets- och sjukhusområdet underförsörjt med park- och grönytor och behov finns att säkerställa kopplingar. För sjukhusområdet finns det behov av parker avsedda för rekreation inom gångavstånd. För att tillgodose behovet av gröna lugna oaser, rekreation och motion i en tätbefolkad och under dagtid levande universitets- och sjukhusmiljö, ställs höga krav på utformning och gestaltning av resterande grönområden. Det är viktigt med tydliga, lättorienterade och trygga stråk mot större rekreationsområden som Stadsliden, Nydalaområdet samt strandpromenaden längs Umeälven.

Områdets karaktär ska förstärkas med trädplanteringar längs gång- och cykelvägar samt boulevarder. Entré- och stadsdelsplatser ska förstärkas med gröna planteringar som bidrar till stadsdelens karaktär.

Även i ett större landskapsperspektiv är ekologiska funktioner i form av spridningskorridorer viktiga för bevarande av stadens biologiska mångfald.

Den övergripande grönstrukturen i planområdet kompletterar det etablerade parkstråket i dalgången från Mariehem ner till universitetets fågeldamm. Ett nytt parkstråk föreslås längs Lilljansvägen i dalgången öster om Lilljansberget och kopplas samman med området kring Nydalasjön. På detta sätt knyts Nydalaområdet och Stadsliden samman vilket ligger i linje med den övergripande grönstrukturplaneringen för Umeå stadsbygd. I detaljplaneskedet bör parkstråk inom varje stadsdelsområde skapas som knyter samman stadskvarteren med den övergripande grönstrukturen.

Behovet av park- och naturmiljöer

Inom sjukhus- och universitetsområdet finns få områden avsatta som park eller grönområden inom befintliga detaljplaner, se kartbild nedan. De ytor som i detaljplan avsatts för detta ändamål har därtill låga sociala kvaliteter.

Behovet att nå gröna miljöer vid sjukhusvistelser eller t.ex. för personer som arbetar eller studerar inom området är samtidigt stort. Behovet ökar även i takt med att området utvecklas.

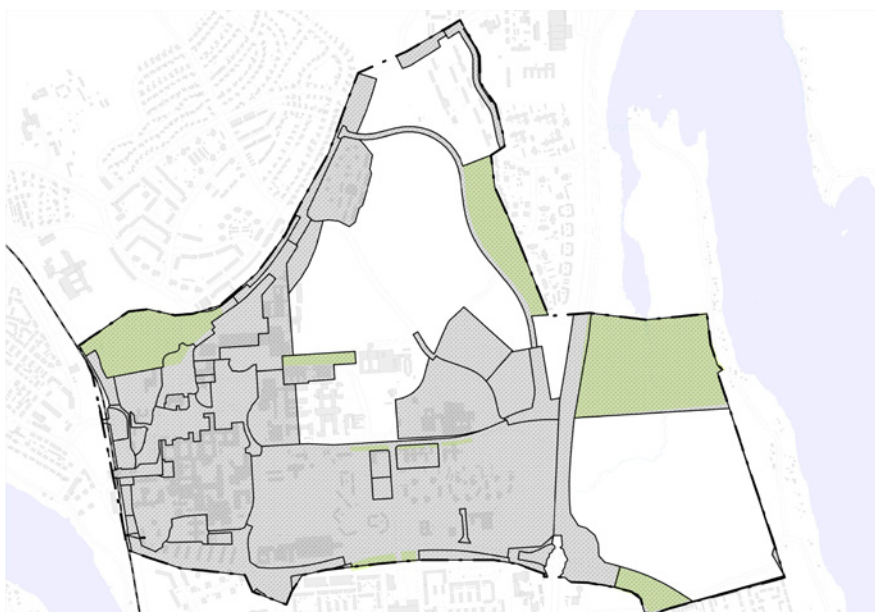
Planförslaget illustrerar ett minimibehov av park- och gröna miljöer och visar på viktiga stråk och grönytor. Vid detaljplaneändringar eller när nya detaljplaner tas fram bör hänsyn tas till behovet av park- och naturmiljöer.



Grön oas vid universitetssjukhuset.



Parkmiljö vid sjukhusdammen.



Befintliga detaljplaner inom fördjupningsområdet. Gröna ytor visar områden inom detaljplan som är avsatta som park, plantering alternativt natur.

Viktiga gröna stråk och platser

Grön korridor mellan Stadsliden och Nydala



Tallskog vid Kolbäcksvägen.

Genom planområdet sträcker sig en av Umeås mest betydelsefulla ekologiska korridorer från Stadsliden till skogarna kring Nydala. En viktig förutsättning, för att Stadsliden även i fortsättningen ska kunna behålla ett fungerande skogsekosystem utan större lokala utbrott av t.ex. sork eller andra växtätande djur, är att det finns spridningskorridorer där små och mellanstora däggdjur, insekter och fåglar kan förflytta sig. Stråket mellan Stadsliden och Nydala är den enda skogskorridoren utan större barriärer i form av bebyggelse eller vägar. För att inte isolera Stadsliden från omgivande skogar är det viktigt att behålla den naturliga skogsmiljön i korridoren vid Lilljansberget så att arterna kan förflytta sig på ett bra sätt. Stråket har även ett högt värde för närrecreation för universitetsområdet. Naturskogsmiljön, väster om Lilljansberget, består av tallhed på kuperad blockig mark medan den succesivt övergår i en mer flack granskog vid Nydalasjön. Barrskogsområdet, norr om Nydala sjöstad, erbjuder ytterligare upplevelsevärden i form av en öppen våtmark med hjortron och en variationsrik bäckmiljö längs Kolbäcken. Området bör göras mer tillgängligt. Stigarna i området fortsätter genom naturområdena öster om Noret till Kinabron. Öster om Lilljansberget, mot bebyggelsen, skapas ett smalt öppet parkstråk som erbjuder öppen utsikt från vägen mot bostadsmiljöerna. Närmast bebyggelsen sparas en genomskiktlig skogsskärm.

Grönstråk mellan sjukhuset och Stadsliden

I dagsläget finns brist på rekreativa grönstråk som ger gående och cyklande tillgång till sjukhusområdet från kringliggande stadsdelar. Avståndsmässigt ligger Stadsliden på ett gångavstånd från sjukhuset. Dock finns i dagsläget en rad barriärer som försvårar möjligheten att kunna ta sig dit. För att underlätta tillgängligheten bör ett sammanhängande promenadstråk utvecklas för att på sikt koppla ihop sjukhusområdet med Stadsliden. En möjlig sträckning av en sådant stråk är runt Hamrinsbergets västra sida via Fridhem till Gammliaområdet och Stadsliden.

Sjukhusdammen

Parken kring sjukhusdammen är en viktig grön oas med en vattenspegel som är öppen hela året. Parken har en stor fördel i att den ligger nära sjukhuset och är lättillgänglig. Ett viktigt karaktärsdrag är att parken erbjuder en lugn miljö och ger en känsla av avskildhet mitt i det omgivande bruset. Det blir fortsättningsvis viktigt att behålla parkens funktion i denna del av sjukhusområdet. Med en framtida gångbro med befintliga betongfundament över Holmsundsvägen kan en koppling skapas mellan park och älvsrummet.

Grönstråk mellan universitetsdammen och Mariehemsängarna

Från Universitetsdammen till Mariehemsängarna eftersträvas ett öppet parkstråk som inbjuder till spontanidrott och möten i det fria. Dammarna och bäckmiljöerna ska utgöra de dominerande karaktärsdragen med en variationsrik naturligt vegetation längs strandpartierna. Förutom större öppna

gräsytor ska även skogsdungar och större solitära skuggande träd finnas. Väster om dammen i Olofsdal bevaras en skogsfond mot vägen som också fungerar som ekologisk korridor i anslutning till Lilljansberget med en mer öppen parkmark mot bebyggelse i Olofsdal som bjuder på vila, rekreation och avskildhet. Vid gestaltning av området måste hänsyn tas till att området fungerar som fördröjningsytor för dagvatten.

Parken norr om Gösta Skoglunds väg

Parken har en viktig funktion som en nära grön oas för studerande och forskare vid de närliggande institutionerna. Parken erbjuder vila och samtal i det fria med öppna gräsytor och sittplatser i en avskild miljö. Området ingår som del av ett framtida sammanhängande grönstråk genom universitetets kompakton.

Parkstråket genom Nydala sjöstad

Även om parken i Nydala sjöstad främst utgör ett bostadsnära naturområde för de boende i området är det även ett förbindande stråk mellan naturområdet i norr och de gröna områden som sträcker sig mot Grössjöns naturreservat i söder. I den norra delen får parken en särskild karaktär av Kolbäcken som rinner i en mer öppen och vårdad parkmiljö, främst med lövskogsdungar och sociala mötesplatser för boende.

Riktlinje

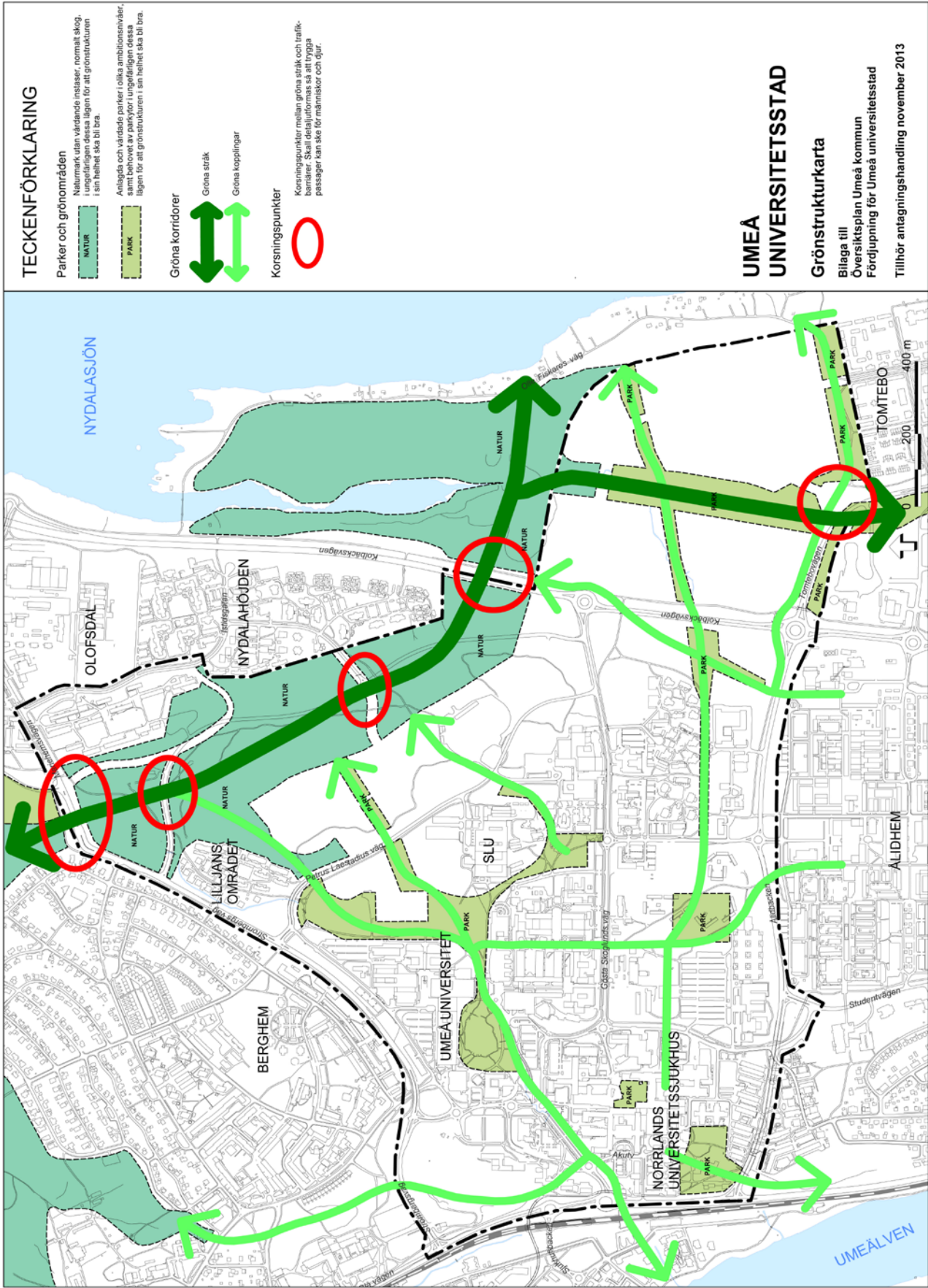
- Intentionen med illustrerade grönsläpp inom/genom bebyggelsekvarter i plankartan verkställs vid detaljpanelläggning.
- Gestaltning och hantering av områdets gröna stråk bör även beakta den upplevda tryggheten av att passera och färdas i området. Detta då stråken kan utgöra en "trygghetsbarriär" mellan stadsdelar



Bäckmiljö och parkstråk vid Mariehemsängarna. Bilden är tagen utanför planområdet.



Parkstråk mot älven från Umeå Östra.



3.8 Kulturmiljö

Planområdet ligger på en höjd över havet som innebär potential för fornlämningar. Av denna anledning bör outredda ytor planerat för exploatering utredas i samband med detaljplaneskedet. Det gäller bl.a. följande områden:

- Planerad exploateringsområde mellan Kolbäcksvägen och Nydalasjön
- Översta delen av Lilljansberget
- Mindre område väster om Petrus Laestadius väg i höjd med gravrösen på östra sidan vägen
- Hamrinsberget

Inom det redovisade planområdet finns också historiska lämningar som ännu inte är registrerade eller dokumenterade.

Sjukhusparken i sydöstra delen av sjukhusområdet med de gamla byggnaderna från lasarettets första tid utgör en sammanhållen värdefull kulturhistorisk miljö, vilket borde beaktas vid planering av komplementerande bebyggelse. Den gamla lasarettsmiljön bör inventeras som underlag för kommande ställningstaganden.

Riktlinjer

- Kulturhistoriska värden inom oexploaterade områden ska utredas i kommande detaljplaneskeden.

3.9 Dagvatten

Mera hårdgjorda ytor t.ex. vid Lilljansberget och utbyggnad av universitetsområdet skulle innebära ett ökat dagvattentillflöde. Redan idag är dagvattensystemet på gränsen att klara belastningen vid stora regn. Området omkring universitetsdammen är instängt och därför kan nivåerna stiga med flera meter innan det blir en naturlig avrinning via omgivande mark.

Akademiska Hus har genomfört en studie av dagvattensituationen inom campusområdet. Studien visar att den ökade utloppskapaciteten för parkdammen åtgärdat 2010, höjde kapaciteten för dagvattenhanteringen. Det är räknat på ett scenario där Lilljansberget och Olofsdalsområdet är exploaterat. Utredningen visade på att risken för översvämning av MIT-huset även med en ökad exploatering har minskat så att den statistiska återkomsttiden är ca 200 år. Samtidigt bedöms klimatpåverkan medföra ökad regnintensitet vilket innebär högre belastning på dagvattensystemet.

Lokalt omhändertagande av dagvatten måste tillämpas på tomtmark och allmän mark. En utgångspunkt är att ytterligare exploatering inte får medföra ökad belastning på befintligt dagvattensystem och recipienter. Innan områden markerade som STADBLA inom campusområdet planläggs måste avrinningen ses över och åtgärder genomföras för att förhindra dagvattenproblematiken. Ett principförslag för dagvatten bör även i ett tidigt skede tas fram för de områden utanför campus som berörs av åtgärder för dagvattenhantering.

Sydöst om Ålidhöjd avsätts ett område i form av parkmark som en funktionell yta för dagvattenhantering. Skogsområdet är i dagsläget sankt och tillkommande ytor för fördröjning av dagvattnet är nödvändigt till följd av planerad exploatering i närliggande områden.

Riktlinjer

- Exploatering får ej ske så att befintliga dagvattensystem och recipienters framtida funktion försämras.
- Principen om lokalt omhändertagande av dagvatten måste tillämpas på tomtmark och allmän mark.
- Sammanhållen utredning av dagvattenfrågans påverkan på exempelvis Sandbäck- en måste utredas i ett sammanhang innan detaljplanearbeten kan påbörjas.

3.10 Buller

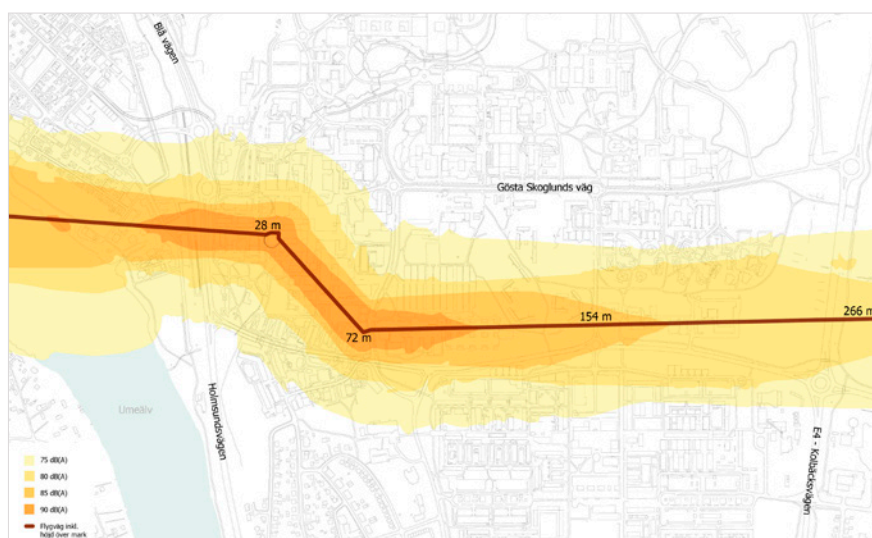
Vid nylokalisering av bebyggelse är utgångspunkten Boverkets allmänna råd. Avsteg från huvudreglerna genom tillämpning av tyst sida ska tillämpas inom hela planområdet för att skapa acceptabla bostadsmiljöer ur ett bullerperspektiv, se även riktlinjer för bebyggelseplanering i *Fördjupad översiktsplan för Umeå*. Exploatering med närhet till E4an och Ålidshemsanläggningen omtalas i kap. 3.2.

Vid detaljplanering av blandad stadsbebyggelse är det viktigt att störningar från verksamheter inte drabbar intilliggande bostäder.

Ambulanshelikopters inflygningsvägar till dagens helikopterplatta vid akutintaget innebär bullerstörningar. Även ambulanssirener kan vara störande nattetid längs vissa vägar, särskilt längs Ålidbacken och dess förlänging. En framtida lösning med en ny helikopterplatta på taket av sjukhusets högsta byggnad skulle innebära en friare inflygning som inte behöver passera bostadsbebyggelse, t.ex längs Gösta Skoglunds väg. Föreslagna nya områden ska klara flygbullernivån (FBN) 55 dBA och säkra en godtagbar inomhusmiljö. Extra fasadisolering kan komma att krävas för att klara maximala ljudnivåer inomhus.

Riktlinje

- Vid nylokalisering av bostadsbebyggelse ska Boverkets allmänna råd för vägtrafik och flyg tillämpas. Avsteg från huvudreglerna för vägtrafikbuller genom tillämpning av "tyst sida" kan tillämpas inom planområdet.
- Ny bostadsbebyggelse ska ej utsättas för ljudnivåer över flygbullernivån 55 dBA och säkra en godtagbar inomhusmiljö. Extra fasadisolering kan krävas för att klara de maximala ljudnivåerna inomhus enligt Boverkets byggregler för helikoptertrafiken.
- Människors och inte minst barns tillgång till god ljudmiljö och frisk luft ska särskilt beaktas i planeringen.



Buller från helikopter - maximal ljudnivå 2 meter över mark utan skärmning av byggnader.

Skala 1:8000

3.11 Luftmiljö

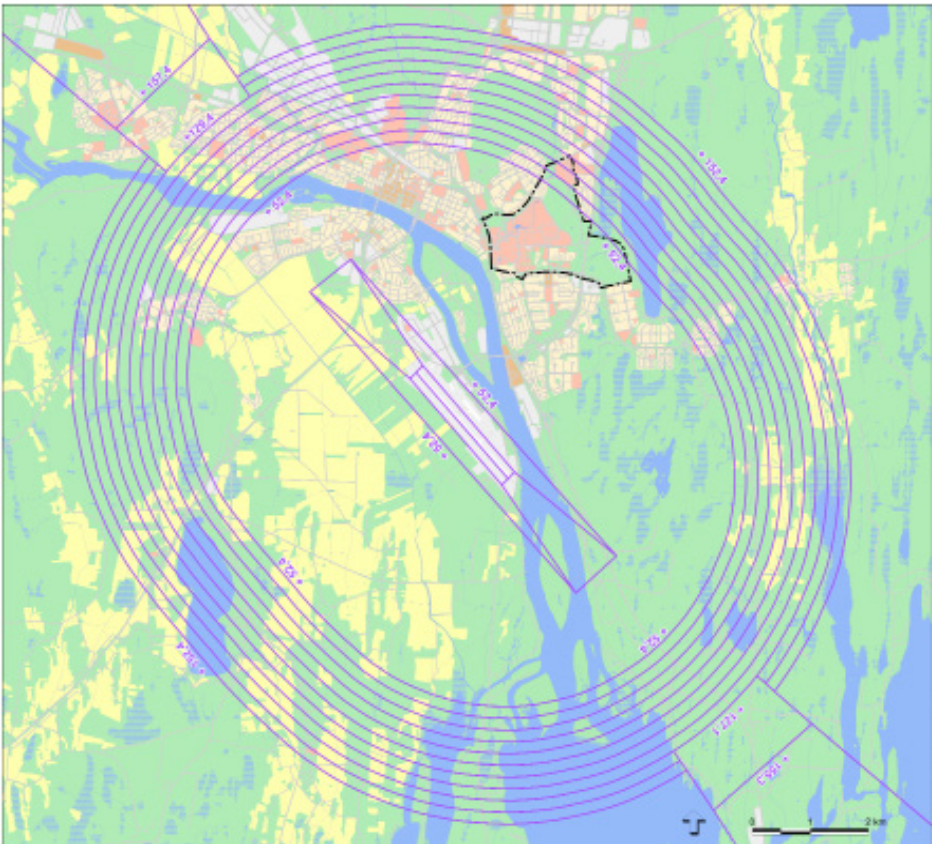
Intill de mest trafikerade gatorna inom planområdet kan luftföroreningar från bil- och busstrafik förekomma lokalt. I samband med detaljplanering för bostadsbebyggelse i sådana lägen bör denna fråga utredas närmare.

Umeå kommun har tagit fram en luftsimuleringskarta som finns tillgänglig via kommunens hemsida. Av gjorda beräkningar framgår att luftföroreningshalterna inte överskrider miljökvalitetsnormen för luft inom planområdet. En förhoppning finns att arbetet med minskad biltrafik i kommunen även ska ge effekt inom universitets- och sjukhusområdet.

3.12 Hinderfri zon för flygplatsens influensområde

Flygplatsen i Umeå, Umeå Airport, är av riksintresse. Den stadsnära och lättillgängliga flygplatsen är en stark positiv faktor för utveckling och tillväxt i Umeå och i Umeåregionen. En viktig utgångspunkt för kommunens översiktliga planering är att flygplatsen bör ligga kvar på nuvarande plats. Riksintresset innebär att det inte enbart är själva flygplatsområdet som ska skyddas utan också omgivande influensområden för bl.a. hinderfrihet.

Planområdet ingår i influensområdet med hänsyn till flyghinder vilket går att utläsa i bilaga. Kartan visar de höjdangivelser som gäller i dagsläget för dessa hinderderytor. Utförligare beskrivningar om förutsättningarna för influensområdet redovisas i *Fördjupad översiktsplan för Umeå*. Hänsyn till flyghinder är viktigt att beakta i den fortsatta bebyggelseutvecklingen för planområdet.



Influensområde för flyghinder.

4. Genomförande

4.1 Översiktsplanen som strategidokument

Översiktsplanen är kommunens viktigaste strategiska planeringsinstrument. I detta kapitel behandlas hur den fastlagda bebyggelsestrukturen och grunddragen i mark- och vattenanvändningen kan uppnås.

Översiktsplanen är vägledande för myndighetsbeslut

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

Översiktsplanen styr kommunens aktiva arbete

Det viktigaste styrmedlet är översiktsplanen som kommunalt handlingsprogram. Översiktsplanen ger stöd och underlag för uppdrag åt nämnder att aktivt arbeta för planens genomförande. Översiktsplanen är ett viktigt underlag i kommunens budgetprocess. För att genomföra översiktsplanens intentioner kommer det att löpande krävas utredningsarbeten och igångsättning av olika aktiviteter.

Översiktsplanen är styrande för marknadsaktörerna

Översiktsplanens ställningstaganden blir styrande genom de signaler som ges till marknadsaktörer om spelregler för markanvändning, fördelning av exploateringskostnader med mera.

Uppföljning av översiktsplanen

Kommunens tillämpning av översiktsplanen avseende egna myndighetsbeslut och genom uppdrag, investeringar etc., bör följas upp. I den löpande ärendehanteringens bör nämnderna redovisa hur intentioner i den fördjupade översiktsplanen beaktats.

4.2 Markägandet inom planområdet

Historik och nuläge

Översiktsplanens tidshorisont är lång och kommunen kan inte själv styra i vilken takt utbyggnader sker. Kommunen äger endast mark inom Olofsdal och Nydala sjöstad. Där kan kommunen genom egna initiativ styra genomförandet. Inom övriga delar av Universitets- och sjukhusområdet är den föreslagna utvecklingen beroende av fastighetsägarnas initiativ- och genomförandeförmåga.

1962 överlät Umeå kommun till staten som gåva ca 100 ha mark för utbildnings- och forskningsändamål för Umeå Universitet. Denna mark ägs idag av statliga Akademiska Hus och är delvis bebyggd med undervisningslokaler. Det finns i de norra delarna av campus obebyggd mark inom Lilljansskogen som enligt översiktsplanen delvis kan exploateras. Marken har varit avsedd som reservområde för Universitetets utveckling. Universitetet har numera uttryckt att man inte längre har behov av reservområdet. Staten hade dessutom option på mark väster om Nydalasjön, men eftersom man nu

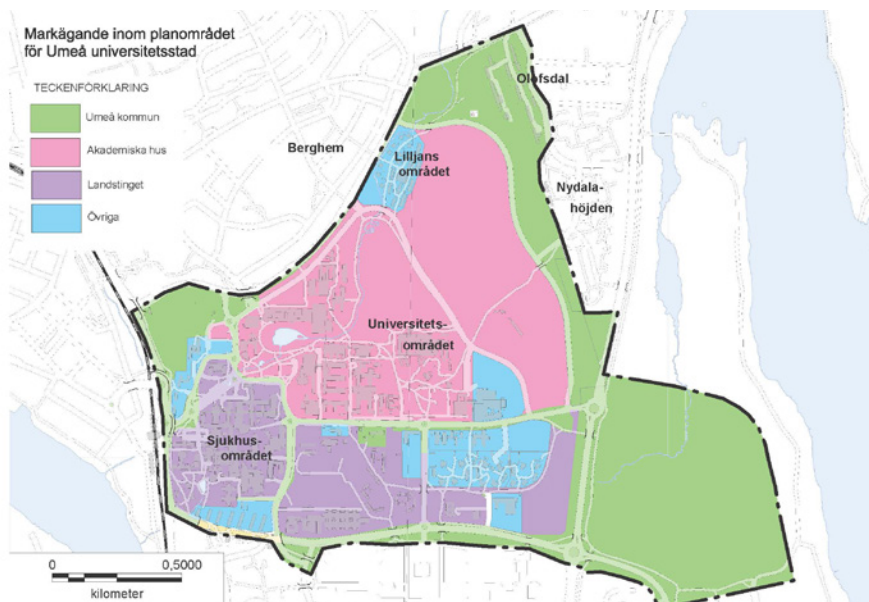
uttryckt att det inte behövs mer mark för universitetets utveckling så har optionen förfallit.

I den södra delen av planområdet dominerar Västerbottens Läns Landsting som markägare. Stiftelsen Universitetshallen (tomträtthavare), Balticgruppen Lokalutveckling AB, Uminova Fastighets AB, Umekom AB, Bostaden, Lerstenen, bostadsrättsföreningen Kuratorn och Umeå kommun är andra fastighetsägare inom området.

Utanför planområdet har Peab och HSB förvärvat Stadsliden 6:3 inom Olofsdal för exploatering med ca 500 lägenheter och en skola.

I väster finns Hamrinsberget som ägs av Umeå kommun, men Balticgruppen har option att köpa och utveckla området.

Kommunala markförvärv kan bli nödvändiga för att säkerställa utbyggnaden av infrastruktur och för att styra genomförandet i rätt riktning där inte exploatering sker genom privata initiativ. Kommunen har rätt att utan ersättning förvärva enskild mark som i kommande detaljplaner läggs ut som allmän plats eller för allmänna byggnader, till exempel utrymmen för gator, parker, skolor med mera.



Samverkan är nödvändig för effektivt genomförande

Markägarstrukturen medför behov av samverkan mellan fastighetsägare (främst Akademiska Hus, Balticgruppen, Västerbottens Läns Landsting och Umeå kommun). Formerna för samverkan behöver utvecklas, så att fastighetsägare och andra intressenter kan ta initiativ till att driva önskvärda förändringar.

Planen möjliggör en fortsatt sammanhållen expansion av kunskapsintensiva utvecklingsföretag längs båda sidor av Gösta Skoglunds väg. Innehållet vad gäller val av företag och lokalisering styrs emellertid främst av de enskilda fastighetsägarna. Förverkligandet av planens utvecklingspotential måste lösas av mark- och fastighetsägare i samverkan med kommun, Universiteten och landstinget. Viktiga frågor kan vara val av hustyper och landmärken, riskdelning vid nybyggnation, hur man kan samla ihop redan utspridda verksamheter samt hur nya avknoppningsmiljöer kan utvecklas. Den strategi för utvecklingen av Uminova Science Park som nu är under utveckling bör vara en del av områdets utveckling. En ny driftorganisation förväntas ha en viktig funktion i detta sammanhang.

Fastighetsägarna har ett gemensamt ansvar för genomförandet

Planerad utveckling av Universitets- och sjukhusområdet medför att åtgärder måste genomföras i det offentliga rummet. Fastighetsägare/exploatörer kommer genom samarbetsavtal eller exploateringsavtal åläggas att delta i kostnader för genomförandet. Det är viktigt att dessa frågor kommer upp tidigt i detaljplaneprocesserna.

4.3 Bebyggelsestrukturen

Utgångspunkter för bebyggelseförändringar

Översiktsplanen anger en inriktning mot en blandning av verksamheter och bostäder. Verksamheter i bottenplan blandat med bostäder eller kontor kan, om det är nödvändigt, förenklas med tredimensionell fastighetsbildning. Det framtida byggandet bedöms både ske genom kompletteringar inom den redan byggda strukturen samt genom nyexploatering.

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

Kommunen tar ansvar för bostadsbyggandet genom att ha en god plan- och markberedskap och genom att i bostadsstrategin tydliggöra var och när kommunen önskar att ny bebyggelse genomförs. Bostadsprojekten drivs sedan av enskilda byggherrar på marknadens villkor. Enligt kommunens bostadsförsörjningsstrategi är det viktigt med blandade upplåtelseformer.

Det är önskvärt att bostäderna inom campusområdet (ca 400 lägenheter) reserveras för universitetets behov av student- och forskarbostäder.

Inom Olofsdal tillkommer i ett första skede ca 500 lägenheter främst i form av bostadsrätter. Inom kommunens del av Olofsdal tillkommer ytterligare ca 500 lägenheter. Bostadsbebyggelsen inom Nydala sjöstad bedöms påbörjas enligt bostadsstrategin någon gång under 2017-2020.

Fortsatt planarbete/utredning

De områden som i planen redovisas för ny bebyggelse, parker, gator med mera utreds ytterligare inför kommande detaljplanearbete. Fortsatt arbete krävs dessutom för parkeringslösningarna och för att åstadkomma effektiva och trygga gång- och cykelstråk.

4.4 Huvudmannaskap för allmänna platser

Huvudmannaskap för gator och entréplatser

Kommunen bör vara huvudman för den övergripande trafikstrukturen inom Universitets- och sjukhusområdet. Det innebär att kommunen svarar för framtida driftskostnader. Det betyder däremot inte att det är kommunen som ska bekosta framtida kvalitetshöjningar eller utbyggnader av gatunätet. Kostnaden för sådana investeringar betalas av de fastighetsägare som har nytta av åtgärden.

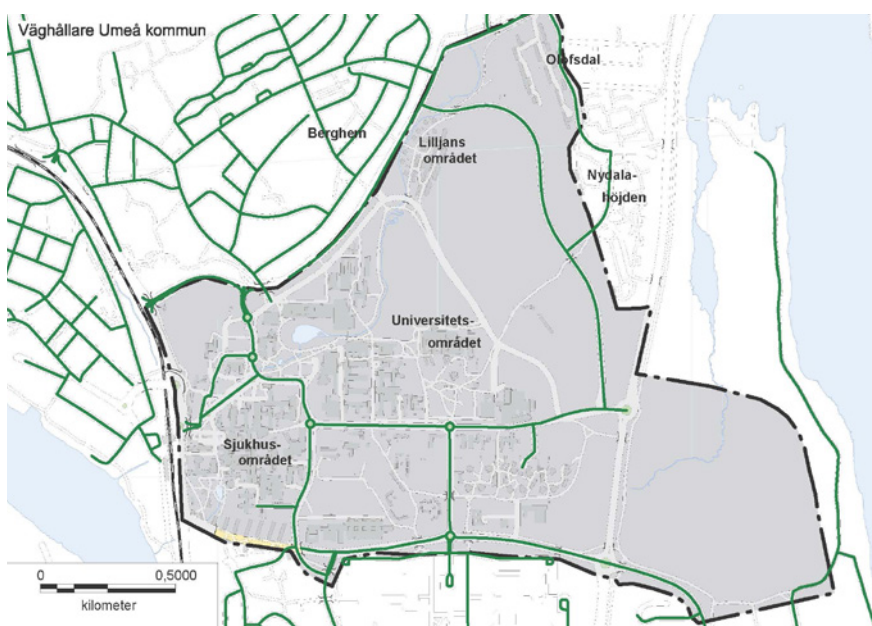
Kommunen är idag huvudman för: (se även utsnitt från kommunens väghållningskarta)

- Lasaretsbacken
- Daniel Næzéns gata
- Delar av Petrus Laestadius väg
- Strombergs väg
- Axtorpsvägen
- Istidsgatan
- Rullstensgatan
- Lilljansvägen
- Gösta Skogslunds väg
- Kuratorvägen
- Tvistevägen
- Köksvägen
- Klintvägen

Akademiska Hus är huvudman för del av Petrus Laestadius väg som är planlagd som allmän plats. En annan del av Petrus Laestadius väg är enskild väg där Akademiska Hus är väghållare.

Entreplatsen till Umeå Östra/Norrlands universitetssjukhus(NUS) tillhör Landstinget enskilt.

Övriga gator, främst inom campus och sjukhusområdet, tillhör respektive fastighetsägare enskilt. Här avses inte ske några förändringar i väghållansvaret.



Föreslagna förändringar av huvudmannaskap i befintligt gatunät

Umeå kommun övertar hela eller delar av Entréplatsen mellan Umeå Östra och NUS. Entréplatsen planläggs som allmän plats.

Petrus Laestadius väg mellan Strombergs väg och Gösta Skogslunds väg övertas av kommunen och planläggs som allmän plats.

Huvudmannaskap vid kommande utbyggnader av gatunätet

Akademiska Hus och landstinget bör vara väghållare inom universitets- respektive sjukhusområdet.

Kommunen bör vara huvudman för nya gator som byggs inom föreslagna kvartersstrukturer med bostäder eller blandad bebyggelse. Vem som ska vara huvudman regleras juridiskt i samband med detaljplaneläggning.

Huvudmannaskap för parker och naturområden

På samma sätt som för gator så bör kommunen vara huvudman för den övergripande grönstrukturen. Det gäller till exempel naturområdet från Mariehemsdalgången till Nydalasjön.

Parkmark inom kompaktzonen (Sandbäcken, Universitetsdammen, park vid IKSU) är idag planlagda som kvartersmark, parkmark med kommunalt huvudmannaskap eller inte alls planlagda. Vid kommande detaljplaneläggningar föreslås att parkmarken läggs ut som allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap.

4.5 Teknisk infrastruktur

Parkering

Respektive fastighetsägare ansvarar för iordningsställande av erforderligt antal parkeringsplatser. Kommunens parkeringsstrategi jf. kap. 3.4 ska tillämpas för att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för besökande och boende. Parkering för patienter, kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering.

Parkeringsanläggningar byggs ut när behov uppstår. Fastighetsägarna ska i samråd med kommunen på frivillig väg minska/omfördela/flytta antalet arbetsplatsparkeringar till förmån för besöksparkering. Lämpliga lägen för parkering i bra lägen reserveras för framtiden. Avgiftsnivåerna för parkering ska ses över enligt riktlinjerna kap. 3.4. Nuvarande parkeringsledningssystem utökas till att omfatta alla större samlade parkeringsanläggningar, befintliga som framtida. Fördjupade studier av lägen för parkeringsanläggningar ska utföras.

Teknisk försörjning (ledning)

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, fjärrkyla och el finns inom området. Respektive ledningsägare svarar för erforderliga utbyggnader som finansieras med taxor.

Dagvatten

Befintligt dagvattensystem har inte kapacitet att ta emot ytterligare dagvatten. Huvudregeln vid nyexploatering är att dagvattenfrågan ska lösas inom egen fastighet, jf. kap. 3.9. Dagvattenfrågans påverkan på exempelvis Sandbäcken måste utredas av Umeva i ett sammanhang innan detaljplanearbeten kan påbörjas. Kostnaden för utredning och eventuella ombyggnader skall betalas av de fastighetsägare som avser att nyttja dagvattensystemen.

Vid exploatering av Hamrinsberget ska anläggningar för Umeås och NUS vattenförsörjning säkras.

Övrig infrastruktur

Skolor och förskolor

Planeringen för en blandad stadsbebyggelse med en kombination av bostäder och verksamheter innebär en viss osäkerhet vid prognostisering av förväntad befolkningstillväxt. I kommande Bostadsstrategi för Umeå kommun 2013-2020, görs en uppskattning på ca 400 nya bostäder fram till 2020. Det finns dock flera osäkerhetsfaktorer, som t.ex. att huvuddelen av marken i området inte är i kommunal ägo, samt att den fördjupade översiktsplanens tidshorisont sträcker sig fram till 2050.

Tillkommande bostäder kommer sannolikt i ett första skede att vända sig mot unga och studenter, vilket talar för att belastningen på skola och barnomsorg inte borde bli så omfattande.

Behov av skollokaler utreds av kommunen i samband med detaljplaneläggning.

Skidspår

Kostnader för eventuell nyanläggning av Lilljansspåret tas av fastighetsägarna inom planområdet. Föreslagna åtgärder för att knyta samman Lilljansspåret med andra spår enligt kapitel 3.2 bekostas i huvudsak av skattemedel. Totalkostnaden är beräknad till ca 40 MKR.

4.6 Exploateringsekonomi

Investeringar

Där kommunen är fastighetsägare täcks kostnader för infrastruktur som gator, gång- och cykelvägar och grönytor av intäkter från markförsäljningarna. När annan fastighetsägare exploaterar sin mark ska denne ta de kostnader som är till nytta för exploateringen även om de ligger utanför planområdet och utförs av kommunen. Fastighetsägarens deltagande i sådana kostnader regleras i exploateringsavtal.

Ett alternativt genomförande är att kommunen förvärvar marken för råmarkspris och svarar för alla exploateringskostnader.

Övergripande infrastruktur, så kallade generalplaneinvesteringar, samt skolor och andra anläggningar med kommunal service finansieras normalt med skatteintäkter.

Infrastrukturåtgärder eller åtgärder som förbättrar grönstruktur eller liknande och som sker på grund av en exploatering belastar exploateringsprojektet.

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

Fördelning av investeringskostnader mm

- Entréplatsen mellan Umeå Östra och NUS föreslås som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Kostnaden för eventuella ombyggnader tas av kommunen.
- Lokalgatan vid hotell Björken bekostas av de fastighetsägare som har nytta av åtgärden. Utbyggnaden sker då nytta av åtgärden finns. Kom-

munalt huvudmannaskap.

- Ombyggnad av Strombergs väg bekostas med skattemedel. Om Akademiska Hus väljer att ta bort Petrus Laestadius väg parallellt med Strombergs väg fördelas kostnaden för ombyggnad av Strombergs väg mellan kommunen och Akademiska Hus.
- Föreslagen ny trafikplats på Strombergs väg bekostas av de fastighetsägare som bedöms ha nytta av ombyggnaden.
- Ombyggnad av Petrus Laestadius väg mellan Strombergs väg och Köksvägen bekostas av de fastighetsägare som har nytta av åtgärden. Utbyggnaden sker då nytta av åtgärden finns.
- Eventuell uppgradering av utsmyckningen av Universitetsplatsen bekostas av kommunen, Akademiska Hus och landstinget i samverkan.
- För Petrus Laestadius väg mellan Strombergs väg och Gösta Skoglunds väg föreslås ändrat huvudmannaskap. Avtal om kommunalt övertagande träffas med Akademiska Hus.
- Ny stadsgata mellan Petrus Laestadius väg och Nydalahöjden bekostas av Umeå kommun och Akademiska Hus.
- Stadsdelsplatsen vid IKSU bekostas av Akademiska Hus och stiftelsen Universitetshallen.
- Ny sträckning av Klintvägen bekostas av berörda fastighetsägare i samverkan.
- Entréplats Köksvägen och ombyggnad av Köksvägen till stadsgata sker då nytta av åtgärden finns. Bekostas av kommunen och Landstinget i samverkan.
- Ny utfart från exploateringarna från Olofsdal i Bofinksvägens förlängning bekostas av kommunen och Peab/HSB.
- Övriga entréplatser, till exempel Gösta Skoglunds vägs anslutning till E4/Kolbäcksvägen bekostas av fastighetsägarna i samverkan.

Drift och underhåll

Kommunens kostnader för underhåll av allmänna gator, gång- och cykelvägar, grönområden med mera kommer att öka i takt med att allmänna platser får en högre kvalitet och att Universitets- och sjukhusområdet kompletteras med ny bebyggelse. Det är viktigt att tillräckliga medel avsätts för att täcka kostnadsökningarna, så att en varaktig god skötselnivå kan upprätthållas.

4.7 Exploateringsavtal

I samband med att privata fastighetsägare begär planbesked inom Universitets- och sjukhusområdet påbörjas överläggningar mellan Umeå kommun, Mark och exploatering och fastighetsägaren om hur den planerade exploateringen ska genomföras. Innan ny detaljplan kan antas av kommunen ska exploateringsavtal träffas. I exploateringsavtal klargörs bl a vilka tekniska anordningar som behövs, dess standard och vem som skall betala kostnaden för utförandet. Om kommunen ska vara huvudman för gator utförs dessa av kommunen. Det innebär inte att kommunen svarar för kostnaden. Investeringskostnader betalas av den eller de fastighetsägare som har nytta av åtgärden.

I exploateringsavtalet regleras även kostnadsansvar för åtgärder utanför det aktuella planområdet, t ex kvalitetshöjningar i grönstrukturen eller kvalitetshöjande åtgärder i gatusystemet.

5. Planeringsförutsättningar



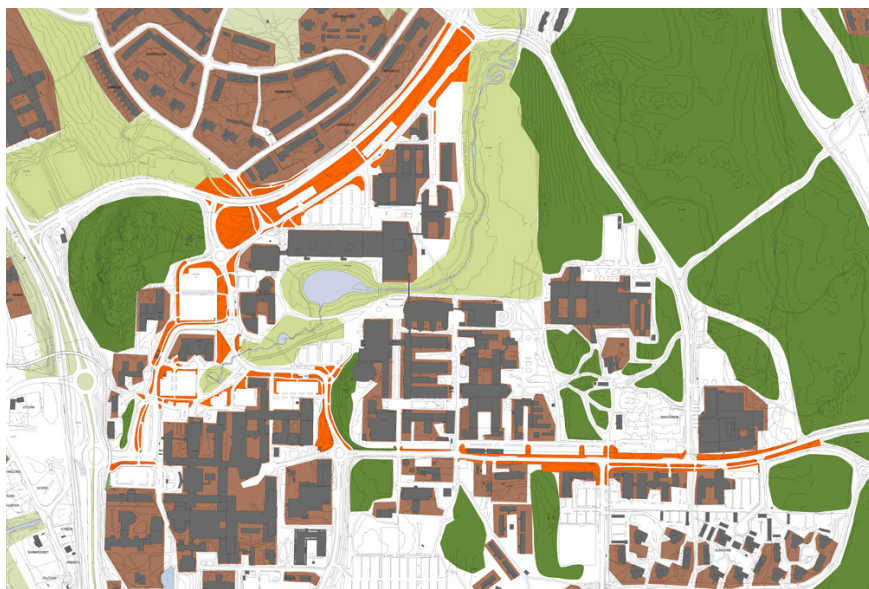
Olika stadsdelars framväxt samt karaktär. Illustration: Hans Gillgren.

5.1 Olika stadsbyggnadsprinciper

Stadsbyggnadshistorien, såväl i Sverige som över världen, uppvisar två grundläggande olika förhållningssätt till stadsbyggande. Under åtskilliga tusen år har den täta kvarterstaden varit den bäst fungerande och därmed givna formen. Detta eftersom stadens idé är att samla verksamheter nära varandra för att människor lätt ska kunna utbyta varor och tjänster, åsikter och erfarenheter utan att färdas långa sträckor.

Under första halvan av 1900-talet växte den funktionsuppdelade staden fram och har präglat stadsbyggandet helt under 1900-talets andra hälft. Istället för blandningen av funktioner i kvarterstaden utformades områden efter funktion. Gatans blandning av olika trafikslag med närhet till kvarterens innehåll ersattes med separerade trafiksystem för att öka säkerheten. Särskilda vägar för buss-, bil-, gång- och cykeltrafik infördes. Gångtunnlar gjorde korsningar säkrare för gång- och cykeltrafikanter.

Ökad bilanvändning gjorde det möjligt att röra sig över större områden och städerna bredde ut sig med nya handelsplatser, arbetsområden, bostadsområden och fritidsområden sammanbundna av ett vägnät. Behovet av parkeringsplatser ökade och fick en framträdande roll i stadsmiljön. Bostadsområden byggdes ofta med biltrafikmatning utifrån för att göra dem bilfria inne i området. Från säckgator vid parkeringsplatser kunde entréer nås via ett körbart gångvägssystem som endast var tänkt att användas i undantagsfall. Detta ledde till att det ofta var svårt att hitta i denna typ av områden vilket vanligen krävde informationstavlor för besökare.



De orangefärgade ytorna är restytors mellan olika slags trafikläggningar. Restytorna är svåra att använda och kräver skötsel för att inte växa igen. Karta: Hans Gillgren.

Ytkrävande stadsform

Den funktionsuppdelade staden har till skillnad från kvartersstaden ofta krävt större ytor. Svårbyggbara markpartier har ofta undvikits av ekonomiska skäl. Separerade trafiksystem ställer krav på större ytor och restpartier är vanliga mellan såväl olika trafiksystem som mellan olika funktionsområden. Restpartierna är ofta kvarbliven natur, vanligen i form av igenväxande gräslänter eller slyskog. Resultatet har ofta blivit en gles stadsbygd med stora avstånd som är ansträngande att röra sig i som fotgängare och ofta förutsätter förflyttning med bil.

Förtätningstendenser

För universitetets och sjukhusets inre organisation såväl som för sambandet dem emellan vad gäller forskning och utbildning, är utvecklingen inriktad på korta avstånd mellan verksamhetens olika delar. Universitetet har under många år verkat för en tätare miljö med nära kontakter genom påbyggnader, utbyggnader av befintliga byggnader samt inglasade gångar mellan olika byggnader. Den fortsatta utvecklingen följer denna inriktning. En förtätning av hela stadsdelen med mindre ytkrävande trafiklösningar och möjligheter till ny bebyggelse i de centrala delarna ligger i linje med denna strävan.

Stadsbyggnadsprincip

I planarbetet har olika lösningar i linje med såväl principer för den funktionsuppdelade staden som kvartersstadens struktur prövats. Den funktionsuppdelade stadens fördelar med större flexibilitet överskuggas av dess nackdelar med sämre orienterbarhet, mindre yteffektivitet och ovårdade restpartier, otrygghet i gångtunnlar och gångvägar i skogsområden och svårighet att skapa traditionellt stadsliv med butiker, caféer och service intill huvudstråken. Behoven av en struktur för bättre orienterbarhet, möjlig förtätning i stadsdelens centrala delar och tydligare infart från öster har entydigt pekat mot att införa kvartersstadens strukturella element.

5.2 Sjukhus- och universitetsområdets framväxt

Sjukhuset placerades, i början av 1900-talet, en bit utanför staden som en friliggande institution i skogen på åsen intill älven och har sedan vuxit successivt norrut och österut under hela 1900-talet. Under slutet av 1950-talet lokaliserades delar av tandläkar- och läkarutbildningen i anslutning till sjukhuset och därmed lades grunden för Umeå universitet.

År 1963 beslutade regeringen att landets femte universitet skulle förläggas i Norrland och Umeå. Universitetet invigdes år 1965. Universitetets bebyggelse började med byggnader för fysik och kemi söder om dammen i början av 1960-talet och fortsatte i slutet av 1960-talet med samhällsvetarhuset och biblioteket norr om dammen och Universum söder om dammen. För hela området hade arkitekten Hans Brunnberg år 1962 gjort en plan med inspiration från Århus universitet med byggnader i gult tegel grupperade kring en fågeldamm.

I slutet av 1960-talet tillkom storskalig bebyggelse som ansågs mer rationell och flexibel och som delvis skiljer sig från förebilden. Under en intensiv expansionsperiod under 1990-talet skedde en förtätning av det centrala området genom nya byggnader och påbyggnader.

I stadsdelens trafiksystem och yttre miljö har successivt olika delförändringar gjorts. Till exempel förstärktes och förlängdes det centrala parkstråket från universitetets fågeldamm till området mellan patienthotellet Björken och den norra entrén under 1990-talet. Biltrafiken flyttades och en bussterminal anlades. Parkutvidgningen innebar också att ett antal parkeringsplatser flyttades.

Universitetsstadens karaktär idag

Stadsdelens karaktär är idag ett renodlat institutionsområde för huvudsakligen sjukhus och universitet enligt den funktionsseparerade stadens modell. Trafiksystemet är separerat med olika vägar för olika trafikslag där gång- och cykelvägar givits en central placering. Bebyggelsen har en överraskande rätvinklig struktur över hela området. Vägnätet slingrar emellertid runt utan någon tydlig koppling till bebyggelsens rätvinklighet.

Den äldsta delen av universitetsområdet har en tydlig kvartersstadsmässighet med utpräglade gaturum och en stark täthet.

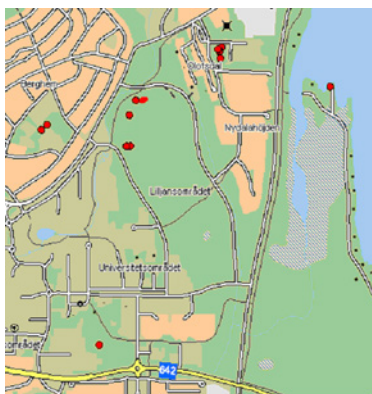
I stadsdelens södra del finns två bostadsområden, ett med tillfälliga studentbostäder och ett som består av punkthus.



Hans Brunnbergs plan från år 1962.



Sjukhus- och universitetsområdet i början av 1970-talet. Sjukhusets äldsta delar nederst i bild. Universitetets första etapp uppe till höger och den andra etappen uppe till vänster i bild.



Fornlämningar markerade i rött.

5.3 Kulturmiljövärden

Någon sammanfattande inventering av områdets kulturmiljövärden är inte genomförd. Universitetets framväxt och arkitektoniska värden finns beskrivna i skriften *Ett universitet växer fram* från år 1995 och *UmU Arkitektur* från år 1999. Fastighetsägaren Akademiska Hus utarbetade år 1996 skriften *Universitetsområdets arkitektur- Riktlinjer för bevarande och utveckling* som belyser värden i arkitektur och landskapsarkitektur.

Universitetsområdet

Universitetsområdet är utbyggt efter principen ”hus i park” kring två tydliga landskapsrum, den centrala fågeldammen och sportfältet i norr. Parkkaraktären är en öppen, mer landskapslik park med dominans av gräsytor. Den tidigaste utbyggnadsetappen bär viss prägel av höga gavlar efter förebilden Århus universitet, samtidigt som denna del är mest stadslig med tydliga gaturum och tät bebyggelse. De olika utbyggnadsetapperna bär tydlig prägel från sina respektive årtiondens arkitektoniska ideal, men har också ett gemensamt drag i det genomgående valet av gult tegel som fasadmateriäl. Detta ger en sammanhållen provkarta på utvecklingen inom svensk arkitektur under 1900-talets senare hälft.

Sjukhusområdet

Sjukhusområdet visar på liknande sätt utvecklingen från det första lasarettet i början av 1900-talet till det sena 1900-talets blandade ideal med höga byggnadskomplex i silverfärgad plåt och geriatrikbyggnadens klassiska tegelarkitektur. De äldsta sjukhusmiljöerna med den lilla sjukhusparken visar på synen hur den läkande miljön skulle se ut vid sekelskiftet 1900. En lugn och hälsosam miljö i den friska skogen en bit utanför staden. De större komplexen från 1940-talet och framåt har en mer industriell framtoning. Administrations- och undervisningsbyggnaderna på Hamrinsbergets kant visar 1950- och 60-talets arkitektur.

Fornlämningar inom planområdet

Oexploaterade markytor inom planområdet är ej utredda vad gäller eventuella fornlämningar. Strax söder om Lilljansvägen finns det enda gravfältet inom Umeå stad. Fältet består av ungefär fem järnåldersgravar som är mellan 2500 -3000 år gamla. Ytterligare två stensättningar finns i direkt anslutning till bebyggelsen vid Lilljansberget. Inom universitetsområdet finns en kulturlämning i form av en labyrint som bedöms vara sentida. I skogsdungen vid Olofsdal finns två bronsåldersrösen men även skärvstenrösen. Områdets ursprungliga avgränsning har fastställts som del av en arkeologisk förundersökning som genomfördes 2012.

5.4 Trafik och trafiksystem

Transporter till området

Samtliga resor

I 2006 års resvaneundersökning uppgav drygt två av tre personer, som besökte området, arbete eller studier som ärende. Resterande andel angav övriga ärenden. För samtliga ärenden användes cykel som färdmedel av mer än hälften av de tillfrågade personerna. Färre än var tionde använde buss och fler än var tredje bil. Färdmedelsfördelningen präglas i hög grad av att närmare åtta av tio studenter utförde sina resor till fots eller med cykel.

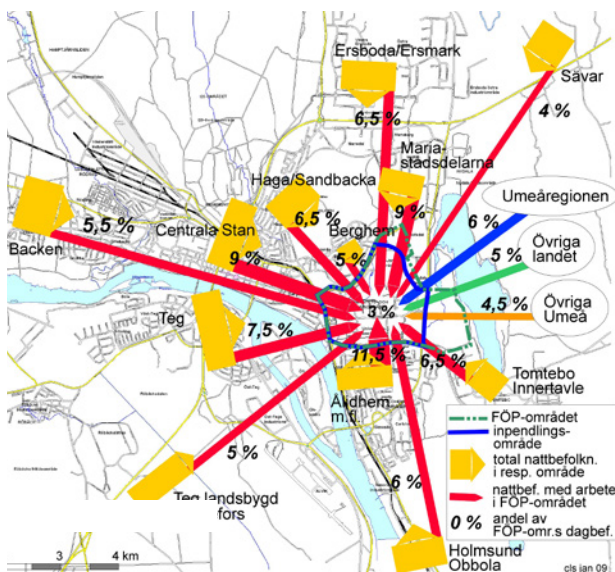
Arbetspendling

Den förvärvsarbetande dagbefolkningen inom planområdet uppgick år 2006 till cirka 10 800 personer. Detta innebär att området är det största koncentrerade arbetsområdet i Umeå. Ungefär sex av tio personer hade sin bostad inom fyra kilometer från området, d.v.s. inom rimligt gång- och cykelavstånd. I närliggande områden Ålidbacken, Ålidhöjd och Nydalahöjden bodde cirka 450 personer med arbetsplats vid sjukhuset eller universitetet.

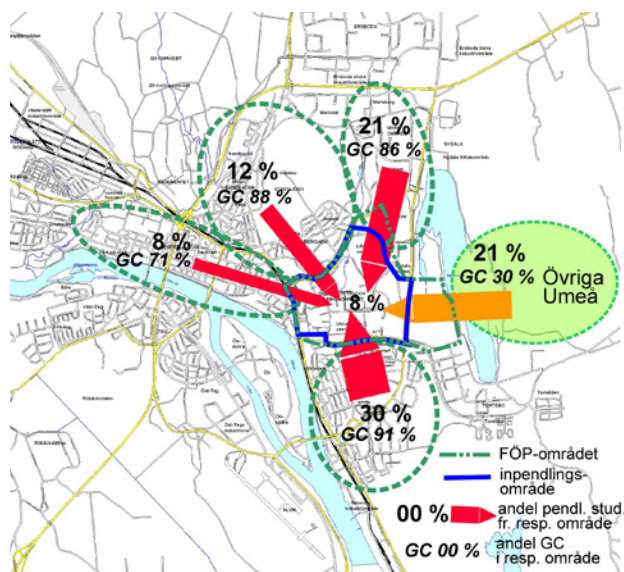
Resvaneundersökningen visade att av de intervjuade personerna med arbetsplats inom planavgränsningen var färdmedelsfördelningen från bostaden till arbetsplatsen nära hälften (46 procent) till fots och med cykel, 13 procent med buss och 38 procent med bil (29 procent som förare och nio procent som passagerare).

Studenter

Heltidsstuderande vid universitetet bor i regel i angränsande områden och färdas till största del till fots eller med cykel till universitetet/sjukhuset. Av resvaneundersökningen framgår att cirka 80 procent av de intervjuade personerna och som studerar inom området bor i Ålidhemsområdet (inkl. Sofiehem, Carlshem/Carlshöjd, Gimonäs och Carlslid), Haga/Sandbacka/Bergshem, Centrala Stan och Mariastadsdelarna/Nydalahöjden samt Ålidhöjd. Från dessa områden färdas i genomsnitt nästan nio av tio till fots eller med cykel till universitetet eller sjukhuset. För studenter boende i övriga stadsdelar i Umeå använde färre än en av tre gång- eller cykel som färdmedel.



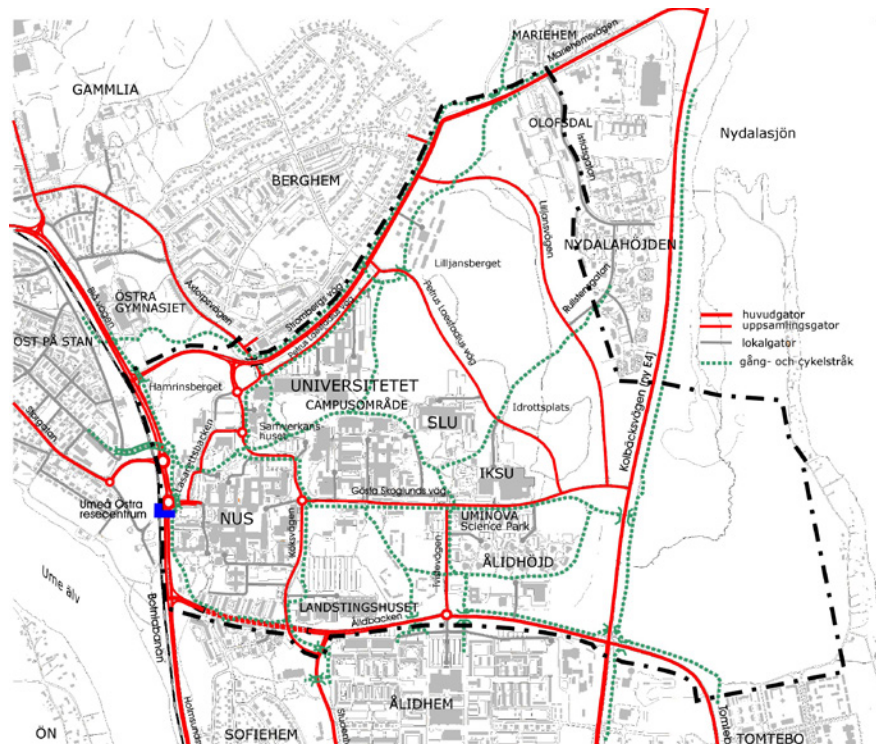
Inpendlingsområden till Universitets- och sjukhusområdet.
Illustration: Curt L Sandberg.



Inpendlande studenter till Universitets- och sjukhusområdet.
Illustration: Curt L Sandberg



Vyn visar Holmsundsvägen med anslutande korsningar och nivåskillnader mellan stadsdelar.



Nuvarande trafikstruktur. Karta: Curt L Sandberg.

Trafikstruktur

Stadsdelen är succesivt planerad och utbyggd med ett antal, för sin funktion, specialutformade områden som sammanbundits med ett vägsystem med separerade vägar för olika trafikslag.

Sammantaget har detta givit en svåröverskådlig trafikstruktur med i många hänseende dålig orienterbarhet och riskfyllda korsningar mellan de olika trafikslagen. Detta särskilt vad gäller området mellan infarten från Holmsundsvägen vid sjukhuset och Umeå universitet. Det finns behov av en trafikstruktur med större tydlighet samt alternativa vägar att ta sig till och mellan målpunkter i stadsdelen.

E4-dragningen i Kolbäcksvägen skapar en helt ny infart till stadsdelen från öster genom Gösta Skoglunds väg. Denna infart och området i närheten kommer att fungera som ett "skyltfönster" till området och bli den infartsväg många besökare kommer att välja.

Universitets- och sjukhusområdet uppfattas idag som åtskilt från centrala Umeå och Öst på stan på grund av Holmsundsvägen, järnvägen och en nivåskillnad på 15- 20 meter.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafiken med eget nät inom bl.a. campusområdet, där Håkan Gullejons väg utgör den genomgående färdvägen. Området nås via planseparerade korsningar över Holmsundsvägen, Ålidbacken och Lilljansvägen samt under Strombergs väg, Kolbäcksvägen, Ålidbacken och norra Petrus Laestadius väg.

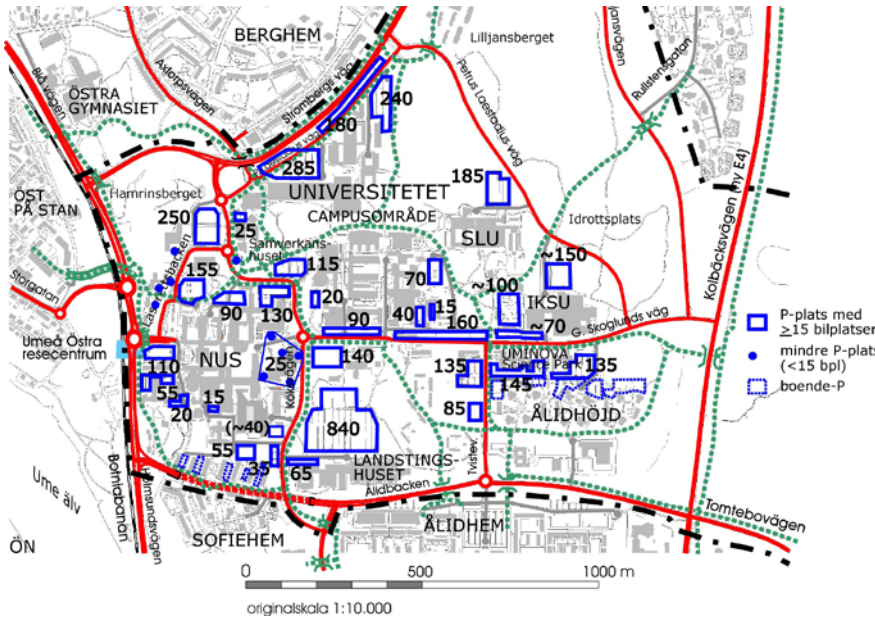
Inom området i övrigt ligger gång- och cykelnätet i plan med gatunätet. Större passager i plan med Gösta Skoglunds väg utgörs av de tre gång- och cykelvägarna från Ålidhem samt Petrus Laestadius väg vid Hotell Björken och Axtorpsvägen.

Busstrafik

Genom den äldre bussterminalen vid universitetssjukhuset d.v.s. vid infarten från Holmsundsvägen/Lasarettbacken passerade cirka 90 procent av busstrafiken (lokaltrafik såväl som regionaltrafik) innan ombyggnaden.

Busstrafiken inom planområdet går inom bilnätet (Petrus Laestadius väg, Axtorpsvägen, Gösta Skoglunds väg, Tvistevägen och Köksvägen samt Lilljansvägen).

Hållplatser är lokaliserade till NUS bussterminal, Universum, Landstingshuset, Uminova Science Park och Samhällsvetarhuset. I början av 2012 skedde dagligen (ej nattrafik) cirka 850 busspassager via NUS-terminalen varav 250 var regionaltrafik.



Befintliga bilparkeringplatser år 2009. Illustration: Curt L Sandberg.

Parkering

Inom planområdet finns drygt 4400 bilplatser för arbets- och besöksparkering. (Bostadsområden vid Klint-, Tviste och Kuratorvägen undantagna liksom Lilljansberget vid Strombergsväg samt verksamheterna i de sydöstra delarna, norr om Ålidbacken).

1774 platser är avsatta för universitetssjukhusets parkeringsbehov. Av dessa är 141 platser för anställda, 343 platser för besökare, och återstående 1239 platser delas mellan besökare och personal. 51 platser är reserverade för rörelsehindrade. För universiteten finns totalt 1718 platser inom området som Akademiska Hus innehar, och som UPAB driver.

För övriga verksamheter finns cirka 850 bilplatser. Parkeringsplatser finns i hela området med den största delen lokaliserad till Landstingshuset vid Köksvägen, där det totalt sett finns 900 bilplatser, samt ytterligare 700 vid norra delen av Petrus Laestadius väg.

Biltrafik

Området tangeras eller genomkorsas av två övergripande trafikleder, Holmsundsvägen i väster och Kolbäcksvägen i öster. Avgränsningen i norr och söder utgörs av huvudgatorna Strombergsväg respektive Ålidbacken.

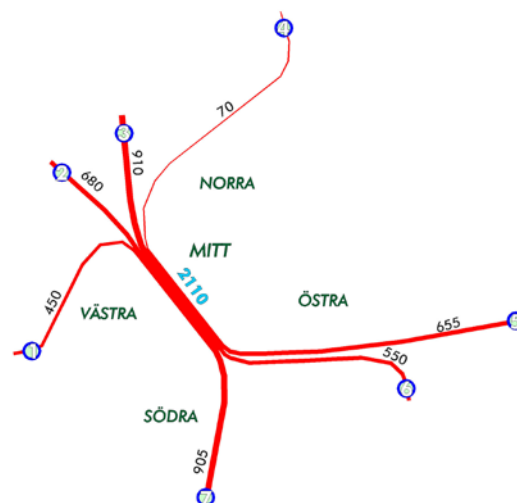
Differentieringen av trafiknätet följs upp inom planområdet med en cen-

tral uppsamlingsgata (Gösta Skoglunds väg-Universitetsvägen), som fördelar trafiken i området, och den i öster till universitetscampus tangerande Petrus Laestadius väg. In- och utfartstrafiken når området via Lasaretsbacken i väster (NUS huvudentré m.m.), Universitetsvägen, Axtorpsvägen och norra Petrus Laestadius väg i norr, Gösta Skoglunds väg i öster och Köksvägen och Tvistevägen i söder. Lilljansvägen i områdets östra del har endast marginell betydelse för områdets trafikförsörjning och nyttjas i första hand för trafik till och från Nydalahöjden.

Planområdet angörs av 30 000-35 000 bilar per vardagsdygn, varav cirka 30 procent uppskattats utgöras av direkt genomfartstrafik genom området (Destinationsundersökning, 2002). Infarterna i väster och i norr trafikeras av sammanlagt cirka 21 000 bilar/dygn, vilket utgör cirka två tredjedelar av all trafik in och ut ur området. Infarten från öster, Kolbäcksvägen, trafikeras av knappt 4 000 bilar och från söder, via Köksvägen och Tvistevägen, av cirka 7 000 bilar/dygn. Kolbäcksvägen byggs om till E4-genomfart med fyra körfält och hastighetsbegränsningen 90 km/h.



Busstrafik 2007/2008, totalt vintervardag (båda riktningarna) med ULTRA, Länstrafiken samt flygbussarna.



Genomfartstrafik vid Universum, antal fordon per dygn (onsdag, 24/4 2002).

Trafikintensiteten på gatunätet inom området består, förutom av genomfartstrafiken, främst av trafik till och från parkeringsplatser vid NUS och vid universiteten. Den mest belastade delen är sträckan Universitetsvägen-Petrus Laestadius väg mellan Strombergs väg och Köksvägen med 6 000-7 500 bilar/dygn. Lasaretsbacken, mellan NUS infart och Petrus Laestadius väg, passerar norr om Hotell Björken och fungerar som en viktig infartsgata till hela området från väster och söder.

De tidigare intentionerna, att planera sjukhus- respektive universitetsområdet som bilfria områden med utifrånmatning, har visat sig försvåra tillgängligheten till olika delområden. För biltrafiken har det medfört ett svårorienterat vägnät med omvägar till målpunkterna och koncentrerad trafikbelastning på olika delsträckor som följd. Besökare till NUS- och universitetsområdets verksamheter möter i dag en splittrad och svårorienterbar situation när de anländer till området med bil. Verksamheternas geografiska upptagningsområde är stort varför många besökare inte är bekanta med området eller dess trafiksystem när de gör sina besök. Stora barriärer har också skapats för de viktigaste gång- och cykelvägarna som leds till plankorsningar.

5.5 Grönstruktur, naturmiljö och friluftsliv

Länge har ett samlat begrepp saknats för allt det viktiga som grönska, vatten, mark och allt levande står för. År 1995 infördes begreppet grönstruktur i plan- och bygglagen. Där uppmärksammades stadens "gröna områden" för dess ekologiska, sociala och kulturella värden som ska utgöra en självklar del i framtida bebyggelseplanering. I begreppet ingår bland annat den zon av naturmark som skiljer staden från landet, stora och små naturområden såsom sjöar, bäckar och kust, parker, skol- och kyrkogårdar, alléer och andra gröna områden, privata trädgårdar och bostadsgårdar samt gröna restytter - både med natur- eller kulturprägel.

Grönstruktur är, liksom bebyggelse (bebyggelsestruktur) och vägar/gator (infrastruktur), en del av staden. Dessa tre strukturer bygger upp staden till vad den är. Grönstrukturen omfattar således all mark som inte är bebyggd eller belagd.

Grönstrukturens betydelse och funktion brukar sammanfattas i de tre aspekterna ekologisk, social och kulturell. Kännetecknande är att samma områden fyller flera funktioner. En stadspark är ett kulturhistoriskt värdefullt objekt, samtidigt som den har social betydelse för både de kringboende och för staden som helhet. Den innehåller dessutom gamla träd som är av betydelse för den biologiska mångfalden.

Ett rikt växt- och djurliv i våra städer är viktigt även för oss människor. Det ger oss positiva upplevelser och naturkontakt har visat sig vara centralt för barns utveckling. Men det är också många arter som är hotade i skogs- och jordbrukslandskapet som fått en fristad i stadens parker och bostadsgårdar. Dessutom finns många lokalt anpassade trädgårdsväxter som också behöver skydd. Här kan vi genom rätt skötsel se till att få både positiva naturupplevelser och bevara sällsynta arter.

Grönstruktur är ett viktigt stadselement. Det gröna kan bidra till att ordna staden i greppbara områden och binda samman staden till en enhet. Vegetation tillför skönhet och struktur samt bidrar till igenkänning och orienterbarhet. Att staden är överblickbar är viktigt och grönstrukturen kan dessutom bidra till en lugnande effekt på människor och trafik. En tät stad kan kännas grön och lummig i det fall de gröna ytorna är välplanerade. Genom att bygga om breda gator till vackra esplanader och gator kan det signalera lägre hastighet. Det är viktigt med ett nätverk med gröna områden som bidrar till människors hälsa och trivsel.

Grönstrukturen i planområdet

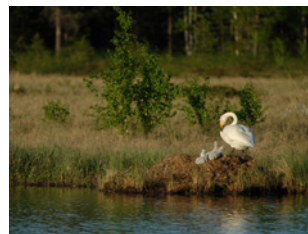
Planområdet omges av två viktiga naturområden. Dels skogsområdet Stadsliden i norr, dels Nydalasjön i öster. Områdena knyts samman med grönstråk längs Mariehemsparken genom Lilljansområdet. Denna förbindelse är av stor betydelse för såväl områdenas ekologiska funktioner som för friluftslivet.

På en mer detaljerad skalnivå knyts universitets- och sjukhusområdet till dessa större områden med gång- och cykelvägar och bäckarna når ända in till den centrala vattenspegeln i universitetsområdet. Hamrinsberget med sin storslagna utsikt över centrala Umeå ligger dock som en solitär utan tydlig koppling till övriga områden. Detsamma gäller för den gamla sjukhusparken i sydväst, som i söder och väster är avskuren av stora vägar. Parken har stora vistelsevärden, främst genom sina stora träd och dammen som man kan promenera runt.

Centralt genom området löper en bäck och de tidigare jordbruksmarkerna runt denna sköts idag som öppna gräsytor med inslag av trädjungar.



Mariehemsängarna.



Svanfamilj vid Nydala, sommaren 2008.



Vattenytor är dominerande element i utformningen av Campusområdets landskapsarkitektur.

Området är mycket populärt bland kringboende. Ytorna närmast Nydala-sjön med tillrinningsområde har stor betydelse för rekreation och rörligt friluftsliv. På delar av ytan där universitetet årligen arrangerar den stora brännbollsfesten finns en konstgräsplan. Det öppna landskapet mellan Mariehemsvägen och Lilljansvägen åtskiljs av ett skogsområde.

Lilljansområdet består av Lilljansberget och den skogsklädd dalgången där Lilljansvägen löper idag. Berget har stora kvaliteter för friluftsliv med flera motionsspår och koppling till IKSU-hallen. Dalgången fungerar som en viktig förbindelseänk mellan Stadsliden, via Mariehemsparken till Nydala-sjöns rekreativområde.

Värdefulla naturområden

Planområdet berör ej något område skyddat av bestämmelser i miljöbalkens 3 eller 4 kapitel. I ÖPL 98 anges dock Nydala som natur- och rekreativområde, vilket har följts upp genom fördjupad översiktsplan för Nydala antagen 2012.

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd eftersom bäckarna inom området enligt regeringsbeslutet från 1989-09-14 är undantagna från skyddet. Nydala sjöstad planeras med större avstånd till Nydala-sjön än 100m.

Campusområdets landskapsarkitektur

Campusområdet är avsiktligt format med ett centralt parktema med öppna fält och vattenstråk som centrala element. Inspirationen är här, liksom för arkitekturen, universitetsområdet i Århus. Det centrala parkrummet har dock inte samma tydliga rumslighet som i Århus. Avslutningen mot älven är otydlig eftersom vattenstråket är kulverterat och de öppna ytorna brutits av trafikleder och parkeringsplatser.

I *Universitetsområdets arkitektur- Riktlinjer för bevarande och utveckling* (1996) talas om betydelsen av att behålla den rumsliga strukturen med logiska och uppfattbara sekvenser. Förutom de två centrala parkrummen Dammen och Bollplanen finns även arboretumet vid SLU som ett viktigt område som ska förbindas med gång- och cykelvägar.

Det gröna ska också återfinnas i gatumiljöerna genom trädplanterade gator, vilket är en karaktäristisk gatuutformning i Umeå.

Mark och topografi

Landskapet inom planområdet har två huvudkaraktärer. Väster om Kolbäcksvägen finns skogsklädda höjder, förhållandevis branta moränsluttningar samt öppna dalgångarna som dominerande element och topografin är rumsavgränsande. Öster om Kolbäcksvägen finns istället låga moränåsar och mellan dessa myrmark i högre utsträckning än öppna odlingar med vegetation som rumslik avgränsning.

Terrängen runt Umeå tillhör den naturgeografiska regionen ”norrländsk kustslätt”, nr 29 i nordiska ministerrådets indelning. Den kuperade, bergiga terräng som i Ångermanland när ända ut till kusten ersätts i Umeåtrakten av en flack morän- och sedimentkust, med ungefär en mils bredd. Berggrunden är mycket gammal, med cirka 2000 miljoner år gamla sedimentära bergarter och urgraniter. I närområdet finns vissa uppstickande höjder som Hamrinsberget, Lilljansberget och Bräntberget.



Flygbild från med Kolbäcksvägen och Gösta Skoglunds väg i förgrunden. Punkthusen på Ålidhöjd syns mitt i bilden. Till vänster i bild finns det flacka skogslandskapet öster om Kolbäcksvägen och i bildens nedre kant skymtar myrområdet.

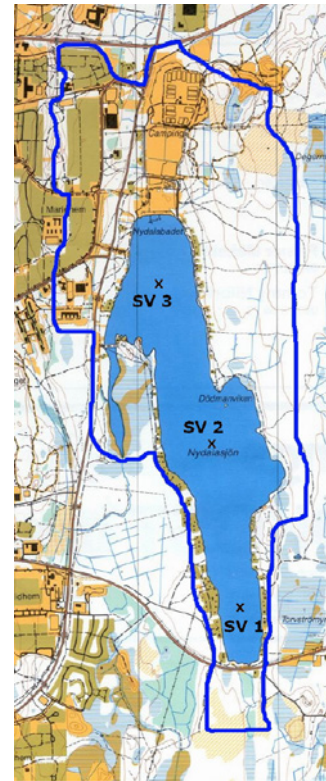
Landskapets former är starkt präglade av inlandsisens avsmältningsskede. Moränen i området har en väldigt tydlig riktning av isen. Här finns hela svärmar av nord-sydliga moränåsar, så kallade drumliner, synliga kring Nydalasjön. Mellan dessa finns ofta myrar. I de dalgångar som har ett större vattendrag finns ofta sandiga jordar och ibland också leror som brukas som jordbruksmarker. Mariehemsdalen är ett exempel, liksom de öppna områdena kring universitetet.

Hydrologiskt är området lite speciellt eftersom avrinningsområdena är små. Tavelån i norr skär av stora områden, och tillrinningen till Nydalasjön är liten i förhållande till sin storlek. Avrinningen från sjön är delvis kulverterad under sjukhus- och universitetsområdet. Landskapet tillhör den nordligt boreala zonen, som domineras av barrskogar. På de sandiga och grovkorniga sedimenten dominerar tallskogen, medan blandskogar med gran, tall och lövträd finns där marken är fuktigare. Rikare växtlighet finns framförallt i bäckraviner och sydslutningar med gynnsamt klimat.

Marken inom planområdet består av tre nord-sydliga höjdryggar med morän och berg i dagen och sedimentområden mellan dem och öster om dem. Den västligaste går från Stadsliden på nivån 60 meter över havet via Berghem och Hamrinsberget på knappt 40 meter över havet och följer sen Umeälven från Sofiehem och söderut. Den mellersta utgår från Lilljansberget och nivån 45 meter passerar IKSU-hallen på 40 meter och böjer av åt väster via Ålidhöjd på 35 meter och sammanfogas med den västliga höjdryggen vid Sofiehem på nivån 25 meter. Den östligaste höjdryggen kommer från Mariehem och planar ut söder om Nydalahöjden på nivån 33 meter. Dalgångarna mellan höjdryggarna består av sediment och avvattnas åt sydväst till Umeälven, den västligaste dalgången genom universitets- och sjukhusområdet via Fågeldammen och kulvertering.

Nydalasjöns vattenkvalitet

Den ekologiskt känsliga Nydalasjön hotas inte av planerna på bebyggelse exempelvis i det område som kallas Nydala sjöstad. Planområdet för Umeå universitetsstad ligger inte inom sjöns avrinningsområde. (Se kartbild intill). Nydalasjön har en del av sin avvattning genom ett myrområde öster om Kolbäcksvägen som har diken och en mindre bäck, Kolbäcken, som korsar Kolbäcksvägen strax söder om Gösta Skoglunds väg.



Planerad bebyggelse, exempelvis gäl-lande Nydala sjöstad, innebär inte ett hot mot Nydalasjöns vattenkvalitet. I kartan visas Nydalasjöns avrinningsområde.

5.6 Vatten, avlopp, fjärrvärme och el

Vatten och avlopp

Områdets topografi med en höjdpunkt inne i området medför lutningar i flera väderstreck, vilket innebär att avledning av dag- och spillvatten måste ske i flera punkter från exploateringsområdet. Även om dagvatten avleds i flera punkter så sker avrinning till Sandbäcken. Avrinningen till Sandbäcken får ej öka vilket innebär att åtgärder inom området måste vidtas för att inte riskera översvämningar.

Vatten och avlopp är utbyggt inom den bebyggda delen av planområdet. De nordsydliga huvudledningarna för vatten och spillvatten korsar Lilljansberget. Dessa ledningar ligger i en bergtunnel cirka 20 meter under marken och ska därför inte vara något hinder för exploateringen. I samma tunnel har Umeå Energi en fjärrvärmeledning.

Även Hamrinsberget inrymmer viktiga anläggningar för Umeås och NUS vattenförsörjning som bör skyddas och vara åtkomlig.

Fjärrvärme

Området är försörjt med fjärrvärme. I sjukhusområdet utnyttjas även fjärrkyla från Umeälven.

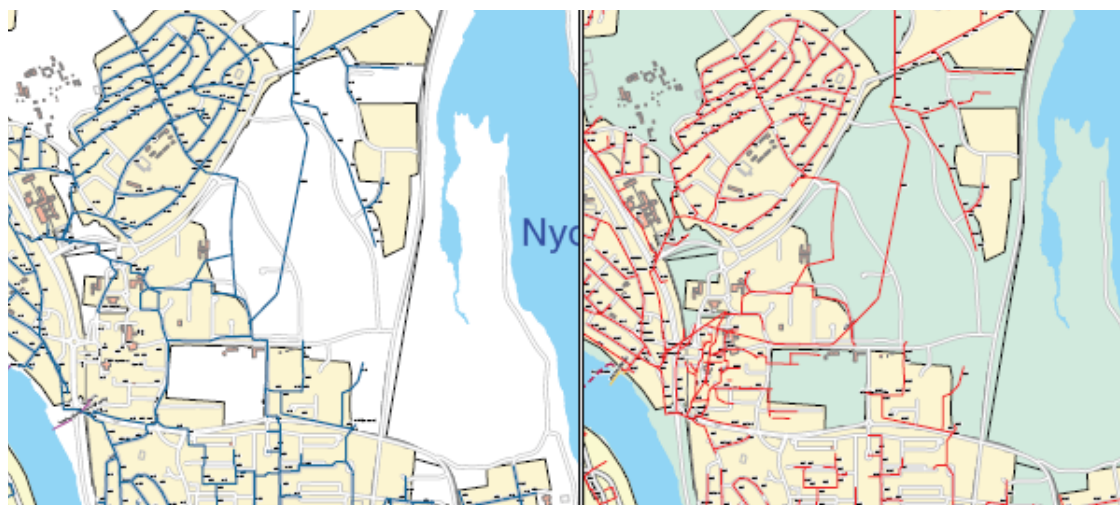
El

Planområdet genomkorsas i östra delen av en högspänningsledning som följer Lilljansvägen och Kolbäcksvägen.

5.7 Geoteknik

Någon översiktlig geoteknisk utredning för hela planområdet finns ej genomförd, däremot finns ett flertal undersökningar gjorda för mindre delområden där bebyggelse varit aktuell.

Med ledning av topografi och vegetation kan antas att höjdryggarna med morän och berg inte innebär några bärighetsproblem för bebyggelse. Dalgångarna i områdets östra del och myrområdet öster om Kolbäcksvägen kan dock kräva olika slags åtgärder för att klara stadsbebyggelse.



Vatten- respektive spillvattenöversikt.

5.8 Miljöstörningar, hälsa och säkerhet

Buller

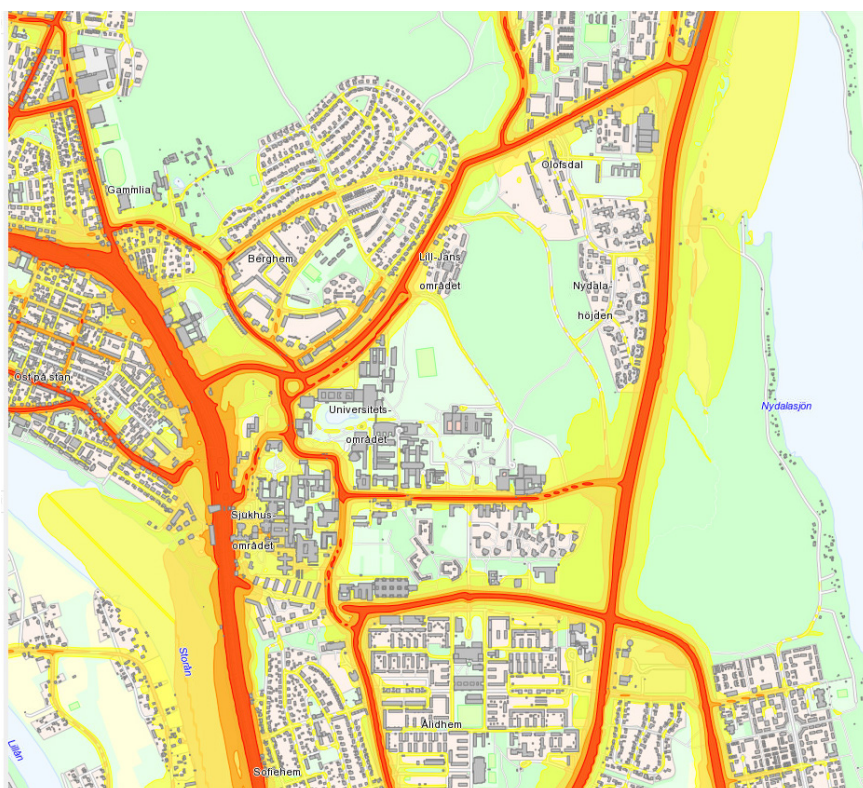
Umeå kommun har kartlagt den allmänna bullersituationen i kommunen. Kartläggningen kan i planeringssituationer indikera var man behöver ägna bullerfrågorna särskild uppmärksamhet.

Områden utsatta för vägbuller gäller framförallt lägen närmast blivande E4 i Kolbäcksleden, längs busstråket samt längs Holmsundsvägen. Kolbäcksvägen byggs om till ny E4 vilket innebär att trafiken och ljudnivåerna kommer att öka. Vägtrafikbuller från Holmsundsvägen påverkar också de västligaste delarna av planområdet där trafik på Botniabanan också medför bullerstörningar. Ambulansstationen inom planområdet innebär att utryckningsfordon passerar genom området och skapa buller till följd av påslagna sirener. Buller från större industriell verksamhet förekommer inte inom planområdet.

Helikopterbuller

Ambulanshelikopterns inflygningsvägar till dagens helikopterplatta vid akutintaget ger bullerstörningar främst i två sektorer. Dels i sydvästlig riktning som berör Öbacka strand utanför planområdet, dels rakt söder om plattan som berör befintlig bostadsbebyggelse vid Ålidbacken.

Plattans läge intill högre byggnader gör att all inflygning måste ske söderifrån. Inflygning norrifrån sker därför över Nydalasjön och västerut över Ålidhem. Inflygning söderifrån sker längs Umeälven.



Umeå kommun gjorde år 2008 en kartläggning av den allmänna bullersituationen som underlag för planering. Bilden visar dygnmedelvärdet upp till 70 dBA vid sjukhus- och universitetsområdet.



Ålidhemsanläggningen, sedd från öster, ligger strax utanför planområdet.

Luftföroreningar

Beräknade halter inom området underskrider gällande Miljö kvalitetsnormer för luft NO₂ och partiklar.

Transporter av farligt gods

Farligt gods transporteras längs E4 liksom längs Botniabanan. En riskanalys har gjorts för Umeåprojektet och åtgärder har inarbetats i vägarbetsplanen. Nödvändiga åtgärder är skyddsräcken som förhindrar avåkning samt diken och magasin för fördröjning och uppsamling av vätska i anslutning till cirkulationsplatser för att minska risken för utsläpp till Nydalasjön.

Risk för olycka med farligt gods för planerad bebyggelse föreslås hanteras genom placering av bebyggelse. Exempelvis kan kontor medges fram till 50 meter från motortrafikled medan tätare bostadsbebyggelse placeras i andra led eller fram till 100 meter från vägen. Bebyggelse närmast vägen förutsätts uppföras med väl sammanhållen betongstomme.

Risk för översvämningar, ras och skred

Någon risk för översvämningar i lokala vattendrag eller i Umeälven som kan drabba planområdet bedöms ej finnas, med undantag av Sandbäcken. Det bedöms inte heller finnas risk för ras och skred till följd av stor nederbörd. Dagvattensystemet ligger dock på gränsen att klara belastningen vid kraftig nederbörd. Se avsnitt 3.9.

Markföroreningar

Inom planområdet finns inga tidigare kända verksamheter som kan innebära risk för markföroreningar. Möjligen kan marken vid gamla panncentraler vara påverkad lokalt. Detta får undersökas närmare vid eventuella ombyggnader.

Energianläggningar

Panncentralen vid Gösta Skoglunds väg är en reservanläggning, framförallt för sjukhuset, med lager av bränsle. Det är därför nödvändigt med skyddsavstånd till ny bebyggelse. Utgångspunkten är att ny bebyggelse inte placeras närmare anläggningen än befintlig bebyggelse.

Ålidhems värmeverk som ligger strax utanför planavgränsningen söder om Ålidbacken har en total kapacitet på 298 MW och hanterar idag biobränsle. Närmast anläggningen, norr om Ålidbacken bör bostäder inte byggas utan hellre mindre bullerkänslig bebyggelse såsom industrihus, kontor eller dylika lokaler. Bebyggelse bör i höjd begränsas till halva skorstenshöjden.

6. Översiktsplanens konsekvenser och MKB

Den fysiska planeringen ska medverka till att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling. I det arbetet är kommunens översiktsplanering ett viktigt instrument. För att avgöra hur den fördjupade översiktsplanen för Umeå universitetsstad medverkar till en hållbar utveckling ska det enligt miljöbalken upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Enligt plan- och bygglagen ska översiktsplanens konsekvenser när det gäller inverkan på miljön, betydelsen för hälsa och säkerhet, hushållning med naturresurser, sociala och samhällsekonomiska aspekter tydligt framgå. En beskrivning av hur relevanta miljö kvalitetsmål beaktats i planen liksom en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan ska också anges.

Syftet med miljöbedömningen och dokumentet MKB är att integrera miljöaspekterna i planen. Enligt förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar ska en miljöbedömning göras för en översiktsplan enligt 4 kapitlet i plan- och bygglagen om planen anger förutsättningar för kommande tillstånd eller åtgärder upptagna i MKB-förordningen, liksom även planer som anger tillstånd för andra verksamheter eller åtgärder än de i bilaga 1 och 3 (infrastrukturprojekt, projekt för tätortsutveckling).

För Umeå universitetsstad gäller det planerad bebyggelse vid Hamrinsberget, Nydala sjöstad, m.fl. Även påverkan på kultur- eller naturmiljöer kan innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning ska således göras.

Avgränsning

En MKB ska innehålla alternativ till planförslaget. Enligt bestämmelserna om miljöbedömningar och 6 kap. 12 § miljöbalken ska ”rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd också identifieras, beskrivas och bedömas”. Eftersom översiktsplanen hantarer en rad frågor är det svårt att redovisa olika alternativ. Miljöbedömningen fokuserar på den betydande miljöpåverkan som planens genomförande kan antas orsaka.

Diskussioner kring avgränsningen för miljöbedömningen har förts med länsstyrelsen i Västerbottens län inför samrådsskedet. Följande aspekter har bedömts som betydande miljöpåverkan och omfattas av miljöbedömningen:

- Bebyggelsestruktur/trafikstruktur
- Grönstruktur/rekreation
- Trafikbuller/luftföroreningar
- Dagvatten
- Risker/säkerhet, trygga miljöer
- Miljömålsuppfyllelse

Nollalternativet

I miljöbedömningen jämförs planförslaget med ett nollalternativ som beskriver den troliga utvecklingen för området i det fall det nya förslaget inte genomförs. För Universitetsstaden innebär nollalternativet en fortsatt utveckling av den gällande planen från 1998, den så kallade KRUT-planen. Planen redovisar zoner för universitetets och sjukhusets expansion. Förutom kompaktzonerna, som i huvudsak utgörs av de bebyggda delarna, finns väl tilltagna utvecklingszoner avsatta. Därtill redovisas särskilda områden för framtida arbetsplatser och bostäder, se kartbild ovan.

I dagsläget utgör Universitets- och sjukhusområdet ett typiskt exempel på den funktionsuppdelade staden. Separationen är tydlig mellan olika områden, sjukhuset, universitetet, landstingsförvaltningen, bostadsenkla samt mindre tomter för olika företags kontorsbyggnader.

Universitetsområdets fortsatta expansion avses i första hand ske inom den så kallade kompaktzonen med inriktningen att endast lokaler för forskning och högre utbildning med tillhörande administration samt service ska medges.

Tre olika expansionszoner redovisas för universitetet: Lilljansberget, som avses nyttjas för rekreation tills dess det behöver ianspråk tas för bebyggelse, området kring Nydalahöjden samt södra delen av Olofsdal, som föreslås för bostäder, framförallt för studenter, samt den tredje expansionszonen som avgränsas av Kolbäcksvägen, Nydalsjön och är belägen på östra sidan av noret vid Nydalsjön. Olofsdal föreslås för bostäder.

Nydala sjöstad, tidigare kallat Uminova stad, planeras för arbetsplatser och en mindre antal bostäder. Intresse att utveckla området har saknats.

Utgångspunkten i KRUT-planen är att verksamheter kopplat till sjukhuset ska medges inom sjukhusets expansionszon och att universitetsanknutna verksamheter ska utvecklas inom universitetens expansionszoner.


I området finns ett separat trafiksystem med olika vägar för olika trafikslag där gång- och cykelvägar givits en central placering. Trafiksystemet är dock inte konsekvent utifrånmatat med säckgator utan består av två ”ringar”.

Blandningen av biltrafik, busstrafik, gång- och cykeltrafik i området vid NUS huvudentré vid Holmsundsvägen är svåröverskådlig och skapar ett flertal konfliktpunkter. Viktiga trafikpunkter som exempelvis infarten till universitetet vid Landstingshuset saknar ofta platsbildningar som stöds av fondbyggnader som skapar tydlighet och orienterbarhet.


Med en fortsatt utveckling enligt KRUT-planen kvarstår problematiken att området är svårorienterat.


Både universitetet och universitetssjukhuset har bedömt att de i huvudsak klarar att tillgodose de närmaste 50 årens expansion genom förtätning och komplettering av kompaktzonerna. En följd av fortsatt utveckling baserat på den så kallade KRUT-planen kan därmed verka hindrande för annan markanvändning men också att funktionsintegrering försvåras.


Miljöbedömning


Stor positiv miljöpåverkan 0 

Positiv miljöpåverkan 1 

Liten positiv miljöpåverkan 2 

Ingen förändrad miljöpåverkan 3 

Liten negativ miljöpåverkan 4 

Negativ miljöpåverkan 5 

Stor negativ miljöpåverkan 6 

Nedan görs en identifiering och bedömning inom respektive miljöaspekt med hjälp av en illustrerad barometer av den tänkbara miljöpåverkan som alternativen kan tänkas ge jämfört med nuläget.

Bebyggelse och infrastruktur

Noll-alternativet

4



Liten negativ miljöpåverkan

En utveckling enligt nollalternativet och fortsatt utbyggnad av området enligt funktionsområdesprincipen innebär att ytterligare mark behöver tas i anspråk. Orienterbarheten är dålig och det befintliga utifrånmatade trafiksystemet med sina trafikleder medför mer koncentrerad trafik och till exempel högre hastigheter. Problemet med söktrafik till parkeringsplatser och entréer kvarstår.

Botniabanan innebär ökade resandeströmmar och nollalternativet innebär sämre möjligheter att dra nytta av de fördelar Botniabanan medför.

Stora områden är i planen avsatta som expansionsytor för universitet och universitetssjukhuset, vilket begränsar möjligheten att nyttja ytor för till exempel boende.

Planförslaget

1



Positiv miljöpåverkan

En utgångspunkt i planen är införandet av kvartersstadselement som möjliggör byggande av ”mer stad”. Med planförslaget föreslås komplettering av funktioner i området för ett blandat innehåll. En tätare stad innebär bättre nyttjande av ytor. Med planen möjliggörs att exempelvis expansionsytor för universitetet frigörs för andra ändamål.

Planen skapar förutsättningar för en väl fungerande trafikinfrastruktur som möjliggör effektivt och attraktivt kollektivt resande liksom bra sammanlänkning mellan tåg och exempelvis buss.

Den föreslagna strukturen ökar orienterbarheten och upplevelsen av tydlighet och trygghet för resande. Genom att skilja tillfarten för de akuta ambulanstransporterna kan säkerheten öka. I planen förordas samlade parkeringslösningar i syfte att minimera söktrafik i området istället för som idag enbart markparkeringar.

Omvandling till stadsgator innebär en mindre koncentration än ett utifrånmatat system, vilket ger en lugnare trafikrytm. Åtgärder i form av cirkulationsplatser bidrar till detta och tillskapande av platsbildningar ökar orienterbarheten. Överlag skapar planen förutsättningar för en mer blandad stadsdel där verksamheter och fler boende bidrar till en mer levande stadsdel under hela dygnet vilket bidrar till ökad trygghet. Planen bidrar därmed till ett mer tillgängligt samhälle för framförallt kvinnor som i högre utsträckning än män upplever en otrygghet och rädsla för våld i det offentliga rummet, särskilt på kvällar och nätter.

Blandade stadsdelar med blandade funktioner och boendeformer bidrar även till att motverka segregeringseffekter av t.ex. köns-, klass- ålders- och/eller etniskt kodade platser.

Grönstruktur/rekreation

Noll-alternativet

4



Liten negativ miljöpåverkan

Planområdet berörs ej av några rödlistade arter, naturreservat etc. Nydala är dock ett prioriterat rekreativt område. I ett nära perspektiv innebär nollalternativet inte några betydande konsekvenser för den biologiska mångfalden. I ett längre perspektiv finns dock risk att viktiga ekologiska samband äventyras.

I nuläget nyttjas Lilljansberget för rekreation och friluftsliv och fungerar som en viktig korridor framförallt för att knyta samman Stadsliden med skogar vid Nydalasjön.

Sammanhängande stråk kan förbättra förutsättningarna för djur och växter att spridas mellan stadens omland och dess grönområden. I nollalternativet är dock skogsområdet i sin helhet avsatt för universitetets framtida expansion.

Få ytor är avsatta för park eller natur i befintliga detaljplaner och de få ytor som finns har låga sociala kvaliteter. Området är generellt sett underförsörjt när det gäller grönytor. Bland annat finns brister gällande tillgång till gröna oaser inom den så kallade kompaktzonen, som kan erbjuda pauser och fungera som mötesplatser för samtal och som är av vikt för hälsa och välbefinnande. Övergripande saknas en sammanhållen avvägning och hänsynstagande avseende natur- och rekreativvärden. I den tidigare KRUT-planen har viktiga ekologiska samband inte analyserats eller säkerställts.

Inom planområdet finns ett antal fornlämningsmiljöer som ej är säkerställda i den nuvarande planen.

Planförslaget

2



Liten positiv miljöpåverkan

Planförslaget innebär att andelen skog i planområdet minskar samtidigt som rekreativytorna och viktiga ekologiska funktioner säkerställs. Som följd av att området är underförsörjt med grönytor och endast har få parker eller gröna ytor avsatta i detaljplan har riktlinjer tillförts om att behovet av grönytor ska beaktas vid nya detaljplaner eller ändringar av befintliga. Den gröna korridoren mellan Stadsliden och Nydalasjön är en av Umeås mest betydelsefulla ekologiska stråk vars funktion lyfts i planförslaget.

Därtill innebär planförslaget att Hamrinsberget avsätts för verksamheter och/eller boende vilket gör att Hamrinsbergets funktion som rekreativt område försvinner. I planen föreslås dock att en allmänt tillgänglig utkiksplats tillskapas på Hamrinsberget.

Planen föreslår tillskapande av nya parkmiljöer. I plankartan illustreras behovet av parker och grönytor i framtida bebyggelseområden. Dessa ytor länkas samman med andra grönytor i området som i sin tur länkar till större rekreativområden i närheten.

I planen tas hänsyn till de kulturvärden som finns inom planområdet i form av fornlämningar. Ingen verksamhet föreslås som äventyrar dessa värden.

Boendemiljö - buller

Noll-alternativet

4



Liten negativ miljöpåverkan

Delar av planområdet berörs av buller från helikopter, flyg, väg och tåg. Nollalternativet innebär att fler boende hamnar längre utanför centrala delar av Umeå vilket totalt sett orsakar ökad anel bilberoad transport. En spridning av bebyggelsen innebär att miljö kvalitetsnormerna inte påverkas i samma omfattning som centralt alstrad trafik.

Planförslaget

2



Liten positiv miljöpåverkan

Planen innebär fler boende i närheten av E4 vilket innebär att fler riskerar att utsättas för buller. Emellertid förutsätter planens riktlinjer att tyst sida tillämpas vid planering i bullerutsatta områden, vilket skapar förutsättningar för reducerad bullerpåverkan

Byggandet av nya bostäder i centrala lägen medför samtidigt goda möjligheter till högre gång- och cykelandelar liksom kollektivtrafik. Detta ökar möjligheten för att uppnå en bättre luftkvalité och bidrar positivt i ett folkhälsoperspektiv.

Risker, säkerhet och trygga miljöer

Noll-alternativet

4



Liten negativ miljöpåverkan

Idagsläget finns många farliga korsningspunkter mellan trafikslag som medför trafiksäkerhetsrisker för människor. Botniabanan och den utveckling som sker i området kommer att leda till ökad trafikintensitet och ökade resandeströmmar exempelvis vid resecentrum Umeå Östra.

Planförslaget

1



Positiv miljöpåverkan

Planförslaget innebär att trafikslag samlas vilket ger ökade möjligheter att gå och cykla på ett tryggare sätt längs trafikerade områden, i stället för dagens separata gång- och cykelleder genom obebyggda områden. Förslaget ger också en enklare trafikmiljö att orientera sig i. En sådan anpassning möjliggör utökad rörelsefrihet och spontanitet för barn samt begränsar utsattheten för hälsorisker i deras vardag. Detta kan också bidra att skapa bättre förutsättningar för vardagsmotion i de fall fler upplever tryggare miljöer och därmed går och cyklar i högre utsträckning.

Idag sträcker sig flera cykelvägar genom skogspartier vilket kan upplevs otrött under olika tider av dygnet. I planförslaget planeras cykelvägar längs stadsgatorna som bidrar till ökat stadsliv.

Med tydliga stråk som samlar alla trafikslag underlättas möjligheten att genomföra stråkförstärkande åtgärder som t.ex. belyningsprogram, vilket är betydelsefullt för området utifrån bland annat en trygghetsaspekt. Detta med tanke på de arbetsplatser som i första hand är kopplade till sjukhuset som är kvinnodominerande och har varierande skifttider.

Dagvatten

Noll-alternativet

5



Negativ miljöpåverkan

Dagvattensystemet är idag på gränsen till att klara belastningen vid stora mängder regn och frågorna har inte behandlats i den gällande planen.

Planförslaget

2



Liten positiv miljöpåverkan

Stora ytor och områden, som t.ex. delar av Lilljansberget, planeras för bebyggelse vilket innebär mer hårdgjord yta. I planen lyfts problematiken kring dagvattenfrågorna och riktlinjer har tillförts att exploatering inte får medföra ytterligare belastning på befintligt dagvattensystem och recipient samt att principen om lokalt omhändertagande av dagvatten måste tillämpas på tomtmark och allmän mark. Planen uttrycker även att ett principförslag för vatten och avlopp ska tas fram i ett tidigt skede. Ytor för dagvattenfördröjning är avsatta i planförslaget.

Miljömålsuppfyllelse

Miljömål	Måluppfyllelse	Analys
Begränsad klimatpåverkan	Bidrar till måluppfyllelse	Planen bygger bland annat på strategierna: Femkilometersstaden, Mer stad och exempelvis Hög täthet i nya stadsdelar som sammantaget syftar till att uppnå en mer hållbar stad. En tät kompakt och funktionsblandad stad minskar transportbehovet och gör alternativ till bilen såsom gång och cykel mer konkurrenskraftiga.
Frisk luft	Bidrar till måluppfyllelse	
Bara naturlig försurning	Ej relevant	Planförslaget påverkar inte förutsättningarna för försurning.
Giftfri miljö	Ej relevant i översiktsplaneskedet	Förorenade områden förekommer inte inom planområdet. Inom planområdet finns verksamheter som hanterar exempelvis kemikalier som behandlas i detaljplaneskedet.
Skyddande ozonskikt	Ej relevant	Planförslaget påverkar inte förutsättningarna för ozonskiktet.
Säker strålmiljö	Ej relevant	Planförslaget påverkar inte förutsättningarna för strålmiljön.
Ingen övergödning	Ej relevant	
Levande sjöar och vattendrag	Visst bidrag till måluppfyllelse	Fördröjningsdamm finns vid Olofsdal. Bäckmiljöernas betydelse lyfts i planen.
Grundvatten av god kvalitet	Ej relevant	Planförslaget påverkar inte förutsättningarna för grundvatten.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Ej relevant	-
Myllrande våtmarker	Bidrar till måluppfyllelse	Inom planområdet finns en fördröjningsdamm i Olofsdal samt Nydalasjöns utlopp.
Levande skogar	Bidrar stort till måluppfyllelse	Viktiga ekologiska korridorer och funktioner säkras i planförslaget vilket motverkar fragmentering av sammanhängande vegetation. Spridningskorridorer för växter och djur skapas.
Ett rikt odlingslandskap	Ej relevant	-
Storslagen fjällmiljö	Ej relevant	-
God bebyggd miljö	Bidrar stort till måluppfyllelse	Planens inriktning är att som helhet skapa en långsiktig hållbar och god bebyggelsemiljö. Behovet av parker och grönområden ur ett folkhälsoperspektiv lyfts.
Ett rikt djur- och växtliv	Bidrar stort till måluppfyllelse	Planförslaget innebär att viktiga ekologiska samband säkras. Hänsyn tas till viktiga spridningskorridorer liksom till bäckar och sjöar och dess omgivande miljöer.

Risakanalys

Risikkälla	Vad kan ske?/Konsekvens	Risk	Föreslagna åtgärder
Buller från helikoptertrafik	Hälsokonsekvenser vid långvarig exponering.	Medel	
Buller från väg- och järnvägstrafik	Hälsokonsekvenser vid långvarig exponering.	Medel	Ny bebyggelse planeras och utformas så att gällande gränsvärden för buller klaras.
Luftföroreningar från buss- och biltrafik	Människor utsätts för luftföroreningar med risk för hälsoeffekter.	Liten	I samband med detaljplanering för bostadsbebyggelse i sådana lägen bör frågan utredas närmare.
Trafikolyckor- gång och cyklister	Personskador	Hög	Utbyggnad av gång- och cykelvägar enligt planförslaget ökar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Ombyggnad av stråket innebär ökad orienterbarhet för fotgängare och cyklister.
Trafikolyckor- farligt gods	Olyckor med farligt gods längs transportleder där exempelvis två fordon kolliderar och farliga ämnen läcker ut. Ev. brand. Risk för människors hälsa, utsläpp till sjö eller vattendrag.	Liten	Ny bebyggelse planeras med hänsyn/enligt till rekommenderade skyddsavstånd vid lokalisering av ny bebyggelse. Risker med transport av farligt gods utreds närmre i detaljplanering.
Utsläpp kemikalier	Läckage/utsläpp av kemikalier från universitetet eller sjukhuset.	Liten	Inom planområdet finns verksamheter som hanterar exempelvis kemikalier som behandlas i detaljplaneskedet.
Begränsad framkomlighet för ambulanstransporter		Liten	Den föreslagna strukturen ökar orienterbarheten. Genom att skilja tillfarten för de akuta ambulanstransporterna har säkerheten ökat.
Olycka vid verksamhet med bränslelager		Liten	Bostäder planeras inte i närheten av känslig verksamhet. Riktlinjer för skyddsavstånd anges.
Utrymning av verksamheter vid förtätad bebyggelse		Liten	

Uppfyllelse av horisontella mål

Profilområden miljö	Konsekvens
<p>En attraktiv boendemiljö: Umeå ska vara en kommun där medborgare och besökare upplever boendet och omgivningen som attraktiv och trivsam. Umeå ska karakteriseras av att byggandet är hållbart och kretsloppsanpassat, staden är tät och upplevs spännande med insprängda grönområden och vackra parker, tillgängligheten till närliggande/bostadsnära/stadsnära naturområden är hög.</p>	Översiktsplanen bidrar i stor utsträckning till profilområdet.
<p>Umeås goda dricksvatten: Umeås grundvattentillgångar håller hög klass och vi har särskilt goda förutsättningar att leverera dricksvatten av högsta kvalitet. Vi ska därför skydda våra tillgångar på grundvatten och utveckla resursen i en värld där tillgången på rent dricksvatten blir allt sämre. Dricksvatten som varumärke och resurs blir känt för våra medborgare såväl i Umeå som i övriga landet.</p>	Översiktsplanen bidrar till profilområdet/översiktsplanens påverkan på profilområdet är begränsad.
<p>Ett energihushållande samhälle: Umeå ska bli ledande i omställningen till ett samhälle där energianvändningen utgår från förnybara energikällor och är öppen för nya lösningar på energiområdet samt skapar förutsättningar för produktion av exempelvis biobränslen, vind och solenergi. Kommunen ska själv vara en föregångare genom att bli fri från fossila bränslen. Energihushållning är en självklarhet.</p>	Översiktsplanens påverkan på profilområdet är begränsad.
Aalborgåtaganden som planen berör	Konsekvens
<p>Se till att skapa en blandning av olika användningar och verksamheter i bygganden och bebyggelse med en bra balans mellan arbete, bostäder och service, och med en prioritering av bostäder i stadens centrala delar.</p>	Översiktsplanen bidrar i stor utsträckning till måluppfyllelsen.
<p>Se till att vårt urbana kulturarv bevaras, upprustas och används på lämpligt sätt.</p>	Översiktsplanen bidrar till måluppfyllelsen.
<p>Öka andelen resor som sker med kollektivtrafik, till fots eller cykel.</p>	Översiktsplanen bidrar i stor utsträckning till måluppfyllelsen.
<p>Minska transporternas konsekvenser för miljön och folkhälsan.</p>	Översiktsplanen bidrar i stor utsträckning till måluppfyllelsen.
<p>Främja en planering för att utveckla folkhälsan i staden, vilket kommer att ge våra städer ett verktyg för att bygga och upprätthålla strategiska partnerskap för folkhälsan.</p>	Översiktsplanen bidrar till måluppfyllelsen.
Jämställdhet, CEMR:s deklARATION om jämställdhet	Konsekvens
<p>Undertecknaren är medveten om att principen om hållbar utveckling ska följas fullt ut när strategier för kommunens framtid planeras och utarbetas, vilket innebär en väl avvägd integration av ekonomiska, sociala, miljömässiga och kulturella aspekter, samtidigt som jämställdhet ska främjas och uppnås.</p>	Översiktsplanen bidrar till måluppfyllelsen.
Folkhälsa	Konsekvens
<p>Ökad fysisk aktivitet. I Umeå kommun ska det finnas goda förutsättningar för fysisk aktivitet för hela befolkningen.</p>	Översiktsplanen bidrar i stor utsträckning till måluppfyllelsen.

Uppföljning

Enligt miljöbalken 6 kap. 12 § ska en MKB innehålla en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen medför. Ett förslag till uppföljning är att kommunen regelbundet utvärderar hur de rekommendationer och mål som anges i översiktsplanen uppfylls.



Länsstyrelsen
Västerbotten

**Gransknings-
yttrande**
Datum
2013-04-29

Ärendebeteckning
401-2313-2013
Arkivbeteckning

1(2)

Umeå kommun
Utvecklingsavdelningen
”Universitetsstaden”
901 84 Umeå

Utställning av fördjupad översiktsplan för Universitetsstaden, Umeå kommun

Fördjupningen för Universitetsstaden är utställd för granskning. Efter genomförd utställning avser kommunens fullmäktige att anta fördjupningen enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen (PBL).

Under samrådet har Länsstyrelsen avgivit ett yttrande den 28 maj 2012.

Granskningsyttrandet har begränsats till de frågor som anges i 3 kap 16 § PBL.

Då vi ska samordna statliga intressen, har vi även under utställningen hört berörda statliga myndigheter och sakområden inom Länsstyrelsen. Trafikverkets yttrande bifogas i sin helhet för kännedom.

Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till översiktsplanen.

Länsstyrelsens ställningstagande

Riksintressen

Botniabanan och E4/Kolbäcksvägen med tillhörande anordningar är anläggningar av riksintresse för kommunikation.

Länsstyrelsen håller med Trafikverket om att varje steg av byggande av en stadslignande miljö intill Kolbäcksvägen kan komma att medföra krav som begränsar och försvårar utnyttjandet av den som europaväg. Byggande nära vägen medför att det i framtiden blir omöjligt att bredda eller på annat sätt förändra den samt att det kan uppkomma krav på t.ex. hastighetsbegränsningar för att minska buller eller minska risker för farligt gods.

Vi menar dock att E4 har fått ett läge inom staden inte utanför, vilket medför att viss stadsmässighet måste tillåtas. Detta medför att genomarbetade analyser av konsekvenserna för riksintresset måste göras för de detaljplaner som gränsar till vägen. Se också vidare under hälsa och säkerhet.

Miljö kvalitetsnormer

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget medverkar till att miljö kvalitetsnormerna följs. Luftmiljön kring Kolbäcksvägen behöver dock följas upp.

Mellankommunala frågor

Utvecklingen av Universitetsstaden berör hela Norrland. Universiteten och Norrlands Universitetssjukhus har upptagningsområden som sträcker sig långt över kommunens och länets gränser. Planförslaget medverkar till att tillgängligheten från regionen till området förbättras.

Ny bostadsbebyggelse innanför och utanför planområdet får inte medverka till ytterligare inskränkningar i helikoptertrafiken till sjukhuset samt medföra att framtida utvecklingsmöjligheter i universiteten och universitetssjukhuset begränsas.

Hälsa och säkerhet

Översiktsplanen anger att Boverkets allmänna råd med tyst sida ska tillämpas för bostadsbebyggelse. Länsstyrelsen anser dock att målet för ny bebyggelse i första hand ska vara att klara en bra ljudmiljö ute och inne utan att tyst sida behöver tillämpas.

I planbeskrivningen anges att verksamheter ska placeras närmast Kolbäcksvägen/E4. Länsstyrelsen anser liksom Trafikverket att detta bör förtydligas genom att plankartan förses med en skrafferad skyddszon inom vilken bostäder inte får uppföras. Markering behövs också för den zon där etableringar måste föregås av riskanalys på grund av transport av farligt gods. Se även om framtida utveckling av E4 under riksintressen.



Susanne Fahlgren
Enhetschef



Birgitta Norberg
Bitr. länsarkitekt

Bilagor:

Yttrande från Trafikverket

Pris: 100 kr

Utvecklingsavdelningen

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

www.umea.se

