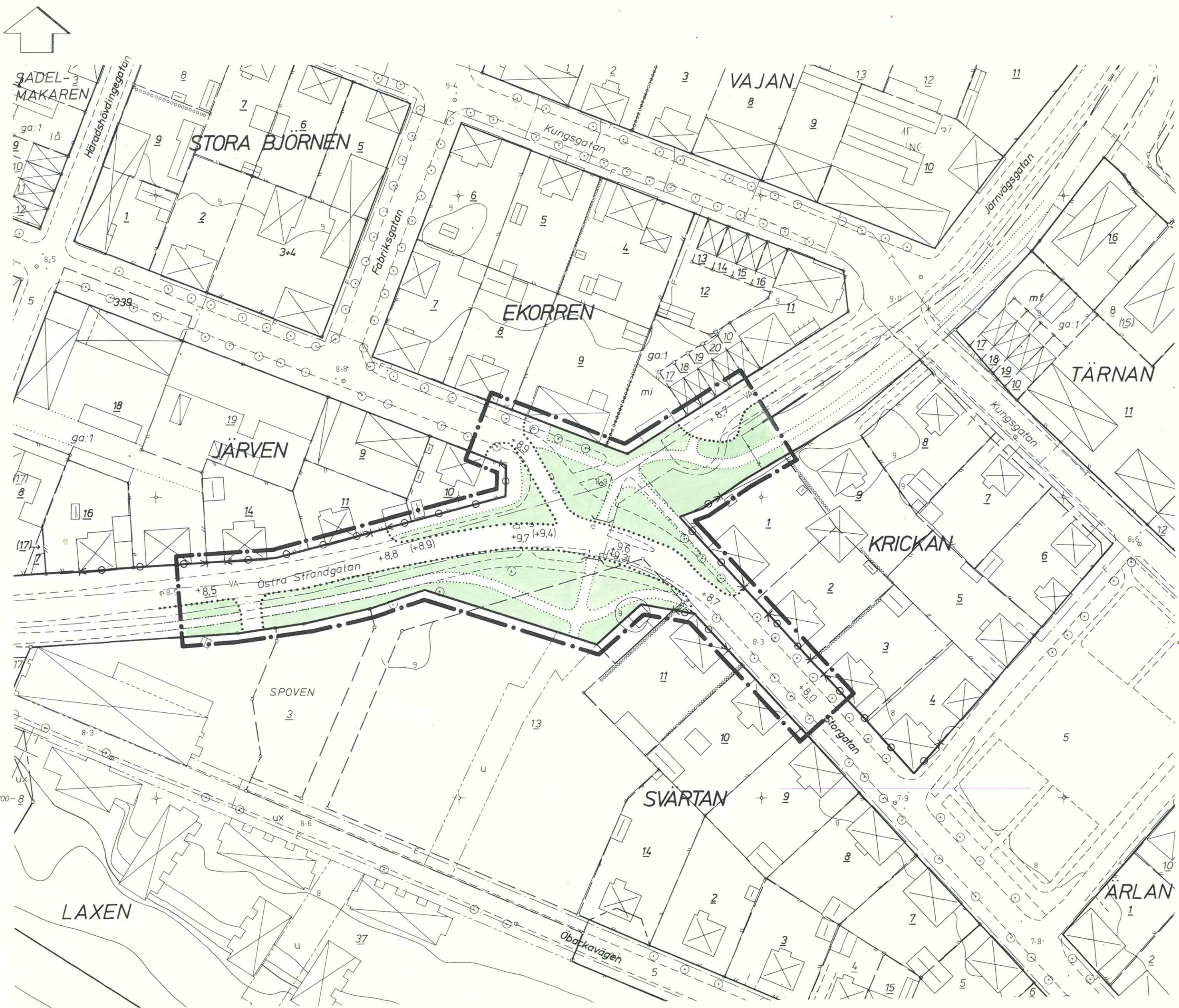




GRUNDKARTA
upprättad 1985-03-05 av:
Ulf Sandell

Grundkarta är framställd i måtklass II.
Flygfotografier 1975 från 800 m.
Koordinatsystem i plan och höjd; Umeå resp RH 00.
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning.
Lantmäteriverket 1985-03-08.

1985-10-14 § 497 antog byggnadsnämnden
i Umeå kommun det här tekniska stads-
planeförslaget, betygar
Lars Simonsson
Lars Simonsson

TILLHÖR LÄNSSTYRELSENS I
VÄSTERBOTTENS LÄN BESLUT
1986-03-07, BETYGAR
Göthe Forsberg
GÖTHE FORSBERG

- BETECKNINGAR
GRUNDKARTA
- FASTIGHETSGRÄNS
 - GÄLLANDE BESTÄMMELSEGRÄNS
 - FASTIGHETSBEDECKNING
 - HUVUDBYGGNAD RESP FÖRRÅD, BYGGNADENS YTTERRANDER
 - HUVUDBYGGNAD RESP FÖRRÅD, TAKETS YTTERRANDER
 - VÄG
 - STAKET
 - HÄCK, TRÄD
 - NIVÅKURVOR I METER ÖVER KOMMUNENS NOLLPLAN
 - PUNKT I RUTNÄT
 - GATUHÖJD
 - POLYGONPUNKT
 - ELLEDNING
 - FJÄRRVÄRMELEDNING
 - VATTEN- OCH AVLOPPSLEDNING

- STADSPANEKARTA
A. GRÄNSBETECKNINGAR
- STADSPANEGRÄNS TRE METER UTANFÖR PLANOMRÅDET
 - GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS
 - UTFARTSFÖRBUD
 - ILLUSTRATIONSLINJER EJ AVSEDDA ATT FASTSTÄLLAS
 - GÄLLANDE OMRÅDESGRÄNS AVSEDD ATT UTGÅ

- B. OMRÅDESBETECKNINGAR
ALLMÄN PLATS
- GATA
 - PARK ELLER PLANTERING

- C. ÖVRIGA BETECKNINGAR
- +0,0 GÄLLANDE GATUHÖJD
 - (+0,0) GÄLLANDE GATUHÖJD, AVSEDD ATT UTGÅ
 - +0,0 GATUHÖJD

FÖRSLAG TILL ÄNDRING AV STADSPAN FÖR KORSNINGEN
STORGATAN / Ö. STRANDGATAN
I UMEÅ KOMMUN, VÄSTERBOTTENS LÄN
UPPRÄTTAT I MAJ 1985, REVIDERAT I SEPTEMBER 1985

Gunnar Färjare
GUNNAR FÄRJARE
STADSPANEARKITEKT

Benny Sandberg
BENNY SANDBERG
STADSPANEINGENJÖR

BESKRIVNING

Läge Planområdet omfattar korsningen Storgatan/Östra Strandgatan Öst på stan.

Gällande planer För området gäller stadsplan för Öbackaområdet fastställd 1983-09-01. Planförslaget berör även stadsplaner fastställda 1938-09-02 och 1947-05-02 samt angränsar till stadsplan fastställd 1944-11-11.

Grundkarta och fastighetsförteckning Grundkarta för området har upprättats av stadsingenjörskontoret i Umeå 1985-03-05. Fastighetsförteckning är upprättad 1985-02-04.

Bakgrund Kommunfullmäktige antog 1984-09-17 översiktsplan för Centrala Stan. I denna plan har principen för trafikföringen inom bl a stadsdelen Öst på Stan fastlagts. Denna princip innebär att trafikmatningen till stadsdelen ska ske via ett begränsat antal tillfarter från omgivande huvudgator. Antalet tillfarter ska dock vara tillräckligt många och placeras strategiskt så att stadsdelen inte blir svårtillgänglig för biltrafiken.

Gällande stadsplan för korsningen (Öbacka-planen) redovisar Storgatan helt stängd vid kvarteret Ekorren.

Befintliga förhållanden I dagens läge (maj 1985) är Storgatan öppen i bägge riktningar vid kvarteret Ekorren och den befintliga trafiksignalanläggningen ger upphov till störningar för de närboende.

Trafikmängden på Östra Strandgatan vid kvarteret Järven var år 1983 ca 12 000 fordon/dygn. På Storgatan öster om Järnvägsgränd var motsvarande trafikmängd cirka 16 000 fordon/dygn och väster om Järnvägsgränd cirka 8 500 fordon/dygn.

Planförslaget Av tillgänglighetsskäl fastslår översiktsplanen för Centrala Stan att Storgatan bör vara öppen mot Östra Strandgatan för enkelriktad trafik på väg västerut. Denna lösning ger möjlighet till en östörd fordonström som avviker in på Storgatan vid färd västerut utan att hindra den genomgående trafiken på Storgatan/Östra Strandgatan. En god trafikgenomströmning erhålles därvid, liksom i gällande stadsplan, samtidigt som stadsdelen Öst på Stan får förbättrad tillgänglighet jämfört med den som blir följden av om gällande stadsplan genomföres.

En enkelriktad anslutning i korsningen Storgatan/Östra Strandgatan medför att trafiktrycket på närliggande gator som ansluter till Östra Strandgatan blir mindre än om korsningen varit helt stängd. Kommunen avser att både före och efter ombyggnaden av korsningen noga följa trafikutvecklingen inom området. Ett stegvis genomförande av en eventuell fortsatt trafiksanering avses. Först efter trafikmätningar kan avgöras vilka trafikreglerande åtgärder som ytterligare erfordras.

Den gång- och cykeltunnel som redovisats i gällande plan anses nödvändigt att bygga. Denna tunnel har varit styrande vid utformningen av korsningen.

Främsta motivet för att bygga tunneln är att trafiksäkert låta boende inom Öbackaområdet korsa den starkt trafikerade Storgatan - Östra Strandgatan. Gång- och cykelvägen genom tunneln anknuter till gång- och cykelstråk i Järnvägsgränd och vidare via Nygatan mot stadens centrum.

De trafikbullernivåer som uppkommer förväntas bli ungefär desamma som om gällande plan genomförts utom på Storgatan vid kvarteret Ekorren, som dock erhåller cirka 3 dBA lägre bullernivå än idag. Detta beror på att trafikströmmen på denna del av Storgatan halveras genom enkelriktning. Den idag befintliga trafiksignalanläggningen tas bort. Inga varandra korsande biltrafikströmmar tillåtes.

Av samma anledning förväntas avgassituationen inte skilja sig från den som gällande plan skulle givit om den genomförts utom för Storgatan vid kvarteret Ekorren, som dock får bättre förhållanden än idag.

Samråd Under planarbetets gång har samråd skett med länsstyrelsen, berörda kommunala förvaltningar och berörda markägare. Framförda synpunkter har i allt väsentligt beaktats vad gäller fysisk utformning. När det gäller trafikbuller, avgaser och vibrationer vidhåller fastighetsägarna sina krav på miljöförbättrande åtgärder som framfördes i samband med stadsplaneärendet för Öbackaområdet. Efter samråd med gatukontoret har de klagande fått rådet att i första hand vända sig till miljö- och hälsoskyddskontoret för närmare utredning av kommunens skyldigheter att åtgärda de påtalade olägenheterna.

BESTÄMMELSER

§ 1

UTFARTSFÖRBUD

Utfart får icke anordnas över områdesgräns som även betecknats med ofyllda cirklar.

1986-03-07

11.082-2027-85

Sökande

Umeå kommun
901 84 UMEÅ

Fastställelse av förslag till ändring av stadsplan för korsningen
Storgatan/Östra Strandgatan i Umeå kommun, Västerbottens län
(2 bilagor)

Förslaget har antagits av byggnadsnämnden i Umeå kommun den 14 oktober 1985.

Förslaget är åskådliggjort på karta, upprättad av stadsplanearkitekt Gunnar Färjare och stadsplaneingenjör Benny Sandberg i maj 1985, reviderad i september 1985 med därtill hörande beskrivning och bestämmelser.

Ärendet har under hand kompletterats med skriftliga godkännanden från två icke hörda markägare.

Framförda anmärkningar

Ägaren av fastigheten Krickan 1 anser det som slöseri med pengar att bygga den avsedda gång- och cykeltunneln. Ett övergångsställe med trafikljus bör räcka. Bättre läge vore vid Essos bensinstation. Cykeltrafiken föreslås ledas upp på Kungsgatan och Fabriks-gatan. Vidare föreslås att Umeå kommun på allvar tar itu med de miljöproblem, som fordonstrafiken på Storgatan utgör för de bo-ende.

Ägaren av fastigheten Krickan 2 har i sig ingen anmärkning mot förslaget men anser det som egendomligt att man bygger en tunnel för ett kvarters befolkning. Efterlyser undersökningar som visar påverkan på grundvattennivån. Att Storgatan är olämplig som genom-fartsled framhålls ånyo. Det påtalas att tidigare utlovade åtgärder mot trafikbullret inte har åtgärdats.

Ägarna av fastigheten Krickan 3 är oroade för att byggandet av gång- och cykeltunneln skall påverka möjligheterna att bygga Strandleden. Den tunga trafiken på Storgatan uppges ha ökat och därmed också bullret och vibrationerna i husen. Ägarna väntar på de miljöförbättrande åtgärder som utlovats (jämnare vägbana, in-skränkningar av tung trafik, treglasfönster, bullerplank).

Länsstyrelsens bedömning

Utan avgift

Det nu framlagda förslaget innebär inte någon miljöförsämring för ägarna av Krickan 1-3. Med hänsyn till rådande förhållanden och

1986-03-67

11.082-2027-85

gjorda utredningar utgår länsstyrelsen från att kommunen snarast vidtar de miljöförbättrande åtgärder som utlovats. Vad gäller anmärkningarna i övrigt hänvisas i tillämpliga delar till vad planförfattarna anfört i yttrande till byggnadsnämnden den 30 september 1985.

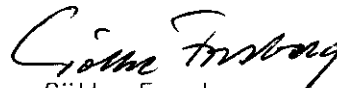
Beslut

Anmärkningarna föranleder ingen åtgärd.

Länsstyrelsen fastställer förslaget.

Detta beslut kan överklagas hos regeringen, bostadsdepartementet, se bilaga (formulär 4).


Rune Teglund
Bitr länsarkitekt


Göthe Forsberg

Bilaga

Besvärshänvisning
Planförfattarnas yttrande 1985-09-30

Kopia till

statens planverk	)	
byggnadsnämnden	)	+ kopia av karta, beskrivning
planenheten	)	och bestämmelser
lantmäterienheten	)	
FBM, Umeå tätort	)	
vägförvaltningen		
televerket		
handlingarna	2 ex (varav 1 ex för lagakraft)	
5 sakägare	(rek)	

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Om Ni vill överklaga länsstyrelsens beslut skall Ni skriva till regeringen, bostadsdepartementet, adress 103 33 STOCKHOLM.

Ni får dock överklaga endast om Ni

- är ägare/delägare till fastighet som ingår i eller grän-
sar till planområdet eller har annan särskild rätt till
sådan fastighet och dessutom
- tidigare hos byggnadsnämnden eller länsstyrelsen yrkat
på ändringar i planen, som man inte tagit hänsyn till.

Regeringen måste ha fått Er skrivelse inom tre veckor från
den dag då beslutet är daterat, annars kan regeringen inte
ta upp Ert överklagande.

Tala om vilket beslut Ni överklagar, t ex genom att bifoga
kopia av beslutet eller anteckna ärendets nummer.

Tala också om varför Ni anser att beslutet skall ändras och
vilken ändring Ni vill ha. Skicka även med sådant som Ni
anser har betydelse för ärendet.

Underteckna skrivelsen och uppge namn, personnummer, post-
adress och telefonnummer. Om Ni anlitar ombud kan i stället
ombudet underteckna skrivelsen.

För ytterligare upplysningar kan Ni vända Er till länssty-
relsen.

UMEÅ KOMMUN

YTTRANDE

Stadsarkitektkontoret

1985-09-30

1985.854

Benny Sandberg, GV

Byggnadsnämnden

Förslag till ändring av stadsplan för korsningen
STORGATAN/ÖSTRA STRANDGATAN i Umeå kommun, Väster-
bottens län

Rubricerade stadsplaneförslag som är upprättat av stadsarkitektkontorets planavdelning har varit utställt för granskning under tiden 1985-06-24 t o m 1985-08-09 med uppehåll för semesterstängning 1985-07-08 -- 1985-07-28.

Sakägare vilkas rätt beröres har underrättats om utställningen genom rekommenderade brev som inlämnats på postkontoret 1985-06-18.

Kungörelse om utställningen har varit införd i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren 1985-06-20.

Under utställningstiden har yttranden utan erinran inkommit från

Brandchefen	1985-06-20
Energiverksstyrelsens arbetsutskott	1985-07-02
Fastighetskontoret	1985-06-25
Kommunstyrelsens arbetsutskott	1985-07-02
Landsantikvarien	1985-06-20
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	1985-08-08
Skolstyrelsen	1985-08-14
Stadsingenjörskontoret	1985-07-02
Trafiknämnden	1985-08-13
Vägverket	1985-07-11.

Länsstyrelsen har avgivit yttranden i ärendet daterade 1985-08-20 och 1985-09-24.

Länsstyrelsen godtar i yttrandet 1985-09-24 det framlagda förslaget till ändring av stadsplan. Man anför dock att detta innebär inte något ställningstagande till trafiklösningarna i övrigt i denna stadsdel. Vidare förutsätts att trafikutvecklingen följs upp och att saneringsåtgärder vidtas om så påkallas.

Dessutom påpekar länsstyrelsen i yttrandet 1985-08-20 att vissa justeringar måste göras på plankartan för att säkra tillfart till gata för samtliga fastigheter. En utgående gräns för ett Tj-område bör redovisas; fel datum har angivits

på ett ställe i planbeskrivningen och en gatuhöjd saknas på Järnvägsgatan.

Kommentar: Länsstyrelsen godtar det framlagda förslaget men förutsätter att trafikutvecklingen följs upp och att saneringsåtgärder vidtas om så påkallas. Som angetts i planbeskrivningen avser kommunen att både före och efter ombyggnaden av korsningen noga följa trafikutvecklingen inom området. Ett stegvis genomförande av en eventuell fortsatt trafiksanering avses.

Beträffande de synpunkter länsstyrelsen anför i övrigt föreslås förslaget kompletteras med en gatuhöjd på Järnvägsgatan. Denna gatuhöjd överensstämmer med den avvägda gatans höjd. Gränslinjen mellan gata och plantering har på plankartan redovisats felaktigt längs några fastigheter. En justering av plankartan föreslås ske på denna punkt. Länsstyrelsens påpekande om fastighetsutfarter tillgodoses därmed.

De två övriga detaljerna länsstyrelsen påpekar föreslås tillgodoses.

Ovanstående justeringar bedöms vara av redaktionell karaktär.

Gatuutskottet tillstyrker i yttrande 1985-08-12 föreslagen planändring. Man påpekar dock att illustrationslinjerna för grönremsa utmed Storgatan vid kvarteret Krickan 1 och 2 bör utgå då grönremsan nu borttagits samt att grundkartan ej redovisar befintlig trädrad längs Järnvägsgatan mot kvarteret Krickan.

Kommentar: Illustrationslinjerna för grönremsan föreslås borttagas enligt gatuutskottets yttrande. Påpekandet om grundkartan föreslås lämnas utan åtgärd.

Socialnämnden poängterar i yttrande 1985-06-28 vikten av att noga följa trafikutvecklingen inom området för att avgöra om och i så fall vilka trafikreglerande åtgärder som erfordras. För gång- och cykeltrafiken anser man att det i Öbackaplanen redovisade signalreglerade övergångsstället vid Hamrinsvägen är en nödvändighet. I övrigt har nämnden ingen erinran mot planförslaget.

Kommentar: Det befintliga signalreglerade övergångsstället vid Hamrinsvägen, ingår inte i detta planförslag, men ska naturligtvis få finnas kvar. Yttrandet föreslås inte föranleda någon ändring av planförslaget.

Centrala/Västra kommundelsnämnden anför i yttrande 1985-07-11 att de boende längs Storgatan och Östra

Strandgatan länge varit missnöjda med de miljöstörningar trafiken ger upphov till. Förväntningar finns att åtgärder ska vidtas mot dessa störningar i form av buller, avgaser och vibrationer. En oro finns att investeringen i en gång- och cykeltunnel innebär att medel tas från angelägna saneringsprojekt som skulle förbättra miljön. De boendes synpunkter på miljöåtgärder måste beaktas mycket seriöst. I övrigt har nämnden ingen erinran mot planförslaget.

Kommentar: De boende i området har vid ett flertal tillfällen framfört sitt starka missnöje över de miljöstörningar trafiken ger upphov till. Det är dock inte föreliggande planförslag som är orsak till dessa störningar. Förväntningar att åtgärder ska vidtas härrör från prövningen av Öbackaplanen. De klagande har i samrådsskedet råttts att vända sig till miljö- och hälsoskyddskontoret för närmare utredning av kommunens skyldigheter att åtgärda de påtalade olägenheterna.

Att investeringen i en gång- och cykeltunnel skulle ta medel från miljöförbättrande åtgärder måste vara en missuppfattning, något sådant samband finns, enligt gatukontoret, inte.

Umeå kommunala handikappråd påpekar i yttrande 1985-08-07 att gång- och cykeltunneln ska utföras med lutningar enligt gällande norm och att ledstäng uppsattes i tunnelns vägg. I övrigt ingen erinran.

Kommentar: Yttrandet föreslås överlämnas till gatukontoret för kännedom.

Ägarna till fastigheten Krickan 3 (Nyman - Åman) uttrycker i yttrande 1985-08-08 oro över att "provisoriet" med genomfartstrafik på Storgatan/Östra Strandgatan permanentas när pengar satsas i en gång- och cykeltunnel och att Strandleden bli där- för sannolikt inte kommer att byggas. Man föreslår därför att gång- och cykeltunneln inte byggs. Storgatan/Östra Strandgatan anses inte kunna fungera som trafikled med den belastning den har idag. Nyman/Åman påstår också att strandledstanken övergivits för tre år sedan, och framhåller att utlovade miljöförbättrande åtgärder ännu inte utförts. Trafiksituationen uppges vara värre nu än för tre år sedan. I väntan på radikala åtgärder vill man diskutera utlovade miljöförbättrande åtgärder.

Ägaren till fastigheten Krickan 2 (Holger Sjöstedt) påtalar i yttrande 1985-08-08 det egendomliga i att man bygger en gång- och cykeltunnel för ett kvarters befolkning. Sjöstedt är också oroad av eventuell grundvattensänkning, och framhåller ånyo att Storgatan är olämplig som genomfartsled. Inga utlovade miljöförbättrande åtgärder har genomförts,

anför markägaren.

Ägaren till fastigheten Krickan 1 (K-G Söderlund) anser i yttrande 1985-08-09 att kommunen en gång för alla borde lösa problemet med fordonstrafik på Storgatan i stället för att lägga stora pengar på en gång- och cykeltunnel för att hjälpa ett kvarters befolkning. Om en tunnel ska byggas bör den ligga vid Storgatan/Hamrinsvägen nära skolan. Cykeltrafiken föreslås ledas upp på Kungsgatan vid Fabriksgatan. Söderlund föreslår att planerad gång- och cykeltunnel ersätts med trafiksignalreglerat övergångsställe och att kommunen på allvar tar itu med de miljöproblem som fordonstrafiken på Storgatan utgör.

Kommentar till yttranden från ägarna till Krickan 1, 2 och 3: Gång- och cykeltunneln har i både stadsplanen för Öbacka och Översiktsplan för Centrala Stan varit en utgångspunkt i områdets planering bl a för att erhålla en bra standard för gång- och cykeltrafiken. Strandlestanken har inte uppgivits, vilket Nyman - Åman uppger. Översiktsplan Centrala Stan (antagen av kommunfullmäktige i september 1984) redovisar alternativ både med och utan Strandlest.

Vid Storgatan/Hamrinsvägen finns ett trafiksignalreglerat övergångsställe som ska bibehållas. Detta ingår inte i föreliggande planförslag.

Beträffande grundvattennivåer har gatukontoret utfört erforderliga geotekniska undersökningar och kommer att vidta de eventuella åtgärder som erfordras för byggandet av gång- och cykeltunneln.

Berörda fastighetsägare har vid ett flertal tillfällen framfört sitt starka missnöje med de miljöproblem trafiken orsakar och att utlovade förbättringar inte kommer till stånd. Förväntningarna på förbättrad trafikmiljö härrör ur arbetet med stadsplanen för Öbackaområdet. De klagande har därför uppmanats att vända sig till miljö- och hälsoskyddskontoret för närmare utredning av kommunens skyldigheter att åtgärda de påtalade olägenheterna.

Yttrandena föreslås inte föranleda någon ändring av planförslaget.

Sammanfattning

Planförslaget föreslås justeras i enlighet med gatukontorets framställning och länsstyrelsens påpekanden under punkt 2-5 i yttrande 1985-08-20. Förslaget föreslås dessutom kompletteras med en utfart över parkmark från Öbackaområdet. Föreslagna justeringar bedöms vara av redaktionell karaktär.

Beträffande länsstyrelsens kommentar under punkt 1 i yttrande 1985-08-20 har detta nu ersatts av yttrande 1985-09-24 i vilket länsstyrelsen godtar det framlagda planförslagets principiösning.

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att justera stadsplaneförslaget enligt vad som angetts i första stycket i sammanfattningen ovan,

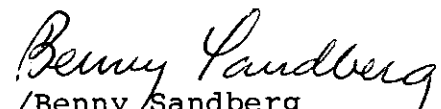
att godkänna det justerade förslaget,

att i kommunfullmäktiges ställe anta planförslaget samt

att överlämna planförslaget till länsstyrelsen för fastställelseprövning.

STADSARKITEKTKONTORET
Planavdelningen


Gunnar Färjare
Stadsplanearkitekt


/Benny Sandberg
Stadsplaneingenjör

Förslag till ändring av stadsplan för korsningen
STORGATAN/ÖSTRA STRANDGATAN i Umeå kommun, Väster-
bottens län

BESKRIVNING

Läge	Planområdet omfattar korsningen Storgatan/Östra Strandgatan Öst på stan.
Gällande planer	För området gäller stadsplan för Öbackaområdet fastställd 1983-09-01. Planförslaget berör även stadsplaner fastställda 1938-09-02 och 1947-05-02 samt angränsar till stadsplan fastställd 1944-11-11.
Grundkarta och fastighetsförteckning	Grundkarta för området har upprättats av stadsingenjörskontoret i Umeå 1985-03-05. Fastighetsförteckning är upprättad 1985-02-04.
Bakgrund	Kommunfullmäktige antog 1984-09-17 Översiktsplan för Centrala Stan. I denna plan har principen för trafikföringen inom bl a stadsdelen Öst på Stan fastlagts. Denna princip innebär att trafikmatningen till stadsdelen ska ske via ett begränsat antal tillfarter från omgivande huvudgator. Antalet tillfarter ska dock vara tillräckligt många och placeras strategiskt så att stadsdelen inte blir svårtillgänglig för biltrafiken. Gällande stadsplan för korsningen (Öbacka-planen) redovisar Storgatan helt stängd vid kvarteret Ekorren.
Befintliga förhållanden	I dagens läge (maj 1985) är Storgatan öppen i bägge riktningar vid kvarteret Ekorren och den befintliga trafiksignalanläggningen ger upphov till störningar för de närboende. Trafikmängden på Östra Strandgatan vid kvarteret Järven var år 1983 ca 12 000 fordon/dygn. På Storgatan öster om Järnvägsgatan var motsvarande trafikmängd cirka 16 000 fordon/dygn och väster om Järnvägsgatan cirka 8 500 fordon/dygn.
Planförslaget	Av tillgänglighetsskäl fastslår Översiktsplanen för Centrala Stan att Storgatan bör vara öppen mot Östra Strandgatan för enkelriktad trafik på väg västerut. Denna lösning ger möjlighet till en ostörd fordonsström som avviker in på Storgatan vid färd västerut utan att hindra den genomgående trafiken på Storgatan/Östra Strandgatan. En god trafikgenomströmning erhålles därvid, liksom i gällande stadsplan, samtidigt som stadsdelen Öst på Stan får förbättrad tillgänglighet jämfört med

den som blir följden av om gällande stadsplan genomföres.

En enkelriktad anslutning i korsningen Storgatan/Östra Strandgatan medför att trafiktrycket på närliggande gator som ansluter till Östra Strandgatan blir mindre än om korsningen varit helt stängd. Kommunen avser att både före och efter ombyggnaden av korsningen noga följa trafikutvecklingen inom området. Ett stegvis genomförande av en eventuell fortsatt trafiksanering avses. Först efter trafikmätningar kan avgöras vilka trafikreglerande åtgärder som ytterligare erfordras.

Den gång- och cykeltunnel som redovisats i gällande plan anses nödvändigt att bygga. Denna tunnel har varit styrande vid utformningen av korsningen.

Främsta motivet för att bygga tunneln är att trafiksäkert låta boende inom Öbackaområdet korsa den starkt trafikerade Storgatan - Östra Strandgatan. Gång- och cykelvägen genom tunneln anknäuter till gång- och cykelstråk i Järnvägsgatan och vidare via Nygatan mot stadens centrum.

De trafikbullernivåer som uppkommer förväntas bli ungefär desamma som om gällande plan genomförts utom på Storgatan vid kvarteret Ekorren, som dock erhåller cirka 3 dBA lägre bullernivå än idag. Detta beror på att trafikströmmen på denna del av Storgatan halveras genom enkelriktning. Den idag befintliga trafiksiganalläggningen tas bort. Inga varandra korsande biltrafikströmmar tillåtes.

Av samma anledning förväntas avgassituationen inte skilja sig från den som gällande plan skulle givit om den genomförts utom för Storgatan vid kvarteret Ekorren, som dock får bättre förhållanden än idag.

Samråd

Under planarbetets gång har samråd skett med länsstyrelsen, berörda kommunala förvaltningar och berörda markägare. Framförda synpunkter har i allt väsentligt beaktats vad gäller fysisk utformning. När det gäller trafikbuller, avgaser och vibrationer vidhåller fastighetsägarna sina krav på miljöförbättrande åtgärder som framfördes i samband med stadsplaneärendet för Öbackaområdet. Efter samråd med gatukontoret har de klagande fått rådet att i första hand vända sig till miljö- och hälsoskyddskontoret för närmare utredning av kommunens skyldigheter att åtgärda de påtalade olägenheterna.

Umeå i stadsarkitektkontoret maj 1985
Reviderat september 1985

Gunnar Färjare
Stadsplanearkitekt

Benny Sandberg
Stadsplaneingenjör

1985-10-14 § 497 itog by hadsnämnden
i Umeå kommun denna beskrivning, betyggar
i tjänsten

Lars Simonsson

Tillhör länsstyrelsens i Västerbottens
län beslut 1986-03-07 Umeå
som ovan.

Göthe Forsberg

Förslag till ändring av stadsplan för korsningen
STORGATAN/ÖSTRA STRANDGATAN i Umeå kommun, Väster-
bottens län

BESTÄMMELSER

§ 1

UTFARTSFÖRBUD

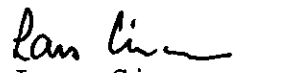
Utfart får icke anordnas över områdesgräns
som även betecknats med ofyllda cirklar.

Umeå i stadsarkitektkontoret maj 1985
Reviderat september 1985

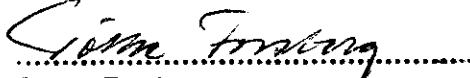

Gunnar Färjare
Stadsplanearkitekt


/Benny Sandberg
Stadsplaneingenjör

1985-10-14 § 497 antog byggnadsnämnden
i Umeå kommun denna bestämmelse, betygar
I tjänsten


Lars Simonsson

Tillhör länsstyrelsens i Västerbottens
län beslut 1986-03-07. Umeå
som ovan.


Göthe Forsberg