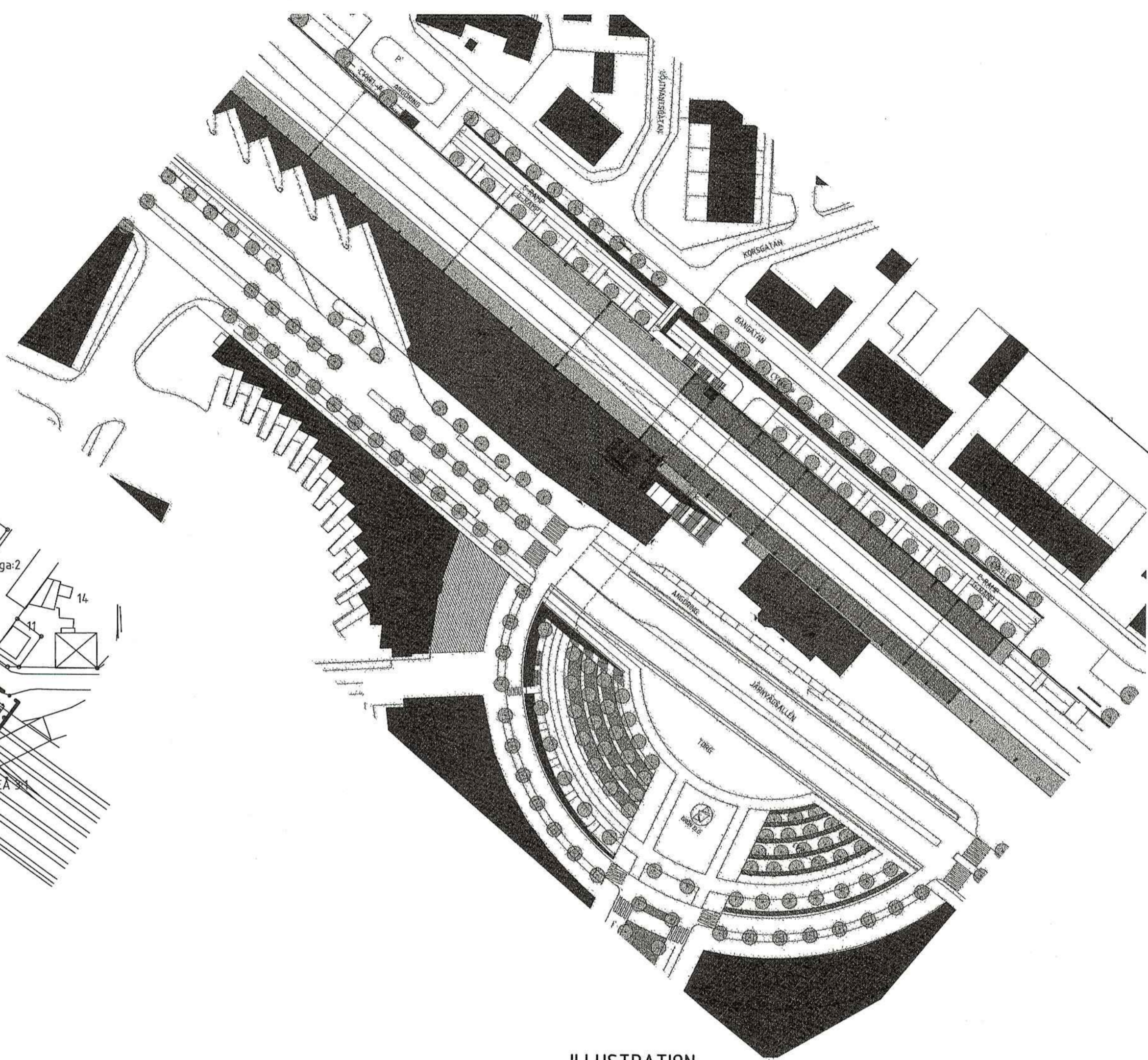


PLANKARTA



ILLUSTRATION

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- HUVUDGATA Trafik mellan områden
- GÅNG- O CYKELGATA Gång och cykeltrafik
- TORG Stadstorg

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- Järnvägsområde, mark får underbyggas

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- tunnel Gång- och cykeltunnel
- +00.0 Gång- och cykelramp
- Tunnel med tillfarter och sidområden ska ges en hög estetisk utformning väl anpassad till stadsbilden. Tunnelns bredd ska vara cirka 10 meter.
- Stor omsorg ska läggas på torgets utformning som en viktig del i stadsrummet och ska ingå i en väl utformad helhetslösning.

Kvartersmark

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- X Marken skall vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnelplanet.

MARKENS ANORDNANDE

- tunnel Gång- och cykeltunnel

STÖRNINGSSKYDD

- Skydd mot buller från järnvägstrafik ska uppföras längs gång- och cykelrampernas södra sida vid Bangatan.

ILLUSTRATIONER

- Illustrationslinje

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft

ANTAGANDEHANDLING

- Till planen hör:
- plankarta med bestämmelser och illustration
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning

BESLUT

- Godkänd BN 2009-11-25
- Antagen KF 2009-12-12
- Laga kraft 2010-05-11
- Vidimeras *lager Södermark*
- Regeringens beslut 2010-05-11*

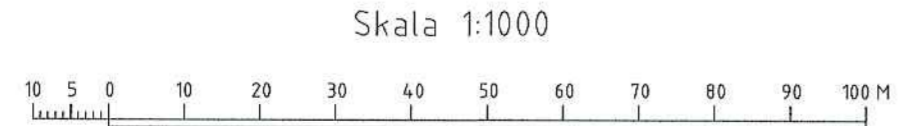
Detaljplan för del av fastigheterna
UMEÅ 2:1, 3:1 OCH 7:4
 (Gång- o cykeltunnel vid Järnvägstorget)
 inom Centrala stan i Umeå kommun

Samhällsbyggnadskontoret september 2009
 Reviderad i november 2009

Olle Forsgren
 Olle Forsgren
 Stadsarkitekt

Benny Sandberg
 Benny Sandberg
 Planingenjör

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN
 Uppförd 2008-12-10
 Rev. 2009-11-25
 MOK 08-225
 Mätning: AKR
 Kartkonstruktion: AKR
 Kartstandard enligt HMK
 - Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
 - Lägesnoggrannhet: Objektet är skapade genom stereobeskrivning eller terrester mätning (närmast)
 - Aktualitetsstandard: Visat preciserat kartinnehåll är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt
 Koordinatystem i plan och höjd: Sverof 90 20 15 resp RH 2000
 Höjdförskallning: Ingen
 Ursprung: Digitalt printkarta
 Flygfotografier år: 2000 på 800 meters höjd
 Undersjökarta tekniska redovisas ej på grundkarta
 Pringräns och planbestämmelser redovisas ej på grundkarta
 Godkänd ur sekretesssynpunkt för spridning
 Upphovsrätt: Umeå kommun





LAGAKRAFTBEVIS

2010-05-28

Vårt diarienummer
PLA 08-40

Detaljplan för del av fastigheterna **Umeå 2:1, 3:1 och 7:4** (gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Planen är antagen av Kommunfullmäktige 2009-12-12, § KF 263.

Beslutet är överklagat hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen beslutade avslå överklagandet 2010-02-18.

Beslutet är överklagat hos Regeringen, Miljödepartementet. Klaganden har återkallat sitt överklagande och Regeringen har avskrivit ärendet 2010-05-11.

Planen vann därmed **laga kraft 2010-05-11**, dvs giltigt från och med det datumet.

Samhällsbyggnadskontoret

Inger Södermark

Inger Södermark

Kopia till:

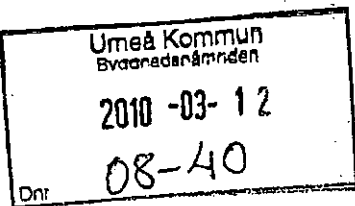
Länsstyrelsen, samhällsplanering
Stadsledningskontoret
Sökanden

Samhällsbyggnadskontoret:

Bygglov
Lantmäteri



Länsstyrelsen
Västerbotten



Datum
2010-03-08

Ärendebeteckning
403-1704-2010
Arkivbeteckning

1(1)

Regeringen
Miljödepartementet
103 33 STOCKHOLM

Överklagande över Länsstyrelsens beslut

Klagande: Jörgen Nilsson, Bangatan 15 J, 903 36 Umeå

Överklagat beslut: Länsstyrelsens beslut den 18 februari 2010, dnr 403-500-2010, att avslå överklagande av beslut att anta detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 4:7 (GC-tunnel vid järnvägstorget) i Umeå kommun.

Överklagandet har kommit in i rätt tid. Klagoskriften, kopia av överklagat beslut samt Länsstyrelsens prövade handlingar översänds för handläggning.


Håkan Törnström


Anna Stenmark

Kopia till
Byggnadsnämnden i Umeå kommun, samhällsbyggnadskontoret, 901 84
Umeå (för kännedom)
Samhällsutveckling (för kännedom)



Länsstyrelsen
Västerbotten

7

Umeå Kommun Byggnadsnämnden
2010 -01- 20
Dnr AS.40

Beslut

Datum
2010-01-18

Ärendebeteckning
402-94-2010
Arkivbeteckning

1(1)

Umeå kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Ingrid Lindfors
901 84 UMEÅ

Prövning av beslut att anta detaljplan för fastigheterna UMEÅ 2:1, 3:1 och 7:4 (gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län, upprättad september 2009, reviderad november 2009

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommunens beslut.

Redogörelse för ärendet

Kommunfullmäktige har den 21 december 2009, § 263, antagit rubricerad detaljplan. Länsstyrelsen finner ingen anledning att med hänvisning till de överprövningsgrundande aspekterna i 12 kap 1 § PBL pröva kommunens antagandebeslut.

Överklagning

Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

dag som ovan

Peder Seidegård
bitr länsarkitekt

Stefan Löfgren
samhällsplanerare

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(40)

Kommunfullmäktige

2009-12-21

Plats och tid

Kommunfullmäktiges sessionssal
klockan 09.00-12.00, 13.15-15:20

Beslutande

Se separat lista

Ersättare

Se separat lista

Övriga deltagande

Ingalill Bengtsson, nämndsadministratör
Olof Burström, ekonomidirektör
Carina Lidgren Heimersson, stadsjurist
Stig Lindström, kommunrevisor
Mikael Öhlund, Vd Umeå Kommunföretag AB

Justeringens

Tid och plats

Sekreterarens tjänsterum, stadshuset, 2009-12-28, klockan 15.00

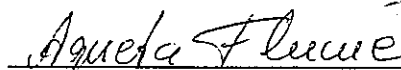
Utses att justera

Åsa Ögren (S)

Britt-Marie Lövgren (FP)

Underskrifter

Sekreterare

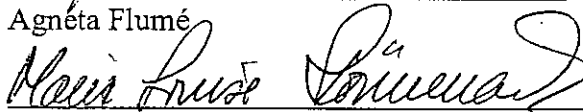


Paragrafer

254-270

Agneta Flumé

Ordförande

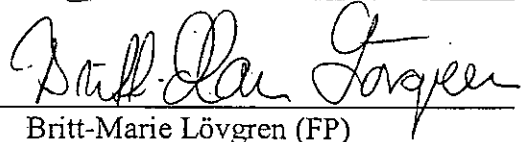


Marie-Louise Rönnmark

Justerande



Åsa Ögren (S)



Britt-Marie Lövgren (FP)

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

2009-12-21

Datum för anslags

Datum för anslags

uppsättande

2009-12-29

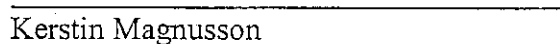
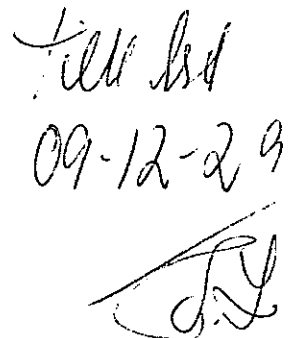

nedtagande 2010-01-20

Förvaringsplats

för protokollet

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift


Kerstin Magnusson
Till led
09-12-29


NP § 217

KS § 152

KF § 263

2009.281

214

Detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 4:7 (GC-tunnel vid Järnvägstorget) – antagande**Byggnadsnämnden beslutade 2009-11-25**

att revidera detaljplanen
att godkänna den reviderade detaljplanen och
att vidarebefordra den till kommunfullmäktige för antagande
Antagandehandlingarna bifogas.

BILAGOR**Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2009-11-25 följande:****Bakgrund/utlåtande**

Planförslaget avser att skapa planmässiga förutsättningar för en ny gång- och cykeltunnel mellan Centrum och Haga, vid Järnvägstorget. Tunneln ska också utgöra plattformsförbindelse i resecentrum Umeå C.

Efter utställningen kvarstår invändningar från boende i omgivningarna samt från en företagare verksam i tunnelns närhet. (För närmare redovisning av kvarstående invändningar hänvisas till planhandlingarna)

Planförslaget innebär ett flertal intresseavvägningar mellan allmänna och enskilda intressen. Planens slutliga utformning och innebörd har motiverats såväl i planförslaget som i de kommentarer som lämnats till de synpunkter som framkommit under samråd och utställning.

En del invändningar går ut på att planförslaget borde invänta resten av resecentrumområdets planering. Det måste därför betonas att detaljplanen är avgörande för att tidsmässigt, tekniskt och ekonomiskt kunna samordna en ny GC-förbindelse mellan Centrum och Haga med byggandet av en plattformsförbindelse för resenärerna vid Umeå C. Tidpunkten för tunnelbygget för platt-

Kommunfullmäktige

2009-12-21

formsförbindelsen är styrt av ombyggnadsåtgärder på spårläggningarna vid Umeå C som måste vara klara till Bötnebanans driftstart. Att invänta övrig planering av resecentrumområdet skulle därför kraftigt försena och starkt fördyra hela projektet, utan att det går att se någon annan rimlig lösning för det delområde och den frågeställning som den nu aktuella detaljplanen behandlar. Läget för stadsdelsförbindelsen är på de sätt som beskrivits i planhandlingarna, så pass låst av tekniska och funktionella förutsättningar för plattformsförbindelsen att det inte bedöms finnas någon annan lämplig och rimligt genomförbar placering eller utformning av en samordnad GC- och plattformsförbindelse. De invändningar mot planförslaget ur enskild intressesynpunkt som framförts bedöms inte kunna hanteras annorlunda om de skulle hanterats i en samlad planering av hela resecentrumområdet.

Stadsledningskontoret delar de intresseavvägningar som gjorts i planärendet och bedömer inte att ytterligare behandling eller kommentar erfordras utöver vad som redan framgår av planhandlingarna.

NP

Näringslivs- och planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 4:7 (GC-tunnel vid Järnvägstorget).

KS

Kommunstyrelsens förslag:

Enligt näringslivs- och planeringsutskottets förslag.

Skriftlig protokollsanteckning från Tamara Spiric/Lasse Jacobson (V):

Vänsterpartiet förordade en lösning med en bro istället för en tunnel vid denna aktuella sträcka. Detta då det utifrån flera

aspekter inte minst trygghetsaspekter är en bättre lösning. Vår hållning fick dock inte tillräckligt stöd och processen har fortgått med tunnelalternativet.

I argumentationen för tunnelalternativet framfördes, delvis som svar på våra krav, att tunneln kommer att utformas med tyngdpunkt på trygghet och tillgänglighet. Det har även tagits fram en skiss på hur det kan komma att se ut. Samtidigt är den nu känt att det kanske inte kommer att finnas tillräcklig finansiering för ett bra tunnelalternativ vilket vore ytterst beklagligt.

Vänsterpartiet hade i första hand velat se en bro. I andra hand kan vi acceptera en välutformad tunnel. Men vi vill här avisera att vi aldrig kommer att stödja en budgetalternativ av tunneln där trygghet och tillgänglighet inte sätts främst. Kommer det sistnämnda att föras fram kommer vi att avvisa bygglovets krav på fullt taget ansvar för en trygg och tillgänglig miljö.

Kommunfullmäktiges behandling av ärendet.

Följande yttrar sig:

Tamara Spiric, Alireza Mosahafi, Åsa Ögren, Lennart Degerliden, Lennart Holmlund, Anders Sellström.

KF

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 4:7 (GC-tunnel vid Järnvägstorget).

Protokollsanteckning från Vänsterpartiet: Samma som i kommunstyrelsen.

Plats och tid Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 10.00-13.45, Lunch 12.00-13.00

Beslutande. Åsa Ögren (s), ordförande
Anders Sellström (kd), v ordförande
Ingemar Jangvåd (s)
Karin Svedlert (s)
Patrick Nygren (s)
Bernt Lundström (s)
Igor Jonsson (m)
Lennart Persson (c)
Peder Westerberg (fp)
Örjan Mikaelsson (v)
Peter Eriksson (mp)

Ersättare Sandra Mattsson (s)
Liv Granbom (m)
Rabih Ballout (kd)
Lennart Sandström (fp)
Mattias Sehlstedt (v)
Jonna Toftemyr Pedersen (mp)

Övriga deltagande Håkan Sjögren, ekonomichef, §§ 209-210
Ulrika Sundin Bonnedahl
Maria Blomqvist, bitr stadsarkitekt bygglov
Tomas Strömberg, bitr stadsarkitekt detaljplanering
Torbjörn Forsgren, kompetensledare
Kenneth Södermark, Roger Gustavsson, Ann-Christine Sandgren, bostads-
anpassning, §§ 211-214

Utses att justera Anders Sellström

Justeringens plats och tid Samhällsbyggnadskontoret 2009-11-30

Underskrifter Sekreterare

Ann-Kristin Lundström
Ann-Kristin Lundström

Paragrafer 208-236

Ordförande

Åsa Ögren
Åsa Ögren

Justerare

Anders Sellström
Anders Sellström

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 2009-11-25

Datum för anslags uppsättande 2009-12-02

Datum för anslags nedtagande 2009-12-23

Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadskontoret

Underskrift

Ann-Kristin Lundström
Ann-Kristin Lundström

BN § 215**Detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 7:4 (gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län**

Förarbetet i detta ärende finns i utlåtande daterat november 2009, bilaga. Handläggare är Benny Sandberg.

BESLUT**Byggnadsnämnden beslutar**

att revidera detaljplanen
att godkänna den reviderade detaljplanen och
att vidarebefordra den till kommunfullmäktige för antagande

BESKRIVNING AV ÄRENDET

Detaljplanens syfte är att skapa planmässig förutsättning för att anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägsområdet och Järnvägsallén vid Järnvägstorget. Tunneln utgör en viktig länk i kommunens huvudnät för gång- och cykeltrafik och binder ihop stadsdelarna Centrum och Haga och ska även tjäna som förbindelse med terminal och perronger i det blivande Resecentrum Umeå C. Förslaget överensstämmer med översiktsplanen.

Detaljplanen har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering i september 2009, reviderad november 2009. Samråd har skett 25 mars–28 april 2009. Utställning har ägt rum 21 september–12 oktober 2009.

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

De synpunkter som kommit in under utställningstiden har behandlats i ett särskilt utlåtande, upprättat av Samhällsbyggnadskontoret. Av utlåtandet framgår att synpunkterna främst rör att resecentrumområdet borde behandlats som helhet i detaljplanen, behov av en miljökonsekvensutredning, ökade störningar för boende på Haga, separering av trafikslag, Järnvägstorgets utformning, samt att bro borde valts i stället för tunnel.

Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att revideringen av planhandlingarna inte fordrar fortsatt handläggning.

Kvarstående synpunkter

Kvarstående synpunkter finns från följande sakägare:

Lena Strandberg/Stellan Marklund (Lokföraren 14)

Jörgen Nilsson/Malin Emilsson (Lokföraren 23)

Gertrud Hamrin (Lokföraren 17)

BN § 215

Gunilla Dahlgren (Lokföraren 22)
Umeå Sport & Motion AB (USM) taxerad ägare
HSB Bostadsrättsföreningen Hede (Kraften 11)

Från övriga finns kvarstående synpunkter från:

Tomas Berglund (Lokföraren 5)
Martin Edman (Lokföraren 6)
Lars Gardfors/Maud Granberg (Tågmästaren 11)

Underrättelse U1
postad 2009-12-01
/155

Antagandehandlingarna är

Utlåtande daterad november 2009
Plankarta med bestämmelser och illustration
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning

**Protokoll med handlingar sänt till
Kommunfullmäktige**





Antagandehandling
UTLÅTANDE

1 (10)

Dnr PLA08-40

Detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 7:4 (gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala Stan i Umeå kommun

Ett förslag till detaljplan för gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret Detaljplanering i september 2009.

Syftet med planen är att skapa planmässig förutsättning för att anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägsområdet och Järnvägsallén vid Järnvägstorget. Tunneln utgör en viktig länk i kommunens huvudnät för gång- och cykeltrafik och binder ihop stadsdelarna Centrum och Haga och ska även tjäna som förbindelse med terminal och perronger i det blivande resecentrum Umeå C.

Planen handläggs med s.k. *normalt planförfarande*. Samrådstid har varit 25 mars–28 april 2009 samt utställning under tiden 21 september–12 oktober 2009. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har givits möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under utställningen:

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet

Allmänt: Länsstyrelsen har tagit del av rubricerad detaljplan, vars syfte är att skapa planmässiga förutsättningar för att anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägsområdet och Järnvägsallén vid Järnvägstorget.

Länsstyrelsen har i tidigare samråd, 2009-04-23, yttrat sig i ärendet och dessa synpunkter kvarstår i huvudsak.

Överprövningsgrunder: Länsstyrelsen har ingen erinran.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Planförslaget bedöms kunna tillstyrkas från miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Nämnden bedömer att gång- och cykeltunneln inte kommer att påverka luftsituationen i Umeå centrum negativt. Markföroreningarna inom järnvägsområdet ska hanteras i enlighet med särskild utredning och störningsskydd/bullerskydd mot Hemvägen anges i planbestämmelserna.

Banverket

Detaljplanen är för detaljerad. Det finns frågor som ännu inte är lösta i projektgruppen för Umeå C, som beskrivs i handlingen. Övriga synpunkter: Planbeskrivningen sid 3: Grundförhållandena är inte dåliga i området, de är närmast normala för orten. Sid 6: Texten "en omsorgsfullt utformad mur i tegel uppförs mot Bangatan" bör ändras då det i Järnvägsplanen inte finns krav på mur eller hur den då utformas. Det är den bullerdämpande funktionen som är fastslagen. Bilden på tegelmur bör utgå eller tydligt anges att det är ett exempel. Sid 7: texten om markföroreningar bör förtydligas att gälla tidigare järnvägsdrift.

Genomförandebeskrivning: Texten att Banverket är ansvarig för nödvändiga anläggningar i detta fall en tunnel bör förtydligas. Banverkets ansvar är att plattformen är tillgänglig för resandeutbyte på ett trafiksäkert sätt. Det kan ske med bro eller tunnel, men inte lika bred som nuvarande förslag. Kommunens önskemål om ny stadsdelsförbindelse har drivit fram en tunnelloösning. Planbestämmelser: Bestämmelsen: som skydd mot buller från järnvägstrafik ska en mur uppföras... ska strykas eller ordet mur tas bort. Det finns andra lösningar än en mur som skyddar mot buller.

Jernhusen

Utrymme för gång- och cykelgata i tunnel är ca 20 m brett. Den projekterade tunneln med relativt exakt läge i området är knappt ca 13 m bred. Till tunneln hör också en trappa som leder upp till stationsplanen väster om stationshuset som till hälften omfattas av användning för allmän plats. Jernhusen anser att förslaget till område för allmän plats anpassas till det område som skall nyttjas för tunnel med tillhörande trappa inom mark som Jernhusen äger idag. Därigenom blir ansvar och ägande av tunnel med trappa tydligare.

Detaljer om genomförande/bygge av tunnel och nödvändiga rättighetsfrågor kan regleras i särskilt avtal mellan kommunen, Banverket och Jernhusen.

Svensk Handel

Något nytt i förhållande till samrådet tidigare i år har inte framkommit. Av speciellt intresse är utformningen av Järnvägstorget. Tunnelns mynning på torget styr i stor utsträckning hur torget kan utformas och att då negligera vår och andras invändningar från tidigare remissomgång är olyckligt. Vi ser fram emot en fortsatt dialog för en bra helhetslösning för handeln på Järnvägstorget.

Umeå Sport & Motion AB (USM) Thomas Ahrling

Umeå Sport & Motion AB (USM) motsätter sig ett antagande av detaljplanen. USM hänvisar till vad som tidigare anförts under samrådsförfarandet. USM:s synpunkter är sammanfattade på sid 4 och 5 i samrådsredogörelsen. Vad som anføres där är alltjämt relevant.

En förutsättning för antagande av detaljplan för byggande av cykeltunneln borde vara att en fullständig miljökonsekvensutredning av det nya resecentrumet genomförs. Anläggandet av cykeltunneln är det första steget i förverkligandet av ett nytt resecentrum. Att anlägga och anta en detaljplan avseende tunneln innan miljökonsekvensen av ett resecentrum fullständigt analyserats riskerar att äventyra möjligheterna att skapa bästa tänkbara lösning ur miljösynpunkt.

Av den föreslagna detaljplanen framgår att cykeltunneln med ramper och påfarter tar ett betydande markområde i anspråk. Tunnelns belägenhet begränsar möjligheterna att göra ur miljösynpunkt lämpliga förändringar avseende belägenheten av resecentrumet och de vägar som skall dras i anslutning till ett resecentrum. Det går i praktiken inte att flytta tunneln hur som helst sedan den väl byggts. Följaktligen kommer den föreslagna detaljplanen för tunneln att vara styrande för de framtida planändringarna på ett sådant sätt att miljökonsekvensutredningen borde vara genomförd innan någon mer omfattande detaljplaneändring genomförs.

Ägarna till fastigheten Lokföraren 14, Bangatan 17 (Lena Strandberg och Stellan Marklund) sakägare

Detaljplanen har inte ändrats sedan samrådsmötet den 6 april 2009. Våra synpunkter står kvar som lämnades in efter detta möte. Inte bara den förkortade versionen i samrådsredogörelsen utan den fullständiga versionen (se bilaga).

Dessa synpunkter sammanfattas:

En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning måste utföras och som vi sakägare kan ta del av innan projektet startar. Flera sakägare längs Bangatan anser det vara brott mot Miljöbalken 6 kap 11,12 §§. Om ingen miljökonsekvensbeskrivning görs kommer vi att överklaga detaljplanen. Det är synnerligen viktigt att prova tunnelns placering i miljöprövningen mot andra placeringar eller mot ett broalternativ. De nya förslagen med Resecentrum Umeå C medför en så stor ökning av trafikbelastningen på Hagasidan att denna miljöbedömning måste göras innan beslut om detaljplan tas.

En helhetslösning med planer för resecentrum och alla vägar, parkeringar, cykelparkeringar m m måste presenteras innan vi kan acceptera detaljplanen. Ett broalternativ är att föredra före en tunnel. Det finns bara fördelar med ett sådant alternativ.

I ett broalternativ behövs ingen tidspress, bron kan vänta med att byggas tills Resecentrum C uppförs. Banverket bygger då en egen tunnel mellan plattformarna och accepterar broalternativet. För kommunen blir broalternativet mycket billigare ca halva kostnaden. Broar upplevs säkrare än tunnlar av allmänheten. Bron över järnvägen väster om E4 är ett gott exempel som känns säkert även under dygnets mörka timmar. Tunnelalternativet kommer garanterat att bli ett tillhåll för många på kvällarna. Anslutningarna kan smälta in i miljön på ett mycket bättre sätt i ett broalternativ än vad de föreslagna ramperna gör.

Vi hoppas att ni drar tillbaka denna detaljplan och i stället presenterar en helhetslösning för hela Resecentrum Umeå C där även en miljökonsekvensbeskrivning ingår.

Som bilaga till ovanstående yttrande finns i sin helhet det yttrande som Lena Strandberg/Stellan Marklund lämnade i planens samrådsskede.

Ägarna till fastigheten Lokföraren 23, Bangatan 15 J (Jörgen Nilsson och Malin Emilsson) sakägare

Detaljplanen för gångtunnelns hela sträckning, framförallt öppning på norra sidan, bör omarbetas i sin helhet. Skälen är följande:

Bil- och cykeltrafik kommer att öka markant. Utrymmet på Södra Majorsgatan och Bangatan är inte dimensionerat för detta. Den nordöstra rampen mynnar på en bilväg (Bangatan-Södra Majorsgatan). Cyklister och gående separeras inte från bilar. Denna nordöstra uppfart med cyklar bör inte förekomma.

En ökning av korttidsparkerande och tomgångskörande bilar som hämtar resenärer försämrar luftkvaliteten för närboende. Trafik bör inte ledas in i bostadsområden utan hållas på befintliga genomfartsleder. Någon noggrann miljökonsekvensbeskrivning (MKB) saknas.

Markförhållandena riskerar att kraftigt fördyra tunnelbygget. Siffran 60 Mkr har nämnts, Umestanbron kostade 20 Mkr. Ur trygghetssynpunkt är bro bättre än tunnel.

Järnvägstorgets utformning förfulas av en stor nedfartsramp, symmetrin blir förstörd. Det kan inte ha varit tidigare stadsarkitekters tanke att en fjärdedel av torget blir ett stort håll. Borttagning av bilparkering och tillfartsvägar riskerar att helt utarma näringsidkarna.

Vi föreslår att kommunen överger planen på en tunnel och planerar en gångbro med tillfartsramper i nordväst på gamla spårområdet vid parkområdet och sydväst på kvarteret Lodet. Den nordöstra rampen tas helt bort. Bron förbinds med perrongerna som tunneln var tänkt att göra.

Fördelar:

Angörande biltrafik norrifrån leds från Hissjövägen. Ytor finns för bil- eller cykelparkering på t ex spårområdet under viadukten. Ingen extra biltrafik leds in till Haga. Rampen ansluts till befintliga huvudcykelvägar norrut (Haga) och västerut (Umestan) med ett trafikljus vid Hissjövägen. Ur trygghetssynpunkt bättre med bro än tunnel. Mindre nedskräpning, och klotter. Kommunen hamnar inte i tidsnöd. Bron kan byggas då Resecentrum byggs. En MKB och detaljplan för nedre Haga kan göras. Då busstationen ska flyttas kan brons södra nedfart placeras i kvarteret Lodet eventuellt samordnat med bostäder. Då skonas Järnvägstorget helt från förfulande ingrepp. Rampen ansluter mot cykelbana i Dunkersgatan. Cykelparkeringar kan läggas på kvarteret Lodet och Järnvägstorget sparas. Inga bilparkeringar behöver tas bort på Järnvägstorget, vilket gynnar näringsidkarna. Kommunen sparar ca 20–30 Mkr.

Samhällsbyggnadskontorets förment utilitariska kommentar om tillgänglighet gäller nog främst de närboende. Boende på Haga/Sandbacka/Ersboda får obetydligt längre väg till Centrum och närboende slipper berusade helgfirare och krossat glas. Brokostnaden torde bli hälften mot tunnel. En tunnel dit dagvattnet får fri passage vid skyfall är riskabelt. Ungdomsgång och uteliggare samlas gärna i tunnlar. Vi ser inte det estetiska i den asymmetri som blir resultatet av hålet i Järnvägstorget.

Ägarna till fastigheterna

Lokföraren 5 (Tomas Berglund Södra Majorsgatan 3) ej sakägare

Lokföraren 6 (Martin Edman Södra Majorsgatan 5) ej sakägare

Lokföraren 17 (Gertrud Hamrin Bangatan 15 B) sakägare

Lokföraren 22 (Gunilla Dahlgren Bangatan 15H) sakägare

Tågmästaren 11 (Lars Gardfors, Maud Granberg) Södra Majorsgatan 4B ej sakägare

Tunnelläget har tidigt varit låst p g a en kryssväxel. Hur då?

Att stationshuset är K-märkt och att man inte förhandlat med berörda privata fastighetsägare (Ahrling och Danielsson) om ev. inlösen och därmed inte haft

tillgång till annan mark än den egna ägda är en troligare anledning till valet av placering av tunneln, vilket i så fall inte vilar på en korrekt analys. Tidsbrist är ingen anledning att hasta igenom tunnelbygget.

Farhågorna om kraftigt ökad biltrafik får inget lugnande svar i utställningen av planen. Att införa trafikrestriktioner i framtiden är sämre än att bygga nu. Om man vid tunnelramperna på Hagasidan ordnar plats för hämta/lämna med kort angöring har man byggt in trafikproblem.

Sakägarförslaget med en västlig placering av tunneln löser många logistikproblem. Då nyttjas mark där godsbangården ligger för bussar och bilar och genom att knyta ihop med cykelbanorna norr om Hissjövägen. Planförslagets GC-banor ansluter till Bangatans biltrafik. Sakägarförslaget håller trafikslagen åtskilda. Det är obegripligt att det skulle vara svårt bygga en tunnel under Hissjövägen.

Tunnelbygget måste kopplas ihop med resecentrumplanerna och behöver en MKB. Med tunneln i förslaget läge låser man förutsättningarna för resecentrum. Säger man ja till denna plan har man sagt ja till kommande planer utan att ha fått dessa presenterade.

Ägaren till fastigheten Kraften 11 (HSB Bostadsrättsföreningen Hede)

Nya resecentrat och angränsande område bör ses som en helhet. Det är negativt att i princip bara tunneln ingår i planförslaget.

Ur säkerhets- och trygghetssynpunkt är en tunnel olämplig. Då tunneln används både av gång- och cykeltrafikanter som ska passera och de som ska tåg/busspendla känns det trångt och medför olycksrisk och krångel. En tunnel är kostsam. Grundvattnet står högt på platsen.

Att tunneln följer Järnvägstorgets och bågenhusens bågform är en viktig del i strukturen och stadsbilden.

BRF Hede redovisar nedan ett eget förslag med bro istället för tunnel:

En S-formad gång- och cykelbro utformas så att Korsgatans riktning möter Järnvägstorgets bågform.

Om gång- och cykelbron blir för låg att korsa Bangatan skapas vändplaner på Bangatan på brons bägge sidor, och en vändplats vid korsningen Korsgatan/Kaptensgatan norr om cykelbron. Bron går över järnvägsspåren till nya resecentrumbyggnaden, som förses med ett cykeltorg på taket eller plan 2, varifrån hiss och trappor leder ner till bussar och tåg. Bron korsar vidare Järnvägsallén mot Järnvägstorget.

Gatumark och parkeringar bör inte ingå i bestämmelsen "stadstorg".

Öppna upp mot torgets utkanter och Bågenhusen. Flera affärsrörelser upplevs ligga i ett "C-läge", Det är ett allmänt värde att Bågenhusens butikslokaler kommer i ett bättre läge, en viktig Umeåprofil för våra besökare.

På Järnvägsallén föreslås en oval cirkulationsplats mitt för järnvägsstationen. Parkeringsplatser föreslås på torget innanför den föreslagna gång- och cykelbron.

Körbanorna för bilar bör flyttas till inre delen av Rådhusplanaden, avgränsat med grönska. Befintliga körbanor nyttjas då som cykel- och gångbanor, med en större "torgyta" längs butikerna. Medför färre korsningar mellan olika trafikanter, och ger bra förutsättningar för Rådhusplanaden att möta upp Rådhusstorget med trevliga gågator på vardera sidan.

Taxi och angöringsplatser föreslås invid gamla järnvägsstationen. Korttidsparkering vid nuvarande busstation och långtidsparkering öster om järnvägsstationen i två plan samt väster om bussterminalen.

Norrlands universitetssjukhus (Akut- och katastrofmedicinskt centrum)

Det är bra att gång- och cykelytor skiljs med olika markbeläggning. Åtgärder för att förhindra att regn- smältvatten rinner ner i tunneln är av stor vikt. Uppvärmda marktytor är nödvändiga för att förhindra halkolyckor under vintersäsongen.

Umeå Energi

Eventuella omläggningar av våra fjärrvärmeledningar bekostas av exploatören.

Övrigt

Utöver ovanstående synpunkter har underhand kommit in önskemål att i planhandlingarna ta bort ordet "ramp", för att undvika missförstånd.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTARER

Helheten

Aktuell detaljplan för en gång- och cykeltunnel är en del av en större pågående planeringsprocess för hela resecentrumområdet. För att inte försena eller fördröja kommande spårbyggnader för botniabanetraffiken är det nödvändigt att gå fram separat med en detaljplan för i princip endast tunneln.

Under ett antal år har flera förslag på alternativa utformningar av resecentrumområdet prövats. (se t ex Järnvägsplan 75 kap 2.5) Dessa förslag har noggrant studerats med avseende på funktion, tillgänglighet, stadsbild m m. Därvid har det nu aktuella förslaget till disposition utkristalliserats för att genomföras. En helhetslösning med planer för hela resecentrum inklusive omdaning av Järnvägstorget, ny bussgodsterminal och omvandling av området öster om nuvarande järnvägsstation håller på att arbetas fram.

En utgångspunkt vid disposition av området har varit en bekväm, centralt belägen och väderskyddad gång- och cykelpassage som planskilt korsar spårområdet. Redan i ett tidigt skede avgjordes att en tunnel var att föredra framför en bro. Ambitionen med en gemensam stadsdels- och plattformsförbindelse kom till redan i tidigt skede av resecentrumplaneringen, bl a motiverat av att det är stora strömmar av gående och cyklister som idag passerar genom befintlig passage under järnvägen, och att dessa strömmar är ett positivt inslag i en resecentrumfunktion av trygghetsskäl och kommersiella skäl. Den befintliga stadsdelsförbindelsen är undermålig.

Tunneln måste ges en central placering i förhållande till de kommande tåguppställningslägena så att det på ett rationellt sätt går att nå tågen. Dessa lägen styrs av kryssväxeln, vars läge i sin tur styrs av bangårdens geometriska förut-

sättningar. Dessutom är en kryssväxel extra känslig för rörelser i marken, som kan uppstå mellan tunneln och omgivande mark.

All mark som är föremål för hela resecentrumplaneringen, således även området som tas i anspråk för tunneln, ägs av Jernhusen. Markägaren svarar för att lösa frågorna med de arrendatorer och fastighetsägare som finns i området. Arbetet med helheten är långt gånget, och väl genomstuderat. Det är inte aktuellt i nuläget att pröva ytterligare alternativ.

Behov av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Samhällsbyggnadskontoret Miljö och hälsoskydd har i sin behovsbedömning av helheten (påbörjad detaljplan PLA 09/22) konstaterat att betydande miljöpåverkan föreligger i objektet som helhet. Länsstyrelsens yttrande över denna behovsbedömning inväntas. En miljöbedömning med MKB, som även innefattar nedre Haga, kommer att göras för projektet i sin helhet.

Den aktuella detaljplanen för gång- och cykeltunneln bedöms dock inte medföra någon betydande miljöpåverkan. Den bedöms inte heller ha någon betydelse för risken för uppkomst av betydande miljöpåverkan vid planeringen av resecentrat. Exempelvis kan situationen för de boende på nedre Haga, vilket är en av Umeås centralaste delar, inte antas försämrats så mycket att det medför betydande miljöpåverkan i lagens mening med hänsyn till det förhållandevis ringa antal bilar som kan tänkas angöra cykeltunneln på Hagasidan och den begränsade störning en gång- och cykeltunnel kan tänkas medföra. Därmed behöver ingen särskild MKB göras för denna plan och det föreligger ingen konflikt med bestämmelserna i Miljöbalken 6 kap 11–12 §§. Underlag till denna bedömning finns i behovsbedömningen för detaljplanen och kompletterande PM daterat 2009-11-10.

Boendemiljön på Haga

Samhällsbyggnadskontoret menar att de ökade störningarna för boende på Haga blir av mindre omfattning. Kontoret kommer att följa utvecklingen på platsen för att avgöra om behov av framtida eventuella trafikrestriktioner eller trafiklugnande åtgärder skulle kunna behövas. Andelen resenärer som kör/åker bil till/från Resecentrum Umeå bedöms vara mycket låg från stadens norra delar. Behovet av kort angöring på Bangatan bedöms vara litet.

Bägge anslutningarna till den föreslagna tunneln vid Bangatan ingår som viktiga delar i stadens huvudnät för gång- och cykeltrafik. Den nordöstra behövs bl a för att gång- och cykeltrafik till/från Haga/Sandbacka och Gammliahallen, Gammliahallen och Gammlia enkelt ska nå eller korsas Umeå Resecentrum. Tillgängligheten som mycket beror på lättframkomliga och gena stråk för bl a gång- och cykeltrafik är inte i första hand en utilitarisk fråga.

Alternativt broförslag

Vissa sakägare redovisar ett broförslag som alternativ till tunneln. Strandberg/Marklund avser en gång- och cykelbro, Nilsson/Emilsson avser en gångbro. I bägge fallen kommer inte att finnas någon anslutning mot nordost. Bron förslås gå diagonalt från Hissjövägen till kvarteret Lodet respektive Järnvägstorget.

Sådana broalternativ uppfyller inte alls syftet med god tillgänglighet till resecentrum och som stadsdelssammanbindande gång- och cykelstråk. Resecentrum förlorar då egenskapen av nav i kommunikationssystemet och broalternativet kan starkt ifrågasättas ur stadsbildssynpunkt. Även angiven kostnadsuppskattning ifrågasätts. Syftet är inte enbart att leda förbi passerande cykeltrafik.

I princip gäller att den upplevda tryggheten är större vid en bro än en tunnel. I detta fall nås inte syftet med planen med en bro och avstånden blir stora. Tunneln blir mycket ljus, bred och med många utgångar. Markytor vid Hissjövägen kan även i tunnelförslaget avsättas för angöring, korttidsparkering och cykelparkering.

Separering mellan gång/cykel/bil

Tunneln utformas med skilda ytor för gång- och cykeltrafik. Svårigheten att bygga en gång- och cykeltunnel under Hissjövägen beror på att höjdskillnaden är otillräcklig för att få acceptabla lutningar av gång- och cykelvägen. Den nordöstra uppfarten med åtskilda gång- och cykelbanor ansluts till den blandtrafikerade Bangatan/Södra Majorsgatan/Riddargatan. Stor omsorg måste läggas på utformningen av denna anslutningspunkt.

Järnvägstorgets utformning

Järnvägstorgets utformning är ännu inte klar. Arbetet med detta pågår inom ramen för det detaljplanearbete för helheten som kommer tätt efter den nu aktuella detaljplanen. Principutformningen följer vad detaljplanens illustration visar i utställningsskedet utarbetat av White Arkitekter. Beskrivning framgår av samrådsredogörelsen sid 9. Att tunneluppfarten följer Järnvägstorgets och bågenhusens bågform är en viktig del i strukturen och stadsbilden. Av Svensk handel påtalad oro över försämrad tillgänglighet till näringsidkarna negligeras inte. Det är en viktig fråga i den fortsatta utformningen av torget.

Planbestämmelsen TORG har utvecklats i planbeskrivningen. I begreppet Stadstorg innefattas här körbanor för biltrafik, parkeringsytor, vistelseytor m m i enlighet med detaljplanens illustration.

Bilparkering

Gatuparkering för bilar planeras runt hela "bågen". Därutöver utreds hur fler parkeringsplatser ska kunna anläggas för att försörja affärsfastigheterna i Bågenhusen. Parkeringar för resande till resecentrum planeras mellan Järnvägsallén och spårområdet väster och öster om resecentrum och eventuellt norr om järnvägen vid lokstallarna. Parkeringsbehovet på Hagasidan ska utredas i den kommande större detaljplanen.

Cykelparkering

Arbete pågår med att ge plats för cirka 900 cyklar inom detaljplanen för hela resecentrum. Cykelparkering planeras vid båda mynningarna av tunneln och vid entréområden till den framtida resecentrumbyggnaden. Initialt byggs cykelparkeringar vid Bangatan och på Järnvägstorget. I den fortsatta planeringen ska ytterligare cykelparkeringar läggas in.

Markförhållanden, Markföreningar, Luftsituationen, Störningsskydd.
Markföreningarna inom järnvägsområdet ska hanteras i enlighet med särskild utredning. Luftsituationen kommer inte att påverkas negativt. Markförhållandena är sådana att särskilda grundläggningsmetoder fordras. Störningsskydd/bullerskydd mot Bangatan anges i planbestämmelserna, se Banverkets Järnvägsplan 75.

Allmän plats

Detaljplanens föreslagna område för allmän plats har efter utställningsskedet anpassats till det område som skall nyttjas för tunnel med tillhörande trappa inom mark som Jernhusen äger idag. Anpassningen kan göras nu då tunneln och trappan som leder upp till stationsplanen nu projekterats.

Övrigt

De synpunkter Banverket framfört angående grundförhållanden, bullerskydd och Banverkets ansvar för plattformsförbindelser kan förtydligas i detaljplanen. De synpunkter Länsstyrelsen tidigare framfört i samrådsskedet har kommenterats i samrådsredogörelsen. Det utformningsalternativ för Järnvägstorget som den helhetsomfattande detaljplanen kommer att innehålla stämmer väl med det som efterlyses av Länsstyrelsen.

Underhand har framkommit att ordet "ramp" bör tas bort i planhandlingarna som benämning på de breda lutande tillfartsgatorna för gång- och cykeltrafik som ansluter till gång- och cykeltunneln. Detta har gjorts för undvikande av missförstånd. I stället har plankartan kompletterats med föreskrivna gatuhöjder på strategiska platser, då projekteringen nu är långt framskriden.

SAMMANFATTNING

Aktuell detaljplan för gång- och cykeltunneln är en del i en större pågående planeringsprocess för hela resecentrumområdet. Detaljplanen för i princip enbart tunneln har brutits ur helheten för att inte försena byggandet av den nya tunneln. Under åren har ett antal alternativa utformningsförslag för resecentrum prövats, varvid det nu illustrerade förslaget utkristalliserats. Ett förslag till helhetslösning inklusive omdaning av Järnvägstorget, området öster om nuvarande stationsbyggnad samt ny bussgodsterminal studeras för närvarande. All mark som är föremål för resecentrumplaneringen ägs av Jernhusen. Arbeta med gestaltning av Järnvägstorget pågår också inom ramen för helheten. En miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas för den helhetslösning som slutligen prövas.

De ökade störningarna för boende på Haga bedöms bli av liten omfattning. Förutom att vara perrongförbindelse ingår tunneln som en viktig länk i kommunens huvudnät för gående och cykeltrafik och ersätter den befintliga tunneln som kommer att rivas. Av tillgänglighetsskäl behövs bägge anslutningarna vid Bangatan. Den nya tunneln görs ljus, bred och med många utgångar samt med skilda ytor för gående och cyklister. För enbart tunneln krävs ingen miljökonsekvensbeskrivning.

Detaljplanens föreslagna område för allmän platsmark har efter utställningsskedet minskat till att omfatta det område som ska nyttjas för tunnel med tillhö-

rande trappa mot stationsplanen. Banverkets ansvar för plattformsförbindelser har förtydligats i genomförandebeskrivningen. Bestämmelsen "ramp" har ersatts med nya gatuhöjder på plankartan.

Planbeskrivningen har ändrats/kompletterats angående allmän platsmark, ramper, Banverkets ansvar, gatuhöjder och stadstorg. I övrigt har mindre redaktionella ändringar gjorts.

Samhällsbyggnadskontoret föreslår att byggnadsnämnden godkänner den reviderade detaljplanen och överlämnar den till kommunfullmäktige för antagande.

KVARSTÅENDE SYNPUNKTER

Kvarstående synpunkter finns från följande sakägare:


Lena Strandberg/Stellan Marklund	(Lokföraren 14)
Jörgen Nilsson/Malin Eriksson	(Lokföraren 23)
Gertrud Hamrin	(Lokföraren 17)
Gunilla Dahlgren	(Lokföraren 22)
Umeå Sport & Motion AB (USM)	taxerad ägare
HSB Bostadsrättsföreningen Hede	(Kraften 11)

Från övriga finns kvarstående synpunkter från:

Tomas Berglund	(Lokföraren 5)
Martin Edman	(Lokföraren 6)
Lars Gardfors/Maud Granberg	(Tågmästaren 11)

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2009
Detaljplanering


Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör

Detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 7:4 (gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län

HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser och illustration, planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

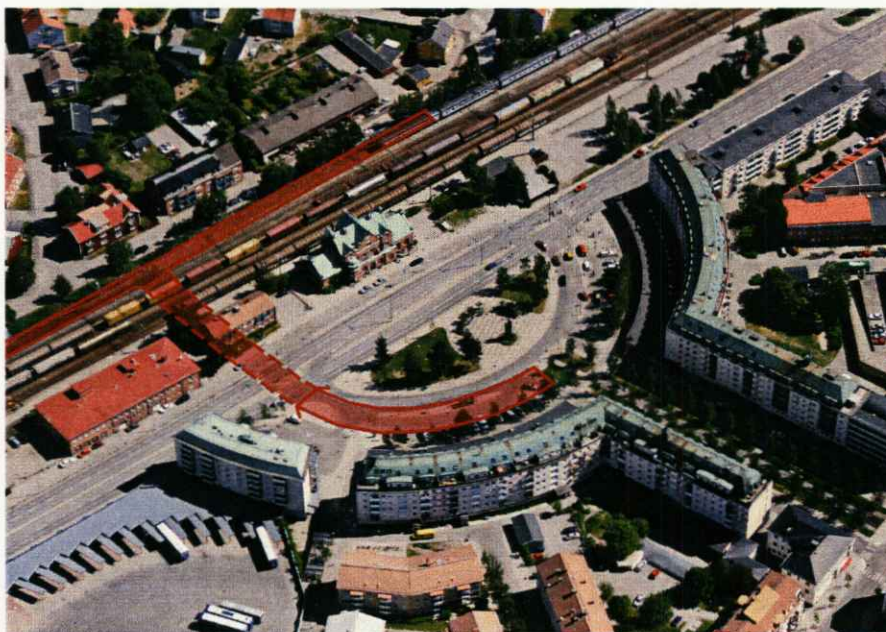
PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att skapa planmässig förutsättning för att anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägsområdet och Järnvägsallén vid Järnvägstorget. Tunneln utgör en viktig länk i kommunens huvudnät för gång- och cykeltrafik, binder ihop stadsdelarna Centrum och Haga och ska även tjäna som förbindelse med terminal och perronger i det blivande resecentrum Umeå C. Stor hänsyn ska tas till tunnelns funktion, tillgänglighet, tilltalande inbjudande utformning och till kulturmiljön vid Järnvägstorget och miljön vid Bangatan. Utformningen av bullerskydd mot Bangatan är mycket viktig. Förutom att ersätta befintlig tunnel under spårområdet utgör planerad tunnel också en första del i förverkligandet av resecentrum Umeå C.

PLANDATA

Planområdet är beläget vid Järnvägstorget i centrala Umeå. Planområdet innefattar endast gång- och cykeltunneln med tillfarter och sidoområden samt torgytan vid Järnvägstorget. Planens areal är cirka 1 ha.

Markägare inom planområdet är Banverket (spårområdet), Jernhusen (stationsområdet) och Umeå kommun (gatumark).



Flygbild med förslag till ny gång- och cykeltunnel inlagd.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

För området gäller Översiktsplan för Umeå kommun antagen 1998. Den fördjupade översiktsplanen för Botniabanan antagen 1999 anger att två resecentra ska anläggas i centralorten, Umeå C och Umeå Ö. Denna detaljplan gäller Umeå C. Detaljplanen berör stadsplan 211 B fastställd 1969-07-14 och järnvägsplan JP 75 fastställd år 2005. I Översiktsplan Centrala Stan antagen 1998 är området vid järnvägsstationen redovisat som en viktig knutpunkt för kommunikationsändamål. Arbete pågår med byggnadsordning för Centrala Stan. Ur denna framgår att Järnvägstorgets karaktär av stjärnplats föreslås utvecklas och förstärkas. Platsen utvecklas som torg och vistelseyta. Torgytan utvecklas med markbeläggning, planteringar, sittplatser och belysning. Något detaljplaneprogram har inte upprättats.

En eller flera nya detaljplaner kommer att arbetas fram för det nya resecentraområdet. Detaljplanearbete har påbörjats för helheten, men förutsättningarna för detta är ännu inte klarlagda. Därmed är inte heller klarlagt exakt läge för gränsdragning mellan allmän plats (gata) och terminalområde T2 (kvartersmark) ovanpå tunneltaket på Järnvägsalléns norra sida. Inte heller är gränslinje mellan gata (Järnvägsallén) och torg (Järnvägstorget) klarlagd. I denna utställningsversion av detaljplaneförslaget för gång- och cykeltunneln har därför aktuell gränslinje visats i befintlig fastighetsgräns. Denna kommer att justeras till sitt läge.

Enligt Banverkets tidplan måste byggandet av tunneln påbörjas under år 2010. Arbete med en ny detaljplan för tunneln kan därför inte invänta detaljplaneläggning av helheten.

Läget för tunneln och dess tillfarter bygger på skisser tidigare framtagna av konsultföretaget White Arkitekter.

Riksintressen

Riksintresse för kommunikationer. Befintlig järnväg och den blivande Botniabanan är av riksintresse för kommunikationer och ska enligt Miljöbalken 3 kap 8 § skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Detaljplanen är därför anpassad till järnvägsplan JP 75. Gång- och cykeltunnelns utformning i förhållande till stationsområdet och förbindelsen med de olika trafikslagen är av väsentlig betydelse för detaljplanens medverkan att uppfylla målen med järnvägens riksintresse.

Tunnelns utformning bygger på att understödja riksintresset kommunikationer genom att göra kommunikationsanläggningen lätt tillgänglig för gång- och cykeltrafik och funktionell i den meningen att gång- och cykeltrafik på ett naturligt, strukturellt och lättorienterat sätt använder anläggningen.

Riksintresset kulturmiljö Centrala Stan berör närmast Rådhusplanaden med sin raka axel mellan Rådhuset och Järnvägsstationen samt stjärnplatsen framför stationsbyggnaden, som är byggnadsminne. Den planerade gång- och cykeltunneln innebär en omgestaltning av Järnvägstorget som påverkar torgmiljön och järnvägsstationen. Den fria sikten genom Rådhusplanaden fram till järnvägsstationen måste behållas. Fri sikt ska också finnas i alla andra riktningar av torget.

Allmänt

Den framtida utformningen av hela resecentraområdet sträckan mellan nytt godsmagasin väster om gång- och cykelbron Knorren och Östra Kyrkogatan arbetas fram i styrgrupp och arbetsgrupp med deltagande av Banverket, Jernhusen, Länstrafiken, Landstinget och Umeå kommun. Detta arbete har ännu inte lett fram till underlag för detaljplan. Av den anledningen omfattar den nu aktuella detaljplanen endast gång- och cykeltunnel med tillfarter, sidoområden och torgytan. Samverkansavtal finns.

Miljökonsekvenser

En behovsbedömning enligt Plan- och bygglagen och MKB-förordningen har gjorts av Samhällsbyggnadskontoret Umeå kommun.

Beslut

Planen bedöms inte få någon betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap 11,12 §§ bedöms därför inte behöva genomföras.

Motiv till beslut

Behovsbedömningen grundas på en genomgång av planens miljöpåverkan. Utifrån genomgången finns följande motiv till beslutet i sammanfattning:

Enligt genomgången finns det för några faktorer anledning att anta att det finns risk för betydande miljö- och hälsopåverkan. Planområdet kan innehålla markföroreningar och är påverkat av luftföroreningar och buller från väg- och tågtrafik. Bullerskydd från järnvägstrafik regleras i järnvägsplan JP 75. Dessa faktorer behandlas även i detaljplanebeskrivningen, varför en miljökonsekvensbeskrivning inte bedöms behöva genomföras för planen. Miljöpåverkan som åstadkoms som konsekvens av planens syfte dvs. gång- och cykelväg bedöms som liten. Det finns inte anledning att anta att miljö kvalitetsnormen kommer att överskridas till följd av planen.

Länsstyrelsen har i sitt tidigare yttrande angående behovsbedömning 2008-12-18 ansett att en miljökonsekvensbeskrivning fordras. Efter genomgång med kommunen vid möte 2009-01-15 av frågorna om miljö kvalitetsnorm, markföroreningar, riksintresset kommunikationer och riksintresset kulturmiljö Centrala Stan har Länsstyrelsen godtagit att det är tillfyllest att dessa frågor behandlas i planbeskrivningen i aktuell detaljplan, som endast omfattar gång- och cykeltunneln med tillfarter och sidoområden inklusive torgytan. Någon miljökonsekvensbeskrivning erfordras alltså inte.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGARAllmänt

Detaljplanen omfattar endast plana, hårdgjorda ytor inom Järnvägstorget, stationsområdet och spårområdet. Vid Järnvägstorget består markytorna av asfalterade körbanor och parkeringsplatser och plattsatta torgytor och gångbanor.

Geoteknik

Markförhållandena kräver särskilda grundläggningsmetoder. Undergrunden bör utgöras av fyllning i ytan och därunder sediment. Sedimenten kan vara lösa till

mycket lösa och det kan föreligga risk att man kommer att påträffa sulfidsilt, svartmokka vid schakt. Grundvattennivån bör inte sänkas. En geoteknisk undersökning finns för järnvägsplan JP 75, utförd av Tyréns 2006-12-15. Vid antagandet av detaljplanen för det närliggande kvarteret Lodet gjordes år 1995 en geoteknisk undersökning för detta kvarter.

En krigsbranddamm finns centralt under Järnvägstorget. Om den kan vara kvar eller inte måste klarläggas.

Bebyggelse

Inom planområdet finns en äldre tvåvånings kontorsbyggnad i tegel på Jernhusens fastighet inom stationsområdet. Byggnaden som uppförts på 1950-talet kommer att rivras innan tunnelbygget påbörjas.

Angränsande till det nu aktuella planområdet: Den omgivande bebyggelsen kring Järnvägstorget bildar en stjärnplats med nuvarande järnvägsstation (byggnadsminne) som central punkt i Rådhusplanadens raka axel. Karaktären av den halvcirkelformade bebyggelsen är sexvåningshus uppförda under 1950-talet. Torget ingår i riksintresset kulturmiljö Centrala Stan.

Järnvägstorget upplevs idag som en trafikplats med ett otillgängligt mittparti och småskalig handel av servicekaraktär längs husfasaderna.

Mot Bangatan finns tvåvåningsbebyggelse uppförd på 1940-, 1960- och 1970-talen, i form av radhus och mindre flerbostadshus.

För stationsområdet omedelbart väster om befintlig järnvägsstation pågår studier av att vid byggandet av nya resecentrum placera en terminalbyggnad delvis ovanpå den nya gång- och cykeltunneln. Denna fråga måste klarläggas innan tunneln byggs. Behov av byggrätt för en sådan byggnad behandlas i nästkommande detaljplan för resecentrum.

Den planerade gång- och cykeltunneln

Tunneln kommer att ersätta befintlig tunnel under spårområdet, som har dålig trafiksäkerhet och inte är anpassad för rörelsehindrade.

Den planerade tunneln utgör också ett första steg av förverkligandet av resecentrum Umeå C. Tunneln tjänar både som en viktig länk i det stadsdelsöver-



Exempel på ljus, bred och rymlig gång- och cykeltunnel.

gripande gång- och cykelvägnätet i staden, och som perrongförbindelse för resande med tåg och långfärdsbuss/regionalbuss vid planerat resecentrum. Placeringen av tunneln är en viktig förutsättning för att ge största möjliga tillgänglighet för både gång- och cykeltrafik och som perrongförbindelse.

Denna detaljplan upphäver nu gällande detaljplan. Byggrätt läggs på tunneltakets i nästkommande detaljplan.

Det är viktigt att tunneln utformas så att den känns trygg, vacker och välkomnande och att den ges en stadsmässig gestaltning och utformning. Placering och utformning av detaljer såsom trappor, tillfarter, murar, räcken, gradänger, belysning, vegetation m m ska stå i arkitektonisk samklang med torgets och Bangatans utformning och ge en god helhetsverkan i stadsbilden. Detta gäller även om så är möjligt i samklang med det nya resecentrum som så småningom växer fram.

Det vore önskvärt att öppna upp taket i tunneln där den passerar terminalområdet, helst som en integrerad del i en framtida terminalbyggnad ovanpå tunneln. Detta behandlas i nästa detaljplan och då utformning av terminalbyggnad fastställts. Tunneln med tillfarter bör ha markvärme. Tunneln förbereds för framtida koppling med trappor, hissar/rulltrappor till terminalbyggnad och perronger. Tunneln med tillfarter utformas cirka tio meter bred och ljus med bra belysning. Gångytor och cykelstråk ska tydligt skiljas åt med olika markbeläggning. Den nya tunneln skall ha ställning av allmän plats för allmän tillgänglighet under dygnets alla timmar. Rätten härför kan säkerställas med servitut eller skapande av en 3D-fastighet.

Tanken är att på Järnvägstorget anlägga gradänger mot torgets mitt för att ge ett luftigt och rymligt intryck. Arbete med gestaltningen och utformningen av torgytan i övrigt pågår och redovisas i nästkommande detaljplan som omfattar hela resecentra-området. Planbestämmelsen TORG innefattar ett stadstorg. Med stadstorg innefattas här körbanor för biltrafik, parkeringsytor, cykelparkering, vistelseytor m m som framgår av detaljplanens illustration. I nu aktuell detaljplan redovisas den principiella utformning som nu utkristalliserats som bästa alternativ.

Bangatan, som löper parallellt med järnvägen på dess norra sida, ingår inte i detaljplanen. Mot Bangatan anläggs nedfarter till tunneln längs gatan för gång- och cykeltrafik inom mark som idag är järnvägsområde genom att två närliggande järnvägsspår tas bort. Tillfarterna blir här cirka tio meter breda, varav gång- och cykelväg cirka sex meter och resterande fyra meter utgör ljusinsläpp och vegetationsytor. Tillfarter skapas därmed för gång- och cykeltrafik både västerifrån (bl a från Regimentet) och österifrån (bl a Haga, Berghem). Vid dessa två tunnelanslutningar i gatuhöjd torde växa fram behov av kort angöring för att hämta/lämna och för cykelparkeringar.

Cykelparkeringsbehovet är stort. Vid tunnelmynningarna vid Bangatan, på Järnvägstorget och vid resecentrum ska erforderlig markyta reserveras. Frågorna om angöring och cykelparkering utvecklas i nästkommande detaljplan

Stadsbilden och gestaltningen vid Järnvägstorget är av kulturhistoriskt intresse. Mycket stor omsorg ska därför läggas på gestaltning och utformning av tunneln

med tillfarter. Torget ska kunna inrymma viss biltrafik och vistelseytor, kanske serveringar, planteringar, cykelparkering och bilparkering m m.



Exempel på utformning av bullerskydd mot Bangatan.

Som estetisk avgränsning och som skydd mot järnvägsbuller kan förslagsvis uppföras en omsorgsfullt utformad mur längs Bangatan. Stadsbilden ska upplevas så öppen som möjligt. En planbestämmelse har införts för detta bullerskydd.

Gator och trafik

Huvudgatan Järnvägsallén med en trafikmängd på cirka 17 000 fordon/dygn passerar planområdet i öst-västlig riktning. Runt det halvcirkelformade Järnvägstorget går gator som sammanbinder Järnvägsallén med Rådhusplanaden. Den blivande tunneluppfarten på Järnvägstorget orsakar en flyttning av befintlig körbana och parkeringsplats.

Miljöstörningar

De miljöfrågor som särskilt ska beaktas är miljö kvalitetsnorm och markföroreningar samt påverkan på riksintresse kommunikationer och riksintresse kulturmiljö Centrala Stan

Miljö kvalitetsnorm

Det finns inte anledning att anta att miljö kvalitetsnormen kommer att överskridas till följd av planen. Detaljplanen omfattar endast gång- och cykeltunneln med tillfarter och sidoområden inklusive torgytan. Planen i sig ger inga ökade miljö störningar, inklusive luftföroreningar, jämfört med dagens situation. Snarare tvärtom då den underlättar framkomligheten för gång- och cykeltrafik som alternativ till biltrafik. Den ger också bättre flyt för både biltrafik och den övergripande gång- och cykeltrafiken då befintlig fotgängarsignal vid Järnvägsallén tas bort. Den ger också säkra perrongförbindelser.

Bullerskydd från järnvägstrafik mot stadsdelen Haga. Detaljplanen innehåller krav på bullerskärmande åtgärder mot Bangatan. Detta är beaktat i järnvägsplan JP 75. Denna fråga kommer att vidare utvecklas i nästkommande detaljplan, som omfattar hela resecentra-området. Den nu aktuella detaljplanen innehåller ingenting som störs av järnvägsbuller.

Markföreningar

Inom järnvägsområdet finns markföreningar från tidigare järnvägsdrift. Den miljögeotekniska utredning som Tyréns gjort 2006-12-15 behandlar denna fråga. Frågan har också behandlats i järnvägsplan JP 75. Föreningarna ska hanteras i enlighet med utredningens förslag.

Påverkan på Riksintressena kommunikationer och kulturmiljö Centrala Stan behandlas ovan under rubrik Riksintressen.

Teknisk försörjning

Inom planområdet finns VA-ledningar och korsande fjärrvärmeledning som måste flyttas. Om befintlig krigsbranddamm kan ligga kvar eller inte beror på hur Järnvägstorget utformas, vilket ännu inte är avgjort.

Nästkommande detaljplan för hela Resecentrum Umeå C

Aktuell detaljplan för gång- och cykeltunneln är en del av en större planeringsprocess för hela järnvägsområdet. För att inte försena eller fördyra kommande spårbyggnader för Botniabanetrafiken är det nödvändigt att gå fram separat med en detaljplan för enbart tunneln. Tunneln ska enligt Banverkets tidplan börja byggas i augusti 2010.

Den kontorsbyggnad som idag står på den plats där tunneln ska byggas ska rivras våren 2010. I detta planskede redovisas tunnelläget som allmän plats.

I pågående planeringsprocess för utbyggnad av Resecentrum Umeå C finns långt gångna förslagsskisser av markägaren Jernhusen på en bussterminal med en terminalbyggnad i flera våningar ovanpå bussterminalen och ovanpå tunneln. Det är kommunens absoluta avsikt att tillsammans med Jernhusen verka för att en funktionell, ändamålsenlig terminalbyggnad uppföres på platsen och att gång- och cykeltunneln på ett naturligt sätt ingår i helheten. Kommunen ska verka för att ge byggrätt för terminalbyggnad ovanpå tunneln i denna kommande detaljplan för helheten. Omfattning och utformning av byggnadsmöjligheterna ovanpå tunneln måste få vänta till nästa planskede, när de kan anges i sammanhang med omgivande markanvändning.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

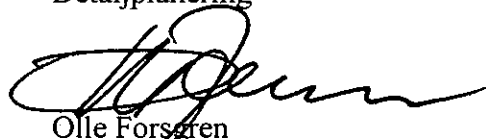
Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

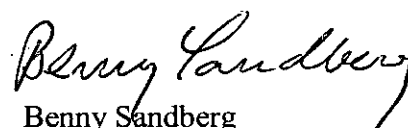
REVIDERING

Planhandlingarna har efter utställning ändrats/kompletterats angående gräns för allmän platsmark, beteckningen "ramp"³ har ersatts med gatuhöjder, begreppet Stadstorg har utvecklats och Banverkets ansvar har förtydligats. I övrigt har mindre redaktionella ändringar skett.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 2009
Detaljplanering

Rev november 2009


Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 08-40

Detaljplan för del av **fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 7:4** (Gång- och cykel-tunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå årsskiftet närmast efter minimitiden fem år.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Banverket skall ansvara för att Botniabanan byggs ut i anslutning till planområdet. Banverket är också ansvarig för utbyggnad av nödvändiga anläggningar till följd av Botniabanan.

I föreliggande förslag kombineras det allmänna ändamålet om stadsdelsförbindelse med det enskilda ändamålet om åtkomst och förbindelse till plattformar varför ansvaret för färdigställandet skall fördelas. Banverket skall fortlöpande vara huvudman för järnvägsmarken vilket även omfattar tunneln under järnvägen, såvida annat inte avtalas. Ansvaret för gc-tunneln i övriga delar skall övergå till kommunen efter färdigställande.

Kommunen skall därutöver vara huvudman för Järnvägstorget och annan angränsande allmän plats.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

På sikt kommer en eller flera detaljplaner att arbetas fram för det nya resecentrat som även omfattar Järnvägstorget med anslutningar. Förutsättningarna för det arbetet är emellertid ännu inte klarlagda. Syftet med föreliggande planförslag är att skapa planmässiga förutsättningar för en fristående utbyggnad av en gång- och cykelväg under järnvägen och det utbyggda stationsområdet. Ytterligare ett syfte är att säkerställa åtkomst av tunnelutrymmet och möjliggöra rivning av befintliga byggnader.

Mark som behövs för järnvägens ombyggnad skall tillföras järnvägsfastigheten Umeå 3:1 eller annan fastighet som tillskapas särskilt.

Den nya tunneln skall utgöra allmän plats med allmän tillgänglighet dygnet om. Mark som skall utgöra allmän plats kan tillföras gatumarksfastighet eller avstyckas som egen fastighet. Rätt att nyttja tunneln för allmän gång- och cykeltrafik genom banverkets fastighet bör säkerställas med servitut.

På sikt kan 3D fastighetsbildning aktualiseras för själva tunneln eller framtida byggnader ovanpå. En tredimensionell fastighet kan även delta i gemensamhetsanläggningar för anordningar både på och under mark.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 08-40

TEKNISKA FRÅGOR

Grundförhållanden mm

Sannolikt råder besvärliga grundförhållandena i området. Grundförhållanden måste studeras noggrant. Behovet av kompletterande geoteknisk undersökning får klargöras i samband med bygglov.

Markarbeten och vegetation

Tunneln kommer att ersätta befintlig gc-tunnel under spårområdet, belägen ca 100 meter österut.

Tunneln är av stor betydelse som en länk i stadens övergripande gång- och cykelvägnät. Den utgör samtidigt ett första steg i förverkligandet av Resecentrum Umeå C som förutom att serva järnvägstrafiken även kan komma att få ytterligare funktioner. Området runt resecentrum skall ges en tydlig torgprägel. Kraven på utformning, gestaltning och flexibilitet hos både byggnader och omgivningar blir därför mycket höga.

För att skydda bebyggelsen på Haga mot buller från järnvägstrafiken skall bullerskyddande åtgärder vidtas utmed Bangatan. Avskärmningen bör utformas med stor hänsyn till befintliga byggnader och miljöer i övrigt.

Gång- och cykelvägens sträckning under järnvägen medför att nya nivåskillnader skapas både mot Järnvägstorget och mot Bangatan. Gångvägar och lutningar skall vara väl anpassade för rörelsehindrade och inordnas väl i befintliga miljöer.

Särskilda miljöhänsyn

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är framtagen för Botniabanans utbyggnad i hela sin sträckning. Den aktuella planens miljöpåverkan bedöms inte som betydande. Det är kontorets bedömning att en särskild MKB därför inte behöver tas fram för detaljplanen.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

I enlighet med huvuddragen i kommunens överenskommelse med Banverket om byggande mm av Botniabanans skall kommunen svara för planläggningskostnaderna. Planavtal skall tecknas med Utvecklingsavdelningen.

Enligt bestämmelser i 17 § PBL får kommunen "lösa mark eller annat utrymme som enligt en detaljplan skall användas för allmänna platser".

Utbyggnadskostnaderna för gång- och cykeltunneln skall fördelas mellan Banverket och Umeå kommun. I ett senare skede kan eventuellt ytterligare intressenter tillkomma som kan eller bör bära en del av utbyggnadskostnaderna beroende på vad som är möjligt att göra ovanpå tunneln; om accesspunkter kan tillskapas i tunneln etc.

Efter färdigställandet skall kommunen ha drift- och underhållsansvar för allmän plats. I vilken utsträckning som kommunen skall ha drift- och underhållsansvar för tunneln med tillbehör inom kvartersmark får avtalas särskilt.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 08-40

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 2009
Detaljplanering rev november 2009



Börje Nordström
lantmätare



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dnr PLA 08-40

Detaljplan för del av fastigheterna Umeå 2:1, 3:1 och 7:4 (gång- och cykeltunnel vid Järnvägstorget) inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Detaljplanens syfte är att skapa planmässig förutsättning för att anlägga en gång- och cykeltunnel under järnvägsområdet och Järnvägsallén vid Järnvägstorget. Tunneln utgör en viktig länk i kommunens huvudnät för gång- och cykeltrafik, binder ihop stadsdelarna Centrum och Haga och ska även tjäna som förbindelse med terminal och perronger i det blivande resecentrum Umeå C. Stor hänsyn ska tas till tunnelns funktion, tillgänglighet, tilltalande inbjudande utformning och till kulturmiljön vid Järnvägstorget och miljön vid Bangatan. Utformningen av mur mot Bangatan är mycket viktig. Förutom att ersätta befintlig tunnel under spårområdet utgör planerad tunnel också en första del i förverkligandet av resecentrum Umeå C.

Samråd av planförslaget har skett med Länsstyrelsen, kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott, Banverket, Jernhusen, Länstrafiken, Botniabanan AB, Svensk Handel, Umeå C-gruppen, Västerbottens läns landsting, Västerbottens museum samt kommunala förvaltningar och bolag, sakägare, Telia och andra intressenter. Samrådstid har varit 25 mars – 28 april 2009.

Sakägare har underrättats om detaljplaneförslaget genom brev postade den 25 mars 2009. Flygblad har delats ut till berörda näringsidkare och boende. Ett offentligt samråds- och informationsmöte anordnades i Umeå Folkets Hus den 6 april 2009.

INKOMNA YTTRANDEN

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet finns som bilaga till samrådsredogörelsen.

Sammanfattning av Länsstyrelsens yttrande:

Överprövningsgrunder enligt 12 kap PBL:

Länsstyrelsen kan i detta skede i planarbetet inte ta ställning till eventuell påverkan på riksintresset för kulturmiljö (Centrala Stan).

Kulturmiljö/Stadsbild

Länsstyrelsen ser uppenbara risker med att genomförandet av detaljplanen för gång- och cykeltunneln får konsekvenser för fortsättningen och att helheten kan bli svårare att lösa på ett tillfredsställande sätt, då man redan låst vissa förutsättningar. Kommunen bör invänta pågående utredningar för området som helhet, för ett bättre helhetsperspektiv. Redovisad illustration alt 1 bör ur kulturmiljösynpunkt tas bort från fortsatt utredningsarbete då det innebär att stjärnplatsen förlorar i tydlighet och byggnadsminnet järnvägsstationen förlorar en

del av sin pampighet då platsbildningen framför byggnaden försvinner. Illustration alt 2 är bättre ur kulturmiljösynpunkt, men verkar inte genomförbar då krav på anslutning av biltrafik mellan Rådhusplanaden och Järnvägsallén torde finnas. Där redovisas inte angöring till befintlig busstation och butiker längs Järnvägstorget.

Det är otillfredsställande att inget alternativ illustreras som löser både anslutningarna för biltrafik och som är godtagbart ur kulturhistorisk- och stadsbildsynpunkt. Det är olyckligt om torget domineras av biltrafik och/eller parkering för bilar eller cyklar. Skapa hellre en vackrare och mer nyttjad platsbildning med ökad tillgänglighet för fotgängare, omsorgsfull markbehandling och trevliga vistelsezoner. Torgets symmetri måste vidmakthållas och järnvägsstationen får inte skymmas från Rådhusplanaden och Rådhuset.

Jämställdhet, tillgänglighet och barnperspektiv

Stor hänsyn måste tas till tunnelns funktion, tillgänglighet och inbjudande utformning. Umeå C Resecentrum ska utgöra en knutpunkt för kommunikationer. Tunneln är en utmaning ur trygghetssynpunkt. Höga krav ställs på struktur och att det blir lätt att orientera sig. Fotgängare och cyklister bör separeras. Säkerhetsaspekter bör även behandlas ur ett barnperspektiv. Hela Umeå C måste utvecklas med ett tydligt jämställdhetsperspektiv. Tunnelns längd ställer krav på belysning och utformning. Att öppna upp i tunneltaket är bra om det blir möjligt att komma upp i terminalbyggnaden (möjlig flyktväg). Muren mot Hagasidan bör inte upplevas som en utestängande vägg. Krav bör ställas även på andra aktörer att verka för en trygg och jämställd miljö.

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott har 2009-04-21 beslutat tillstyrka planförslaget med kommentarer enligt stadsledningskontorets utlåtande.

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2009-04-15 i sammandrag följande:

Detaljplanen är en del i en större planeringsprocess som pågår för hela resecentraområdet. För att hinna bygga tunneln innan spåråtgärder inom Umeå C görs och innan Botniabanetraffiken påbörjas är det ofrånkomligt att nu gå fram separat med en detaljplan för enbart tunneln för att inte försena och väsentligt fördyra projektet. Det skapar dock svårighet att förstå och bedöma hur tunneln ska ansluta mot Järnvägstorget och Rådhusplanaden och vilka konsekvenser den ger för biltrafik och parkering.

Planförslaget bör i den fortsatta hanteringen kompletteras med tydligare redovisning av tunnelns konsekvenser för Järnvägstorgets utformning, trafik, parkering och andra funktioner t ex handeln. Det är väsentligt att omgivande fastighetsägare och näringsidkare kan anses ha fått godtagbar information och kunnat lämna synpunkter på de konsekvenser på torget som tunneln kan bedömas medföra även om lösningarna inte formellt ingår i planförslaget.

Stadsledningskontoret bedömer planförslagets gång- och cykeltunnel bli en bra lösning för såväl plattformsförbindelser som stadsdelsförbindelsen. Trafiklösningarna för Järnvägstorget bör dock ytterligare bearbetas. Att i planhandlingen visa ett alternativ med avstängning av Rådhusplanaden känns omotiverat

med tanke på de samtidiga planerna på en parkeringsanläggning i Rådhusplanen.

Banverket För att tunneln ska fylla sin funktion som plattformsförbindelse och ingång till resecentrum är utformningen av dess ingångar viktig. Det ska vara enkelt att hitta och resenären ska inte tvingas till några omvägar för att nå plattformarna. Tunneln kommer att trafikeras av både vana och ovana resenärer samt de som använder den som stadsdelsförbindelse eller för verksamhet i resecentrum. Gång- och cykelstråket bör därför utformas som tydligt separerade ytor för att minska risken för kollisionsolyckor. Som gående bör man heller inte behöva korsa cykelbanan för att exempelvis ta sig till plattform. I det fortsatta arbetet kring Umeå C bör området planeras så att risken för spårsprung minimeras.

Jernhusen är positiv till planens möjligheter att åstadkomma en gång- och cykeltunnel som medger en stadsdelsförbindelse och planskilda plattformsförbindelser.

Pågående planer på framtida resecentrum väster om befintlig stationsbyggnad är oklara idag. Ett genomförande kräver ianspråktagande av mark och rivning av kontorsbyggnad. Kostnaderna för detta är oklart redovisade i genomförandebeskrivningen. Jernhusen har tidigare framfört att mark för tunnel kan upplåtas med servitut eller på annat sätt utan kostnad för Banverket och Umeå kommun. Värdet av kontorsbyggnaden och alla kostnader för uppsägning av hyresgäster i denna byggnad samt rivningskostnader måste dock falla på Banverket och/eller Umeå kommun såsom huvudmän för tunneln.

Jernhusen förutsätter att marken ovan tunneln kan ges användning på samma sätt som gällande detaljplan medger. Om framtida överbyggnad av tunneln sker med stöd av gällande detaljplan eller en ny sådan är Jernhusen beredd att svara för de merkostnader som ett hänsynstagande till tunneln innebär beträffande grundförstärkningar och liknande. Däremot kan Jernhusen inte acceptera att detta skulle innebära ett medfinansieringsansvar för tunnelkostnaderna inkl ovan angivna värde av kontorsbyggnad och kostnader för uppsägning och rivning. Jernhusen anser inte heller att något medfinansieringsansvar enligt ovan uppstår om en framtida överbyggnad med en reseterminalbyggnad görs som underlättar eller förbättrar klimatkvalitén för resenärer med rulltrappa och/eller klimatskydd vid byte av plattform eller för åtkomst av väntutrymmen när Jernhusen i sådant fall bekostar rulltrappa och/eller klimatskydd. Jernhusen förutsätter att genomförandeaftalet klarläggs och ändras i enlighet med vad som anges ovan.

Västerbottens museum Järnvägsstationen och den halvcirkelformade stjärnplatsen har ett högt kulturhistoriskt värde. Det är viktigt att torgplatsens kvaliteter tas tillvara och positivt att områdets karaktär av stjärnplats ska utvecklas och platsen förstärkas som torg och vistelseyta. Det är en svaghet att förslaget till gång- och cykeltunnel går ut på remiss innan något detaljplaneprogram för helheten har hunnit upprättas.

Stor omsorg ska läggas på utformning och hänsyn till kulturmiljön på båda sidor om spårområdet. (Järnvägstorget och Haga). Anslutningarna kommer att påverka den nuvarande miljön då kravet på lutningar gör ramperna långa och dominerande. Rampen via Järnvägstorget bildar ett djupt dike som kräver stor känslighet att gestalta så den harmonierar med platsens karaktär och inte motverkar möjligheten att utveckla mittpartiet som en inbjudande samlings- och mötesplats.

På Hagasidan uppförs en lång mur som riskerar att upplevas som ett hinder för de som ska vidare rakt fram. Åtminstone för gående bör ordnas en anslutning direkt från tunnelöppningen rakt upp på Bangatan. Det är tveksamt om tunneln kan upplevas som trygg och inbjudande. Att öppna upp i taket för att få in dagsljus i mitten är en fördel, men fungerar bara då dagsljuset ute är tillräckligt. Det är nödvändigt med bra belysning och bra underhåll av belysningen. En lång tunnel går man knappast in i annars sena kvällar.

En tunnel är ofrånkomlig, men ur trygghetssynpunkt är en övergång ovan jord att föredra. Kunde en enkel träbro vara ett komplement, helst utrustad med hiss? Kostnaden får ses i relation till hela Botniabaneprojektet.

Svensk Handel Umeå All detaljhandel är beroende av god tillgänglighet. Då tunneln flyttas till västligt läge förbättras handelns tillgänglighet där, medan den försämras på östra sidan, som idag har ett starkare flöde av gående och cyklister. Något färdigt förslag finns ännu inte över hur trafik och parkeringar är tänkt för Järnvägstorget. Antalet parkeringsplatser antar vi kommer att begränsas på grund av tunnelrampen. På illustrationerna alt 1 och 2 är parkeringsplatserna helt borttagna. Enligt planbeskrivningen ska torget kunna inrymma viss biltrafik och vistelsezoner, kanske serveringar, planteringar och bilparkering m m. Tänker man sig matartrafik till ett eventuellt framtida parkeringsgarage under Rådhusplanaden ter sig alt 2 taget ur sitt sammanhang. Vi ser fram emot nya planer för trafiken på Järnvägstorget, samt dess totala gestaltning.

Mycket av dagens handel vid Järnvägstorget är av servicekaraktär, vilket kan påverkas beroende på hur torget gestaltas. Samtidigt kommer resecentrum att medföra ett större flöde. Kombinationen resecentrum och servicehandel har en naturlig koppling. Svensk Handel Umeå trycker på att man beaktar påtalad oro över tillgängligheten för berörd handel i kommande detaljplaner. Vi ser fram emot en fortsatt dialog för en bra helhetslösning.

Umeå Sport och motion AB (USM) Thomas Ahrling En detaljplan för hela projektet bör upprättas och man bör inte portionera ut detaljplaneändringar som redan idag borde vara möjliga att lägga fram. Endast en samlad detaljplan ger berörda sakägare en reell möjlighet att utvärdera konsekvenserna av det större projektet Umeå resecentrum. Tunnelns utformning och läge synes ha bestämts med utgångspunkt från att resecentrum ska byggas på föreslagen plats. Den bestämmande faktorn – resecentrums läge och utformning – borde prövas först, eller helst samtidigt som detaljplanen för tunneln. Då översiktsplanen från 1999 anger att två resecentra ska byggas i Umeå är det märkligt att detaljplanen för det andra resecentrat nu 10 år senare fortfarande inte kommit längre.

Att frågan om riksintresse avseende kommunikationer tagits upp visar att föremålet för planeringen är ett resecentrum, inte endast en gång- och cykeltunnel.

USM anser att tunnelns placering och utformning fordrar en miljökonsekvensutredning. Med den dåliga luften i centrala Umeå borde detta gälla varje större planändring. Tunneln kommer att fungera som transportled mellan centrala stan och Haga, men också som infartsled till det nya resecentret. Ett nytt resecentrum och ökningen av antalet resande som förväntas med Botniabanan kommer att påverka trafiken med bilar till och från tunneln och området närmast denna. Umeås näst mest trafikerade väg E12 är direkt berörd av tunneln och resecentret. USM påtalar bristen i underlaget d.v.s. avsaknad av en genomarbetad trafikanalys och en i anledning därav upprättad miljökonsekvensbeskrivning. Enligt USM var länsstyrelsens första bedömning riktig att en miljökonsekvensutredning är nödvändig.

USM, som sedan 1981 driver verksamhet i egna lokaler vid Järnvägstorget, har ett 50-tal anställda och flera tusen aktiva medlemmar. Byggandet av tunneln har stor påverkan på bolagets nuvarande verksamhet. Om resecentrat förverkligas blir påverkan än mer påtaglig, resecentrat ligger där USM har sina lokaler. De ekonomiska och praktiska konsekvenserna för USM:s verksamhet måste lösas för att det nya resecentret ska kunna förverkligas. Tunnelbygget får stark påverkan på USM då bygget sker omedelbart utanför USM:s lokaler. Tillgängligheten till USM och miljön kring verksamheten påverkas. Konsekvenserna framgår inte av detaljplanen.

USM anser att detaljplanen för tunneln bör återtas och att kommunen istället tar fram en plan för hela området kring resecentrum. Under alla omständigheter måste förevarande detaljplan kompletteras med en noggrann miljökonsekvensutredning och trafikanalys som visar hur det nya resecentret och tunneln kommer att påverka trafik och miljö. USM motsätter sig att planen tas vidare utan att man beaktar de framförda synpunkterna.

Boende på Riddaregatan, Bangatan, Regementsgatan och Majorsgatan genom Jörgen Nilsson/Malin Eriksson Bangatan 15 J (ägare till fastigheten Lokföraren 23)

Detaljplanen för gångtunnelns sträckning och öppning på norra sidan är inte optimalt utformad. Bil och cykeltrafik för angöring kommer att öka markant. Utrymmet vid Riddargatan, Södra Majorsgatan och Bangatan är inte dimensionerat för detta. Gående samsas med bilar och cyklar på ett ur trafiksäkerhetskänsligt mycket olämpligt sätt. En stor del elever från Hagaskolan använder idag den befintliga tunneln. Risken för trafikolyckor kommer att öka.

En ökning av korttidsparkerande och tomgångskörande bilar som hämtar resenärer kommer att försämra luftkvaliteten och skapa bullerstörningar för de boende. Trafik bör inte ledas in i bostadsområden utan hållas på befintliga genomfartsleder. Planen stämmer inte med det parkområde som tidigare föreslagits och den fastställda järnvägsplanen JP 75.

Vi föreslår istället att tunnelns sträckning ändras och norra uppfarten placeras i gräsområdet väster om Regementsgatan, enligt en till yttrandet bifogad skiss.

Detta förslag innebär: Angörande biltrafik leds från Hissjövägen där ytor kan skapas för kort- eller långtidsparkering t ex på gamla spårområdet. Tunneln ansluts till befintlig cykelväg mot Sandbacka. Cykelvägen fortsätter idag över viadukten med två farliga övergångsställen. Med en tunnel under Hissjövägen fås planskild gång- och cykelväg för bl a Hagaskolans elever. En naturlig avlämningsplats för resenärer från stadens norra delar och Umestan skapas vid tunneln. Den ökade folktillströmningen märks knappast av de närmast boende, då uppfarten mynnar längre västerut än vad detaljplanen föreslår. Spårområdet längs Bangatan kan göras om till en vacker park.

Ägarna till fastigheten Lokföraren 14 (Lena Strandberg o Stellan Marklund) Endast en liten dellösning (tunneln) presenterades på samråds- och informationsmötet den 6 april. Som sakägare är det helt oacceptabelt att kunna godkänna en liten del utan att få information om helheten. Är detta en panikåtgärd från kommunen för att inte fördröja Banverkets tidschema? Ofattbart att länsstyrelsen gett tillstånd att bygga utan miljöprövning.

Genom att bryta ut tunneln ur planeringen tar man inte tillräcklig hänsyn till helheten. Tunneln blir en viktig del i logistiken för buss och tågresandet från Umeå Centrum. Om man inte gör miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ kommer vi sakägare att överklaga detta beslut. Tunnelns placering ska ingå i miljöprövningen.

Hur kommer boendemiljön och trafiksituationen på Haga att se ut när resecentrum är färdigbyggt. Hur mycket ökar trafiken då lämning/hämtning av resenärer tillåts vid tunnelramperna? Idag räknar man med 5000 dygnsresenärer, vilket ökar då befolkningmängden ökar. En stor del av trafiken sker på Hagasidan.

Planavgränsningen är snävt tilltagen, det ryms bara tunnel med ramper. Vi är betjänta av genomtänkta och fungerande trafiklösningar kring resecentrumet. Trafikslagen bör separeras från varandra, inte leda in gång- och cykel och biltrafik på ett gatunät från 1800-talet.

Tunneln och dess ramper blir inte vackert på Hagasidan, ett sår i den vackra miljön på Haga. Det blir mycket otryggt på kvällarna, med gång som håller till där. Det är närmast omöjligt att skapa en trygg miljö.

Ytor för cykelparkering reserveras i anslutning till ramperna. Vi sakägare kan lätt föreställa oss en bild likt den vid dagens busstation. Det är ingen trevlig syn.

Att påskynda ett beslut om tunnel utan att presentera en helhetslösning och dessutom utan miljöprövning är ett oacceptabelt beslut. Bättre alternativ bör utredas.

Ett alternativ är att bygga en bro istället för tunnel. Det ger inte tidspress. Banverket stöder detta förslag. Det är billigare och upplevs säkrare. Man kan gå direkt in i Resecentrum utan att gå ner i tunnel och anslutningarna smälter in bättre i miljön, t ex med serpentinanslutning typ cykelbron väster väg E4.

Vi hoppas ni drar tillbaka denna detaljplan och i stället presenterar en helhetslösning för hela Resecentrum Umeå C .

Ågaren av fastigheten Lökföraren 22 (Gunilla Dahlgren) Att kombinera en transporttunnel för gång- och cykeltrafikanter, med snabb cykeltrafik, med en tunnel för terminalbyte för resande känns som en underdimensionerad och farlig lösning. Jämfört med Bollnäs (26 000 inv) och Gävle (90000 inv) känns Umeås lösning snål och kortsiktig. En tvär 90 graders kurva på Hagasidan är också farlig och med stor risk för cykelolyckor.

Tunneln är genomgående dvs perrongerna kan även nås från Hagasidan. Många kommer att välja att köra in i bostadsområdet Haga för att lämna/hämta resenärer. Gatorna på Haga är inte dimensionerade för detta, många barn bor och vistas här på de lugna gatorna. Förstår Umeå kommun hur mycket cyklar som parkeras vid en järnvägsstation i en studentstad? Cyklarna kommer att hamna på Hagasidan, då studenterna bor åt det hållet. Bangatan har inte utrymme för detta, cyklar kommer att placeras olämpligt.

Tomas Berglund boende Södra Majorsgatan 3 Att bryta ut tunneln från resten av resecentrat och inte tillgodose logistikproblemen som följer med ökande trafik på Hagas smågator känns inte bra. Inga svar gavs på samrådsmötet den 6 april hur man skulle handskas med trafiksituationerna som uppkommer i framtiden. Mötet andades byggpanik. Farhågor om sämre boendemiljö och oron för att trafiken till/från resecentrum inte skulle fungera ordentligt bemöttes med "det kan man ordna senare". Alla boende på Haga får förändrad boendemiljö då man leder in biltrafik, förutom ökande gång- och cykeltrafik. Vid de föreslagna tunnelramperna finns inga anslutningar till gång- och cykelbanor, som åtminstone skulle separera cykeltrafiken från befintliga bilgator. Hur mycket kommer biltrafiken att öka och vilka miljöstörningar uppstår?

Jernhusens skisser visar att det blir trångt på stadssidan om resecentrum. Ett fåtal bilplatser för angöring skapas och antalet parkeringsplatser runt bågenhusen minskar. Många bilister lämnar då resenärer vid tunnelramperna på Hagasidan. En ordentlig utredning önskas, helst en miljökonsekvensutredning. En permanent lösning på resandelogistiken till/från resecentrum behövs om resecentrum ska fungera fullt ut.

Att inte se fler av de boende på Haga som sakägare är inte bra. Ett förslag till lösning, som sakägarna anses vara mer optimal, har lämnats in. Där föreslås ett serviceområde till resecentrum under E4-viadukten. Förslaget knyter ihop alla gång- och cykelbanor som slutar i intet i området. En tunnel under Hissjövägen skulle, bl a för Hagaskolans elever, skapa planskilda korsningar ända ner till centrum. Det område som frigörs när de tre närmaste järnvägsspåren tas bort skulle då bli park, som utlovats i Banverkets järnvägsplan JP 75. Tunnellösningen måste utredas bättre. Även jämställdhetsaspekten skulle må bra av en omstart.

Norrlands universitetssjukhus (Akut- och katastrofmedicinskt centrum)
Det är bra att gång- och cykelytor skiljs med olika markbeläggning. Åtgärder för att förhindra att regn- smältvatten rinner ner i tunneln är av stor vikt. Uppvärmda markytor är nödvändiga för att förhindra halkolyckor under vintersäsongen.

Umeå Energi Längs Järnvägsallén finns 10 kV kablar och en signalkabel som måste skyddas under byggtiden. Dessutom finns urkopplade 40 kV kablar som innehåller olja med en Pcb-halt av cirka 5-13 ppm. Dessa kablar ska tömmas på olja och grävas bort. Om de skadas kan oljeläckage uppstå. (Kablarnas läge framgår av till yttrandet bifogad karta). Urkopplade 10 kV kablar vid Bangatan och ett kabelskåp vid Banverkets kontorshus kan grävas bort.

Umeå Vatten och Avfall AB (UMEVA) Vatten- och avloppsledningar måste flyttas till området mellan rampen och kvarteren Kraften och Lodet där illustrationen visar en gång- och cykelväg. Kostnaderna för alla va-arbeten föranledda av gång och cykeltunneln ska belasta projektet. Både projektering och utförande bör samordnas med övriga markarbeten.

Telia Sonera Skanova Access AB har två viktiga kabelstråk som måste tas hänsyn till. Det ena ligger längs trottoaren i Järnvägsallén, det andra längs Bangatan. (Kablarnas läge framgår av en till yttrandet bifogad karta).

Övrigt

Tunneln kommer inte att påverka luftsituationen i Umeå negativt enligt SHBK Miljö- och hälsoskydd och markföroreningarna inom järnvägsområdet ska hanteras i enlighet med särskild utredning och störningsskydd/bullerskydd mot Hemvägen anges i planbestämmelserna.

SHBK Trafik har deltagit i detaljplanens arbetsgrupp och förarbete till detaljplanens utformning och kommer i kommande detaljplan att lägga synpunkter på trafiktekniska frågor, utformning och gestaltning. Nu aktuell detaljplan bör utformas flexibel främst med avseende på ramplängderna längs Bangatan och ytan vid Järnvägstorget.

Ur brandsäkerhetssynpunkt finns ingen erinran mot planen.

Ett offentligt samråds- och informationsmöte anordnades 6 april 2009

Närvarande på mötet var representanter från Umeå kommun, Banverket och Jernhusen samt ett 20-tal sakägare och andra intresserade.

Synpunkter som framfördes på mötet gällde främst:

Planförslaget anses medföra ökad trafik på Haga för att hämta/lämna resenärer vid tunnelmynningarna till/från det blivande resecentrum. En redovisning av hur trafiken påverkar stadsdelen Haga efterfrågas. Boende längs Bangatan m fl har i ett eget alternativt förslag visat en lång diagonal gång- och cykeltunnel som mynnar i grönområde väster om Regementsgatan. Tunneln kompletteras med en ej genomgående perrongförbindelse. Långa ramper skapar risk för gångbildning och skateboardåkning. Cykelparkering krävs vid Bangatan. Omöjligt att ta ställning till detta planförslag utan att se helheten.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTARER

Befintlig järnväg och den blivande Botniabanan är av riksintresse för kommunikationer. Den planerade gång- och cykelpassagen ska utgöra både en stadsdelssammanbindande länk i kommunens övergripande gång- och cykelnät och samtidigt vara perrongförbindelse som en del i det nya resecentrat Umeå C.

Aktuell detaljplan för en gång- och cykeltunnel är en del av en större pågående planeringsprocess för hela järnvägsområdet. För att inte försena eller fördyra kommande spårbyggnader för botniabanetraffiken är det nödvändigt att gå fram separat med en detaljplan för enbart tunneln.

Under ett antal år har flera alternativa strukturella utformningar av resecentrumområdet noggrant prövats. En bekväm, centralt belägen och väderskyddad gång- och cykelpassage har varit utgångspunkt för områdets disposition. Då man tidigt tvingats låsa läget beroende på bl.a. en så kallad kryssväxel på spårområdet har tunneln utgjort grunden för den strukturella uppbyggnaden av platsen. Planläggning för resecentrum Umeå C kommer att påbörjas så snart alla förutsättningar är klarlagda.

Sakägarkretsen

Anledningen till att sakägarkretsen begränsats till den angivna är just att tunneln i sig inte alstrar mer störningar än vad den befintliga tunneln gör. Det är det nya resecentrat Umeå C som alstrar störningar, som får behandlas i kommande planläggning.

Planillustrationer

Någon illustration för helheten, som Länsstyrelsen m fl efterlyser, kan ännu inte redovisas. Förutsättningarna för detta är inte klara. De två alternativa illustrationer som redovisats på plankartan har nu inför utställning av planförslaget utgått och en ny illustration har utarbetats som visar på den principiella gestaltningen för hela området som berörs av den nya tunneln.

Gång- och cykeltunnelns utformning

Höga krav ställs på det strukturella upplägget av resecentrum och att det blir lätt att orientera sig. Materialval och utformning är mycket viktigt så att anläggningen känns hemma i denna kulturmiljö. Ur trivsel- och trygghets-synpunkt bör tunneltaket öppnas upp för att ge intrycket av två broar. Bra belysning med mycket god skötsel är viktiga faktorer. Tunnelramperna ska naturligt annonsera sig och stråk för fotgängarströmmar ska kännas gena och motiverade. Tunnelramperna ska förses med markvärme för att ge en trivsammare miljö och förhindra halkolyckor vintertid.

Järnvägstorgets utformning

Järnvägstorgets utformning är ännu inte helt klar. Planens illustration visar nu en principiell utformning som arbetats fram av White Arkitekter. Det är viktigt att torgplatsens kvaliteter tas tillvara och att områdets karaktär av stjärnplats utvecklas samt att platsen förstärks som torg och vistelseyta. Järnvägsstationen är byggnadsminne, och den halvcirkelformade stjärnplatsen har högt kulturhistoriskt värde. Avsikten är att skapa en vacker och mer nyttjad plats med ökad tillgänglighet för fotgängare med vidmakthållen symmetri med befintlig

Ytor för cykelparkeringar se "separering av gång- och cykeltrafik, cykelparkering". En trappa för gående anläggs rakt upp från tunneln mot Korsgatan. Ett parkstråk längs Bangatan illustreras i Järnvägsplan 75 och dess miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsplanen utgick inte från att befintlig gång- och cykeltunnel skulle ersättas med en ny.

Som tidigare anförts är det inte tunneln i sig som skapar mer trafik, utan det planerade resecentrat Umeå C.

Alternativt utformningsförslag av sakägare och boende

Sakägare och boende inom Haga har lämnat ett eget alternativt förslag. Detta visar en lång diagonal gång- och cykeltunnel som mynnar i grönområde väster om Regementsgatan. Tunneln kompletteras med en ej genomgående perrongförbindelse. Syftet med detta förslag är att separera snabb genomgående cykeltrafik från resande till tåg/buss i resecentrum, samt att inte ha någon tunnelmynning mot östra delen av Haga. Angörande biltrafik och cykelparkeringar leds då utanför Haga.

Samhällsbyggnadskontorets kommentar: Detta förslag uppfyller inte alls syftet med god tillgänglighet till resecentrum och stadsdelssammanbindande gång- och cykelförbindelse för största möjliga antal människor, dvs. största möjliga nytta för alla, som kommer i olika riktningar mot resecentrum. Dessutom är en mycket lång tunnel kombinerat med en tunnel under Hissjövägen och separat perrongförbindelse mycket negativt ur trygghetssynpunkt. En tunnel under Hissjövägen är också lutningsmässigt svår att åstadkomma.

Förslaget om en bro i stället för tunnel har i ett tidigt skede i utredningsarbetet förkastats som ett mycket sämre alternativ av tillgänglighets-, estetiskt och kostnadsskal.

Miljökonsekvensbeskrivning, trafikanalys

Tunneln i sig skapar inte behov av någon miljökonsekvensbeskrivning. Den ersätter en befintlig gång- och cykeltunnel. Nästa detaljplan som medger byggande av ett resecentrum alstrar miljöpåverkan och trafik-konsekvenser. Den nu aktuella detaljplanen är ingen större planändring. Den tvingar dock fram en ommöblering av Järnvägstorget, vilket i sig inte kräver någon miljökonsekvensbeskrivning. Därmed kräver inte tunneln i sig någon trafikanalys. Kravet på miljökonsekvensutredning och trafikanalys kommer att behandlas i detaljplanen för resecentrum Umeå C.

Separering av gång- och cykeltrafik och cykelparkering

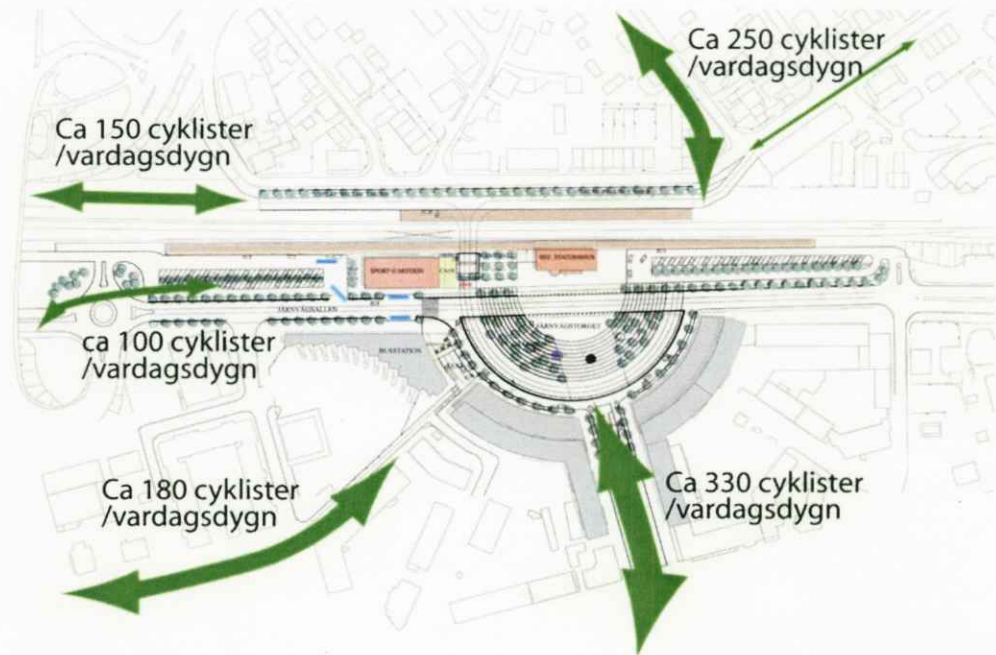
Beträffande att bygga separata tunnlar för gångtrafik till/från resecentrum och genomgående cykeltrafik, se kommentar till "alternativt utformningsförslag". Gång- och cykelstråken ska i tunneln och dess ramper tydligt skiljas åt med olika markbeläggning och avskiljande kantsten. Uppgångar för resenärer från tunneln ska utgå från tunnelns gångbana, cykelbanan ska inte korsas.

Ytor för cykelparkering reserveras i anslutning till tunnelmynningarna på Haga. Ett stort antal cykelparkeringar kan rymmas vid Järnvägstorget och vid resecentrum. I planarbetet för resecentrat är målet att ge plats för cirka 900 parkerade cyklar. Planbeskrivningen kompletteras på denna punkt.

Tillgänglighet

Det är av största vikt att Umeås blivande resecentrum får en mycket hög tillgänglighet, inte minst för gång- och cykeltrafik.

Ur Tillgänglighetsanalysen (se avsnitt Försämrad boendemiljö) framgår av nedanstående figur den totala mängd cyklister som förväntas ha start/målpunkt i ett fullt utbyggt resecentrum och hur de fördelar sig i olika riktningar.



Bedömt flöde av cyklister i olika riktningar (normalvardagsdygn).
Illustration White Arkitekter, bearbetning ÅF-Infraplan AB.

Slänten mot Bangatan ska förses med en trappa i förlängningen av tunneln mot Korsgatan för ökad tillgänglighet för gående. Tillgängligheten för befintlig handel vid Järnvägstorget berörs av tunnelramperna, likaså tillgängligheten till Umeå Sport och Motion, speciellt under byggtiden. Detta behandlas i planens genomförandebeskrivning.

Genomförande frågor och kostnader

Banverket ska vara huvudman för tunneln under järnvägen. Ansvaret för tunneln i övriga delar ska övergå till kommunen efter färdigställande.

Planhandlingarna har efter samråd ändrats så att allmän plats innefattar även den del av fastigheten Umeå 7:4 (ägare Jernhusen) som ingår i planområdet. Detta bedöms bäst spegla tunnelns användning och säkerställa dess genomförande. Då avsikten är att i det kommande detaljplanarbetet verka för att en funktionell och ändamålsenlig terminalbyggnad (Resecentrum Umeå C) uppförs väster om nuvarande stationshus, ovanpå blivande bussterminal och ovanpå den aktuella gång- och cykeltunneln, ska kommande detaljplan reglera den användning som blir aktuell i markplan.

SAMMANFATTNING

Aktuell detaljplan för gång- och cykeltunneln är en del i en större planeringsprocess för hela resecentrum. Detaljplanen för enbart tunneln har brutits ur helheten för att inte försena projektet, då den enligt Banverkets tidplan ska börja byggas augusti 2010. Tunneln i sig alstrar inte flöden av resenärer till/från det blivande resecentrum.

De två alternativa illustrationerna på plankartan har utgått. Ett nytt alternativ har utkristalliserats vid fortsatt arbete. Se plankartans illustration!

Tunneln med ramper och trappuppgångar ska ges en högklassig utformning med dito materialval. Anpassning till omgivningen, trivsel och trygghet är mycket viktigt. På Järnvägstorget finns utrymme för viss biltrafik, serveringar, planteringar, viss bilparkering och cykelparkering m m.

Tunneln bedöms inte i någon högre grad försämra boendemiljön på Haga med avseende på ökad biltrafik, sämre luftkvalité etc eftersom den ersätter den redan befintliga tunneln som tas bort i och med att den nya byggs. Slänter, trappor, planteringar och ramper mot Bangatan ska ges en omsorgsfull gestaltning. Någon miljökonsekvensutredning eller trafikanalys bedöms inte vara erforderlig för nu aktuell detaljplan. Gång- och cykelstråken ska tydligt separeras från varandra i tunneln och tunnelramperna.

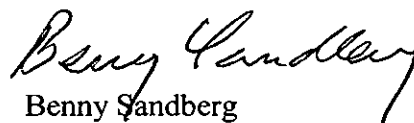
Genomförandefrågor behandlas i detaljplanens genomförandebeskrivning.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå september 2009

Detaljplanering



Olle Forsgren
Stadsarkitekt



Benny Sandberg
Planingenjör

Handläggare:
Anna Helmersson

Regdatum: 2010-06-30

Registrering av åtgärder:
Detaljplan för del av fastigheterna UMEÅ 2:1, 3:1 och 7:4 inom Umeå kommun

Information:

Berörda fastigheter:

UMEÅ 2:1

UMEÅ 3:1

UMEÅ 7:4

HÄNDELSER I ÄRENDET

2010-05-28	TR	Tidigaste registreringsdatum
2009-12-12	BD	Beslutsdatum
2010-05-11	LK	Laga kraft
2015-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2010-06-30	PB	Inlagd i ACM