

PM-GESTALTNINGSPRINCIPER

DETALJPLAN FÖR SÄVAR 61:1-RESECENTRUM

BAKGRUND

OM SÄVAR

Sävars bebyggelse präglas framför allt av sitt förflutna som storby och brukssamhälle men också av att orten under lång tid var sockencentrum och senare kommuncentrum. Bebyggelsen är centrerad runt Sävarån med den äldsta bebyggelsen, från 1800-talet, närmast ån och den gamla Kustlandsvägen.

Under 1900-talet har det vuxit fram en tätortsmässig bebyggelse kring den gamla landsvägen. Här finns affärs- och bostadsbebyggelse från 1900-talets början och två nyare centrumbildningar på ömse sidor av ån, den ena i korsningen Generalvägen–Kungsvägen och den andra i korsningen Generalvägen–Majorsvägen.

I södra delen av Kungsvägen finns prästgården, vårdcentral samt kommunalförvaltningen.

Av den forna jordbruksbyn finns bara fragment kvar. Några äldre, starkt ombyggda parstugor ligger mitt inne i den moderna småhusbebyggelsen öster om ån. Även väster om ån breder ett större småhusområde ut sig.

SYFTE

Det här dokumentet redovisar gestaltungsprinciper för stationsområdet i Sävar.

Utformningsprogrammet innehåller styrande konceptuella utformningsprinciper och riktlinjer för utformning av byggnader, torg och gång- och cykelväg.

Målet med principerna i detta PM är att skapa en sammanhållen arkitektonisk helhet med hög kvalitetsnivå som kopplar an till angränsande kvarter och områden.

Dokumentet är ett komplement till regleringar i detaljplanen och ligger till grund för kommande markanvisning, bygglovsprövning samt gestaltungs- och projekteringsarbete. PM:et ska även fungera som stöd vid den allmänna platsens projektering.

Bruksbackens bebyggelse framstår fortfarande som en sammanhängande enhet med bebyggelse grupperad på åsen längs den gamla bruksåsen.

Sävars yttre delar har karaktären av villabebyggelse från 1970-tal och senare.

ÖVERSIKTSPLAN - FÖR DJUPNING FÖR SÄVAR

Gällande översiktsplan Fördjupning för Sävar beskriver hur Sävar samhälle planeras kompletteras med nya bostadsområden. Utöver detta pekar översiktsplanen på att fortsatt komplettering och förtätning i befintlig bebyggelse kommer att krävas för att möta behovet av bostäder i framtiden i Sävar.

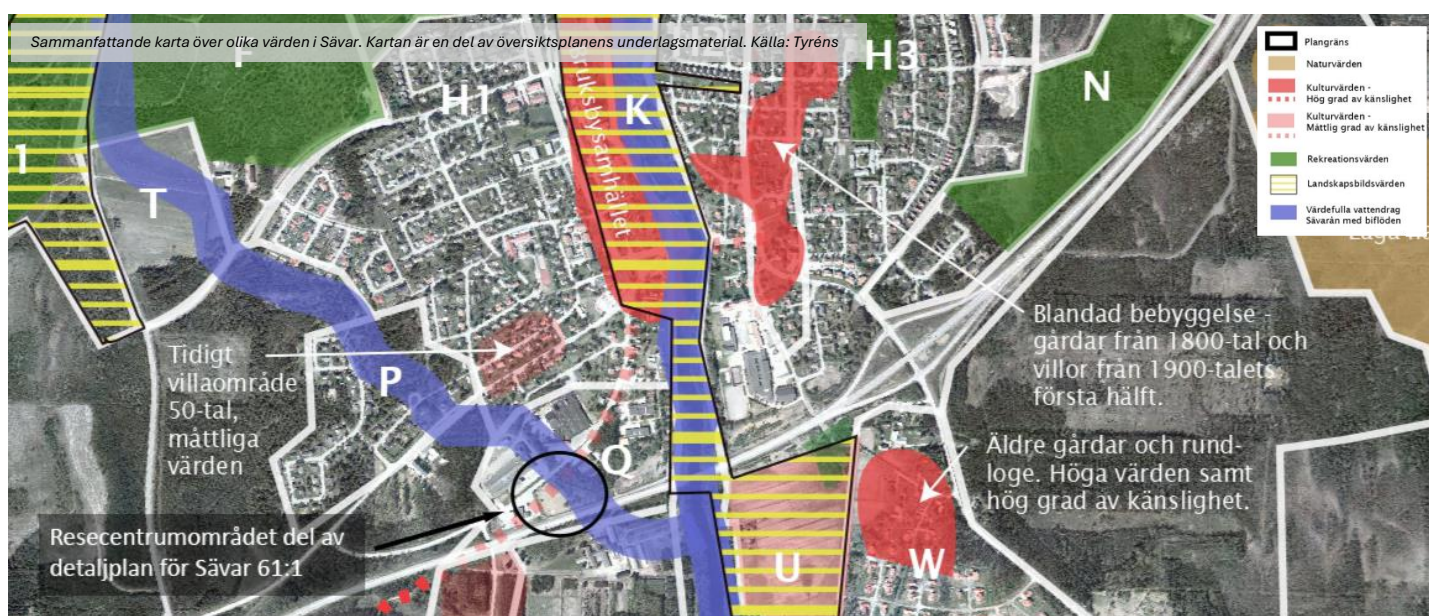
En förutsättning i översiktsplanen är anläggandet av Norrbotniabanan, en ny järnväg mellan Umeå i söder och Luleå i norr. Banan kommer att innebära ett snabbt och smidigt alternativ med halverade restider mellan kuststäderna. För Sävars del är Norrbotniabanan en central förutsättning för den framtida utvecklingen.

Med ett stationsläge i Sävar knyts orten närmare Umeå genom kortare restid, samtidigt som helt nya

pendlingsmöjligheter öppnas upp norrut mot Robertsfors och Skellefteå liksom söderut mot Örnsköldsvik.

För Sävars identitet är skalan viktig, ny bebyggelse bör därför förhålla sig till befintlig skala och karaktärsdrag. Dock är en högre täthet än befintlig bebyggelse generellt eftersträvanvärt, framförallt för platser närmare centrum och framtida stationsläge. Detta med syfte att möjliggöra för att så många människor som möjligt ska ha nära till service och kommunikationer.

Det verksamhetsområde som idag återfinns mellan Kungsvägen och Generalsvägen ligger i direkt anslutning till föreslaget resecentrumläge och bör på lång sikt omvandlas till ett bebyggelseområde med hög täthet med en blandning av bostäder och verksamheter med kvartersstruktur. Detta för att skapa liv och rörelse i området kring resecentrum.

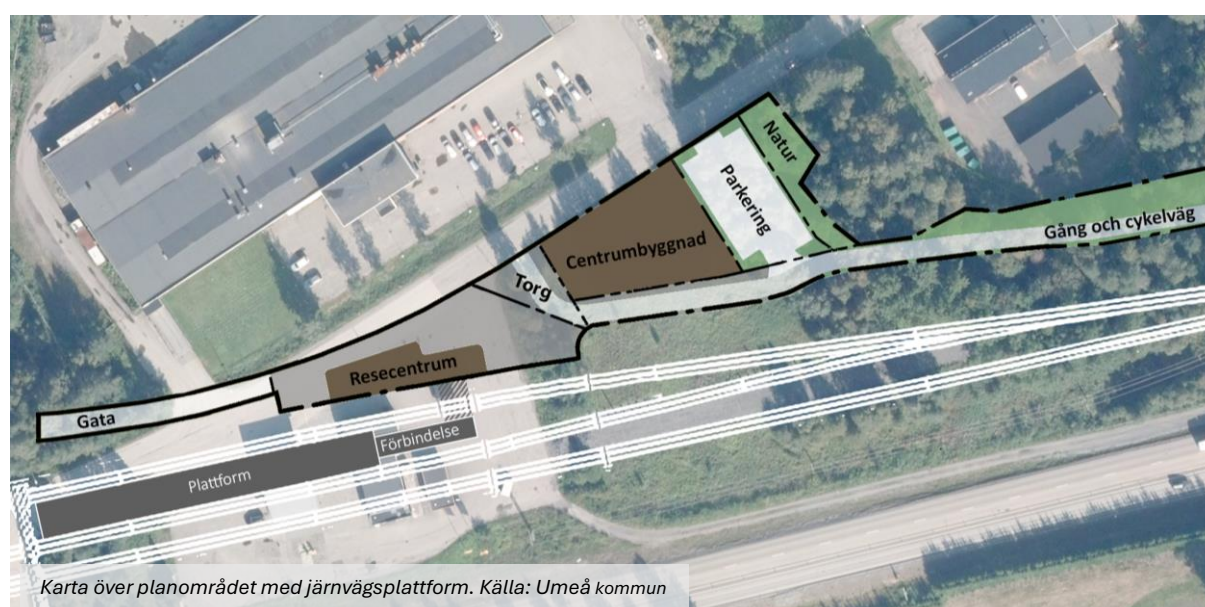


DETALLPLAN

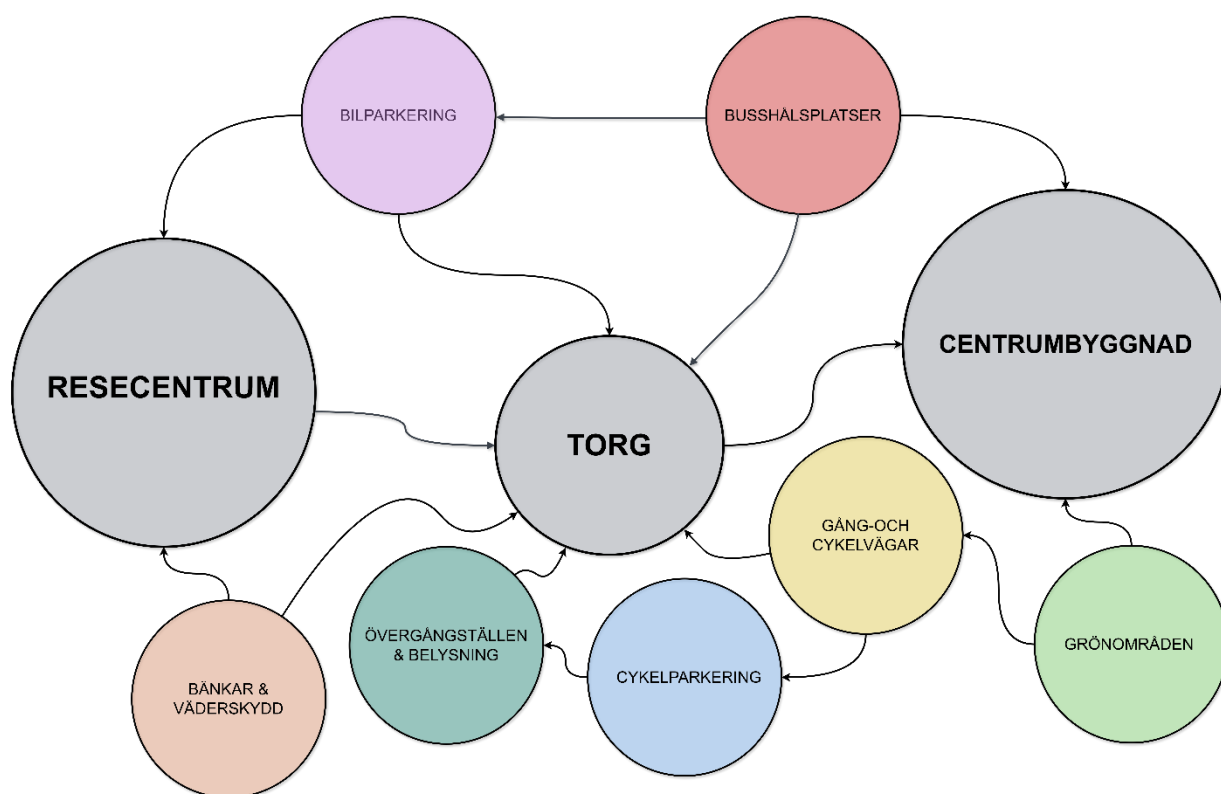
Detaljplanen syftar till att möjliggöra ett resecentrum i anslutning till den nya järnvägsstationen i Sävar. Syftet är också att möjliggöra för en centrumbyggnad som tillför service samt närvaro till resecentrumområdet. För att skapa en god platsbildning i samklang med närliggande miljö säkerställer detaljplanen byggnaders byggnadsarea, placering och höjder. Detaljplanen reglerar även placering av huvudentréer.

Ett annat syfte med detaljplanen är att möjliggöra för anläggandet av en ny gång- och cykelväg med bro över Sävarån. Detta för att sammankoppla resecentrum och östra Sävar. Detaljplanen gör det även möjligt att sammanlänka befintliga gångstigar med den tillkommande gång- och cykelvägen.

Detaljplanen säkerställer även en god dagvattenhantering för området genom att reglera hur marken inom planområdet ska höjdsättas.



Gestaltungsprinciper för Sävar 61:1 m.fl.



Figur. Stationsområdet

Flödesdiagram som redovisar hur platser och funktioner inom stationsområdet förhåller sig till varandra.

ALLMÄNT

De övergripande gestaltungsprinciperna som redovisas i detta PM bidrar till uppfyllelse av översiktsplanens mål och vision för Sävar genom att visa på hur stationsområdet ska utformas för att skapa en ny trygg och attraktiv nod i Sävar samhälle.

Utformningen av byggnader samt planerat torg ska skapa en tydlig profil som bidrar till att utveckla Sävares lokala identitet. Området ska ges en utformning och ett innehåll som främjar hållbarhet och robusthet samt som bjuder in till möten.

Då stationsområdet kommer utgöra en ny entré för Sävar ska området gestaltas med hög bearbetningsgrad, där exklusiva material kan användas för att lyfta platsen.

Gestaltungsprinciperna utgår från stadsbyggnadsvisioner och styrande utgångspunkter som beskrivs i Översiktsplanen fördjupning för Umeå samt Stationsutredning, Utredning avseende resecentrumfunktioner och Barnkonsekvensanalys som tagits fram för stationsområdet.

GETSALTNING AV KVARTERSMARK

CENTRUMSTRÅK

I den fördjupade översiktsplanen för Sävar beskrivs visionen om ett nytt stråk mellan Sävar Centrum och Stationsområdet där befintligt verksamhetsområde längs med Kungsvägen ersätts av bostäder och verksamheter med hög täthet. Som en del av denna omvandling planeras Kungsvägen byggas om till en stadsgata med gång och cykelväg samt trädrad. Busshållplatser planeras i anslutning till stationsområdet för att ytterligare sammanbinda stationsområdet med Sävar samhälle.

Det är därav av stor vikt att gestaltningen av stationsområdet samspelar med omvandlingen av Kungsvägen samt förstärker sambandet med Sävar Centrum. Detaljplanen för Sävar resecentrum reglerar att centrumbyggnad placeras mot Kungsvägen samt planerat torg för att säkerställa att byggnaden blir en del av kungsvägens gatubild.

Ytterligare sätt att förstärka sambandet mellan stationsområde och stråket längs med Kungsvägen är:

- Att centrumbyggnaden har entré mot Kungsvägen
- Att centrumbyggnaden har glasad fasad i bottenvåning mot Kungsvägen
- Att centrumbyggnad har publik verksamhet i bottenvåning
- Att torget gestaltas så att det finns tydliga siktlinjer mellan Resecentrum och busshållplatser.

TRYGGHET

Stationsområdet ska utformas så att det upplevs som en trygg och välkomnande plats. Det är därav av särskild vikt att verksamheten i centrumbyggnadens bottenvåning tillför en närvaro av människor på platsen såväl som service för tågresenärer och Sävarbor.

Vid planeringen av stationsområdet är det därav viktigt att:

- Stärka tryggheten på GC-väg mot järnvägsbank, gärna med uppglasad fasad, om möjligt entréer, fasadbelysning.
- Bidra till att skapa liv på torget, om möjligt med publik verksamhet i bottenvåningen mot torget, överväg möjlighet att lämna en del av fastighetsmarken för cykelparkering, uteservering etc.
- Gestaltningförslag går i linje med kommunens principer för hållbart byggande
- Gestaltningförslag ska redovisa en analys av platsen (stadsbildsanalys och ev. utpekade kulturmiljövärden), en tydligt formulerat gestaltningsskoncept, redovisning av mervärden/bidrag till omgivningen (Sävar som helhet och stråket Kungsgatan i synnerhet) avseende trygghet, social hållbarhet, jämställdhet.

I planeringen av resecentrumområdet är trygghet också en aspekt som direkt påverkar barn och ungdomars upplevelse av platsen.

En barnkonsekvensanalys som tagits fram av Ekologigruppen inom ramen för det kommunövergripande Nod-projektet har identifierat ett flertal brister i tryggheten och föreslår därför åtgärder för att skapa en säker och trivsamt miljö inom planområdet för barn och unga.

De trygghetsbrister som lyfts i barnkonsekvensanalysen berör huvudsakligen sociala trygghetsfrågor ur barn och ungas perspektiv och belyser i allmänhet behovet av att den offentliga och byggda miljön bör gestaltas omsorgsfullt för att undvika att skapa en "otrygg stationsmiljö."

Identifierade trygghetsbrister:

- Byggnaderna kring resecentrum riskerar att få så kallade "baksidor" – områden utan fönster eller entréer – vilket kan leda till mörka och skymda ytor där människor kan uppleva ökad otrygghet.
- Platsen där resecentrum planeras är idag relativt avlägsen, med få verksamheter och begränsad vuxennärvaro. Resecentrumområdet riskerar därför att upplevas som en otrygg plats, särskilt för barn och unga som reser ensamma eller besöker platsen i andra syften.
- Resecentrumbyggnaden kommer vara obemannad, tidigare erfarenheter från Botniabanan har visat på att obemannade resecentrum ofta blir samlingsplatser för ungdomar, vilket ökar risken för skadegörelse eller otrygghet för andra resenärer.

Den övergripande bedömningen av Barnkonsekvensanalysen är att förslagen av trygghetsåtgärder som också redovisas i planbeskrivningen för resecentrumområdet i stort bidrar till en barnvänlig miljö i frågor som avser trygghet, men att det finns flera viktiga trygghetsfaktorer att beakta i den fortsatta utvecklingen och gestaltningen av planområdet.

Gestaltningen av Sävars resecentrum bör därför utgå från följande principer och åtgärder som främjar ökad trygghet:

Riktlinjer för ökad trygghet

- Skapa trygga gång- och cykelstråk med god belysning och insyn från närliggande bebyggelse.
- Bygga bostäder och verksamheter nära resecentrum för att skapa aktivitet dygnet runt och särskilt under kvällstid.
- Utforma byggnader med fönster och entréer åt flera håll för att undvika att skapa upplevda baksidor
- Skapa inhägnade lekområden nära resecentrum som signalerar att barn är välkomna.
- Gör det enkelt att hitta genom tydlig skyltning och logisk placering av funktioner.

CENTRUMBYGGNADEN

Syftet med centrumbyggnaden är att stärka platsens attraktivitet genom att erbjuda funktioner som främjar tillgången till service och som bidrar till en ökad närvaro av människor invid resecentrum. Ett aktivt område kring resecentrum skapar därmed förutsättningar för en trygg och levande stationsmiljö för både resenärer och invånare. Inom planområdet prioriteras därför verksamheter som uppfyller detta syfte.

Verksamheter som kan tänkas etableras på den utpekade fastigheten för centrumbyggnaden inom detaljplanen bör också anpassas efter de fysiska förutsättningarna på platsen och de logistiska begränsningarna som finns. Verksamheter som kräver större fordon för varutransporter bedöms utifrån trafiksäkerhetssynpunkt vara olämpliga att etablera inom planområdet, eftersom det saknas tillräckligt stora ytor för större varutransporter att vända inne på fastigheten samt att det inte kommer

vara möjligt för varutransporter att använda sig av gång- och cykelvägar eller torgytan och att fordon inte kommer kunna stanna för avlastning från Kungsvägen.

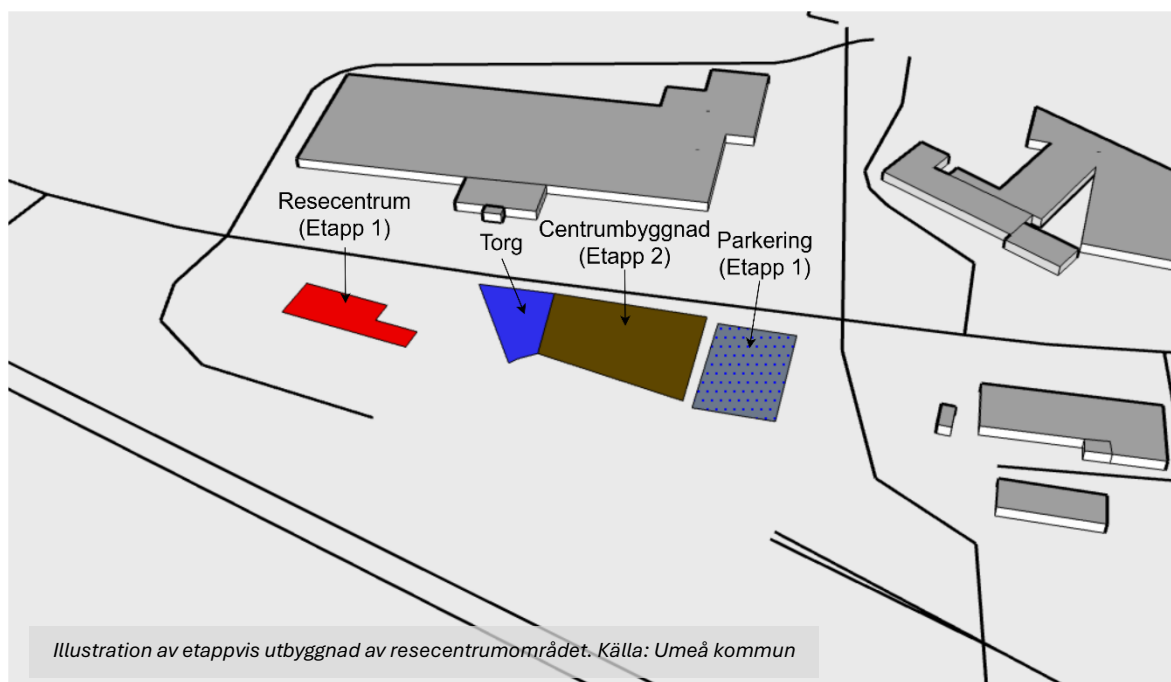
ETAPPUTBYGGNAD

Exploateringen av fastigheterna inom planområdet kommer ske etappvis i samordning med Trafikverkets tidsplan för Norrbotniabanan som preliminärt kommer färdigställas 2030.

Resecentrumbyggnaden förväntas vara färdigbyggd 2032, medan centrumbyggnaden planeras uppföras i ett senare skede i en egen etapp.

I samband med den etappvisa exploateringen av fastigheterna inom detaljplanen är det avgörande att även obebyggda ytor inom planområdet bidrar till platsens funktion under hela utbyggnadsprocessen.

Gestaltningen av fastigheten som i detaljplanen är utpekad för centrumverksamhet behöver också ta hänsyn till scenarier där endast en mindre byggnad uppförs, exempelvis vid torgets hörn.



I detta fall är det viktigt att byggnadens placering och utformning bidrar till en tydlig platsbildning och skapar en stark relation till torget och Kungsvägen. Byggnaden bör utformas så att framtida utbyggnad i närområdet enkelt kan integreras utan att skapa barriärer eller otrygga miljöer. Temporära lösningar på resten av fastigheten bör därutöver harmoniera med byggnadens arkitektur och det övergripande gestaltungspråket för området.

För att säkerställa kvalitet genom hela utbyggnadsprocessen föreslås att gestaltungsprinciperna används som vägledning även för de temporära lösningarna. Detta innebär att materialval, belysning och möblering av den allmänna miljön bör följa samma standard och kvalitet som de permanenta delarna av området. Dessutom bör temporära inslag planeras så att de enkelt kan anpassas eller avvecklas när centrumbyggnaden uppförs.

MATERIALVAL OCH FÄRGSÄTTNING

Byggnaderna inom stationsområdet ska utformas med material som både är hållbara och estetiskt tilltalande, samtidigt som färgsättningen tar avstamp i den befintliga bebyggelsens formspråk i området. Material som kan tänkas användas för resecentrums fasad är exempelvis trä, sten eller metall.

Materialvalet för byggnaderna regleras inte i detaljplanen. Det framgår dock att byggnaderna inte ska utformas med material som zink och koppar, då dessa materialval anses medföra föroreningar i miljön.

Färgskalan som idag präglar den befintliga bebyggelsemiljön i tätorten omfattar följande kulörer som visas på färgpaletten. Dessa färger är baserade på Sävars kulturhistoriska värden, byggnadstraditionella färgval och färger som associeras med områdets vegetation.





FASADER

Idag präglas Sävar i stort av en traditionell arkitektur där trä är det dominerade byggnadsmaterialet. Då resecentrum samt centrumbyggnad är belägna i anslutning till järnvägen behöver risken för brandspridning och eventuella materiella skador övervägas vid val av fasadmaterial. Detta kan komma att innebära att trämaterial i större omfattning bör undvikas.

Vad gäller resecentrum bör större delar av stationsbyggnadens fasad utgöras av glaspartier med syftet att bland annat skapa en tryggare stationsmiljö och samtidigt lyfta byggnadens arkitektoniska gestaltning för att relatera till områdets övergripande karaktär.

Centrumbyggnadens fasad bör gestaltas med hänsyn till verksamhetens funktionella krav och integrera byggnadselement som upplevs skapa en enhetlig landskapsbild.

TAK

Taklandskapet i Sävar utgörs främst av traditionella sadeltak byggda i olika material och ny bebyggelse bör förhålla sig medvetet till detta uttryck – antingen genom att harmoniera med den befintliga strukturen eller genom att på ett respektfullt sätt bryta av och tillföra nya kvaliteter.

Detaljplanen för Sävars resecentrum tillåter en centrumbyggnad i tre våningar med en totalhöjd på 17 meter, vilket ger flexibilitet i takutformningen. Resecentrums byggnad har en totalhöjd på 6,1 meter för att förhålla sig till järnvägsanläggningen.

Detaljplanen reglerar inte byggnadernas takutformning för att skapa handlingsutrymme och frihet i det fortsatta gestaltungsarbetet, och därmed begränsas inte möjligheterna till en god arkitektonisk helhet. Däremot ska resecentrumets tak utformas i samspel med den intilliggande stödmuren och utformas med hänsyn till att rymma de funktioner som krävs för en stationsbyggnad, såsom väderskydd, teknisk utrustning och tydlig orienterbarhet.

Båda byggnadernas tak bör även möjliggöra enkel förvaltning samt integrering av teknisk utrustning så som hisschakt, ventilation, solceller eller annan teknisk utrustning som bedöms stödja byggnadernas funktioner.

SKALA

Byggnadernas skala i resecentrumområdet ska förhålla sig både till den befintliga bebyggelsemiljön och till den framtida utvecklingen i området. Det är viktigt att skapa en naturlig övergång mellan stationsområdet och Sävar centrum, samtidigt som byggnaderna med fördel

kan relatera till den framtida omvandlingen av verksamhetsområdet norr om planområdet. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Sävar är detta ett område som ska möjliggöra för hög täthet, vilket innebär bebyggelse med fler våningar än vad som är vanligt i dagens tätort. Stationsområdet utgör därmed en första etapp i denna omvandling, vilket öppnar upp för att byggnadernas höjder och volymer inte nödvändigtvis behöver följa den småskalighet som dominerar idag. Samtidigt är det avgörande att gestaltningen utformas med omsorg för att bevara den mänskliga skalan och bidra till en levande, trygg och välfungerande stationsmiljö. Detta gäller särskilt centrumbyggnaden, som i detaljplanen tillåts uppföras med en totalhöjd på 17 meter för att markera platsens betydelse som nod i området.



Illustration av resecentrumområdet. Källa: WSP

GETSALTNING AV ALLMÄN PLATS

CENTRUMSTRÅK

Norr om planområdet kommer kungsvägen att byggas om, från nuvarande korsning med Generalsvägen fram till vårdcentralen, för att bli den nya infartsgatan till Sävar från E4:an söderifrån. Detta innebär att Kungsvägen ersätter Generalsvägen som huvudstråk i tätorten och blir den primära kopplingen mellan det nya resecentrumet och Sävars befintliga centrum. Ombyggnationen av Kungsvägen till ett nytt huvudstråk genomförs också i enlighet med den fördjupade översiktsplanens vision om att omvandla stråket mellan befintligt centrum och det planlagda området för resecentrum i syfte att skapa ett attraktivt centrumstråk som ska främja ökad trygghet och en levande offentlig miljö för gång- och cykeltrafikanter.

Omvandlingen av Kungsvägen innebär även att cykel- och gångvägar anläggs längs med körbanan vilket skapar goda förutsättningar för ökad trafiksäkerhet och underlättar för valet av hållbara transporter. För att skapa en attraktiv och inbjudande gatumiljö längs Kungsvägen planeras träd och andra växtliga inslag i grönremsor mellan gång- och cykelvägar samt körbanor.

En grundläggande princip vid utformning av allmänna ytor inom resecentrumområdet är att förstärka centrumstråket och utveckla dess kvaliteter.

GÅNG- OCH CYKELVÄGNÄT

Detaljplanen för resecentrum innebär att en ny gång- och cykelväg kommer anläggas mellan resecentrumområdet och Sävar skola, med ny bro över Sävarån. I väster ansluter cykelvägen till det planerade gång- och cykelstråket längs med Kungsvägen, via resecentrumområdet. I öster knyter cykelvägen an till planerad cykelbro över Norrbotniabanan/E4.

Vid gestaltning av gång- och cykelvägen är det därav viktigt att:

- gång- och cykelvägen är minst tre meter bred för att skapa en god framkomlighet för både gående och cyklister
- gång- och cykelvägen är väl belyst för att skapa en trygg miljö kvällstid.
- gång- och cykelvägens diken samt slänt mot järnvägen får en attraktiv beläggning. Företrädesvis utgörs denna av vegetation.
- ytor där gående och cyklister inte skiljs från angörande bilar utformas som gångfartsområden.

TORG

Detaljplanen för Sävar resecentrum säkerställer att ett torg anläggs inom stationsområdet. Torget ska koppla samman centrumbyggnaden med resecentrum och även integreras som en del av huvudstråket som följer

Kungsvägen mot Generalsvägen och Sävar centrum.

Busshållplatserna längs Kungsvägen planeras nära resecentrum med direkt anslutning till torget för att underlätta för byten mellan buss och tåg.

Placeringen och avstånden innebär god sikt mellan busskurer, resecentrum och perrongen samt syftar till att uppmuntra hållbart resande med kollektivtrafik som alternativ för bilresor.

Utformningen av torget ska:

- Stärka torgets roll som mötesplats kopplat till dess offentliga och demokratiska funktion.
- Integrera dagvattenlösningar som stödjer omhändertagandet av regn- och smältvatten.
- Erbjuder sittplatser av hållbara, vädertåliga och klimattåliga material, t.ex. sittbänkar.
- Inkludera god belysning för att skapa en tryggt och attraktiv miljö kvällstid.
- Säkerställa god sikt mellan busskurer och perrong. Skrymmande objekt eller tät vegetation bör undvikas.
- Offentlig konst kan integreras för att ytterligare stärka områdets identitet.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligheten och flödet i planområdet ska underlättas genom anläggandet av nya gång- och cykelvägar över Sävarån och genom ombyggnationen av kungsvägen, samt placeringen av en ny parkeringsyta vid centrumbyggnaden.

Konstruktionen av den planerade cykelbron över Sävarån spelar en viktig roll för att öka tillgängligheten i området. Bron länkar samman resecentrumområdet med östra Sävar och skapar därmed direkta och trygga förbindelser mellan olika delar av tätorten. På så vis överbryggas den barriär som Sävarån idag utgör, vilket bidrar till att ena samhället som i nuläget är delat i två.

För att skapa ett tillgängligt område ska:

- Planområdet utformas för att främja framkomligheten för alla (oavsett ålder, kön och funktionsförmåga), med tillgängliga entréer, anpassade avstånd och utan hinder i utformning eller möblering.
- Gång- och cykelvägar, inklusive bron, ska vara tillgängliga och framkomliga.
- Bilparkering ska placeras nära resecentrum för smidiga byten till tåg.
- Körvägar för varutransporter och sopbilar planeras så att gång- och cykeltrafik inte störs.