

## **Samrådsredogörelse - stadsutvecklingsprogram innanför ringleden**

### **Stadsutvecklingsprogram Innanför ringleden**

#### **1 Inledning**

- 1.1 Samråd
- 1.2 Samrådsaktiviteter
- 1.3 Inkomna samrådssynpunkter
- 1.4 Länshänvisning

#### **2 Samrådsyttranden**

- 2.1 Statliga myndigheter och verk
- 2.2 Kommunala nämnder och bolag
- 2.3 Organisationer
- 2.4 Privatpersoners synpunkter

#### **3 Kommentarer till vissa frågor**

- 3.1 Framkomlighet och trafik
- 3.2 Gröna områden, värden och samband
- 3.3 Boendemiljöer
- 3.4 Cykelvägnät

#### **4 Övriga ändringar**

#### **5 Sammanfattning av genomförda förändringar**

## **1 Inledning**

### *1.1 Samråd*

Ett förslag till stadsutvecklingsprogram för Innanför ringleden har varit ute på samråd under perioden 18 april till 11 juni 2017. Samrådshandlingarna publicerades på kommunens webbplats den 18 april, med möjlighet att via webbformulär, mejl eller vanlig post lämna in synpunkter. Från den 6 maj fanns en utställning på plats i Väven.

Mejlutskick har gjorts till remissinstanser och information om möjligheten att lämna synpunkter samt delta vid träffar har spridits genom annonsering i lokaltidningar, pressmeddelande, sociala medier, via kommunens webb och via mötesarrangörer.

I samrådsredogörelsen redovisas referat av inkomna yttranden. Yttranden finns i sin helhet i kommunens diarium och är offentliga handlingar.

Kommunstyrelsen är ansvarig nämnd för arbetet och dess näringslivs- och planeringsutskott har givits kontinuerlig information om programmet och godkänt det för samråd.

### *1.2 Samrådsaktiviteter*

Under samrådet har följande samrådsaktiviteter genomförts:

- I samband med öppnande av utställning i Väven 6 maj fanns personal på plats och svarade på frågor från besökare.
- Under Björksta marknad 26 – 27 maj fanns kommunen på plats med utställningsvagn med utställning av samrådsmaterialet, samt personal som informerade och svarade på frågor.
- Möte med ett 20-tal fastighetsägare, arrangerat av fastighetsägareföreningen inkl. fastighetsägare i centrum.
- Möte med ett 30-tal företrädare för centrumhandel, arrangerat av Visit Umeå.

I övrigt har särskilda möten och informationstillfällen ordnats med Länsstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden, tekniska nämnden och byggnadsnämnden samt med berörda verksamheter inom kommunen.

### 1.3 Inkomna samrådssynpunkter

Under samrådet har 37 yttrandet inkommit enligt följande

- 5 yttranden från statliga myndigheter och verk
- 10 yttranden från kommunala nämnder, verksamheter och bolag
- 2 yttranden från organisationer
- 20 yttranden från privatpersoner

### 1.4 Lëshänvisning

Svart text = synpunkter

Grön text = kommentar

Röd text = ändring/komplettering i programmet

## 2. Samrådsyttranden

### 2.1 Statliga myndigheter och verk

#### Länsstyrelsen

Saknar målet om god och kvalitativ arkitektur och stadsgestaltning, vilket är i strid med miljömålet "God bebyggd miljö". Viktigt att inte förstöra arkitekturkvalitativa miljöer.

Förtätning genom byggande på höjden i anslutning till vägar försämrar ventilationen, varför förtätningen måste ske i den takt som luftkvaliteten tillåter. Västra Esplanaden bör ingå i miljözonen. Bostäder kommer att exponeras för buller varför en stor del inte kan bli smålägenheter och varför en exploatering eventuellt inte är möjlig.

Trafiken inom 5-km-staden har ökat, och många tunga transporter har sina målpunkter där. En trafikanalys med framtida flöden bör tas fram som stöd för stadsomvandlingsprojekt. På så sätt kan kommunen planera och agera proaktivt för att förhindra att störningar uppstår i bostadsområden.

Saknar ett resonemang kring hur framkomligheten för gående/cyklister ska lösas i samma vägrum som andra fordon. Trafikverket räknar med en trafikökning på cirka 20 procent inom 20 – 30 år. En lösning kan vara Park & Ride/Bike, en diskussion om var de kan lokaliseras saknas.

Saknar redogörelse för utformning av korsningspunkter och cirkulationsplatser. Viktigt beakta framkomligheten för utryckningsfordon. E4 och E12 är rekommenderade vägar för transporter av farligt gods; programmet bör nämna hur ringleden och omvandlingen påverkar detta.

Umeå Garnison tar åter emot värnpliktiga; stadsutvecklingen får på inget sätt äventyra verksamheten och riksintresset för försvaret.

Saknar beskrivning av kulturmiljöns kvaliteter och hur de ska upprätthållas och utvecklas. Kritisk till konsekvensbeskrivningens formulering om att de kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöerna i anslutning till centrum inte nämnvärt kommer att påverkas av programmets förslag – vittnar om ett snävt perspektiv på de kulturhistoriska värdena i stadsmiljön. Konsekvensbeskrivningen bör redogöra för den planerade omvandlingens negativa såväl som neutrala och positiva konsekvenser för kulturmiljön som helhet samt för dess olika beståndsdelar.

Bra att dagvattenhanterings lyfts, men det framgår inte när i processen som ytterligare utredningar ska göras. Extra hänsyn till dagvatten *ska* tas vid exploatering vid Tvärån. Begreppet att Djupbäcken kan "få gå i dagen" är svårbegriplig. Skyfallskarteringen för Umeälven viktigt underlag för ny bebyggelse nära älven.

Saknar strategi för bevarande/skapande av grönytor; vore en fördel om nya grönytor översiktligt redovisas. Motsägelsefullt att en del kvartersnära "grönytor" föreslås bli exploateringsytor, samtidigt som vikten av små närbelägna grönytor framhålls.

### *Kommentarer till Länsstyrelsens yttrande*

- **Mål för arkitektur och stadsgestaltning**

Stadsutvecklingsprogrammet tar sin utgångspunkt i översiktsplanen, i vilken det framgår att god arkitektur ska vara vägledande för planeringen. I översiktsplanen för centrala staden ingår riktlinjen "God arkitektur ska prägla all tillkommande bebyggelse." **Programmet kompletteras med denna inriktning och hänvisning till översiktsplanen.**

Det ingår inte i programmets syfte att formulera mer detaljerade krav på arkitektur- och gestaltungsfrågor. Det prövas i detaljplaner utifrån kraven

och riktlinjerna i plan- och bygglagen, översiktsplanen och stadsutvecklingsprogrammet.

- Luftkvalitet och buller

Se kommentarer nedan under 3.1 och 3.2. Västra Esplanaden ska ingå i miljözonen när kommunen tagit över väghållaransvaret.

- Framkomlighet och trafik

Se kommentar nedan under 3.1. Detaljerna om gatornas och korsningarnas utformning ska utredas vidare. Lägen för Park & Ride/Bike får utredas i senare skeden.

Inriktningen är särskilda kollektivtrafikfält med bra framkomlighet som också kan nyttjas av utryckningsfordon. Eventuellt även för vissa godstransporter, men det behöver utredas.

Texten kompletteras om transporter av farligt gods med hänvisning till riktlinje i förslag till översiktsplan: "Umeås ringledssystem kommer att utgöra det primära transportnätet för transporter av farligt gods när det står färdigt."

- Kulturmiljön

Kommunens bedömning är att programmets påverkan på karterade kulturmiljövärden är begränsad. Utanför programområdet inom centrum är det däremot högst troligt att den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljön får en ändrad eller utökad användning i takt med att staden utvecklas. Inom riksintresset kultur för centrala Umeå innebär programmet i första hand en ombyggnad av Västra Esplanadens sektion. Ombyggnaden kan ses som ett återskapande av kulturmiljön genom att esplanadkaraktären förstärks och att tvärgående gator eventuellt öppnas. Komplettering med bebyggelse bör kunna prövas enligt det förhållningssätt som finns redovisat i översiktsplanen för de centrala stadsdelarna, vad gäller exempelvis vid Regementet. Programmet kompletteras med ett förtydligande av kommunens bedömning av påverkan på kulturmiljön, med en hänvisning till översiktsplanens förhållningssätt. Det gäller även ny bebyggelse i anslutning till riksintresset regementsområdet.

Övriga områden där exploatering föreslås utgörs av trafikytor och impediment som har få kulturhistoriska värdefulla miljöer.

- Dagvatten

Inom ramen för dagvattenprogrammet kommer ett fördjupat underlag om hantering av ökade flöden tas fram. Inriktningen är att skapa en gemensam helhetssyn mellan de kommunala verksamheterna och Vakin om hur stadens tillväxt ska ske med hänsyn till förutsättningarna för omhändertagande av dagvatten. **Det ska utgöra ett underlag för kommande revidering av stadsutvecklingsprogrammet samt för delutredningar och efterföljande detaljplaner, vilket förtydligas i planen. Formuleringen om att få Djupbäcken att gå i dagen ses över.**

- Grönytor

Se kommentar nedan under 3.2

### Trafikverket

Om kommunen önskar skaffa sig egen rådgivning för genomförandet av Stadsutvecklingsprogrammet bör kommunen inleda en dialog med Trafikverket om tidigare överlämnande av väg 503 och 507.

Järnvägen och europavägarna är riksintressen vars funktioner ska säkerställas. Generellt bör ny bebyggelse av säkerhetsskäl inte tillkomma inom 30 meter från väg och järnväg, riktlinjer för buller och vibrationer ska klaras.

Umeå Airport utgör riksintresse. Influensområdet för flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning ska beaktas.

Programförslaget bedöms vara förenligt med redovisade intressen. Hänsyn till riksintressen och vägars och järnvägars funktion prövas i detaljplan. Yttrandet bedöms inte föranleda några ändringar i programförslaget. Lämpligt avstånd mellan bebyggelse och (framtida kommunal) väg kommer att prövas från fall till fall för att möjliggöra stadsmässigt byggande. Kommunens strategier för hållbar tillväxt förutsätter förtätning, varför byggande 30 meter från väg och järnväg bör kunna prövas i tätort. Givetvis ska prövningen föregås av säkerhetsanalyser.

### Kollektivtrafikmyndigheten

Bifogar tidigare yttrande till Umeå kommun i samrådet om översiktsplanen, i vilket myndigheten bedömer att nackdelarna överväger fördelarna med att helt flytta regionbussarna från Vasaplan till Umeå C.

Ser positivt på programmets intentioner för kollektivtrafiken så att staden utvecklas så att det växande transportbehovet kan tillgodoses på andra sätt än med bil.

Stadsutvecklingsprogrammet bygger på förslaget till översiktsplan och dess trafikstrategi, och ska beslutas samtidigt som översiktsplanen. Yttrandet föranleder inte några ändringar i programförslaget.

### Försvarmakten

Det bör nämnas att verksamheten vid försvarets skjutfält har en omgivningspåverkan i form av buller, som avspeglas i riksintressets influensområde.

Stadsgatornas utformning får inte påverka tillgängligheten till garnisonsområde. Gäller särskilt väg 363.

Ange att Gamla bangårdsområdet, Haga och Sandbacka angränsar till riksintresset för totalförsvaret. Störningskänslig bebyggelse kan skada riksintresset, men utbyggnaden av områdena kan ske om skada inte uppstår på riksintressen för totalförsvarets militära del.

Väg 363 från Norra länken till garnisonsområdet berörs inte av stadsutvecklingsprogrammet.

Programmet kompletteras med störningar från skjutfält och närheten till riksintressen för berörda områden.

### Landstinget

En översyn av biltrafiken på bussgatan vid sjukhuset bör göras eftersom den påverkar trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och bussarnas framkomlighet. Gatan bör redovisas som nod för kollektivtrafiken.

Viktigt med hållplats och framkomlighet för den regionala busstrafiken längs väg 507. Framkomlighet och hållplatslägen vid Ridvägen behöver studeras. Utredning om Umeå C viktig med anledning av framtida ökad regional busstrafik enligt förslag till översiktsplan.

Översyn av bussgatan vid sjukhuset hanteras inte i detta projektet. Frågan hänskjuts till kommunens gatuverksamhet för prövning.

I pågående utredning om Umeå C ska kapacitet och framtida behov vid busstationen studeras. Berörda parter kommer att bli delaktiga i utredningen. Frågan om hållplats på Ridvägen får prövas i kommande kollektivtrafikprogram och/eller detaljplan.

## **2.2 Kommunala nämnder, verksamheter och bolag**

### Byggnadsnämnden

Programmet bör utvecklas vad gäller gröna samband, offentliga platsers placering och betydelse och hur stadens mångfald kan inkluderas i fortsatt arbete. Tänkbara lägen för ny arena tangerar programområdet, varför en separat utredning behövs för att klargöra förutsättningarna för de alternativa lägena.

Det bör prövas om följande punkter kan inarbetas i programförslaget:

- Cykelmotorväg mellan östra station till centrum
- Hela sträckningen mellan centrum och Cooprandellen (Ersboda) behöver samtidigt få kollektivtrafikfält
- Planera för de markbehov som skola, omsorg och boenden behöver
- Ta oss ifrån rådande gråinfrastruktur till blå-grön infrastruktur
- Prioritera gång- och cykeltrafiken samt stärka upp kollektivtrafikstråken
- Sänka antalet bilparkeringar i gatuplan
- Bygg infrastruktur för fossilfria transporter och planera för fossilfri infrastruktur i framtiden.
- Minska mängden parkering i anslutning till nyproducerade bostäder
- Verka för hubbar med bilpooler och el-cyklar.

*Gröna platser: se kommentar nedan under 3.2.*



*Utredning om arena* får prövas i annat sammanhang än Innanför ringleden, men frågan bör beaktas i fördjupade delområdesstudier.

*Planering av cykelvägar och kollektivtrafikkörfält:* se kommentar nedan under 3.1 och 3.4. I det fortsatta arbetet får prövas lämplig etappindelning av utbyggnaden av kollektivtrafiken, utifrån dagens behov och förväntad utveckling. Kommer också att prövas i arbetet med kollektivtrafikprogram.

*Markbehov för skola, omsorg och boenden;* i de fördjupade utredningar och detaljplaner för delområdena som ska tas fram ska markbehov för offentlig service (skolor, förskolor, äldreboende m.m.) som kan förutses beaktas. I den förtätade staden blir det allt viktigare med god framförhållning och samverkan mellan olika verksamheter för att möjliggöra samordnade lösningar. Det kommer att bli svårare att i ett sent skede hitta lämplig mark för exempelvis förskolor, om inte detta planerats tidigare. Inriktningen bör även vara att möjliggöra flera användningsområden för de grönytor och offentliga platser som tillskapas. **Programmet kompletteras med detta.** Se även svar nedan under äldreomsorgen.

Kommunen har nyss antagit nya parkeringsriktlinjer som bl.a. reglerar kravet på parkeringsplatser för nya bostäder.

Programmet anger att Park & Ride-funktioner som möjliggör kombinationsresor bil/kollektivtrafik bör i samband med omvandling prövas på platser i anslutning till stadscentrerna vid ringleden. Sådana anläggningar kan utvecklas till s.k. mobilitetshubbar med tillgång till bilpool, elcyklar m.m.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Ombyggnaden av väg 503 Hagarondellen – Västra Esplanaden och Umeå C är högst prioriterade insatser. Viktigt att gatubredden är generös, särskilt där dubbelsidig bebyggelse planeras, för att skapa god utvädring av luftföroreningar. Tveksam till högre bebyggelse och kollektivtrafiknod på Västra Esplanaden, riskerar att leda till högre halter av luftföroreningar.

Fler människor kommer att bo och vistas på platser och i stråk med höga luftföroreningshalter och bullernivåer. Hälsobedömningar behöver göras områdesvis.

Redovisa även huvudstråket för gång och cykel. Strategier för att skapa gröna stråk och ekosystemtjänster bör tas med, behöver lösas på programnivå innan detaljplan. Ett antal gröna kopplingar och samband bör tydliggöras.

Gatubredden är viktig för luftkvaliteten men måste vägas mot andra kvaliteter som minskad barriäreffekt, möjlighet att korsa gatan på ett trafiksäkert sätt och stadsbild. Gatornas utformning ska studeras i fördjupade utredningar. **Programmet kompletteras med gång- och cykelvägnät enligt förslag till cykeltrafikprogram.**

Stadsutvecklingsprogrammet illustrerar en möjlig komplettering av bebyggelsen längs Västra Esplanaden utifrån målet förbättrad luftkvalitet och att miljö kvalitetsnormen ska klaras. Det långsiktiga målet är rimligen att luftkvaliteten ska bli så bra att den inte förhindrar ny bebyggelse.

Utifrån förslaget till stomlinjenät i översiktsplanen kommer hållplatser på Västra Esplanaden anläggas. Om hållplatserna för stombussarna på Skolgatan lokaliseras i närheten av Västra Esplanaden underlättas byte mellan olika linjer, och med regional busstrafik. Noden innebär således inte fler hållplatser än de som ändå kommer att byggas. Förutsättningarna ska studeras i en särskild utredning.

Lämpligheten utifrån luftkvaliteten och hur ny bebyggelse i programområdet påverkar förutsättningarna att klara miljö kvalitetsnormen prövas i en detaljplan och dess miljökonsekvensbeskrivning. Regelbundna mätningar av hur trafik och luftkvalitet utvecklas blir viktiga underlag för kommande detaljplaner. Se kommentar under 3.3. nedan.

**Programmet kompletteras under "Sammanfattande strategier för hållbar stadsutveckling" med en ny punkt: "tillvarata möjligheterna att utveckla ekosystemtjänster". Ny karta över gröna struktur från förslag till översiktsplan 2018 läggs in, som bl.a. visar gröna stråk och samband enligt förslag.**

#### Brandförsvar och säkerhet

För möjligheterna att genomföra räddningsinsatser bör trafikmiljöerna inte skapa köbildningar, utan trafiken bör flyta på i en jämn takt. Viktigt med

strategiska utryckningsvägar som leder från brandstationen och ut mot områdena innanför ringleden.

För placering av ny brandstationen nära ringleden behövs många och lämpligt placerade infarter från ringleden.

Det är en utmaning att skapa en attraktiv stad med goda miljöer samtidigt som det medger god framkomlighet för räddningsinsatser och andra samhällsviktiga trafikarter.

Med Umeås tillväxt och det vägnät som finns tillgängligt kommer det inte vara möjligt att förhindra att bilköer uppstår på de mest trafikerade vägarna under rusningstid. Kommunens strategi för att hantera detta är att erbjuda goda möjligheter till alternativa, ytsnåla transportalternativ som kollektivtrafik, gång och cykel. Stadsutvecklingsprogrammet föreslår att körfält upplåtes för kollektivtrafik på de gamla europavägarna för att säkerställa framkomligheten. Dessa körfält bör kunna nyttjas även av utryckningsfordon.

När Umeå växer kommer frågan om fler avfarter från ringleden att aktualiseras.

Texten kompletteras med att busskörfälten eventuellt kan få en funktion för utryckningsfordon, och att det ska studeras.

### Umeå fritid

Ser på positivt på förslaget, och att hänsyn tas till nuvarande idrotts-, friluft- och motionsanläggningar. Dessa är tillsammans med trygga mötesplatser i form av torg- och parkmiljöer av stor vikt i en förtätad stadsmiljö.

### Äldreomsorgen

Sammantaget ser äldreomsorgen positivt på stadsutvecklingsprogrammet. Viktigt att olika målgruppers behov beaktas. Det behövs både vård- och omsorgsboenden samt ordinarie bostäder som passar äldre i kommunens stadsdelar. Viktigt att få till trygghetsboenden med tillgänglighet till service med gång eller kollektivtrafik. Personalens möjligheter att nyttja gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken är också viktig. Närheten till

rekreationsytor kan bidra till ökad fysisk aktivitet och positiva effekter hos äldre.

Stadsutvecklingsprogrammet redovisar möjligheten till nya stadskvarter, i vilka vård- och omsorgsboenden mycket väl kan placeras. Stadskvarteren kommer att få bra tillgänglighet till god kollektivtrafik och förutsättningar för service och rekreationsytor inom gångavstånd. På den privatägda marken har dock kommunen begränsade möjligheter att påverka vilken typ av bostäder som tillkommer.

Stadsutvecklingsprogrammet redovisar tillsammans med översiktsplanen den avsedda bebyggelseutvecklingen i kommunen. Det åligger alla kommunala verksamheter att utifrån detta planera sin verksamhet och lyfta de behov och markanspråk som kan förutses. I kommunens bostadsförsörjningsprogram och utbyggnadsordning för bostadsbyggandet sammanställs utbyggnadsprojekt med bedömda tidsplaner och volymer. Dessa program utgör underlag för kommunens planering av vård- och omsorgsboenden, skolor, förskolor m.m. När utbyggnaden av utpekade omvandlingsområden kommit närmare genomförande kommer de att läggas in i utbyggnadsordningen. Se även kommentar under Byggnadsnämnden ovan.

#### UKF - kollektivtrafik

Hänvisar till yttrande över förslag till ny översiktsplan, i vilken poängteras att stomlinjetrafiken till Teg inte kan flyttas till Tegsbron om en hög framkomlighet inte kan säkerställas. Berör även kapaciteten på Vasaplan, Västra Esplanaden och Skolgatan. Stadsutvecklingsprogrammet måste ta hänsyn till att stomlinjestråket framöver kommer att trafikera Kyrkbron. Bra att kollektivtrafikens utrymme främjas i gaturummet, men oroande att Tegsbron inte utformas med dubbelriktade busskörfält, vilket krävs för ett attraktivt stomlinjestråk.

Tveksamma till kollektivtrafiknoder vid Bangårdsområdet och Haga, trafiken inte kommer att vara tillräckligt omfattande. Korsningen Västra Esplanaden – Skolgatan ligger för nära Vasaplan för att motiveras som egen nod. Kommer dock att fungera som byteshållplatser. Andra platser har långsiktigt bättre förutsättningar att fungera som en nod, exempelvis vid Fogvägen i norra Umeå och vid Klockarbäcken/Umedalen i västra Umeå.

Planerad exploatering längs Ridvägen har inte beaktat kollektivtrafikens förutsättningar varför den inte är aktuell som kollektivtrafikstråk. Umeå kommun måste därför säkerställa en hög framkomlighet längs Vännäsvägen istället.

Stadsutvecklingsprogrammet följer den trafikstrategi och de stomlinjestråk som beslutas när översiktsplanen antas, och syftar till att säkerställa en långsiktig handlingsfrihet för den inriktning översiktsplanens pekar ut.

En förutsättning för att flytta stomlinjestråket till Tegsbron är att god framkomlighet över bron kan säkerställas. Den föreslagna utredningen ska studera hur det kan lösas, givet att den nuvarande bron inte rymmer dubbla busskörfält. På sikt kommer bron sannolikt att behöva ersättas med en ny. I utredningen ingår att bedöma vilka åtgärder i närtid om är rimliga utifrån brons förväntade livslängd.

Stadsutvecklingsprogrammet hindrar inte framtida busstrafik på Kyrkbron. Enligt översiktsplanen för centrala stadsdelarna ska bron och den anslutande Tegsvägen planeras som stadsgata med förtätad bebyggelse och utökat handelsstråk vilket innebär att gatans karaktär på sikt kan komma att förändras.

Vilket begrepp som ska användas för kollektivtrafikens knutpunkter kan diskuteras, men de skisserade noderna vid godsbangården och Haga ska ses i ett framtida sammanhang med ny stadsbebyggelse och tillkommande service och centrumverksamheter. Som framgår av programmet är det viktigt att kollektivtrafikens noder/bytespunkter lokaliseras så att de blir en integrerad del i stadsmiljön med närhet till andra funktioner. **Programmet kompletteras med tydligare definition av begreppet kollektivtrafiknod, och att lägen i västra och norra Umeå kan vara intressanta på sikt.**

Enligt översiktsplanens trafikstrategi kommer regionbussarna att på sikt koncentreras till Umeå C och Umeå Ö. Det innebär att en mindre del av den regionala busstrafiken på sikt kommer att trafikera Vasaplan, vilket gör det önskvärt att ta tillvara möjligheten till andra bytespunkter mellan stadsbussarna och regionbussarna. I närheten av korsningen Västra Esplanaden – Skolgatan kommer samtliga föreslagna stadsstomlinjer att ha hållplatser, och den regionala busstrafiken föreslås trafikera väg 503/Västra Esplanaden. Därför föreslås en särskild studie av hur området mellan

hållplatserna och kring korsningen kan utformas för att underlätta byten mellan olika busslinjer.

Frågan om hållplats på Ridvägen får prövas i kommande kollektivtrafikprogram och/eller detaljplan.

### Tekniska nämnden

Hantera alla trafikantslag som enskilda, dvs gång, cykel, bil och kollektivtrafik. Utred och beskriv behov och konsekvenser för dessa utifrån aspekterna trygghet, säkerhet, attraktivitet, tillgänglighet och framkomlighet.

Avsnitten om gröna kvaliteter och grönstruktur behöver bearbetas och göras mer konkreta. Se över begreppet gröna kvaliteter och tillhörande karta. Mer om vilka funktioner de gröna områdena i staden har.

Strategierna för att nå huvudmålen är inte alltigenom tydliga och rubrikerna hänger inte ihop med innehållet. Detta bör ses över.

I de övergripande riktlinjerna för utformning av stadsgator bör riktlinjer avseende godstrafik/varutransporter finnas med.

Det är viktigt att hänsyn tas i de kommande utredningarna till driften av staden, exempelvis hur snöröjningen ska hanteras.

En del av de förslag som ges, motverkar strategin att gynna kollektivtrafiken, exempelvis att bygga bort planskildheter. De åtgärder som föreslås bör analyseras noggrant och en prioriteringsordning utifrån kostnader bör göras.

I programmet beskrivs att planskilda korsningar bör undvikas på stadsgator. Här bör en komplettering göras: om trafiksäkerheten så tillåter.

Avsnittet om Övergripande riktlinjer för utformning... på sid. 18 skulle gärna kunna kompletteras med ett stadsbyggnadsmässigt perspektiv. Utformningen av gator bidrar till upplevelsen av staden, orienterbarhet, estetiska värden och kan också vara kulturmiljöer att ta hänsyn till/utveckla samt bidra till att hantera bland annat luftföroreningsproblem.

Noliaområdet idrottsanläggning bra i ett centralt läge för att minska behov skjutsande.

På den södra delen av Västra esplanaden sägs att fortsatta utredningar får pröva behovet av gång- och cykelväg på gatans östra sida. Detta beskrevs som en förutsättning då handelsområdet på Söderslätt skulle etableras. Detta behov kvarstår och förstärks i och med den nya bebyggelsen.

I delområdet Umeå Östra/Sofiehem illustreras nya gång- och cykelkopplingar över järnvägen. Placeringen av broarna bör utredas och hänsyn tas till den bebyggelse som nu finns för att säkerställa att de går bygga.

#### **Redaktionella förslag/synpunkter**

Avsnittet om buller (sid 17) kan gärna kompletteras med utmaningen att erbjuda människor någorlunda tysta miljöer inom räckhåll från bostaden. **Texten kompletteras.**

Inspirationsbilderna på sid. 21 behöver förklaras. Generellt behöver det tydliggöras att illustrationerna inte är slutgiltiga förslag utan inspirationsbilder. **Framgår av texten.**

I stadsutvecklingsprogrammet konkretiseras alla sex strategier från de fördjupade översiktsplanerna, inte som det står "framför allt strategin Tillväxt i kollektivtrafikstråk och omvandling av trafikleder". **Texten ändras.**

Ersätt ordet övergångsställe med passager. **Texten ändras.**

Standardmått och utformning av gång- och cykelnät finns framtaget. Detta behöver beaktas i de utredningar som ska göras.

Det skrivs i programmet att "Tegsbrons bredd medger inte körfält för kollektivtrafik i båda riktningarna". Lagg till ordet "Tegsbrons bredd medger **i dagsläget** inte". **Ändring görs enligt förslaget.**

I delområdet Blå vägen saknas befintlig gång- och cykelkoppling längs Fridhemsvägen/Norrlandsgatan i kartskiss en. **Kartan kompletteras.**

Fridhemsvägen upp mot Axtorpsvägen är borttagen i verkligheten men inte i programmet. **Kartan kompletteras.**

#### **Tillägg från tekniska nämnden**

En fördjupad tematisk genomgång är nödvändig i det fortsatta arbetet avseende

- Offentliga rum och grönstruktur
- Anpassning för ökade nederbörd och höga flöden
- Behov av tomter för kommunens verksamheter skolor, omsorgsboenden etc.
- Behov av separering av gång och cykeltrafik i vissa stråk.
- Kompletteringar av kollektivtrafiklösningar som självkörande bilar m.m.
- Kollektivtrafikförsörjning av Östteg behöver utvecklas.
- Utrymme för snöupplag måste säkras, eftersom omedelbar bortforsling av snö innebär stora kostnader.
- Ekonomiska resurser i ett tidigt skede för investeringar.
- Bygga laddinfrastruktur för klimatsmarta transporter.
- Strategiskt utplacerade hubbar/noder för framtida lösningar för ett mer hållbart levande och resande som t.ex. bilpooler och el-cyklar.

Mål- och strategiformuleringarna ändras inte men ska ses över inför nästa version av stadsutvecklingsprogrammet.

- Gatuutformning och hantering av olika trafikantslag

Varje transportsätts behov på olika gator kommer att studeras i fördjupade delutredningar. I den förtätade stadsmiljö som planeras är det nödvändigt att transportslagen samverkar om det gemensamma utrymmet. Alla transportslag kommer att behöva ta hänsyn till de övriga transportslagens behov, och övriga anspråk på gaturummet, med utgångspunkt i översiktsplanens inriktning att prioritera kollektivtrafik, gång och cykel. Se kommentar nedan under 3.4.

Programmet kompletteras med de övergripande målen för godstrafiken enligt förslag till godstrafikprogram, och att Västra Esplanaden och Järnvägsallén ingår i det utpekade godsstråket kring centrumfyrkanten. Det finns idag inte underlag för att formulera mer detaljerade riktlinjer för gatornas utformning utifrån godstrafikens behov.

Stadsutvecklingsprogrammet hanterar inte kollektivtrafikförsörjningen generellt i tätorten.

- Offentliga rum, gröna kvaliteter och grönstruktur



Se kommentar nedan under 3.2.

- Anpassning för ökad nederbörd och höga flöden

Se kommentar till Länsstyrelsen och Vakin.

- Behov av mark för kommunens verksamheter (skolor, omsorgsboenden etc.)

Se kommentar till byggnadsnämnden och äldreomsorg.

- Utrymme för snöhantering

Förutsättningarna för snöröjning ska beaktas. Med hänsyn till kostnaderna är det önskvärt att under normala vintrar inte behöva forsla bort snö från stadens gator. Det kommer dock inte vara möjligt att i en förtätad stadsmiljö hålla stora ytor tillgängliga för snöupplag. Bortforsling av snö kostar pengar, men det måste vägas mot kostnaderna för en utspridd stadsbebyggelse med tillhörande vägnät som också måste snöröjas. Kostnaderna för snöröjningen måste bedömas utifrån förutsättningen att Umeå växer och att målet är 200 000 invånare. Det kan finnas möjligheter att kombinera behov av ytor för dagvattenhantering med ytor snöupplag.

- Ekonomiska resurser för investeringar

Beslut om medel till de investeringar som följer av stadsutvecklingsprogrammet tas inom ramen för den årliga budgetprocessen. Projektet ansvarar för att ta fram underlag, kalkyler och finansieringslösningar. En fördjupad redovisning av genomförandefrågorna kommer att redovisas för kommunstyrelsen i samband med att programmet förs upp till godkännande i kommunfullmäktige.

- Infrastruktur för självkörande bilar, klimatsmarta transporter, hubbar för elbilar m.m.

Det pågår en teknikutveckling inom transport och infrastruktur som kan komma att förändra hur vi reser, inte minst inom städer. Självkörande bilar, ny småskalig kollektivtrafik och mobilitetshubbar är exempel på ny teknik som kan komma. I arbetet med stadsutvecklingsprogrammet har kommunen inte haft underlag för att bedöma vilka anpassningar av infrastrukturen som sådana lösningar kan kräva. Generellt kan sägas att

riktlinjen att behålla handlingsfriheten för kollektivtrafikkörfält också ger en flexibilitet för andra, idag okända, transporttekniker. I det fortsatta arbetet bör frågan bevakas. Programmet kompletteras med detta.

Programmet anger att s.k. Park & Bike-funktioner vid stadsentréerna prövas i det fortsatta arbetet.

- Övriga ändringar
  - ansvarig nämnd på utredningsuppdragen anges
  - de övergripande riktlinjerna för utformningen av stadsgatorna kompletteras med ett stadsbyggnadsmässigt perspektiv utifrån från formulering i tekniska nämndens yttrande
  - text kompletteras med gång och cykel på södra delen av v 503 ner mot Söderslätt
  - redovisningen av gång- och cykelkoppling över järnvägen vid Umeå Östra kompletteras med att broarnas placering behöver utredas
  - övriga mindre ändringar; se noteringar ovan.

#### VAKIN

Hållbar dagvattenhantering bör naturligtvis ingå som en av riktlinjerna för väg 503, och att ytor reserveras för lättåtkomlig underjordisk infrastruktur.

En tydligare inriktning mot en hållbar dagvattenhantering bör finnas, ytor som möjliggör hantering av dagvatten bör säkerställas. Höjdsättning viktig för översvämningshantering och för att undvika avledning till känsliga recipienter.

Framtida klimatförändring med ökad nederbörd medför att skyfallshantering måste säkras. En klimatstrategi bör tas fram för det.

Förtätningen ställer krav på utbyggnad av teknisk infrastruktur, mark för det behöver säkras, vilket kan göras i planprogram för större områden.

Transportväg och utrymme för sophämningsfordon bör beaktas i förtätningen av de centrala stadsdelarna. Avfallsmängderna kommer att öka i framtiden vilket ställer högre krav på att avfallshanteringen sker på ett hållbart och trafiksäkert sätt.

Av programmet framgår att dagvattenhantering är viktigt att beakta i ett tidigt skede. Det gäller generellt i hela programområdet och för både kvartersmark och gatumark.

Inom ramen för dagvattenprogrammet kommer ett fördjupat underlag om hantering av ökade flöden tas fram. Det kommer att utgöra ett underlag för kommande revidering av stadsutvecklingsprogrammet samt för delutredningar och efterföljande detaljplaner.

Mark för teknisk infrastruktur och sophämtningshantering utreds och läggs fast i senare skeden av planeringen.

### UPAB

Saknar diskussion om parkering. En växande stad innebär fler fordon, och även om bilandelen i de centrala stadsdelarna kan minska kan förväntas att antalet bilar i centrum ökar. Parkeringsfrågan viktig strategisk fråga för ett levande centrum.

Ombyggnaden av stadsgatorna kräver en plan för vart bilarna ska ta vägen, till exempel genom samlade parkeringsanläggningar med möjlighet att byta till kollektivtrafik eller cykel. Potentiella parkeringsanläggningar bör utredas i ett tidigt skede.

Tegs centrum har potential att bli en bra s.k. Park & bike-anläggning för arbetspendlare från söder, förutsatt att det blir möjligt att cykla över Tegsbron, vilket bör beskrivas i programmet.

Ymer viktig för utvecklingen av parkering innanför ringen.

Bilberoende och bilinnehav följs inte alltid av. Boende i mer centrala lägen äger inte i mindre utsträckning bil, varför ett omfattande arbete med beteendeförändringar behövs om bilinnehavet ska minska.

Ett samlat grepp om parkering behöver tas. Strategisk planering av parkeringsanläggningar viktigt för att styra trafiken.

Stadsutvecklingsprogrammet utgår från befintliga aktuella styrdokument för parkering (översiktsplanens parkeringsstrategi, parkeringsprogram och parkeringsnorm). Förutsättningarna för bilinnehav inom programområdet avgörs av aktuell parkeringsnorm som givetvis även gäller inom

programområdet. Stadsutvecklingsprogrammets fokus ligger på bilanvändandet, inte på bilinnehavet.

Det framtida behovet och placering av parkeringsanläggningar i de centrala stadsdelarna hanteras i övriga styrdokument. Stadsutvecklingsprogrammet utgör inte något hinder för att utbyggnaden av redovisade nya anläggningar.

För att främja effektiv markanvändning och goda boendemiljöer anger programmet att parkering i första hand anordnas i samlade anläggningar.

Enligt programmet bör Park & Ride-funktioner som möjliggör kombinationsresor bil/kollektivtrafik prövas i samband med omvandling på platser i anslutning till stadsentréerna vid ringleden. Förutsättningarna och den närmare placeringen av anläggningarna ska studeras i kommande fördjupningar, bl.a. för Teg och Tecs centrum. För att i detta exempel undvika ökad biltrafik på stadsgatan där nya bostäder planeras bör i första hand en placering söder om Tecs centrum prövas.

Den framtida utformningen av Västra Esplanaden ska givetvis ske med hänsyn till den planerade parkeringsanläggningen i kv. Ymer.

#### Näringslivsenheten/besöksnäring

Viktigt att säkerställa att de spontana besöken av genomfarts- och dagsresenärer i Umeå centrum inte påverkas negativt av ombyggnaden till stadsgator. Glöm inte bort besökarna i planeringen, genererar stora skatteintäkter till kommunen.

Parkeringsanläggningar planeras på strategiska platser enligt kommunens parkeringsprogram. Inriktningen är att tillskapa fler parkeringsplatser för besökare i centrum, genom att flytta ut arbetsplatsparkering till anläggningar utanför centrum.

Centrum kommer att vara tillgängligt för biltrafik även i framtiden.

Utrymmet för biltrafik kommer att begränsas på de tidigare europavägarna, men staden och dess utbud kommer att växa närmare ringleden och på så sätt bjuda in till spontana besök.

Stadsutvecklingsprogrammet syftar till att begränsa behovet av bilresor inne i tätorten, vilket minskar risken för att de som måste använda bil fastnar i köer.

## 2.3 Organisationer

### Naturskyddsföreningen/arbetsgruppen Cykelstaden Umeå

#### 1. Behov av fullstora separerade cykelvägar

Cykelvägar bör planeras separerade från gångvägar och vara enkelriktade och 2 meter breda. Illustrationerna visar inte separerade cykelvägar utan tvärtom för trånga dubbelriktade cykelvägar. Dagens gång- och cykelvägar är trånga och farliga och cyklister tvingas kryssa mellan gående.

I det fortsatta arbetet ska gång- och cykelnätets standard och utformning för olika delsträckor utredas. Programmets illustrationer är inte styrande utan visar exempel på möjlig utformning. För den som cyklar är det önskvärt med separerade cykelvägar som ger hög framkomlighet för cyklister, men längs många sträckor måste cyklister samverka med fotgängare, kollektivtrafikresenärer och övriga som vistas i gaturummet. Se kommentar nedan under 3.4.

#### 2. Planera för väderskyddad, bevakad cykelparkering, även för låd-, last- och elcyklar och för handelns behov.

Planeringen av cykelparkeringar finns med i kommunens parkeringsprogram.

#### 3. Planera för lastcykeltransport i en sista-milen strategi för varuleveranser

Hanteras ej i stadsutvecklingsprogrammet.

#### 5. Behov av flera och sammanhängande cykelvägar mellan öst och väst genom centrum. Nygatans supercykelväg räcker inte utan behöver kompletteras med en ny supercykelväg närmare älven., vilket påverkar Västra Esplanaden – Storgatan. Storgatan bör bli enkelriktad mellan Kvarnvägen och Västra Esplanaden.

Förslagen får prövas i påbörjat arbete med gång- och cykeltrafikprogram. Generellt för korsningarna i centrum gäller att olika transportslag måste samverka. Se kommentar nedan under 3.4.

6. Vid en förtätning behövs ytterligare separerade cykelvägar över älven mellan Teg och centrum. Tegsbron behöver byggas om för att skapa en separerad cykelbana.

Den befintliga Tegsbron är för smal för att medge separerad cykelbana. Andra lösningar får prövas. På sikt kommer bron sannolikt att behöva ersättas med en ny.

7. Sluta planera för fler bilar i centrum. Antalet parkeringsplatser vid ny- och ombyggnationer i centrum måste minskas. Ett cykelhus bör medges i centrum med bilparkering endast för handikappade, med krav på bilpool.

Hänvisar till översiktsplanens parkeringsstrategi och parkeringsprogram, där övervägandena bakom föreslagna parkeringsanläggningar redovisas.

Bristande mångfald i dokumentets illustrationer. Ingen mörkhyad person på någon illustration.

Det är en dålig representation av befolkningen med tanke etnicitet, ålder m.m. i programmets illustrationer. I nästa version av programmet ska en större mångfald eftersträvas.

### UX Meetup

Vi måste leda bilisterna, cyklisterna och fotgängarna genom stan utan att de stör eller hindrar varandra. Det bör bli grönare och området väster om V Esplanaden bör bindas ihop med centrum. Förslag; gräv ner Västra Esplanaden mellan Storgatan och Skolgatan; bilarna kan då ta sig fort genom stan vilket minskar föroreningar samtidigt som cyklister och fotgängare obehindrat kan ta sig över.

Det bedöms inte vara en möjlig och lämplig lösning. En tunnel mellan Storgatan och Skolgatan innebär exempelvis att det inte blir möjligt med en plankorsning mellan V Esplanaden och Skolgatan, vilken är nödvändig för busstrafiken. Tunnelmynningar i stadscentrum är också olämpligt med hänsyn till stadsmiljön.

## **2.4 Privatpersoner**

### Sven-Olof Engqvist

Ifrågasätter ombyggnaden av Västra Esplanaden med minskade körytor för bilar, med hänvisning till den ökade trafikmängd som stadens tillväxt kommer att medföra. Bilköerna är idag mycket besvärande men kommer bli än värre med den föreslagna förändringen. Centrumhandeln kommer också att drabbas. Västra länken innebär för lång omväg och kommer att ge marginell minskning av trafiken längs Västra Esplanaden. Miljömärkta fordon kommer att minska utsläppen. Ifrågasätter planerade bostäder på Teg med hänvisning till dålig boendemiljö. Vänta med ombyggnaden av V Esplanaden tills effekten av västra länken är känd. Bygg gångtunnlar vid Kungsgatans korsningar med V Esplanaden och Östra Kyrkogatan.

Poängen med att bygga om Västra Esplanaden är att minska trafikmängderna. Utan ombyggnaden finns risken att trafikmängderna fortsätter att vara höga. Västra länken är ensamt inte tillräcklig för att minska trafiken. Se kommentar nedan under 3.1.

Gångtunnlar kan vara lämpliga i vissa lägen, men att bygga sådan under Västra Esplanaden befäster dess funktion som transportled. Se kommentar nedan under 3.4.

#### Mats Häggström

Ökade bullerproblem på Storgatan väst på stan senaste år. Åtgärder för att minska trafiken och hastigheten kan inte vänta tills västra länken är klar. Förslag: sänk hastigheten till 30 på km/h på Storgatan med farthinder, använd slätare, tystare asfalt.

Bullerreducerande beläggningar använder inte Umeå kommun i dagsläget, är dyrare och har kort livslängd. Kommunen arbetar med ett nytt åtgärdsprogram mot buller.

#### Leif Berglund

Orealistiska förslag, åtminstone i dagsläget. Övertro på att västra länken kommer att minska trafiken i centrum, huvuddelen av trafiken kommer ej nyttja västra länken. Enorma köer mot stan på morgonen och eftermiddag. En stadsgata från Teg till Haga skulle förvärra situationen. Se till att det finns några ordentliga, framkomliga flerfiliga vägar där trafiken kan flyta fram på ett lugnt och miljövänligt sätt. Bussfiler bra idé men bara om det finns plats. Dåligt utformade korsningar orsakar köer i onödan idag.

Boende söder om stan som jobbar på Västerslätt kommer fortsätta köra genom stan, västra länken blir en lång omväg. Förslaget kommer enbart att korka igen trafiken och ytterligare försämra miljön.

Det stämmer att det redan idag är köer på vägarna mot Umeå morgon och kväll. Köerna kommer att bli allt längre med ökad befolkning, men det finns ingen mark att bygga flerfiliga vägar på i de centrala stadsdelarna. Lösningen är istället att utnyttja det vägnät vi har med effektivt. Se kommentar nedan under 3.1.

#### H Ekergård, G Nordlund, K Sjöström

Verkar som stora grupper glömts bort i programmet, t.ex. småbarnsföräldrar, rullstolsbundna, äldre. Märkligt att kulturinrättningar som Väven m.m. vid Strandvägen/Skolgatan inte försörjs med kollektivtrafik.

Det är inte möjligt att ha kollektivtrafik i direkt anslutning till alla målpunkter i centrum, och samtidigt behålla Vasaplan som nod. Andra åtgärder behövs för att säkerställa tillgängligheten för funktionshindrade.

#### Hans Åkerlind

Blandning av bostadstyper önskas, annars risk för sociala problem. Brist på småhus, ska verkligen kommunen satsa på flerbostadshus? Varför sex våningar - fem våningar är en övre gräns för att behålla markkontakt, i enlighet med västerländsk stadsbyggnadstradition. Sammanhållna stadsbilder med hopbyggda enheter uppskattas mer än visade ensamstående punkthus.

Entréer mot gatan utgör säkerhetsrisk för barn, som kommer använda trottoarer för lek. Entréer mot gårdar har minskat trafikolyckorna. Varför vända utvecklingen, och troligen också få tillbaka de kantstensparkerade bilarna? De boende klagar inte på livlösa gator. Som kompromiss bör bebyggelsen vara genomgående med entréer mot båda sidorna.

Risk att nya butiker försvårar för de gamla butikerna inne i centrum. Det folkliv som eftersträvas kommer inte att nås bara för att man bygger som i gamla städer. Flödena blir för små, tillkommande bebyggelse för liten.



Begreppet Björkarnas stad lyser med sin frånvaro, är ett värdefullt varumärke som bör stärkas.

Önskar ingen framtida bebyggelse på parkstråket längs järnvägen mellan Minervaskolan och Katolska kyrkan.

Programområdet ligger mycket centralt i staden där det är viktigt att tillvarata marken väl, vilket gör det olämpligt med småhusbebyggelse. Våningshöjderna prövas i kommande detaljplaner, programmets illustrationer är inte styrande.

Entréer kan givetvis anläggas mot gårdarna också. Ambitionen är att skapa stadsgator med mindre biltrafik, lugnare trafiktempo och en utformning anpassad till fotgängare och cyklister. Att vända bebyggelse och verksamheter från gatan skapar trafikledsmiljöer och barriärer med tillhörande trafiksäkerhetsbrister.

Programmets illustrationer är synnerligen måttfulla när det gäller folkliv och uteserveringar. Men det bör finnas underlag för viss service på platser med bra lägen och planerade kollektivtrafikfunktioner, t.ex. Tegs centrum.

Det är inte aktuellt enligt programmet med ny bebyggelse på parkstråket längs järnvägen mellan Minervaskolan och Katolska kyrkan, programmet visar grönområde.

### Mikael Öman

Redovisar förslag till monorail-linjenät i Umeå längs de gamla europavägarna. Monorail är spårvagn på pelare med syftet snabb transport över längre avstånd. Mycket tystare än busstrafik. Möjligt med supercykelleder under.

Bedöms ej lämpligt och realistiskt på grund av påverkan på stadsbilden och kostnaderna.

### Urban Kumlin

Gröna ytor bör prioriteras, orimligt mål att staden ska växa starkt inom 5 km där det dessutom ofta är inversion under vintern. Innebär sannolikt ökad exposition för luftföroreningar och buller. Märkligt att planera nya bostäder i närhet till trafikleder och bilvägar. Centrala vägtunnlar inkl.

åtgärder för att minimera luftföroreningar ett självklart alternativ. Planera för spårbunden trafik. Vem vill bo i en stad med längre avstånd till grönområden? Alternativa strategier för stadens framtida utveckling bör redovisas. Värdet av att bo i hög densitet minskar.

Stadsutvecklingsprogrammet utgår från översiktsplanens strategier för hållbar tillväxt, vilka bl.a. innefattar den s.k. 5 km-staden. I planen framgår vilka överväganden som ligger till grund för strategierna. Vägtunnlar i centrum bedöms ej lämpligt, bl.a. med hänsyn till att tunnelpåfarterna blir utrymmeskrävande och svåra att få till.

#### Tony

Vill att det ska vara mycket grönska, samt mycket plats för gång- och cykelbanor.

Tillgängligheten till gröna områden en viktig utgångspunkt för kommande fördjupade planering av delområdena. Riktlinjen för stadsgator anger att gång- och cykelstråk ska planeras. Se kommentar nedan under 3.2 och 3.4.

#### Rachel McDonald

Vill se cykelbanor skilda från gångbanor, icke-biltrafik bör ha företräde före bilar.

Se kommentar nedan under 3.4.

#### Ingrid

Vad som helst som är så billigt som möjligt!!! Våra små barn på förskolan behöver pengarna!!!

#### Simon

Tänk supercykelvägar, villkoren för cyklister måste bli bättre.

Se kommentar nedan under 3.4.

#### Mattias Hinnerson

Risk att godstrafiken trots västra länken kommer att köra genom centrum med risk för trafikstockning efter ombyggnad av gamla E4:an.

Se kommentar nedan under 3.1.

Örjan

Föreslår gästhamn vid gamla magasinen, snudd på omöjligt att lägga till centralt.

Frågan hanteras inte i stadsutvecklingsprogrammet.

Stellan Elebro

Biltrafik från Holmsund bör också fortsättningsvis få åka på Sofiehemsvägen för att snabbt nå sjukhuset.

Biltrafik från Holmsund till sjukhuset bör använda Blå vägen för att angöra sjukhuset. Lokalgatunätet, där Sofiehemsvägen ingår, är inte avsett för genomfartstrafik.

Alexandra Haqlund

Naivt tro att varenda människa ska köra ringleden. Redan långa köer, totalt vansinne göra enkelfiligt.

Se kommentarer nedan under 3.1.

Beatrice Emilsson

Bullernivån efter Kolbäcksvägen har ökat, bullerplank behövs.

Hanteras inte i stadsutvecklingsprogrammet.

Birgith Gabrielsson

Orolig för att nya hus blir för höga hus som påverkar utemiljö och insyn för befintliga hus nära Ringvägen.

Lämplig höjd prövas i kommande detaljplanearbete.

Ronny Hjalmarsson

Ökad trafik på Storgatan som följd av nya bostäder. Avsmalning av Västra Esplanaden känns underlig, trafikflödena kommer inte fungera.

Se kommentarer nedan under 3.1.

### 3 Kommentarer till vissa frågor

#### 3.1 Framkomlighet och trafik

Ett antal privatpersoner ifrågasätter inriktningen att minska utrymmet för bilar på de tidigare europavägarna, med hänvisning till att det redan idag uppstår köer och trängsel i rusningstid. Med färre bilkörfält kommer köerna att bli än längre, särskilt med ökad trafik i ett växande Umeå. Många kommer även i fortsättningen att välja körvägar genom centrum istället för att använda ringleden, eftersom det ofta innebär en kortare resväg. Miljöproblemen kommer att minska med ökad andel el- och miljöbilar.

Länsstyrelsen efterfrågar en analys av den framtida trafiken i staden och ett resonemang om framkomligheten i gatunätet. Man hänvisar till att Trafikverket som räknar med att en ökning av trafikflödena på ca 20 procent inom 20–30 år.

#### *Kommentar*

Ett av målen för omvandlingen av trafiklederna till stadsgator är att förbättra luftkvaliteten och att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Enligt åtgärdsprogrammet för luftkvalitet behöver biltrafiken minska för att miljökvalitetsnormen ska nås, och för att uppnå detta räcker det inte med ringleden. Utan minskat utrymme för bilar är sannolikheten stor att biltrafiken ändå kommer att vara för hög för att klara miljökvalitetsnormen.

Fortfarande är andelen elbilar lågt och ökar inte tillräckligt snabbt för att lösa miljöproblemen i rimlig tid. Enligt en prognos från energimyndigheten kommer 2 procent av landets fordonsflotta vara elbilar eller laddhybrider år 2020. Därtill kommer miljöproblem med partiklar och buller som inte minskar med ökad andel elbilar.

Trängsel och köer kommer att uppstå, men det finns inga fysiska förutsättningar att ge biltrafiken tillräckligt med utrymme för att undvika det. Med mindre utrymme för bilar kan köerna bli längre, men även om nuvarande antal bilkörfält behålls kommer framkomligheten för trafiken att bli allt sämre i och med att Umeå växer. De mest trafikerade gatorna kommer att under rusningstid bli helt fyllda med bilar, oavsett ett eller två körfält. Två körfält i varje riktning medför alltför många bilar för att klara

miljökvalitetsnormen, och skapar också en bullrig och otrivsamt stadsmiljö. Kommunens strategi för att hantera detta är att prioritera transportslag som nyttjar det befintliga gatuutrymmet mer effektivt. Genom att prioritera kollektivtrafik, gång och cykel är avsikten att öka deras andel av transporter och därigenom få fler resenärer att rymmas på gatorna. Samtidigt skapas ett tystare och trevligare stadsrum.

Körlängden kan i många fall bli längre om man väljer ringleden istället för vägar genom centrum, men körtiden kan bli kortare eftersom framkomligheten kommer att vara begränsad i centrum. Med prioritering i gatuutrymmet ökar förutsättningarna för att kollektivtrafik, gång eller cykel blir det snabbaste sättet att resa inom tätorten.

Det finns också möjlighet att reglera trafiken så att tunga och icke miljöklassade fordon inte tillåts köra genom centrum.

Vad gäller prognoser för trafiken vet vi att antalet resor i Umeå tätort kommer att växa, både som en följd av ökat resande per person och fler invånare. Används prognoser som bygger nuvarande förhållanden vad gäller andel biltransporter blir slutsatsen att vi antingen behöver ge mer utrymme åt biltrafiken, eller att tillväxten måste stoppas. Ingenting är varken önskvärdt eller möjligt. Det finns därför ingen annan lösning än en ökad andel ytsnåla transportsätt (dvs. kollektivtrafik, gång och cykel) för att klara framtidens transportbehov i tätorten, tillsammans med en transportsnål samhällsplanering. Vilket också är i enlighet med Trafikverkets princip att i första hand minska transportbehoven och att optimera användningen av befintlig infrastruktur.

Omvandlingen av europavägarna kan innebära att trafiken delvis tar andra vägar och påverkar framkomlighet och miljö där. Kommunen bör så långt möjligt försöka förutsäga sådana effekter, kontinuerligt följa utvecklingen och vid behov vidta åtgärder. Det kan vara värdefullt att ta fram olika scenarier för hur trafiken utvecklas som underlag för sådana åtgärder.

Kommunen arbetar enligt åtgärdsprogrammet för luftkvalitet med ett flertal åtgärder för att klara luftkvalitet och miljökvalitetsnormer.

### 3.2 Gröna områden, värden och samband

I några yttranden framhålls att programmet behöver utvecklas vad gäller redovisningen av gröna värden och samband, och att en ökad konkretisering behövs inför den kommande omvandlingen. En redovisning av var nya grönytor kan tillskapas och sambandet med andra gröna ytor efterfrågas. Det ifrågasätts varför en del kvartersnära grönytor föreslås bli exploateringsytor.

#### *Kommentar*

Stadsutvecklingsprogrammet utgår från översiktsplanens redovisning av gröna områden och värden (som översiktligt redovisas i programmet) samt målbilden för avstånd till olika gröna kvaliteter. Planens riktlinjer gäller förstås för delområdena innanför ringleden. I detta skede har det inte funnits underlag för att peka ut placering, storlek och funktion för tillkommande gröna ytor. Detta ska utredas i det fortsatta arbetet med fördjupade delområdesstudier och detaljplaner. Det kommande parkprogrammet, som ska beskriva viktiga stråk, funktioner och kvaliteter för stadens parker och naturmarken, blir ett underlag för detta arbete.

En stor del av de befintliga grönytorerna inom programområdet har låga värden och bör därför utifrån den aspekten kunna exploateras. I samband med detta ska nya grönytor skapas med bättre kvalitet och funktion. Möjlighet finns då också att utveckla nya ekosystemtjänster i det nya stadslandskapet. Befintliga gröna områden med höga värden värnas enligt programmet.

Avsnittet om gröna kvaliteter ges rubriken "Offentliga rum och gröna platser" för att tydliggöra att det där ges en samlad bild av vilka offentliga platser som antingen är en befintlig resurs för tillkommande bebyggelse, eller som bör tillskapas. För vissa delområden tydliggörs de befintliga grönytorernas funktion och möjliga ekosystemtjänster och platsbildningar. Texten kompletteras med att det kommande parkprogrammet ska utgöra ett underlag för det fortsatta arbetet.

### 3.3 Boendemiljöer

Frågor ställs om boendemiljön i anslutning till de omvandlade trafiklederna. Det påpekas att hög och tät bebyggelse ger försämrade ventilationen och därmed risk för dålig luftkvalitet. Särskilda hälsobedömningar behöver göras områdesvis. Problem med buller förekommer redan och har ökat senare år.

#### *Kommentar*

En förutsättning för ny bebyggelse är att miljö kvalitetsnormer, bullernivåer övriga krav enligt plan- och bygglagen och miljöbalken kan uppnås. I första hand prövas detta i kommande detaljplaner. Programmets inriktning är att möjliggöra ny bebyggelse genom att minska hastighet och utrymme för biltrafik och därigenom också problemen med luftföroreningar, buller och barriäreffekter. Det kommer också att ha en positiv effekt på befintliga boendemiljöer. Byggnadshöjder och annat får prövas i detaljplanerna utifrån planerad utformning av stadsgatorna och hur trafiksituationen utvecklas. En kontinuerlig uppföljning av trafik och miljö behövs som underlag för kommande prövningar av ny bebyggelse.

Utformningen av gaturummet och anslutande bebyggelse blir viktig för en god boendemiljö. Programmets inriktning är att behålla en större bredd på de tidigare europavägarna, längs gamla E4 med esplanadkaraktär. Ny bebyggelse bör utformas så att tysta sidor skapas med skyddade gårdar. Lagstiftningens krav på bullernivåer ska givetvis uppnås.

För att ge förutsättningar för verksamheter i bottenvåningen kompletteras programmet med en riktlinje om att nya byggnader längs stadsgatornas viktigare stråk ska ges förhöjda bottenvåningar.

### 3.4 Cykelvägnät

Ett antal synpunkter har lämnats om förutsättningarna för cykeltrafik. Generellt påtalas behovet av bra cykelvägar mellan norr och söder och mellan väst och öst, och att det är viktigt att cykelvägarna ges en hög standard ("supercykelvägar") med separering från bilar och gångtrafik i vissa stråk. Planskildheter bör undvikas endast om trafiksäkerheten tillåter.

### *Kommentar*

Bra cykelvägar är en förutsättning för att Umeås mål om hög andel hållbara transporter ska kunna uppnås. Programmets inriktning är också att underlätta för cyklister genom utbyggnad av sammanhängande stråk för cyklister och fotgängare längs de tidigare europavägarna.

I en tät stad kommer dock anspråken på gatuutrymmet att delas av många. Utöver de andra transportslagen gång, kollektivtrafik och bil kommer boende, verksamma och besökare att ha själva gatan och dess bostäder, arbetsplatser och service som målpunkt. Stadsgatan är inte endast ett transportrum utan också ett stadsrum med stadsliv där olika anspråk måste samsas om utrymmet. Gatan kan inte utformas utifrån enbart cyklars eller något annat transportslags behov.

För framkomlighet och säkerhet är det önskvärt att separera gång- och cykelkörfält, men samverkan mellan olika trafikantgrupperna är alltid nödvändigt, särskilt längs de tätbebyggda delarna av de framtida stadsgatorna. Här finns inte förutsättningar för cykelvägar fullständigt separerade från gående och övrig trafik där cykling kan ske utan korsningar och andra hinder. Istället gäller det att hitta lösningar där de olika transportslagen och behoven kan samverka.

Vad gäller planskildheter bör inriktningen i första hand vara att pröva andra lösningar för att säkerställa hög trafiksäkerhet. Skälet är följande: om cyklister och fotgängare genom planskildheter avleds från stadsgatan kommer dess funktion som trafikled och renodlat transportrum att vidmakthållas. Det innebär att bilisters framkomlighet främjas vilket ger ökad trafik och högre hastigheter, och slutligen sämre trafiksäkerhet för dem som ändå behöver vistas i gaturummet. Gatans barriäreffekt kvarstår och det blir svårare och mindre säkert att passera gatan på de platser där planskildheter saknas.

#### **4 Övriga ändringar**

Övriga ändringar utöver de som framgår av avsnitt 2 och 3 ovan:

- En del mindre förtydliganden och kompletteringar har lagts till (rödmarkerad text).



- Fortsatt arbete. Beskrivningen av det fortsatta arbetet med fördjupade delutredningar, och plan- och programarbeten har uppdaterats utifrån aktuellt läge och de ställningstaganden som gjorts i projektets styrgrupp.

## **5 Sammanfattning av viktigare genomförda förändringar**

- Under "Sammanfattande strategier för hållbar stadsutveckling" (sid 8) har punkter om stadsmässig gestaltning, förhöjda bottenvåningar längs viktigare stråk, god arkitektur och ekosystemtjänster lagts till.
- Ny karta för grönstruktur (sid 16), från förslag till översiktsplan 2018.
- Det tydliggörs på flera platser att kommunens förhållningssätt till berörda riksintressen är redovisade i översiktsplanen. Det berör framför allt regementsområdet.
- Avsnitt 3, "Från trafikled till stadsgata", kompletteras med text om godstransporter och transporter av farligt gods samt om framtida anpassningar av infrastrukturen till självkörande bilar och annan ny teknik. Vidare anges att förutsättningarna för utryckningsfordon att använda framtida busskörfält ska studeras.
- Nya kartor över gång- och cykelnät från cykeltrafikprogram 2018.
- Kompletteringar i redovisningen av delområdenas offentliga rum och gröna platser.
- Uppdaterad redovisning av fortsatt arbete med delutredningar samt program- och planarbeten.