



Samrådsredogörelse

Fördjupningen för Umeå- Umeås framtida tillväxtområde
Fördjupningen för de centrala stadsdelarna

Tillhör Utställningshandlingarna
för fördjupningarna

Mars 2011

Innehållsförteckning

FFU respektive CS avser yttrande för Fördjupningen för Umeå respektive Fördjupningen för de centrala stadsdelarna.

1 Inledning

Samlad samrådsredogörelse för två planer

Samråd 7 juli - 1 oktober 2010

2 Inkomna synpunkter

Statliga myndigheter m.m.

Länsstyrelsen Västerbotten	FFU
Länsstyrelsen Västerbotten	CS
Försvarsmakten	FFU
Försvarsmakten	CS
Trafikverket	FFU
Trafikverket	CS
Svedavia	FFU
Svedavia	CS
Sjöfartsverket	FFU
Sjöfartsverket	CS
Statens geologiska undersökning	FFU
Statens geologiska undersökning	CS
Statens geotekniska institut	FFU
Statens geotekniska institut	CS
Polismyndigheten	FFU/CS

Nämnder och kommunala nämnder, bolag

Tekniska nämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden,	
Byggnadsnämnden	FFU
Tekniska nämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden,	
Byggnadsnämnden	CS
Socialnämnden	FFU
Socialnämnden	CS
För- och grundskolenämnden	FFU
För- och grundskolenämnden	CS
Jämställdhetsutskottet	FFU
Jämställdhetsutskottet	CS
Umeå kultur	FFU
Umeå kultur	CS
Kommunala handikapprådet	FFU/CS
Umeva	FFU
Umeva	CS
Umeå Energi	FFU/CS
AB Bostaden	CS
Hörnefors kommunaldelsnämnd	FFU

Kommuner m.m.

Österbottens förbund	FFU/CS
Skellefteå kommun	FFU
Lycksele kommun	FFU
Vännäs kommun	FFU

Organisationer och föreningar

24

Balticgruppen AB	FFU
Balticgruppen AB	CS
Bostadsrättsföreningen Ryttaren	CS
Bostadsrättsföreningen ...	
Fastighetsägarna Norr	FFU/CS
Fucef	FFU/CS
Föreningen för byggnadskultur	CS
Hyresgästföreningen	FFU/CS
LRF's kommungrupp	FFU
Miljöpartiet de gröna	FFU
Miljöpartiet de gröna	CS
Naturskyddsföreningen	FFU
Naturskyddsföreningen	CS
Norrbotniabanan AB	FFU/CS
Norrporten	FFU/CS
Omställningsgruppen Umeå	FFU
Rans sameby	FFU
Svensk handel	FFU
Svensk handel	CS
Västerbottens museum	FFU
Västerbottens museum	CS

Privatpersoner

35

Emil Andersson
Urban Bengtsson
Martin Burman
Bosse Gustavsson
Mats Johansson
Halsten Karlsson, Per Evertsson
Urban Kumlin
Rikard Lindberg
Torsten Lundberg
Jörgen Nilsson
Tomas Nilsson
Ove Näslund
Parde, Westin, Vikström, Sehlin, Nevalainen
Torsten W Persson
Lars Rejnus
Lennart Rehnmark
Röbäcks Arena
Staffan Schedin
Torsten Sundqvist
Kristina Stjernspetz
Eva Thörn
Hans Åkerlind

3 Kommentarer till yttranden

Bebyggelse m.m.

Framtida bebyggelse på I20-området

Motiv till att bygga en tät stad

Ny bebyggelse och kulturmiljö

Umeås jämna siluett

Umeå identitet

Förhållningssätt kulturmiljö- formulering

Brandgatorna

Byggande i Ersmark och kulturmiljöfrågor

Prioritering av bebyggelseområden

Krav på det framtida byggandet

Ny bebyggelse vid Kullavägen

Ny bebyggelse i Röbbäck

Ny bebyggelse i Tjälamark

Lokstallarna- vilka framtidsplaner finns?

Lågstrålande områden

Buller

Flygbuller och bebyggelseplanering

Vägbuller och bebyggelseplanering

Buller skjutfälten

Trafik m.m.

Friköp av parkering- möjlighet eller krav?

Zonindelning

Bakgrund till behovstalen för parkering

Grönt friköpsavtal

Samnyttjande av parkeringar

Utpekande av arbetsplatsparkering och cykelparkering

Huvudnät för gång- och cykeltrafik

Tydligare prioritering mellan trafikslag

Mer krävs för minskat bilberoende

Anpassning till trådbuss i stomnätet

Utökning av stomlinjenätet för buss

Precisering av ytor som ska omvandlas

Mobility management i planen

Tillväxt i anslutning till ringleden

Redovisning av samtliga Norrboniabane korridorer

Vägreservat Skravelsjö

Förlängning av Bomvägen

Triangelsspår för godstrafik

Hälsokonsekvenser av ringleden

40

Handel

57

Handelsområden, stadsmässighet och reserverande av mark vid Ersboda

40

Beakta befintlig service och utred hur en optimal dagligvaruförsörjning kan se ut

Krav på konsekensanalys vid dagligvaruetableringar bör tas bort

Grönstruktur, miljö och MKB

57

Utveckla gröna sociala värden

Låg ambition gällande naturvärden

Mål om tillgång till naturområden och park

Mer urban grönska i centrala delar

Vild stadsnära natur- Bölesholmarna

Prästsjöområdet som närreklamationsområde

Natura 2000 och framtida vägreservat

Naturområden saknas i redovisningen

Planens miljöbedömningar har inte varit kompletta

Rennäring

Underlagsmaterial i planen

Jordbruk

Vatten

Dagvatten

Vattenresurser

50

Övrigt

61

Handlingarnas läsbarhet, beskrivningar

Horisontella mål i planen

Funktionshinderperspektivet i planerna

Begreppet tillgänglighet

Vad avses gällande hög ambitionsnivå gällande markbeläggning?

Behov av mark för skolor, förskolor samt gruppbostäder

Fritidshusområdets attraktionskraft

Ställningstagande för Holmsjön m.m.

Samrådet borde göras om

Återkoppling till strategierna

Stöttande av lokal produktion

Förändring av Dävas restriktionsområde

52

1 Inledning

Samlad samrådsredogörelse för två planer

I följande samrådsredogörelse presenteras inkomna synpunkter från samråden för de båda översiktsplanerna Fördjupningen för Umeå (förkortas FFU i det följande) samt Fördjupningen för de centrala stadsdelarna (CS). Översiktsplanerna är nära kopplade till varandra och samråd har skett samordnat.

Referat av inkomna synpunkter presenteras från myndigheter, kommunala nämnder och bolag, föreningar och organisationer samt privatpersoner. Samtliga yttranden finns arkiverade och är offentliga handlingar.

Kommentarer till inkomna synpunkter redovisas i i avsnittet kallat ”Kommentarer till yttranden”. De frågor som kommenteras gäller allmänna intressen och frågeställningar tillhörande översiktsplaneskedet. Synpunkter som rör efterföljande skeden kommenteras i regel inte.

Samråd 7 juli - 1 oktober 2010

Samråd har skett under drygt tre månader och syftet med samråd är att ge olika parter möjlighet att tycka till om planförslaget. Ambitionen har varit att skapa tillfällen att diskutera innehållet i planerna med representater från många intressegrupper. En stor utmaning och en ambition som lever vidare genom ett kontinuerligt utvecklingsarbete.

Huvuddragen i planerna har kommunicerats under en tid både innan det formella samrådet och under samrådstiden. Träffar och workshops har genomförts med olika intressegrupper och organisationer och där synpunkter insamlats. Bl.a. har seminarium om strategier, genomförandefrågor och grönstruktur genomförts.

Allmänhetens intresse för och synpunkter på den fortsatta utvecklingen av Umeå och de centrala stadsdelarna har försökt fångas upp genom att använda och utveckla webbens möjligheter som kommunikationsrör men också genom att delta vid arrangemang och seminarier. Vid öppet stadshus och invigningen av Botniabanan visades stort intresse för frågorna. Vid invigningsveckan av Glashuset på Rådhusorget var planering temat för en av dagarna. Därtill har annonserade seminarier för allmänheten hållits vid fyra tillfällen på Stadsbiblioteket.

Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och i Utvecklingsavdelningens lokaler i Stadshuset, i kommunhörnan samt utställningshörnan på Stadsbiblioteket samt via kommunens hemsida.

Synpunkter på det utställda förslaget har lämnats både skriftligen och via webben. Vissa har lämnat synpunkter särskilt för de båda fördjupningarna medan många även valt att lämna samlade yttranden. I de olika referaten har noteringar gjorts kring vilken fördjupning yttrandet avser genom markeringar FFU/CS.

Inkomna synpunkter har legat till grund för de omarbetningar som gjorts av planen innan den nu ställs ut igen.

2 INKOMNA SYNPUNKTER

Statliga myndigheter m.m.

Länsstyrelsen (FFU)

Länsstyrelsen ser det som en brist i att samrådshandlingen inte är fullständig samt att volymer är alltför omfattande. Vissa illustrationer i handlingen är svårlästa. Man skulle gärna se några illustrerande exempel på hur olika bebyggelseområden kan exploateras/förtätas.

Länsstyrelsen anser kommunens resonemang om hantering av bullerfrågan, med beskrivning av hur riktlinjer kan töjas och hur andra statliga förvaltningar inte är överrens i frågan, är ett olämpligt lätt att hantera frågan. Istället bör fokus vara på att hitta lösningar där gamla strukturer förändras och där alla sektorer medverkar i planeringen för en stad med god byggd miljö.

Hur miljömålet God bebyggd miljö ska uppnås beskrivs inte i handlingen. Att hävda avsteg från riktvärden för buller är en utveckling som går i motsatt riktning till miljö kvalitetsmålet. Länsstyrelsen anser att relevanta miljömål med koppling till hälsoeffekter bör redovisas liksom skillnader mellan kön, etnicitet och familjestrukturer, skillnader under livets faser.

I planen ges riktlinjer för lokalisering av förskolor med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet. En strategi efterlyses för befintliga skolor och förskolor och hur luftkvaliteten kring dessa kan förbättras. En analys av konsekvenser för mark- och vattenplanering saknas för de beslutade miljö kvalitetsnormerna för vatten liksom hänvisningar till beslutade MKN och åtgärdsprogram. Hur de beslutade MKN påverkat eller haft inflytande på planprocessen bör också framgå.

Vatten

Handlingen anses ha bra riktlinjer kring avsnittet vatten. Man bör dock inte begränsa sig till vatten som naturresurs för t.ex. dricksvatten utan även som resurs för växter och djur (god ekologisk status). Åtgärder som faller på kommunens ansvar redovisas följt av målsättning. Riktlinjer för arbetet saknas. Planförutsättningar för vattenförsörjning redovisas rätt väl.

Hänvisningar till vattendirektivet saknas dock liksom behov av översyn av dricksvattenskyddet. Handlingen anses med fördel kunna kompletteras med material från vattenförsörjningsplanen. MKN för vatten bör ingå i miljöbedömningen.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen ser det som positivt att samrådshandlingen betonar behov av ett övergripande kulturmiljöprogram för Umeå kommun. Kulturmiljön i Ersmark behöver dock kommenteras särskilt eftersom del av ett utpekade bebyggelseområde har av Regeringsrätten ansetts olämplig för bebyggelse pga närheten till kulturmiljön. Länsstyrelsen anser inte att det området ska utpekas som ett framtida bebyggelseområde.

Länsstyrelsen pekar på några felaktigheter gällande redovisning av fornminnen liksom att kartan över riksintresset Centrala stan nyligen reviderats att omfatta även I20-området.

MKB och säkerhet

MKB'n borde varit komplett innan planen skickades på samråd och viktiga marker för rennärningen bör tydligare framgå i planen. Länsstyrelsen skulle gärna se en bedömning av planförslagets påverkan på rennärningen.

Ett säkerhetsavsnitt saknas i handlingen som beskriver motivet till förläggning av verksamheter, dess risker osv. i en riskanalys. Även en riskbedömning som följd av klimatpåverkan efterfrågas.

Grönytor, ökad tillgänglighet m.m

Planen bör utvecklas gällande utformning av parker och grönytor liksom belysning av parker, gator/gc-vägar samt i någon form ange konkreta åtgärder för att främja tillgänglighet för gc-trafik, ökad trygghet och säkerhet liksom exempelvis en långsiktig strategi för en attraktiv och hållbar kollektivtrafik m.m.

Strandskydd

Länsstyrelsen menar att det inte är möjligt att schablonmässigt peka ut hur strandskyddet ska gälla i kommundelarna avseende landsbygdsutveckling utifrån gällande strandskyddsregler. Varje ansökan på en specifik plats ska prövas utifrån sina förutsättningar. Även tätortutveckling kan förekomma var som helst om behov skulle uppstå. Dock ska kraven i miljöbalken uppfyllas exempelvis gällande sakligt svar på frågan om aktuellt behov kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet och om så är fallet- motiv till att den platsen inte väljs. Därtill måste alltid särskilda skäl framskrivas på ett bärande sätt. Det är inte tillräckligt att hävda behov av bostäder. Länsstyrelsen framhåller att möjligheterna till nyetablering av boende längs kusten är mycket små.

Länsstyrelsen (CS)

Planeringen för de centrala stadsdelarna anses vällovlig, med en mycket hög ambitionsnivå och välgenomarbetat material. Länsstyrelsen föreslår att skrivningarna kring upplevd trygghet bör höjas till att uttrycka att staden ska *vara* trygg.

Kulturmiljö och identitet

Gällande kulturmiljö anser Länsstyrelsen att huvuddelen är utformad i överensstämmelse med de diskussioner som förts i samband med översynen av riksintresset. Att nya förtättningsområden illustrerats utanför centrumfyrcanten är positivt. Man hade gärna sett en beskrivning var de högre hushöjderna kan komma att bli aktuella. I planen bör det framgå att del av centrala staden är skyddad som fornlämningsområde enligt kulturminneslagen och att markarbeten inom dessa områden kräver Länsstyrelsen tillstånd. Ur kulturmiljösynpunkt exemplifierar Länsstyrelsen med positiva skrivningar. De menar dock att det inte är tillräckligt uttryckt om hur och typiska stadsmiljöer ska behandlas med varsamhet och hur grundläggande drag i stadens karaktär inte ska försvagas i förhållande till de tillväxtmål och den förtätning som uttalas i planen.

Länsstyrelsen anser att en förtätning i regementsområde är möjlig även om planeringen av detta förutse bli en grannliga uppgift och som kräver t.ex. samråd och gestaltungsprogram innan exploateringsgrad uttrycks.

Länsstyrelsen anser inte att skrivningen om förstärkta kontraster lyfter vare sig stadskvaliteter eller Umeås identitet och föreslår alternativa skrivningar. Man anser vidare att man förtydligas vad som avses när en byggnad är illustrerad med blå prick (Q-, K-märkning, byggnadsordning, byggnadsminnen?). För regementet illustreras inga hus med blå prick trots att en stor mängd byggnadsminnen finns.

För centrum saknas en skrivning som finns för andra stadsdelar om att ny- och påbyggnader ska ges en placering och utformning som "*samspekar med och inte reducerar*" befintliga byggnaders värden. Länsstyrelsen föreslår att felmarkerad text tilläggs riktlinjen.

Man anser att det historiska inslaget av björk bör tilläggas som särskild punkt. Vidare anser man det svårt att veta hur den uttalade ambitionen för parker och grönytor ska uppnås.

Gällande MKBn anser man inte att planen utgår från hur kulturmiljön påverkas utan hur bevarandaspekter inverkar på andra miljöfaktorer. Den utgångspunkten skulle ge ett helt annat resultat.

Trafik och miljö

Att det skulle bli tal om något paradigmskifte gällande trafiksystemet i Umeå håller Länsstyrelsen inte med om. Förtätning av staden bedöms medföra förändrade villkor för ventilation av dålig luft. Det är oklart hur man konkret tänker göra för att skapa bra miljöer för barn ur luftsynpunkt eftersom åtgärder saknas. Vidare saknar man en diskussion kring hotbilden gällande fina partiklar. Partiklar är ett ”farligare” ämne än kvävedioxid med stark koppling till trafikbelastning och dubbdäcksanvändning. Miljözon bör införas så snabbt som möjligt när kommunen övertar Västra Esplanaden. En analys saknas för konsekvenser av de beslutade miljö kvalitetsnormerna för vatten. MKN för vatten ska ingå i miljöbedömningen. Länsstyrelsen efterlyser kompletteringar gällande vikten att skapa trygga miljöer, utformning av parker m.m., belysning av parker, gc-vägar etc. Man önskar därtill konkreta åtgärder som främjar tillgänglighet och utrymme för gång- och cykeltrafik samt bättre utformning av gaturummet för ökad säkerhet m.m. Handlingen saknar vidare en riskbedömning som följd av klimatpåverkan kopplat till höga flöden, översvämningsrisk, ras och skred samt hantering av ökade mängder dagvatten.

Försvarmakten (FFU)

Försvarmakten anmärker på att riksintresset Umeå närövningsfält med skjutbanor och Umeå skjutfält markerats i plankartan som ”Utredningsområde I20”. Försvarmakten anser att riksintressekartan bör kompletteras med gränsen för bullerpåverkan och saknar riksintresse för totalförvar i avsnittet om riksintressebeskrivningen. Umeå kommun redovisade inte fälten som riksintresse i ÖPL98 trots att det är Försvarmakten som har ansvar för redovisningen. Försvarmakten poängterar att Umeå skjutfält/övningsfälts status som riksintresse aldrig återtagits.

Vidare ses störningskänslig bebyggelse inte som lämpligt i närheten av närövningsfältet med skjutbanor. Det är därför inte möjligt att bygga 3 500 bostadsenheter i detta läge vilket illustreras i planen. Även andra aspekter med koppling till hälsa och säkerhet finns att ta hänsyn till inom området. Nya bostadskvarter illustreras på mark som förvaltas av Fortifikationsverket och hyrs av Försvarmakten. Följaktligen menar Försvarmakten att det inte kan bli aktuellt med ny stadsdel inom I20 med exempelvis en evenemangsarena så länge Försvarmakten har kvar verksamhet i Umeå.

Försvarmakten har via SkyddsC tydligt framfört att flytt av skjutbanor inte är aktuellt. Försvarmakten har inget emot ett skyttecentrum på utvisad plats i planen men samordning av Försvarmaktens verksamhet till denna plats är inte aktuellt.

Försvarmakten anser att avsnittet Buller och bebyggelseplanering bör kompletteras med en beskrivning av bullerpåverkan från skjutbanorna. Ett Natura 2000-område saknas avseende Ersmarksberget i den sydöstra delen av skjutfältet.

Försvarmakten säger sig inte acceptera den förslagna förlängningen av Bomvägen eftersom det går rakt igenom närövningsfältet. Att Hissjövägen föreslås bli stadsgata riskerar att påverka Försvarmaktens transporter negativt eftersom det är den enda transportvägen till och från garnisonsområdet.

Slutligen kommenteras att planen uttrycker att innehållet framarbetats i samråd med bland annat Försvarmakten. Sedan 1 januari 2009 finns dock endast en kontaktyta mellan myndigheter och Försvarmakten och det är Högkvarteret. Samråd har inte skett med Högkvarteret.

Försvarmakten (CS)

Störningskänslig bebyggelse som bostäder är inte lämpligt vis närövningsfältet med skjutbanor. Det är inte möjligt att uppföra en stor mängd bostäder i detta läge, såsom planen illustrerar, pga bullerpåverkan.

Trafikverket (FFU)

Det genomgående temat för fördjupningen med hållbarhet och komplettering samt dess utvecklingsstrategier ses som utmärkta och i linje med Trafikverkets målsättningar och synsätt. Den kommande omvandlingen av nuvarande E4 och E12 ses som positiv eftersom den underlättar förflyttning till den nya ringleden. Positivt är även åtgärder kopplat till miljözon, prioritering av kollektivtrafiken liksom översynen av parkeringsnormer och -strategier.

Trafikverket imponeras av Umeå framsynthet och ambitionsnivå och hoppas att resultatet slår väl ut. De ambitioner som kommunen beskriver, med t.ex. förändrade beteendemönster, bedöms vara rätt väg att hantera befolkningsökning i enlighet med målen. Trafikverket saknar dock en beskrivning av betydelsen av mobility management och hur kommunen tänker bygga vidare på det som projektet Hållbart resande åstadkommit.

När det gäller utveckling i byarna motsätter sig Trafikverket oplanerad tillväxt eftersom det medför försämrade framkomlighet och trafiksäkerhet med t.ex. många direktutfarter. Byar som bedöms bli aktuella för expansion bör detaljplanläggas. Tillväxt i byar i utpekade stråk riskerar att medföra mer trafik och buller och det är viktigt att befolkningstillväxten åtföljs av utveckling av kollektivtrafiken tillsammans med åtgärder för att påverka de boende att nyttja denna. Trafikverket saknar vidare en beskrivning av omvandling av fritidsområden. Med ökad fast bosättning i dessa områden ökar trafikarbetet med en förändrad efterfrågan på samhällsservice.

Trafikverket lämnar en rad kommentarer om föreslagna bebyggelseområden. Bland annat ställer man sig negativa till alternativt motsätter sig bebyggelse i följande områden; Lundåkern, Kungsänget, Skravelsjö, Nydala/Anumark, Travbaneterrängen, Villanäs/Lövön, Kulla. Däremot ställer man sig positiv till Tomtebo/Carlshem och I20-området.

Längs ringleden menar Trafikverket att det är viktigt att upprätthålla hög framkomlighet. Tillkommande anslutningspunkter ställer man sig därför tveksamma till. Trafik till planerade verksamhetsområden ska samlas och anslutas till befintligt vägnät och de trafikplatser som anläggs.

Både centrum och de halvexterna handelsområdena ska ha god tillgänglighet både med cykel- och kollektivtrafik. Planens olika verksamhetsområden kommenteras. Bl.a. påpekar man brister gällande framkomlighet för Ersboda.

Trafikverket ställer sig tveksamma till planerna på ett fjärde handelscentrum, Entré Syd. Därtill förutser man att mark behöver avsättas för dubbelspår men Trafikverket ställer sig tveksamma till föreslaget område öster om järnvägen eftersom man förutser problem att lösa tillgängligheten utan att framkomligheten påverkas för väg 92 och järnvägen.

Områdena Nydala och Nydala stad får inte påverka framkomligheten på E4. Verksamhetsområdena på Ön och Alvik (V15) anses svårt att rymma. Därtill anser man det olämpligt ur trafiksäkerhetsskäl att splittra verksamhetsområdet Obbola i tre delar. Man känner sig vidare tveksam till områdena kallade Travet och Stöcksjöleden bl.a. av trafiksäkerhetsproblem.

Trafikverket bedömer att kommunen, med den integrerade bebyggelse- och trafikstrategin, tar ett helhetsgrepp på trafikfrågorna. Detta ses som en nyckel för att utveckla Umeå mot 200 000 invånare. Trafikverket instämmer inte i skrivningen om att framkomligheten *i princip* bör prioriteras längs kommunens illustrerade huvudvägnät. Biltrafikens framkomlighet ska prioriteras på detta vägnät, skriver man. Vägarna E4, E12 och 92 är del i det nationella vägnätet med riksintressant betydelse för den nationella och regionala trafiken. Vägen som förbinder Tavleliden och Gimonäs ses som en lokalt anslutande väg som bör ingå i det kommunala vägnätet.

Den kommande omvandlingen av E4 och E12 är positiv eftersom det överflyttar trafik till kringfartslederna. Om förtätningar genomförs som kan beröra framkomligheten på det statliga vägnätet, buller etcetera ska Trafikverket höras.

När det gäller kollektivtrafik föreslår kommunen ett stomlinjenät. Trafikverket saknar dock anknytande nät och konstaterar att arbetsplatsintensiva områden lämnas utanför stomlinjenätet såsom Västerslätt och Östteg.

Trafikverket (CS)

Vägverket ser positivt på det genomgående temat hållbarhet och förtätning. Likt för yttrandet för FFU framhålls ambitionerna med utvecklingsstrategierna. Det är dock nödvändigt att beakta bulleraspekterna i den fortsatta planeringen. Behov finns av mer konkreta riktlinjer för hur tyst sida ska uppnås både inom- och utomhus. De områden som bedöms särskilt utsatta med hänsyn till buller är öst på stan, omvandlingsområdet mellan Östermalmsgatan och järnvägen, utmed nuvarande E4 på Teg, Längs Blå vägen och järnvägen vid Umeå C och vidare västerut samt utmed järnvägen utmed regementet.

Ambitionerna som kommunen beskriver är rätt väg att gå för att hantera kraftig befolkningsökning samtidigt som problem med luftkvalitet, buller och trängsel inte ska försämrats. Umeå kan bli ett föregångsexempel skriver verket. En beskrivning av betydelsen av mobility management och hur kommunen tänker arbeta vidare med detta efterlyses.

Planen behöver klarlägga varför man i planen uttrycker att gång- och cykelnätet bör byggas ut enligt principen att rekreations- och nyttotrafik skiljs åt. Det förefaller ineffektivt nyttjande av resurser att bygga separata nät för rekreations- respektive nyttotrafik.

Trafikverket poängterar att man inte valt bort någon korridor för Norrbotniabanan och anser att kartan ska kompletteras.

Planens höga ambitioner och dess helhetsgrepp är positivt och verket hoppas att planen följs av ett tydligt genomförande och konsekvent tillämpning.

Svedavia (FFU)

Svedavia betonar att det är ytterst väsentligt att säkerställa flygplatsens långsiktiga verksamhet i det nuvarande läget. Detta uppfattar man även är kommunens ambition. Hållningen gentemot bostadsbebyggelse under flygets bullerkurva är därför väldigt restriktiv. Flygplatsen delar kommunens uppfattning i det olämpliga att etablera bostäder under FBN dBA och delar kommunens riktlinje med en grundinställning till restriktivitet även inom området med flygbuller 70 dBA max, mer än 3 ggr nattetid.

Svedavia uttrycker att de känner stark osäkerhet för hur miljödomstolarna kan komma att se på bullerstörningar inom flygbullerkurvan 70 dBA och uttrycker därför att de inte, trots Boverkets allmänna råd kan ställa sig generellt positiv till det ganska stora avsteg som föreslås för maximalbuller dag- och kvällstid inom och i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur. I väntan på att rättspraxis visat i vilken utsträckning domstolar tar hänsyn till Boverkets allmänna råd, kommer Svedavia att hävda restriktivitet även i sådana områden om maximalbuller nivån 70 dBA överskrids mer än 3 ggr dag och kväll.

Utanför befintlig bebyggelsestruktur bör inställningen vara mycket restriktiv till enstaka lokaliseringar. Nybyggnation bör därför inte tillkomma inom 70 dBA max mer än 3 ggr dag och kväll. När det gäller nyetablering av verksamhetsområden i närheten till flygplatsen ska hänsyn tas till flygsäkerhet, flygplatsens framtid och miljö liksom hinderfrihet samt in- och utflygningsljus. Flygplatsen ska alltid kontaktas i god tid innan verksamhetsområden etableras.

Svedavia (CS)

Delar av planområdet hamnar inom eller i närheten av Umeå City Airports flygbullerkurva och flygplatsens hållning till att godkänna bostadsbebyggelse under kurvan för maximal ljudnivå 70 dBA är väldigt restriktiv. Detta för att inte åsamka boende onödiga störningar samt för att förebygga restriktioner för flygplatsen nu och i framtiden. Nybyggnation bör alltså inte tillkomma inom flygbullerkurvan, plansch 12B. Se även yttrandet för FFU ovan. Hänsyn ska vidare tas till flygsäkerhet, miljö m.m. Hinderfrihet ska också bevakas liksom eventuella hinder som kan förhindra rakare flygvägar och gröna inflygningar. Innan olika etableringar sker det därför viktigt att flygplatsen kontaktas.

Sjöfartsverket (FFU)

Sjöfartsverket anser sig inte kunna avge ett reservationslöst yttrande eftersom handlingen inte är tillräckligt detaljerad eller konkret gällande påverkan för sjötrafik. Sjöfartsverket pekar ut betydelsefulla farleder liksom Holmsunds hamn med hamnbassänger och terminaler. I planarbetet ska hänsyn tas så att planerade åtgärder inte inkräktar på sjöfarten eller försämrar förutsättningarna för sjöfartens framkomlighet, tillgänglighet eller säkerhet.

Eftersom hamnverksamhet ofta genererar buller bör bullerutredning genomföras för att kontrollera eventuell påverkan. Hänsyn måste också tas för att skydda strandområden mot påkänningar och svall. Sjöfartsverket uttrycker att brister i skydd mot svall eller erosion inte ska leda till krav på fartbegränsningar eller andra restriktioner för sjötrafiken. Verket förutsätter att samråd sker när planer konkretiserats gällande; 1) Utveckling av Umeå hamn, 2) Fast förbindelse Umeå-Vasa, 3) Ny- eller ombyggnad av broar t.ex. gc-broar över älven, 4) vatten- och strandnära anläggningar för industri, boende, småbåtshamnar, 5) Planer som innebär ändring av befintlig strand-/kajlinje, muddringar etcetera.

Sjöfartsverket (CS)

Verket bedömer att den enda sjöfart som ev. kan beröras i detta fall är yrkes- och fritidsbåtar och ruttter för dessa är svårt att bedöma. Inte heller denna plan anses tillräckligt detaljerad att det är möjligt att avge ett reservationslöst yttrande om eventuell påverkan. När nya områden konkretiseras förutsätter Sjöfartsverket att de blir kontaktade för samråd gällande nya eller ombyggda broar, vatten och strandnära anläggningar, planer som innebär ändring av befintlig strandlinje och ev. muddringar och tippningar. Önskvärt är dock att nuvarande segelfria höjd behålls.

SGU- Statens geologiska undersökning (FFU)

SGU bedömer placeringen och utvidgningen av handels- och industriområdet vid Klockarbäcken som mycket olämpligt med hänsyn till den planerade reservvattenförsörjningen från Vindelälvsåsen. Risken för ras och skred bör utredas gällande ökade vattenuttag från reservvattentäkten i Backen. Hänsyn behöver också tas till ras och skred vid planerad strandnära utbyggnad i området. Detta bör bedömas i ett framtida scenario med ökade nederbördsmängder och höjda vattennivåer.

Planen beskriver vattenförsörjningssituationen i Umeå på ett tillfredställande sätt och SGU ser mycket positivt på att underlag tagits fram till en vattenförsörjningsplan. Vattenskyddsområden finns för alla kommunala vattentäkter förutom Holmön. SGU rekommenderar att kommunen överväger att bevara vattentäkten som en reservvattentäkt och säkerställa skyddet för denna även om nya ledningar planeras från Ivarsboda på fastlandet. För att ytterligare framhäva vattenresurserna rekommenderar SGU att planen innehåller en geologiskt och hydrogeologiskt underlag som beslutsstöd i det framtida planarbetet. Eventuella avgränsade områden med betydelse för den nuvarande eller framtida vattenförsörjning bör illustreras på kartor över vattenresurserna i syfte att undvika olämpliga etableringar av verksamheter inom de mest betydelsefulla områdena.

Även de största riskerna bör beskrivas liksom beskrivningar om det finns konflikter mellan vattenresurser och nuvarande eller befintlig markanvändning och hur kommunens ställer sig till detta.

SGU menar att även påverkan på möjlig vattenförsörjning bör beaktas i miljöbedömningen. Den utveckling som föreslås kan i högsta grad påverka grundvattnets kvalitet och möjligheterna till uttag av vatten för drickvattenförsörjning. Exempelvis bör den eventuellt förhöjda risken för negativ påverkan på grundvattnet som en etablering på Vindelälvsåsen, som t.ex. om den planerade utbyggnaden av Klockarbäcken riskerar försvåra framtida vattenuttag från en reservvattentäkt i Backen.

SGU- Statens geologiska undersökning (CS)

SGU har i yttranden för älvlandskapet framfört synpunkter som är gällande även för denna plan avseenderas och skred.

SIG- Statens geotekniska institut (FFU)

SIG noterar att avsnittet klimatpåverkan inte färdigställts. I avsnittet bör områden med risk för naturolycka redovisas. En översiktlig redovisning av markförhållanden för de älvnära områdena Lundåkern, Ön och Öbacka rekommenderas liksom hänvisningar till Fördjupningen för älvlandskapet där vattennivåer och strömmar redovisas.

Förutsättningar för ras och skred bör översiktligt identifieras inom planerade områden för de områden som inte innefattas i Räddningsverkets (MSB's) kartering. Sandåkern vid Tvärån och Hörnefors med Hörnån ligger vid vattendrag nära åarnas mynnningar där flöden och vattennivåer tidigt bör beaktas i planeringen. SIG är positiva till riktlinjerna för bebyggelse men anser dessa ska kompletteras med ett avsnitt hur geotekniska säkerhetsfrågor ska hanteras vid detaljplaneläggning och bygglov inom utbyggnadsområdena.

SIG- Statens geotekniska institut (CS)

En översiktlig redovisning av markförhållanden för älvnära utbyggnadsområden rekommenderas kopplat till ökade flöden m.m. med koppling till klimatförändringar. Hänvisning kan göras till planen för älvlandskapet. SIG poängterar att Räddningsverkets kartering endast omfattar begränsade och bebyggda delar av kommunen. Förutsättningarna för ras och skred bör därför utredas för nya områden. Översiktligt kan detta värderas utifrån tillgängligt topografiskt och geologiskt material.

Områden med risk för erosion bör illustreras i planen. Det är viktigt att hänsyn tas till förväntade klimatförändringar. Vattennivåer bör översiktligt redovisas i planen. SIG rekommenderar att en strategi tillfogas planen om hur geotekniska säkerhetsfrågor ska hanteras i detaljplane- eller bygglovskedet.

Polismyndigheten (FFU och CS)

Polismyndigheten ställer sig positiv till de generella principer som uttalas i planerna. Särskilt positivt är inriktningen för de centrala stadsdelarna som kommer att bidra till ökad trygghetsupplevelse liksom brottsförebyggande effekter. Ökad interaktion mellan människor är central för upplevelser av staden som en trivsam och trygg plats.

NÄMNDER OCH KOMMUNALA BOLAG

Tekniska nämnden , Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Byggnadsnämnden (FFU)

Nämndernas yttrande utgörs av Samhällsbyggnads-kontorets tjänsteskrivelse.

Planens föreslagna strategier anses bra liksom riktlinjerna för enstaka lokaliseringar. Umeås identitet och karaktärsdrag är viktiga. Handlingen uttrycker dock inte vilka karaktärsdrag som bildar stadens identitet. Vintern är en aspekt och det är viktigt att använda grönområden för rekreation och motion hela året.

Frågor om grönstruktur, särskilt sociala värden, anses givits en tillbakadragen position i planen utan någon särskild viljeinriktning. Exempelvis saknas resonemang om gröna stråk och ekologiska funktioner.

Utifrån planens planeringshorisont anser nämnderna att det är rimligt att prioritera var man vill se tillväxt de närmsta 10-15 åren. Därmed är det nödvändigt att bedöma vilka områden som bäst uppfyller förutsättningarna om hållbar utveckling. Områden där stödet är svagt bör sättas ”on hold”. Exempelvis torde det gälla B5, B8, B11 och B13. Underlaget för Råvarumpan borde exempelvis ha utvecklats eftersom områdets hållbarhet kan ifrågasättas.

Med blandstaden som norm menar nämnderna att det krävs prioriteringar för att utveckla kluster och huvudstråk liksom att värna stadsdelscentra. Det är svårt att ta ställning till planeringens effekter eftersom effekter på miljö och hälsa och MKB liksom bedömningar saknas.

Man ser en risk i att stadsbyggnadsprinciperna samt trafikstrategin inte kommer att ge tillräcklig vägledning för minskat bilberoende och transportbehov. Förtydligande behövs gällande begränsningar i biltrafikens framkomlighet när ringen är på plats, kollektivtrafikens framkomlighet kontra oskyddade trafikanters säkerhet samt kollektivtrafikåtgärder som främjar framkomlighet.

Därtill anser man det nödvändigt att definiera begreppet stadskärnan eftersom man uttrycker att exempelvis gång- och cyklisterna ska ges prioritet i dessa områden. Liksom planen presenterar ett huvudvägnät för bil och kollektivtrafik måste ett huvudvägnät presenteras för fotgängare och cyklisterna. Det bör även beskrivas vilka gång- och cykelvägar som är prioriterade i Länstransportplanen.

Bebyggelse måste samplaneras och redovisas tillsammans med sociala gröna värden och tydligare riktlinjer behövs för gröna stråk och korridorer.

Vidare efterlyses en diskussion om triangelspår för godstrafik. Ett antal synpunkter lämnas gällande kartan över huvudvägnätet. Att utveckla kollektivtrafiken till ett stomlinjenät är positivt liksom att anpassa bebyggelsen. Buss ska vara prioriterad i dessa linjer och bedömningen är att det är möjligt att leda biltrafiken till det mer tåliga huvudvägnätet samt det övergripande genom att införa bussgator i centrala staden. Man anser att planen är otydlig i vilka ytor som ska omvandlas för att gynna kollektivtrafiken. Gatorna i stomnätet bör även anpassas för trådbussar. Breda gatuområde är bra eftersom det ger bättre ventilation av gaturummet. Därtill bör samordning med tåg och lokaltrafik beläggas bättre i planen.

Föreslagna bebyggelseområden bör beskrivas på ett mer konsekvent sätt. Planen för bra resonemang kring gröna värden inom det sociala perspektivet. Det kan dock vara för sent att skapa bra allmänna platser som parker och torg i detaljplaneskedet. Nyttjandet av grönytefaktor och ”gröna punkter” bör exemplifieras och framhåvas tydligare. Avsnittet gröna stråk bör utvecklas.

Nämnderna ställer en fråga om var attraktionskraften ligger i fritidshusområden. Fritidshusens 150 m² används som permanentboende. Eftersom de önskade effekterna uteblir kanske formuleringen fritidshus tas bort. Ett förtydligande efterlyses angående ”rena” fritidshusområden. Principerna för enstaka lokaliseringar anses bra liksom riktlinjerna om VA.

Nämnderna menar att zonindelningen för parkering måste justeras och saknar avsnitt om tillgänglighet avseende bebyggelseförtätning, det offentliga rummet. Man menar vidare att avsteg från begreppet tyst sida bör begränsas till de centrala delarna liksom till stomlinjer för kollektivtrafik. För flygbuller anses det lämpligt att använda plansch N1:3 (...).

Barnperspektivet ses som väl beskrivet och delar av texten kan med fördel lyftas till riktlinjer. En plan, och utrymme, bör finnas för var skolor och förskolor bör placeras eftersom det är viktigt för att minska transportberoendet. Befintliga anläggningar med bra lägen bör värnas.

Nämnderna saknar ett övergripande resonemang om utökat strandskydd och undrar vad som gäller för de gröna korridorerna. Det går inte att få en överblick över gröna samband och inte se vilken tillgång grönt man kan vänta sig med denna plan.

Ämnet trygghet behöver diskuteras utförligare både utifrån upplevd och reell trygghet. Den upplevda otryggheten i centrum nämns t.ex. inte vilket är anmärkningsvärt eftersom en stor del av brotten utförs här.

Planen behöver integreras bättre med ramdirektivet för vatten. Detta genom riktlinjer och åtgärder som ska vidtas för att säkerställa miljö kvalitetsnormer och åtgärdsprogram. Karta och tabell över vattenförekomster saknas. Ställningstagande behövs kring jordbruksmark exempelvis vid Röbbäck, Stöcke, Stöcksjö och Degernäs. Frågor som ställs är; Ska den skyddas? Är den värdefull som den är eller ska den betraktas som tillskott till boendemiljön? Ställningstagande saknas även för Mjösjön och Holmsjön som rekreationsområde.

Förslag på kompletterande skrivningar kring förorenad mark samt återvinning och avfall lämnas. Nämnden anser det svårt att ta ställning till planeringens effekter eftersom MKB till delar saknas. Det är allvarligt om miljöbedömningen inte varit en del av planeringsprocessen. Ett avsnitt om huvudmannaskap bör föras in i planen (se sid 8 i yttrandet).

Sammanfattningsvis anser nämnden att återkopplingarna till strategierna kunde vara tydligare, samtliga riktlinjer bör samlas i ett avsnitt, ser gärna en tydligare koppling till nya PBL och anser t.ex. att pågående hastighetsöversyn bör nämnas.

Tekniska nämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt Byggnadsnämnden (CS)

Nämndernas yttrande utgörs av Samhällsbyggnads-kontorets tjänsteskrivelse. I yttrandet menar nämnderna att det är viktigt att alla processer som företräder det offentliga i stadsbyggnadssammanhang har en gemensam syn på såväl mål och visioner. När det gäller stadens identitet är karaktärsdragen viktiga. Vad som bildar stadens identitet framgår dock inte ur handlingen. Vintern som en del bör framhållas.

Gestaltningsspörsmål för byggnader och det offentliga rummet behandlas i alla väsentliga delar. Hur kommunen ska förhålla sig till byggnader som tas upp i byggnadsordningarna som värdefulla men som saknar skydd är en fråga som bör utvecklas och tas fram riktlinjer för.

Positivt är att styra verksamhetsparkeringar till samlade anläggningar. Placering av nya sådana är av stor betydelse. Stora etableringar med önskan om att friköpa många parkeringar riskerar försämrad trafiksituation och ökad belastning i andra delar av centrum. Denna problematik behöver beskrivas. Platser för arbetsparkering bör pekas ut. Pedagogiken kring arbetsplatsparkering bör utvecklas och kopplas till resonemang om grönt friköpsavtal.

Utveckling av kollektivtrafik till ett stomlinjenät är positivt och i dessa ska busstrafik prioriteras framför bil och beakta oskyddade trafikanter. Stomnätet bör anpassas för trådbussar. Breda gatuområden är bra eftersom de ventilerar gaturummet bättre. Med bussgator kan biltrafik ledas till det mer tåliga lokala huvudvägnätet vilket även blir ett led i att omvandla trafikleder. Att gång- och cykel prioriteras är bra men en fråga är var huvudstråken ska gå genom stan. Planen måste kompletteras med ett huvudnät för gång och cykel. Ytor för cykel-parkeringar bör avsättas och väderskyddade sådana har ett stort signalvärde.

Planen måste kompletteras med skrivningar om att behov av grönområden och parker alltid ska beaktas. Ett urval av kvaliteter bör lyftas fram som representerar en acceptabel kvalitet för friytor. Tillgång till park eller större stadspark bör finnas inom vissa definierade avstånd. Kan grönytefaktor och gröna punkter vara ett sätt att nå denna kvalitet? Kan det bli aktuellt med kompensation? Ställningstagande och riktlinjer behövs.

Riktlinjer behövs även kring att hänsyn tas till att det ska finnas torg, parker och grönområden nära bostäder så att planhandläggaren inte behöver driva detta i detaljplaneprocessen eftersom det kan vara för sent. En riktlinje kan vara att park/torg går före t.ex. parkering om inte utrymme finns för båda.

Det behövs något slags ytmått för det gröna och rekreation. Kraftigt ökat antal boende ställer nya krav på fri- och grönyta. Kvalitet räcker inte.

Upplevd otrygghet i centrum nämns inte vilket är anmärkningsvärt eftersom det även finns en reell otrygghet där. Nuvarande skrivning indikerar att ett fåtal åtgärder behövs vilket kan leda till att naturmark röjs rutinartat med förlust av en varierad miljö.

Stadsdelskartorna visar bara utvecklingsaspekter och planen ger ingen bild av gröna samband. Kartor med nya föreslagna aktiviteter uppdelat i olika funktioner skulle underlätta avvägningar. Vidare anses att vattnets betydelse för det gröna bör lyftas.

Barnperspektivet behöver kompletteras med riktlinjer och ett avsnitt saknas om tillgänglighet gällande bebyggelseförtätningar och det offentliga rummet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är ett lämpligt förhållningssätt att analysera möjligheterna till ett mer effektivt användande av trafiksystemets sido- och överytor. I analysen bör även luftkvaliteten ingå. Luft och buller behöver utredas i ett sammanhang vid denna typ av förtätningar och detta bör utredas inför utställningsskedet eftersom det är en viktig fråga.

Avsteg från tyst sida bör begränsas till de centrala delarna samt de gator som finns i stomlinjenätet. För flygbuller bör plansch N1:3 tillämpas (...). Förorenade områden bör pekas ut i planen tillsammans med krav. När det gäller miljöbedömningen är det svårt att ta ställning eftersom underlag saknas. Konsekvensbeskrivningen avseende MKN för kvävedioxid och partiklar behöver utvecklas ordentligt. Beskrivningen förefaller inte faktabaserad och saknar hälsoperspektiv.

Nämnderna anser att planens riktlinjer bör samlas på ett överskådligt sätt. Därtill bör det finnas tydligare återkoppling till strategierna i varje avsnitt liksom tydligare koppling till nya PBL. Nya PBL medger flera huvudmän i detaljplan och kommunens inställning till vem som ansvarar för offentliga platser bör diskuteras på ett principiellt plan.

Socialnämnden (FFU)

Socialnämnden stödjer planförslagets inriktning om en tät och sammanhållen stadsstruktur som möjliggör en bra och effektiv kollektivtrafik och gynnar gång- och cykeltrafik. Det är viktigt att blanda bebyggelse för att uppnå en integration av olika grupper.

Socialnämnden instämmer i slutsatsen att ungdomar har svårt att etablera sig på bostadsmarknaden vilket kräver konstruktiva diskussioner med bostadsföretagen om hur ungas behov kan mötas. Därtill behövs verktyg och beredskap för att tillgodose behov av grupp- och servicebostäder för funktionshindrade i en förtätad stad. Eftersom tillgången på tomtmark kan bli begränsad behövs detta i högre utsträckning integreras i vanliga bostadshus alt. bostadsrättsföreningar. Äldre har behov av funktionella bostäder och ett varierat serviceutbud. Trygghetsboenden lyfts som en intressant boendeform som bl.a. skapar förutsättningar för en kostnadseffektiv hemtjänst. Därtill behöver mark reserveras för äldreboende med mer omfattande omvårdnad.

Planförslaget betonar behovet av en bra kollektivtrafik och Socialnämnden påminner om kollektivtrafikens avgörande roll för funktionshindrade och äldre som saknar tillgång till bil. Slutligen välkomnar Socialnämnden förslaget om utbyggnad av stomlinjenätet som kan försörja den övervägande delen av Umeås befolkning.

Socialnämnden (CS)

Planförslaget redovisar förtjänstfullt områden med förtätningspotential och Socialnämnden ställer sig positiv till planförslaget. Glädjande är att förtätning kan innebära en nödvändig upprustning av det offentliga rummet eftersom fler boende i centrala delar medför ökat besöksstryck och behov att utveckla och upprätthålla kvaliteter. Rena trygga torg skapar förutsättningar för intressanta mötesplatser. Många äldre har glädje av att gång- och cykelnätet utformas med omsorg.

För- och grundskolenämnden (FFU)

Nämnden finner inga avsnitt som handlar om barn och unga på något sätt och ser därför ingen anledning att kommentera fördjupningen.

För- och grundskolenämnden (CS)

Utifrån det diskussionsscenario om stadens framtida bebyggelsestruktur som presenteras i planhandlingen förutser nämnden behov av en fördubbling av kapaciteten hos både förskola och skola. Det är en utmanande uppgift som kräver hänsyn i planen liksom att mark reserveras. Utifrån aktuella tendenser behövs ännu fler för- och grundskoleplatser i centrala stan. Resonemang som förs kring barn och deras behov i planerna är bra men behöver kompletteras med var man behöver skapa utrymme för de nya behoven i ett tidigt skede.

Inriktningen, att den största skolan inom en stadsdel, ska fungera som lokalt utvecklingscentra har fått genomslag och genomförts i flera stadsdelar. Därtill kan Hagaskolan och Tegs centralskola bli två nya utvecklingscentra. Detta resonemang bör föras in i planerna i linje med gällande rekommendationer.

Jämställdhetsutskottet (FFU)

Jämställdhetsutskottet bedömer att utvecklingsstrategierna kan bli viktiga för en jämställd stadsutveckling. Med strategin femkilometersstaden gynnas gång och cykel som transportmedel vilket är positivt för såväl kvinnors och mäns transportframkomlighet liksom för barn och unga med begränsad möjlighet att nyttja kollektivtrafik. Med strategin Mera stad kan ökade flöden uppnås vilket bidrar till att staden upplevs mer levande vilket i sin tur kan bidra till ökad trygghet. Att sträva efter hög turtäthet i kollektivtrafiken är bra eftersom detta är en av de viktigaste anledningarna som nämns då män får frågan om varför de väljer bort kollektivtrafik. Bra turtäthet skapar möjlighet att klara av människors komplexa mönster av vardagsresor. Strategin Satsa på offentliga rum lyfter fram vikten av liv och rörelse dagar och kvällar vilket är bra ur ett jämställdhetsperspektiv. Att arbeta för ökad delaktighet i planeringsprocessen är viktigt liksom med legitimitet för frågor som rör vardagslivet och reproduktion. Utskottet saknar en redogörelse för hur detta arbete skett. Vilka nätverk har man använt sig av och hur har man försökt nå engagemang?

Viktiga aspekter av ett jämställdhetsperspektiv är inriktning en mot blandade upplåtelseformer, att kunna gå, cykla eller åka buss till arbete och fritid liksom att koncentrera bebyggelsen kring serviceutbud och arbetsplatser. Bra vore om trafikstrategin kan synliggöra vikten av dessa frågor ur ett jämställdhetsperspektiv. Viktigt är att möjliggöra en större arbetsmarknad för fler. Med kortare restid och större arbetsmarknad ges ökade möjligheter inte minst för kvinnor. Det gynnar även män som åker kollektivt och det skulle även öka mäns användning av kollektivtrafik då det blir mer attraktivt. Positivt vore om statistik som presenteras är könsuppdelad eftersom det kan ge en ytterligare dimension på förutsättningarna kring frågor om tillväxt.

Planen lyfter trygghetsaspekter på flera ställen vilket är mycket bra. Dessa aspekter ska tillskrivas den betydelse de har. Den avgörande faktorn för om en människa upplever otrygghet

är kön även om det är viktigt att påpeka att inte alla kvinnor upplever otrygghet och att majoriteten av männen inte utövar sexualiserat våld. Det faktiska våldet får dock konsekvenser för framförallt kvinnors tillgång till det offentliga rummet. Både män och kvinnor är mest rädda för män. Kvinnor kan känna otrygghet bara av att möta en ensam man medan män i regel inte upplever otrygghet när de möter en ensam person. Riskkalkylering kring sexualiserat våld är ett vanligt förhållningssätt för kvinnor vilket påverkar möjligheten att röra sig obehindrat i det offentliga rummet. Det uppstår en rädsloparadox eftersom de som borde vara mest är yngre män och minst äldre kvinnor. Kvinnors strategier att undvika att utsättas för sexualiserat våld är väldigt olika och kan vara att inte vara ensam, ta taxi till att undvika platser till att inte gå ut alls.

Könsmaktsordningen kan inte förändras med fysisk planering men det går att utforma miljöer för ökad trygghet. Det offentliga rummet ska byggas med genomsiktighet där skuggor och skrymslen byggs bort. Ett trygghetsperspektiv innebär inte att vi kan ha lummiga, spännande miljöer i staden. Grönstruktur och upplevd otrygghet behöver inte stå i motsats. Man kan t.ex. arbeta med tydliga huvudstråk för gång- och cykel, med en mer urban karaktär som är upplysta kvällstid och gärna med aktiviteter. Andra stråk kan kombineras med grönstråk som används för rekreation, lek och återhämtning i vardagen.

Av vikt är att jämställdhetsperspektivet finns med i sälla plansammanhang och i planeringsprocessen. En fråga är hur strategierna kan följas upp på ett bra sätt och följa upp att planeringen genomsyras av öppenhet, demokrati och jämställdhet.

Jämställdhetsutskottet (CS)

Jämställdhetsutskottet lämnar samma kommentarer kring strategierna och synsättet kring trygghet som i yttrandet för Fördjupningen för Umeå. För Fördjupningen för de centrala stadsdelarna kommenteras planens avsnitt om konsten i centrum liksom människan i centrum. Vad som porträtteras och gestaltas gällande konsten i det offentliga rummet är viktigt liksom att både män och kvinnor tilldelas gestaltungsuppdrag. Att planen nämner att planering är till för människor som bor och verkar i staden är viktigt samt att vardagslivets villkor för personer i olika livssituationer finns med bland de riktlinjer som ska vägleda det fortsatta arbetet.

Umeå kultur (FFU)

Umeå kultur inleder med skrivningen att en växande stad är en attraktiv stad som ger stora möjligheter till ett växande kultur- och fritidsutbud som i sin tur ökar attraktionskraften för staden som helhet. Umeå kultur betonar en rad aspekter för planförslaget. För det första att de framtida kultur- och fritidsfrågorna kommer att få en större betydelse i människors vardag framförallt ur perspektivet egen fritid med olika aktiviteter. Grönområden av olika slag blir viktiga rekreationslungor även gällande i senare planeringsskeden med samplanering av anläggningar etcetera.

Positivt är planering för framtida hållbara stadstyper som den blandade kvartersstaden. Umeå fritid samtycker till att det bör upprättas ett kulturmiljöprogram som ger en samlad bild och ser det som viktigt med ett övergripande grönstrukturprogram. Kommunens framtida investeringsbehov förutses minska med en tät sammanhållen stadsstruktur som effektivt nyttjar befintlig infrastruktur. Vidare anser man att det är viktigt att kraven på det framtida byggande bör vara tydligt med långsiktigt hållbara principer, energi och resurssnålt med livscykelanalyser innan produktion startar. Umeå fritid samtycker kring avsnitten om naturresurser och kulturmiljöer fullt ut och ser bibliotek som centrumskapande och som bör finnas med tidigt i planeringen för nya områden/förtätningar. Befintliga bibliotek är lokaliserade utifrån planeringsförutsättningar aktuella för 20-40 år sedan. Viktigt är även att riktlinjer finns att bygga en struktur med lokala utvecklingscentra i stadsdelar och bostadsområden. Biblio-

tek behöver vara placerad i kollektivtrafiklägen och nära områden med många barn.

Utifrån genomförda dialogmöten har uppfattningen framkommit om att det är viktigt att det finns kulturmöteslokaler precis som det idag finns fotbollsplaner i många områden. Kultur nämnden arbetar för övrigt med en närhetsprincip om två kilometer för biblioteksverksamhet kompletterat med mobil verksamhet utanför tätort.

Umeå kultur (CS)

Umeå kultur lyfter ut flera Aalborgåtagandena som särskilt viktiga för att skapa en hållbar stadsutveckling. Bl.a. de som behandlar kulturarv och främjande av arkitektur av god kvalitet. Man lyfter också upp strategierna om femkilometersstaden, de offentliga rummen liksom nödvändigheten av en starkt prioriterad kollektivtrafik. Strandpromenaden bedöms kunna bli ett unikt parkstråk med ett attraktivt kulturutbud m.m.

Umeå kultur samtycker till att kunder och besökare ska prioriteras framför verksamhetsparkering i centrum, ser det som positivt med införande av miljözon liksom införande av en framtida samlastning för att minska varutransporterna i stadskärnan. Att planeringen ska stärka den konstnärliga dimensionen är positivt för skapandet av ett variationsrikt stadsrum.

Umeå kultur stödjer riktlinjer om grönområden på gårdar, i grannskap och staden som helhet, liksom de förslag och förhållningssätt kring kulturmiljöer och bebyggelse fullt ut. Förslagen kring parkering stödjer det hållbara samhället och är nödvändiga för en bättre luftmiljö.

Fritidsnämnden (FFU och CS)

Planerna ses som ytterligare uttryck för en ambitiös satsning på planeringsfrågorna i kommunen. Dokumenten är till stora delar väl genomarbetade och bra även om delar är ofullständiga. Mest intressant är att det för första gången kokret visas förslag på hur Umeå avser genomföra visionen om 200 000 invånare. För fritidsnämnden är fritids-, idrotts- och rekreationsfrågor i fokus men dessa behandlas endast sparsamt. Man samtycker till att tillväxten i huvudsak ska inrymmas i den täta staden även om detta knappast ger ökat utrymme för grönstruktur. ytor för fritid, idrott, när- och fjärrrekreation behöver säkerställas. Även risk för negativa berriäreffekter behöver beaktas. Det krävs uttryckliga åtgärder för att skapa ett bra utbud av rekreation, idrott och friluftsliv. Fritidsnämnden menar att kommunen bör överväga ett kommunalt huvudmannaskap för dessa frågor.

Fritidsnämnden noterar att det genomgående talas om bussar i planhandlingen när det gäller kollektivtrafik och inte några andra transportformer. Detta är förvånande eftersom planeringshorisonten ligger långt borta och att planeringsuppdraget ska vara visioinärt.

KHR Kommunala handikapprådet (FFU och CS)

KHR föreslår att Umeå fattar beslut om att ligga i framkant gällande arbetet med ökad tillgänglighet. Lagens miniminivå behöver inte fungera som högsta ambitions- och kvalitetsnorm. Kommunen bör istället visa att man i sina projekt förtydligar att det är en självklarhet att samhället, det offentliga rummet, bostadsbebyggelse, kollektivtrafik m.m. är användbara för alla invånare i syfte att få en användbar och tillgänglig stads- och boendemiljö för alla. Tillgänglighetsfrågorna bör komma in tidigare än i detaljplaneskedet.

Utgångspunkterna i Aalborgåtagandena har inget tydligt funktionshinderperspektiv varför det är nödvändigt att ett planeringsunderlag måste tillföras dessa perspektiv. Tillgänglighetsperspektivet ska genomsyra alla styrande dokument för att de ska bli de självklara perspektiv som bl.a. MR-konventionen står för. Planens utgångspunkter föreslås kompletteras med frågeställningar om det socialt hållbara samhället och en diskussion kring hur kvaliteten kan garanteras i tillgänglighetsarbetet och hur ett funktionshinderperspektiv kan genomsyra planerna. KHR anser att detta saknas i båda planerna och föreslår konceptet Design för alla eller

Universiell planering som ett genomgående tema.

Var femte person har någon form av funktionsnedsättning och KHR tolkar det som att funktionshinderperspektivet inte finns i planerna eftersom det inte nämns i samband med redovisning av allmänna intressen. KHR menar att det krävs en helomvändning. KHR hoppas att man avser tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning när man talar om begreppet god allmän tillgänglighet till stränderna men tror att uttrycket snarare står för betydelsen god tillgång till stranden.

Tanken om tillkommande bebyggelse inom fem kilometer anses rimlig. En farhåga är att förtäningen leder till sämre tillgänglighet för personer med nedsatt funktionsförmåga. KHR tolkar det som att man frångått tanken på större handelsplatser likt Strömpilen i utkanten för att satsa mer på handeln i City. Det är en tanke som känns riktig särskilt om det även kan leda till stärkta stadsdelscentra. Gällande riktlinjen i Föp Centrala stadsdelarna om en hög ambitionsnivå gällande markbeläggning- vad menas med detta? Högre än miniminivåer i lag, riktlinjer eller rekommendationer?

Planens ansats är att minska biltrafiken. Hur det ska gå till ses som mer ogenomtänkt. KHR förutser att det kommer att bli svårt att få bilister att lämna bilen utanför city och sedan åka kollektivt till centrum. Kanske finns det exempel på hur hinder lösts för bilberoende funktionshindrade personer ur försök i Europa där man förbjudit bilkörning i city och där ändå befolkning och handel är positiva till detta.

Planerna verkar ha alltför stort fokus på sommar och sol. Man borde undersöka om något kan göras för att det ska bli drägligare för fotgängaren och andra som vistas i Centrum en regnig kall dag. En prioriterad självklarhet bör vara att ploga cykelvägar, trottoarer och buss-hållplatser.

När staden förtätas måste konsekvenser för utryckningsfordon, taxi, handikappfordon med av- och påstigning och hämtningsplatser beskrivas. En prioritering av gångtrafikanter innebär konsekvenser för personer med funktionsnedsättning pga. höga trottoarkanter. Nybyggda Dragonens äldrecenter är ett dåligt exempel.

I Föp Centrala stadsdelarna står att bostäder planeras längs alla trafikstråk vilket är bra ur kollektivtrafiksynpunkt men sämre för personer med allergi och astma.

När det gäller offentliga rum menar KHR att det är viktigt att dessa är tillgängliga och användbara för alla även för personer med funktionsnedsättning. Många av strandpromenadens kvaliteter har försvunnit genom byggnation vid Konstnärligt Campus och Öbacka Strand. Stråket behöver mycket grönska och inte bara enstaka träd, liksom sittplatser. Det gröna måste vara med i planeringen från början och det är viktigt att kunna komma ut i naturen i någon mening orörd vild natur. Tyvärr är endast Strömbäck-Kont anpassat för rullstolsburna personer och kräver en bilresa. Rullstolsanpassade promenadstråk med vild natur i centrala lägen finns bara vid strandpromenaden och Bölesholmarna. Det är viktigt att stigarna underhålls och att naturen får vara vild. Den siktröjning som genomförs ses som tragisk. Fortsatt siktröjning för redan privilegierade boende längs älven innebär att den enda vilda naturen försvinner för icke bilburna personer. I samband med grönytor är det viktigt med tillgänglig och bra markbeläggning, lutning, allergifri grönska, kontrastering, god orienterbarhet, viloplats och mötesplatser för alla.

Idén om en platsbank ser inte KHR som seriös. Platsbankens funktion skulle vara att vid behov kunna ta i anspråk en ekologisk eller socialt värdefull park eller grönområde för exploatering. Genom en kompensationspolicy skulle gröna strukturer säkerställas.

I ambitionerna att minska bilberoendet är det viktigt att inte parkeringsplatser för funktionshindrade försvinner eftersom det många gånger är enda möjligheten. En annan fråga gäller friköp av parkeringsyta och vad som händer då någon rörelsehindrad flyttar in. Finns plats att anlägga handikapparkering eller plats för rörelsehindrade besökare?

När det gäller riktlinjen att en handikapparkering ska finnas 10-25 meter från byggnad som är tillgänglig för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga menar KHR att man kan tycka att det borde gälla samtliga byggnader.

UKF kollektivtrafik (FFU och CS)

UKF ser det som glädjande att kollektivtrafiken givits ett stort utrymme i båda planerna. Att tillväxten föreslås ske genom förtätning är positivt eftersom det ger goda möjligheter att nyttja befintlig linjeinfrastruktur. UKF, som tagit fram förslaget till stomlinjenät, har gjort en förfinad analys av resbehoven och ser behov att komplettera nätet i Berghem-Axtorpsvägen och med en koppling mellan IKSU-hallen och mariehemsvägen via Nydalahöjd.

UKF väljer att lyfta ett antal strategiska frågor. Ett växande Umeå kräver bytespunkter vars storlek är anpassad till den trafik som bedrivs. Det är viktigt att inte underskatta Vasa-plan och knutpunkten vid NUS eftersom de är vitkiga målpunkter och bytespunkter för lokal och regional kollektivtrafik. Dessa kommer att få en än viktigare strategisk betydelse. Därtill kommer behov finnas av mellanstora bytespunkter. En byggs redan mellan Ersboda och Mariedal i Morkullevägens förlängning. Motsvarande behov bedöms finnas söder om umeälven samt i Umeås västra ytterområden.

Hög framkomlighet för buss är också viktigt och ett område viktigt att uppmärksamma är vid sjukhus- och universitetsområdet. Under rusningstid är framkomligheten inte alldeles för låg. Kollektivtrafiken behöver de rätta förutsättningarna i form av gena och snabba linjesträckningar i likhet med spårbunden trafik. Optimalt vore om stomlinjerna, i framtiden, kunde övergå från buss till spårtrafik utan större förändringar i likhet med utformningen av den så kallade Lundalänken. UKF ställer sig positiva till att planerna föreslår till det föreslagna arbetet med en kollektivtrafikstrategi som med fördel borde påbörjas hösten 2010. Förutom strukturfrågorna måste framkomligheten särskilt belysas med utgångspunkt i nämnda målsättningar.

Umeva (FFU)

Det är viktigt att det finns tillgängliga ytor för långsam avledning av dagvatten när staden förtätas. Dagvattensystemet är redan idag hårt belastat och förutses bli oacceptabelt när fler områden exploateras och förtätas. Detta om inte planeringen ska baseras på att avrinningen ska vara densamma eller minska. Dagvatten är beroende av annan infrastruktur och bebyggelse och riktlinjer för dagvatten bör därför ingå i dessa avsnitt. Umeva föreslår ändring av några skrivningar exempelvis om att särskild vikt ska läggas för att reserveras för dagvattenhantering, dagvattenavrinning från områden som bebyggs ska inte öka jämfört med obyggd mark etcetera.

Umeva förutser att många föreslagna områden kommer ingå i verksamhetsområdet för vatten och spill samt möjligen dagvatten och ser behov av Va-utredningar för en rad områden och föreslår att riktlinjer kring dessa förs in i handlingen. Behov av Va-utredningar gäller även verksamhetsområdena och Umeva föreslår kompletterande skrivningar.

Umeva bedömer att planen lägger vikt vid långsiktigt skydd av grundvattenförande geologiska formationer men anser att konsekvenserna av detta tydligare borde framgå. Gällande skrivningarna kring särtaxa menar Umeva att angivet procenttal kan strykas. Särtaxa ska tillämpas om kostnaderna överstiger taxegrundande normalkostnader.

Umeva (CS)

Planen pekar ut områden för bebyggelse som ligger utanför verksamhetsområdet för vatten och spill. Umeva påpekar att konsekvenser av översvämningar oftast blir allvarligare i de centrala stadskärnorna än i övriga kommundelar. Det är viktigt att ytor som t.ex. frigörs vid trafikomläggning till viss del tas i anspråk för dagvattenhantering. Möjligheten får inte gå förloren att förebygga och planera för minskade skador som följd av extrem nederbörd eller andra problem i befintligt dagvattensystem.

Umeva föreslår att ett stycke om vatten- och avloppsförsörjning för planen och föreslår några kompletteringar av riktlinjer i planen. Bl.a. föreslår man att konsekvenser för det allmänna Va-nätet vid nybyggnation ska utredas, att det krävs lokala åtgärder för att minska dagvattenflödet från Regementsområdet och t.ex. att ytor för dagvattenhantering bör reserveras när trafikleder omvandlas.

Umeå energi (FFU och CS)

Umeå Energi anser att restriktionsområdet för Dåva bör beskrivas och justeras. Hänsyn bör tas till eventuell expansion. Hänsyn bör dessutom tas till framtida markbehov söder och väster om området för ett stickspår från Norrbotniabanan till området. Synpunkter lämnas på skrivningarna i planförslaget och man ger förslag på justeringar av riktlinjer enligt nedan;

”Fjärrvärme finns idag i kommunens tätorter Umeå, Holmsund, Sävar och Hörnefors och ska framgent omfatta de energianvändare inom området där tekniska och ekonomiska förutsättningar möjliggör anslutning”.

”Vid nyproduktion av fastigheter är fjärrvärme för uppvärmning förstahandsalternativet i tätorterna där de tekniska och ekonomiska förutsättningarna möjliggör anslutning”.

”Fjärrvärmeproduktionen ska idag och framgent med god marginal uppfylla krav på låga utsläpp och säkerhet samt vara långsiktigt konkurrenskraftigt”. I övrigt har Umeå Energi inget att erinra.

AB Bostaden (CS)

Bostaden ser positivt på de förändringar som planen beskriver som olika scenarier. En viktig utgångspunkt är stadsförtätning och etappvis utbyggnad. Planens bebyggelseförslag i vissa stråk är intressanta. Att t.ex. knyta samman stadsdelar är bra ur alla hållbarhetsperspektiv. Blandade boendeformer och olika funktioner överensstämmer med Bostadens syn på utvecklande av bostadsområden.

I den tätare staden måste dock bebyggelsen tillåtas bli högre. Naturligtvis ska högre hus utgöra en del i ett sammanhang. Kv Kärven är ett exempel på hur förhöjd exploatering kan göras på ett bra sätt.

Hur stadsdelar binds samman är en viktig del och eftersom volymerna gällande rörelser kommer att öka blir det viktigt att planera för fler broar.

Bostaden har ingen erinran gällande riktlinjer för ny bebyggelse och för stadsutveckling område för område. När det gäller skrivningar kring det offentliga rummen anser de att potential att förtäta befintliga kvarter. Fler våningar, framförallt ut mot trafikerade leder kan dämpa bullernivåer på innergårdar.

Planering av vatten och grönt måste ske i samverkan med byggherrar. Krav som bygger på andelsberäkningar etcetera kan bli kontraproduktivt. Det är viktiga delar för varje projekt men det måste finnas öppenhet för olika lösningar. Bostaden stödjer även tanken på odlingsområden t.ex. i anslutning till flerbostadshus.

I handlingen uttrycks att avsteg från huvudregeln genom tillämpning av begreppet tyst sida ska gälla hela planområdet vilket Bostaden tolkar som att samma stränga tillämpning ska gälla hela planområdet. Ställs de högsta kraven blir det svårt att etablera små enkelsidiga lägenheter i hela planområdet. Positivt vore att få möjligheter att tillämpa ljuddämpad sida i stället för tyst sida.

Bostaden håller med om att det är viktigt att erbjuda alternativ till de boende innan man skär ner på antalet parkeringsplatser. Bostaden provar gärna olika sätt att stödja bilpoolsanvändning. Bostaden bedömer att det blir nödvändigt med parkeringshus vid infarterna till staden. Exempelvis ska det vara möjligt att parkera exempelvis på Tegsidan och gå eller cykla mot centrum i framtiden.

Bostaden förutser att de kan komma att behöva se över cykelplatsernas utformning och krav på närhet från bostaden där även säkerhet och trygghet är angränsande frågor. Huruvida cyklar kommer att användas är beroende på hela kedjan fungerar mellan målpunkterna. Arbetet är viktigt för att minska bilanvändandet i staden vilket kräver samarbete. I detta är Bostaden beredd att delta.

Hörnefors kommunal (FFU)

Kommundelsnämnden ser gärna att scenariot för bebyggelsestrukturen som presenteras i planen harmonieras med Hörnefors vision om att kommunalen växer till 10 000 invånare före 2050.

Holmsund-Obbola kommunal (FFU och CS)

Ställer sig bakom de två översiktsplanerna.

Sävar kommunal (FFU och CS)

I diskussionsscenario diskuteras en befolkningstillväxt om ca 1 000 personer för Sävar. Kommunalsnämnden menar att Sävar har en betydligt större potential för tillväxt med rätt förutsättningar. En Norrbotniabana skulle stärka Sävar stort. Tillväxtpotential anses även finnas i byarna exempelvis de norra med Bullmark, Bodbyn och Botsmark. Nämnden anser sammantaget att kommunalen kan växa till det dubbla dvs. 13 000 invånare.

Kommundelsnämnden hävdar att E4 borde vara ett prioriterat kollektivtrafikförsörjt stråk längs vilket inställningen till etablering av småhus bör vara positiv. Sträckorna Umeå-Sävar liksom Sävar-Täfteå bör vara prioriterade kollektivtrafikstråk. Sävar tätort ses därtill som ett lämpligt tillväxtområde för handel mot bakgrund i samhällets läge intill E4 och tillgång till mark. Med en Norrbotniabana finns stora möjligheter att utveckla attraktiva boendemiljöer vid ett stationsläge. Det kustnära boendet bör också kunna öka i och med detta.

Man finner det anmärkningsvärt att planen inte beaktat rekreativmiljöer i Sävar kommunal och övergripande inte tillräckligt tagit fasta på den attraktionskraft och de möjligheter Sävar besitter.

KOMMUNER M.M

Österbottens förbund (FFU och CS)

Österbottens förbund ser positivt på och välkomnar ett utvecklande av Umeå hamn, båttrafiken och i framtiden även en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa. Förbundet önskar samarbeta med Umeå i det planeringsarbete för etappplan 3, Österbottens trafiksystem, som påbörjas våren 2012 och som behandlar båttrafik, utvecklande av hamnverksamhet och en eventuell fast förbindelse över Kvarken.

Region Västerbotten (FFU och CS)

Avstår från yttrande.

Vännäs kommun (FFU)

Vännäs ser positivt på Umeås planerade expansion, särskilt gällande expansion mot Vännäs med t.ex. Brännlandsberget och Sörfors. Även utveckling av Klockarbäcken är på sikt bra. Umeås roll som regionalt centrum kräver en attraktiv stadskärna och därför är det viktigt att möjligheterna till parkering förbättras. Kollektivtrafiken behöver utvecklas med pendlingståg och anpassas så den betjänar hela regionen. Effektiva kopplingar till lokaltrafik liksom cykelparkeringar krävs för pendling med buss och tåg. Av vikt är att vägprojekten längs E12 färdigställs mellan Kulla och Vännäsby särskilt sträckan Kulla-Norrfors. Därtill är en fast förbindelse över Kvarken en viktig framtidsvision.

Bjurholms kommun (FFU och CS)

Bjurholm ser positivt på den föreslagna huvudinriktningen i parkeringspolitiken om att omfördela befintliga parkeringar till förmån för besökare. För kommuninvånare i Bjurholm har besök i Umeå blivit en vardaglig rutin. Behov finns att kunna parkera bilen på passande ställen. För Bjurholmsbor är även tillgång till bilparkering viktigt vid sjukhusområdet.

Skellefteå kommun (FFU och CS)

Inga synpunkter att anföra.

Lycksele kommun (FFU och CS)

Avstår från yttrande.

ORGANISATIONER, FÖRENINGAR M.M

Balticgruppen (FFU)

Balticgruppen anser att planens inriktning på tillväxt och ökad bebyggelsestäthet är bra. Det är bra att planen uttrycker höga ambitioner även om det sällan är möjligt att tillgodose alla intressen. Prioriteringen på tillväxt kunde gärna synas bättre. För att skapa tillväxt behövs en robust och långsiktig översiktsplanering i frågor som trafik- och teknisk infrastruktur. Det är viktigt att ställningstaganden är långsiktiga och står sig över mandatperioder när det gäller stora planeringsfrågor. Exempelvis gällande lokalisering av stora parkeringsanläggningar. Att i övrigt försöka styra för mycket kan vara direkt negativt för tillväxt, variation eller mångfald. Balticgruppen anser att planeringen ska uttrycka en bejakande inställning till investeringar och utveckling.

Det är bra att planen bejakar handel och etableringar bör få lokalisera sig i det område de önskar utan att kommunen styr handelsföretagens etableringar. Kravet på konsekvensanalys vid dagligvaruetableringar bör tas bort i syfte att förenkla processen.

Vidare stöds inriktningen att åstadkomma en funktionsblandad attraktiv stad. Tillåtande planering med få detaljregleringar är vägen att uppnå detta, inte kommunal styrning kring vad som får ske inom kvarteren. Kommunen bör bygga ut gatu- och grönstruktur liksom andra grundläggande funktioner som stödjer framväxten av en blandad stad. Planen bör kompletteras med direktiv om en flexibel detaljplanering på kvartersmark.

Umeås centrumnära flygplatsen är oerhört viktig del i Umeås infrastruktur. Ändå är det klokt att behålla ett reservat om det kommer en dag då flygplatsen inte länge är en tillgång utan ett problem för Umeå tillväxt pga t.ex. buller.

Gröna miljöer av hög kvalitet ökar stadens attraktivitet och inom staden är det nödvändigt att prioritera en mer urban grönstruktur. Det ekologiska perspektivet kan inte vara prioriterat framför stadens människor i den växande staden. Slutligen menar man att det inom stadsstrukturen borde tydliggöras att strandskyddet inte ska vara ett hinder för utveckling av en tät vattennära stad.

Balticgruppen (CS)

Balticgrupper samtycker till planens grundläggande inriktning på tillväxt och ökad bebyggelsestäthet liksom skrivningarna om arkitektur och byggkvalitet av hög kvalitet. Delar av förslaget anses dock motverka god tillväxt som exempelvis planens förhållningssätt till kulturmiljön där Balticgruppen hoppats på ett mer offensivt synsätt. Skrivningarna anses för bevarandeariktade och anses för lämna för stort tolkningsutrymme. Därtill har de ekonomiska konsekvenserna av bevarandeambitionerna inte beskrivits. Skrivningen om att gamla brandgator ska lyftas fram bör utgå eftersom det riskerar att bli låsningar i projekt.

Synen på friytor behöver därtill bli mer flexibel eftersom man behöver vara öppen för kompromisser för att åstadkomma bostäder i centrum. Kanske skulle en grön friköpsmöjlighet vara en möjlighet.

När det gäller parkeringar motsätter sig Balticgruppen obligatoriska friköp för verksamheter. Att förbjuda egna parkeringslösningar är att gå för långt. Förslaget om grönt friköpsavtal är bra. Den föreslagna parkeringsnormen innebär ökade krav på p-platser för kontor och handel. P-normen bör istället sänkas och pengar som inbetalats vid friköp måste användas för att skapa nya parkeringsanläggningar. Friköp av boendeparkeringar i centrum är bra. Förslaget innebär krav på fler parkeringsplatser åtminstone för mindre lägenheter och Balticgruppen motsätter sig ökade krav på parkeringsplatser.

Skrivningen om att bostäder bör provas i varje nytt projekt är besvärande. Fastigheter och

fastighetsägare har olika förutsättningar. Balticgruppen förordar att skrivningen utgår. Visionsbilden över centrum speglar endast svaga ambitioner kring förtätning. Därtill anser man att översiktsplanen tydligt bör ta ställning till att Staden mellan broarna är ett område som kommer att vara föremål för stora förändringar. Balticgruppen efterlyser en större flexibilitet i synen på befintliga parker. Skrivningen om att alla parker bevaras och utvecklas bör utgå och ersättas med en mer flexibel skrivning som öppnar för att hitta annan användning för parker med dåligt nyttjande och som möjliggör att dessa kan ersättas genom att skapa nya välbelägna parker av hög kvalitet.

Bostadsrättsföreningen Ryttaren (CS).

Föreningen anser att den tidigare planens inriktning, om att bebyggelsens höjd och placering mot gata ska anpassas till de äldre planmönstren, ska kvarstå. De samtycker till att det i en tätare stad behövs parker och att grönska måste utvecklas liksom att gröna samband måste återupprättas. Exempel på ett sådant grönområde är kvarteret Spiltan vid Dragongatan där området närmast gatan är obebyggt och fungerar som gångstråk.

Bostadsrättsföreningen Stallhagen 1(CS).

Förslaget anses överskådligt och positivt för föreningen eftersom man avser bevara kvarvarande byggnader inom kv Sporren. Det är en brist att service saknas såsom kvarterslivs, café, restaurang, samlingslokal för äldre osv. Några av de gamla byggnaderna borde kunna användas för dessa ändamål. Ett önskemål är att hastigheten längs Ridvägen minskar till 40 km/h.

Elöverkänsligas förening (FFU)

Föreningen föreslår arbetssätt om hur man kan gå tillväga för att så småningom reservera ett eller flera lågstrålade områden i översiktsplanen. Föreningen lyfter Örnköldsvik och Robertsfors som exempel på kommuner som arbetat med frågan och anser att Umeå borde vara först med detta.

Fastighetsägarna Norr (FFU och CS)

Fastighetsägarna ställer sig generellt positiva till de riktlinjer som framställts i planen men känner oro över att ett stort antal fastigheter och områden klassats som kulturvärden. Detta förutses skapa stora begränsningar gällande nybyggnation och hantering av byggnadsordningen. En översyn av hantering av byggnadsordningen bör ske för att underlätta om- och tillbyggnader. Nuvarande hantering skapar hinder.

Man förordar omskrivning till att det finns möjligheter till friköp för samtliga verksamheter istället för planens skrivning som uttrycker att regeln i stadskärnan är att friköp ska användas för samtliga verksamheter förutom hotellverksamhet. Det riskerar annars bli oklarheter gällande tolkning. För kontor är det av högsta vikt att kunna erbjuda närliggande parkeringsplatser.

FUCEF (FFU och CS)

Fucef ställer sig generellt positiva till de riktlinjer som framställs i planen men förutser stora begränsningar gällande nybyggnation eftersom ett stort antal fastigheter och områden klassats som kulturvärden. Skrivningen kan även komma att leda till problem när det gäller hantering av byggnadsordningen. Hur byggnadsordningen ska hanteras bör ses över med målsättningen att underlätta om- och nyproduktion.

För att det inte ska bli otydligt gällande tolkningen av p-normerna bör skrivningarna om friköp ändras. I stället för skrivningen ”I stadskärnan är regeln att friköp ska användas för samtliga verksamheter, undantaget hotellverksamhet” bör lydelsen vara; ”I stadskärnan ska det finnas möjlighet till friköp för samtliga verksamheter”.

Föreningen för byggnadskultur (CS)

Föreningen noterar att tidigare översiktsplan inte aktualitetsprövats och har länge efterlyst en ny översiktsplan. Föreningen har reagerat starkt mot att enskilda fastighetsägare fått klartecknen att gå vidare med projekt som strider mot riktlinjer i gällande översiktsplan.

Föreningen poängterar att planen ska fungera som ett försvar för det demokratiska medborgarengagemanget snarare än ett verktyg för att reducera det. Folkliga protester och överklaganden speglar inte sällan en konflikt mellan ekonomiska intressen från exploatörers sida och engagerade men ekonomiskt maktlösa invånares önskan att bevara viktiga kulturvärden. I den kommunala planeringen måste ofta denna typ av avvägningar göras. Samtliga intressen skulle vara betjänta att finna vägledning i översiktsplanen.

Det aktuella förslaget ger inte tillräckligt stöd till skydd för byggnadshistoriska och kulturmässiga värden eftersom formuleringar är för allmänt hållna. Hänsyn ska tas till dessa värden och mjuka värden inte, enligt lagstiftaren, lägre rang än krassa ekonomiska.

I demokratins intresse ligger att samråd sker med staten med respekt för länsstyrelsernas uppdrag. För att möjliggöra bedömning av planförslagets innebörd bör man tydligt lyfta fram och motivera när man frångår sådana värderingar och principer som varit bärande under lång tid. Planförslaget är alltför öppet för godtycke i framtida beslut om detaljplaner.

Formuleringarna kring hänsynstagande gällande riksintresseområdet anser föreningen vara bra. Det föreningen reagerar på är att skrivningen om förhållningssätt till kulturvärden Centrumfyrkanten som skiljer sig mot de för Öst och Väst på stan. De fetmarkerade tre orden saknas för Centrumfyrkanten. *”Ny bebyggelse i och i anslutning till riksintressenas värdekärnor föregås av särskilda gestaltungsprogram och ges en sån placering och en utformning som samspelar med **och inte reducerar** befintliga byggnaders värden.*

Att Centrala Umeå är riksintresse innebär betydande spärrar mot hård exploatering exempelvis genom att det kan bli svårt att använda innergårdar för ny tät bebyggelse. Föreningen saknar därtill ett särskilt omnämnande av träbebyggelsen i kv Njord.

Föreningen efterlyser en förklaring till varför en stad ska byggas tät. Vilken forskning stöds detta på? Med förslaget bedöms kommunledning och byggherrar få än större frihet att komma överens om hur mycket, vad och hur bebyggelse ska uppföras. Föreningen anser det viktigt att hänsyn till kulturmiljö ses som ett skäl att hushöjder hålls nere. Förtätning i utkanten är bra. Även 120-tal förtätning om nya hus inte skymmer vyn mot anläggningen. Inställningen är dock att man ska fortsätta värna den jämna profilen och visa äldre byggnader respekt.

Utrymme finns för förtätning men en utgångspunkt bör vara vad den äldre bebyggelsen tål. Att fördubbla antalet boende och verksamma i centrum anses inte möjligt. De centrala delarna har sin särprägel och görs för stora förändringar riskeras denna. För att minska trycket på de centrala delarna anser föreningen att andra lägen ska sökas i senare anlagda stadsdelar.

Skrivningen om att förtätningar ska leda till förstärkta kontraster är olycklig. Att bebyggelse ska samspela och inte reducera värden är bättre. Förslagna skrivning är att God arkitektur ska präglade tillkommande bebyggelse samt Varsamhet och hänsyn ska präglade förhållandet till den befintliga bebyggelsen.

Föreningen ställer sig tveksamma till förslagen om parkering och anser att noggranna analyser av trafikeffekten av den föreslagna ökningen behövs. Förtätningen riskerar att medföra försämringar för de boende. Därtill diskuteras kvartersstruktur med slutsatsen att valet av kvarterstyp är viktigt och som noga bör analyseras innan någon typ blir utgångspunkt i planeringen. Avslutningsvis föreslås en skrivning kring att stadens identitet inte får degenereras utan att i den fortsatta förädlingen ska varsamhet och respektfullhet präglade behandlingen av stadsdelarnas karaktär och märkesbyggnader.

Hyresgästföreningen Södra Västerbotten (FFU och CS)

En utgångspunkt för planen är strategin kallad "Alla ska vara med!". Dock är det inte lätt att ta del av planerna om man inte har dator eftersom inte samtliga handlingar fanns att tillgå i Stadshuset. Därtill anser Hyresgästföreningen att handlingarna borde fått en mer framträdande plats på kommunens hemsida. De saknar till stor del beskrivning av miljökonsekvenser. Bland annat saknas konsekvensbeskrivning avseende boendemiljö. Handlingarna är vidare inte stringent tydliga. Hyresgästföreningen anser att samrådet borde göras om med mer kompletta handlingar.

I planen finns en rad motsättningar. Man talar om att bygga intill vägar samtidigt som man vill uppnå en god luftkvalitet. Vidare innebär förtätning att grönytor tas i anspråk samtidigt som planen uttrycker att dessa områden är viktiga med upplevelser och aktiviteter i parker och grönområden. En fråga är hur befolkningen kan öka samtidigt som trafiken ska minska. Utbyggnad av kollektivtrafik är bra men det är inte realistiskt att alla ska cykla i vinterstaden Umeå.

Ur hyresgästsynpunkt är de gemensamma grönområdena viktiga. Förslag om fler odlingslotter ligger också i hyresgästers intresse. Ett parkstråk mellan Tegsbron och Kyrkbron är glädjande liksom ambitioner om hållbart byggande. Boendemiljön i de täta kvarteren bör dock klarläggas. Historiskt har denna typ av bebyggelse skapat ohälsosamma miljöer med lägenheter med brist på dagsljus och dålig luftmiljö. Hyresgästföreningen kan vara en part i planprocessen när det gäller att förankra planer med närboende. Erfarenheten är att delaktighet i förändringsarbeten har stor betydelse för utfallet.

Kommunen skriver om flyttkedjor på bostadsmarknaden där äldre flyttar från villor så att unga kan flytta in. Dessa flyttkedjor fungerar inte i dagsläget eftersom nyproduktionspriset är för högt menar Hyresgästföreningen. Det som behövs är istället billiga lägenheter för yngre.

Planen saknar redovisning av alternativa lösningar för kommunens utveckling. Det är svårt att förutse hur det ser ut i Umeå och världen om 40 år. Planen bör inte sträcka sig över så lång tid eftersom uppväxande generationer kan ju också vilja vara med och bestämma stadens utveckling. Hyresgästföreningen avslutar med att poängtera att samrådet inte genomförts på ett bra sätt och borde ha kommunicerats bättre.

Link arkitektur, Mats Johansson, (CS)

Arkitektbyrån Link bedömer att förtätningspotentialen kan vara högre för centrum än vad som illustrerats i planen. Man tror inte att det är en hållbar lösning att förlägga parkeringsbehovet utanför centrumfyrkanten för de personer som inte kommer att bo i staden. En bättre idé är att satsa på samnyttjande mellan verksamhets- och besöksparkeringar. Ökad satsning på bilpooler bedöms kunna få ner antalet verksamhetsparkeringar. Vidare anser man att frågor kring kulturens utveckling, Botniabanans påverkan samt utvecklingen av besöksnäringen inte är tillräckligt belyst i planen. I yttrandet bifogas även idéskisser för utveckling av västra innerstan.

LRF's kommungrupp (FFU)

LRF ställer sig bakom de riktlinjer som föreslås gällande jordbruk. Jordbruksmark bör inte fragmenteras och igenväxande marker ska ses som resurs för framtiden. Vid byggande i närhet till jordbruksmark bör hänsyn tas till de transporter, buller och annat som följer med modern jordbruksdrift både när det gäller enstaka hus men framförallt större bebyggelseområden. Tunga jordbruksfordon kan få problem vid körning genom villaområde.

LRF menar att inaktuella beslut om vattenskyddsområden bör tas bort när de inte ligger med i planer för framtida dricksvatten. Likaså bör vägreservat som inte längre är aktuella för

exploatering tas bort. LRF lämnar två konkreta förslag. För det första bör kommunen undersöka möjligheten att odla upp gammal åkermark i syfte att förhindra igenomväxning. Det andra förslaget rör Kungsänget/Lundåkern som med sitt stadsnära åkermark skulle kunna nyttjas för lämpliga åkerdjur. Det skulle innebära kvaliteter till området för rekreation, bidra till stadsnära biologisk mångfald samt bidra till att bevara en skärva av det gamla kulturlandskapet i staden.

Miljöpartiet de gröna (FFU)

Miljöpartiet anser att fördjupningen, som har ett tydligt fokus på tillväxt, måste förhålla sig till Umeås regionala ansvar. En kraftig ökning i Umeå kan innebära befolkningsminskning i andra delar med minskad mångfald som följd. Att planen har gröna utgångspunkter är bra. Ett tydligare stöd för stadsdelscentrum vore bra. Man bör också ta ett särskilt fokus på ett framtida tänkbart stråk mellan NUS/Umeå Ö till Centrum med hänsyn taget till handel och service.

Miljöpartiet anser att ambitionen bör vara än högre gällande minskad biltrafik till Centrum. En ambition borde vara sänkt bilparkeringsnorm. Partiet vill att planen tydligt behandlar ambitioner om separata gång- och cykelstråk samt planskilda korsningar. När det gäller grönstruktur vill man att planen preciserar på vilka sätt grönkorridorer tar sig uttryck i den fysiska miljön och hur barriäreffekter kan undvikas. Gällande avsnittet miljö, hälsa och säkerhet anser man att det tydligt bör anges vad som orsakar de höga utsläppen av koldioxid. Ambitionen bör vara ett bilfritt centrum.

Miljöpartiet de gröna (CS)

Miljöpartiet anser att fördjupningen bör förhålla sig till Umeås regionala ansvar gällande befolkningsmål och ser inte positivt på att Umeås tillväxt kan leda till minskning i andra delar. Umeå mår bra av en levande närliggande landsbygd och planen bör behandla hur man ställer sig till avfolkning på andra platser. Positivt är att planera för minskat bilberoende. Skrivningarna bör ha ett tydligare fokus på hur luftproblem kan undvikas.

Stadens naturliga grönområden behöver framhållas exempelvis Hamrinsberget och Gammliaaskogen och hur den fortsatta tillgängligheten till dess ska säkras. Miljöpartiet samtycker till tankarna på ett stomlinjenät för kollektivtrafiken och anser att man ändå bör planera för framtida spårlösningar.

Miljöpartiet anser att planen bör ta upp särskilda vägbanor för gång- och cykeltrafik, vikten av att planskilda väggkorsningar betonas liksom att bilparkeringsnormen sänks. Partiet menar att skrivningen om att det efter 2015 bedöms kunna förekomma överskridanden av miljökvalitetsnormerna vid hårt trafikerade och slutna gaturum visar att åtgärderna inte är tillräckliga. Det är en olycklig skrivning. Vidare bör naturliga förutsättningar, som inversion, inte är något att skylla på för att nå uppsatta mål gällande luftkvalitet utan är något vi får anpassa oss till och ta som utgångspunkt i det fortsatta miljöarbetet.

Naturskyddsföreningen (FFU)

Föreningen ger en eloge för planens progressiva inriktning om fysisk planering, trafik och parkeringar. Ett verkställande av planen skulle onekligen medföra, som uttrycks i planen ett paradigmskifte från ett föråldrat tänkande med bilen i centrum. De positiva förväntningar som planen ger grumlans av lösningen att ringleden löser miljöproblemen i centrum. Övergången till en mer ansvarsfull planering ska ställas mot den utglesning och funktionsuppdelning, utbyggnad mot bilorienterad halvextern handel och den stora transport- och exploateringskorridor som för tillfället byggs. Föreningen menar att kommunen behöver verka för 1) minskade resandebestånd särskilt genom funktionsintegrering, 2) attitydförändringar, 3) rela-

tiva förbättringar för andra trafikslag än bil samt 4) förbättrad sammantagen miljö för gång- och cykeltrafik.

Minskad miljöpåverkan borde vara en av planens utgångspunkter. Reflektioner om huruvida tillväxt är hållbart saknas i planen (många frågeställningar listas!). Positivt att ambitionerna är att minska bilberoendet och att kommunen strävar efter att överge funktionsuppdelningen. Även anser föreningen att det behövs en strategiplan för kollektivtrafiken som bör ingå i en övergripande plan för alla transporter.

Det är positivt att planen avser att nyttja befintlig infrastruktur. Samtidigt går man miste om möjligheten att bygga ny infrastruktur bättre anpassad för ett hållbart samhälle.

Ambitionerna att undvika stadsutbredning går stick i stäv med planerna på bebyggelse i områdena Tegelbruksberget, Brännlandsberget etcetera. Ringleden blir en ny barriär som påverkar stadens struktur. Befolkningstillväxt i byar ses som tveksamhet eftersom det innebär mer bilpendlingstrafik. Fler boende vid kust och älv är inte bra eftersom det innebär inskränkningar i strandskydd och ökad biltrafik.

Idén att begränsa tätorten inom fem kilometer är dock bra och bör vara vägledande. Föreningen menar vidare att mark som är ianspråktagen för flyget borde kunna användas bättre inte minst eftersom det ligger inom 5 kilometer.

Barn- och hälsoperspektivet behandlas i Fördjupningen för de centrala stadsdelarna men borde gälla för all bebyggelse inom tätorten. Barns lektytor har blivit mindre eftersom bostadsområden blivit mer bilcentrerade med parkering placerade mitt på gårdarna. Föreningen menar att föreslagna bebyggelseområden som belägna utanför femkilometersradien (t.ex. Brännlandsberget, Tegelbruksberget, Ersmark, Obbola, Holmsund, Råvarumpan etcetera) bör lyftas ur planen. Med ringleden riskerar stadstillväxt koncentreras till vägen med följd att Umeå riskerar att bli en dough nut city tvärs emot ambitionerna med planen. I planen uttrycks att verksamheter som alstrar mycket trafik inte ska blandas med bostäder. Om idén är att minska transportarbetet borde inte områden avsättas för denna typ av verksamheter. Handel alstrar mycket trafik och om den ska skiljas från boende blir det inte funktionsintegrerat och transporterna blir än fler. Föreningen ställer sig positiv till områden där verksamheter blandas med boende, att sammanföra E12 och väg 363 vid gamla godsbangården, att en fördjupad översiktsplan föreslås för Ersboda. En dagligvarubutik på Klockarbäcken bedöms riskera att befintliga stadsdelscentra slås ut och öka bilismen. Ett fjärde handelscentra vid Entré Syd rimmar illa med ambitionerna om funktionsintegrering.

De nya vägdragningarna kommer att gynna de två/tre halvexterna handelsområdena i Umeå med ökad biltillgänglighet. Med handelsområdenas ökade konkurrensfördel och de åtgärder för förbättrad luftkvalitet som föreslås förutses drabba Centrum och som oacceptabel då det strider mot mål om minskad biltrafik. Kommunen behöver vara seriös i sin vilja att främja fungerande stadsdelscentra. Ett mål borde vara att varje stadsdel hade ett centrum med en dagligvarubutik. Kommunen måste beakta balansen mellan handelsområden och livaktiga stadsdelscentra.

Föreningen lyfter fram följande delar i trafikstrategin som positivt; Att människors trivsel och säkerhet ska gå före biltrafikens framkomlighet, att barns behov ska uppmärksammas, omvandling av trafikleder, prioritering av kollektivtrafik samt att det verkar finnas en medvetenhet om att olika grupper gynnas beroende på om kommunen satsar på bilvägar eller kollektivtrafik samt att cykel ska vara ett attraktivt resealternativ under alla årstider.

Föreningen anser att kommunens borde ha en ambition att det finns en bra och prisvärd färjeförbindelse över Kvarken och inte bara nämna ambitioner om en fast förbindelse.

Kommunen bör vara restriktiv till att utöka handelsområdena eftersom externa handelsområden riskerar att utveckla staden till en dough nut city. Viktigt är att det går lätt att gå och cykla till dessa områden, helst lättare än att ta bilen. Cykelparkeringar och busshållplatser bör placeras närmre entréerna än bilparkeringarna.

Att ensidigt flytta bort verksamhetsparkering kan även ha negativa och funktionsseparerade

effekter men detta antar föreningen finns med i bakgrundsunderlagen. Som t.ex. dels att extra resor genereras, dels kapacitetshöjande effekt, dvs. att heldagsparkering för en anställd frigör yta som kan användas flera gånger under samma dag.

Jämförelsetal kring vad som gäller idag saknas till de nya normtalen. En annan fråga är om kommunen ska fortsätta med minimala. En aktiv progressiv politik bör givetvis gälla maximala tal medan minimum borde användas för det omvända när man vill öka kapaciteten för exempelvis cyklar. Även andra problem såsom att företag konkurrerar med tillgång till parkering vilket innebär att företag och fastighetsägare kommer att stödja en ohållbart hög tillgänglighet kan undvikas med maximala. Föreningen menar att tänket kring avsteg följer ett baklängesresonemang. I Föp Centrala stadsdelarna finns skrivningen; Miniminormen är en rekommendation för hur mycket parkering som minst bör tillföras en exploatering för att uppnå en god trafiksituation. Resonemang om normtal har en fortsatt reaktiv syn på planering där framskrivning av gårdagens utveckling fungerar som underlag. Kommunen bör istället explicit utgå från de mål man ställer på omfördelning mellan trafikslag, minskning av biltrafik samt ökning av cykeltrafik när normtalen tas fram. Vilka normtal behövs för att uppnå dessa mål? En kvalitetsdimension saknas också. När det gäller bilparkeringar är sådana hänsyn normalt och visar sig i belysning, tak, utgångar etc. Samma kvalitetshänsyn påverkar även val av cykel som transportmedel. Tillräckliga ytor för cyklar är en viktig aspekt. Tak och goda fastlåsningsmöjligheter är andra som med fördel kan kombineras med innovativa och estetiskt tilltalande lösningar. Tankarna på infartsparkeringar är bra, särskilt om de kan kombineras med kollektivtrafik, cykelparkering/lånecykelkoncept etcetera. Anläggningskostnaderna för parkeringar har länge varit för låga. Riktlinjer bör även tas fram som skapar relevanta restriktioner för den ohämmade expansionen till halvexterna eller externa områden.

Föreningen föreslår en motorvärmarpolicy om att alla bilplatser bör vara försedd med en sådan vilket motiveras av stadens luftproblematik för att undvika kallstarter. En brist är att själva bilinnehavet inte ses som ett problem. I framtiden bör det inte vara normalt att äga egen bil inne i centrala Umeå.

Föreningen att det hållbarhetstänk som genomsyrar planen bör bli ett helhetsgrepp för hela kommunens trafikplanering. Många beslut under tidigare år har inneburit en relativ tillgänglighet för biltrafikanter och ökat bilberoende. Att verkställa planens intentioner är angeläget. Tillsammans med en mer hållbar inriktning på den fysiska planeringen är det viktigt att verka för hållbara attityder, i linje med det arbete som görs via projektet Hållbart resande.

Gällande grönstruktur finns bra övergripande resonemang. Målbilden är väl beskriven. Ambitionerna i ett övergripande skede verkar vettiga. Föreningen saknar ett mål om att alla bostadsområden ska ha tillgång till minst ett naturområde inom tryggt lekavstånd. Detta sägs inte rätt ut men förslaget andas en sådan vision. Vattenkvalitetsfrågorna behöver fördjupas i planen.

Planens ambitioner och kunskapsnivåer förefaller ligga på en lägre nivå när det gäller naturvärden och biologisk mångfald jämfört med rekreation, folkhälsa och sociala värden. Ambitionen kring naturvård och biologisk mångfald behöver vara tydligare där man pekar på möjligheten att kombinera rekreations- och friluftssintressen med hög biologisk mångfald. Grönytor kan skötas så att biologisk mångfald gynnas.

Tankarna kring gröna korridorers betydelse haltar lite. Olika arter har olika levnadskrav på sin miljö och för att en korridor ska ha biologisk betydelse bör den bestå av samma slags natur som de två områden den avser länka ihop. En korridor mellan Backenområdet med jordbrukslandskap och lövskog samt Kulla området med sina lavtallhedar har naturligtvis betydelse för friluftsliv men knappast som spridningskorridor mellan två väsensskilda habitat.

Idéerna om grönyteindikatorer kan bli svårt att omsätta i praktiken även om det verkar intressant. Det finns många exempel där olika typer av miljö- och naturindikatorer havererar pga. av att systemet blivit för komplext eller som inte indikerar något eftersom man valt för enkla indikatorer.

Förslaget om en platsbank av potentiella nya grönområden är på sätt och vis vettig eftersom kompensationer kan bli en nödvändighet. Dock finns en risk i tron att allt kan kompenseras. Om det sista grönområdet i en stadsdel bebyggs blir det ju praktiskt omöjligt att ersätta detta till gagn för närboende. Områden kan dessutom ha så höga naturvärden att det är omöjligt att återskapa dem på någon annan plats. Platsbankstänkandet bör därför gälla i undantagsfall, att området högsta naturvärden och sociala värden undantas exploatering enligt översiktsplanen.

Naturskyddsföreningen (CS)

Planen lyfter en rad bra förslag däribland parkeringstänket, ambitionerna att utveckla lekmiljöerna och att staden ska utvecklas genom en gemensam vision. Ambitionerna kring det gröna är lovvärt men det finns få konkreta förslag. Idéer om att bebygga skogsområdet vid södra älvstranden söder om Bölesholmarna är oroande. Området är en värdefull skognyckelbiotop. Skogen är av en typ som knappt förekommer i Norrland och är unik för sina naturvärden. Av alla skogar kring Bölesholmarna har denna allra högst naturvärden. Skogen samt den östligaste delen av Bölesholmarna bör skyddas som ett kommunalt biotopreservat.

För att minska transportbehovet är det viktigt att stadsdelscentra kan fortsätta erbjuda service. Vägsystemet kommer att ge externhandeln konkurrensfördelar och en oro är att centrumhandel urlakas. Centrum har därtill svårt att expandera vilket visar sig i att affärer har svårt att hålla bestående verksamhet. Järnvägstorget skulle kunna utvecklas men belastas med barriärer. Utan dagens intensiva biltrafik skulle området kunna bli ett trivsamt handelsområde.

Föreningen ser en rad delar i planen som bra. Däribland begränsning av biltrafik och ökad tillgänglighet, att gc- samt kollektivtrafik ska prioriteras, att närmiljön ska utformas så att alla invånare har tillgång till sin stad samt förslaget om miljözon.

Föreningen anmärker på att kommunen vill bygga nya bostäder där miljö kvalitetsnormen för luft överskrids. Den enda lösningen är att först tillse att normerna inte överskrids. Därtill saknar man skrivningar om "hotet" från de externa köpcentrum gentemot Centrum där de externa konkurrerar med tillgänglighet för bilburna. Vad kan kommunen göra för att förhindra att fler butiker flyttar från Centrum? Slutligen saknar föreningen en punkt om vattenmiljö i MKB'n.

Norrbotniabanan AB (FFU och CS)

Norrbotniabanegruppen ser mycket positivt på kommunens framåtsyftande arbete för Norrbotniabanan. Man instämmer i beskrivningar kring effekter, betydelsen och stödjer ambitionen att tillvarata de potentialer som följer av utvecklande av järnvägsinfrastrukturen liksom de krav som ställs på flexibilitet och smidiga omstigningar. Att förtäta kring resecentrumen ses som positivt som inte bara har kommersiell betydelse utan även för trygghet. Särskilt positivt skulle vara om centrumets nordvästra del omvandlades.

Norrporten (FFU och CS)

Även Norrporten är av samma åsikt som fastighetsägarna Norr samt Fusek. Se text ovan. Norrporten uttrycker därtill att möjligheten till gröna friköp är bra. Parkeringsnormen bör kunna ses över och innefatta en del som endast är stadskärnan och där man bör kunna behålla sju som är dagens norm. Vid komplettering och nybyggnad bör hänsyn kunna tas till befintliga p-anläggningar i kvarteret när behovet tas fram. Av vikt är att fastighetsägare ges möjlighet att själv ordna p-platser för verksamheter om vi själva kan ordna det. Norrporten påpekar avslutningsvis att mark som illustrerats för framtida p-anläggningar ligger på mark som Norrporten äger och där planer finns för ytterligare möjliga förtätningar i framtiden.

Omställningsgruppen Umeå (FFU)

Omställningsgruppen önskar att mer fokus sattes på självförsörjning som ett exempel på hållbarhet. Kommunens positiva inställning till odlingslotter är bra men kommunen kunde gärna vara mer pådrivande genom att starta en eller fler matparker i staden. Mark bör reserveras för detta. Planen har inriktning på förtätning vilket är bra men minst lika viktigt att vi fraktar våra livsmedel långa sträckor är inte hållbart. Att reservera mark för stadsodling är angeläget ur ett klimatperspektiv. Stadsodling har testats sommaren 2010 vid älven nedanför stadskyrkan i Umeå med gott resultat.

Rans sameby (FFU)

Intrånget på renbetet ökar från olika håll vilket oroar samebyn. Olika typer av exploateringar har försvårat sättet att bedriva en kontrollerad renskötsel och på en del ställen förhindrar det helt och hållet. Det är nödvändigt att som helhet se vad som redan finns i området och vad som planeras innan man kan bedöma omfattningen av påverkan. Planen för Umeå avstyrks inom de områden som berör renbetesmarker eftersom den bedöms påverka rennäringen och eftersom det finns kringeffekter av denna. Planen berör viktiga renbetesområden och samebyn kräver enskilda samråd innan beslut tas kring områden som rör renbete.

Svensk handel (FFU)

Svensk handel kommenterar avsnitt planhandlingen kring handel och ser I20-områdets strategiska framtid som komplement till Ersboda handelsområde. Svensk handel vill skapa ett reservat för handel som sträcker sig 25 år fram i tiden.

En utgångspunkt kan gärna vara det miljötänkande som präglar Green Zone. Man motsätter sig resonemang om stadsmässighet eftersom det leder tankarna till att det skulle handla om handel av shoppingkaraktär vilket de motsätter sig. Istället för ”stadsmässighet” vill man se ett välplanerat område för handel väl försörjt för tillgänglighet för alla transportslag och kollektivtrafik men utan boende. Platsen ses även som perfekt för en framtida IKEA-etablering och andra större ej ännu etablerade aktörer.

Svensk handel ställer sig tveksamma till att området vid Gösta Skoglunds väg och Kolbäcksvägen lyfts som en framtida plats för handel. Svensk handel förordar istället att man beaktar den service som finns på Mariehem, Ålidhem, Strömpilen och Täfteå och utreder hur en optimal dagligvaruförsörjning kan se ut och om en omlokalisering av befintliga centra måste ske.

Gällande skrivningen att ”shopping bör fortsättningsvis framförallt finnas och utvecklas i centrum” påminner Svensk handel om att även Strömpilen har betydande handel av shoppingkaraktär liksom outnyttjade bygglov för denna typ. Man sympatiserar dock med tanken att styra byggandet och därmed i någon mån utbudet så de befintliga handelsområdena stärks för att komplettera varandra vilket gör Umeå till en vassare handelsdestination. Gällande Strömpilen anser man att utbyggnad för handel istället för t.ex. kontor och industri vore önskvärd. Strömpilen anses i dagsläget vara en för liten handelsplats för att kunna fungera långsiktigt. En större yta krävs för volymhandel.

Gällande Klockarbäcken uttrycker Svensk handel att de länge motsatt sig området. Dagens få etableringar visar att denna inställningen varit korrekt, menar man. Eftersom området dock finns och att det är sannolikt att fler etableringar uppstår är det bra om det kan styras mot etableringar som kompletterar varandra för utvecklade av ett kluster. Entré Syd bör omgående strykas som framtida handelsområde. Dagens tre områden är redan för många. Istället bör mark reserveras på I20-området. Svensk handel samtycker med planens skrivning om

att ytterligare handel inte är önskvärd vid Västerslätt. Frågan är om det inte är möjligt att påskynda omlokalisering enheter som är bättre passande vid något av de befintliga handelsområdena. Gällande singeletablerad sällanköpshandel är inställningen densamma som för Västerslätt.

Svensk handel (CS)

Svensk handel konstaterar inledningsvis att lämnade synpunkter inarbetats på ett bra sätt och har en positiv syn på det förslag som framförs eftersom det är bra för handeln och därmed kunderna. Svenska handel bedömer att tiden är mogen för bättre samordning av varutransporter och kan tänka sig tidsstyrning av leveranser före kl. 10.00. Man betonar dock att man vill medverka när mer specifika projekt blir aktuella.

Frågan om parkeringsstrategi ses som komplex. Tillgänglighet är A och O för handeln och det finns en oro inför förslaget att flytta ut verksamhetsparkering eftersom det riskerar att driva ut verksamheter ur centrum. Samtidigt är det positivt att platser frigörs för besökare. Små p-anläggningar på innergårdar lockar inte besökare. Att styra till större vore att föredra. P-hus bör planeras i kanten av centrumfyrkanten, helst inom. Om möjligt är ett p-hus under Rådhusplanaden önskvärt. Detta skulle driva på vilja att investera i stråket.

Västerbottens museum (FFU)

Museet anser det vara en brist i att delar av planen saknas och skulle gärna se ett nytt samråd med kompletteringarna innan planen går ut på utställning. Motiveringarna till tillväxtmålet ses inte som övertygande i det fall tillväxten ska ske på ett hållbart sätt. Även om satsningarna på kollektivtrafik och minskning av biltrafik känns ambitiöst är det osäkert om önskad effekt uppnås. Kraftig tillväxt ger negativa konsekvenser vilket bör studeras bättre, menar man.

Att växande städer medför växande fastighetsvärden lyfts som något positivt i planen. Detta menar museet är märkligt av en kommun som ska värna alla medborgare. Att det blir svårare att hitta en bostad gagnar knappast vanliga inkomstagare som får svårare att finns bostad i centrala lägen. Ökande fastighetspriser ses som en grogrund för segregation och ökar trycket på överexploatering av bevaransvärda miljöer som ofta är låga och glesa.

Det känns rimligt att vissa fördjupningar gäller överordnat Fördjupningen för Umeå men samtidigt är det viktigt att dessa har stöd i, och stämmer med intentionerna i den övergripande planen. I fördjupningen för älvslandskapet anses inte avsnitten om kulturmiljöer genomarbetats tillräckligt. Museet förutser risker i att kulturvärden inte kommer att skyddas.

Museet skriver att de förutsätter att kulturmiljöinventeringar upprättas för planens föreslagna utredningsområden eller reservområden vilket planen uttrycker i avsnittet om kulturmiljöer.

Planens målsättning angående kulturmiljöer ses som ambitiös men museet anser det nödvändigt att framtagande och färdigställande av kulturhistoriskt underlagsmaterial prioriteras och att tidsplaner upprättas. Att Umeå kommun avser påta sig att sprida kunskap och inspirera kring kulturmiljöfrågor ses därtill som en lovvärd utfästelse.

Att överge den funktionsområdesindelade staden som modell för det framtida byggnade är tilltalande såvida det inte innebär oönskade förändringar i befintliga miljöer.

De omdömen som görs i MKBn anses luddiga, svaga och är dessutom sammanblandade. Exempelvis saknas bedömning under avsnittet landskapsbild samtidigt som aspekten tas upp under stycket stadsbild. Vidare menar man att skrivningen att god kollektivtrafik skulle ge god hållbarhet inte kan tas upp som positivt för kulturmiljön. Möjligen sorterar det under stadsmiljö.

Sammanfattningsvis anses förslaget innehålla flera intressanta grepp för att klara balansgången mot hållbar utveckling. Detta under förutsättning att man accepterar tillväxtmålet

200 000 invånare. En stor risk är dock att kulturmiljövärden inte tas till vara vilket får inverkan på stadens attraktivitet. Kulturmiljöers värden beskrivs på ett bra sätt i planen. Därtill lämnas en bra beskrivning av vilka underlag som saknas liksom riktlinjer för fortsatt arbete. Brister gäller att vissa avsnitt saknas och att MKBn redovisas i halvfärdigt skick.

Västerbottens museum (CS)

Västerbottens museum ser de visioner som presenteras för en framtida tillväxt som kreativa och positiva. Man instämmer i att stadsutbredning är ohållbart om staden ska växa i den omfattning som diskuteras. Tillväxten och en snabb tillväxttakt bedöms dock inte som gynnsamt för kulturmiljöerna som riskerar saneras när fastighetsvärdena stiger. En alltför snabb tillväxt bidrar inte alltid på ett bra sätt till stadens attraktivitet och en god livsmiljö.

Förnyelse av områden vid nuvarande infarter söderifrån anses positivt eftersom Teg varit splittrad i decennier. Även att bygga på platsen för trafikkarusellen vid E12/E4 kan bli positivt för stadsmiljön och ett alternativ till olämplig förtätning av de gamla stadsdelarna i centrum, öst och väst på stan, Haga, Teg, Sofiehem m.fl. I20 har skydd som byggnadsminne och museet förutsätter att länsstyrelsen bevakar att området inte bebyggs på ett olämpligt sätt.

Känslan av att det finns en stadskärna med historia och en genuin karaktär är en faktor som bidrar till attraktivitet. Att så långt som möjligt behålla den glesare och låga stadsbilden, såsom den beskrivs i den gällande översiktsplanen från 1998, bedöms bli allt viktigare och ett attraktionsvärde för både dagens och framtidens umebor och besökare liksom ett varumärke för Umeå.

I handlingen uttrycks att högre bebyggelse ska möjliggöras men inte på bekostnad av de offentliga rummen. Att det inte borde få ske på bekostnad av riksintressets värden är en självklarhet som borde framgå av texten.

Höga hus är varken fel eller främmande i Umeå och kan på många platser utgöra spännande landmärken som är väl anpassade till landskaps- och stadsbilden. Museet exemplifierar med byggnader som redan på planeringsstadiet givits en genomtänkt placering och utformning såsom Thulehuset, som en gång markerade infarten från söder samt t.ex. höghusen på Berghem, Mariehem och Ålidbacken. I känsliga miljöer kommer dock höga hus eller stora byggnadskomplex upplevas som klumpiga intrång oavsett hur spännande arkitekturen är. Planen uttrycker viss vilja att anpassa ny bebyggelse samtidigt som stor frihet ges till hög exploatering. Riktlinjerna ses som otydliga och bedöms kunna tolkas olika. Värdefulla byggnader och miljöer inom riksintressets värdekärnor nämns men ambitionen att bevara är nedtonad. Om kommunen själv har bevarandebestyrket framgår inte. Mot bakgrund i detta anser museet inte att planen kan sägas uppfylla ambitionen om en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Platser där höghusbebyggelse skulle kunna placeras bör pekas i planen och grunda sig på en underbyggd stadsbildsanalys.

När det gäller stadsdelarna utanför centrumfyrkanten uttalas vissa hänsyn till värdefull bebyggelse liksom skrivningar om att Byggnadsordningarna ska vara vägledande. Avsnittet förhållningssätt till kulturmiljö ses dock som inkonsekvent presenterat. Läsbarheten skulle underlättas av en hänvisning till den allmänna texten på sidan 25 i samrådshandlingen skriver museet. En förvirrande faktor är att kartan på sidan 25 endast visar riksintresseområdet samtidigt som sidan gäller riktlinjer för samtliga kulturmiljöer.

PRIVATPERSONER

Emil Andersson (CS)

Att Umeå vill växa är bra men bygg inte bort de få befintliga grönytor. En större sammanhängande park saknas i Umeå och därför är det viktigt att man knyter an till de plättar som finns idag. Strandpromenaden skulle kunna bli öppnare och sidoanslutningarna till Kyrkbron revs. Även östra och västra Strandgatan från korsningen vid Pilgatan kan rivas för att bättre knyta samman rådhusparken och strandpromenaden med kyrkparken och Döbelns park. Tunneln vid kyrkan behöver breddas för att bli ljusare och kunna knyta ihop parkerna. Istället för Kyrkbron borde det finnas en högre bro som tillät större båtar. Högre hus borde tillåtas i Umeå. Istället för en "gamla stan" i Umeå borde det finnas en "nya stan" där man kunde bygga högt och med spännande arkitektur. Bygg för 2000-talet istället för 1960-talet. En stad är tråkig om alla byggnader ser likadan ut.

Urban Bengtsson (FFU samt CS)

I yttrandet bedöms 150 000 invånare vara ett mer troligt och rimligt befolkningsmål än 200 000. Det fördubblingsresonemang, som tex. från 50 000 till det dubbla mellan 1950 och 2000 håller inte.

Barnomsorg och skola lyser med sin frånvaro i planen. Det finns behov av en planering för barnomsorgsbehovet som bygger på nytänk och tidigare erfarenheter. Samlokalisering med skola/campusdagis bör övervägas där utemiljön för de mindre barnen kan säkerställas. Även annat går att samlokalisera såsom äldreboenden i ovanvåningar, kontor, service eller annat. Detta skapar synergieffekter och kan bidra till bättre ekonomi.

Annat nytänkande är campusdagis/förskola och skolor med viss pedagogisk inriktning, gärna i egen regi, för att möta utv. av entreprenörskap i tjänstesektorn. Annat som stärker och utvecklas Umeås attraktionskraft är idrottsutveckling på IKSU, bad/simning, gymnastikens hus, utesporter m.m.

Därtill är spårtaxi/spårbil/innovationssatsningar viktiga pusselbitar i ett innovationssatsande Umeå.

Centrala stan ses i en helhet för Umeå eftersom centrum och periferi får en än viktigare interaktion i framtiden.

Martin Burman (FFU)

Den anslutande vägen, som illustrerats i Fördjupningen för Umeå, bör förläggas så långt som möjligt från Ringvägen på Östteg så att störningarna minskar för boende på Ringvägen. Vägen från den nya bron mot Ön borde alltså lägga mot industriområdet och ansluta till den nya rondellen.

Bosse Gustavsson (FFU)

Synpunkter lämnas gällande dragningen av Västra länken norr om älven med bilagor gällande debattartiklar tidigare införda i VK under Ordet fritt och Debatt. I yttrandet uttrycks att tunnelalternativet är det överläggt bästa alternativet och önskemålet är att detta beaktas i det fortsatta arbetet med biltrafiksystemet kring tätorten.

Halsten Karlsson och Per Evertsson, markägare i Röbbäck (FFU)

Planen bör kommentera ett område vid södra Röbbäck som bör pekas ut som tänkbart område för bostäder. Områdesbestämmelser antogs för några år sedan och flera detaljplaner är i

uppstartsfasen. Södra delarna ligger utanför Natura 2000 och utanför maximala flygbullernivån 70 dBA. År 2007 lämnades en detaljplan in för byggande av 27 enfamiljshus och markägarna anser att planen bör ta upp detta. Röbbäck bör utvecklas och erbjuda barnfamiljer ett bra boende i en trivsamt miljö. Översiktsplanen bör ändras så att bostadsbebyggelse tillåts i nämnt område.

Urban Kumlin (FFU)

Planförslaget bedöms förbättra möjligheterna till en samordnad tillväxt av staden jämfört med den gällande planen. Närhet mellan bostad och busshållplats förefaller dock varit vägledande för placering av bostäder och trafikleder. Bättre vore skapandet av fler städer i staden, med gångavstånd till olika typer av service. Detta förutses, tillsammans med närhet till centrum, bättre kunna bidra till minskat transportarbete mer än ökad tillgänglighet till kollektivtrafik.

En konsekvens som sällan diskuteras i samband med ringleden är att fler barn kommer att exponeras av tung trafik och farligt gods eftersom det bor många barnfamiljer längs ringleden. I centrum vore biltunnlar med luftrening önskvärd liksom planering för spårbunden lokaltrafik för ökad tilltro för att miljön i Umeå kommer förbättras. Kommunen borde stödja byggande och handel med mer lokal produktion. Opersonliga affärskedjor, kinesisk marksten och bilburen konsumtion breder ut sig allt mer. Utbudet borde styras hårdare av kommunen, eventuellt via ägande av centrala och attraktiva fastigheter. Våra stadsnära skogar är en del av Umeås attraktionskraft och som bidrar till ökat fysiskt och psykiskt välbefinnande. Förtätning är på modet och tyvärr allt oftare på bekostnad av skog och andra grönområden. Bättre vore att bygga på stora parkeringsytor

Rikard Lindberg (CS)

Skulle gärna se ett äventyrsbad i Umeå men anser inte att det ska vara centralt placerat. Alternativa lämpliga lägen är Strömpilen, Ersboda eller t.ex. Klockarbäcken. Önskvärd vore om Staden mellan broarna realiserades inom kort. I övrigt är det positivt att staden utvecklats så mycket under de sju år som jag bott på annan ort liksom att det finns en framåtanda i näringslivet.

Torsten Lundberg (FFU)

Planen anses imponerande och omfattande. Även om ambitionerna är höga och vällovliga är en fråga om vem som tar ansvar för genomförandefrågorna. Därtill anses Västra länken ett hån mot ambitionerna eftersom den ger för lite avlastning. Störst avlastande effekt fås i tunnelalternativet. Intrånget mot Backens kyrka förefaller försumbart jämfört med nyttan. Planens stråkprincip ses som välbetänk med hänsyn till trafikutvecklingen.

Även om man vill göra mycket blir det nödvändigt att prioritera. Vad är lämpligast att göra inför 2014? Därefter kan någon form av kontinuitet i fyra årsperioder eftersträvas med prioriteringar grundade på effektbedömningar.

Natura 2000 området på Degernäs och Röbbäcksslätten behöver belysas med hänsyn till det föreslagna vägreservatet för E4-delen Ansmark-Degernäs. T.ex. utifrån konsekvenser med erfarenhet av Botniabanan.

Jörgen Nilsson (CS)

Höghus bör inte byggas inom centrumfyrkanten. Umeås bebyggelse bör behålla sin låga profil och gamla hus bevaras.

Thomas Nilsson (CS)

Vilka planer finns för lokstallarna? Nilsson äger ett område som illustrerats som så kallat omvandlingsområde och undrar vad detta innebär. Vilka är möjligheterna att bygga bostäder i olika former i detta läge?

Ove Näslund (FFU)

Ett nytt exploateringsområde föreslås öster om Klockarbäcken längs norra sidan av E12. Området föreslås bebyggas med både höghus, radhus och villor. Området är övergivet av aktiva jordbrukare och förslyat och anses kunna bli ett bra bostadsområde med fina möjligheter till rekreation både sommar och vinter.

Ulf Parde, Lars-Erik Westin, Vikström, Sehlin, Terho Nevalainen (FFU)

Det är för mycket fixering vid kommunens mål 200 000 invånare. I yttrandet poängteras att man inte motsätter sig att staden växer men framhåller att det inte ska bli ett självändamål. Det är minst lika viktigt att ha en stad som invånarna uppfattar som bra. Exempelvis kan det finnas en hel del att göra. Exempelvis gällande kajområdet.

Torsten W Persson (FFU)

I yttrandet beskrivs tankar, idéer och förslag gällande Fördjupningen för Umeå. Där bland vikten av en sammanhållen Norrlandsregion och nödvändigheten att Umeå utvecklas till en stark och dynamisk stadsregion som kan fungera som ett alternativ till landets tre storstadsregioner. Detta ställer stora krav på planeringen och mycket talar för att utgångspunkten för planeringen bör utsträckas till att omfatta hela Umeåregionen.

Umeå och Umeåregionen anses ha goda förutsättningar att uppfylla tillväxtmålen. Begreppet Umeå bör bli synonymt med hela regionen och begreppet stad bör återinföras och omfatta den sammanhängande stadsbebyggelsen och benämnas Umeå stad i Umeå kommun. Tillkommande bebyggelse bör i stor omfattning ske i centrala staden vilket innebär att högre exploatering måste tillåtas. Det är en förutsättning för att skapa det marknadsmässiga underlaget för ett bra och varierat serviceutbud.

Centrum ska vara tillgängligt, ha generösa ytor fria från fordonstrafik, gröna ytor och det krävs en medveten lokalisering av centrumskapande verksamheter för att stadscentrum ska bli en självklar mötesplats för staden, kommunens och regionens invånare. Redan nu finns publikdragande mötesplatser med ett stort utbud av restauranger, gallerior etcetera såsom Stadsbiblioteket, Folkets hus, Norrlandsopera m.fl.

Byggande av resecentrum Umeå C och situationen vid järnvägstorget kommer radikalt att förändra centrum de närmaste åren. Stora mängder människor kommer att röra sig här och därför är det viktigt att området kan bli en attraktiv del i stadscentrum med goda affärslägen och en pendang till Rådhusstorget.

Trafik- och miljöfrågorna är dock svårlösta och planering av torget bör ske i samråd med fastighetsägarna. Planeringen bör inriktas mot att minska ytor för fordonstrafik till förmån för ytor för gångtrafik, gröna ytor osv. Hela Rådhusplanaden bör utvecklas till ett attraktivt stråk och som kan fungera som Umeås paradgata och utvecklas till Umeås Ströget. En fördel med att utveckla esplanaden till en aveny är att gator placeras i mitten vilket ger utrymme för grönstråk med björkar liksom generösa utrymmen för promenad- och gångstråk på båda sidor längs husfasaderna. En sådan utformning kan även öppna möjlighet för en bättre lösning av gång- och cykeltrafiken från Haga.

Färre bilar på gatorna och större ytor för cykel- och gångtrafik skapar en attraktivare stadsmiljö samtidigt som behovet av rimlig tillgänglighet måste tillgodoses. Minskat antal bilar på gatorna innebär parkering i samlade anläggningar som troligtvis behöver placeras under mark eftersom tillgänglig kvartersmark i stort sett saknas. Central kvartersmark bör användas.

das för angelägnare ändamål än parkering. Möjligheterna att anlägga dessa i utkanten av stadscentrum bör prövas. För att minimera trafikrörelserna i centrum bör behovet av försörjningstrafik och övrig biltrafik studeras särskilt för varje kvarter.

Busstrafik genom stadscentrum är nödvändig men miljöstörande. Åtgärder för att exempelvis dämpa buller kan minska olägenheterna liksom att göra en viss del av stadsbusstrafiken spårbunden. Cykeltrafiken behöver stimuleras och kräver utrymme med separata cykelbanor och parkeringar vilket bör utredas i detalj med en helhetssyn.

En förutsättning för att Umeå ska nå visionen om 200 000 invånare är, förutom en allmänt positiv utveckling av övriga norrländska orter och i landsdelen, att Umeå kan utvecklas till en attraktiv stadsregion som kan möta konkurrensen från övriga storstadsregioner. Detta ställer krav på planeringen att skapa bäst möjliga förutsättningar att bygga en attraktiv region trots begränsande resurser.

Sammanfattningsvis menar Torsten W Persson att om Umeåregionen ska lyckas nå sina befolkningsmål och bli en framstående stadsregion i norr måste det finnas många goda skäl att flytta till Umeå i form av; goda livsmiljöer, goda bostadsförhållanden på rimliga villkor, stort utbud av utbildning på olika nivåer, mångsidig arbetsmarknad och därmed goda sysselsättningsmöjligheter, ett rikt utbud av kultur- och fritidsaktiviteter samt närhet till naturen och tillgång till fritids- och naturmiljö.

Lars Rejnus (CS)

God service och låga skatter är en viktig pusselbit som attraherar företagande. Utan detta kan kommunen inte nå befolkningsmålet. Om man rang- och tidsordnar processen i de så kallade omvandlingsområdena kan oro bland boende minimeras samtidigt som genomförande sker smidigare. En fråga ställs gällande byggandet utifrån att den framtida familjestrukturen kommer att påverka detta. Blir singelskapet i fokus eller de mixade familjerna som behöver större utrymmen? Hur påverkar skatter och inkomster önskemålen att leva utanför bostadsöen och ta del av det staden erbjuder? Blir vi mer centraleuropeiska i vårt sätt?

Lennart Rehnmark (FFU)

Lyfter fram möjligheterna att bygga ett större småhusområde i Tjälamark och vill att detta beaktas i Fördjupningen för Umeå.

Röbäcks Arena (FFU)

En detaljplaneansökan har inlämnats gällande bostadsbebyggelse vid Röbäcks idrottsplats. Kommunen har tidigare hänvisat till riksintresse för flygplatsen. Tyrens AB har anlitats för en flygbullerutredning som visar att flygplatsens existens inte hotas. Röbäcks Arena önskar att kommunen kompletterar översiktsplanen med ett antal föreslagna skrivningar som bl.a. handlar om att skrivningar inte införs i planen som försvårar bostadsbyggande till dess område för riksintresse är färdigförhandlat.

Staffan Schedin för boende på Umedalen och Västra Backen (FFU)

Okklarheter finns i planen gällande Prästsjöområdet. Området är inte klassat som t.ex. rekreationsområde och den gröna korridoren saknas. Prästsjöområdet är målpunkt för en rad skolor och förskola i området och har stor betydelse för närboende. Området bör tydligt markeras och klassas som friluftslivs- och rekreativområde och den gröna korridoren bör märkas ut.

Torsten Sundqvist (FFU)

Hur tänker kommunen när man å ena sidan flyttar E4 för att den inte ska vara i centrala stan och å andra sidan föreslår bebyggelseområdet Tegelbruksberget som ju kommer ligga nära E4. Det vore synd om elljusspåret ovanför Gimonäs försvann. Bättre vore att bebygga området mellan Carlslid, Tomtebo i Norr ner mot cykelbanan mellan Carlshöjd och Tomtebo i söder istället. Tomtebo knyts då till Umeå samtidigt som den natursköna åsen från tegelbruksberget och norrut mot carlslid finns kvar.

Kristina Stiernspetz (CS)

Avgaser och luftföroreningar finns inte bara i stadskärnan utan drabbar även nedre Haga med samma oacceptabla värden. Detta måste beaktas i planeringen. Ett parkeringshus exempelvis vid KFUM skulle försämra luftsituationen vid nedre Haga. Hur tänker man lösa detta? Planen bör slå fast att åtgärder för förbättrad luft måste till innan ny bebyggelse planeras. Konsekvenser av planens förslag på luftkvalitet måste tydliggöras. Alltså: även om järnvägen är en fysisk gräns färdas luften längre.

Eva Thörn (FFU)

Beskrivningen av ett område, mellan Röbäck- Skravelsjö anses felaktig. Området benämndes, i den gällande planen som av stort rekreativt värde med höga kulturmiljö- och geovetenskapliga värden. Detta bör ändras. Området är att betraktas som otillgängligt, igenväxt och sankt i vissa delar. Området söder om väg 512 bör ingå i området B7, Skravelsjö och kunna utgöra ett tänkbart område för bebyggelse. Därtill noteras att det föreslagna området Skravelsjöleden ligger under flygbullermattan samt att området Skravelsjöleden till stora delar ligger på bördig åkermark.

Hans Åkerlind (FFU och CS)

Materialet är alltför omfattande, en nödvändighet är en kort sammanfattning. Handlingarna är alltför allmänt hållna och andas en nästan menlös välvilja som till slut står en upp i halsen, skriver Åkerlind. Detta särskilt, eftersom det inte, efter noggranna och tidskrävande studier, visar sig vara särskilt positivt för oss vanliga invånare, snarare tvärtom. Planerna medger enskilda fastighetsägare rätt att bygga hur högt och hur mycket som helst, var som helst i de centrala stadsdelarna. Endast flyget begränsar höjden. Råkar det ligga nära riksintressanta gamla byggnader talar man om kontraster som stimulerande. Planen innebär att varje enskild fastighetsägares önskemål kan legaliseras utan någon styrning från samhället/kommunens sida. En sådan nästan laglös inställning medför osäkerhet för både medborgare men även för den enskilde fastighetsägaren som aldrig vet vad denne riskerar få som granne.

Planen uttrycker att staden ska förtätas på befintliga ytor främst i de centrala delarna. Detta innebär att det är flerbostadshus som ska byggas samtidigt som efterfrågan på nybyggda lägenheter visar sig vara svåra att hyra ut trots att två av tre svarar att de vill bo i småhus i framtiden. Inriktningen på det framtida byggandet i Umeå är svår att förstå om Umeå ska kunna locka till sig folk från orter i mellansverige, vilket är nödvändigt för att nå visionen om 200 000 invånare. Hans Åkerlind begär ett nytt planförslag.

3 Kommentarer till yttranden

Bebyggelse m.m.

Framtida bebyggelse på I20-området

Försvarsmakten motsätter sig bebyggelse vid I20 mot bakgrund i att detta står i konflikt med riksintresset totalförsvaret. Man säger att det heller inte är aktuellt med flytt av skjutbanorna till det föreslagna nya läget. Man vänder sig därtill mot att kommunen inte fört dialog direkt med Högkvarteret.

Kommentar

I gällande översiktsplan ÖPL98 redovisas inget riksintresseområde för Försvarsmakten. När översiktsplanen togs fram 1997-1998 var det i samband med nedläggning av brigaden och militära högskolor i Umeå. Mot den bakgrunden togs redovisningen av riksintresse för Försvarsmakten bort inför utställningsskedet av översiktsplanen. Mot detta framfördes inga invändningar varken från Försvarsmakten eller från länsstyrelsen i sitt särskilda granskningsyttrande. Mot bakgrund av kopplingen mellan Miljöbalken och Plan- och bygglagen när det gäller riksintressefrågor och den avgörande betydelse i detta system som länsstyrelsens granskningsyttrande har måste detta uppfattas som att kommunens förhållningssätt till försvaret då godtogs från statens sida.

Nu är det uppenbart att Försvarsmakten fortfarande hävdar ett riksintresseanspråk för Umeå närövningsfält med skjutbanor och Umeå skjutfält, samt dessutom ett mycket betydande influensområde runt dessa verksamhetsytter. Dessa anspråk ska då förstås redovisas i översiktsplanen. Riksintresseanspråket, som uttryckts i Försvarsmaktens beslut 2010-02-17, har dock ingen direkt rättsverkan. Det är först vid eventuella beslut om planer, tillstånd och koncessioner som frågan om ett område är av riksintresse avgörs med bindande verkan (jfr Miljöprocessutredningens betänkande SOU 2009:45 sid 88-89). Kommunen ska därför i översiktsplanen ange hur man förhåller sig till anspråket.

En problematisk fråga är då vilket influensområde utanför den egentliga verksamhetsytan som är rimligt att beakta och på vilka sätt. Dels är det inverkan av buller från skjutbanor och skjutfält. Dels är det ”andra aspekter med koppling till hälsa och säkerhet”, vilket torde avse viss sekretessbelagd verksamhet. Detta är i sig en svårighet när det gäller att bedöma och pröva konsekvenser och förhållningssätt till riksintresset, när motivet för influensområdet inte kan beskrivas tydligt i alla delar.

När det gäller bullret från skjutbanorna framgår kommunens hållning bland annat av yttrandet 2007-05-08 över Garnisonsplanen. Där framhölls att kommunen inte ser nuvarande lokalisering av skjutbanor så centralt i Umeå som långsiktigt hållbar med tanke på Umeås behov av mark för bostäder och verksamheter för en lämplig stadsutveckling. Kommunen arbetar därför med att möjliggöra en omlokalisering av skjutbanorna till ett läge som Försvarsmakten bör kunna använda på sikt. Intresset från Försvarsmakten för detta är i nuläget uppenbarligen svalt, men i det långa perspektiv som en översiktsplan avser bör det vara en planeringsinriktning som eftersträvas. Ett första steg i denna riktning är det skyttecentrum som diskuteras, med placering strax norr om närövningsfältet. Inledningsvis avses här en anläggning för det civila skyttet, men en sådan anläggning bör på sikt kunna utvecklas till att innefatta även samordning eller komplettering med en (eventuellt separat) anläggning för militärt handeldvapenskytte. I översiktsplanens långa tidsperspektiv bör detta därför vara ett strategiskt synsätt som även Försvarsmakten bör förhålla sig till i sin planering. Även om Försvarsmakten framhåller skjutbanorna som en del i riksintresset bör det inte hindra kommunen att i en planeringsprocess aktualisera andra alternativ till placering som långsiktigt kan tillgodose Försvarsmaktens behov av en övningsanläggning på likartat sätt som idag, men utan de nack-

delar för andra samhällsintressen som nuvarande lokalisering ger (jfr SOU 2009:45 sid 105).

När det gäller bullerutbredningarna från såväl skjutbanorna som skjutfältet bör man i varje enskilt fall där förändringar i markanvändningen aktualiseras kunna överväga i vilken utsträckning bullersituationen ska påverka en tänkbar lokalisering av bebyggelse för något ändamål. Här bör t.ex. bebyggelsens läge, dess omfattning och användningssätt samt inte minst framtida sannolika antal och tidpunkter för skjutningar vägas in. De allmänna råden NFS 2005:15 för buller från skjutbanor är en utgångspunkt men utgör ju inget förbud i sig och de innehåller inga överväganden om vilken omfattning skjutning förekommer. Det har naturligtvis betydelse för bedömningarna hur ofta, hur mycket och vilka tider på veckan och dygnet som skjutning sker.

Det finns anledning att påminna om att Försvarsmakten efter nedläggningen av brigaden överlät stora delar av det tidigare övningsområdet till kommunen. Det kan inte vara någon överraskning att detta markområde skulle kunna bli aktuellt att använda för civil aktivitet. Eljest skulle överlåtelsen förstås inte skett.

Kommunen är utan tvekan mycket positiva till Försvarsmaktens verksamheter i Umeå och ser t.ex. SkyddsC som en viktig del i ett mångsidigt näringsliv, inte minst när det gäller kopplingarna till FOI.

Kommunen kan emellertid inte med det underlag som hittills redovisats godta att riksintresseanspråket ska innebära att en ”död hand” läggs generellt över all annan markanvändning inom hela det mycket omfattade influensområde som Försvarsmakten gör anspråk på. Översiktsplanen bör därför även fortsättningsvis tills vidare betrakta detta område som ett utrednings- och ”samrådsområde” där samråd får och ska ske med Försvarsmakten (och eventuellt länsstyrelsen) i varje enskilt fall när det uppstår frågor om ändringar i markanvändningen. Redovisningen innebär en markering och en uppmärksamhet på att det finns ett intresse från Försvarsmakten av återhållsamhet mot störningskänslig markanvändning, vilket kommunen behöver överväga i sina framtida planerings- och tillståndsärenden, men utan att i förväg låsa utgången av sådana överväganden och tillståndsprövningar.

När det gäller influensområde av annat skäl än buller måste också situationerna bedömas i varje fall för sig. Utgångspunkterna för dessa bedömningar är sekretessbelagda, och kan eventuellt förändras över tiden. Kommunen har därför svårt att dra några generella slutsatser av sådan influens. Även här blir förhållningssättet att samråd sker med Försvarsmakten inför prövningar av förändrad markanvändning vid bygglov eller planläggning.

Även om Hissjövägen betecknas som ”framtida stadsgata” i kartan på sid 46 i FFU så är den enligt kartan fortfarande en del i huvudvägnätet med de framkomlighetskrav som detta innebär. Försvarets behov att trafikera Hissjövägen är inte avsedda att försvåras.

En eventuell förlängning av Bomvägen genom Försvarsmaktens nuvarande verksamhetsyta som anges på sid 34 i planförslaget för Centrala Stan är en mycket långsiktig tanke som i så fall givetvis måste föregås av en ingående dialog med Försvarsmakten. Det finns emellertid inte anledning att i dagens situation ta ställning till en sådan fråga. Sista punkten i högerspalten på sid 34 kan därför tas bort. Kartbildens utbredning av ”Omvandlingsområde” begränsas också mot Försvarsmaktens nuvarande verksamhetsområde.

Försvarsmakten kan notera att planförslaget talar om ”blandstadskvarter” med 3500 enheter, således inte bara bostadslägenheter. Det kan i bullerutsatta delar handla om kontor eller annan mindre bullerkänslig verksamhet.

Avslutningsvis vill kommunen framhålla att vi under lång tid på olika sätt har haft kontakter och dialog med Försvarsmaktens verksamhetsföreträdare i Umeå. Det har känts rimligt och naturligt att samråda i en ömsesidig dialog med den lokalt verksamheten, på chefsnivå. Därifrån har inte lämnats signaler att detta skulle vara felaktigt eller olämpligt eller att man på lokal chefsnivå skulle sakna behörighet eller befogenhet att samtala med kommunen. Högkvarterets kritik mot avsaknad av samråd känns därför en smula förvånande, särskilt som de lokala verksamhetsföreträdarna inte avböjt kontakter eller hänvisat oss till att i stället en-

bart samtala med någon annan organisationsnivå. Vi kommer nu naturligtvis att tillställa Högkvarteret de underlag man önskar, men kommunen ser nog även fortsättningsvis ett värde i att kunna ha en god dialog direkt med den lokalt verksamma enheten.

- Åtgärder efter samrådet: Text och karta i FFU på sid 90 m.fl. kompletteras angående Försvarsmaktens riksintresseanspråk. Försvarsmaktens verksamhetsområden förs in på plankartan. Texten om bullersituationen i Umeå på sid 85 kompletteras angående skjutbanebuller. Ett nytt avsnitt om försvarets verksamhet och kommunens förhållningssätt till riksintresseanspråken införs. Formuleringen rörande område BU1 ses över och preciseras. Skrivningen i fördjupningen för Centrala Stan om Bomvägen på sid 34 tas bort och kartredovisningen av "Omvandlingsområde" justeras.

Motiv till att bygga en tät stad

Synpunkter har kommit in som hävdar att tillkommande bebyggelse i stor omfattning bör ske i centrala staden bl. a. med motiveringen att skapa ett marknadsmässigt underlag för ett bra och varierat serviceutbud. Därtill att det fordras en medveten lokalisering av centrumskapande verksamheter för att stadscentrum ska bli den självklara mötesplatsen för stadens, kommunens och regionens invånare. Föreningen för Byggnadskultur ställer frågan om varför en hållbar stad ska byggas tät och vilken forskning det baseras på.

Kommentar

Planeringsarbetet har utgått från att Umeås tillväxt fortskrider mot 200 000 invånare. Därtill att Umeå idag är en gles stad. Aalborgåtagandena som Umeå kommun undertecknade 2007 har utgjort grund för planeringsarbetet. Åtagandena lanserades 2004 efter en omfattande delaktighetsprocess med europeiska städer och regioner förenade i europeiska städers kampanj för en hållbar stadsutveckling.

Umeå kommun har noterat att det finns argument för och emot generell förtätning, men att stadsförtätning rätt gjord, ger förutsättningar för en stad med goda möjligheter för såväl större flöden och underlag, ökad trygghet, hållbara transportalternativ för vardagsresenären som annan energieffektiv samhällsinfrastruktur, t.ex. VA, fjärrvärme etc. Därtill fordras i det regionala perspektivet att särskilt stadskärnan successivt stärks och utvecklas vad gäller mötesplatser och centrumskapande aktiviteter och verksamheter, för att den ska behålla sin ställning som huvudmålpoint för regionen i konkurrensen från andra stora regionala målpointer som t. ex. Universitets- och sjukhusområdet och de stadsdelsövergripande stadsdelscentrumen.

Under området Planering och stadsbyggnad står följande: "Vi åtar oss att till förmån för alla ge stadsplanering och stadsbyggnad en strategisk roll i arbetet med miljö- och hälsofrågor och med sociala ekonomiska och kulturella frågor. Vi kommer därför att arbeta för att: 1) återanvända och revitalisera övergivna och utsatta områden, 2) undvika stadsutbredning genom att uppnå lämpliga bebyggelsestätheter i staden och genom att prioritera tidigare använd mark inom stadens gränser framför oexploaterad mark i stadens utkanter, 3) se till att ha en blandning av olika användningar och verksamheter i byggnader och bebyggelse med en bra balans mellan arbete, bostäder och service, och med en prioritering av bostäder i stadens centrala delar, 4) se till att vårt urbana kulturarv bevaras, upprustas och används/återanvänds på lämpligt sätt och 5) tillämpa krav för hållbar stadsbyggnad och byggande och främja arkitektur och byggteknik av hög kvalitet".

Andra synpunkter på förtätning som legat till grund för vår egen bearbetning och anpassning till Umeås specifika förhållanden är hämtad från temastudien Blandstaden – inom ramen för projektet Hållbar bebyggelseutveckling" (sid 9 – 10) med rubriken: Ska staden byggas gles eller kompakt? <http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2005/blandstaden.pdf>

En genomgång av aktuell forskning visar att ett viktigt tema i diskussionen om en hållbar stadsutveckling är vilken bebyggelse- och trafikstruktur som skapar bäst förutsättningar för ett minskat transportarbete, förändrade resmönster och lägre energianvändning. (Falkheden,

Malbert 2000). Två renodlade perspektiv på staden framhålls: en kompakt och tät stad, kompakstaden, och en glest utbyggd stad, ekostaden.

I diskussionen om för- och nackdelar med täta respektive glesa strukturer finns anledning att beakta andra argument än en eventuellt minskad energianvändning. En bebyggelseförtätning inom en befintlig tätortsgräns skapar förutsättningar för en större andel boende i tätortens centrala delar. Den bidrar till en ökad integration av olika funktioner. Underlaget för service av olika slag stärks och gjorda investeringar i form av vägar, fjärrvärmenät etc. kan effektivt utnyttjas. Frågan om förtätning respektive utglesning kräver ett nyanserat förhållningssätt till den specifika tätortens lokala förutsättningar. Erfarenheterna visar att en förtätning med kvalitet fordrar en noggrann analys av olika delområden inom en tätort, där det blir möjligt att utgå från en potential för både förtätning och utglesning. Helhetsperspektivet får inte gå förlorat.

Tätheten i områden är ett mått på möjligheten att etablera verksamheter och skapa ett offentligt liv. En tätare och mer blandad stad gynnar jämställdhet inte bara mellan män och kvinnor utan mellan personer i olika åldrar med olika bakgrund och livsstil. Att återvinna stadens täthet och intensitet är ett mål för stadsplaneringen (Saglie 1998).

Argumenten för den glest bebyggda staden är bl.a. att många människor föredrar att bo i glest utbyggda bostadsområden utanför den tätbebyggda stadskärnan (Åquist 2001). Ett annat är att kretsloppsanpassning kan tillgodoses i den glest bebyggda staden (Orrskog 1993).

Den kompakta staden har mest uppmärksammats i forskningen och man har pekat på negativa konsekvenser. Förutom att grönområden försvinner så uppstår också trängsel som därmed kan leda till ineffektivitet i energianvändning och minskad tillgänglighet. Den glest bebyggda staden är på samma sätt inte studerad som den täta staden.

Den moderna storindustrins principer: koncentration, organisation och funktionsseparering har satt avtryck i stadsbygden. Storskaliga täta bostadsområdena med maskinmässigt uppradade husblock och från dem separerade småhusområden med en renodling av en enda funktion resulterar i ett trasigt stadslandskap, men ännu allvarigare en delad stad – ett hot mot stadens kvaliteter (Rådberg 1997). Stadsbyggandets mål bör vara en småskalig stadsmiljö, med historiska rötter, trygghet, trivsamhet och skönhet. Samtidigt antyder Rådberg att små städer och förorter kan kopplas samman till stora regionala eller globala nätverk.

De tekniska och ekonomiska förutsättningarna finns redan. I människors medvetande finns ofta denna småstadskaraktär förknippad med begreppet blandstad. Det är ingen motsättning mellan Boverkets rekommendationer om orter i samverkan, det s.k. pärlbandet. Samma principer för stadsutbyggnaden representeras också av den amerikanska stadsbyggnadsrörelsen New Urbanism med sin nytraditionella grannskapsplanering.

I perspektivet hållbar stadsutveckling framhålls vikten av funktionsintegration på olika geografiska nivåer. Behovet av en kvalificerad täthet på stadsdels- och kvartersnivå anses vara ett viktigt led i en ekologisk stadsomvandling (Hahn & Simonis 1994). Här betonas en mångfald och integration i funktionellt, socialt och kulturellt hänseende i syfte att dels öka tillgängligheten och minska resandet dels skapa förutsättningar för samverkan och samutnyttjande”.

I ett internationalt forskningsprojekt ”The Economics of Ecosystems” (www.teebweb.org) där man studerat den ekonomiska hållbarheten genom att kalkylera nyttan av tjänsterna som naturen tillhandahåller, så kallade ekosystemtjänster, kom man fram till att förtätade städer är effektivare för en hållbar förvaltning av naturresurserna. Globalt konsumeras 67% av den totala energiförbrukningen och släpps 70% av alla växthusgaserna i städer. Att planera för transporteffektiva och energisnåla städer är ett sätt att effektivt minska växthusgasutsläppen, minska energiförbrukningen samtidigt som markanspråk för jordbruks- och skogsmark, som tillhandahåller stora värden av naturliga resurser, minskar. Detta kräver dock en väl genomtänkt planering som tar hänsyn till de stadens naturliga förutsättningar och medborgarnas behov av t ex grönstruktur, vattenförsörjning, sociala miljöer, boendemiljöer osv.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Ny bebyggelse och kulturmiljö

Fucef, fastighetsägarna samt Norrporten förutser problem med att byggnader klassats som kulturvärden. Farhågan är att det kommer medföra begränsningar för nyproduktion. Inriktningen borde vara att underlätta att bygga nytt. Balticgruppen menar att planens förhållningssätt till kulturmiljöer kommer motverka en god tillväxt. Skrivningarna anses för bevarandeinriktade och de ekonomiska konsekvenserna av detta har ej beskrivits. Föreningen för Byggnadskultur och en privatperson menar å andra sidan att planen medger att vad som helst kan byggas varsomhelst och att skrivningarna innebär att stor makt lämnas till exploatörer. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande av vad det innebär när en byggnad illustrerats med en blå prick.

Kommentar

Planförslaget utgår från en helhetssyn där en framtida utveckling av det byggda ska medverka till en långsiktigt hållbar stad. Förutsättningarna för att kunna göra en bra avvägning mellan bevarande och nybyggnation ökar med ökad kunskap. Ett helt nytt underlag med en ny beskrivning av riksintresset kulturmiljö samt kunskapsunderlaget i byggnadsnämndens byggnadsordningar ligger till grund för planförslagens förhållningssätt och har redovisats stadsdelsvis.

I stadsdelarna Teg och Haga ligger de antagna byggnadsordningarna till grund för planförslagens förhållningssätt. Byggnadsordningarna för centrumfyrkanten, öst och väst på stan är ännu inte färdigställda men första etappen med inventering och bedömningar i enlighet med plan- och bygglagens 3 kap. är slutförd även i dessa stadsdelar och har sammanvägts med riksintresset i redovisningen.

- Förtydligande text ang kunskapsunderlag införs i planförslaget.

Umeås jämna siluett

Föreningen för byggnadskultur hävdar att den jämna profilen i Centrum bör värnas och respekt visas för den äldre bebyggelsen. Det är viktigt att planen uttrycker att hänsyn till kulturmiljön är ett skäl att hålla nere hushöjder. För att minska trycket på centrum anser föreningen att andra lägen bör sökas för nya byggnader i de senare anlagda stadsdelarna. Bostadsrättsföreningen Ryttern anser att den tidigare planens inriktning att bebyggelsens höjd och placering mot gata ska kvarstå.

Kommentar

Planförslaget innehåller en visionsdel där en stor del av förtätningen föreslås ske på restytor längs dagens trafikleder som ett komplement till den befintliga kvartersstrukturen. Planförslagens redovisade tillväxtstråk kan fullt utbyggda ge en fördubblad yta för boende, handel och arbetsplatser i de centrala stadsdelarna. Trafiklederna kan omvandlas till stadsgator i takt med att ringleden runt staden byggs ut. Stråken ger utrymme för en kraftig exploatering utan att ge avkall på behovet av huvudgator i centrum.

Visionens inriktning mot den ”goda staden” som gäller för de nyskapade kvarteren enligt ovan gäller naturligtvis även de befintliga kvarteren. Den föreslagna kvartersförädlingen berör framför allt centrumfyrkanten och kvarteren längs de viktiga stråken i de övriga stadsdelarna. Målet är att bidra till en utveckling det offentliga rummet med ett ökat utbud av faciliteter som sammantaget gör staden mer attraktiv. För att både underlätta och säkerställa en önskvärd utveckling av den befintliga kvartersstrukturen innehåller planförslaget skrivningar med förhållningssätt som klargör behovet av särskilda hänsynstaganden till kulturmiljön m.m. i dessa fall.

Planförslaget trycker på vikten av att finna en god balans mellan det gamla och det nya. Planen pekar i sin visionsdel ut lämpliga stråk för högre bebyggelse. Dessutom bör enstaka nya byggnader i övriga centrala kvarter där så är lämpligt kunna avvika i höjd mot den äldre bebyggelsen. Ingen anser väl i dagsläget att Bågenhusen mot Järnvägstorget är för höga, men

när de skulle byggas fördes en livlig debatt om dessa byggnaders höjd. Se Arkitekturguiden, sid 70.

Ett inslag av högre byggnader i stadens centrum kommer naturligtvis att ändra stadens siluett. Det är därför av yttersta vikt att de nya byggnaderna gestaltas på ett sådant sätt att de upplevs som ett tillskott och inte förfular staden. Planförslaget trycker därför på nödvändigheten att särskilt styra gestaltningen i dessa lägen. Den jämna stadssiluetten är inte längre ett riksintresse enligt den nya beskrivningen som fastställdes av Länsstyrelsen under våren 2010.

- Förtydligande text ang. tillväxtstråk införs i planförslaget.

Umeås identitet

I planerna talas mycket om Umeås identitet. Samhällsbyggnadskontoret önskar en beskrivning av vilka karaktärsdrag som utgör Umeås identitet.

Kommentar

Ur programmet Umeås offentliga rum:

”Stadens identitet har skapats under lång tid och kopplingen till stadens historia bör särskilt beaktas i det offentliga rummet. Trähusbebyggelsen liksom de grönskande, lummiga gaturummen är kulturhistoria som bör bevaras, återskapas, förnyas eller förädlas. Historisk förankring ger trygghet, förståelse och identitet.

Våra mötesplatser, det vill säga våra gator, torg och parker bör i allt högre grad formas dels för att samspela med stadens offentliga och kommersiella byggnader, dels för att skapa energi åt ett levande centrum som större delen av dygnet sjuder av gatuliv. Utöver de praktiskt funktionella aspekterna på dessa stadsrum finns liksom inomhus även behov av estetiska kvalitéer och platser för vila och kontemplation. Den stad som formar sådana fungerande helhetsmiljöer och inspirerande mötesplatser utvecklar stark dragningskraft på människor. Staden får själ, identitet och med tiden även minnen.

Årstidernas växlingar är en viktig del av stadens själ som i högre grad bör tas tillvara för att bidra till stadens dynamik och särart. Vintertid ger kylan, mörkret, snön och den låga vintersolen unika förutsättningar för vinterattraktioner och belysning av staden. Sommartid ger de ljusa nätterna förutsättningar för en aktiv och attraktiv stad över hela dygnet. Årstidsväxlingarna bör bejakas i högre grad och ses som en unik förutsättning för stadens gestaltning snarare än som ett hinder.”

- Förtydligande text med hänvisning införs i planförslaget.

Förhållningssätt till kulturmiljö- formulering

Föreningen för byggnadskultur anser att formuleringarna kring hänsynstagande gällande riksintresseområdet i Fördjupningen för de centrala stadsdelarna är bra men både föreningen och Länsstyrelsen noterar att texten gällande förhållningssätt till kulturmiljö skiljer sig åt för centrumfyrkanten jämfört med övriga områden. Förslaget är att kursivmarkerad text tilläggs riktlinjen kring ny- och tillbyggnader; ”och inte reducerar” befintliga byggnaders värden.

Kommentar

- Skrivningen är oavsiktligt utelämnad. Skrivningen justeras.

Brandgatorna

Balticgruppen förutser restriktioner för nybyggnation kopplat till idén att nyttja eller öppna upp brandgatorna och skapa nya affärsstråk och kompletteringsmöjligheter.

Kommentar

Ska inte ses som ett krav utan en möjlighet för fastighetsägarna att tillföra en ny dimension till stadslivet.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Byggnad i Ersmark och kulturmiljöfrågor

Länsstyrelsen anser att kulturmiljön i Ersmark behöver kommenteras särskilt eftersom regeringsrätten fastlagt att bebyggelse är olämpligt i närheten till kulturmiljön. Länsstyrelsen anser inte att området bör pekas ut som ett framtida bebyggelseområde.

Kommentar

Med sitt relativt stadsnära läge, fina omgivningar och förhållandevis goda servicenivå anser kommunen att Ersmark är en intressant by att utveckla. Markeringen över möjligt område för komplettering, på sid 29 i samrådshandlingen för Fördjupningen för Umeå, visar tydligare än ÖPL 98 var kommunen anser att ny bebyggelse kan vara möjlig. En del av fastigheten Ersmark 22:2 kan planeras för bebyggelse och resterande yta avsätts för jordbruksmark och hagar. Förhållningssätt till kulturmiljön får avvägas i kommande detaljplanering. Kulturmiljön i Ersmark är inte av riksintresse varför avvägningen mellan kulturmiljön och tillkommande bebyggelseområden ligger inom kommunens ansvarsområde. Enlig föreslagna riktlinjer för ny bebyggelse i Ersmark bör den vidare planeringsprocessen ske i dialog med Ersmarksborna.

- Planen förtydligas med en rubrik ”Riktlinjer för Ersmarks by”.

Prioritering av bebyggelseområden

Samhällsbyggnadskontoret anser att det krävs en prioritering kring var man vill man se tillväxt de närmsta 10-15 åren utifrån vilka områden som bäst uppfyller tankarna om hållbar utveckling.

Kommentar

Stadsledningskontoret instämmer i att det blir viktigt att prioritera olika områden. En översiktlig prioritering av olika bebyggelseområden görs redan i plankartan där olika områden illustreras i tre olika nivåer. Nya områden, utredningsområden och reservområden. Ytterligare precisering kring vilka områden som ska ianspråkta under olika tidsperioder görs i kommunens Bostadsförsörjningsprogram. Detta revideras 2011, efter att KF antagit föreliggande fördjupningar.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Krav på det framtida byggandet

Umeå kultur anser att kraven på det framtida byggandet bör vara tydliga med långsiktigt hållbara principer, energi och resurssnålt samt med livscykelanalyser innan produktionen startar.

Kommentar

Ambitionen är att fördjupningen inte ska innehålla ställningstaganden och ambitionsnivåer för bl. a. byggandet som inom relativt kort tid kan vara överspelade och ersatta med högre krav. Ett Kvalitetsprogram har tagits fram för den fortsatta utbyggnaden av Ön. Det har förts ett resonemang att utveckla detta program till att generellt gälla för all ny bebyggelse i kommunen. Inget politiskt ställningstagande finns i frågan.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Ny bebyggelse vid Kullavägen

Ove Näslund, ägare till Västerhiske 1:8, föreslår att ett nytt bostadsområde redovisas i närheten av E12, öster om Kullavägen vid Klockarbäcken.

Kommentar

Området ligger i närheten av i översiktsplanen reserverat område för utveckling av verksamheter

i anslutning till Klockarbäckens handels- och verksamhetsområde. I samrådshandlingen föreslås en grön korridor som sträcker sig genom föreslaget bebyggelseområde och som sammanbinder Umeås västra delar med Kullaterrängen. Området består delvis av igenväxande åkermark där de delar som ägs av Kommunen brukas av Naturbruksgymnasiet. Det råder dåliga grundförhållanden i området. Området ligger mitt under flygplatsens inflygningslinje vilket medför viss bullerstörning. Vid en sammanvägning av olika intressen har området inte lyfts fram som bebyggelseområde främst med beaktande av markförhållandena men också med hänsyn till markanvändningen i stort på norra sidan Vännäsvägen. Stråket mellan Klockarbäcken och Beijers är i de delar som kan tänkas utvecklas med bebyggelse avsedd för verksamheter. En ändring av detta ställningstagande fordrar att ett större grepp tas kring området och att förutsättningarna vad gäller bl.a. markförhållanden, flygbuller, framtida behov av åkermark, den gröna korridoren och möjligheten till funktionella kopplingar utreds ytterligare. Det torde också i så fall krävas en tidsmässig och teknisk samordning med en utbyggnad av omgivande markområden för att klara nödvändiga investeringar i infrastruktur som vägar, el- och VA-ledningar. Det bedöms mot den bakgrunden inte aktuellt att i den här planeringsomgången föreslå ett bebyggelseområde här.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Ny bebyggelse i Röbbäck

Markägarna Karlsson och Evertsson samt Röbbäcks Arena föreslår områden för bebyggelseutveckling i Röbbäck. Markägaren Eva Thörn har önskemål om att utöka bebyggelseområdet B7 mellan Röbbäck och Skravelsjö till att även ligga söder om väg 512, samt påpekar att det redovisade området BR1 Skravelsjöleden berörs av flygbuller.

Kommentar

Under senare år har en hel del småhusbebyggelse tillkommit i Röbbäck, främst i södra delen av Svedjan-området och precis som yttrandet från Karlsson och Evertsson framhåller utanför flygbullerzonen och Natura 2000-området. De fastigheter som Karlsson och Evertsson äger ligger i närheten, men emellertid i huvudsak på jordbruksmark. En generell planeringsprincip i översiktsplanen är att undvika bebyggelse på jordbruksmark. I de områdesbestämmelser som antogs av kommunfullmäktige 2010, men senare upphävdes efter överklagande, avsågs området inte att bebyggas. Med hänsyn till principen att inte bygga jordbruksmark bedöms det inte heller nu motiverat av allmänt intresse att i översiktsplanen anvisa bebyggelse på önskat område. (Fastighetsägarnas enskilda intressen får sedan avvägas mot detta av byggnadsnämnden i det särskilda planärendet som fastighetsägarna sedan tidigare säger sig ha väckt).

Även Röbbäcks Arena har bebyggelseönskemål i Röbbäck. Även i det fallet berörs delvis åkermark. Det berör även kanten av det friluft- och rekreationsområde som översiktsplaneförslaget ger långsiktigt ökad betydelse, om delar av Travbaneterrängen i enlighet med planförslaget på sikt tas i anspråk för bebyggelse. Förutsättningarna är dessutom att önskemålen främst berör område där det gäller restriktivitet mot ny bostadsbebyggelse med hänsyn till flygplatsen och det område runt denna som är utsatt för flygbuller. Som framgår av planhandlingen innebär översiktsplanens riktlinjer en avvägning mellan å ena sidan bebyggelseintressen och å andra sidan kommunens och Umeåregionens intresse, tillika ett riksintresse, att garantera förutsättningarna för att kunna behålla och utveckla flygplatsen i nuvarande läge. En väl utvecklad flygplats i centralt läge är en mycket stark faktor för Umeås fortsatta attraktionskraft och tillväxt, en förutsättning som inte får äventyras. Som framgår av inkomna yttranden anser Swedavia och länsstyrelsen att kommunen till och med borde iakttä en ännu större restriktivitet än översiktsplaneförslaget i alla områden där bullernivåerna överstiger maximalnivåer 70 dBA mer än 3 ggr/dag och kväll, dvs inte bara i Röbbäcksområdet och vid älven söder om flygplatsen utan även i stadens tätbebyggda delar. Intressenterna i Röbbäck anser å sin sida att man inte ska iakttä sådan restriktivitet i Röbbäcksområdet.

Den avvägning som gjorts i översiktsplaneförslaget när det gäller flygbullerfrågan innebär vissa lättnader i Umeå tätorts bebyggelseutveckling men att man tills vidare behåller en res-

triktivitet mot ny bebyggelse dels för inflygningslinjen söder om flygplatsen och dels för det område i Röbbäck som ännu inte blivit tätare bebyggt och dit flygmyndigheterna genom särskilda restriktioner och startprocedurer medvetet styrt flygplansrörelser för att undvika buller i andra tätare befolkade områden.

Som framgår av planhandlingarna, och även antyds i Röbbäcks Arenas yttrande, råder det tyvärr delvis skilda uppfattningar mellan centrala myndigheter i fråga om hur mycket flygbuller som kan accepteras vid bebyggelse. Boverket har i sina allmänna råd en inställning som kommunen väsentligen byggt översiktsplaneförslaget på, medan Naturvårdsverket och Socialstyrelsen vill hävda en restriktivare hållning. Detta har skapat en osäkerhet om vilka krav t.ex miljödomstolarna kommer att tillämpa, vilket i sin tur har fått Swedavia och länsstyrelsen att tills vidare hävda en restriktivare hållning, vilket också framgår av deras yttrande. Som framhålls i yttrandet från Röbbäcks Arena pågår det även en del utredningsarbete i frågan, bl.a från Naturvårdsverkets sida. Flygplatsens riksintressebeskrivning återstår också att slutbehandla av Trafikverket. Skulle detta leda till nya bedömningsgrunder eller riktlinjer som innebär lättnader i de bullernivåer som kan godtas för bebyggelse utan att medföra restriktioner för flygplatsen, så kan och bör översiktsplanens riktlinjer i framtiden omprövas. Kommunen ser dock inte att dessa eventuellt kommande underlag ger anledning att i nuläget att ändra planförslaget. Det går alltid att successivt lätta på begränsningarna om nya förutsättningar inträder, men det omvända är knappast möjligt. Med hänsyn till flygplatsens mycket stora betydelse för kommunen och regionen är det motiverat med försiktighet innan eventuellt nya underlag finns framme och kan medföra ytterligare lättnader för bebyggelseutvecklingen.

Följande detaljkommentarer kan också göras. Med anledning av Röbbäck Arenas bilaga från Tyréns kan påpekas att bullerberäkningarna till grund för planens riktlinjer faktiskt är gjorda med beaktande av den särskilda startprocedur som föreskrivs för start mot norr för sväng söderut (vilket främst berör den omfattande Stockholmstrafiken). Flygplanen ska (måste) på 800 fots höjd svänga vänster/söderut (dvs varken senast på den höjden eller valfritt därefter som man utgår från i Tyréns bilaga). Att det sker en spridning i sidled i den rörelsen är naturligt på grund av främst väder, vind och varierande startvikt och kapacitet hos flygplanen. Det material med registrerade flygrörelser som återopas i Tyréns skrivelse visar därför inte annat än att den spridningen sker tämligen jämnt kring mittlinjen av den bullerzon som beräkningarna i plansch 12B anvisar. Bullerutbredningen från ett flygplan är ju inte ett streck som det ser ut på kartorna över flygrörelser utan har en viss bredd som överlagrar varandra och därmed också ger oftast förekommande höga bullernivåer i mitten av området, vilket nås av buller från flest flygrörelser, även med redovisad spridning. Flygplanen stiger samtidigt i höjd vilket successivt minskar bullernivån vid marken och ger den spetsformade bullerutbredning i områdets mitt som kartan visar, även om det förekommer en spridning runt den ideala flyglinjen. När det gäller underlaget för bullerriktlinjerna utgår avgränsningen från det underlag som användes vid flygplatsens miljöprövning. Det bygger inte bara på dagens trafik utan även en framtidsbedömning. Intill dess att något annat samlat framtaget beräkningsunderlag föreligger bedöms den s.k. plansch 12B fortfarande vara lämpligast att använda som underlag.

Eva Thörns önskemål skulle innebära att B7-området förläggs på båda sidor om en större väg vilket är mindre lämpligt. Söder om vägen berörs även viss del odlingsmark. Ett bebyggelseområde söder om väg 512 skulle också kunna påverka Skravelsjöbergets värde som ett särskilt utpekade natur- och friluftsområde. När det gäller BR1-området är det ett riktigt påpekande att dess östra del berörs av flygbullerzonens spets. BR1 är emellertid ett långsiktigt reservat över ett större område som även kan innehålla annat än bostadsbebyggelse. I nuläget föreslås därför ingen ändring av kartbilden.

Det kan emellertid när det gäller Röbbäck konstateras att det finns önskemål om en bebyggelseutveckling som är svåra att tillgodose. En separat fördjupad studie för Röbbäcksområdet bör därför göras för att om möjligt hitta lämpliga lägen för bebyggelsekompletteringar i Röbbäck.

- Yttrandena från Röbbäcks Arena och Karlsson/Evaldsson motiverar sammanfattningsvis ingen ändring av planförslaget. I planhandlingen anges Röbbäck som utredningsområde (BU7) för att om möjligt hitta lämpliga lägen för bebyggelsekompletteringar. I planhandlingen förtydligas att flygbullerriktlinjen utanför tätortsstrukturen gäller nylokalisering av bostäder, utan någon precisering av omfattning. Se även kommentar till yttranden från Swedavia och länsstyrelsen. En notering i områdesbeskrivningen för BR1 (Stöcksjöleden) görs i planhandlingen om de begränsningar för bostadsbebyggelse i östra delen som flygbullret kan medföra.

Ny bebyggelse i Tjälamark

Lennart Rehnman har framställt önskemål om utveckling av ett större bebyggelseområde i Tjälamark, väster om väg 363, och vill att översiktsplanen kompletteras med detta område.

Kommentar

Området ligger längs utpekade utvecklingsstråk mot Hissjö och Taveljö och i höjd med befintlig bebyggelse i Tjälamark. Området gränsar i väster mot Kullabäcken. Förutom de relativt få bostadshusen i Tjälamark ligger området ca 5 km från närmaste befintliga bostadsområde, är relativt stort och skulle fullt utbyggt med blandad täthet på bebyggelsen ev. kunna ge underlag för förskola.

Idag ligger området inom influensområdet för buller från Försvarets övnings- och skjutfältsområde. Norr om området påbörjades en täktverksamhet 2007 som har tillstånd till 2024. Ca en tredjedel av området berörs av buller från täktverksamheten. Kommunen har sedan 1990-talet en överenskommelse med Försvarmakten som innebär att de har ändrat riktning och läge för den bullergenererande verksamheten inom skjutfältsområdet så att de östra delarna mot Ersmark och Ersboda skonas på bekostnad av området i väster, dvs bl.a. Tjälamark. Kommunen planerar även för att skjutverksamheten på närövningsfältet på sikt ska kunna lokaliseras i samband med ett nytt skyttecentrum (benämnt V23 på plankartan). Den framtida bullerutbredningen från en sådan anläggning är ännu inte studerad.

Området ligger också inom en av två av Trafikverket föreslagna korridorer för Norrbotnia-banans utgång från Umeå. Denna har dock kommunen valt att inte redovisa i förslaget till fördjupad översiktsplan.

- Mot bakgrund av Försvarets riksintresse föreslås inget bebyggelseområde i nuvarande planeringsomgång. Skulle väsentligt andra förutsättningar eller bedömningsriktlinjer för Försvarets verksamhet uppstå, får nya ställningstaganden göras. Området är dock långsiktigt intressant för bebyggelse utifrån översiktsplanens inriktning i övrigt. På plankartan anges en markering av intresset och i planbeskrivningen redovisas området som utredningsobjekt (BU8).

Lokstallarna- vilka framtidsplaner finns?

Thomas Nilsson ställer frågan om vilka tankar som finns för lokstallarna.

Kommentar

Området markeras som ett omvandlingsområde i planen. Mer i detalj vad detta innehåller ska utredas i senare planeringsskeden.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Lågstrålande områden

Elöverkänsligas förening förordar att ett eller flera lågstrålande områden reserveras i översiktsplanen.

Kommentar

En översiktlig kartläggning av vilka långstrålande områden som finns inom kommunen pla-

neras. Områden kommer däremot inte att avsättas inom föreliggande två översiktsplanefördjupningar som berör de mest expansiva delarna av kommunen.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Buller

Flygbuller och bebyggelseplanering

Svedavia (Umeå Airport) känner osäkerhet om hur miljömyndigheterna kan komma att se på bullerstörningar inom 70 dBA_{max} och kan, trots Boverkets allmänna råd, inte ställa sig generellt positiv till de möjligheter till kompletteringsbebyggelse som föreslås inom områden med högt maximalbuller dag- och kvällstid inom och i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur. Kommentaren nedan gäller även Länsstyrelsen och SHBK-nämndernas uppfattning om bullerkartor.

Kommentar

Umeå kommun är helt överens med SVEDAVIA om att Umeå Airport med sitt centrala läge är av stor betydelse för såväl Umeås som Umeåregionens attraktionskraft och tillväxt, samt att flygplatsen med tillhörande influensområde ska skyddas som riksintresse.

Kommunens överväganden när det gäller å ena sidan stadens behov av lämplig bebyggelseutveckling och å andra sidan flygplatsens behov av förutsättningar som inte försvårar eller fördyrar verksamheten är utförligt redovisade i planhandlingen (sid 95-97 i samrådsversionen). Vi uppfattar det som att vi är överens med SVEDAVIA om grundinställningen i detta synsätt med restriktivitet till bebyggelselokalisering inom områden med flygbuller över genomsnittsnivån FBN 55 dBA eller över maximalnivån 70 dBA mer än 3 ggr/natt, vilket också är i linje med Boverkets allmänna råd 2008:01 om flygbuller.

För att värna flygplatsens långsiktiga verksamhet på nuvarande plats har dessutom kommunens riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till flygbuller i vissa delar utformats restriktivare än vad som anges i Boverkets allmänna råd. Det gäller områden för flygplanens start och landningsrörelser utanför befintlig tätortsstruktur där flygbullrets maximalnivåer överstiger 70 dBA mer än 3 ggr/dag- och kvällstid. (Boverkets allmänna råd anvisar sådan restriktivitet först när överskridanden sker mer än 30 ggr/dag och kväll, något som enligt kommunens bedömning inte förekommer i Umeå.) Så långt uppfattar vi att samsyn råder. SVEDAVIA känner sig dock nödsakade att hävda generell restriktivitet även i redan bebyggda delar av tätorten så snart antalet överskridanden av maximalnivån 70 dBA är fler än 3 ggr/dag och kväll. Anledningen är en osäkerhet och oro i vilken utsträckning miljödomstolar och miljömyndigheter kommer att ta hänsyn till Boverkets allmänna råd. Från kommunens sida kvarstår dock, även med respekt för SVEDAVIAS oro, de överväganden som görs i planhandlingen. Boverkets allmänna råd är upprättade som ett regeringsuppdrag och formulerade efter ett brett samråd med kommuner, andra myndigheter och statliga verk. (Jfr sid 108-109 i samrådshandlingen) Kommunen bedömer sammantaget inte att SVEDAVIAS hållning motiverar att gå ännu längre i restriktivitet, utöver de allmänna råden, än vad som redan föreslås i samrådshandlingen. Kommunen anser att de riktlinjer som anges i planhandlingen tillräckligt skyddar riksintresset Umeå Airport mot bebyggelseåtgärder som kan påtagligt försvåra förekomsten eller utnyttjandet av flygplatsen.

SHBK-nämnderna har ansett att man borde använda en annan kartredovisning för bullerutbredning än den som hittills använts i samförstånd med luftfartsintressenterna. Det använda underlaget är i samband med miljöprovningen för flygplatsen betecknat "plansch 12B" och togs fram särskilt som underlag för bebyggelseplanering. Det fanns och finns olika andra delredovisningar och beräkningar av bullerutbredning men det är viktigt att underlaget för bebyggelseplanering är långsiktigt och stabilt, vilket vi uppfattar att plansch 12B är uttryck för. Från luftfartsintressenterna har inga synpunkter på ändrat underlag framförts. Tills vidare bör den därför behållas som underlag för plankartans riktlinjeavgränsningar.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen. (Se även separat kommentar till bebyggelseönskemål i Röback)

Vägtrafikbuller och bebyggelseplanering

Länsstyrelsen har invändningar mot kommunens syn på vägtrafikbuller och avsteg från riktvärden vid bebyggelseplanering genom användning av begreppet tyst sida. Länsstyrelsen framhåller en betydligt snävare syn på möjligheterna att göra avsteg från riktvärden för buller med användning av tyst sida, krav på att det endast får användas i centrala delar samt snävt utmed kollektivtrafikstråken. Även SHBK-nämnderna har synpunkter på detta.

Kommentar

Det är en snäv syn på stadsutveckling som länsstyrelsen har när man anser att översiktsplanen är ett olämpligt sätt ”att tänja på” de riktlinjer för buller som finns. Det tyder på att länsstyrelsen bara ser till de siffervärden som nämns i regeringens infrastrukturproposition och inte tar hänsyn till att det i såväl infrastrukturpropositionen som i Boverkets allmänna råd också finns ett utrymme för helhetsbedömningar. Buller är en komplex fråga som måste hanteras med ambitionen att åstadkomma en sammantaget god bebyggd miljö, vilket inte alltid innebär att man kan titta bara på de siffervärden som finns. Därför handlar inte översiktsplanens syn på buller i bebyggelseplaneringen om att göra avsteg. Det är snarare att tillämpa de av riksdagen antagna riktlinjerna, och Boverkets allmänna råd, inom det handlingsutrymme som riktlinjerna och de allmänna råden faktiskt ger.

Översiktsplanens grundläggande inriktning mot en mer samlad och tätare bebyggelse har många fördelar. En oundviklig svårighet som då också måste bemästras är att boende och trafik måste samsas närmare varandra. Trafikens ljud låter högre än på längre avstånd - det uppstår buller. Om man vill åstadkomma en sammantaget god bebyggd miljö så kan man inte enbart angripa denna problematik genom att placera bostäder så långt från all trafik att ljudnivåerna på varje byggnads alla sidor blir så låga att de siffervärden som länsstyrelsen tycks se som de enda ”riktlinjerna” alltid nås. Den utglesade stadsmiljö man då skulle få, med omfattande bullerimpediment även runt måttligt trafikerade gator, den vill vi inte ha. Trafikbuller kan därför inte i första hand undvikas genom att i alla lägen distansera bebyggelse från trafik. Man behöver också i den tätare stadsmiljön arbeta med bebyggelsens utformning, med bullerskärmande åtgärder och ibland acceptera högre bullernivåer mot trafikerade sidor av bostäderna mot att man samtidigt ställer krav på ljudnivåerna inomhus och på de uteplatser och tomtytor där man som boende vill vistas ofta. Att jobba med s.k. tyst sida är en teknik som alltmer tillämpas i större städer och som också Boverkets allmänna råd anvisar. Den modell som tillämpas i Stockholm, med att ange s.k. ljudpoäng, är ett annat alternativt sätt att närma sig goda lösningar i bullerutsatta miljöer. Att arbeta med bullerfrågorna på det viset, med ambition att åstadkomma en sammantaget god bebyggd miljö, det kan kommunen inte se som att ”tänja gränser”. Det är att tillämpa det handlingsutrymme som faktiskt finns i gällande nationella riktlinjer.

- Ändringar efter samrådet: Länsstyrelsens yttrande föranleder ingen ändring i grundinställningen till bullerfrågornas hantering. Vissa formuleringar ses över för att förtydliga i vilka situationer som handlingsutrymmet i infrastrukturpropositionens riktlinjer och Boverkets allmänna råd kan anses lämpligt att ta vara på.

Buller skjutfälten

Länsstyrelsen anser att avsnittet buller bör kompletteras med beskrivning av bullerpåverkan från skjutfältet.

Kommentar

- Synpunkten tillgodoses.

Trafik m.m.

Friköp av parkering- möjlighet eller krav?

Fucef anser att skrivningen om att friköp ”ska” tillämpas bör ändras till att ”möjlighet ska finnas” till detta.

Kommentar

Målet att prioritera besökande och boende framför arbetande i parkeringsfrågan har funnits sedan översiktsplanen för Centrala stan 1998 antogs. Utvecklingen sedan målet om prioritering antogs, har gått i en riktning där antalet arbetsplatsparkeringar snarare ökat än minskat i centrumfyrkanten. Idag finns det lika många platser för anställda som för besökande. Ska stadskärnan kunna utvecklas i den takt och i den riktning vi vill är det nödvändigt att visa att vi klarar av att ta ansvar för en hållbar utveckling där vi successivt förbättrar luftmiljön. Tillskott av trafik innebär en risk för försämrade luft och överprovning i varje detaljplaneärende eftersom vi tillför trafik i ett område där vi redan har överskridande av Mkn för kvävedioxid. Lagstiftningen i Miljöbalken och Plan- och bygglagen är tydlig, vi får inte försämrade luftmiljön i ett område med överskridanden. Rättspraxis visar att vi behöver en långsiktig hållbar inriktning i vårt planarbete, att vi klarar av att följa upp det i våra detaljplaner och ett aktivt arbete med åtgärdsprogrammet. Parkeringsfrågan är en mycket viktig del av detta arbete och särskilt viktigt är det att vi klarar av att minska pendlingstrafiken med bil till och från arbetet eftersom den typen av trafik infaller de tider då vi har som sämst luftkvalitet.

Inför utställning förändras handlingen gällande besöksparkering i centrumfyrkanten. Parkering för besökande kan friköpas eller tillgodoses av fastighetsägaren. Sker detta i egen regi ska det finnas en garanti om allmän tillgänglighet som regleras i ett särskilt avtal. Parkeringsanläggningen måste omfatta minst 50 parkeringsplatser och vara belägen i utkant av centrumfyrkanten eller utanför denna.

- Planen justeras rörande besöksparkering i centrumfyrkanten

Zonindelning

Samhällsbyggnadskontoret anser att zonindelningarna för parkering bör justeras.

Kommentar

Utställningshandlingen för Fördjupningen för Umeå kompletteras så att kommande och planerade stadsdelar inkluderas i parkeringsnormens zonindelning.

- Planen justeras.

Bakgrund till behovstalen för parkering

Bland annat Samhällsbyggnadskontoret ställer frågan om hur behovstalen för normtalen räknats fram.

Kommentar

Behovstalen som ligger till grund för föreslagen parkeringsnorm har tagits fram för boendeparkering respektive anställdas och besökandes parkering. Behovstalen för boende bygger på att boende ska ha möjligheten att lämna bilen vid bostaden under dagtid. På så sätt skapas förutsättningar för att fler människor ska låta bilen stå hemma under arbetstid och istället arbeta/pendla med mer hållbara alternativ. Behovstalet har räknats fram utifrån bilinnehavet i Umeå respektive boendetätheten i zonerna. Bilinnehavet i kommunen har ökat vilket också speglar sig i behovstalen som är något högre i jämförelse med 1998 års normtal.

För anställdas och besökandes parkering har behovstalen beräknats av arbetstätheten multiplicerad med bilförarandelen, samt besökstätheten multiplicerad med bilförarandelen. Hän-

syn har också tagits dels till arbetstäthet, dels till färdmedelsfördelning. Arbetstäthet är antalet anställda per 1000 kvm av arbetsplatsens bruttoyta. Umeås målsättning om att minska bilanvändningen till förmån för kollektivtrafik och cykel har också varit vägledande vid framtagandet av normtal. Det innebär att bilparkeringsnormen utgår från en biltäthet respektive bilanvändning som motsvarar dagens eller något lägre. Lunds och Malmös parkeringsnormer har fungerat som referenser till arbetet med Umeås parkeringsnorm.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Grönt friköpsavtal

Fastighetsägarna anser att det gröna friköpsavtalet är intressant och det är viktigt att detta utvecklas tillsammans med/i samband med de stora stadsomvandlingsprojekten som är på gång i Umeå.

Kommentar

Kommunen går vidare med att utveckla det gröna friköpsavtalet. Ambitionen är att den nya parkeringsstrategin och dess inriktning ska tillämpas i de stora stadsutvecklingsprojekt som pågår i centrala Umeå. Detta är avgörande för att vi ska kunna utveckla en attraktiv och hållbar stadskärna utan negativ påverkan på luftkvaliteten. Kommunstyrelsens Näringslivs- och planeringsutskott har tagit beslut om att gå vidare med det gröna friköpsavtalet i ett pilotprojekt i vilket vi kan pröva avtalets innehåll och utvärdera resultatet.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Samnyttjande av parkeringar

Fastighetsägarna ställer frågan om hur vi kan arbeta vidare med samnyttjande av parkeringar och om det på något vis kan ingå i parkeringsnormen med ett lägre normtal.

Kommentar

Samnyttjande är en strategi som används för att effektivisera användningen av parkeringsplatser och därmed reducera behovet av antal parkeringsplatser. Det är viktigt att ha förståelse och kunskap om förväntat parkeringsbehov i varje enskilt fall, annars riskerar samnyttjandepincipen att leda till underskott på parkering som kan vara svår att hantera. Det är därför svårt att ge generella riktlinjer för hur samnyttjandepincipen kan användas som verktyg i Umeå. Varje verksamhet och fastighet har unika förutsättningar som behöver klargöras. En inventering av beläggingsgrader med en beräkning behöver göras för att pröva lämpligheten i att använda samnyttjande som verktyg i varje enskilt fall. En sådan analys sker lämpligen i detaljplaneskedet.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen?

Utpekande av platser för arbetsplatsparkering och cykelparkering

Samhällsbyggnadskontoret anser att platser för arbetsplatsparkering bör pekats ut liksom platser för cykelparkering.

Kommentar

Utställningshandlingarna kompletteras med en tydligare bild över områden lämpliga för framtida parkeringsanläggningar, både i närtid och på längre sikt. En närmare analys av områden lämpliga för cykelparkering har inte gjorts inom ramen för fördjupningen för Centrala stadsdelarna. Det är ett arbete som lämpligen kan genomföras inom ramen för cykeltrafikprogrammet.

Huvudnät för gång- och cykeltrafik

Samhällsbyggnadskontoret efterlyser att planen illustrerar ett huvudnät för gång- och cykel.

Kommentar

- Planen kompletteras med en kartbild över huvudnät för gång- och cykel.

Tydligare prioritering mellan trafikslag

Trafikverket och Samhällsbyggnadskontoret anser att planerna borde innehålla en tydligare prioritering mellan trafikslag.

Kommentar

- Utställningshandlingarna kompletteras med tydligare riktlinjer för hur olika trafikslag ska prioriteras i olika trafikmiljöer.

Mer krävs för minskat bilberoende

Samhällsbyggnadskontoret förutser att planens stadsbyggnadsprinciper och trafikstrategi riskerar att inte utgöra tillräcklig vägledning för minskat bilberoende och transportbehov.

Kommentar

Planen presenterar en integrerad trafik- och bebyggelsestrategi för att komma åt en långsiktig strukturomvandling av vårt trafiksystem. Strategierna är en inriktning som kommer att behöva brytas ner i och följas upp i den fortsatta planerings- och byggprocessen för att leda mot målet ett hållbart Umeå. De bygger i grund och botten på att minska människors beroende av bilen och att optimera alternativa färdmedel.

Parallellt med översiktsplanen finns Umeås åtgärdsprogram för att förbättra luftkvaliteten, åtgärder som tillsammans med den långsiktiga planeringen leder oss mot ett mer bilsnålt samhällsbyggande. Utifrån gällande praxis bedöms långsiktig planering och åtgärdsprogram vara det arbetssätt som bäst bidrar till att minska trafiksystemets negativa konsekvenser liksom att bland mjuka (beteendeförändring) och hårda åtgärder. Översiktsplanen beskriver en ambitiös inriktning för framtiden som vi samtliga samhällsbyggnadsaktörer ansvarar för att realisera och följa upp.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Anpassning till trådbuss i stomnätet

Samhällsbyggnadskontoret anser att man bör anpassa för trådbuss i stomnätet för kollektivtrafik.

Kommentar

Genom att lägga fast ett stomlinjenät för kollektivtrafiken och genom att arbeta med separata kollektivtrafikfiler underlättas för all typ av kollektivtrafik i framtiden. I det här läget är en fast struktur viktigare än att låsa fast en typ av teknisk lösning. Det är viktigt att översiktsplanen ser till att vi möjliggör för olika typer av tekniska lösningar och att korridorerna får tillräckligt utrymme. Strategier och riktlinjer för kollektivtrafiken kommer att utarbetas vidare i en kollektivtrafikstrategi.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Utökning av stomlinjenätet för buss

UKF Kollektivtrafik önskar en utökning av det redovisade stomlinjenätet att också omfatta Nydalahöjd, östra Mariehem och Ersboda.

Kommentar

Planen kompletteras med en utökning av stomlinjenätet för den aktuella sträckan.

Precisering av ytor som ska omvandlas

Samhällsbyggnadskontoret efterfrågar en precisering av vilka ytor som ska omvandlas för att gynna kollektivtrafiken.

Kommentar

Precis som översiktsplanerna beskriver så behöver frågan om prioritering av kollektivtrafiken studeras vidare innan exakta länkar, platser och utformningsförslag rekommenderas. Detta sker lämpligen i den kollektivtrafikstrategi som kommer att initieras under 2011.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Mobility management i planen

Trafikverket ställer frågan varför mobility management (MM) inte behandlats i planen.

Kommentar

Fördjupningarna kompletteras med text som beskriver kommunens långsiktiga ambition kring arbetet med MM liksom Intelligent transport systemlösningar (ITS).

- Planen kompletteras.

Tillväxt i anslutning till ringleden

Trafikverket ställer sig tveksamma till tillkommande korsningspunkter eftersom det är viktigt att upprätthålla hög framkomlighet på ringen.

Kommentar

Inga ytterligare korsningspunkter än de som diskuterats inom det sk Umeåprojektet har redovisats i planen. Umeå strävar mot 200 000 inv. Huvuddelen av dessa nya invånare planeras inom ringen. Umeå är en betydande målpunkt för den övergripande trafiken och den förbigående trafiken har bedömts utgöra ca 10%. På sikt är det inte uteslutet att en bra tillgänglighet till staden i vissa punkter kan överväga konsekvenserna på framkomligheten.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Redovisning av samtliga Norrbotniabane korridorer

Trafikverket menar att samtliga korridorer för Norrbotniabanan bör redovisas och motsätter det föreslagna verksamhetsområdet (benämnt V23) för ett framtida skyttecentrum eftersom det riskerar att begränsa möjligheterna att finna den bästa anslutningen till Umeå för Norrbotniabanan.

Kommentar

Umeå kommun ser bara en möjlig korridor för Norrbotniabanan dvs. korridoren som medger en anslutning av Dåva industriområde och Sävar. Kommunen vidhåller sitt ställningstagande men justerar korridoren så att den motsvarar den i Trafikverkets järnvägsplanerings redovisade för sträckan Umeå- Robertsfors.

Eftersom planeringsprocessen för Norrbotniabanan är i full gång och linjestudierna kommit relativt långt bedöms inte området V23 inverka på möjligheten att finna den bästa dragningen. Möjligheten att dra banan i detta avsnitt är begränsande för att uppnå så goda funk-

tionella förutsättningar som möjligt. Korridoren är i avsnittet väl tilltagen och kommunen gör bedömningen, med det underlag som finns framme, att det går att kombinera skytteverksamheten med Norrbottniabanan. Järnvägsutredningen kommer att vara slutförd inom en relativt kort tidsperiod och plankartan kan då kompletteras med mer precisa redovisningar. Bedömningen är alltså att intressena inte kommer att stå i konflikt med varandra men så länge linjesträckningen för Norrbottniabanan inte är fastlagd väger det intresset tyngre.

Det föreslagna verksamhetsområdet för skyttecentrum är anpassat till såväl behovet av mark som en skyddszon anpassad till den verksamhet som ska bedrivas där. Erforderliga skyddsvallar kommer att finnas och anpassas till omgivningen på samma sätt som skjutriktning. Beträffande skytte med hagel så finns ett riskområde med 250 meters radie. Skjutbanan för hagelskytte kommer därför att placeras minst 250 meter från spåret. Vid en riskanalys ska det även beaktas att Norrbottniabanan, i det aktuella området intill föreslaget skyttecentrum, kommer att gå i en djup skärning alt. en tunnel, vilket ytterligare reducerar ev. risk. Umeå kommun, som avser att äga marken fortsättningsvis och upplåta den för verksamheten, gör därför bedömningen att skytteverksamheten inte kommer att påverka läget för Norrbottniabanan.

- Kommunen vidhåller sitt ställningstagande kopplat till att redovisa endast en korridor för Norrbottniabanan samt behålla området V23 men kommer att justera plankartan så att redovisad korridor motsvarar den av Trafikverket redovisade i pågående järnvägsplanering för sträckan Umeå-Robertsfors.

Vägreservat Skravelstö

Trafikverket anser att ett västligt yttre läge för en framtida E4 bör kvarstå enligt reservat R8.7 i ÖPL 98. Detta bl.a. med motivet att förutsättningarna för det östliga reservatet genom Natura 2000 söder om Degernäs är oklara. Även en privatperson har påpekat konflikten mellan reservatet och Natura 2000.

Kommentar

Umeå kommun tillmötesgår Trafikverkets synpunkt.

- Plankartan kompletteras med reservatet.

Förlängning av Bomvägen

Försvarsmakten säger sig inte kunna acceptera den föreslagna förlängningen av Bomvägen eftersom den går rakt över närövningsområdet.

Kommentar

- Synpunkten beaktas och planen ändras.

Triangelspår för godstrafik

Trafikverket och Samhällsbyggnadskontoret anser att det behövs en diskussion om triangelspår mellan Norrbottniabanan och Tvärbanan mot Vännäs.

Kommentar

- Synpunkten beaktas och reservat läggs in i planen.

Hälsokonsekvenser av ringleden

Urban Kumlin tycker att för lite talas om att fler barn kommer att exponeras för tung trafik och farligt gods med ringleden.

Kommentar

Vad gäller ringledens miljökonsekvenser hänvisas till Trafikverkets utredningar.

Handel

Handelsområden, stadsmässighet och reserverande av mark vid Ersboda (FFU).

Svensk handel anser att mark inom I20-området bör reserveras för utveckling av Ersbodas handelsområde som sträcker sig 25 år framåt i tiden. Man vänder sig vidare mot skrivningar om stadsmässighet för detta område eftersom det leder tankarna till handel av shoppingkaraktär. De tror istället på ett välplanerat område för handel som är väl försörjt för tillgänglighet för alla fordonsslag och kollektivtrafik.

Kommentar

Frågeställningen om att avsätta mark för handelsexpansion inom I20 får ingå i det utredningsarbete som föreslås.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Beakta befintlig service och utred hur en optimal dagligvaruförsörjning kan se ut

Tomtebo står utan dagligvarubutik samtidigt som stadsdelen växer kraftigt. Svensk handel känner sig tveksamma till att Gösta Skoglund väg lyfts som tänkbar plats för framtida handel. Befintlig handel i närheten bör beaktas och bör utredas utifrån hur en optimal dagligvaruförsörjning kan se ut och om en omlokalisering av befintliga centrum behöver göras.

Kommentar

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Krav på konsekvensanalys vid dagligvaruetableringar bör tas bort

Balticgruppen anser att kommunen inte bör styra handelsföretagens etableringar. De bör få lokalisera sig var de vill. De anser att kravet på konsekvensanalys vid dagligvaruetableringar bör tas bort i syfte att förenkla processen.

Kommentar

Kommunen bedömer att behovet av konsekvensbeskrivning finns.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Grönstruktur, miljö och MKB

Utveckla gröna sociala värden

Samhällsbyggnadskontoret önskar att avsnittet grönstruktur utvecklas, särskilt gällande sociala värden liksom resonemang om gröna stråk samt ekologiska funktioner. Kontoret anser även att bebyggelse bör samplaneras och redovisas med gröna sociala värden. Vidare bör grönytefaktor och gröna punkter exemplifieras/framhävas.

Kommentar

Ambitionen är att lyfta fram betydelsen av sociala värden i den tätortsnära grönstrukturen. Även de ekologiska funktionerna är viktiga för att bevara den biologiska mångfalden. Många av tjänsterna och kvalitéerna som naturen tillhandahåller är direkt relaterade till biologisk mångfald. På sidan 20 i samrådshandlingen för Fördjupningen för Umeå finns en riktlinje om att stadens gröna områden ska utgöra en självklar del i bebyggelseplaneringen. Gröna stråk har främst sociala värden och möjliggör att människor på ett attraktivt och barriärfritt sätt lätt kan nå ut till stadens parker och naturområden. Gröna korridorer har både, sociala värden och ekologiska värden som spridningskorridor. Stråkens och korridorernas betydelse angående sociala och ekologiska värden kommer att förtydligas till utställningshand-

lingen. Riktlinjer för grönstråk och korridorer finns på sidan 68 och 69, riktlinje nr 5 kan förtydligas med att den avser gröna stråk. Grönstråk och gröna stråk avser samma sak. Se även riktlinjer angående grönstråk i centrala stan. Systemet med grönytefaktor och/eller grönyteindikatorer utvecklas vidare i ett framtida grönstrukturprogram.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Låg ambition gällande naturvärden

Naturskyddsföreningen anser att planen har en låg ambition när det gäller naturvärden och biologisk mångfald. Skrivningarna bör utvecklas och man bör peka på möjligheten att kombinera rekreation med biologisk mångfald. Föreningen menar därtill att tankarna om gröna korridorer haltar något.

Kommentar

Inför planeringsarbete har det gjorts ett gediget utredningsarbete om att ta fram alla områden med naturvärden. Ett av de övergripande målen är att bevara och utveckla den biologiska mångfalden. Kapitlet om ekosystemtjänster kommer att kompletteras med naturens betydelse för människors hälsa, där betydelsen av naturmiljöer som rekreativ område lyfts upp. Att resonemanget om gröna korridorer skulle halta är den som skrivit yttrandet tämligen ensam om! Det finns en del forskning och exempel om gröna korridorernas betydelse.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Mål om tillgång till naturområden och park samt andelsberäkning för grönt

Naturskyddsföreningen anser att ett mål saknas om att alla bostadsområden ska ha tillgång till minst ett naturområde inom tryggt lekavstånd. Samhällsbyggnadskontoret undrar hur vi kan säkerställa tillgång till park inom vissa definierade avstånd och ställer frågan om vi bör ha/ange ytmått för det gröna och rekreation. Umeå Energi förutser att andelsberäkningar för grönt riskerar att bli kontraproduktivt. Öppenhet måste finnas för andra lösningar.

Kommentar

Enligt målbildens för Umeås grönstruktur (sidan 61) så ska det finnas tillgång till en park eller grönområde som bjuder på gröna oaser, lekmiljöer, naturupplevelser m.m. inom 250 m från bostaden. Det är svårt att ange ett ytmått eftersom det är formen och även gestaltning som är avgörande för rekreativvärden. Generellt har ett sammanhållet område större värden än ett långsträckt område som lättare är utsatt för störningar längs områdets kanter.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Mer urban grönska i centrala delar

Balticgruppen anser att det är nödvändigt med en mer urban grönstruktur i centrala stan. De menar att det ekologiska perspektivet inte kan prioriteras framför stadens människor i den växande staden. Inom stadsstrukturen bör det dessutom tydliggöras att strandskyddet inte ska vara ett hinder för utveckling av en tät vattennära stad.

Kommentar

Både sociala och ekologiska aspekter är viktiga för stadens grönstruktur. Ekologiska värden främjar ekosystemtjänster som är positiva för det urbana samhället.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Vild stadsnära natur- Bölesholmarna

Kommunala handikapprådet påminner om att Bölesholmarna och strandpromenaden är

de enda rullstolsanpassade promenadstråken med vild natur som nås utan bil. De anser det skulle vara förskräckligt att siktröja på dessa platser.

Kommentar

Naturområden som ger känslan att komma bort från stadens brus och aktivitet, där man känner sig omsluten av naturen, har visat sig ha stora värden för rekreation. För rullstolsbundna kan det vara svårt att hitta sådana områden utan att vara beroende av bil. Frågan om tillgängliga stadsnära naturområden behandlas i kommande grönstrukturarbeten.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Prästsjöområdet som närrekreationsområde

En privatperson anser att Prästsjön bör bli ett friluftsområde.

Kommentar

Prästsjön förblir ett närrekreationsområde/stadsdelsskog, inget friluftsområde.

- Synpunkten föranleder inga ändringar av planen.

Natura 2000 och framtida vägreservat

En privatperson menar att Natura 2000 på Degernäs och Röbäcksslätten behöver belysas med hänsyn till vägreservatet för E4 Ansmark-Degernäs.

Kommentar

- Planförslaget har kompletterats med ett västligt reservat.

Naturområden saknas i redovisningen

Försvarsmakten noterar att Natura 2000-området Ersmarksberget saknas.

Kommentar

- Det är med i kartan, däremot inte i tabellen. Fler områden saknas. Planen kompletteras.

Planernas miljöbedömningar har inte varit kompletta

Bland annat Samhällsbyggnadskontoret och Länsstyrelsen ser en brist i att miljökonsekvensbeskrivningarna i planerna inte var kompletta till samrådet. Länsstyrelsen efterlyser beskrivning av relevanta miljömål, hälsoeffekter m.m samt säkerhetsavsnitt, riskanalys samt riskbedömning som följd av klimatpåverkan. Främst översvämning- och erosionsrisker, dagvattenhantering och värmeböljor bör hanteras, skriver man. Även MKN för vatten ska ingå i miljöbedömningen liksom strandskydd samt miljömål som påverkas.

Kommentar

Miljöbedömningarna i översiktplanerna är att betrakta som ett första utkast inför samrådet. Miljöbedömningar görs successivt genom planarbetet och ingår indirekt i såväl strategier, vision som i det konkreta planförslaget. Detta kommer att beskrivas i översiktplanerna när de färdigställs.

- MKB-avsnittet ska också kompletteras inte minst utifrån de, under samrådet, inkomna synpunkterna.

Rennäring

Länsstyrelsen anser att handlingen bör utvecklas avseende rennäring/renbete m.m. Planen påverkar rennäringen negativt. Avstyrkande av planen (Rans sameby). Se ovan, förslaget möte med renägarna!

Kommentar

- Planen har kompletterats med ett avsnitt om rennäringen samt konsekvensbeskrivning.

Underlagsmaterial i planen

SGI efterlyser en översiktlig redovisning av markförhållanden och vattennivåer gällande utbyggnadsområden i Fördjupningen för de centrala stadsdelarna. Vidare anser man att områden med risk för erosion bör märkas ut. SGI rekommenderar att planen utvecklas med en strategi för hur geotekniska frågor ska hanteras i efterföljande skeden. SGU anser att geologiskt och hydrogeologiskt underlag bör tilläggas planen som beslutsstöd i efterföljande skeden.

Kommentar

Det är känt bakgrundsunderlag som finns tillgängligt. Redovisas inte i planen.

Jordbruk

Nämnderna under samhällsbyggnadskontoret efterlyser ställningstagande för jordbruk. LRF förordar uppodling av gammal åkermark för att förhindra igenväxning och tycker att Kuungsänget/Lundåkern med fördel kan nyttjas av betesdjur.

Kommentar

I Fördjupningen för Umeå I de fördjupningar som är under framtagande finns inget som hindrar att åkermark uppodlas. Inte heller finns hinder för nyttjande av betesdjur i området kring Kungsänget. Tvärtom är det något som föreslås i Fördjupningen för älvslandskapet.

Vatten

Länsstyrelsen efterlyser en analys av konsekvenser för mark och vattenplanering för MKN vatten och hur de haft inflytande på planprocessen. Naturskyddsföreningen uttrycker att vattenfrågorna behöver fördjupas. SHBK menar att ramdirektivet för vatten ska integreras i planen.

Kommentar

- Planen kompletteras med ställningstaganden som bidrar till att MKN för vatten uppnås.

Dagvatten

Umeva betonar behovet att ytor för dagsvatten avsätts i planen. T.ex. bör mark reserveras vid omvandling av trafikleder.

Kommentar

Stadsförtätningen leder lätt till en signifikant ökning av hårdgjorda ytor. Tillsammans med en prognostiserad ökning av nederbörd på grund av den globala uppvärmningen kan detta ställa till problem. Vattenförsörjning av nya områden och dagvattenhantering är en del i den hållbara samhällsplaneringen. Dagvatten i bebyggelseområden bör tas om hand lokalt för att främja det lokala kretsloppet. I Ålborg-åtagandena 3 kap 2 står det att kommunen åtar sig att: ”förbättra vattenkvaliteten, spara vatten och använda vattnet mer effektivt”. I fördjupningar och detaljplaner kommer dagvattenhanteringen att beskrivas mer noggrant än i den övergripande översiktsplan se tex samrådshandling för den fördjupade översiktsplanen för Nydala.

De redovisade gröna stråk, gröna korridorer och andra grönområden underlättar en öppen dagvattenhantering i stadsmiljön. De redovisade nya bebyggelseområden är däremot väl tilltagna så att de möjliggör en bra detaljplanering med hänsyn till grönstruktur och dagvattenhanteringen. Vidare bör möjligheten att fördröja dagvatten genom t ex markbäddar, bäckar, våtmarker och gröna tak utredas i detaljplaneskedet. UMEVA föreslår kompletteringar i riktlinjerna ang. dagvattenhantering och VA-utredningar.

- De generella riktlinjerna kompletteras enligt UMEVAs förslag.

Vattenresurser

SGU anser att kommunen bör beskriva de största riskerna kopplade till vattenresurser och placering och utvidgning av Klockarbäcken som olämplig pga. planerad reservvattenförsörjning. SGU föreslår att reservvattentäkten på Holmön bevaras som reservvattentäkt och att påverkan på möjlig vattenförsörjning bör beaktas i miljöbedömningen. LRF menar att inaktuella beslut om vattenskyddsområden bör tas bort.

Kommentar

Holmön ingår inte i planavgränsningen. År 2009 tog Umeå kommun fram en kommunövergripande vattenförsörjningsplan där risker för vattenresurser utretts. Det finns flera alternativ till reservvattentäkt som UMEVA håller på att utreda. När det gäller inaktuella beslut om vattenskyddsområden är det Länsstyrelsen som beslutar och upphöjer dessa. Det åligger främst berörda fastighetsägare att söka om upphävandet av vattenskyddsområden.

När det gäller området kring Klockarbäcken är detta inte ett reservvattenområde utan ett av flera alternativ som utreds för en framtida reservvattentäkt för Umeå. Täktens stadsnära läge, och därmed dess känslighet för påverkan, kommer att ingå i bedömningen av områdets lämplighet. Beslut om detta har dock ännu inte tagits. Skydd av grundvattenförekomster finns dock framtagna och beskrivna i avsnittet Vatten i planen.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Övrigt

Handlingarnas läsbarhet, beskrivningar

Länsstyrelsen m.fl. anser att framförallt Fördjupningen för Umeå är alltför omfattande, någon anser att handlingen borde innehålla en sammanfattning och Samhällsbyggnadskontoret skulle gärna se att alla riktlinjer samlades till ett avsnitt. Länsstyrelsen säger sig vilja se några illustrerande exempel på hur olika bebyggelseområden kan förtätas. Samhällsbyggnadskontoret anser att bebyggelseområdena bör beskrivas mer konsekvent i Fördjupningen för Umeå. Vissa beskrivs mycket detaljerade och andra endast övergripande. Därtill har det påpekats att handlingarna inte är tillräckligt tydliga i sina intentioner och svåra att tolka.

Kommentar

Samrådshandlingarna var omfattande och ambitionen har varit att korta ned och konkretisera handlingarna inför utställningsskedet. Delar av de texter som beskriver bakgrund och förutsättningar har lyfts ut för att lyfta fram intentionerna i själva planförslagen. Därtill har layouten ändrats från två till en spalt per sida för att öka läsbarheten på främst webben, men även i de tryckta handlingarna. Efter antagande är avsikten att ta fram sammanfattningar/populärversioner av handlingarna.

Riktlinjerna kommer även fortsättningsvis att samlas avsnittsvis med motiveringen att de inte ska ryckas ur sitt sammanhang. Däremot har antalet riktlinjer reducerats och vikt har lagts vid att förtydliga viljeinriktningen i de skrivningar som kvarstår.

Vad gäller detaljeringsgraden av handlingarnas illustrationer så är det bara att konstatera att tex länsstyrelsen önskar en högre detaljeringsnivå medan de som företräder efterföljande kommunala planeringskedan önskar en mindre.

Fördjupningen för Umeå omfattar ett förhållandevis stort geografiskt område och föreslår vissa bebyggelseområden som ligger långt fram i tiden för ett genomförande. Vi har landat i slutsatsen att det inte är motiverat att i detta skede göra detaljerade illustrationer för dessa områden som riskerar att låsa vissa lösningar eller spegla en mer långt gången utredningsnivå än vad som verkligen föreligger. För dessa områden väljer vi att i illustrationer endast redovisa de övergripande strukturella dragen.

På motsvarande sätt kan man motivera att det t. ex. i den fördjupade översiktsplanen för Ön som omfattar en relativt begränsad geografisk yta och ligger nära i tiden för genomförande, gjordes relativt detaljerade illustrationer.

Horisontella mål i planen

Samhällsbyggnadskontoret anser att avsnitten om reell och upplevd trygghet i båda planerna bör utvecklas. Barnperspektivet anses bra beskrivet men riktlinjer bör utarbetas. Både Samhällsbyggnadskontoret och Kommunala handikapprådet anser att tillgänglighetsfrågorna kopplat till förtätning bör utvecklas liksom konsekvenser av förtätning för tillgänglighet; utryckningsfordon, taxi, handikappfordon med påstigning samt hämtningsplatser. Rådet anser att det är för sent att hantera tillgänglighetsfrågor i detaljplan.

Kommentar

Åtgärdsprogrammet för en renare och tryggare stad innehåller en del övergripande riktlinjer som också kan förtydligas i översiktplanerna. Det finns dock ingen motsättning mellan programmet och planerna. Åtgärd: Översiktplanerna förtydligas i detta avseende. Komplettering är positivt för tillgänglighet exempelvis i termer av kortare avstånd och mindre barriärer. Konsekvenser för förtätning kopplat till utryckningsfordon etcetera tillhör detaljplaneskedet. Perspektivet ingår därtill i strategin "Alla ska vara med!" vilket kan förtydligas.

- Funktionshinderperspektivet förtydligas i strategin Alla ska vara med liksom i båda planernas avsnitt kallat Människan i staden. Riktlinjer för barnperspektivet tillfogas planen.

Funktionshinderperspektivet i planerna

Kommunala handikapprådet anser att planens utgångspunkter bör kompletteras med frågeställningar om det socialt hållbara samhället, diskussion om hur kvaliteten kan garanteras i tillgänglighetsarbetet liksom hur ett funktionshinderperspektiv kan genomsyra planerna. Man föreslår att Design för alla eller Universell planering som ett genomgående tema. Funktionshinderperspektivet förefaller saknas eftersom det inte nämns som ett allmänt intresse.

Kommentar

Synpunkterna är relevanta men berör i huvudsak efterföljande skeden.

- Föranleder ingen ändring av planen .

Begreppet tillgänglighet

Kommunala handikapprådet skriver att tillgänglighet till stränderna förhoppningsvis betyder att dessa är tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Kommentar

Tillgänglighet och tillgängligt är inte alltid samma sak som allmänrättsligt tillgänglig, allmänt tillgänglig eller iordningställt tillgänglig. Områden som ska vara tillgängliga för funktionsnedsatta kan dock utpekas. Där det finns anlagda vägar, parker bör dessa vara tillgängliga för funktionshindrade. Det som byggs i form av offentliga byggnader, vägar, platser eller

anläggningar ska så långt som möjligt göras tillgängligt för alla, och det gäller även det som byggs för att nå stränderna. Det finns emellertid fler viktiga aspekter på tillgänglighet till stränderna. Den allemansrättslig tillgänglighet, som främst gäller frågan om vem som äger och har tillgång till marken eller tillgänglighet genom trygga och säkra passager, närhet utan att behöva ta stora omvägar, eller tillgång till stränderna genom utsikt.

- Begreppet tillgänglighet till stränderna utvecklas i översiktsplanen.

Vad avses gällande hög ambitionsnivå gällande markbeläggning?

Kommunala handikapprådet undrar vad som menas med hög ambitionsnivå gällande markbeläggning. Innebär det högre än miniminivåer i lag etcetera?

Kommentar

Med hög ambitionsnivå när det gäller utformningen av det offentliga rummet avses hög kvalitet i såväl gestaltning som funktion och här innefattas tillgänglighet för alla människor.

- Synpunkten föranleder ingen ändring av planen.

Behov av mark för och placering av skolor, förskolor samt gruppbo­städer

Samhällsbyggnadskontoret anser att man bör utreda var det är bäst att placera skolor/förskolor för minskat transportbehov och ställer frågan om hur man bäst tillgodoser tillgång till gruppbo­städer och servicebo­städer i en förtätad stad. För- och grundskolenämnden förutser ökad volym i förskola/skola som följd av scenariot och belyser därmed nödvändigheten att mark reserveras för detta. Samhällsbyggnadskontoret anser att planen tar upp bra riktlinjer för placering av nya skolor- och förskolor och efterlyser en strategi även för befintliga skolor etcetera.

Kommentar

Enligt de utvecklingsprinciper som presenteras i planförslagen föreslås förskolor och skolor i högre utsträckning integreras i kvartersstrukturen. Att i föreliggande översiktsplaner peka ut lägen för nya skolor/förskolor/gruppbo­städer har inte varit möjligt. Istället föreslås en utredning där befintlig kapacitet och framtida behov och placering klargörs.

- Planförslaget har kompletterats under ”Skolor och förskolor” och ”Fortsatt arbete”.

Fritidshusområdets attraktionskraft

Samhällsbyggnadskontoret resonerar kring att formuleringen fritidshus bör tas bort eftersom de förväntade effekterna uteblir. Storleken har reglerats till max 150 m² men en stor del används som permanentbostad. Trafikverket saknar en beskrivning av omvandling av fritidshusområden eftersom det med ökad permanentbosättning följer mer trafikarbete och förändrad efterfrågan på samhällsservice.

Kommentar

- 150 m²-begränsningen tas bort. Planhandlingen justeras.

Ställningstagande för Holmsjön m.m.

Samhällsbyggnadskontorets nämnder efterlyser ställningstagande för Mjösjön och Holmsjön som rekreationsområde.

Kommentar

Området kring Holmsjön ligger inte längs de stråk som prioriteras för bebyggelse men ingår i det gröna stråk som binder samman Nydalasjön, Grössjön och bl.a. Holmsjön. Arbete med framtagande av områdesbestämmelser för Holmsjön och Mjösjön påbörjades av Samhällsbyggnadskontoret, på uppdrag av Byggnadsnämnden, oktober 2010. Syftet med arbetet är att

bevara och säkerställa områdets karaktär som friluftsb- och fritidshusområde, säkerställa att inga åtgärder vidtas som påverkar vattenområdet negativt samt att säkerställa bevarandet av miljöer med särskilda ekologiska värden.

- Planhandlingen utvecklas med ställningstagande för Mjösjön och Holmsjön som rekreationsområde.

Samrådet borde göras om

Hyresgästföreningen anser att samrådet skötts dåligt och bör göras om. Handlingarna har varit okompleta och har inte funnits tillgängliga i Stadshuset. Man anser också att de slutsatser som görs kring flyttkedjor inte stämmer.

Kommentar

Handlingar har, i fysisk form, funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och inne på Utvecklingsavdelningen samt på Stadsbiblioteket under samrådstiden. Därtill har planerna hela tiden funnits tillgängliga via kommunens hemsida i digital form. Även resultaten av studierna vi refererar till kring flyttkedjor är Hyresgästföreningen välkommen att ta del av genom att vid tillfälle besöka Utvecklingsavdelningen.

- Synpunkterna föranleder ingen ändring av planen.

Återkoppling till strategierna

Samhällsbyggnadskontoret anser att bättre återkopplingar till strategierna borde göras i olika delar av planerna.

Kommentar

Handlingarna genomsyras av strategierna. Dessa kommer även att checkas av i tillämpningen av planerna.

Stöttande av lokal produktion

En privatperson anser att byggande och handel med lokal produktion bör stödjas.

Kommentar

Det är lovvärt men är inte en översiktsplanefråga.

Förändring av Dåvas restriktionsområde

Umeå Energi vill att restriktionsområde för Dåva justeras.

Kommentar

Området justeras efter diskussion med Umeå Energi.

