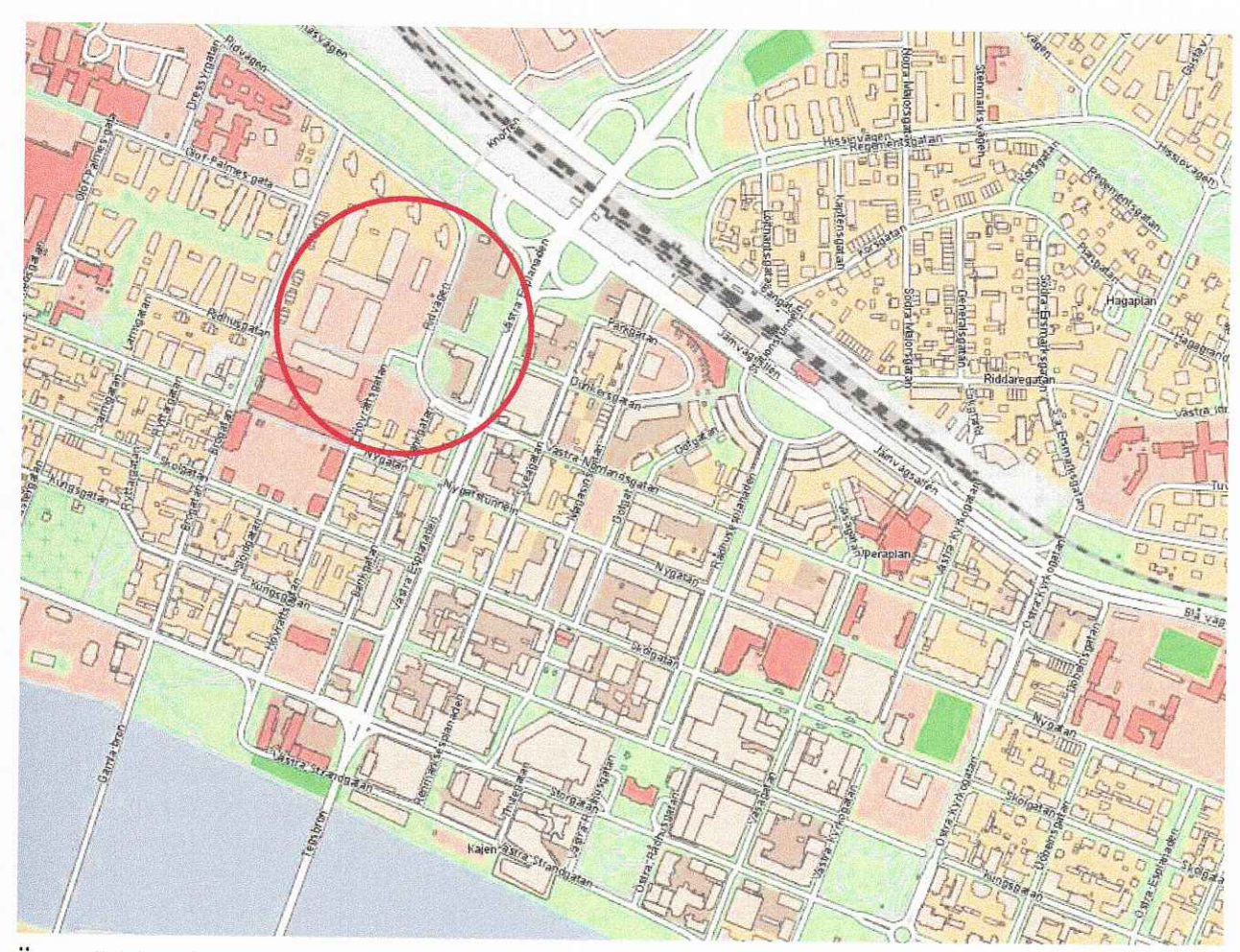
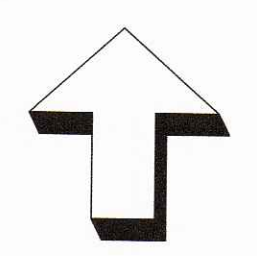


GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN
 Upprättad 2014-04-14
 Reviderad
 Lantmätare
 Mätning: AKR
 Kartkonstruktion: AKR
 Kartstandard enligt HMK
 - Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
 - Lägesnoggrannhet: Objektet är skapat genom stereobehandling eller terrasser i måttning (innerstan)
 - Aktualitetsstandard: Visat preciserat kartmaterial inom planområdet är kontrollerat och aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt
 Koordinatsystem i plan och höjd: Sverref 99 20 15 resp RH 2000
 Höjdinformation: Laserskannat 2013. Höjddata med 1 meters övvidtats
 Ursprung: Digital primärkarta
 Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
 Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkartan
 Godkänd ur sekretesssynpunkt för spridning
 Upphovsrätt: Umeå kommun
 Kartan är anpassad för skala 1:1000

ANTAGANDEHANDLING
 Till planen hör:
 - plankarta med bestämmelser
 - planbeskrivning inkl. genomförandefrågor
 - samrådsredogörelse
 - utlåtande
 - miljökonsekvensbeskrivning med bilagor
 - kulturmiljöstudie
 - kvalitetsprogram
 - planprogram
 - samrådsredogörelse tillhörande planprogram

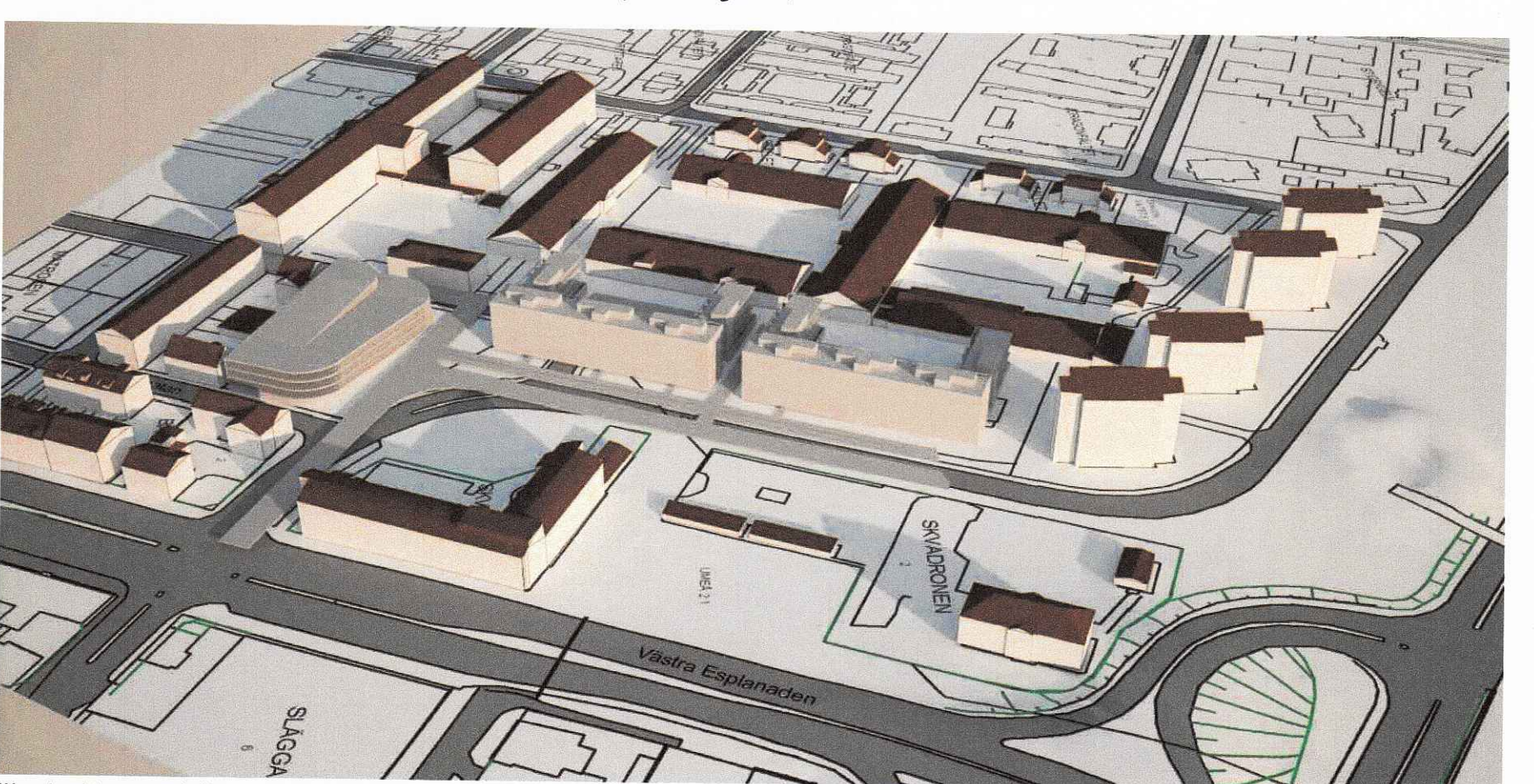
BESLUT
 Antagen KF 2017-02-27, § 28
 Laga kraft 2018-12-03
 Vidimeras
 JM



Översiktskarta



Illustration av parkeringshus, TM.



Illustration, modell. Vita byggnadsvolymer är befintliga, grå volymer redovisar ny bebyggelse, Sweco.



Illustration av nya bostadskvarter, White. Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen. Illustrationer ska endast ses som exempel.

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

- Plangräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- GATA Gata
- GC-VÄG Gång- och cykelväg

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- B Bostäder
- CK Centrumskapande verksamheter och kontor
- E Näststation
- P Parkeringshus

UTNYTTJANDEGRAD

e₁ 9200 Största bruttoarea i m².

BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras.
- Marken får byggas under med ett bjälklag som planteras. Komplementbyggnad får inte uppföras.

MARKENS ANORDNANDE

- Utfart får inte anordnas. Parkeringsplatser får anordnas.
 - n₁ Gårdar ska planteras med hög kvalitet och karaktärsträd. Tydlig avgränsning ska finnas mot gata i form av staket av svart metall.
 - n₂ Förgårdsmark ska planteras med hög kvalitet och innehålla träd.
- All trafik sker på de gäendes villkor. Fordon får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser. Ytan ska vara hårdgjord med en strikt och symmetrisk utformning.

PLACERING, UTFÖRANDE

- v Högsta antal våningar.
- 11,5 Högsta totalhöjd i meter.
 - f₁ Bostadshus ska utformas med markerad sockelväning, ha tydligt markerade genomgående entréer och fasaden ska delas upp i flera volymer till en symmetrisk helhet.
 - f₂ Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida.
 - f₃ Från fasadliv utskjutande och inglasade balkonger tillåts endast mot gård.
 - f₄ Fasader ska i huvudsak utföras med puts och samtliga ytor ska ha varma ljusa kulörer. Tak ska utföras som sadeltak med svart bandtäckt plåt.
 - f₅ Parkeringshusets fasader ska i huvudsak utföras i trä. Samtliga ytor i fasaden ska färgbehandlas i varma ljusa kulörer. Parkeringshuset ska utformas med rundade hörn mot norr. Tak ska utföras som två lutande skivor och växtbeklätt tak.
 - P₁ Bostadshus mot lokalgata ska placeras i linje mot förgårdsmark.
 - P₂ Bostadshus ska uppföras i rät vinkel mot lamellhus utmed gata och får inte byggas ihop med dessa. Entréer ska placeras mot gården.
 - v₁ Transformatorstation får placeras i gatunivå där så provas lämpligt.
- Avgränsningar och staket i utemiljö ska utföras med stolpar i natursten eller svart metall och med räcken i svart metall.

VÄRDEFULLA BYGGNADER OCH OMRÅDEN

- q Särskilt värdefull byggnad. Får ej förvanskas utvärdigt. Får ej rivas.

STÖRNINGSSKYDD

- m₁ Bostadshus ska förses med nödstopp för ventilation.
- m₂ Parkeringshus ska utföras med tät bullerdämpande fasad mot intilliggande bostäder.

- Luftintag för friskluft i bostadshus ska anordnas i taknivå eller mot innergård.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast efter fem år från laga kraft.
- Kommunen är huvudman för allmän plats.

Detaljplan för
ÖSTRA DRAGONFÄLTET
 inom centrala stan i Umeå kommun, Västerbottens län
 UMEÅ KOMMUN, detaljplanering, juni 2015
 reviderad december 2016

Thomas Sjöberg
 Stadsarkitekt

Magdalena Blomquist
 Planchef

Lagakraftbevis

Detaljplanen för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl. inom centrala stan i Umeå kommun är antagen av kommunfullmäktige 2017-02-27, § 28.

Länsstyrelsen beslutade 2017-03-24 att inte överpröva kommunens beslut.

Beslutet har överklagats till Mark- och miljödomstolen som 2017-12-13 beslutade att upphäva kommunfullmäktiges beslut om antagande.

Det beslutet har överklagats hos Mark- och miljööverdomstolen som 2018-03-12 beslutade att lämna prövningstillstånd.

Mark- och miljööverdomstolen beslutade 2018-12-03 att fastställa kommunfullmäktiges beslut om att anta detaljplanen.

Detaljplanen har därmed vunnit laga kraft, d v s är giltig från och med 2018-12-03.

Kopia till:

- Sökanden
- Länsstyrelsen, samhällsplanering

Detaljplanering, Umeå kommun



Sara Granström
planeringsassistent
090-16 23 79
sara.granstrom@umea.se

2480K-P2018/24



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060204

DOM
2018-12-03
Stockholm

Mål nr
P 11888-17

Sid 1 (12)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-12-13 i mål nr P 769-17,
se bilaga A

PARTER

Klagande

Umeå kommun
901 84 Umeå

Ombud: Ulrika Sundin Bonnedahl
Umeå kommunföretag AB
Rådhusplanaden 8, 903 28 Umeå

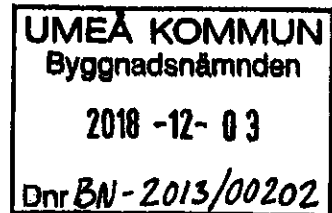
Motparter

1. Trafikverket
781 28 Borlänge

2. Brf Muraren 1
Nygatan 1 B, 903 25 Umeå

3. Brf Stallhagen 1
Brogatan 42-44, 903 23 Umeå

4. Brf Stallhagen 2
Brogatan 46-48, 903 23 Umeå



SAKEN

Detaljplan för Östra Dragonfältet (fastigheterna Umeå 5:1 m.fl.) inom centrala stan i
Umeå kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööver-
domstolen kommunfullmäktige i Umeå kommuns beslut den 27 februari 2017, § 28,
dnr KS-2017/00042, att anta detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Dok.Id 1436341

| Postadress | Besöksadress | Telefon | Telefax | Expeditionstid |
|------------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------|---------------|--------------------------------|
| Box 2290 103 17 Stockholm | Birger Jarls Torg 16 | 08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se | 08-561 675 59 | måndag – fredag 09:00–16:30 |

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Umeå kommun har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa kommunfullmäktige i Umeå kommuns beslut den 27 februari 2017 att anta detaljplanen.

Trafikverket har motsatt sig ändring.

Brf Muraren 1, Brf Stallhagen 1 och Brf Stallhagen 2 har beretts tillfälle att yttra sig över överklagandet men har inte hörts av.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Umeå kommun har anfört i huvudsak följande till stöd för sin talan.

Det finns inte några risker med närheten mellan parkeringshuset och bostadshuset i Brf Muraren 1. Skulle parkeringshuset medföra olägenheter av detta slag ska det hanteras enligt miljöbalkens regler. De eventuella olägenheter som kan uppkomma utgör inte fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenheter på annat sätt.

Trafikutredningen i planärendet utfördes under år 2013 och därefter har en rad åtgärder vidtagits inom ramen för *Åtgärdsprogrammet för miljö kvalitetsnormer luft* som medfört minskad trafik. Miljökonsekvensbeskrivningen är baserad på det värsta tänkbara utfallet, vilket har visat sig vara överdrivet. I stället för 23 000 årsmedeldygnstrafik enligt Trafikutredningen och 26 000 i miljökonsekvensbeskrivningens känslighetsanalys, visar mätningar på ett utfall för år 2017 om genomsnittligen 21 200 årsmedeldygnstrafik. Vidare är fordonsrörelserna i Trafikutredningen kraftigt överskattade. Planområdet genererar drygt en fjärdedel av vad miljökonsekvensbeskrivningen är grundad på. Om all denna trafik skulle belasta Västra Esplanaden ger det en ökning med 2,6 procent. Trots överskattningen av tillkommande trafik bedöms inte halterna av kvävedioxid öka nämnvärt. Till detta kommer åtgärdsprogrammets genomförande, där detaljplanens parkeringshus är en del. Detaljplanen kan inte anses strida mot någon

rättsregel, även om den medför viss försämring av luftkvaliteten (jämför rättsfallet RÅ 2008 not 13).

Eftersom miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid överskrids i Umeå fick kommunen år 2006 ett uppdrag av länsstyrelsen att utarbeta ett åtgärdsprogram, som sedan fastställdes år 2009. Västra Esplanaden är huvudproblemområdet och den dåliga luften beror till största delen på genomfartstrafik för väg E4. Trafikverket och Umeå kommun kom för flera år sedan överens om ett vägpaket, som innebär uppförande av en ringled runt Umeå och i den delen återstår den s.k. Västra länken. De åtgärder som har genomförts har gett positiv effekt på luftkvaliteten. Trafikflödet har minskat och miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärdet för kvävedioxid har därefter klarats, men tim- och dygnsmedelvärden överskrids fortfarande. Därför har ett nytt åtgärdsprogram tagits fram och det har fastställts av länsstyrelsen år 2015. De åtgärder som bedöms ge störst effekt är färdigställande av ringleden och att omvandla trafikleder innanför ringleden, vilka syftar till att minska trafikvolymen längs Västra Esplanaden

När kommunen tar över Västra Esplanaden från Trafikverket kommer ytterligare åtgärder att vidtas för att minska trafikmängden. I Åtgärdsprogrammet har dessa åtgärder bedömts minska antal fordon per dygn med ca 20 procent. Kommunen arbetar för närvarande med att ta fram en detaljerad åtgärdsplan för att miljö kvalitetsnormerna ska följas.

Trots att tillväxten i Umeå idag är ca 2 000 nya invånare per år, vilket genererar en ökad trafik i hela Umeå, har trafiken längs huvudgenomfartsleden Västra Esplanaden minskat. Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet är konstant, medan andelarna för de hållbara transportsätten (gång, cykel, kollektivtrafik) sammantaget ökar gentemot bilanvändandet.

Idag finns ca 415 arbetsplatsparkeringar i planområdet. Dessa används huvudsakligen av anställda inom kommunen. Detaljplanen innehåller ca 395 arbetsplatsparkeringar. Kommunen kommer att genomföra ett s.k. grönt parkeringsköp, vilket innebär en reduktion på 122 arbetsplatsparkeringar kopplade till stadshuset. Detta är en del av Åtgärdsprogrammet och Parkeringsprogrammet. Genom att frigöra parkeringsplatser

kan de användas av anställda inom centrumfyrkanten. På så sätt samverkar detaljplanen med åtgärdsprogrammet.

Trafikverkets invändningar mot planen beror framförallt på att den kan medföra negativa konsekvenser för Trafikverket som väghållare. Målet gäller inte planering av väg och påverkar därför inte Trafikverkets ansvar som väghållare. Mark- och miljööverdomstolen har i flera rättsfall konstaterat att när enskilda åberopar allmänna intressen blir prövningen i samband med ett överklagande begränsat (se bl.a. rättsfallet MÖD 2013:44). I detta sammanhang är trafikverkets intresse att se som ett enskilt intresse.

Mot de marginella negativa konsekvenser som följer av den ökade trafiken ska framförallt ställas det allmänna intresset av att dels kunna bygga ca 150 bostäder i centralt läge, dels kunna erbjuda arbetsplatsparkering i utkanten av centrumkärnan.

Umeå kommun har till stöd för sin talan även hänvisat till skriftlig bevisning.

Trafikverket har uppgett i huvudsak följande till stöd för sin talan.

Länsstyrelsens beslut att inte överpröva detaljplanen omfattar endast några få av de allmänna intressen som kan bli föremål för prövning i domstolen efter överklagande av en plan. I det här fallet medför överskridandet av miljökvalitetsnormerna för luft negativa konsekvenser för Trafikverket i egenskap av väghållare. Trafikverket måste vid planering och planläggning av vägar säkerställa att miljökvalitetsnormer uppfylls (3 a § väglagen och 5 kap. 3 § miljöbalken).

Syftet med åtgärdsprogrammet är att avlasta centrumfyrkanten med arbetsplatsparkeringar till förmån för besökande, boende och kunder. Antalet arbetsplatsparkeringar utanför centrumfyrkanten ska enligt åtgärdsprogrammet därför öka. Planen innebär istället att antalet arbetsplatsparkeringar utanför centrumfyrkanten minskar.

Dagens uppmätta trafiksiffror kan omöjligt visa på detaljplanens framtida trafik effekter. Mätåret 2017 täcker inte hela kalenderåret och kan bli direkt missvisande, då

det saknas data för månaderna november och december, både avseende trafikflöden och antalet dagar och timmar för överskridande av miljökvalitetsnormer för luft. Under 2017 var dessutom södergående körfält på Tegsbron avstängt ca en månad samtidigt som avfartsfilen stängdes av när kommunen rev en byggnad intill Västra Esplanaden. Det finns ytterligare händelser som kan ha påverkat årsmedeldygnstrafiken de gångna åren. Utöver detta ska tilläggas att kommunens trafikutredning inte redovisar indata för fotgängare och cyklister, vilket medför att belastningsgraden i korsningen är högre än vad som framgår. Oavsett mätår medför planförslaget att trafiken ökar och får ohållbara konsekvenser för trafiksituationen på Västra Esplanaden.

Trafikverket ifrågasätter uppgifterna i åtgärdsprogrammet om att andelen kollektivtrafikresor ska öka och att detta ska ske med en kollektivtrafikstrategi, eftersom kommunen endast redovisar antalet resor och inte marknadsandelen.

Åtgärdsprogrammet och Uppföljningsrapport 2017 anger olika uppgifter på hur stor påverkan byggandet av Västra länken ger på den förväntade minskningen av trafikvolymen på Västra Esplanaden. Uppföljningsrapporten anger 13 procents minskning medan motsvarande siffra i åtgärdsprogrammet är 35 procent. Kommunen har i sitt överklagade dragit slutsatsen att trafikvolymen bedöms minska med 50 procent. Denna slutsats ifrågasätts.

Varje detaljplan måste fungera självständigt på ett sådant sätt att det ska framgå av detaljplanen att olika behov som den genererar kan lösas och genomföras. Kommunen har ansvar för att alla planhandlingar ger en rättvisande bild. Underlag måste vara korrekta och inte innehålla motstridigheter. Vidare måste de underlag som ska läggas till grund för en detaljplan vara de planhandlingar som utgjort grund för beslutet att fastställa planen. Trafikverket anser inte att kommunen efter antagandebeslutet kan komma in med nya uppgifter till grund för planen. Eftersom planhandlingarna innehåller brister och felaktigheter bör planen upphävas och kommunen bör istället påbörja en ny detaljplaneprocess som bygger på korrekta planhandlingar som sedan blir föremål för samråd och granskning.

Av kommunens trafikutredning framgår att korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen redan idag är överbelastad med betydande köer i rusningstrafik. Fordonsrörelsen i nuläget visar på en belastningsgrad på nästan 0,9 i flera körfält, vilket redan idag innebär stora störningar i trafiken. Belastningsgrad 1,0 innebär att korsningen belastas till 100 procent. Standard gällande belastningsgraden i korsningar är god om den är under 0,7. I det underlag som ligger till grund för antagen detaljplan ökar belastningsgraden ytterligare till 1,06 från Ridvägen åt höger ut på Västra Esplanaden och rakt fram. Konsekvensen blir ohållbara störningar i trafiken med köer som inte avvecklas. Dessutom ger köerna störningar i andra korsningar samt vid av- och påfarter.

Åtgärdsprogram för att komma till rätta med miljö kvalitetsnormen för luft antogs första gången 2009 och kommunen har fortfarande inte kommit till rätta med problemet. Aktuell detaljplan bidrar inte på något sätt till att uppfylla åtgärdsprogrammets syfte och en marginell eller liten ökning av halterna är inte acceptabel eftersom miljö kvalitetsnormen redan är överskriden. De åtgärder som behöver vidtas är sådana som kommunen inte själv har rådighet över, byggandet av Västra länken och ombyggnationer av trafikleder innanför ringleden.

Det är direkt felaktigt att åtgärdsprogrammet skulle ha full effekt år 2021. Om Västra länken byggs kan den tidigast öppna för trafik 2021 och efter detta kan kommunen ta över som väghållare för väg 503. Först när kommunen är väghållare kan ombyggnationen av Västra Esplanaden påbörjas. Full effekt av åtgärdsprogrammet kan inte nås innan kommunen har byggt om Västra Esplanaden. Trafikverket har gett exempel på tänkbara åtgärder för Västra Esplanaden, men har inte analyserat dessa och har inga färdiga lösningar. Redan idag vidtas åtgärder via drift och underhåll, t.ex. dammbindning och ljusreglering på väg 503.

Trafikverket har till stöd för sin talan även hänvisat till skriftlig bevisning.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL*Utgångspunkter för prövningen*

Prövningen av detaljplaner är begränsad till frågan om beslutet att anta detaljplanen strider mot någon rättsregel på det sätt som har gjorts gällande i målet eller som annars framgår av omständigheterna. Överprövningen innebär en kontroll av om kommunen har hållit sig inom det handlingsutrymme som medges i bestämmelserna och de krav som kan ställas på beslutsunderlaget (se bl.a. rättsfallet MÖD 2014:12).

Myndigheter och kommuner ansvarar för att miljö kvalitetsnormer följs. Om det behövs för att följa en miljö kvalitetsnorm, ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer upprätta ett förslag till åtgärdsprogram, se 5 kap. 3 och 4 §§ miljöbalken. Vid planläggning ska miljö kvalitetsnormerna i 5 kap. miljöbalken eller i föreskrifter som har meddelats med stöd av 5 kap. miljöbalken följas. Det innebär att en detaljplan inte får antas om dess genomförande skulle medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds (se prop. 1997/98:90 s. 163). Om kommunen vidtar andra åtgärder så att miljö kvalitetsnormerna ändå följs, kan en detaljplan godtas även om den i sig medverkar till ett överskridande. Planering och planläggning ska göras på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla normerna underlättas (prop. 1997/98:45 del 1 s. 259 och del 2 s. 46).

I första hand är det länsstyrelsen som prövar om en detaljplan följer bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer, se 11 kap. 10 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Ofta saknas det skäl för överprövande myndigheter att frånga länsstyrelsens bedömning, se rättsfallen MÖD 2014:12 och 2013:47. Domstolen bör pröva om underlaget för länsstyrelsens prövning har varit godtagbart i sig och i förhållande till vad som kan ha tillförts i målet efter länsstyrelsens prövning samt om detaljplanen får oacceptabla konsekvenser. Länsstyrelsen har i nu aktuellt mål inte funnit skäl att överpröva kommunens antagandebeslut.

Brister i beslutsunderlaget

Planarbetet påbörjades 2013 och detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i februari 2017. Under denna tid har bl.a. miljökonsekvensbeskrivning, trafikutredning, luftutredning, känslighetsanalys och parkeringsprogram tagits fram. Under domstolsprocessen har kommunen kommit in med kompletterande uppgifter som bl.a. visar att trafikökningen kommer att bli mindre än vad som tidigare angetts. Det leder i sin tur till att föroreningar i luften som planen antas medföra kommer att bli mindre. Kommunen har redogjort för bl.a. nya mätningar och beräkningar avseende årsmedeldygnstrafiken och nya uppgifter angående hur antalet parkeringsplatser av olika slag fördelar sig i området.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att det är viktigt att underlaget i en detaljplaneprocess är riktigt och rättvisande. Under en prövningsprocess kan det dock tillkomma ny kunskap och nytt underlag och tidigare lämnade uppgifter kan revideras. De nya uppgifterna som kommunen har kommit in med är inte av sådan omfattning eller karaktär att det finns något hinder för domstolen att pröva detaljplanen.

Miljökvalitetsnormer avseende luftkvalitet

Av handlingarna i målet framgår att miljökvalitetsnormer för kvävedioxid överskrids i Umeå och att kommunen sedan 2006 har arbetat med åtgärdsprogram. År 2009 fastställde länsstyrelsen ett åtgärdsprogram. Detta har sedan följts upp och reviderats. Nytt åtgärdsprogram har fastställts 2015. I åtgärdsprogrammet ingår bl.a. Västra länken och åtgärder på befintliga gator för genomfartstrafik. Enligt Uppföljningsrapport 2017 följs åtgärdsprogrammet för kvävedioxid upp varje år och rapporteras till länsstyrelsen. Kommunen arbetar för närvarande med att ta fram en detaljerad åtgärdsplan i syfte att följa miljökvalitetsnormerna.

I planarbetet har en känslighetsanalys tagits fram. Av beräkningar i denna avseende Västra Esplanaden framgår bl.a. följande. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid som dygns- och timmedelvärden kan med relativt stor säkerhet komma att överskridas år 2017 oavsett nu aktuell detaljplan. Klar väderlek och låg temperatur har stor inverkan på kvävedioxidutsläppens effekt på haltförhållandena. Vid ett vädermässigt gynnsamt år kan årsmedelvärdet komma att innehållas för 2017. Vid ogynnsamma väderleks-

förhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020 om trafikbelastningen kvarstår på samma nivå som i känslighetsanalysen.

Det är ostridigt att detaljplanen kommer att medföra en viss trafikökning och därmed en viss ökning av kvävedioxider. I planbeskrivningens redovisning av den genomförda känslighetsanalysen anges att planförslaget leder till en ökning av kvävedioxid som är mindre än $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Enligt åtgärdsprogrammet för luftkvalitet från 2015 planeras ett flertal åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i staden, varav färdigställandet av Västra länken pekas ut som den enskilt viktigaste och som särskilt avgörande för luftkvaliteten i centrala Umeå. En annan åtgärd är att miljöanpassa utformningen av Västra Esplanaden. Dessa åtgärder kommer enligt åtgärdsprogrammet att vidtas först när Västra länken är färdigställd och väghållaransvaret för Västra Esplanaden övergår till kommunen. En ytterligare åtgärd i programmet är att minska antalet arbetsplatsparkeringar i centrala Umeå, den s.k. centrumfyrkanten, för att istället prioritera parkering för boende och besökande i området. Vidare ska kollektivtrafik och cykel- och gångtrafiken prioriteras genom ett antal främjande åtgärder.

När det därefter gäller effekten av åtgärderna i åtgärdsprogrammet varierar uppgifterna i målet om hur stor minskningen av trafiken på Västra Esplanaden kommer att bli genom att Västra länken byggs. I åtgärdsprogrammet anges 35 procent och i senare uppföljningsrapport anges 13 procent. Det är dock utrett att färdigställandet av Västra länken kompenserar för den ökning av luftföroreningar som detaljplanens genomförande medför.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

Frågan är om de åtgärder som kommunen har genomfört och som planeras inom rimlig och överskådlig tid är tillräckligt konkreta och verksamma för att miljökvalitetsnormen avseende kvävedioxid med sannolikhet kan komma att innehållas trots den trafikökning som detaljplanen beräknas medföra. Om en detaljplan följer miljökvalitetsnormerna eller inte är typiskt sett beroende av många faktorer. Det är även många

gångar svårt att bedöma vilken påverkan som är hänförlig till en enskild detaljplan liksom att i detalj bedöma vilken åtgärd som ger vilken effekt (se Mark- och miljööverdomstolens dom 2012-09-21 i mål nr P 10254-11).

Utifrån nu gällande förhållanden, utan Västra länken, kan detaljplanens genomförande komma att innebära att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids vid ogynnsamma väderförhållanden. Detaljplanens bidrag till ett eventuellt överskridande får dock anses litet sett till total trafik på Västra Esplanaden. Kommunen har redovisat ett systematiskt arbetssätt och ett flertal konkreta åtgärder för att komma till rätta med luftkvaliteten avseende kvävedioxid. Kommunen har även en kontinuerlig uppföljning av luftkvaliteten som underlag för fortsatt åtgärdsarbete. Sammantaget anser Mark- och miljööverdomstolen att kommunen får anses ha tillräckligt konkreta och verk-samma åtgärder för hur miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid ska kunna innehållas trots att detaljplanen kan antas medföra en viss försämring. Detaljplanen bedöms därmed inte strida mot bestämmelsen i 2 kap. 10 § PBL.

Trafiksituationen i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen

Trafikverket har i denna del invänt att korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen redan idag är överbelastad med betydande köer i rusningstrafik och att denna trafiksituation kommer att bli värre med den trafikökning som detaljplanen väntas medföra.

Som en allmän princip gäller att varje detaljplan måste fungera självständigt och det ska framgå av planen att olika behov som den genererar kan lösas och genomföras (se t.ex. rättsfallet MÖD 2017:15). För att en detaljplan ska anses fungera självständigt krävs också att själva genomförandet av en viss föreslagen lösning har säkerställts inom ramen för detaljplanen.

Det är klarlagt i målet att trafiksituationen i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen är ansträngd och att detaljplanen kan innebära en viss försämring av denna situation under en övergångstid. Viktigast för att förbättra trafiksituationen på Västra Esplanaden är att Västra länken byggs. Kommunen ska överta huvudmannskapet för Västra Esplanaden efter det att Västra länken har byggts och då kommer åtgärder att vidtas. Det finns en osäkerhet kring projektet Västra länken eftersom vägplanen är

föremål för rättsprövning i Högsta förvaltningsdomstolen. Vinner vägplanen laga kraft kommer Västra länken enligt uppgifter i målet tidigast kunna stå klar år 2021. Detta är inom planens genomförandetid, som är fem år från laga kraft.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömning.

En förutsättning för att detaljplanen ska vara godtagbar ur trafiksynpunkt och inte ytterligare förvärra den redan ansträngda trafiksituationen är att de mer övergripande trafikprojekten i Umeå kommer till stånd. Detta är inte frågor som kommunen råder över. Kommunen har idag inte heller huvudmannskapet för Västra Esplanaden. Det finns en risk för att Västra länken och vidhängande trafikprojekt inte kan genomföras inom planens genomförandetid. Trots det anser Mark- och miljööverdomstolen att det får anses tillräckligt sannolikt att Västra länken kommer till inom rimlig och över-skådlig tid och att trafiksituationen därmed är omhändertagen på ett godtagbart sätt i detaljplanen.

Övriga invändningar

Mark- och miljödomstolen har även upphävt detaljplanen på talan av Bostadsrättsföreningen Muraren 1 eftersom det inte framstår som försvarligt att tillåta uppförandet av ett parkeringshus i omedelbar närhet av äldre bebyggelse på Hovrättsgatan där ventilationen i huset bygger på självdrag.

Mark- och miljööverdomstolen anser att det inte finns skäl att göra någon annan bedömning än länsstyrelsen i frågan om planen kan befaras bli olämplig med hänsyn till människors hälsa. Det har inte framkommit några konkreta uppgifter i målet som talar för att parkeringshusets lokalisering, tio meter från aktuell bostad, skulle riskera att påverka inomhusluften i bostaden på ett negativt sätt. Skäl att upphäva planen på denna grund finns därför inte.

Sammanfattning

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att det inte finns hinder att pröva detaljplanen med hänvisning till bristande underlag. Vidare anser domstolen att kommunen har visat att det pågår ett systematiskt arbete med åtgärdsprogram för att komma till rätta

med överskridande av miljö kvalitetsnorm för kvävedioxid. Det leder till att detaljplanen kan godtas trots ett visst överskridande initialt. Likaså anser domstolen att kommunen har visat att trafiksituationen i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen är omhändertagen. Det har inte heller framkommit något annat skäl att upphäva kommunens antagandebeslut. Sammanfattningsvis ska mark- och miljödomstolens dom ändras och kommunens beslut att anta detaljplanen fastställas.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs och Ingrid Åhman, tekniska rådet Inger Holmqvist samt hovrättsrådet Christina Ericson, referent.

Föredragande har varit Erica Ehne.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-12-13
meddelad i
Umeå

Mål nr P 769-17

PARTER

Klagande

1. Brf Muraren 1
Nygatan 1 B
903 25 Umeå

2. Brf Stallhagen 1
Brogatan 42-44
903 23 Umeå

3. Brf Stallhagen 2
Brogatan 46-48
903 23 Umeå

4. Trafikverket
Box 810
781 28 Borlänge

Motpart

Umeå kommun
901 84 Umeå

Ombud: Kommunjurist Emma Lundström
Umeå kommun
Skolgatan 31 A
901 84 Umeå

ÖVERKLAGAT BESLUT

Beslut av kommunfullmäktige i Umeå kommun den 27 februari 2017, § 28, i ärende nr BN-2013/00202, se bilaga 1

SAKEN

Detaljplan för fastigheterna Umeå 5:1 m.fl., (östra Dragonfältet) inom Väst på stan, Umeå kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 27 februari 2017, § 28, i ärende nr BN-2013/00202 att anta detaljplan för fastigheterna Umeå 5:1 m.fl. i Umeå kommun.

Dok.Id 289747

| Postadress | Besöksadress | Telefon | Telefax | Expeditionstid |
|------------------------|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------------------------|
| Box 138 901 04 Umeå | Nygatan 45 | 090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se | 090-77 18 30 | måndag – fredag 08:30–16:30 |

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade den 27 februari 2017 att anta detaljplan för östra delen av Dragonfältet, fastigheterna Umeå 5:1 m.fl. i Umeå kommun. Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata och parkeringsanläggning, att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden, samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Trafikverket och BRF Stallhagen 1 och 2 samt Muraren 1 har överklagat beslutet att anta detaljplanen till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver beslutet att anta detaljplanen.

Brf Stallhagen 1 har yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver beslutet att anta detaljplanen.

Brf Stallhagen 2 har yrkat att beslutet ska ändras på så sätt att det planerade garaget för cirka 300 bilar inte uppförs inom planområdet.

Brf Muraren 1 har i första hand yrkat att detaljplanen ändras så att den innebär att byggande av parkeringshus inte tillåts i kvarteret Muraren, och i andra hand att Umeå kommun (kommunen) får i uppdrag att utarbeta en ny detaljplan med hänsyn taget till Brf Murarens synpunkter.

Kommunen har bestritt överklagandena och yrkar att detaljplanen ska fastställas.

VAD PARTERNA HAR ANFÖRT**Trafikverket***Bakgrund*

Den 20 augusti 2015 lämnade Trafikverket granskningsyttrande för detaljplanen där Trafikverket motsatte sig den del av detaljplanen som syftar till att skapa förutsättningar att bygga parkeringshus.

Trafiksituationen

Trafikverket är väghållare för väg 503, Västra Esplanaden. Vägen är idag hårt belastad av höga trafikflöden med miljö kvalitets- och framkomlighetsproblem som följd. År 2013 mättes årsmedeldygnstrafik, ÅDT, per maxtimme (den timme under ett dygn som har högst trafikflöde) till mellan 22 500 till 23 000 fordon. I trafikutredningen som tagits fram som underlag till detaljplanen konstateras att korsningen Västra Esplanaden och Ridvägen idag är överbelastad med betydande köer i rusningstrafik. Belastningsgraden ligger på nästan 0,9 i flera körfält. Med detta avses att 90 procent av kapaciteten används i korsningen Västra Esplanaden och Ridvägen. Standard gällande belastningsgraden i korsningar är god om den är under 0,7, mindre god mellan 0,7 och 0,8 samt låg om den är över 0,8.

Planområdet med föreslagen markanvändning genererar ökad trafik med omkring 650 - 700 fordon ÅDT längs Västra Esplanaden. Det är i första hand trafiken från Ridvägen och ut på Västra Esplanaden som får ökad trafikbelastning. Belastningsgraden ökar från 0,73 till 1,06 för trafik från Ridvägen mot höger och rakt fram, samt att den ökar till 0,97 för de två körfälten norrut på Västra Esplanaden.

Luftmiljö

Regeringen har med stöd av 5 kap miljöbalken upprättat luftkvalitetsförordningen (2010:477) som innehåller miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft som syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Kvävedioxid (NO₂) får, enligt 10 § luftkvalitetsförordningen, inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt 90 mikrogram per kubikmeter luft under en timme och i genomsnitt 60 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn. Timmedelvärdet får överskridas 175 ggr per år

med vissa restriktioner, dygnsmedelvärdet får överskridas 7 ggr per kalenderår. Eftersom MKN för kvävedioxid överskrids i Umeå (både timme och dygn) fick kommunen år 2006 i uppdrag från Naturvårdsverket att utarbeta ett åtgärdsprogram för att följa MKN. Åtgärdsprogrammet fastställdes av Länsstyrelsen år 2009 och reviderades år 2015. Enligt Naturvårdsverket syftar åtgärdsprogram till att relativt snabbt, mellan ett till två år, minska halterna så att MKN följs. Åtgärdsprogrammet har funnits i över sju år men fortfarande följer halterna inte MKN.

Åtgärdsprogrammet för luft hänvisar i huvudsak till åtgärder som kommunen själv inte har rådighet över, t ex byggandet av Västra länken och ombyggnation av Västra Esplanaden. Kommunens uppföljningsrapport år 2016 för åtgärdsprogrammet beskriver att färdigställandet av Västra länken och ombyggnationen av trafikleder innanför ringleden är avgörande för att kommunen ska lyckas klara MKN för tim- och dygnsmedelvärdet.

Höga partikelhalter (PM10) beror på slitage och uppvirvling från fordonens kontakt mellan däck och vägbanan. Situationen förvärras av högre trafikflöden. På Västra Esplanaden har Trafikverket sedan år 2013 vidtagit åtgärder med en metod som kallas dammbindning. Åtgärden gör att MKN för PM10 följs på Västra Esplanaden men riskerar att överskridas vid högre trafikflöden.

Av känslighetsanalysen som togs fram i planarbetet framgår att år 2017, med relativt stor säkerhet, kan komma att innehålla fortsatta överskridanden av MKN för NO₂ (dygn och timme) och partiklar längs Västra Esplanaden. Vid ogynnsamma väderleksförhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020 om trafikbelastningen kvarstår vid samma prognos som i känslighetsanalysen.

Känslighetsanalysen visar på ett tillskott på 0,6 µg/m³ NO₂ (dygnsvärde). Detta motsvarar 1 procent av gränsvärdet på 60 µg/m³ per dygn.

Umeå universitet har tagit fram en rapport som redovisar mätresultat från mätningar av kvävedioxid (NO₂) och kväveoxid (NO_x) gjorda med en diffusionsprovtagare mellan november 2009 och december 2011. Syftet med mätningarna har varit att kartlägga luftföroreningsituationen i Umeå. Bland annat har två mätplatser funnits på Västra Esplanaden, "mätvagnen" på östra sidan samt en plats mitt emot på västra sidan. Resultatet visar på högre halter av NO₂ och NO_x på den västra sidan. Detta

beror troligen på att bilar från Ridvägen svänger ut och accelererar längs Västra Esplanaden. Vid mätvagnen på motsatt sida finns ingen utfart från Nygatan och ingen accelererande trafik, vilket kan förklara skillnaderna i mätresultaten. Mätvagnen är den stationära mätstationen ur viken resultat för tim-, dygns- och årsmedelvärdet hämtas. Sammanfattningsvis ger detta indikationer på att överskridandet av MKN kan vara högre i korsningen Västra Esplanaden och Ridvägen, än där mätvagnen står.

Grunder

Trafiksituationen

Trafikverket anser att det är oacceptabelt att tillföra ytterligare trafik i korsningen Ridvägen och Västra Esplanaden, som redan idag har omfattade köer och kapacitetsbrist. Detaljplanens trafikstring skapar ytterligare problem i korsningen. Köande som ska från Ridvägen och vidare österut eller söderut längs Västra Esplanaden får tredubblad kölängd, beräknad i antal bilar. På Västra Esplanaden fördubblas kölängden för de som ska svänga vänster mot Ridvägen.

På Västra Esplanaden kan kön för trafiken från norr växa hela vägen bak till bron över järnvägen. Köer kan även växa bakåt in på den avfart från Vännäsvägen som leder till Västra Esplanaden.

Kommunen föreslår inga åtgärder för att lösa trafiksituationen eller andra kompensationsåtgärder för den trafikökning som planen redovisar. Kommunen förlitar sig istället på att byggandet av Västra länken genomförs samt att ombyggnation av vägen kommer att ske för att minska trafikflödena på Västra Esplanaden. Vägplanen för Västra länken har inte vunnit laga kraft eftersom den är överklagad och ligger för avgörande hos regeringen. Det saknas även planer och beslut om ombyggnation av Västra Esplanaden.

Detaljplanen medför trafikökningar på Västra Esplanaden som ytterligare begränsar tillgängligheten, kapaciteten och framkomligheten på vägen. Trafikverket som idag

är ansvarig för Västra Esplanaden kan tvingas till åtgärder om detaljplanen verkställs.

Trafikverket kan bli tvungen att genomföra följande åtgärder på Västra Esplanaden.

- Justera trafikljusen för att ge högre prioritet för genomfartstrafik på Västra Esplanaden.
- Stänga vänstersvängande körfält från Västra Esplanaden.
- Bygga om för ytterligare körfält på Västra Esplanaden.
- Stänga av gång- och cykelpassage som korsar Västra Esplanaden i plan.
- Bygga om trafikplats Umeå södra för att öka kapaciteten.
- Bygga om för ytterligare körfält på Tegsbron.

Detta innebär mycket omfattande åtgärder för Trafikverket som verksamhetsutövare. Trafikverket anser att det är oacceptabelt att genomföra detaljplanen som ytterligare skulle försvåra möjligheten att följa MKN för NO₂.

Luftmiljö

Detaljplanen ger ett överskridande av MKN för NO₂. De planerade exploateringarna medför tillskott t.ex. 0,6 µg/m³ som dygnsvärde ett gynnsamt eller ogynnsamt år. Detta kan ställas i relation till det regionala bidraget av NO₂ på 0,2 µg/m³ och det urbana bidraget på 6,2 µg/m³. Det är tydligt att planen medverkar till att det blir ännu svårare än vad det är idag att följa MKN. Så länge trafik i samma storleksordning som i dag genererar emissioner av NO₂ i gaturummen så föreligger en halt-situation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden. Väderförhållanden kan inte vara en avgörande faktor för vilken man förlitar sig på för att följa MKN. Väderförhållanden är en alltför känslig och opåverkbar variabel. Trafikverket bedömer att ett haltbidrag på ca 1 % av NO₂ inte är att betrakta som marginellt i ett tätortsområde där nivån redan överskrids och åtgärder krävs för att klara MKN.

Västra Esplanaden är en vistelseplats för boende, gående och cyklister, samt för de som väntar vid busshållplatser. Om detaljplanen genomförs innebär detta att de personer som vistas i området riskerar att utsättas för höga halter av NO₂ och PM10. Planförslaget försvårar uppfyllelsen av det av riksdagen antagna miljömålet "Frisk luft".

Planering och planläggning ska ske på sådant sätt att möjligheterna att uppfylla MKN underlättas. En detaljplan får inte antas om dess genomförande skulle medverka till att en MKN inte följs (2 kap 10 § PBL). För att planläggning ska få genomföras får utsläppen inte ytterligare försämra läget i det berörda området. Genom kommunens planläggning motverkas att MKN följs och läget i området kommer försämrats ytterligare.

Slutsats

Den antagna detaljplanen innebär ökade trafikflöden samt att fler personer vistas i området och exponeras för de höga halterna av NO₂ och PM10. Planen medför oacceptabel påverkan på trafiksituationen och Trafikverket som verksamhetsutövare, samt tillräcklig hänsyn har inte tagits till människors hälsa och säkerhet.

Kommunen har inte visat tillräckliga åtgärder för att komma tillrätta med överskridandet av MKN längs Västra Esplanaden, och ska därför inte planera för förtätning och exploateringar som försvårar en redan ansträngd luft- och trafikmiljö. Avgörande för att förändra trafiksituationen är att bygga om och begränsa framkomligheten på Västra Esplanaden, samt genom att bygga Västra länken. Det är först när det blir klart om Västra länken kommer att genomföras och om det blir aktuellt med en ombyggnation av Västra Esplanaden som det går att avgöra om detaljplanen kan genomföras. Det finns en osäkerhet kring byggandet av Västra länken eftersom planen är överklagad och ligger för avgörande hos regeringen. Om projektet med Västra länken genomförs kan arbetet påbörjas tidigast år 2018 eller 2019.

Kommunen har inte gjort en rimlig avvägning mellan de motstående intressena som berörs av den antagna detaljplanen.

Trafikverket har även gett in trafikutredning, känslighetsanalys m.m.

Brf Stallhagen 1

Redan idag upplevs miljön efter Ridvägen som ohälsosam. Med det tillskott av trafik som ett genomförande av detaljplanen orsakar, och de kapacitetsproblem som

kommer att uppstå i angränsande korsningar kommer de själva och närmiljön att utsättas för ännu mer ohälsosam påverkan. Hur ohälsosamma dessa konsekvenser blir är dock inte tydligt belysta i planhandlingarna.

Idag är det förbud utmed Ridvägen för fordon tyngre än 3,5 ton, men det märks inte. PostNord, brandkåren på retur (ej uttryckning), bussar i linjetrafik, arbetsmaskiner m.fl. använder Ridvägen som genomfart utan någon åtgärd. Ridvägen är inget alternativ för genomfartstrafik från väg E12 till Västra esplanaden. Av den till planen tillhörande trafikutredningen framgår att alternativet där Brogatan öppnas upp för genomfartstrafik är det alternativ som ger den bästa trafiklösningen i området. Det framgår dock inte om kommunen har för avsikt att gå vidare med detta alternativ eller inte.

Synpunkterna på trafiksituationen utmed Ridvägen har i den analys som gjorts av kommunen inte på något sätt beaktats. I analysen talas enbart om trafiksituationen avseende väg 503, Västra Esplanaden. Inget nämns om trafiksituationen utmed Ridvägen, som ofta används som genomfartsled. Under skolperioderna stannar dessutom bussar och bilar vid busshållplatserna utanför Brogatan 44 och 46, och långa köer bildas då hållplatserna är utförda på ett sådant sätt att det inte går att köra förbi för mötande trafik. Detta medför många bilar på tomgång vid morgon- och kvällstrafik, och dessa köer kommer att öka vid ett genomförande av de byggnationer som planeras. Trafiksituationen och den närliggande boendemiljön måste ses i ett helhetsperspektiv.

I de mätningar som tidigare gjorts påvisade man att halten av kvävedioxid låg på 126,22 mikrogram per kubikmeter, vilket är över värdet för att skydda människors hälsa som ligger på 90 mikrogram. Att öka belastningen ytterligare är inte hållbart när det inte heller är klart belyst i planhandlingarna. Kommunen anför att kvalitetsnormen kommer att klaras i normalfallen. Kommande förtätning av boende med tillhörande trafik kommer göra det mycket troligt att luftföroreningar kan komma att öka. Kommunen anför också att trafiken och dess egenskaper är den enda regulatören för luftkvaliteten. Att då anta en detaljplan som genererar en ökning av trafiken

är anmärkningsvärt. Gränsvärdena ska efterlevas och inga värden som tangerar det otillåtna ska finnas.

Trots att kommunen hänvisar till att trafikmängderna visat sig vara lägre på Västra Esplanaden än vad som anges i detaljplanen, går det inte att bortse från korsningens redan idag tydliga kapacitetsproblem. Som detaljplaneunderlaget visar blir kapacitetsproblemen ohållbart stora med det tillskott som ett genomförande av detaljplanen innebär, och lär kvarstå med dess negativa följd effekter om än inte i lika stor omfattning som trafiknivåerna blir lägre på Västra Esplanaden, men ändå så stora att de är oacceptabla för boende i området.

Föreningen vidhåller även tidigare framförda synpunkter, och har gett in två yttranden som getts in under planprocessen.

Brf Stallhagen 2

Genomförandet av detaljplanen kan bli möjlig först efter att Västra länken är färdigställd. Kommunens ställningstagande går stick i stäv med vad kommunen har anfört inför byggandet av Västra länken. Planförslaget medför att trafiken ökar och får ohållbara konsekvenser för trafiksituationen på väg 503.

Basdata för trafikflödet bör absolut registreras med förhöjd frekvens samtidigt för både Västra Esplanaden och Ridvägen under vänteperioden, och en tid efter det att Västra länken är färdigställd.

Föreningens synpunkter sammanfaller med Trafikverkets i detta skede.

Brf Muraren 1

Att i detaljplanen besluta att markområdet i kv. Muraren ska användas till parkeringshus strider mot de miljömål som finns, och gör att kommunen medvetet verkar för en försämring av miljön för nu boende liksom framtida boende i centrala Umeå. Det är anmärkningsvärt och felaktigt av kommunen att besluta om byggande av

parkeringshus som stimulerar till ökad biltrafik, ökade bullernivåer, sämre luft samt förfulande av den gamla trähusmiljön, en miljö av riksintresse.

I tidigare detaljplan har angetts att marken i kvarteret Muraren ska ses som mark för park eller plantering och får inte bebyggas, ”I ett stråk över kvarteret, mellan Bankgatan och Hovrättsgatan, finns ett område utmärkt för bostäder”. Att från denna tidigare bedömning gå till nuvarande beslut att på samma yta bygga ett parkeringshus strider mot all form av miljöhänsyn. Att huvudsyftet för parkeringsanläggningens användning dessutom är för arbetsplatsparkering gör beslutet ännu mera motsägelsefullt och felaktigt.

I de konsekvensbeskrivningar som gjorts på uppdrag av kommunen saknas dessutom bl.a. en analys av hur det planerade parkeringshuset direkt och indirekt påverkar den absolut närmaste äldre bostadsbyggnaden med adress Hovrättsgatan 14, en fastighet inom brf Muraren. Det är en byggnad från 1920-talet som tidigare utgjort officersbostad och är utpekad av kommunen och länsstyrelsen som bevarandevärd och av riksintresse. Denna bostadsbyggnad kommer att ligga ”kloss i kloss” med det tänkta parkeringshuset. Fastigheten är ett gammalt trähus och ventilationen i huset bygger på självdrag. Området är redan nu mycket utsatt gällande luftmiljön, och med den ökade trafiken i det tilltänkta parkeringshuset vägg i vägg kommer trafiken att tillta och halten av föroreningar att öka. Höga byggnader intill huset gör dessutom att den luft som kommer in med självcirkulationen försämras ytterligare. I den miljö- och konsekvensanalys som gjorts på uppdrag av kommunen så framkommer att störst belastning t.ex. när det gäller utsläpp av fordonsavgaser kommer att belasta ”närmast angöringen”.

Den nu föreslagna detaljplanen, där kommunen valt att göra ändringen av markområdet från grönområde eller bostadsbyggande till byggande av parkeringshus, strider även mot 2 kap. 1-3 §§ plan- och bygglagen, där hänsyn ska tas till både allmänna och enskilda intressen, företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning, hänsyn till natur- och kulturvärde, miljö- och klimataspekter samt främja bostadsbyggande.

I övrigt hänvisar föreningen till de tidigare inlämnade synpunkterna till Umeå kommun inför beslutet på detaljplanen. De visar på faktorer som inte har beaktats i beslutet, och är skäl till att den nu beslutade detaljplanen är felaktig. Föreningen hänvisar också till de synpunkter som Trafikverket gett in och som inte heller har beaktats.

Kommunen

Trafiksituation

Trafikverket påstår att planförslaget medför att trafiken ökar och får ohållbara konsekvenser för trafiksituation på väg 503, Västra Esplanaden, men kommunen är av den motsatta uppfattningen då trafikökningen blir lägre än vad som först uppskattades. Kommunen vill även understryka att det är en skillnad på den uppskattade prognosen av trafikflöde och de verkligt uppmätta siffrorna. I känslighetsanalysen tog kommunen höjd för att trafiken skulle öka mer än vad den i själva verket gjorde. Bygandet av IKEA uppskattades medföra en större trafikbelastning än vad det i realiteten gav upphov till.

Luftmiljö

Trafikverket och övriga klagande har framfört synpunkter om att detaljplanen medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Umeå kommun är inte av samma uppfattning. En miljöbedömning har gjorts som resulterade i att planen skulle kunna medföra en betydande miljöpåverkan. Av den anledningen har en miljökonsekvensbeskrivning upprättats. Först gjordes en ordinär luftutredning och därefter en känslighetsanalys som går på djupet kring hur luftkvaliteten påverkas. Känslighetsanalysen syftar till att belysa hur luftsituationen kan komma att påverkas fram till prognosåret 2020. Analysen visar att klimatet är en mycket stor påverkansfaktor avseende variationen i luftkvaliteten längs vägsträckan 503, Västra Esplanaden. Eftersom klimatet inte går att påverka är kontentan att trafiken och dess egenskaper förblir den enda möjliga regulatören för luftkvaliteten. Analysen visar på att den trafikbelastning som planförslaget medför har liten påverkan på luftkvaliteten, eftersom mätvärdet visar på mindre än 1 µg/m³NO₂ per dygn. Det kan konstateras att trafikflödet inte är så stort att det medför en försämring av luftkvaliteten som över-

skrider miljö kvalitetsnormer för utomhusluft till följd av trafiken. I de mest ogynnsamma fallen, där klimatet medför påverkan på luftkvaliteten, finns en risk att miljö kvalitetsnormen för luft överskrids till liten del. Men i normalfallen kommer miljö kvalitetsnormen för luft att klaras. Det tål att tilläggas att länsstyrelsen beslutat att inte överpröva kommunens beslut enligt 11 kap. 10 § PBL, vilket ska göras om länsstyrelsen finner att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Av detta kan utläsas att länsstyrelsen finner att miljö kvalitetsnormen inte överskrids till följd av detaljplanen. Planen kommer inte att medföra någon nämnvärd påverkan för luftkvaliteten som de klagande befarar vilket även medför att det inte finns grund för att upphäva planen.

Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten

För att uppnå en så god klimatinivå på väg 503, Västra Esplanaden har kommunen i samarbete med Trafikverket gett förslag på kortsiktiga lösningar för att förbättra luftkvaliteten. Som exempel kan anges att hastighetsbegränsningar har införts och trafiksignaler i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden ska justeras för att förbättra luftmiljön och öka framkomligheten för busstrafiken. Trafikverket framför klagomål över att detaljplanen medför att de måste vidta åtgärder för att lösa trafiksituationer, men kommunen är av uppfattningen att, oavsett detaljplanens antagande eller inte, så måste Trafikverket i vilket fall utföra de åtgärder som de framfört klagomål över.

Kommunen har även långsiktigt planerat för att kunna genomföra förbättringsåtgärder för luftkvaliteten i centrum. Det kan dels nämnas översiktplanens strategier med parkeringsanläggningar i utkanten av centrumfyrkanten i syfte att minska biltrafik inne i stadskärnan. Kommunen är även i färd med att ta fram ett stadsutvecklingsprogram som beskriver åtgärder att utföra innanför ringleden som kommer att förbättra luftsituationen i centrum.

Trafikverket

Trafiksituationen

Även om kommunen uppfattar att trafikökningen blir lägre än vad som först

uppskattades är det fortfarande en ökning i den redan överbelastade korsningen Ridvägen/Västra esplanaden. Trafikverket vidhåller att planförslaget medför att trafiken ökar och får ohållbara konsekvenser för trafiksituationen på väg 503, Västra esplanaden. Av den trafikutredning som kommunen tagit fram framgår att korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen redan idag är överbelastad med betydande köer i rusningstrafik. Belastningsgraden ligger idag på nästan 0,9 i flera körfält vilket innebär stora störningar i trafiken. Standard gällande belastningsgraden i korsningar är god om den är under 0,7. Planförslaget ökar belastningsgraden ytterligare till 1,06 från Ridvägen åt höger ut på Västra esplanaden och rakt fram. Konsekvensen blir ohållbara störningar i trafiken med köer som inte avvecklas, dessutom ger köerna störningar i andra korsningar samt vid av- och påfarter. Belastningsgrad på 1,0 innebär att korsningen belastas till 100 procent.

Kommunen var skyldig att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) eftersom planen antogs medföra betydande miljöpåverkan. Trafikutredning för Östra Dragonfältet, som baseras på bland annat trafikprognoser, är en bilaga till MKB. Kommunen har ändrat sig och menar att detaljplaneringen ska ske utifrån uppmätta trafiksiffror istället för underlagen i MKB. Trafikverket ifrågasätter kommunens resonemang där man vill frångå prognosunderlagen som visar planens kommande trafikeffekter till förmån för uppmätta trafiksiffror som redovisar dagens trafiksituation. Den faktiska trafikallstringen kan omöjligt visa på detaljplanens trafikeffekter.

De åtgärder som Trafikverket kan bli tvungen att genomföra för att säkerställa tillgängligheten, kapaciteten och framkomligheten (funktionen) på Västra esplanaden har av kommunen felaktigt tolkats som åtgärder för att förbättra luftkvaliteten. De åtgärder som Trafikverket kan tvingas vidta handlar om att säkerställa funktionen för väg 503 (Västra esplanaden).

Kommunen är i färd med att ta fram ett Stadsutvecklingsprogram med två huvudmål; att förbättra luftmiljön i centrum och bygga mer stad. De åtgärder som Trafikverket kan tvingas genomföra för att säkra tillgängligheten, kapaciteten och framkomligheten på Västra esplanaden på grund av kommunens planering står i direkt

motsättning till Stadsutvecklingsprogrammets ambition. Tydliga exempel på detta är; att på Västra esplanaden justera trafikljusen för prioritet för genomfartstrafik, bygga om för ytterligare körfält samt stänga av gång- och cykelpassage som korsar i plan. Stadsutvecklingsprogrammet är inte genomförbart så länge Trafikverket är väghållare för 503.

I kommunens Samrådshandling gällande översiktsplan för fördjupning av Umeås framtida tillväxtområde vill kommunen minska antalet arbetsresor med bil till centrum genom att erbjuda parkering för anställda utanför centrumfyrcanten. Förutom befintliga Parketten, Nanna och nyligen anlagda Navet, byggs just nu ytterligare ett parkeringshus vid Östra kyrkogatan. Dessutom planerar kommunen för ytterligare parkeringshus inom kvarteret Ymer, utöver nu aktuell detaljplan som gäller Östra Dragonfältet. Samtliga parkeringshus finns i centrum. Trafikverket ifrågasätter förverkligandet av översiktsplanens strategi med parkeringsanläggningar i utkanten av centrumfyrcanten i syfte att minska biltrafiken inne i stadskärnan. Parkeringshusens syfte är att fyllas med bilar. Att i ett område som är överbelastat vad gäller trafik och redan överskrider MKN för luftmiljö samtidigt planera för ytterligare en anläggning som genererar ytterligare trafik är inte förenligt med god planering.

Luftmiljö

Kommunen har konstaterat att trafikalstringen är den enda möjliga regulatorm för luftkvaliteten. Trafikverket anser därför att ett tillskott från den enda möjliga regulatorm är oacceptabel. Att kommunen sedan påstår att en ökning av trafikflödet inte är så stort att det medför en försämring av luftkvaliteten och överskridande av MKN till följd av trafiken är direkt motstridigt. Planen medför påverkan på redan överskridna värden. Känslighetsanalysen som kommunen låtit ta fram visar på ett tillskott som motsvarar 1 procent av gränsvärdet per dygn. Beträffande kvävedioxid har det redan länge varit otillåtet att överskrida nivåerna i miljökvalitetsnormen, och längs Västra Esplanaden överskrider normnivåer som till skydd för människors hälsa inte får överskridas. I flera länder drivs nu i domstol processer om underlåtenhet från myndigheternas sida att komma tillrätta med överskridandena, eftersom EU-direktivet om gränsvärden betonar tidsaspekten. Vid överskridande av gränsvärden för vilka tidsfristen för att uppfylla kraven redan löpt ut, ska det i luftkvalitets-

planerna föreskrivas lämpliga åtgärder så att perioden av överskridande kan hållas så kort som möjligt. En miljökvalitetsnorm innebär inte en rätt att förorena till den nivån, och Naturvårdsverket anser med stöd av forskning att lägre halter ska eftersträvas. På en fråga från Trafikverket har Bertil Forsberg, professor i miljömedicin vid Umeå universitet, svarat att världshälsoorganisationen WHO och EU (genom Europeiska miljöbyrån EEA) räknar med att dödligheten är förhöjd i befolkningen från årsmedelhalter av kvävedioxid på 20 mikrogram/m³, d.v.s. redan vid hälften så hög halt som årsnormen. Även små bidrag till högre trafikemissioner och högre halter i det redan högt exponerade området måste ses som stridande mot författningarna och skyldigheten att ge befolkningen en acceptabel luftkvalitet.

Det finns flera epidemiologiska studier med NO₂ eller NO_x som avgasmärkörer vilka funnit negativa hälsoeffekter av halterna i Umeå; Modig et al 2009 om uppkomst av astma och Oudin et al 2016 om uppkomst av demens. Resultaten understryker att förändringar av emissioner i fel riktning i områden som inte klarar normen är oacceptabla.

Kommunens förslag på kortsiktiga lösningar för att förbättra luftkvaliteten är redan genomförda och delvis felaktigt beskrivna. Justering av trafikljusen är redan utfört och att justeringen av trafiksignaler i korsningen Ridvägen/Västra esplanaden skulle syfta till att öka framkomligheten för kollektivtrafiken stämmer inte då Ridvägen inte är ett kollektivtrafikstråk.

Trafikverket vidhåller att planen har negativ påverkan på trafiksituationen och luftkvaliteten längs väg 503 (Västra esplanaden) och i synnerhet i korsningen 503/Ridvägen.

Trafikverket har även lämnat in bl.a. studier avseende luftföroreningar till domstolen.

Kommunen*Trafik*

Kommunen är av uppfattningen att det inte är detaljplanen som medför att trafiken ökar och får ohållbara konsekvenser på Västra Esplanaden. De ohållbara konsekvenserna beror på underlåtenhet från Trafikverkets sida att vidta erforderliga framkomlighetsåtgärder på Västra Esplanaden. Oavsett om detaljplanen vinner laga kraft eller inte måste framkomlighetsåtgärder vidtas från Trafikverkets sida för att få en dräglig trafiksituation på Västra Esplanaden.

När det gäller den trafikmängd som ligger till grund för planförslaget bygger den på en uppskattning av den trafik som kan komma att belasta korsningen Ridvägen och Västra Esplanaden. Vid en mätning i realiteten visar det sig att trafikmängden i korsningen är mindre än den uppskattning som planförslaget bygger på. Till följd av det har detaljplanen tagit höjd för en större trafikmängd än vad vägen i realiteten belastas av.

Det finns redan idag ett stort antal parkeringsmöjligheter i närheten av den fastighet där parkeringshuset är avsett att byggas. Dessa nuvarande parkeringsplatser kommer att tas bort till förmån för hyreshusen som planförslaget också medger får byggas. Den ökning som antalet parkeringsplatser i parkeringshuset medför innebär endast en marginell ökning. Det medför, till motsats mot det trafikverket befarar, att trafiksituationen inte kommer att öka till den grad att den blir ohållbar.

Luftkvalitet

Det är ett faktum att det är dålig luftkvalitet i centrum i Umeå. Det har upprättats en MKB för att säkerställa om detaljplanen för Umeå 5:1 kommer att ha en betydande miljöpåverkan på luftkvaliteten. Då normvärdena endast överskrids vid ett fåtal tänkta scenarion, som vid ogynnsam väderlek, har kommunen gjort bedömningen att detaljplanen i de flesta fall klarar normvärdena och därmed inte kommer att medföra ett överskridande. Kommunen är även av uppfattningen att Västra Esplanaden inte är den allenaorådande orsaken till att det är dålig luftkvalitet i centrum och att

detaljplanen för Umeå 5:1 därför inte kommer att påverka luftkvaliteten i någon större omfattning.

Trafikverket har missförstått kommunen när de påstår att detaljplaneringen ska ske utifrån uppmätta trafiksiffror istället för underlaget i MKB:n. Detaljplaneringen är redan gjord och är baserad på underlaget i MKBn. Eftersom trafikmängden i verkligheten är mindre än de underlag som anges i MKBn är risken för att miljökvalitetsnormen ska överskridas vid ogynnsamt väder mindre. Sannolikheten att planförslaget medför en ogynnsam miljökvalitetsnorm för luft är med andra ord inte särskilt stor.

Parkeringshuset som detaljplanen tillåter är förenligt med ambitionen i översiktsplanen om att bygga parkeringshus utanför centrumfyrkanten. Om parkeringshusen är placerade längre bort från centrum än de planerade placeringarna är risken att parkeringshusen inte kommer att användas lika frekvent då gångavståndet mellan parkeringen och centrum blir för långt. Det scenariot medför att risken ökar att bilarna väljer att köra till centrum för att hitta parkering istället för att parkera i ett parkeringshus. Av den anledningen anser Umeå kommun att placeringen av parkeringsgaraget i detaljplanen för Umeå 5:1 är ändamålsenlig.

All trafik och all luftkvalitet i centrum beror på ett samspel mellan olika planerade områden och förutsättningarna i dessa, och det är med den utgångspunkten kommunen har gjort en uppskattning utifrån den aktuella detaljplanens konsekvenser på omgivningen. Konsekvensbedömningen som gjorts för detaljplanen visar att den medför en liten påverkan på luftkvaliteten i stort med utgångspunkt i de förutsättningar som föreligger i området. Att det sen kan finnas andra orsaker som ligger utanför det aktuella planområdet som också medför dålig luftkvalitet i planområdet ska inte vara grund för att upphäva detaljplanen.

Trafikverket

Trafiksituationen

För väg 503 (Västra esplanaden) är Trafikverket väghållare men det är länsplaneupprättaren (Region Västerbotten) som prioriterar och beslutar om investerings-

åtgärder. Detta innebär att det inte är Trafikverket som förfogar över vilka framkomlighetsåtgärder som ska vidtas. Däremot har Trafikverket möjlighet att justera trafikljusen. Trafikverket har efter önskemål från kommunen optimerat signalregleringen för korsande trafik över väg 503. Detta har inneburit att framkomligheten för genomfartstrafiken på väg 503 har försämrats.

I kommunens underlag för detaljplanen finns inget som bekräftar att parkeringshuset endast ersätter dagens parkeringsmöjligheter. Tvärtom visar känslighetsanalysen, som ligger till grund för detaljplanen, att planförslaget belastar väg 503 med ytterligare 650 fordon ÅDT (årsmedeldygnstrafik) i vardera körriktningen. Trafikverket påstår inte, utan hänvisar till kommunens egen trafikutredning där det framgår att korsningen redan i dag är överbelastad och att trafiken till följd av detaljplanen skulle öka.

Luftmiljö

I känslighetsanalysen och kommunens yttrande har konstaterats att trafiken och dess egenskaper förblir den enda möjliga regulatoren. Kommunens påstående om att det finns fler orsaker till den dåliga luftkvaliteten är därför ointressant.

DOMSKÅL

Mark- och miljödomstolen har gått igenom planhandlingarna med tillhörande utredning och tagit del av vad klagandena anfört, såväl under planprocessen som i överklagandena.

I 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, stadgas att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten, det s.k. planmonopolet. Det ger kommunerna en möjlighet att inom vida ramar avgöra hur mark ska disponeras. Vid planläggning ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen.

Enligt 13 kap. 17 § PBL ska den instans som prövar ett överklagande av ett beslut att anta en detaljplan endast pröva om det överklagade beslutet strider mot någon

rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna. Vid en överprövning av en kommuns beslut att anta en detaljplan, upphävs normalt ett beslut endast om kommunen i sin bedömning har gjort en felaktig avvägning mellan motstående intressen eller motstående enskilda och allmänna intressen eller i de fall då kommunen har förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet (se Mark- och miljööverdomstolens avgörande i referat MÖD 2013:44).

Brf Stallhagen 2 och Brf Muraren 1 har yrkat ändringar i detaljplanen. Kommunen har inte i målet medgett att planen får ändras i någon del. Detta innebär att domstolen endast kan fastställa eller upphäva beslutet att anta detaljplanen i sin helhet.

Bebyggelse ska, enligt 2 kap. 5 § PBL, lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet. Enligt 2 kap. 10 § tredje stycket PBL ska miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap. miljöbalken, MB, följas vid planläggning. Myndigheter och kommuner ska, som framgår av 5 kap. 3 § MB, ansvara för att miljö kvalitetsnormerna följs. Detta innebär att planering och planläggning ska ske på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla normerna underlättas (se prop. 1997/98:45 del 1 s. 259 och del 2 s. 46). I luftkvalitetsförordningen (2010:477) finns föreskrifter om föroreningsnivåer för bl.a. kvävedioxid.

Enligt 2 kap. 9 § PBL får planläggning av mark- och vattenområden inte ske så att den avsedda användningen kan medföra en sådan påverkan på omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt. Vidare framgår av 2 kap. 6 § PBL att vid planläggning ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bl.a. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö.

När det gäller den aktuella detaljplanen har invändningar gjorts mot bl.a. parkeringshuset och den påverkan parkeringshuset kan komma att få på trafiksituationen och luftkvaliteten i området.

Av utredningen i målet framgår bl.a. följande. Korsningen Västra Esplanaden och Ridvägen bedöms redan idag vara hårt belastad, med en belastningsgrad på nästan 0,9 i flera körfält. Vid genomförande av den aktuella detaljplanen beräknas Västra Esplanaden belastas med ytterligare ca 1 500 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Vidare framgår att år 2017, med relativt stor säkerhet, kan komma att innehålla fortsatta överskridanden av MKN för kvävedioxid (dygn och timme) och partiklar längs Västra Esplanaden. Kommunen gör antaganden att vid ogynnsamma väderleksförhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020, om den beräknade trafikbelastningen kvarstår. Av planbeskrivningen framgår att kommunen anser att den beräknade prognosen är osäker, samt att den förväntade minskningen av utsläpp bl.a. bygger på antaganden om strängare utsläppskrav och omställning av fordonsflottan.

Kommunen har anfört att trafikökningen kommer att bli lägre än vad som först uppskattades. Utredningen i målet visar dock enligt mark- och miljödomstolen mening att detaljplanen otvivelaktigt medför en ökning av trafiken i en redan hårt belastad korsning och trafikökningen kommer att påverka mätvärdena för bl.a. kvävedioxid. Även om ökningen beräknas medföra en relativt liten påverkan på luftkvaliteten menar mark- och miljödomstolen att planen medför en påverkan på redan överskridna värden, och att ytterligare försämra den redan dåliga luftkvaliteten framstår inte som försvarligt. Vad kommunen anfört om antaganden avseende framtida luftkvalitet ändrar inte denna bedömning. Det framstår inte heller som försvarligt att tillåta uppförandet av ett parkeringshus i omedelbar närhet av äldre bebyggelse på Hovrättsgatan där ventilationen i huset bygger på självdrag.

Efter övervägande av vad som anförts i målet avseende trafiksituationen och luftmiljön i det aktuella området delar mark- och miljödomstolen den bedömning Trafikverket har gjort i nämnda avseenden. Det sagda leder till att mark- och miljödomstolen anser att kommunfullmäktiges beslut strider mot bl.a. 2 kap. 5-6 §§ och 2 kap. 9-10 §§ PBL. Beslutet att anta detaljplanen ska därför upphävas. Vad kommunen i övrigt har anfört föranleder ingen annan bedömning.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 3 januari 2018.

Anders Carlbaum

Britt-Inger Rönnbäck

I domstolens avgörande har rådmannen Anders Carlbaum och tekniska rådet Britt-Inger Rönnbäck deltagit. Föredragande har beredningsjuristen Helena Gramner varit.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2017-02-27

UMEÅ TINGSRÄTT
Domare 2:2

INKOM: 2017-04-04
MÅLNR: P 769-17
AKTBIL: 6

§ 28

Diarienumr: KS-2017/00042

Antagande - Detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Reservation

Jan Hägglund (AP) och Patrik Brännberg (AP) reserverar sig till förmån för egna yrkanden.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, under juni 2015. Revideringar har gjorts efter granskning december 2016. I samband med Byggnadsnämndens beslut den 14 december 2016 om överlämnande till fullmäktige för antagande, tillkom ett tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet.

Antagande av planen överlämnas till kommunfullmäktige för att parkeringshusets placering avviker från de utpekade parkeringsreservaten för anläggningar som anges i gällande översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. Därtill har undantag från översiktsplanens riktlinjer för fria gjorts i planförslaget. Planen är även av stort allmänt intresse då den bland annat ger förutsättningar för en allmän parkeringsanläggning.

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2017-02-27

Beslutsunderlag

Plankarta
Planbeskrivning
Granskningsutlåtande
Samrådsredogörelse
Miljökonsekvensbeskrivning
Bilaga, luftutredning
Bilaga, bullerkartläggning
Bilaga, trafikutredning
Bilaga, känslighetsanalys
Kulturmiljöstudie
Program
Samrådsredogörelse - Program
Kvalitetsprogram
Byggnadsnämndens protokoll

Beredningsansvariga

Elin Pietroni
Daniel Lindström

Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och planeringsutskottet föreslår kommunfullmäktige att besluta enligt tjänsteskrivelsens förslag att anta detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Kommunstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

Beslutet ska skickas till

Sökande
Länsstyrelsen
Berörda med kvarstående synpunkter
Umeå kommun, Detaljplan
Umeå kommun, Fastighetsbildning
Umeå kommun, Bygglov

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Protokollsutdrag
2017-02-27

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Mikael Berglund, Jan Hägglund, Ulrik Berg, Peder Westerberg, Eric Bergner, Patrik Brännberg, Andreas Sjögren, Mattias Sehlstedt och Mattias Larsson.

Yrkanden

Mikael Berglund (S), Ulrik Berg (M), Peder Westerberg (L), Eric Bergner (C), Mattias Sehlstedt (V) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Jan Hägglund (AP) - Återremiss för att tillgodose främst Trafikverkets kritik vad gäller MKN och trafikflöde och att se över noll-alternativets innebörd och om det yrkandet faller avslag till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ska ärendet avgöras idag mot återremiss. Ordföranden konstaterar att ärendet ska avgöras idag. Därefter ställer ordföranden bifall mot avslag till kommunstyrelsens förslag och konstaterar att kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag. Votering begärs.

Voteringsproposition

Ja-röst för bifall till kommunstyrelsens förslag.

Nej-röst för avslag.

Med 58 ja-röster mot 3 nej-röster, en som avstår från att rösta och 3 frånvarande beslutar kommunfullmäktige att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Reservation

Jan Hägglund (AP) och Patrik Brännberg (AP).



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL SOM HAR ÖVERKLAGATS TILL MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn, datum för domen samt målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Skriftliga bevis som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.

§ 28

Diarienum: KS-2017/00042

Antagande - Detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Reservation

Jan Hägglund (AP) och **Patrik Brännberg (AP)** reserverar sig till förmån för egna yrkanden.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, under juni 2015. Revideringar har gjorts efter granskning december 2016. I samband med Byggnadsnämndens beslut den 14 december 2016 om överlämnande till fullmäktige för antagande, tillkom ett tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet.

Antagande av planen överlämnas till kommunfullmäktige för att parkeringshusets placering avviker från de utpekade parkeringsreservaten för anläggningar som anges i gällande översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. Därtill har undantag från översiktsplanens riktlinjer för friyta gjorts i planförslaget. Planen är även av stort allmänt intresse då den bland annat ger förutsättningar för en allmän parkeringsanläggning.

Beslutsunderlag

Plankarta
Planbeskrivning
Granskningsutlåtande
Samrådsredogörelse
Miljökonsekvensbeskrivning
Bilaga, luftutredning
Bilaga, bullerkartläggning
Bilaga, trafikutredning
Bilaga, känslighetsanalys
Kulturmiljöstudie
Program
Samrådsredogörelse - Program
Kvalitetsprogram
Byggnadsnämndens protokoll

Beredningsansvariga

Elin Pietroni
Daniel Lindström

Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och planeringsutskottet föreslår kommunfullmäktige att besluta enligt tjänsteskrivelsens förslag att anta detaljplan för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Kommunstyrelsen beslutar att föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

Beslutet ska skickas till

Sökande
Länsstyrelsen
Berörda med kvarstående synpunkter
Umeå kommun, Detaljplan
Umeå kommun, Fastighetsbildning
Umeå kommun, Bygglov

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig: Mikael Berglund, Jan Hägglund, Ulrik Berg, Peder Westerberg, Eric Bergner, Patrik Brännberg, Andreas Sjögren, Mattias Sehlstedt och Mattias Larsson.

Yrkanden

Mikael Berglund (S), Ulrik Berg (M), Peder Westerberg (L), Eric Bergner (C), Mattias Sehlstedt (V) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Jan Hägglund (AP) - Återremiss för att tillgodose främst Trafikverkets kritik vad gäller MKN och trafikflöde och att se över noll-alternativets innebörd och om det yrkandet faller avslag till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ska ärendet avgöras idag mot återremiss. Ordföranden konstaterar att ärendet ska avgöras idag. Därefter ställer ordföranden bifall mot avslag till kommunstyrelsens förslag och konstaterar att kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag. Votering begärs.

Voteringsproposition

Ja-röst för bifall till kommunstyrelsens förslag.

Nej-röst för avslag.

Med 58 ja-röster mot 3 nej-röster, en som avstår från att rösta och 3 frånvarande beslutar kommunfullmäktige att bifalla kommunstyrelsens förslag.

Reservation

Jan Hägglund (AP) och Patrik Brännberg (AP).

Byggnadsnämnden


Tid: Onsdagen den 14 december 2016 kl. 8:30–16:10
Ajournering kl.11:40–13:25, § 371 kl. 14:45–14:52

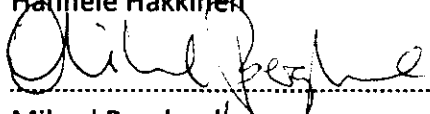
Plats: Saluten, Stadshuset

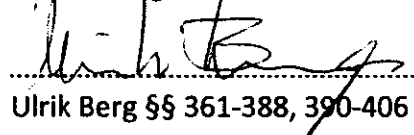

Beslutande: Mikael Berglund (S), ordförande
Ulrik Berg (M), 1:e vice ordförande, §§ 361-388, 390-406
Harald Svensson (M), ersättare för Ulrik Berg (M) § 389
Alireza Mosahafi (MP), 2:e vice ordförande
Karin Svedlert (S)
Ingemar Jangvad (S)
Mona Westman (S)
Roger Persson (L)
Eric Bergner (C)
Veronica Kerr (KD)
Mattias Sehlstedt (V)
Maria Myrstener (V), §§ 361-399
Örjan Mikaelsson (V), ersättare för Maria Myrstener (V) §§ 400-406

Övriga deltagare: Se sidan två

Utses att justera: Ulrik Berg §§ 361-388, 390-406 och Alireza Mosahafi § 389


Sekreterare:  §§ 361-406

Ordförande: 
Mikael Berglund

Justerare:  
Ulrik Berg §§ 361-388, 390-406 Alireza Mosahafi § 389

BEVIS

Justerat protokoll har offentliggjorts genom anslag

Organ: Byggnadsnämnden
Sammanträdesdatum: 2016-12-14
Anslaget har satts upp: 2016-12-22
Anslaget tas ner: 2017-01-17
Förvaringsplats: Umeå kommun, Detaljplanering
Underskrift: 
Hannele Häkkinen

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Sammanträdesprotokoll
2016-12-14

Övriga deltagare

Ej tjänstgörande ersättare

Ola Borgström (S)

Emma Vigren (S)

Maria Vängbo (S)

Gabriel Farrysson (MP)

Igor Jonsson (M), §§ 361-368

Harald Svensson (M), §§ 361-388, 390-406

Lennart Sandström (L)

Lennart Persson (C)

Örjan Mikaelsson (V), §§ 361-399

Tjänstemän

Britta Nordbrandt-Nilsson, bostadsanpassningschef, § 362

Tomas Strömberg, stadsarkitekt, §§ 363-364, 367-368, 370, 372-377, 380-381

Jonas Andersson, bygglovchef, § 363

Nelli Flores Nilsson, planarkitekt, §§ 365, 371

Magdalena Blomquist, planchef, §§ 369, 378-379

Maria Blomqvist, biträdande stadsarkitekt, §§ 365, 382-398

Johan Ledstedt, bygglovhandläggare, §§ 400-402

Emma Lundström, jurist, §§ 403-406

Elisabeth Wangdell, koordinator

Fredrik Björkman, kartingenjör

Hannele Häkkinen, nämndsekreterare

Linn Näslund, praktikant

Margaretha Alfredsson, samhällsbyggnadsdirektör

Mary Pettersson, bygglovhandläggare

Niklas Forsgren, kommunikatör

§ 369

Umeå 5:1 m.fl.

Diarienum: BN-2013/00202

Detaljplan för östra delen av Dragonfältet - bostadsbebyggelse

Beslut

1. Byggnadsnämnden godkänner den reviderade detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl. med tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet. Sökanden bör tillse att kompetens inom området konsulteras i projekteringen av anläggningen.
2. Byggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta den reviderade detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under juni 2015, reviderad december 2016.

Samråd/Utställning

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

Av de synpunkter som har inkommit under samråd och granskning har ett särskilt utlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår att detaljplanen reviderats efter granskning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen att revidering av planhandlingarna inte fordrar fortsatt handläggning.

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- Brf Muraren
- Brf Stallhagen 1
- Brf Stallhagen 2
- Trafikverket.

Övriga berörda, (underrättelse):

- Föreningen för Byggnadskultur i Umeå

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2016-12-01.

Antagandehandlingar

- Utlåtande daterat december 2016
- Plankarta med planbestämmelser daterad juni 2015, reviderad december 2016
- Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning daterad juni 2015, reviderad december 2016
- Samrådsredogörelse daterad juni 2015
- Miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor daterad juni 2015
- Kulturmiljöstudie daterad juni 2015
- Kvalitetsprogram daterat juni 2015, reviderat december 2016
- Planprogram daterat februari 2014
- Samrådsredogörelse tillhörande planprogram daterad mars 2014.

Beredningsansvariga

Magdalena Blomquist, planchef

Tomas Strömberg, stadsarkitekt

Förslag till beslut på sammanträdet

Mikael Berglund (S) – Godkänna detaljplanen med tillägg att det nya parkeringshuset ska formars med fokus på jämställdhet och trygghet. Sökanden bör tillse att kompetens inom området konsulteras i projekteringen av anläggningen.

Byggnadsnämnden bifaller förslaget.

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Sammanträdesprotokoll
2016-12-14

Beslutet med handlingar ska skickas till

- Sökande
- Länsstyrelsen
- De med kvarstående synpunkter
- Umeå kommun, kommunfullmäktige.

Justerares sign:



Utdraget bestyrks:

UMEÅ 5:1

Diarienumr: BN-2013/00202

**Detaljplan för östra delen av Dragonfältet -
bostadsbebyggelse****Förslag till beslut**

Byggnadsnämnden föreslås besluta
att godkänna den reviderade detaljplanen och överlämna den till
kommunfullmäktige för antagande

Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny
kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en
parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa
gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av
staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och
miljöer ett formellt skydd.

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå
kommun, Detaljplanering under juni 2015, reviderad december 2016.

Samråd/Utställning

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

Av de synpunkter som har inkommit under samråd och granskning har ett
särskilt utlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av
utlåtandet framgår att detaljplanen reviderats efter granskning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen att revidering av
planhandlingarna inte fordrar fortsatt handläggning.

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- Brf Muraren
- Brf Stallhagen 1
- Brf Stallhagen 2

Tjänsteskrivelse

Dnr: BN-2013/00202

- Trafikverket

Övriga berörda, (underrättelse):

- Föreningen för Byggnadskultur i Umeå

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2016-12-01

Antagandehandlingar

- Utlåtande daterat december 2016
- Plankarta med planbestämmelser daterad juni 2015, reviderad december 2016
- Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning daterad juni 2015, reviderad december 2016
- Samrådsredogörelse daterad juni 2015
- Miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor daterad juni 2015
- Kulturmiljöstudie daterad juni 2015
- Kvalitetsprogram daterat juni 2015, reviderat december 2016
- Planprogram daterat februari 2014
- Samrådsredogörelse tillhörande planprogram daterad mars 2014

Beredningsansvariga

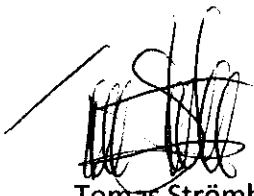
Magdalena Blomquist, planchef

Tomas Strömberg, stadsarkitekt

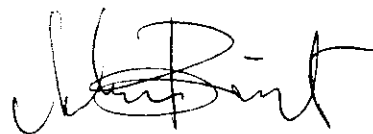
Beslutet ska skickas till

Beslutet med handlingar ska skickas till

- Sökande
- Länsstyrelsen
- De med kvarstående synpunkter



Tomas Strömberg
Stadsarkitekt



Magdalena Blomquist
Planchef

Detaljplan för

Östra Dragonfältet

Umeå 5:1 m fl



Umeå kommun, Detaljplanering

juni 2015
 rev dec 2016

Umeå kommun
 Postadress: 901 84 Umeå
 Besöksadress: Skolgatan 31A
 Telefon: 090-16 10 00 (växel)
 Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplan
 Telefon: 090-16 13 61
 Fax:
 Mejladress: detaljplanering@umea.se
 Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

| | |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Medverkande: | Frida Bergström, trafikingenjör Katarina Bergström, trafikplanerare Magdalena Blomquist, planarkitekt Magnus Lingegård, landskapsarkitekt Olle Forsgren, f.d.stadsarkitekt Hanna Jonsson, planerare Sarah Lundgren, lantmätare Lage Olofsson, mark- och exploateringsingenjör Annika Söderlund, miljöinspektör Gustav Edvinsson, Ramböll miljöbedömning Åsa Hermansson, Sweco kulturmiljöstudie |
| Fotografier: | Umeå kommun, om inte annat anges |
| Kartor och illustrationer: | Umeå kommun, om inte annat anges |
| Besöksadress: | Skolgatan 31 A |
| Postadress: | Umeå kommun, Detaljplanering, 901 84 Umeå |
| E-postadress: | detaljplanering@umea.se |
| Internet: | www.umea.se/stadsplanering |
| Telefon: | 090-16 10 00 (växel) 090-16 13 61 |

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| Inledning | 4 |
| Bakgrund | 4 |
| Syfte | 5 |
| Planprocessen..... | 5 |
| Handlingar | 6 |
| Behovsbedömning..... | 6 |
| Gällande planer och beslut | 7 |
| Översiktsplan..... | 7 |
| Detaljplaner | 8 |
| Riksintresse | 8 |
| Planförslaget | 9 |
| Övergripande markanvändning och stadsstruktur | 9 |
| Ny bostadsbebyggelse | 9 |
| Ny parkeringsanläggning..... | 11 |
| Gestaltning | 12 |
| Befintlig bebyggelse | 12 |
| Friytor | 13 |
| Gator och trafik..... | 14 |
| Ombyggnad av Ridvägen..... | 15 |
| Gång- och cykeltrafik..... | 15 |
| Gata på de gåendes villkor | 16 |
| Kollektivtrafik | 16 |
| Västra Esplanaden | 17 |
| Korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen | 17 |
| Parkering | 18 |
| Cykelparkering | 18 |
| Teknisk försörjning | 18 |
| Dagvatten | 19 |
| Byggnadsteknik | 19 |
| Konsekvenser av förslaget | 19 |
| Miljöbedömning | 19 |
| Luftkvalitet | 19 |
| Känslighetsanalys | 20 |
| Långsiktigt bättre luftmiljö..... | 21 |
| Buller | 21 |
| Risker | 23 |
| Kulturmiljö..... | 24 |
| Kulturmiljöstudie | 24 |
| Genomförandefrågor | 27 |

INLEDNING

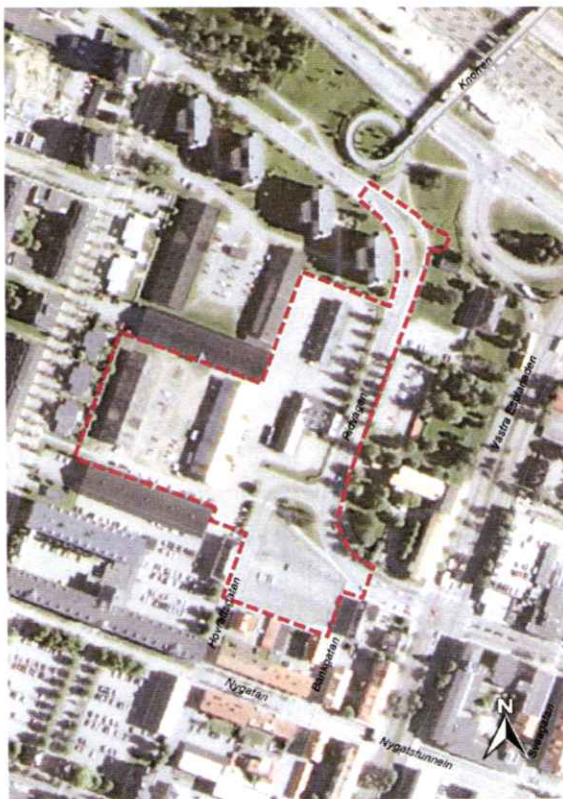
Bakgrund

Planområdet ligger i anslutning till Ridvägen i det nordöstra hörnet av stadsdelen Väst på stan, centralt i Umeå. Området omfattar Ridvägen i öster och i norr, delar av fastigheten Umeå 5:1 samt norra delen av kv Muraren.

Detaljplanen har sin utgångspunkt i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna¹. Planområdet är en del av det omvandlingsområde som ligger kring Ridvägen och Vännäsvägen (se bild under avsnittet, översiktsplan). Översiktsplanen illustrerar här en utveckling med ny kvartersbebyggelse. Området ligger centralt i Umeå nära kollektivtrafikstråk och lämpar sig därmed väl för förtätning med både bostäder och verksamheter.

I den fördjupade översiktsplanen presenteras en parkeringsstrategi som har till syfte att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende samt styra den angöringstrafik som har sitt mål i centrum. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan. Arbetsplatsparkering ska anordnas samlat utanför centrumfyrkanten. Kv Muraren har pekats ut i parkeringsprogrammet som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil².

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå och delvis inom värdekärnan Regementsstaden Umeå/ Dragonregementet.



Detaljplanens avgränsning

¹ Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011.

² Parkeringsprogram 2013-08-05, fastställt i Kommunstyrelsen november 2013

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.



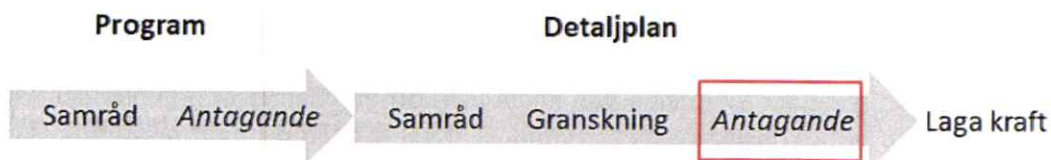
Planområdets läge i Umeå

Planprocessen

En detaljplan är en karta med bestämmelser som anger vad marken får användas till och hur bebyggelsen ska se ut och ordnas. Hur en ny detaljplan tas fram regleras genom PBL (Plan- och bygglagen). Detaljplaneprocessen är ett kommunalt ansvar där besluten fattas politiskt.

Planprocessen inleddes i det här fallet med ett program³ som beskriver planeringsförutsättningarna för området, anger mål, vilja och inriktning för stadsutvecklingen. Programmet var utsänt på samråd under februari 2014 och godkändes av byggnadsnämnden 2014-03-19 § 52. Programmet ligger till grund för fortsatt detaljplanering av området.

Aktuell detaljplan är den första etappen i planläggningen av området. Planförslaget har varit utsänt på samråd under augusti 2014 och inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse. Nu är planförslaget föremål för granskning vilket innebär att kommunen kungör och presenterar det slutliga planförslaget och ger myndigheter, sakägare och andra som berörs av planen möjligheter att lämna synpunkter på förslaget.



³ Program till detaljplan för Östra Dragonfältet, BN 2013/00202, godkänt 2014-03-19 BN § 52.

Handlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning inkl. genomförande frågor
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande
- Miljökonsekvensbeskrivning med bilagor
- Kulturmiljöstudie
- Kvalitetsprogram
- Planprogram
- Samrådsredogörelse tillhörande planprogram



Programkarta, siffror i kartan relaterar till sifferhänvisningar i texten programhandingen

Behovsbedömning

När en ny detaljplan tas fram ska kommunen ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

En behovsbedömning har upprättats där planen bedöms innebära betydande miljöpåverkan⁴. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ bedöms därför behöva genomföras.

Behovsbedömningen grundas på en genomgång av planens miljöpåverkan. Enligt genomgången finns det för kombinationen av ändringar i vägnätet och uppförande av ny parkeringsanläggning och dess påverkan på luftmiljön anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Det finns anledning att anta att miljö kvalitetsnorm kommer att överskridas. Planen medför också påverkan i område av riksintresse för kulturmiljön.

Länsstyrelsen har den 16 oktober 2013 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas. Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslags-
tavla under tiden 18 oktober 2013 till och med 8 november 2013.

GÄLLANDE PLANER OCH BESLUT

Översiktsplan

För området gäller översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. I översiktsplanen pekats planområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse.

Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad genom att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Staden ska präglas av attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner. Det i sin tur ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ökat bilanvändande och en prioritering av gående och cyklister är en av förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling.

I översiktsplanens förslag för Väst på stan beskrivs utvecklingen av bl a omvandlingsområdet. I den norra delen mot väg- och järnvägsområdet finns stadsdelens långsiktiga tillväxtpotential (se illustrationer på nästa sida).

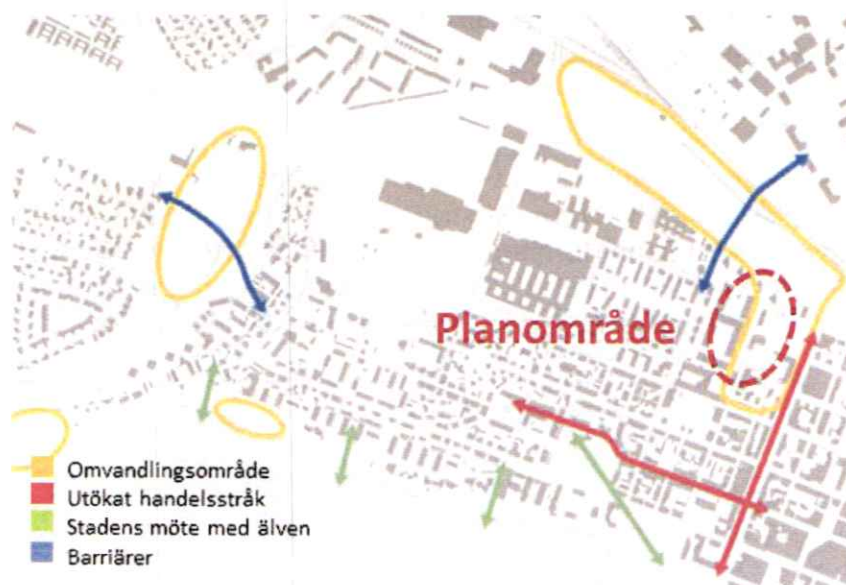


Illustration ur översiktsplanen, förslag till Väst på stan

⁴ Behovsbedömning av detaljplan för fastigheten Umeå 5:1 m fl, Umeå kommun 2013-09-10.

Detaljplanen följer i huvudsak översiktsplanens intentioner. P-husets placering finns inte med i översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna, men följer kommunens parkeringsprogram. Planförslaget följer inte heller översiktsplanens riktlinjer för friyta på kvartersmark.



Illustration ur översiktsplanen, detalj över norra delen av omvandlingsområdet

Detaljplaner

För kv Dragonen (Umeå 5:1) samt kv Skvadronen gäller stadsplan för K4-fältet, P21/1974. För kv Svarvaren gäller stadsplan P10/1979, kv Muraren stadsplan P12/1952 och kv Båtsmannen stadsplan P83/1946.

Riksintressen

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10). Delar av planområdet ligger inom värdekärna, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplanedrag. Planområdet gränsar också till Västra Esplanen som är ett kommunikationstråk som är särskilt representativt för riksintresset för kulturmiljö. Se vidare under avsnittet om kulturmiljö.

PLANFÖRSLAG

Övergripande markanvändning och stadsstruktur

Målet med omvandlingen i planområdet är att läka samman den, av vägar och parkeringsytor, splittrade stadsmiljön genom att bygga stad i form av ny kvartersbebyggelse. Inom planområdet föreslås en förtätning med bostäder samt ett läge för ett nytt p-hus. Detaljplanen innehåller också en förändring i gatustrukturen för att åstadkomma en effektivare markanvändning och ett mer läsbart och lättorienterat stadsrum. Ridvägen får en mer stadsmässig utformning och gång- och cykelstråken binds samman.

Ny bostadsbebyggelse

På Ridvägens västra sida i anslutning till befintliga stallbyggnader får två kvarter innehållande bostäder uppföras [B]. Kvarteren får en storlek och skala som överensstämmer med kvarter i omgivningen. Bebyggelsen utgörs av lamellhus som omgärdar gårdar som öppnar sig åt väster. Lamellhusen mot Ridvägen sträcker sig längs hela kvarteret och får uppföras i fem våningar [V]. Mindre flerfamiljshus, i fyra våningar [IV], får uppföras tvärställda mot lamellhusen och omgärdar gårdarna.



Illustration av de nya bostadskvarteren, White

Den nya bebyggelsen kan komma att innehålla ca 150 lägenheter fördelat på två lika stora kvarter. Totalt rör det sig om ca 12 000 m² (BTA) bostäder. Ambitionen är att i det här centrala läget tillskapa mindre lägenheter i form av hyresrätter.

Bostadshusen vid Ridvägen ska placeras i förgårdsmark mot gata [p₁]. För att skapa ett levande och stadsmässigt intryck samt anpassning till kulturmiljön har bestämmelser införts att det ska finnas tydligt markerade, genomgående entréer ut mot Ridvägen. Lamellhusens långfasader ska delas upp i flera volymer för att få en mer uppbruten skala men ändå utgöra en symmetrisk helhet. Fasaderna ska i huvudsak utföras i puts och samtliga ytor ska ha varma ljusa kulörer [f₁]. De mindre tvärställda bostadshusen har entréer från gården och får inte byggas ihop med lamellhusen utmed Ridvägen [p₂]. Detta för att kvarteren ska upplevas mindre kompakta. För att åstadkomma en rätthet och

renhet i fasaduttrycket, som anknyter till regementsbyggnaderna, tillåts från fasadliv utskjutande och inglasade balkonger endast mot gårdarna [f₃].

Taken på bebyggelsen i anslutning till planområdet är till största delen utformade med sadeltak. Därför ska också de nya bostadshusen utföras med sadeltak i svart bandtäckt plåt. Takgenomföringar, som t ex ventilationsdon, ska vara i mindre omfattning och samlas till skorstensliknande volymer.



Illustration av de nya bostadskvarteren vid stallarna, White

Gårdarna utgör friyta för de boende och ska innehålla planteringar av hög kvalitet och karaktärsträd. Bostadsgården ska ha en tydlig avgränsning mot den öppna ytan utmed stallarna. Avgränsningen ska utföras göras i form av staket i svart metall eller en kombination av dessa [n₁]. För att spara friytan får inte byggnader såsom trädgårdsförråd, miljöhus, cykelparkering m.m. uppföras på gårdarna. Förgårdsmark mot Ridvägen ska planteras och innehålla träd [n₂].



Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen. Illustrationer ska endast ses som exempel.

Illustration av nya bostadshus sett från cykelbron, White

Ny parkeringsanläggning

I den fördjupade översiktsplanen, för de centrala stadsdelarna, presenteras en parkeringsstrategi. Den syftar till att minska befintlig arbetsplatsparkering i centrum, och ersätta dem med platser i samlade anläggningar utanför stadskärnan, till förmån för kunder och boende i centrum. Det bidrar till att minska trafiken i centrumfyrkanten och därmed också minska luftmiljöproblematiken.

Kv Muraren har pekats ut i kommunens parkeringsprogram⁵ som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil. Ett parkeringshus i kvarteret Muraren innebär inte ett nettotillskott av parkeringar utan ersätter parkeringar i centrumfyrkanten. Anläggningen är ett steg mot att införliva översiktsplanens intentioner gällande parkeringsköp av arbetsplatsparkeringar och i förlängningen förbättra Umeås luftkvalitet. En parkeringsanläggning i kv Muraren är attraktiv med sitt läge vid Ridvägen och med närheten till Västra Esplanaden. Parkeringshusets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering.

Detaljplanen medger en byggrätt för parkeringshuset [e₁] på 9200 m² till en total byggnadshöjd av 11,5 meter. Parkeringshuset planeras byggas i fem plan varav 1,5 under mark och beräknas kunna innehålla lite drygt 300 parkeringsplatser. In- och utfart till p-huset lokaliseras till husets kortända mot Hovrättsgatan med trapphus och utgångar i kortändarna åt båda hållen.



Illustration av det nya parkeringshuset, TM

⁵ Parkeringsprogram, Umeå kommun 2013-08-05, fastställt i KS nov 2013

Parkeringshusets placering och utformning blir särskilt viktig då det är en stor byggnadsvolym i anslutning till ett område med särskilt värdefull kulturmiljö, fd Dragonregementet. Volymen placeras med anpassning till tomten och omgivande kvarter. Den östra gaveln, mot kv Båtsmannen, är smalare och byggnaden får ett kilformat uttryck. Byggnaden utförs med rundade hörn mot norr [f₄] vilket skapar god framkomlighet för cyklister och dämpar upplevelsen av den relativt stora volymen på platsen. Rundningen säkerställer även fortsatta siktlinjer mot det fd. sadelmakeriet.

Byggnaden utförs med lutande parkeringsplan vilket avspeglar sig i både fasaduttryck, tak och att byggnaden får olika höjder. Planen reglerar att taket ska utföras som två lutande skivor och vara växtbeklätt. Utgångspunkten har varit att hålla ner volymens höjd framförallt i det nordvästra hörnet med hänsyn till det fd sadelmakeriet.

Parkeringshusets fasader ska i huvudsak utföras i trä och anknyter därmed till närliggande träbyggnader, som t ex fd sadelmakeriet, ridhus och stallar. Träpartier liksom betong och plåt ska färgbehandlas och färgsättningen ska domineras av ljusa varma kulörer [f₄] som knyter an till färgsättning på intilliggande bebyggelse.

Gestaltning

Bebyggelsen ska utformas och placeras så att de ger gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. Bebyggelsen ska också bidra till att skapa en inspirerande stadsmiljö med tydlig struktur i form av stadskvarter. Mot gata ska bebyggelsen vara öppen, utåtvänd och ha en inbjudande karaktär som ger förbipasserande en intressant och trygg upplevelse.

Principen för gestaltningen av området är att de byggnader som planeras för bostäder anknyter i utformning och materialval till de byggnader som använts för bostadsändamål inom regementsområdet. Medan p-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader.

I översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, beskrivs förhållningssätt till bebyggelse inom kulturmiljöer. Ett av förhållningssätten är att ny- och påbyggnader i eller nära kulturmiljöer av riksintresse föregås av särskilda gestaltungsprogram. Därför har i samband med detaljplanen ett kvalitetsprogram för området tagits fram där frågor kring placering och utformning av bebyggelsen och dess omgivningar fördjupas⁶.

Befintlig bebyggelse

Inom kv Dragonen, Umeå 5:1, ligger kulturhistoriskt värdefulla byggnader i form av de fd stallarna som tillhörde Norrlands Dragonregemente. Stallarna utgör särskilt värdefulla byggnader och ska bevaras. De får ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse [q]. Skyddsbestämmelsen innebär att byggnaderna inte får rivras och att de inte får förvanskas utvändigt. Byggnaderna kan fortsättningsvis användas för olika funktioner och verksamheter anpassade till byggnaderna och omgivningen.

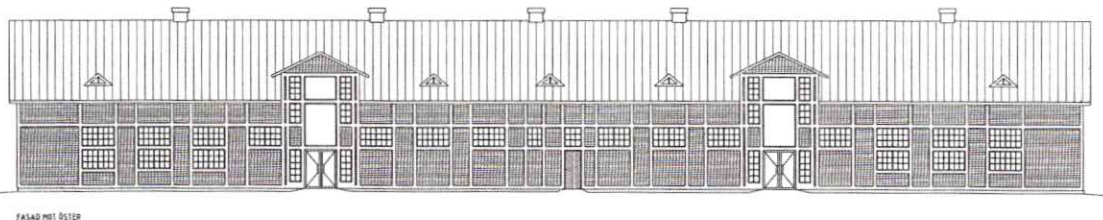
⁶ Kvalitetsprogram tillhörande detaljplan för Östra dragonfältet (se bilaga)



En av de befintliga stallbyggnader som skyddas i detaljplanen

För stallarna anger detaljplanen en bred användning [**CK**] då behoven kan variera över tid. I användningen ingår centrumskapande verksamheter och kontor. Stallarna används idag för kommunala verksamheter, kontor och förråd.

Den öppna gården mellan, och ytorna kring, de två stallbyggnaderna fyller en viktig funktion för upplevelsen av den kulturhistoriska miljön. Området ska inte bebyggas och inte heller planteras med parkartad vegetation. Viss parkering för verksamheternas behov får ske på den öppna ytan.



Förslag till ombyggnad av fd stallbyggnad

Inom Umeå 5:1 ligger även en fd vagnbod som idag används som kontor och förråd. På den platsen planeras nya bostäder varför vagnboden då kommer att rivas.

Friytor

Den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna anger riktlinjer för friyta på kvartersmark inom bostadsbebyggelse. För planområdet gäller därför att friytor ska ha ett skyddat läge från buller och avgaser, innehålla buskar och träd samt ge en god rumsverkan. Inom bostadskvarteren ska det enligt gällande norm för friytor anordnas en tredjedel av bostadshusens totala yta (BTA). Barns möjligheter till säker och lek och rekreation skall särskilt beaktas.

Att skapa möjligheter för god boendemiljö i tätare kvartersstrukturer kräver tillgängliga

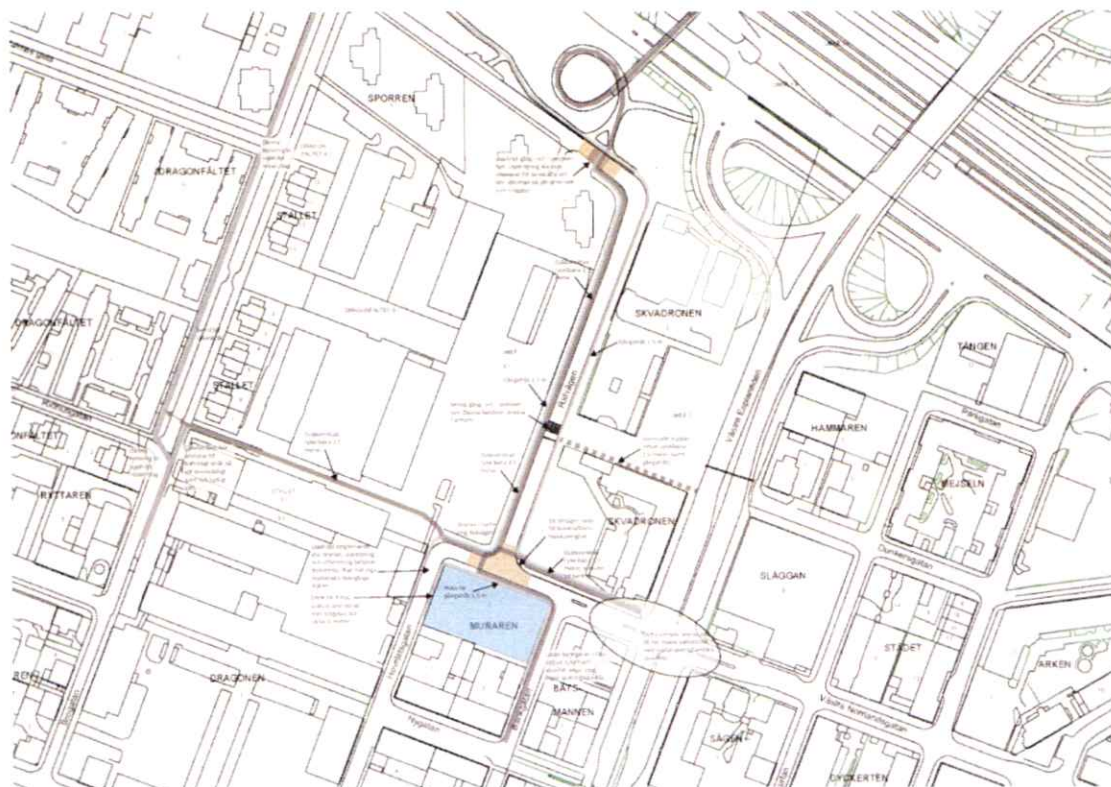
friytor/grönytor inom bostadens närhet. Mindre friyta än riktlinjerna förespråkar kan även provas om den placeras och utformas med särskilt hög kvalitet. Vid planläggning av bostadsmiljöer ska barns behov av friytor särskilt beaktas. Barnens möjligheter till säker och utvecklande lek och rekreation ska tillgodoses.

Om detaljplanen utnyttjas fullt ut uppfylls inte friytekravet på en tredjedel inom kvarteret. Under vissa premisser är det enligt översiktsplanen möjligt att göra avsteg mot kravet på en tredjedel friyta. Inom centrumfyrkanten är riktlinjen för friyta minst en sjätte-del av bostädernas totala yta. De nya bostadshusen vid Ridvägen ligger centralt precis utanför centrumfyrkanten. I det här läget prioriteras behovet av centralt belägna bostäder. Kravet på den friyta som skapas är att den ska hålla en extra hög kvalitet [n₁].

Gator och trafik

Ett genomförande av detaljplanen innebär förändringar i strukturen för gator och gång- och cykelbanor. Syftet med förändringarna är dels att Ridvägen ska få en mer stadsmässig utformning samt öka tydligheten, tillgängligheten och orienterbarheten för olika trafikanter i området. Syftet är också att få ner hastigheten på Ridvägen genom ombyggnaden.

I samband med planprogrammet togs en trafikutredning⁷ fram där olika lösningar för strukturen i området studerades och vilka effekter och konsekvenser de skulle få. Utredningen resulterade i ett förslag till ny utformning av gator och gång- och cykelvägar i området. Delar av det förslaget ingår i detaljplanen.

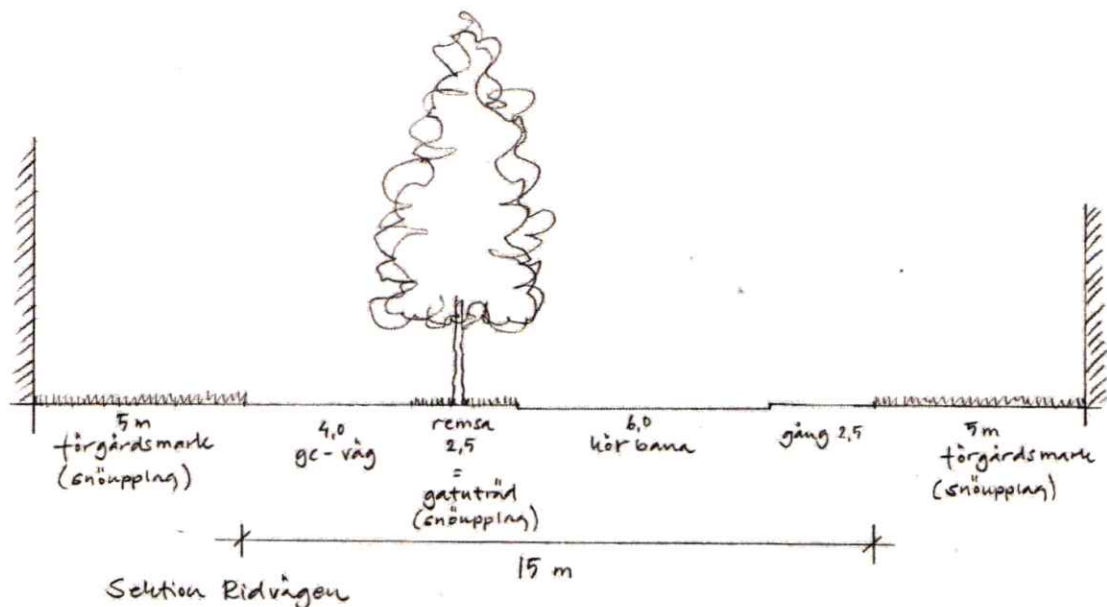


Förslag till utformning av gator och gång- och cykelvägar inom programområdet, Trivector (kartbilden finns i större skala i trafikutredningen)

⁷ Trafikutredning för Östra Dragonfältet, Rapport 2014:02 Trivector 2014-02-03

Ombyggnad av Ridvägen

Förslaget innebär att gatorna får en struktur som följer traditionell rutnätsutformning och som därmed bättre ansluter till övriga omgivningens gatukaraktär. Ridvägens korsning vid punkthuset vid kv Sporren görs något snävare med en tydligare vinkel för att dämpa hastigheten och göra gatan mer stadslig. Ridvägen slutar sedan i en T-korsning där Västra Norrlandsgatan förlängs över Västra Esplanaden och hela vägen bort till där den möter Hovrättsgatan. Upphöjda ytor föreslås vid överfarten där cykelbron landar i Ridvägen samt i T-korsningen. Konsekvenserna av sådana förändringar kan antas bli att hastigheterna sänks på Ridvägen och att de hastighetsdämpande åtgärderna kan ha en dämpande effekt på den upplevda smittrafiken.



Ex på framtida utformning av Ridvägen. Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen.

Ridvägen får en sektion vars bredd blir densamma som idag på ca 15 meter. Ombyggnaden av Ridvägen sker succesivt i takt med exploateringen av området och aktualiseras i samband med att bostadskvarteren byggs ut. Efter färdig ombyggnad ska Ridvägen omfatta en gång- och cykelväg, en remsa för gatuträd och snöupplag, körbana samt gångbana på den östra sidan.

Gång- och cykeltrafik

Ett av de övergripande målen är att Umeå ska vara attraktivt att cykla och att gå i, sommar som vinter. Det innebär att det måste finnas gena, säkra och estetiskt tilltalande gång- och cykelvägar. Hur konkurrenskraftig gång- och cykeltrafiken är styrs ofta av vilka fysiska förutsättningar vi planerar i miljön. Det handlar framförallt om att skapa korta resrelationer för att ge cyklister och fotgängare konkurrensfördelar gentemot bilen. Inom planområdet föreslås en del förändringar framför allt för att skapa tydliga gc-stråk och åstadkomma länkar där de saknas idag.

Cykelbanan längs Ridvägen är en del av huvudvägnätet för cykel. Cykelbanan får ett nytt läge på den västra sidan av Ridvägen för att kopplingen till anslutande gc-bana på

Bankgatan och stråket längs Nygatan ska bli tydligare och genare. Gång- och cykelbron över väg 507, Vännäsvägen, landar i en upphöjd överfart på Ridvägen. Brogatan och Hovrättsgatan knyts samman med ett tydligare gång- och cykelstråk. Den nya korsningen mellan Ridvägen och Hovrättsgatan måste utformas med stor omsorg då det är flera trafikslag och stråk som passerar här. När omdaning av Västra Esplanaden genomförs kommer anslutningen till gång- och cykelnätet kring Ridvägen bli smidig att genomföra.



Vintercyklist i Umeå

Gata på de gåendes villkor

Området mellan de nya bostadskvarteren och de befintliga stallarna utformas som en gata där all trafik sker på de gåendes villkor [**gångfart**]. Gatan gör att områdena kring de nya bostadskvarteren i anslutning till stallarna blir allmänt tillgängliga vilket underlättar tillgängligheten och orienterbarheten i området och kulturmiljön. På området kan angöring och viss korttidsparkering för besökande till bostadskvarteren och de verksamheter som inryms i de fd stallarna förekomma. Området blir en form av entrésida för de omgivande kvarteren och kan även innehålla vissa vistelsefunktioner.

Ytan ska vara hårdgjord med en strikt och symmetrisk utformning som knyter an till områdets militära användning. Beläggningen ska vara grus och granit. Fordons får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser.

Kollektivtrafik

Ridvägen trafikeras idag av bussar i regional linjetrafik med hållplatslägen längs Ridvägens norra sträckning. Närmsta hållplats ligger i anslutning till kv Sporren väster om där gång- och cykelbron landar vid Ridvägen. Hållplatsen servar resenärer till/från bl a Umestans företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och arbetsplatser Väst på stan, däribland Umeå kommun. Förtätningen inom området medför ökad trafik på Ridvägen vilket kan medföra en ökad köbildning i korsningen vid Västra Esplanaden. Det i sin tur kan medföra en risk för längre restider för kollektivtrafiken då bussarna fastnar i köer. Omdaning av Västra esplanaden kommer troligen att leda till minskad köbildning på anslutande gator.

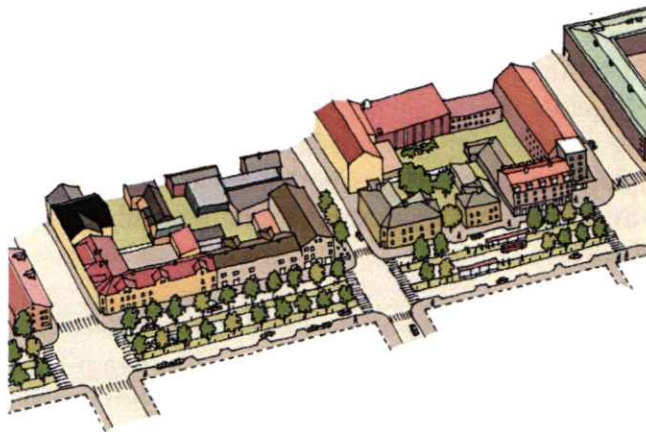
Ridvägen är långsiktigt inte planerad som bussgata. Alternativa vägar för busstrafiken har studerats bl a att busstrafiken skulle kunna gå via Brogatan-Skolgatan till Västra Esplanaden med ett nytt hållplatsläge vid Brogatan norra del. Utredningen visar att om de busslinjer som idag trafikerar Ridvägen skulle flyttas till Brogatan skulle det ge en mer förutsägbar restid för busstrafiken. Ett annat alternativ, som kanske är mer långsiktigt, är att bussar trafikerar Vännäsvägen med ett hållplatsläge som kan försörja målpunkter på

båda sidor av Vännäsvägen/järnvägen.

Syftet med omdaningen av Ridvägen enligt planförslaget är att åstadkomma en mer stadsmässig gata där gång- och cykeltrafik prioriteras och hastigheten på biltrafiken dämpas.

Västra Esplanaden

Planområdet gränsar i öster till Västra Esplanaden. Den utgör en delsträcka av väg 503 (fd E4) och går genom Umeås centrala delar. Det är genomfartsförbud för tung trafik genom Umeå centrum vilket har minskat den tunga trafiken på Västra Esplanaden, men det råder fortfarande problem med dålig luftkvalitet som uppkommer av det stora trafikarbetet som utförs på en relativt begränsad yta i kombination med inversion. Västra Esplanaden är också en kraftig barriär i staden då den är bred och kraftigt trafikerad vilket gör den besvärlig att korsa. Staten är väghållare, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för och sköter vägen. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. Cykelbana längs med Västra Esplanaden saknas idag.



Att omvandla trafikleder till stadsmiljö är en av strategierna för en hållbar tillväxt som finns med i de fördjupade översiktsplanerna. Kommunen jobbar med ett förslag till omvandling av Västra Esplanaden. Det innebär i stora drag att esplanaden får en ny utformning med en mer stadsmässig karaktär. Förändringarna är en viktig förutsättning och påverkar också trafikföringen i programområdet.

Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken, utdrag ur översiktsplanen.

En trafikanalys över Västra länkens påverkan för trafiken i centrum visar att den skulle attrahera trafik från centrum och då främst Västra Esplanaden, vilket gör att Västra länkens färdigställande är en viktig förutsättning för att nå minskad biltrafik på Västra Esplanaden. En stor del av biltrafiken på Västra Esplanaden skulle kunna passera Umeå via ringleden, istället för att gå genom de centrala delarna. Det befintliga trafiksystemet och Västra Esplanaden måste anpassas för lägre trafikvolym, miljözon och för prioritering av önskade färdmedel, såsom dubbelriktade bussfält för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Ringleden är en förutsättning för att en ombyggnation av trafiklederna genom centrum ska kunna påbörjas eftersom det är först då Umeå kommun blir väghållare.

Korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen

På Ridvägen finns idag problem med köbildning i rusningstrafik. Köbildningen är kopplade till korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden där belastningen idag är hög under trafikens max-timmar och köer uppstår i samtliga tillfarter. Planerade bostäder och parkeringshus inom planområdet kommer att medföra ökad trafik i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och ökad trafik längs Västra Esplanaden. Korsningen skulle därmed bli kraftigt överbelastad om mer trafik tillförs utan att

åtgärder vidtas. Västra Esplanadens korsning med Ridvägen och Västra Norrlandsgatan regleras med trafiksignaler. I signalregleringen prioriteras i dagsläget trafiken längs Västra Esplanaden vilket orsakar köbildning på anslutande gator. Åtgärder vid korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen samordnas med arbetet kring E4/E12 innanför ringen.

Parkering

Parkeringsituationen skall lösas på ett hållbart sätt i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna. Detaljplanen innehåller förslag till nya bostäder vilka alstrar ett behov av parkeringsplatser i området. Samtidigt ska parkeringsbehov för befintliga verksamheter i området lösas samt de verksamheter som de fd stallarna kan inrymma.

Parkering för de nya bostadskvarteren kan ordnas inom respektive fastighet i källargarage. Det behov som genereras av bostäderna är ca 90-110 parkeringsplatser beroende på hur storleken på lägenheterna fördelas. Behovet är beräknat utifrån Umeå kommuns parkeringsnorm där det för mindre lägenheter (1:or och 2:or) ska finnas 0,6 parkeringsplatser per lägenhet och för större lägenheter (3:or och större) ska det finnas 0,75 parkeringsplatser per lägenhet.

Befintliga verksamheter i de fd stallbyggnaderna parkerar idag i anslutning till byggnaderna och den öppna gården. Vilket de med ett genomförande av planen kan fortsätta att göra. De verksamheter som idag inryms i den fd vagnboden kommer att flytta till en av de fd stallbyggnaderna. Detaljplanen medger en flexibel användning av de fd stallbyggnaderna vilket gör att behovet av parkeringsplatser kan variera beroende på vilken typ av verksamhet som stallarna innehåller.

Inom planområdet finns idag ett stort antal parkeringsplatser på mark. De flesta är allmänna parkeringsplatser som används för arbetsplatsparkering. Det nya p-husets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering. Så det lokala behovet av arbetsplatsparkering kan delvis inrymmas här eller i parkeringsanläggningar i närområdet.

Cykelparkering

Cykelnormen i Umeå kommuns centrala stadsdelar är 2,5 cyklar per lägenhet för flerbostadshus. Totalt behov för bostäderna är ca 330-380 cykelparkeringsplatser. Vädskyddad cykelförvaring kan lösas i cykelförvaring i anslutning till trapphus och/eller i garage/källare. Därtill kan mindre cykelparkering ordnas under skärmtak i anslutning till entréer.

Teknisk försörjning

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet och befintligt elnät. I höjd med den fd vagnboden i anslutning till Ridvägen finns en transformatorstation som ersätts vid exploatering av området. För att elförsörja planområdet samt kommande bebyggelse i omgivande kvarter kommer det sannolikt att behövas två nya transformatorstationer. Ett nytt läge för transformatorstation anges i anslutning till Ridvägens norra kurva [E] och en station inbyggd i det nya p-huset [V₁].

Genom planområdet ligger en huvudmatning för el till centrala staden i form av en 145 kV kabel i anslutning till Ridvägen. Kabeln är mycket viktig då den ingår i det sk överliggande nätet. En eventuell flyttning/omläggning kräver en noggrann och omsorgsfull

planering för att minimera störningar i det överliggande nätet. Även vatten- och spillvattenledningar ligger inom kabelstråket. Hänsyn till det behöver tas vid exploatering inom området och vid ombyggnad av Ridvägen.

Bebyggelsen bör anslutas till befintligt fjärrvärmenät om inte mer miljövänliga alternativ kan redovisas. Avfall ska källsorteras och inriktningen bör vara att minska avfallsmängderna och öka återvinningen.

Dagvatten

Umeå kommun verkar för hållbar dagvattenhantering och en dagvattenstrategi är under utarbetande. Umeälven är mottagande recipient av dagvatten från planområdet och bedöms inte vara känslig för dagvattenutsläpp. Hanteringen av dagvatten, gällande kvalitet och kvantitet, inom området ska utformas så att ytlig dagvattenavledning ska kunna tillämpas i så hög grad som möjligt. Dagvatten vid skyfall ska kunna avledas till Västra Esplanaden och det avvattningsstråk i Esplanaden som behöver ordnas i samband med ombyggnad av densamma.

Vegetationsmark ska höjdsättas så att fördröjning kan ske av dagvatten från hårdgjorda ytor inom kvarteren. Mark som t ex anslutningar mellan allmän och kvartersmark ska höjdsättas så att risken för allvarliga översvämningar, inom fastigheten, minimeras.

Byggnadsteknik

För att kunna uppfylla kommunens långsiktiga mål för en hållbar utveckling vid planeringen för det framtida Umeå, rekommenderas för bostadsbyggnaders uppförande att byggmaterial väljs som ger sunda bostäder. För att få sunda bostäder måste även byggmetoder användas som förhindrar att fukt tillförs under byggskedet. Val av material och byggmetoder ska göras med hänsyn till framtida återvinning och återanvändning. För installationer rekommenderas att energisnåla system för vatten, uppvärmning och ventilation installeras.

KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Miljöbedömning

En miljöbedömning enligt miljöbalken (MB) 6 kap 11 § ska göras för kommunala planer eller program som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningen avgränsas i det här fallet, i första hand, till aspekterna luftkvalitet och kulturmiljö där det, enligt genomförd behovsbedömning, föreligger risk för betydande miljöpåverkan. Även buller tas upp i miljöbedömningen då det kan påverka utformningen av detaljplanen. I planskedet benämns handlingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB)⁸.

Luftkvalitet

Planen kommer att innebära förändringar av vägnätet samt uppförande av ny parkeringsanläggning och påverkar således luftkvaliteten. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden och ändrad trafikföring på Västra Esplanaden och Ridvägen påverkar luftmiljön i planområdet.

⁸ Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, granskningshandling maj 2015, Ramböll

Planförslaget medför en ökad trafikstring med upp till 27 % längs delar av Ridvägen. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskreds på Västra Esplanaden men åren 2012 och 2013 var halterna lägre än tidigare. Miljökvalitetsnormen för partiklar PM 10 överskreds för första gången år 2013 längs V Esplanaden efter 3 års uppåtgående trend. Inom Planområdet överskreds ingen miljökvalitetsnorm.

Utsläppen av kväveoxider från svenska vägtrafiken väntas i allmänhet minska efter år 2015 på grund av strängare utsläppskrav och omställning av fordonsflottan. Luftberäkningar, i MKB till detaljplanen, indikerar att V Esplanaden kan komma att klara miljökvalitetsnorm för kvävedioxid år 2020. Ett hinder för detta kan vara att nya fordon verkar släppa ut mer NOx och primärt NO2 vid verkliga körförhållanden och kallt klimat än vad de deklarerade utsläppsnivåerna för respektive fordon visar. Det gör den beräknade prognosen mer osäker. Partikelhalten (PM 10) längs V Esplanaden beräknas dock ligga kvar på liknande nivåer varför fortsatt risk för överskridanden likt 2013 föreligger år 2020.

I planområdet beräknas halten kvävedioxid relativt i dag ligga kvar på samma nivå eller minska marginellt till ca år 2020. Den allmänna utsläppsminskningen kompenseras dock till fullo avseende både kvävedioxid och partiklar längs den nord- sydgående delen av Ridvägen. Det beror på att gaturummet försluts relativt i dag och att trafiken ökar. Årsmedelhalten kan i gatusnittet väntas öka i storleksordningen 3 µg/m³ som årsmedelvärde och 7 µg/m³ som extremvärde för både kvävedioxid och partiklar (PM 10).

Parkeringsanläggningens diffusa utsläpp av fordonsavgaser väntas inte påverka årsmedelhalter i några gatusnitt då trafiken och urbant bidrag är största utsläppskällan. Vid kallt väder och under maxtimme bedöms dock ett diffust läckage på 0-5µg/m³ kunna uppstå med störst belastning närmast angöringen.

Hälsobelastningen på grund av luftkvaliteten väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå. Risken för hälsoeffekter som insjuknande av astma och pip i lufrören blir alltså förhöjda relativt grundfrekvens hos den inflyttade populationen. Andelen som väntas uppleva störning från avgaser väntas uppgå till ca 10 %. Eftersom halterna är högst i gaturummet rekommenderas att ventilationsinsug ska anordnas i taknivå eller mot innergård där halterna ofta är lägre.

Känslighetsanalys

En översiktlig känslighetsanalys har genomförts som komplettering till tidigare utredningar av luftsituationen längs Västra Esplanaden och planförslagets påverkan. Känslighetsanalysen syftar till att belysa hur luftsituationen kan komma att påverkas fram till prognosåret 2020. För att illustrera de situationer som kan inträffa (fram till dess) har beräkningar anpassats för att avse en prognos för omkring år 2017.

Av känslighetsanalysen framgår att år 2017, med relativt stor säkerhet, kan komma att innehålla fortsatta överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid (dygn och timme) och partiklar längs Västra Esplanaden. Om ett vädermässigt gynnsamt år inträffar kan årsmedelvärdet komma att klaras även år 2017 liksom för år 2020. Det framgår också att vid ogynnsamma väderleksförhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020 om trafikbelastningen kvarstår vid samma prognos som i känslighetsanalysen. Analysen visar att klimatet fortsatt är en mycket stor påverkansfaktor avseende variationen i luftkvaliteten längs V Esplanaden varför trafiken och dess egenskaper/

sammansättning förblir den enda möjliga regulatören för luftkvaliteten. Analysen visar också på att den trafikallstring som planförslaget medför är litet, mindre än $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Miljökvalitetsnorm för både kvävedioxid och partiklar klaras inom planområdet. Känslighetsanalysen läggs till som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen.

Långsiktigt bättre luftmiljö

En tät stad innebär kortare avstånd och ger de bästa förutsättningarna för att öka andelen cyklisterna och fotgängarna i förhållande till bilister. Detaljplanen föreslår en förtätning med funktionsblandning av bostäder och verksamheter vilket bidrar till närhet till målpunkter och minskat transportberoende.

Även om staden utvecklas enligt de strategier för hållbar utveckling, som beskrivs i översiktsplanen, kan miljökonsekvensnormerna för kväveoxid, och viss mån partiklar, i de centrala delarna av staden komma att överskridas de kommande åren eftersom det tar tid att förändra befintliga strukturer och att genomföra åtgärder med långsiktig verkan. Kombinationen av hållbara stadsbyggnadsprinciper och ett fortsatt arbete med åtgärdsprogrammet för luft är avgörande för att Umeå ska kunna nå uppsatta mål för stadens luftkvalitet och tillväxt.

Buller

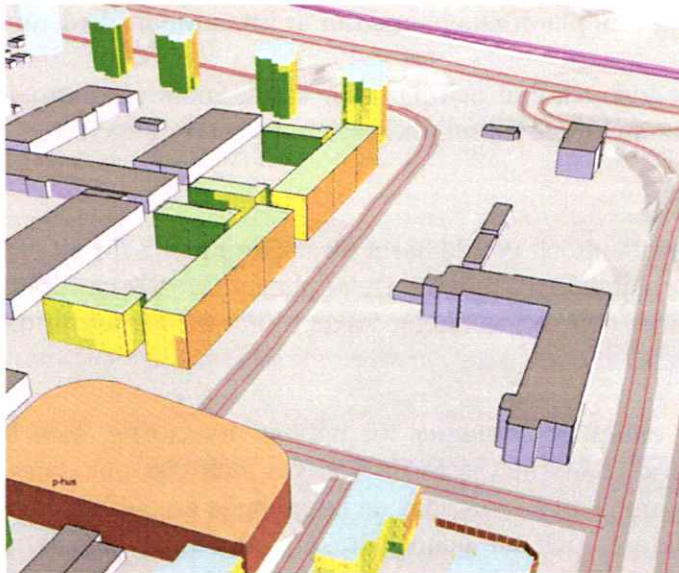
Planområdet påverkas av trafikbuller från Västra Esplanaden i öst, Vännäsvägen i norr samt från gator inom planområdet där Ridvägen står för störst lokalt bidrag. Järnvägen sträcker sig i östvästlig riktning strax norr om Vännäsvägen och bidrar till bullersituationen i planområdet främst med förhöjda maxvärden som följd.

Från och med 1 juni 2015 gäller förordning (2015:216) om trafikbuller. Förordningen innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid bostadsbyggnader. Förordningen säger att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 m^2 gäller istället att 60 dBA ekvivalent ljudnivå inte bör överskridas vid bostadsbyggnadens fasad.

Om de ljudnivåerna ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Byggnadsfasader samt husgavlar närmast Ridvägen beräknas i allmänhet få dygnsekvivalenta ljudnivåer på 55-65 dBA. På flera av fasaderna som vetter mot Vännäsvägen och järnvägen ligger de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna över 55 dB(A). Utformningsbestämmelse [f₂] har införts för bostadshus utmed Ridvägen att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida. Eftersom området är bullerutsatt från flera håll krävs omsorgsfull planering och detaljutformning av bebyggelsen, och i vissa fall anpassade lägenhetsplanlösningar för att inrätta bostäder som klarar bullerkrav enligt avstegsfall.



Ljudnivå Leq 24

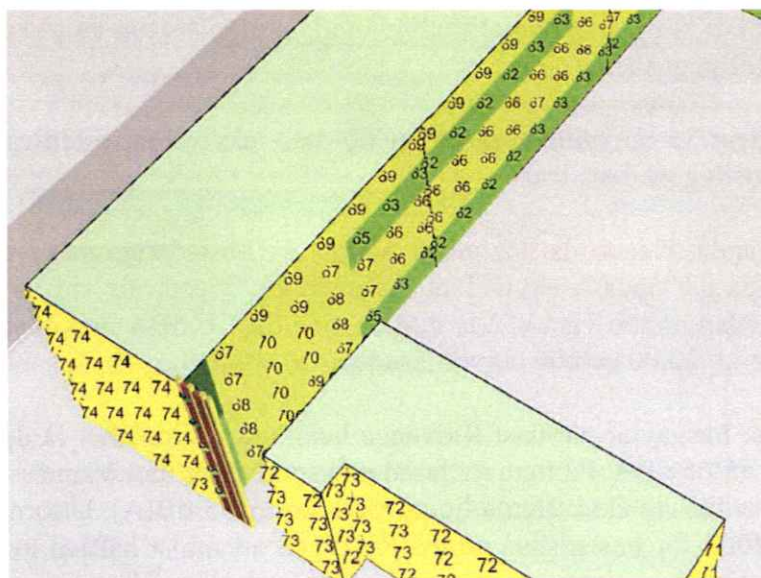
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |
| 55 < | <= 55 |
| 50 < | <= 50 |

Det aktuella planområdet fullt utbyggt (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Samräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader samt befintliga punkthus längs Ridvägens norra del, urklipp ur kartbilaga VJ3:3Dvy1.

Planens bebyggelsestruktur har anpassats för att möjliggöra avsteg från grundregeln 55 dBA som riktvärde för trafikbuller. Bullerberäkningarna visar att en sida där riktvärden inte överskrids kan åstadkommas mot innergårdar. Hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmande skyddsåtgärder beroende på slutlig planlösning. Planförslaget möjliggör detta. Reflektionseffekter och skärmning från ny bebyggelse bidrar med något förhöjda maxnivåer men reducerade ekvivalenta ljudnivåer vid söderfasaderna på punkthusen norr om planområdet. Den ökade trafiken på Ridvägen ökar bullerbelastningen vid nedre våningsplanen. Byggnader rekommenderas därför utföras i Ljudklass B.



Ljudnivå Lmax

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Exempel som visar hur en bullerskyddsskärm minskar ljudinfallet från tågtrafiken mot planerade husfasader i bilden ovan. I bilden anges maximal ljudnivå i dBA från spårtrafik (frifältsvärde) för varje beräkningspunkt på fasad.

För utförligare beskrivning kring buller se avsnitt kring buller i miljökonsekvensbeskriv-

ningen (MKB)⁹ och i MKB bilaga 2¹⁰.

Befintlig information om flygbullernivåer från flygtrafiken över Umeå visar att riktvärdena för flygbuller FBN 55 dBA och maximalnivå 70 dBA inte överskrids i det aktuella området. Flygbuller behandlas därför inte mer i denna utredning.

Risker

Farligt gods

Intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods ska särskild riskhänsyn tas vid nybebyggelse. På järnvägen genom centrala Umeå transporteras farligt gods. Då den nya bebyggelsen planeras mer än 100 meter från Vännäsvägen och järnvägen bedöms inte någon riskanalys för farligt godsolycka vara nödvändig.

Brand är den troligaste farligt gods-olyckan och därför bör åtgärder vidtas mot brandspridning från en olycka på järnvägen. Friskluftsintag bör placeras i riktning bort från järnväg eller på annat sätt skyddad för direkt intag. Planen förses med skyddsbestämmelser som reglerar placeringen av friskluftsintag [m₁]. Utrymningsvägar skall anordnas från husen så att möjlighet till utrymning alltid finns på sida som ej vetter mot järnvägen.

Brandförsvar och säkerhet

Utrymningsförutsättningar från flerbostadshusen behöver beaktas utifrån den byggnadshöjd som blir aktuell. Planen anger flerbostadshus i 4-5 våningar. Vid högra byggnader, 11-23 meter, krävs höjdfordon. Eventuella körvägar/räddningsvägar och uppställningsplatser på innergårdarna för räddningstjänstens höjdfordon behöver beaktas i ett tidigt skede. Alternativet till räddningsväg och uppställningsplats är att flerbostadshus högre än 11 meter (normalt sett 4 våningar) förses med Tr2-trapphus, vilket förordas. Brandposter finns inom området.

Höjdrestriktionsområde

Planområdet ligger inom flygplatsens höjdrestriktionsområde vilket innebär att ingen byggnad eller tillhörande antenner, basstation och andra liknande tekniska anordningar får bli högre än 52,4 meter över havsnivån. För att möjliggöra uppförandet av byggnader inom planområdet ur ett hinderfrihetsperspektiv, krävs att arbetet med exempelvis byggkranar under byggskedet samordnas med Umeå Airport, då dessa annars kan utgöra ett flygsäkerhetshinder under byggtiden.

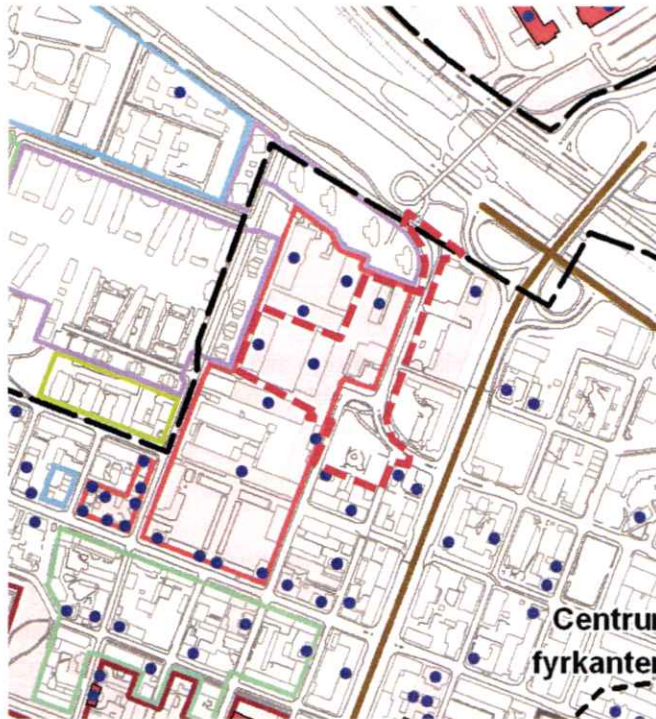
Om behov föreligger att under begränsad tid uppföra byggkran som genomtränger aktuell hinderyta, måste samråd tas med flygplatsen om position, tidpunkt samt planerad kranhöjd, innan byggkranen får etableras. Byggkranen skall innan uppförandet uppfylla kraven på hinderbelysning av hinder som genomtränger hinderyta för flygplats enligt Transportstyrelsens författningssamling.

⁹ Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, Ramböll maj 2015

¹⁰ Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning inkl. kompletterande PM 1, Ramböll maj 2015

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, Umeå (AC10). Delar av planområdet ligger inom värdekärnan, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplanedrag. Programområdet gränsar till Västra Esplanaden som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset.



Utdrag ur översiktsplan för de centrala stadsdelarna;

Svart streckad linje = gräns för riksintresset

Rosa ytor = värdekärna inom riksintresset

Blå prickar = värdefulla byggnader enligt fördjupad översiktsplan för de centrala stadsdelarna.

Mörkröd streckad linje = planområdet

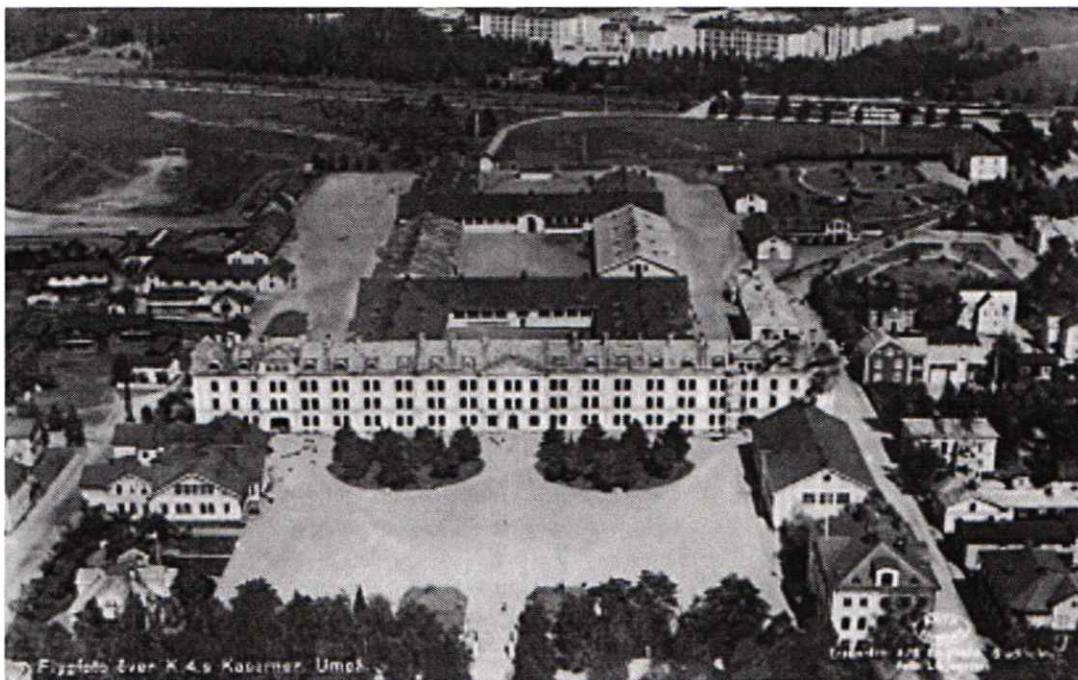
Kulturmiljöstudie

Enligt den behovsbedömning som gjorts i samband med planprogrammet konstateras att det finns risk för betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Därför har en särskild kulturmiljöstudie¹¹ tagits fram där detaljplanens konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön behandlas.

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Vidare är syftet att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett skydd.

I planen föreslås en förändrad gatustruktur, där Ridvägen rätas upp och nya, rätvinkliga kvarter skapas för bostadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen får ha högst fem våningar mot Ridvägen och fyra våningar i kvarterets inre. Planförslaget innehåller planbestämmelser om bebyggelsens utformning som syftar till att ge gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. I kv Muraren föreslås ett nytt parkeringshus med högsta total byggnadshöjd 11,5 meter.

¹¹ Kulturmiljöstudie tillhörande detaljplan för Östra Dragonfältet, Sweco 2015-06-22



Dragonregementet på 50-talet

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10), delvis inom värdekärnan **Regementsstaden Umeå/Dragonregementet**. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets nordöstra del förtätas samt att nya typer av bebyggelse tillkommer.

Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvgen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen för in en ny bebyggelsekaraktär, med bostäder och parkeringshus. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regementsepoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning. I planförslaget har den nya bebyggelsens höjd anpassats så att varken stadshusets monumentalitet eller stallgårdarnas tydliga karaktär ska störas.

Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur. Det förslag till ny bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar de viktiga siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån samt längs stråket utmed stallbyggnaderna. En tydligare gräns skapas mellan regementsområdet och den omgivande staden. Sambandet mellan det f.d. sjukhuset, öster om planområdet, och resten av regementsbebyggelsen blir mindre tydligt, men detta samband är redan idag stort genom att regementsområdets nordöstra del är splittrat till karaktären.

En annan av riksintressets värdekärnor, **Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente**, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i denna värdekärna kan i någon mån påverkas indirekt, genom att ny, tätare och högre bebyggelse på Dragonregementet förändrar områdets karaktär sett från Västerbottens regemente och därmed kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt.

Tre **kulturhistoriskt värdefulla byggnader** enligt den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden ligger inom planområdet. I planförslaget förses två av dessa, de f.d. stallbyggnaderna, med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får rivas. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse. En rivning av vagnboden innebär en förlust av kulturhistoriska värden, men den står i ett område där flera andra byggnader från regementsepoken redan har rivits och är inte en av de mesta värdefulla byggnaderna för förståelsen av riksintressets värden.

Fortsatt planering för att förhindra negativ miljöpåverkan

- Utformningen av den nya bebyggelsen kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen och framförallt, om planen antas, i bygglovskedet.
- I planförslaget finns skyddsbestämmelser för de två f.d. stallbyggnaderna, som följs upp vid hantering av bygglov.



Fd Regementssjukhus

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Plandata

Detaljplanen omfattar delar av fastigheterna Umeå 5:1 och Umeå 2:1 samt fastigheten Muraren 7. Umeå 5:1 och Umeå 2:1 ägs av Umeå kommun och Muraren 7 ägs av AB Bostaden.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå vid årsskiftet närmast efter minimitiden fem år från laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Respektive fastighetsägare svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Detaljplanen möjliggör tillskapandet av två nya fastigheter för bostadsändamål. Fastigheten Muraren 7 kommer att bebyggas med parkeringshus. Del av Muraren 7 kommer att utgöras av allmän plats, gatumark. Denna ska överföras till en kommunägd gatufastighet, till exempel Umeå 2:1.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Planavtal har tecknats med Umeå kommun, Mark och exploatering. Detaljplanens genomförande kräver att befintliga fjärrvärmeledningar och transformatorstation flyttas. Samtliga kostnader för flytt/ersättning av befintliga allmänna vatten- och avloppsanläggningar ska bekostas av exploitören.

Exploitören svarar för alla planläggnings- och exploateringskostnader.

Detaljplan, Umeå kommun december 2016



Magdalena Blomquist
Planchef



Tomas Strömberg
Stadsarkitekt

Lagakraft 2018 -12- 03

Akt nr 2480K-P 2018/24

Diarienummer: BN-2013/00202

Datum: 2015-06-22



Kulturmiljöstudie tillhörande detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå kommun, Västerbottens län



Flygbild över aktuell del av Umeå. Planområdet är markerad med svart raster.

SAMMANFATTNING

Detaljplanearbete pågår för Östra Dragonfältet i Umeå, en del av f.d. K4:s område. I denna kulturmiljöstudie behandlas detaljplanens konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön.

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Vidare är syftet att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett skydd.

I planen föreslås en förändrad gatustruktur, där Ridvägen rätas upp och nya, rätvinkliga kvarter skapas för bostadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen får ha högst fem våningar mot Ridvägen och fyra våningar i kvarterets inre. Planförslaget innehåller planbestämmelser om bebyggelsens utformning, som syftar till att ge gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. I kvarteret Muraren föreslås ett nytt parkeringshus med högsta total byggnadshöjd 11,5 meter.

Umeå kommun
 Postadress: 901 84 Umeå
 Besöksadress: Skolgatan 31A
 Telefon: 090-16 10 00 (växel)
 Webbplats: www.umea.se/kommun

Kulturmiljöstudie.
 Detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå
 Telefon: 090-16 13 61
 Fax:
 Mejladress: detaljplanering@umea.se
 Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10), delvis inom värdekärnan **Regementsstaden Umeå/Dragonregementet**. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets nordöstra del förtätas samt att nya typer av bebyggelse tillkommer.

Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen för in en ny bebyggelsekaraktär, med bostäder och parkeringshus. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regements-epoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning. I planförslaget har den nya bebyggelsens höjd anpassats så att varken stadshusets monumentalitet eller stallgårdarnas tydliga karaktär ska störas.

Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur. Det förslag till ny bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar de viktiga siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån samt längs stråket utmed stallbyggnaderna. En tydligare gräns skapas mellan regementsområdet och den omgivande staden. Sambandet mellan det f.d. sjukhuset, öster om planområdet, och resten av regementsbebyggelsen blir mindre tydligt, men detta samband är redan idag stort genom att regementsområdets nordöstra del är splittrat till karaktären.

En annan av riksintressets värdekärnor, **Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente**, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i denna värdekärna kan i någon mån påverkas indirekt, genom att ny, tätare och högre bebyggelse på Dragonregementet förändrar områdets karaktär sett från Västerbottens regemente och därmed kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt.

Tre **kulturhistoriskt värdefulla byggnader** enligt den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden ligger inom planområdet. I planförslaget förses två av dessa, de f.d. stallbyggnaderna, med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får förvanskas utvändigt eller rivas. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse. En rivning av vagnboden innebär en förlust av kulturhistoriska värden, men den står i ett område där flera andra byggnader från regementsepoken redan har rivits och är inte en av de mest värdefulla byggnaderna för förståelsen av riksintressets värden.

Fortsatt planering för att förhindra negativ miljöpåverkan

- Utformningen av den nya bebyggelsen kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen och framförallt, om planen antas, i bygghandlingsskedet.
- I planförslaget finns skyddsbestämmelser för de två f.d. stallbyggnaderna, som följs upp vid hantering av bygglov.

BAKGRUND

Planförslaget omfattar nordöstra delen av Dragonregementets område. Se flygbild på sidan 1 samt karta på nästa sida. Planförslaget redovisar ny bostadsbebyggelse, ändrad struktur på gatunätet samt ett nytt parkeringshus i kvarteret Muraren.

Denna kulturmiljöstudie har upprättats för att särskilt belysa kulturmiljö- och stadsbildaaspekter.

Avgränsning, utredningsområde

Kulturmiljöstudien omfattar endast planförslagets konsekvenser avseende kulturmiljö och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön. Det s.k. utredningsområde som behandlas utgörs av planområdet med dess närmaste omgivningar. Att utredningsområdet är större än planområdet beror på att hela den del av staden som präglas av Dragonregementet behöver beaktas när det gäller planförslagets påverkan på kulturmiljö- och stadsbildsmässiga värden. Se karta på nästa sida.

Utgångspunkter, planeringsunderlag

Umeå kommuns gällande fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna är från år 2011. I översiktsplanen pekas planområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse. Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad genom att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Se vidare planbeskrivningen.

Följande detaljplaner gäller för planområdet:

- Stadsplan för K4-fältet, P21/1974.
- Stadsplan för kvarteren Matrosen, Muraren och Svarvaren, P12/1952



Dragonregementet sett från Västra Norrlandsgatans övergång till Ridvägen, vid planområdets östra gräns. Mitt i bild syns gaveln på ett av de f.d. ridhusen, till höger en av de f.d. stallbyggnaderna.

UTREDNINGSOMRÅDETS KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

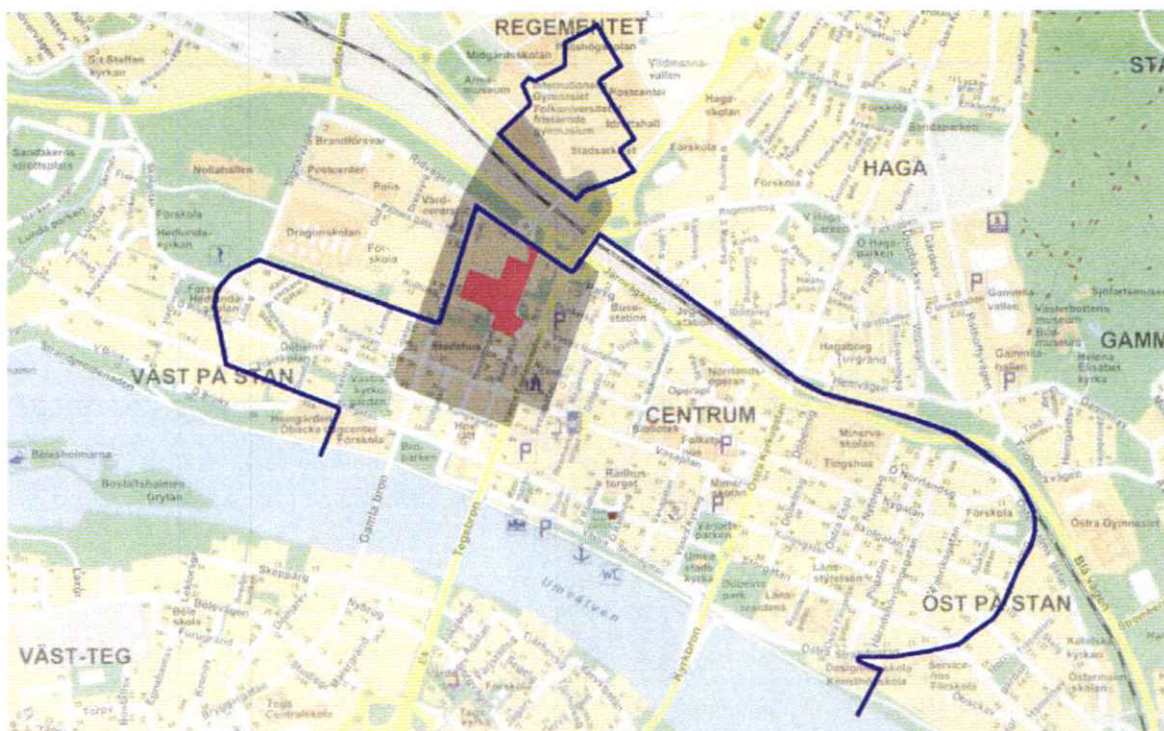
Riksintresse kulturmiljö

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 6 §, benämnd **Umeå (AC10)**. Se karta nedan. I den riksintressebeskrivning som Länsstyrelsen Västerbotten tagit fram anges följande sammanfattande karaktäristik av riksintresset:

Riksintressets innebörd är den gamla staden Umeå och de karaktärsdrag som finns kvar från perioden från 1780-talet och fram till omkring 1940-talet. Karaktärsdragen är:

- Residensstadsprägel med förvaltnings-, utbildnings-, regementsbyggnader och miljöer med framträdande placeringar och som är väl synliga i stadsmiljön.
- Trästadskaraktär med trähus i en eller två våningar, enkla men medvetet utformade hus blandade med förnämlig panelarkitektur.
- Offentliga byggnader i sten upp till tre våningar.
- Kvarterstruktur med huvudbyggnader placerade mot gatorna och enklare, lägre byggnader placerade mot kvartermitten.
- Avstånd och luft mellan husen.
- Rutnätsplan med öppna platser, genomsiktighet i alla riktningar och kontakt med älven.
- Storgatan, historisk kommunikationsled och paradgata.
- Breda, avskiljande esplanader.
- Parker, björkalléer utmed gatorna samt trädgårdstomter Öst och Väst på stan.
- Hamnstråk med sjöfartspräglade och representativa kvartersfasader mot älven samt gles och låg bebyggelse utmed kajen.

(Källa: Länsstyrelsen Västerbotten, riksintressebeskrivning, beslutad 2010.)



Riksintresset Umeå (blå gräns på kartan), planområdet på Östra Dragonfältet (rött) samt utredningsområdet för denna kulturmiljöstudie (gråtonat).

I riksintressebeskrivningen redovisas s.k. värdekärnor inom riksintresseområdet. Planområdet ligger till stor del inom en sådan värdeskärna: **Dragonregementet**. Ytterligare tre värdekärnor ligger nära planområdet: **Västerbottens regemente, Amerika – kvarteret Bagaren** samt **Typisk trähusbebyggelse ifrån sekelskiftet 1900**. Se karta på nästa sida. Nedan återges ett referat av Länsstyrelsens värdebeskrivning, med fokus på de delar av värdekärnorna som ligger nära planområdet.

Referat av riksintressebeskrivning

Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. Norrlands Dragonregemente K 8, senare K 4, var stadens första regemente och är därmed en viktig komponent i den blivande regementsstadens utveckling. Det tillhör den äldsta gruppen av totalt 52 militäretablissement som uppfördes i landet 1895-1924. Byggnaderna uppfördes 1898-1911 efter ritningar av Erik Josephson, en av landets då mest betydande arkitekter. Kasernbyggnaden i Umeå, numera kommunhus, räknas som hans bäst komponerade.

Regementsbyggnaderna är inordnade efter stadens rutnätsplan. Kasernbyggnaden i fonden av Slöjdgatan har en medveten placering och siktlinjen är viktig att vidmakthålla. Norr om kasernbyggnaden finns några av landets ytterst få bevarade stallar, ridhus och förrådsbyggnader från ett kavalleriregemente. På östra sidan ligger det f.d. sjukstallet och det f.d. sadelmakeriet. Det senare byggdes som bostad för nödställda efter stadsbranden och övertogs sedan av regementet. Dessa byggnader samt exercishuset är till skillnad från de övriga byggda i trä. I kvarteret Skvadronen ligger Dragonregementets f.d. sjukhusbyggnad omgärdad av den lilla kvartersparken Dunkerslunden, anlagd 1919. Den har ett värde för närområdet genom sin karaktär av oas med stora träd som mjukar upp miljön. Runt den f.d. kaserngården på sydsidan, som fortfarande har kvar den viktiga öppenheten, ligger det före detta exercishuset, officersbostaden, två entréparvillonger och ett kontorshus symmetriskt placerade. Dragonregementets byggnader är betydelsefulla också för att de tjänade som förebild till många av de privata trähusen i Umeå.

Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente. Av praktiska skäl förlades ofta flera trupper till samma ort. I Umeå fanns Dragonregementet sedan 1898 och 1909 lokaliserades även Västerbottens regemente (I 20) hit. Begreppet regementsstad knöts i och med detta till Umeå. Elva militära etablissemang i landet fick samma typutförande som I 20. Av dem är I 20 idag ett av de mest välbevarade.

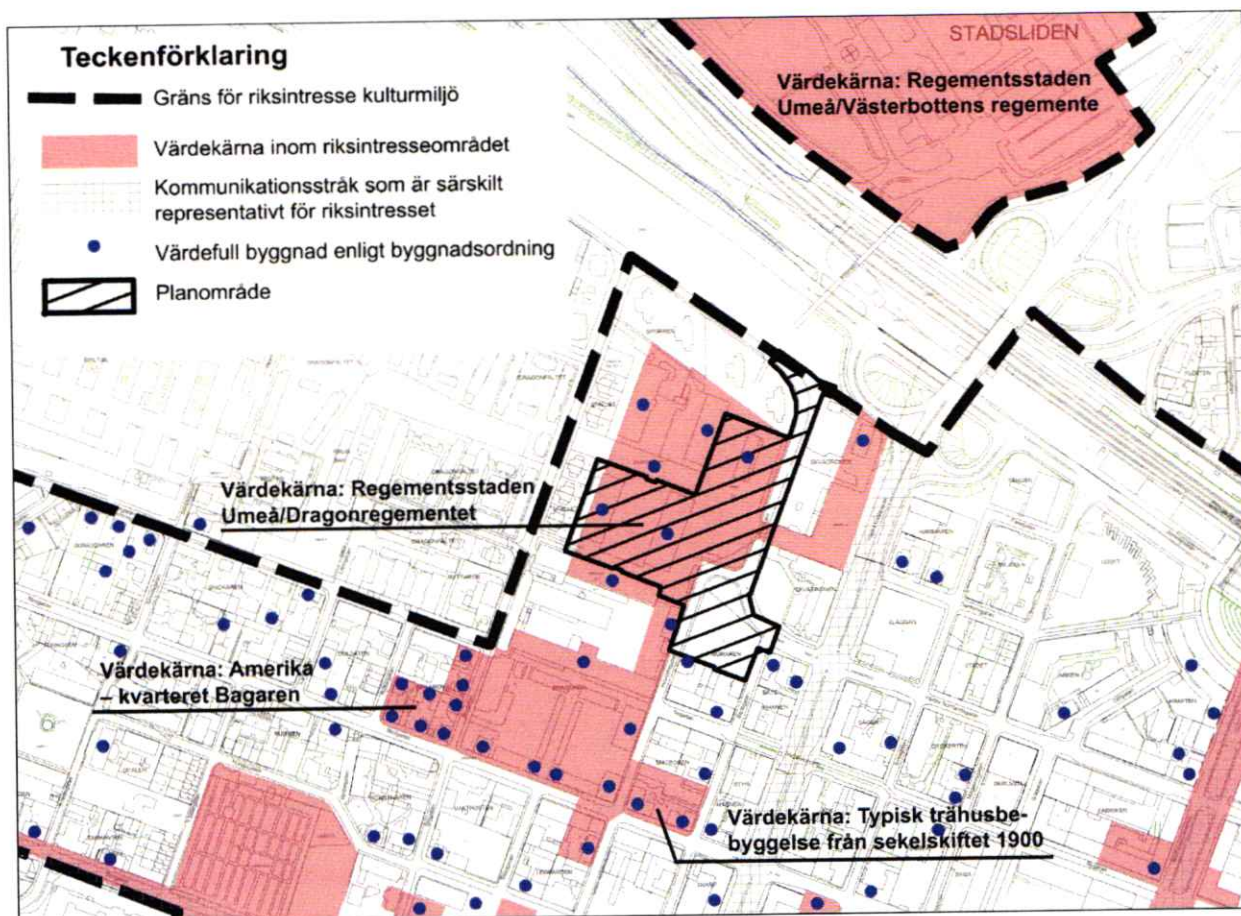
Arkitekten bakom utformningen var även här Erik Josephson vid fortifikationen. I strävan att manifesteras försvaret placerades regementet väl synligt. Ordning och rätlinjighet karakteriserar arkitekturen. Utformningen bygger på den kasernbyggnadskonst som har sin grund i 1500-talets Frankrike och som fick sitt genombrott i Europa vid 1800-talets mitt. Runt den fortfarande öppna och grusade kaserngården ligger de viktigaste byggnaderna, uppförda mellan 1908 och 1918. Kanslihuset som var ansiktet mot staden, är byggt i sten och har rikare utsmyckning än övriga byggnader. Intill låg huvudingången till regementsområdet fram till 1950-talet.

Officersmännen med allt möblemang finns fortfarande kvar i kanslihusets översta våning. Även kasernerna och sjukhuset är stenbyggnader, om än något enklare i sin utformning. Exercishuset, matinrättningen och gymnastikbyggnaden är annorlunda utformade och uppförda i trä, liksom de flesta andra byggnader. Antalet personer som vistades inom regementsområdet samtidigt kunde uppgå till 2 000 personer, vilket ibland var mer än i själva staden.

Amerika – kvarteret Bagaren. Kvarteret ingick i det område som vid mitten av 1800-talet kallades Amerika. Tomtindelningen är från 1870-talet. De flesta tomterna i kvarteret bebyggdes efter stadsbranden 1888 och efter stadsplanen från 1922. Här finns enkla men representativa trähus för stadsdelen från tiden 1880-1930. De flesta är bostadshus för två eller fler familjer och oftast i två våningar. I öst-västlig riktning genom kvarteret går stadens enda hela bevarade brandgata, ett viktigt minne från det gamla Umeå.

Typisk trähusbebyggelse från sekelskiftet 1900. På Dragonregementets tid bestod miljön mellan stadens centrum och regementet (nuvarande stadshuset) av träbyggnader i en till två våningar, ofta med vacker panelarkitektur. Bebyggelsen i kvarteret Matrosen är exempel på detta, med tidstypiska tvåvåningshus från omkring 1905 utmed Skolgatan. De är ritade av Erik Eriksson, som var involverad i de flesta större byggprojekt efter stadsbranden. Erik Olof Mångbergs bostadshus i kvarteret Leoparden är byggt 1888. Även Mångberg har ritat många hus i Umeå.

Källa: Länsstyrelsen Västerbotten, riksintressebeskrivning, 2010.



Kulturmiljöer och byggnader av utpekat värde inom utredningsområdet.

Byggnader skyddade enligt kulturminneslagen

Inga byggnadsminnen eller andra byggnader med skydd enligt kulturminneslagen finns i planområdet eller i dess närområde (utredningsområdet).

Fornlämningar

Inga fornlämningar finns inom planområdet eller i närområdet.

Övriga utpekade kulturmiljövärden

I bilaga till den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna finns en kulturmiljökarta, där hela Dragonregementets område markerats som ett värdefullt stadsparti. Vidare har ett stort antal enskilda byggnader markerats som värdefulla. Se kartor ovan och på nästa sida. I kommunens *Byggnadsordning för Väst på stan*, som är under framtagande, beskrivs karaktären hos dessa byggnader och stadspartier närmare. Syftet är att bidra till en gemensam syn på hur arkitektoniska, kulturhistoriska och miljömässiga kvaliteter kan tas tillvara i stadsdelens fortsatta utveckling.

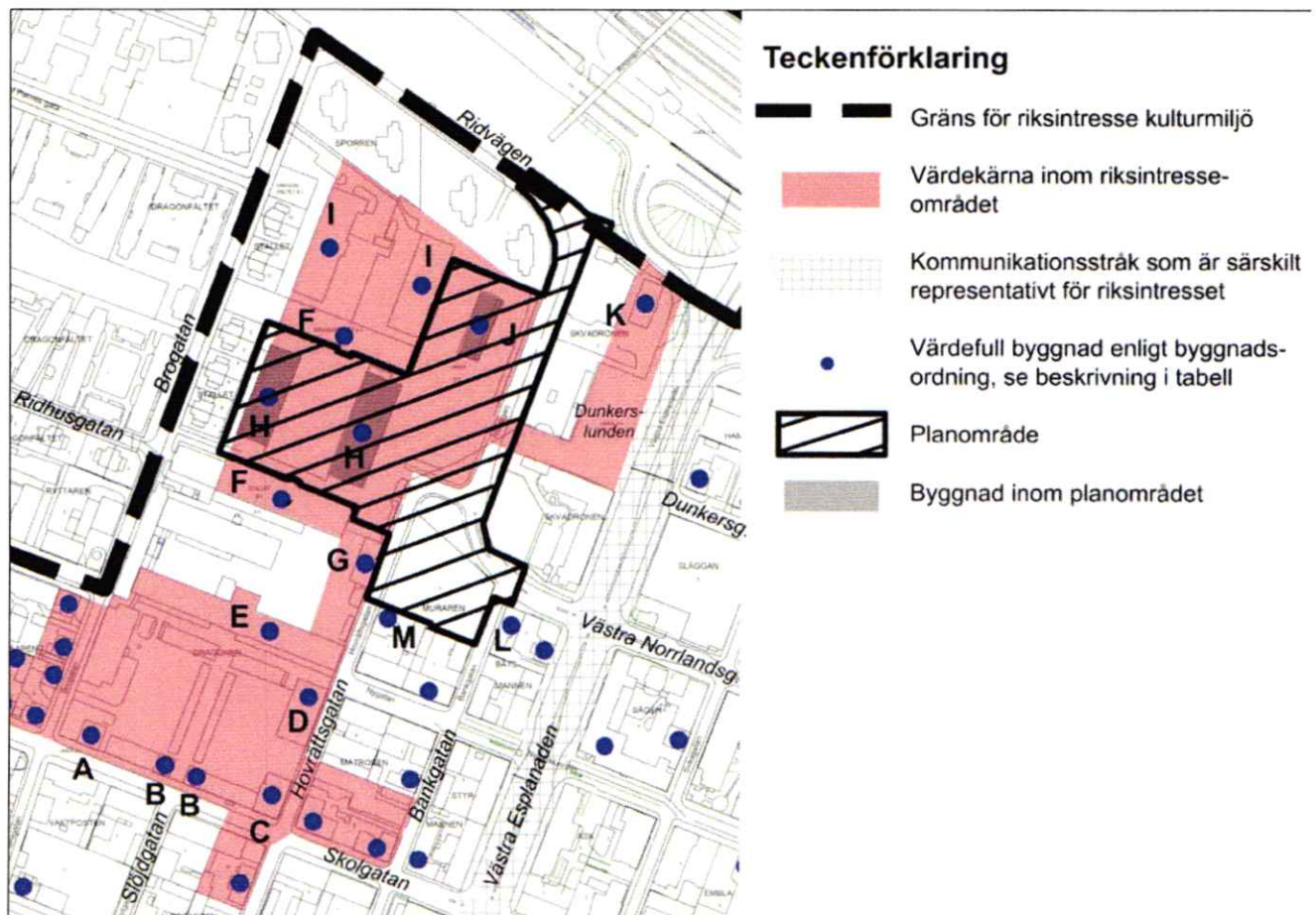
Dragonregementets bebyggelsehistoriska värden beskrivs på samma sätt i byggnadsordningen som i riksintressebeskrivningen (se sid 5). I byggnadsordningen anges även övergripande förhållningssätt till de värdefulla stadspartierna. Av det som anges för Dragonregementets område är följande av särskild betydelse för det aktuella planförslaget:

Förhållningssätt:

- De två söderut belägna f.d. stallarna och f.d. sadelmakeriet vårdas och underhålls med traditionella material och metoder. Färgsättning ska vara gemensam med övriga bevarade träbyggnader från Dragonregementets tid.
- Eventuella nybyggnader inom området ges en utformning som samspelar med de omgivande regementsbyggnaderna och som inte reducerar dessa byggnaders värden.

Källa: Byggnadsordning för Väst på stan, dec 2013.

I Bilaga 1 beskrivs de byggnader inom Dragonregementet som tas upp som värdefulla i den fördjupade översiktsplanen och byggnadsordningen för Väst på stan. Inom planområdet finns tre byggnader, som samtliga tas upp som värdefulla. Se karta nedan.

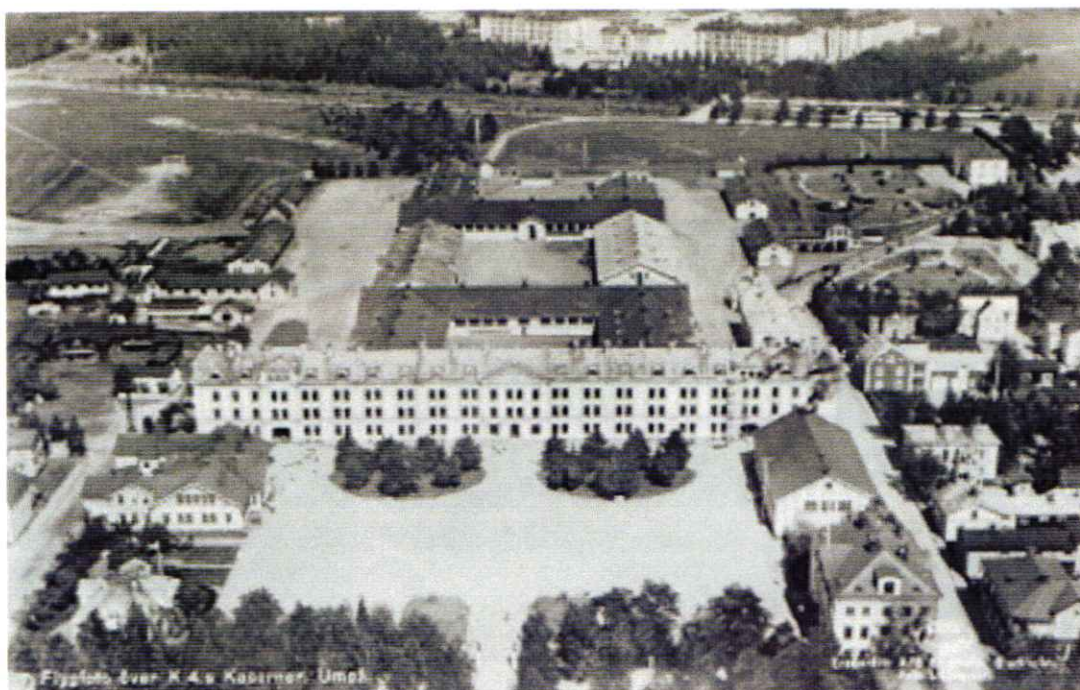


Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet och i dess närområde.

Bebyggelsekaraktär

Planområdet omfattar bara en del av Dragonregementets område, men planförslaget behöver ses i ett större sammanhang, som utgår från hela Dragonregementets område och dess närmaste omgivningar.

Dragonregementet bildar, med sin enhetliga och karaktärsstarka bebyggelse, en tydligt avgränsad enklav i dagens täta kvartersstad. När regementet byggdes låg det i utkanten av staden, med ridfält, övningsfält och hästhagar på Dragonfältet, där det idag ligger modern bostadsbebyggelse. Långt in på 1900-talet var markerna nordväst om regementet obebyggda. Se fotot nedan. Kasernbyggnaden byggdes om till stadshus redan i slutet av 1960-talet, men stall, ridhus och hästhagar var i bruk för hästsport in på 1990-talet. Därefter tillkom bostadsbebyggelse på Dragonfältet samt längs Ridvägens norra del.



Flygfoto över Dragonregementet från 1950-talet, med I20-området i bakgrunden. (Källa: Byggnadsordning för Väst på stan, samrådshandling 2013)

Regementsområden är av tradition slutna enklaver med enhetlig bebyggelse, där inga landmärken sticker upp. Dragonregementet, som numera omges av tät bebyggelse, är därmed inte så synligt på håll – bebyggelsekaraktären och de kulturhistoriska värdena upplevs bäst inifrån området. Vid stadshuset (f.d. kasernbyggnaden) med dess förgård (f.d. kaserngården) är den historiska kopplingen till militärepokan mycket tydlig, likaså inne på gårdarna vid ridhusen och stallarna. I regementsområdets yttre delar är kopplingen inte lika tydlig. Gatunätets rutnätsstruktur gör dock att man från vissa stråk i den omgivande staden har utblickar mot enskilda byggnader på regementsområdet. Mest tydligt är det från Slöjdgatan, där det var ett medvetet stadsplanedrag att regementet skulle manifesteras sig.

Karaktäristiskt för regementsbebyggelse är även den geometriskt tydliga bebyggelsestrukturen, med axialitet och rätvinklighet som karaktärsdrag och med de officiella, monumentala byggnaderna samlade kring kaserngården, i kontrast till de enklare utformade bakomliggande servicebyggnaderna (t.ex. stallarna inom det aktuella planområdet).

Det f.d. militärsjukhuset ligger, som en utpost från militärepokan, i en ganska trafikpräglad miljö mellan Ridvägen och Västra Esplanaden. Förutom sjukhusbyggnaden finns här även en enklare träbyggnad. Byggnaderna ligger i ett litet parkområde, en rest av Dunkerslunden som anlades 1919 men minskade kraftigt i storlek när Ridvägen fick sin nuvarande dragning på 1970-talet.

På senare år har ett par byggnader i planområdets nordöstra del rivits, vilket gör att denna del av Dragonregementet är glesare bebyggd idag än under militärepokan och att viss sikt finns från delar av Västra Esplanaden, där ridhus och stallar skymtar mellan träden i Dunkerslunden. En tydlig siktlinje finns från Västra Norrlandsgatan mot gaveln på ett av ridhusen. Se foto på sidan 3. En motsvarande siktlinje finns västerifrån från Ridhusgatan.

Utöver den forna regementsbebyggelsen som beskrivs ovan finns ytterligare tre byggnader nära planområdet som tas upp som värdefulla i den fördjupade översiktsplanen: två bostadshus i kvarteret Båtsmannen samt ett i kvarteret Muraren. Se tabell på sidan 9. Området där dessa byggnader är belägna upplevs inte som en del av regementsområdet, men heller inte fullt ut som en del av stadsdelen Väst på Stan. De stora öppna ytorna där regementsbebyggelse har rivits bidrar tillsammans med Ridvägens väl tilltagna kurvor, som har vägens formspråk snarare än gatans, till att detta område bitvis upplevs som stökigt och ostrukturerat.

Övrig bebyggelse i planområdets närhet är ett kontorshus från sent 1970-tal i kvarteret Skvadronen, en rad med stadsvillor längs Brogatan samt fyra åttavånings punkthus längs Ridvägen, som avslutar regementsområdet norrut mot väg 507, Vännäsvägen. Här kan man se över till I20-området och, trots vägarnas och järnvägens barriäreffekt, uppfatta sambandet mellan de två regementena. Punkthusen tillkom vid 2000-talets början. Väster om Dragonregementet ligger bostadsområdet Dragonfältet med bostadsbebyggelse från samma tid, huvudsakligen i fem våningar.



Regementsområdets nordöstra del, med den f.d. vagnboden till vänster (inom planområdet), bakom denna en av de f.d. stallarna, som numera är parkeringsgarage och till höger ett av de moderna punkthusen (utanför planområdet).

PLANFÖRSLAGET

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en ny parkeringsanläggning. Vidare är syftet att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett skydd.

Planförslaget redovisar i huvudsak följande förändringar:

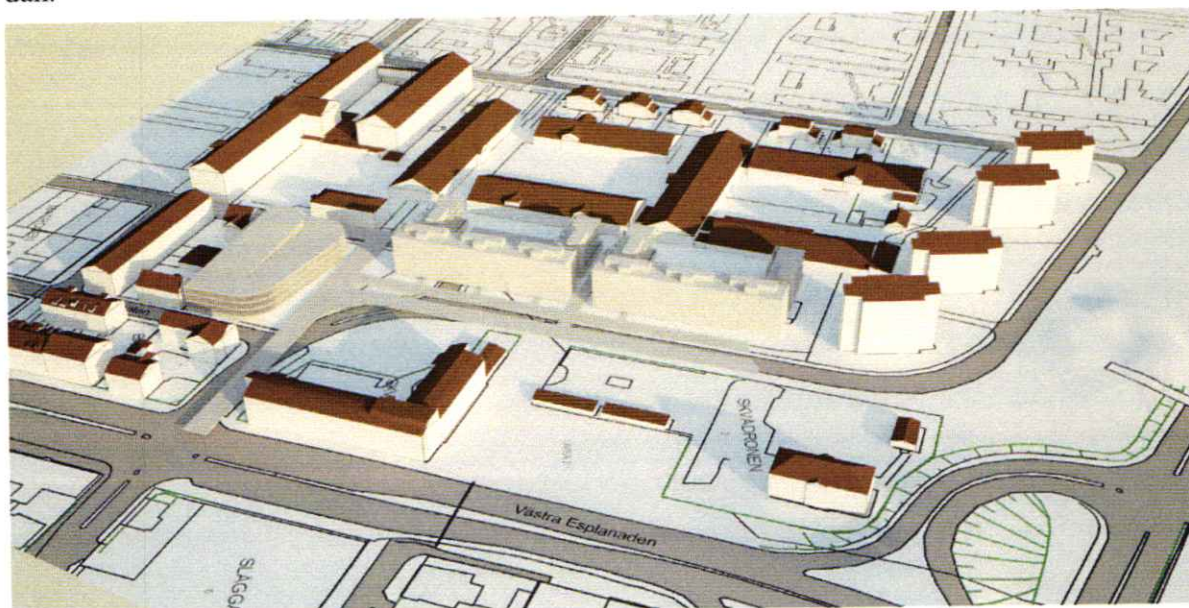
- **Gatustrukturen** inom planområdet förändras för att ge en effektivare markanvändning och ett mer läsbart och lättorienterat stadsrum. Ridvägen får en mer stadsmässig utformning. Gång- och cykelstråken binds samman.
- **Ny bostadsbebyggelse** i två kvarter föreslås inom kvarteret Dragonen, Umeå 5:1, på Ridvägens västra sida. Bebyggelsen får ha högst fem våningar mot Ridvägen och fyra våningar i kvarterets inre. Planförslaget innehåller planbestämmelser om bebyggelsens utformning, som syftar till att ge gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter.
- Norra delen av kvarteret Muraren avsätts för ett **nytt parkeringshus** med en högsta total byggnadshöjd på 11,5 meter. Parkeringshusets placering har anpassats så att siktlinjen i Västra Norrlandsgatans förlängning mot gaveln på ett av de f.d. ridhusen ska bevaras. Se bild på sidan 16.
- Av de **kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna** inom planområdet föreslås de två f.d. stallarna (H på kartan sid 7) ges formellt skydd i form av en skyddsbestämmelse som anger att byggnaderna inte får förvanskas utvändigt eller rivas. Planen medger användning för centrumskapande verksamheter och kontor. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse.
- Bostadskvarterens **gårdar** får byggas under med bjälklag som planteras. Endast mindre byggnader, såsom trädgårdsförråd, miljöhus, cykelparkering m.m., kan tillkomma på gårdarna. Planbestämmelser anges om hur planteringar på gårdarna ska utformas
- Det öppna stråket mellan stallbyggnaderna och bostadsgårdarna planläggs som allmän plats, gångfartsområde.

En mer utförlig beskrivning av förslaget finns i planbeskrivningen.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE AVSEENDE KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

Konsekvenser för riksintresset

Riksintresset **Umeå** omfattar en stor del av Umeå stad och kulturmiljövärdena består i stadens stadsbyggnadshistoriska helhetsvärden. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets norra del föreslås förtätas och att bebyggelsekaraktären i denna del av regementsområdet därmed förändras. Se modell nedan.



Dragonregementet med närområde. Vita byggnadsvolymer är befintliga, grå volymer redovisar ny bebyggelse enligt vad planförslaget medger. (Modell: Sweco, baserad på modellfiler från TM, White samt Umeå kommun. De nya byggnadernas utformning är inte avgjord; modellen visar endast principiellt möjliga byggnadsvolymer.)

Vid bedömning av kulturmiljövärden brukar begreppen kunskapsvärde, upplevelsevärde samt bruksvärde användas. Kunskapsvärdet är kulturmiljöns informationsinnehåll. Upplevelsevärdet innefattar visuella, upplevelsemässiga och identitetsskapande värden. Bruksvärdet beror på hur kulturmiljön används idag och hur det kan användas framöver.

De förändringar som planförslaget möjliggör påverkar främst riksintressets **upplevelsevärden**. Konsekvenserna består i att stadsbilden förändras och därmed även möjligheterna att genom stadsbilden uppleva och tolka riksintressets värden. En närmare beskrivning görs nedan för var och en av de värdekärnor inom riksintresseområdet som ligger nära planområdet. Värdekärnorna beskrivs närmare i avsnitt *Utredningsområdets kulturmiljö och stadsbild*.

Planområdet ligger delvis inom värdekärnan **Regementsstaden Umeå/ Dragonregementet**. Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen är avsedd för bostäder och för därmed in en ny bebyggelsekaraktär. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regementssepoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning. Tidigare har de moderna punkthusen

i norr och bostadshusen i väster på motsvarande vis som det nu aktuella detaljplaneförslaget förtätat och moderniserat Dragonregementets karaktär, men med bibehållande av vissa siktlinjer och stråk som gör att man fortfarande upplever områdets bakgrund som regemente.

Det förslag till ny bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar därmed de siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån samt längs stråket utmed stallbyggnaderna. Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur.

Den nuvarande bebyggelsens enhetlighet i skala gör att de bebyggda delarna av regementsområdet upplevs som en helhet. Från längre håll är det främst stadshuset som manifesterar sig, sett från Slöjdgatan, i övrigt ligger regementsbebyggelsen dold av omgivande, ganska jämnhög bebyggelse. Planförslagets placering av nya byggnader och reglering av högsta tillåtna byggnadshöjder innebär att stadshuset även fortsatt kommer att framstå som en monumentalbyggnad och regementskaraktären fortfarande kommer att vara tydlig i området där de f.d. ridhusen och stallbyggnaderna ligger. Se vidare nedan under *Konsekvenser för bebyggelsekaraktär och stadsbild*.

Planförslaget innehåller skyddsbestämmelser för två f.d. stallar, vilka nämns i riksintressebeskrivningen såsom några av landets ytterst få bevarade. Däremot föreslås en f.d. vagnbod i planområdets nordöstra del ersättas med ny bostadsbebyggelse. Därmed påverkas riksintressets **kunskapsvärden**. Vagnboden är en del av Dragonregementets bebyggelsehistoria, men står i ett område där även andra hus har rivits och där sammanhanget därmed inte är det ursprungliga. Den nämns inte särskilt i riksintressebeskrivningen och saknar skyddsbestämmelser i gällande detaljplan. En rivning av vagnboden innebär en förlust av kulturhistoriska värden, men denna byggnad är inte en av de mest värdefulla för förståelsen av riksintressets värden.

En annan av riksintressets värdekärnor, **Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente**, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i denna värdekärna kan påverkas indirekt genom att den nya, tätare och högre bebyggelse som planförslaget medger förändrar utblickarna från Västerbottens regemente mot Dragonregementet. Det förändrade utblickarna kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt. Avståndet mellan de två regementsområdena är dock relativt långt och det är bara från vissa platser inom Västerbottens regementes södra del som man kan se bebyggelsen på Dragonregementet. Det finns även befintlig bebyggelse, träd m.m. som skymmer sikten. (Se före-efterbilder från gång- och cykelbron mellan regementsområdena på sidan 15.)

Värdekärnorna **Amerika** samt **Typisk trähusbebyggelse ifrån sekelskiftet 1900** ligger inte i direkt anslutning till planområdet och har heller inga utblickar mot det. De påverkas därmed inte alls av planförslaget.

I tabellen nedan redovisas en bedömning av planförslagets innebörd med avseende på riksintressets karaktärsdrag.

| Riksintressets karaktärsdrag enl. riksintressebeskrivning | Planförslagets innebörd | Slutsats |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Residensstadsprägel med förvaltnings-, utbildnings-, regementsbyggnader och miljöer med framträdande placeringar och som är väl synliga i stadsmiljön. | Planförslaget berör regementsbebyggelsen och visar en hänsyn till denna, såväl strukturmässigt som vad gäller högsta höjd för ny bebyggelse. | Samverkar. |
| Trästadskaraktär med trähus i en eller två våningar, enkla men medvetet utformade hus blandade med förmälig panelarkitektur. | Planförslaget berör inte detta karaktärsdrag. | Berörs inte. |
| Offentliga byggnader i sten upp till tre våningar. | Planområdet gränsar till de delar av Dragonregementet där denna typ av byggnader finns, men planförslaget bedöms inte påverka dessa. | Påverkas inte. |
| Kvartersstruktur med huvudbyggnader placerade mot gatorna och enklare, lägre byggnader placerade mot kvartersmitten. | Planförslaget berör inte detta karaktärsdrag. | Berörs inte. |
| Avstånd och luft mellan husen. | Planförslaget kan inte direkt relateras till detta karaktärsdrag, som främst avser stadens kvartersbebyggelse. | Påverkas inte. |
| Rutnätsplan med öppna platser, genomsiktighet i alla riktningar och kontakt med älven. | Planförslaget innefattar omläggning av Ridvägen till ett mer rätvinkligt gatusystem, bättre anpassat till stadens rutnätsplan än dagens situation. | Samverkar. |
| Storgatan, historisk kommunikationsled och paradgata. | Planförslaget berör inte Storgatan. | Berörs inte. |
| Breda, avskiljande esplanader. | Planförslaget berör inte esplanaderna. | Berörs inte. |
| Parker, björkalléer utmed gatorna samt trädgårdstomter Öst och Väst på stan. | Planförslaget berör inte detta karaktärsdrag. | Berörs inte. |
| Hamnstråk med gles och låg bebyggelse samt sjöfartspräglad och representativ fasad mot älven. | Planförslaget berör inte hamnstråket | Berörs inte. |

Sammanställning av planförslagets innebörd för riksintressets karaktärsdrag.

Konsekvenser för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Tre byggnader inom planområdet tas upp som **kulturhistoriskt värdefulla** i den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden och byggnadsordningen för Väst på stan: två f.d. stallbyggnader samt en f.d. vagnbod. Dessa byggnader saknar lagskydd och har inga skyddsbestämmelser i gällande detaljplan. I planförslaget förses de två f.d. stallbyggnaderna med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får förvanskas utvändigt eller rivas.

Den f.d. vagnboden får däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse enligt planförslaget. Vagnboden är en del av Dragonregementets bebyggelsehistoria, men tillhör inte de kulturhistoriskt mest värdefulla byggnaderna. Se även sidan 12.

Konsekvenser för övrig skyddsvärd kulturmiljö

De förhållningssätt till värdefulla stadspartier som anges i byggnadsordningen för Väst på stan (se sid 7) har beaktats under detaljplanarbetet. Se vidare avsnitt *Konsekvenser för bebyggelsekaraktär och stadsbild* nedan. Många frågor som rör nya byggnaders utformning avgörs dock först i bygglovskedet.

Konsekvenser för bebyggelsekaraktär och stadsbild

Ett genomförande av planförslaget kommer att ge planområdets östra del en **ny bebyggelsekaraktär**, en stadsmässig bostadsbebyggelse. Detta innebär att en tydligare gräns skapas mellan regementsområdet och den omgivande staden. Dagens stora, obebyggda ytor med flytande gränser mot ett storskaligt vägrum ersätts med en rätvinklig struktur av samma typ som på regementsområdet.

Att stadsbebyggelsen kryper närmare in på regementsbebyggelsen behöver inte betyda att regementskaraktären blir svårare att uppleva och tolka. Även under tidigare epoker har planområdets östra del varit en övergångszon mellan regementet och den omgivande staden. Planförslaget innebär visserligen att sambandet mellan det f.d. sjukhuset, öster om planområdet, och resten av regementsbebyggelsen blir mindre tydligt, men detta samband är redan idag stort genom att området mellan stallarna och sjukhuset är så splittrat i karaktären. En byggnad från regementsepoken försvinner – den f.d. vagnboden – men den ligger idag på en öppen hårdgjord yta, utan tydliga samband med den övriga bevarade regementsbebyggelsen. Planförslaget ger en ökad tydlighet i byggnadsestrukturen, där det öppna stråket längs stallbyggnaderna bevaras och bildar gräns för regementskaraktären.

Nedan och på följande sidor visas några platser där man idag har sikt mot regementets byggnader och därmed upplever den kulturhistoriska bebyggelsekaraktären, samt hur dessa platser kan te sig efter ett genomförande av planförslaget.

Den tätare bebyggelsen inom planområdet innebär att sikten in mot området sett österifrån och norrifrån delvis kommer att skymmas, men de viktigaste **siktlinjerna** har beaktats i planförslagets utformning av nytt gatunät. Omläggningen till tydligare rutnätsstruktur förtydligar siktlinjerna längs Västra Norrlandsgatan och Dunkersgatan sett österifrån. Se bildparet nedan.



Från Ridvägen vid Västra Esplanaden, västerut. Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. Nytt parkeringshus till vänster, till höger skymtar de nya bostadshusen bakom vegetationen. (Fotomontage: TM Konsult. Fasadutformning avgörs inte i detaljplanen; illustrationen ska endast ses som ett exempel.)

Norrifrån kan man idag se den gamla regementsbebyggelsen bl.a. från gång- och cykelbron över Vännäsvägen. Här kommer den nya, tätare bebyggelsen att ändra vyn. Se övre bildparet nedan. (Även en pågående tillbyggnad på norra sidan av stadshuset, utanför aktuellt planområde, kommer att förändra vyn sett från detta håll.) Planområdets östra del har idag en mycket öppen karaktär – det utgörs till stor del av asfaltytor där byggnader har rivits. Tidigare har detta område varit tätare bebyggt och mer blandat i karaktären, som en övergång mellan regementsområdet och den omgivande staden. På fotot på sidan 8, från 1950-talet, syns både regementsbebyggelse och andra byggnader som idag är rivna, bl.a. regementets djursjukhus som revs helt nyligen och låg öster om stallbyggnaderna. På fotot kan man även se parken Dunkerslunden, som då var betydligt större än idag och bl.a. omfattade området norr om kvarteret Muraren, där Ridvägen går idag. Senare bebyggdes kvarteret Muraren med en modern trevåningsbyggnad på den plats där planförslaget anger parkeringshus. Planområdets östra del hade alltså under senare delen av 1900-talet en blandad bebyggelsekaraktär, tätare än idag.

Den rätvinkliga gatustruktur som planförslaget medför samt den nya bebyggelsens placering parallellt med de f.d. stallbyggnaderna påminner om hur området varit disponerat under regementsepoken. Se nedre bildparet nedan.

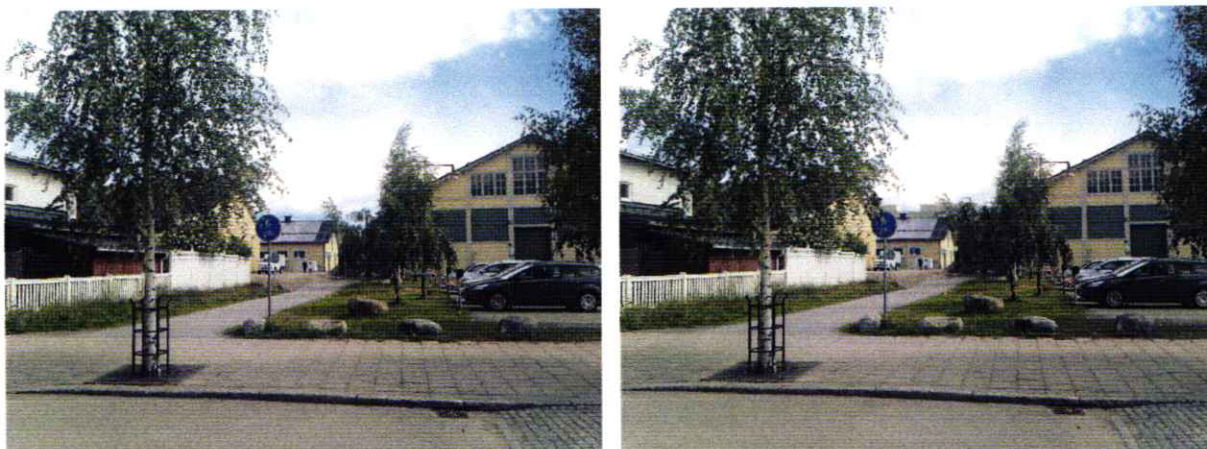


Från gång- och cykel bron över Vännäsvägen, söderut. Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. De nya bostadshusen ger en tätare bebyggelsekaraktär och regementskaraktären blir mindre tydlig sett härifrån. (Fotomontage: White. Fasadutformning avgörs inte i detaljplanen; illustrationen ska endast ses som ett exempel.)



Från planen intill de f.d. stallbyggnaderna (H på karta sid 7), norrut. Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. De nya bostadshusen ger en tätare bebyggelsekaraktär, men bevarar siktlinjen i stråket längs stallbyggnaderna. (Fotomontage: White. Fasadutformning avgörs inte i detaljplanen; illustrationen ska endast ses som ett exempel.)

De nya byggnader som planförslaget medger blir inte synliga i det viktiga centralperspektivet från Slöjdgatan eller från stadshusgården. Även sett västerifrån bevaras regementskaraktären – den nya bebyggelsen blir bara synlig i begränsad omfattning. Se nedan.



Från Brogatan österut, mot gaveln på det södra ridhuset (F på karta sidan 7). Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. Översta delarna av de nya bostadshusen syns bakom den f.d. stallbyggnaden (H på kartan). (Fotomontage: Sweco. 3D-modell: White, Umeå kommun. Modellen visar endast principiellt möjliga byggnadsvolymer.)

Byggnadshöjd och byggnadsvolymer i de nya kvarteren har anpassats till den omgivande bostadsbebyggelsen på Dragonfältet och regementsbebyggelsen på Dragonregementets södra del. Den avviker däremot från envåningslängorna (f.d. stall och ridhus) i Dragonregementets norra del. Planbestämmelser anges om bebyggelsens utformning, bl.a. att fasaderna på de långa byggnaderna mot Ridvägen ska delas upp i flera volymer, för att få en mer uppbruten skala (f_1). De mindre, tvärställda, bostadshusen får inte byggas ihop med husen utmed Ridvägen (p_2), för att kvarteren inte ska upplevas som kompakta. Planförslaget låser inte **nya byggnaders utformning**, och konsekvenserna för stadsbilden kan därför inte beskrivas i detalj. Den befintliga bebyggelsen inom planområdet är enklare i sitt formspråk än de monumentala byggnaderna på Dragonregementets södra del och har en något ljusare färgsättning. Planförslaget anger att de nya bostadshusens fasader i huvudsak ska utföras i puts och samtliga ytor ska ha varma, ljusa kulörer. Bostadshusen ska utformas med markerad sockelvåning och tak ska utföras som sadeltak med svart bandtäckt plåt (f_1). Dessa bestämmelser bedöms ge en god anpassning till den befintliga bebyggelsen.

Den öppna gården mellan de två stallbyggnaderna ska, enligt planbeskrivningen, inte bebyggas alls, inte heller planteras med parkartad vegetation, eftersom öppenheten speglar områdets militära användning. På plankartan finns bestämmelse om att byggnad inte får uppföras på gården.

Det nya parkeringshuset i kvarteret Muraren ligger utanför riksintressets värdekärna och med bibehållande av siktlinjen från Västra Norrlandsgatan mot ett av ridhusen, vilket ger relativt goda förutsättningar för att det ska kunna få en såpass tillbakadragen roll i stadsbilden att helheten inte störs. Byggnadshöjden har i planförslaget anpassats till omgivande bebyggelse. I planbestämmelser anges att parkeringshusets fasader i huvudsak ska utföras i trä och färgbehandlas i varma, ljusa kulörer. Parkeringshuset ska utföras med rundade hörn mot norr. Taket ska utföras som två lutande skivor med växtbeklätt tak (f_2). Planförslaget bedöms ge förutsättningar för en god anpassning till den befintliga bebyggelsen och för att parkeringshuset inte ska få en dominerande roll i stadsbilden, men ett parkeringshus innebär ofrånkomligen en stor byggnadsvolym. Det utformningsförslag som ligger till grund för modellen på sidan 11 och fotomontaget på

sidan 14 utgörs av en "kilformad" byggnad med rundat hörn, som medvetet anpassats i höjd och volym till den omgivande bebyggelsen. Enligt planbeskrivningen har utgångspunkten varit att hålla nere volymens höjd framförallt i det nordvästra hörnet, som vetter mot det f.d. sadelmakeriet (byggnad G på karta sidan 7). Detta innebär alltså ett hänsynstagande till den omgivande bebyggelsens kulturmiljövärden. Byggnadens utformning styrs dock inte så detaljerat i planförslaget att denna utformning säkras. Samma byggnadshöjd, 11,5 meter, anges för hela den yta där parkeringshuset är placerat.

FORTSATT PLANERING FÖR ATT FÖRHINDRA NEGATIV MILJÖPÅVERKAN

- Utformningen av de nya byggnader som planförslaget medger kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen och framförallt, om planen antas, i bygglovskedet.
- I planförslaget finns skyddsbestämmelser för de två f.d. stallbyggnaderna, som följs upp vid hantering av bygglov.

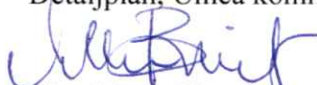
UNDERLAG

- Fotomontage. White Arkitekter samt TM Konsult. Juni 2015.
- Förslag till byggnadsordning för Väst på stan – ett förhållningssätt till stadsdelens karaktärsdrag. Umeå kommun. Samrådshandling juni 2013, rev. december 2013.
- Översiktsplan Umeå kommun. Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen 29 augusti 2011.
- Detaljplan för fastigheten Umeå 5:1 m.fl. inom Umeå. Behovsbedömning. Bedömning av behovet att upprätta en miljöbedömning enligt Plan- och bygglagen och MKB-förordningen. Dnr BN-2013/00202. Umeå kommun. 2013-09-10.
- Centrala Umeå och f.d. regementet I 20 – en kulturmiljö av riksintresse. Riksintressebeskrivning 2009. Länsstyrelsen Västerbotten. Januari 2010. Beslutad 2010-04-20.
- Stadsplan för K4-fältet, P21/1974.
- Stadsplan kvarteret Svarvaren och del av kvarteret Skvadronen, P10/1979.
- Stadsplan för kvarteren Matrosen, Muraren och Svarvaren, P12/1952
- Stadsplan för kvarteret Båtsmannen, P83/1946.
- Bebyggelseregistret, Riksantikvarieämbetets webbplats (byggnadsminnena), www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/
- Fornlämningsregistret, Riksantikvarieämbetets webbplats, www.raa.se/hitta-information/fornsok-fmis/

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Kulturmiljöstudien har upprättats av landskapsarkitekt LAR/MSA Åsa Hermansson, Sweco, Falun, på uppdrag av Umeå kommun. I uppdraget har även planeringsarkitekt MSA Tony Svensson medverkat.








Detaljplan, Umeå kommun augusti 2014, rev. juni 2015


Magdalena Blomquist
Planarkitekt

Åsa Hermansson
Landskapsarkitekt LAR/MSA

BYGGNADER PÅ DRAGONREGEAMENTET SAMT I PLANOMRÅDETS OMEDELBARA NÄRHET, SOM TAS UPP I FÖRSLAG TILL BYGGNADSORDNING FÖR VÄST PÅ STAN

Byggnadernas läge framgår av karta på sidan 7.

| Beteckn | Byggnad, adress | Beskrivning (ur Byggnadsordning för Väst på stan) |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | A F.d. officersbostad, numera kontor. Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31. | Valmat tak täckt med svart skivplåt. Frontespiser med sadeltak i alla fyra väderstreck. Stomme av stående timmer. Fasad ursprungligen panelklädd, senare reveterad och putsad. Kraftiga hörnkedjor. Åttarutors fyrluftsfönster. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i> |
|  | B F.d. grindstugor, 2 st, numera kontor. Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31. | Brutna valmade tak klädda med svart skivplåt. Små välvda takkupor i alla väderstreck. Putsade fasader med kraftiga hörnkedjor, horisontellt listverk i takfot. Korspostfönster, ursprungligen med tätspröjsade överdel. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i> |
|  | C F.d. officersmäss, numera konferensverksamhet. Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31. | Valmat tak med svart plåt i bandtäckning. Välvda takkupor i tre väderstreck. Entréfasad med fyra halvkolonner under tympanonfält med ovalt fönster. Dekorativ smidesbalkong över porten. I övrigt putsad fasad med kraftiga hörnkedjor och högt sittande horisontella listverk. Korspostfönster, ursprungligen med tätspröjsade överdel. Arkitekt Erik Josephson. 1911. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i> |
|  | D F.d. exercishus, numera stadshusets restaurang Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31. | Innehåller en stor sal och omklädningsrum. Sadeltak täckt med svart skivplåt. Fasad indelad med horisontella och vertikala listverk. I väggfälten liggande och stående fasspontpanel. Högt sittande tätspröjsade fönster av ursprungligt utseende. Arkitekt Erik Josephson 1898–1900. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i> |
|  | E F.d. kasernbyggnad, numera stadshus Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31. | Förlängd åt väster och öster 1908. Innehöll från början logement och matsal. Ombyggt till förvaltningsbyggnad för Umeå kommun 1966–69. Bandtäckt sadeltak med halvrundera takkupor. Putsad fasad med svagt utskjutande mitt- och sidopartier, rusticerad i bottenvåningen och rytmiskt indelad av vertikala band. Åttarutors fyrluftsfönster. Arkitekt Ernst Josephson 1898–69/VAB Sten Ehnberg 1966–69. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i> |
|  | F F.d. ridhus, 2 st, numera parkeringsgarage. Stadshusområdet. Stallet S:1 och Dragonfältet S:1 | Sadeltak täckta med svart korrugerad plåt. Fasader indelade med horisontella och vertikala listverk. I väggfälten liggande och stående fasspont. Högt sittande tätspröjsade fönster av ursprungligt utseende. Arkitekt Erik Josephson 1898–1900. <i>Skyddad genom q-märkning i detaljplan. Får inte rivras eller förvanskas.</i> |
|  | G F.d. sadelmakeri, numera kontor Stadshusområdet. Umeå S:1. Hovrättsgatan 21. | Ursprungligen uppförd som nödbostad efter stadsbranden 1888. Under regementstiden använd som sjukhus, expedition och sadelmakeri. Flackt valmat tak klätt med svart skivplåt. Fasad i nyrenässans indelad med pilastrar och listverk. Liggande fasspontpanel nedtill, i övriga väggfält stående locklistpanel. Konsolfris i takfoten. Konsolburna fönsterkornischer. [Uppgift om arkitekt saknas.] 1888. |

Byggnadernas läge framgår av karta på sidan 7. Utöver de byggnader som anges nedan är även Båtsmannen 2, Västra Esplanaden 17, upptagen i byggnadsordningen, men denna byggnad har nyligen brunnit ned.

| Beteckn | Byggnad, adress | Beskrivning (ur Byggnadsordning för Väst på stan) |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | H F.d. stallbyggnader på södra stallgården, 2 st, numera kontor och förråd Stadshusområdet. Umeå 5:1. Hovrättsgatan 17. INOM PLANOMRÅDET | Skivtäckta svartmålade plåttak. Fasad indelad med horisontella och vertikala lister. I väggfälten liggande och stående fasspont. Högt sittande tätspröjsade fönster av ursprungligt utseende. Byggnaderna har eftersett underhåll. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. |
|  | I F.d. stallbyggnader på norra stallgården, 2 st, numera parkeringsgarage. Stadshusområdet. Sporren 1 och 2. | Sadeltak täckt med papp lagd på trekantlister. Små trekantiga takkupor med spröjsade fönster. Fasad indelad med horisontella och vertikala listverk. Väggfält med liggande och stående fasspont. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. <i>Skyddad genom q-märkning i detaljplan. Får inte rivras eller förvanskas.</i> |
|  | J F.d. vagnbod, numera kontor och förråd Stadshusområdet. Umeå 5:1. Ridvägen 16 INOM PLANOMRÅDET | Bandtäckt plåttak. Fasad indelad med horisontella och vertikala listverk. I väggfälten liggande och stående fasspont. De flesta dörrar och fönster tillkomna i sen tid. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. |
|  | K F.d. sjukhus, numera kontor Skvadronen 2. Ridvägen 5 | Valmat svart bandtäckt plåttak med små halvrunda takkupor. Putsad fasad. Korspostfönster. Över entrédörren liten pelarburen balkong med smidesräcke. Byggnaden ligger fritt i en parkmiljö. Arkitekt och byggår okända. |
|  | L Bostadshus Båtsmannen 2. Bankgatan 18 | Fick nuvarande utseende efter en omfattande om- och tillbyggnad 1933. Ursprunget var ett äldre envåningshus, vars stomme nu finns kvar inbyggd i husets södra del. Ett exempel på tidig skickligt utförd förtätning på stadens tomter. Sadeltak med skivplåt. Frontespiser mot gatan. Sexrutors tvåluftsfönster med breda sidofoder. Stående spontad lockpanel. Halvöppen tvåvån. entréveranda m.m. mot gården. 1889. Arkitekt omb. J D Sundberg 1933. |
|  | M Bostadshus Muraren 1. Hovrättsgatan 14 | Bostadshus, ursprungligen med en lägenhet i vardera planet. Typiskt för Erik Eriksson, en av stadens mer namnkunniga arkitekter, är det brutna taket och den in-dragna, halvöppna entréverandan mot gården. Skivklätt plåttak. Tilläggsisolerat, ny lockpanel. Vålbevarat och trivsamt. Arkitekt Erik Eriksson 1924. |

Kvalitetsprogram

tillhörande

Detaljplan för Östra Dragonfältet

BN 2013/00202, Umeå 5:1 m fl



INLEDNING

Varför ett kvalitetsprogram?

Byggnadsnämnden i Umeå antog den 19 mars 2014 program till detaljplan för östra delen av Dragonfältet (Umeå 5:1). Syftet med programmet var att undersöka möjligheterna att utveckla östra delen av Dragonfältet med ytterligare bostäder, lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor, samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med programmet är också att studera hur strukturer för gång-, cykel- och biltrafik och dess kopplingar till omgivande delar av staden kan förtydligas, göras mer ändamålsenliga och stadsmässiga. Kulturmiljön i området studerades för att identifiera behov av skydd för miljöer och enstaka byggnader.

I översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, beskrivs generella förhållningssätt till bebyggelse inom kulturmiljöer. Ett av förhållningssätten är att ny- och påbyggnader i eller nära kulturmiljöer av riksintresse föregås av särskilda gestaltungsprogram. Därför har i samband med detaljplanen ett kvalitetsprogram för området tagits fram.

Hur ska det användas?

Kvalitetsprogrammet är ett komplement till detaljplanens bestämmelser och beskrivning. Här fördjupas frågor kring placering och utformning av bebyggelsen och dess omgivningar. Kvalitetsprogrammet redogör för kommunens syn på utformningen i området och utgör underlag för byggherrar och bygglovgivning.



Planområdets avgränsning

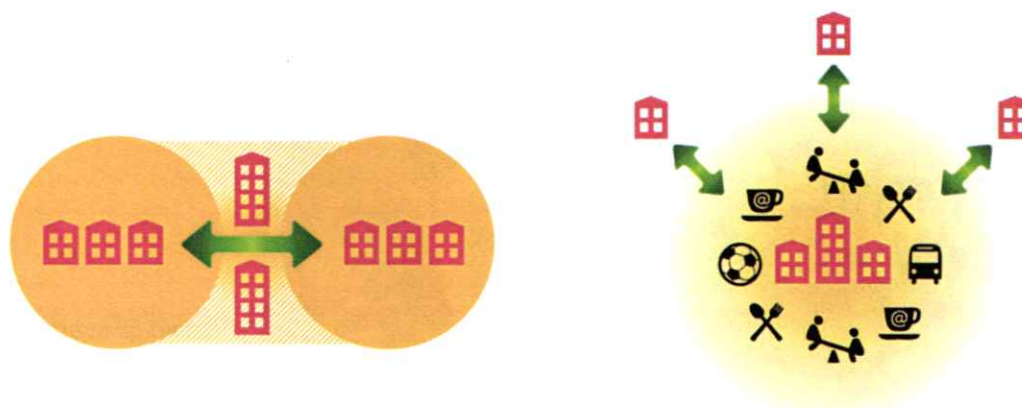
Kvalitetsprogrammet beskriver inriktning för placering och utformningen och utgör underlag till planens bestämmelser. Kvalitetsprogrammet är inte juridiskt bindande. De formella principerna läggs fast i detaljplanens planbestämmelser.

HÅLLBAR STADSUTVECKLING

För området gäller översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. I översiktsplanen pekats planområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse.

I översiktsplanen har ett antal utvecklingsstrategier formulerats som syftar till att uppnå en hållbar stadsutveckling. Strategierna tar utgångspunkt i Aalborggåtandena och genomsyras även av de andra tvärsektoriella målsättningar som kommunen antagit, däribland miljö- och hälsomålen och deklARATIONEN om jämställdhet mellan kvinnor och män, där arbete med stadsplanering och lokal planering ur ett genusperspektiv ingår.

Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad och att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Staden ska präglas av attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner. Det i sin tur ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. Den täta staden gynnar barn och ungdomar samt, framför allt, kvinnors rörlighet i staden. En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ökat bilanvändande och en prioritering av gående och cyklister är en av förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling.



Illustrationer ur översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna

Hållbar byggteknik

För att kunna uppfylla kommunens långsiktiga mål för en hållbar utveckling vid planeringen för det framtida Umeå, rekommenderas för bostadsbyggnaders uppförande att byggmaterial väljs som ger sunda bostäder. För att få sunda bostäder måste även byggmetoder användas som förhindrar att fukt tillförs under byggskedet. Val av material och byggmetoder ska göras med hänsyn till framtida återvinning och återanvändning. För installationer rekommenderas att energisnåla system för vatten, uppvärmning och ventilation installeras.

DEL AV STADEN

En del av visionen är att förstärka stadens identitet genom att varsamt förädla stadsdelarnas karaktär och märkesbyggnader. Samtidigt kan nya kvarter fogas till de gamla på ett sådant sätt att en spännande kontrast mellan gammalt och nytt, lågt och högt, glest och tätt kan förstärka de befintliga kvalitéerna.

Kvartersstruktur

Östra Dragonfältet är just ett sådant exempel som har en särskild karaktär med sin historiska koppling till regementet, K4, och byggnaderna från den tiden. Området kommer att bli en allt tydligare del av staden genom att området kring regementsbyggnaderna kompletteras med nya blandstadskvarter vid ett genomförande av planen. Blandstaden har den traditionella kvartersstaden som förebild med småskaliga, blandade funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser. Idén om blandstaden ska vara vägledande när Umeå planeras för att bli en tätare, mer sammanhållen stad.



Förslag till kvartersindelning, ur program till detaljplan för Östra Dragonfältet

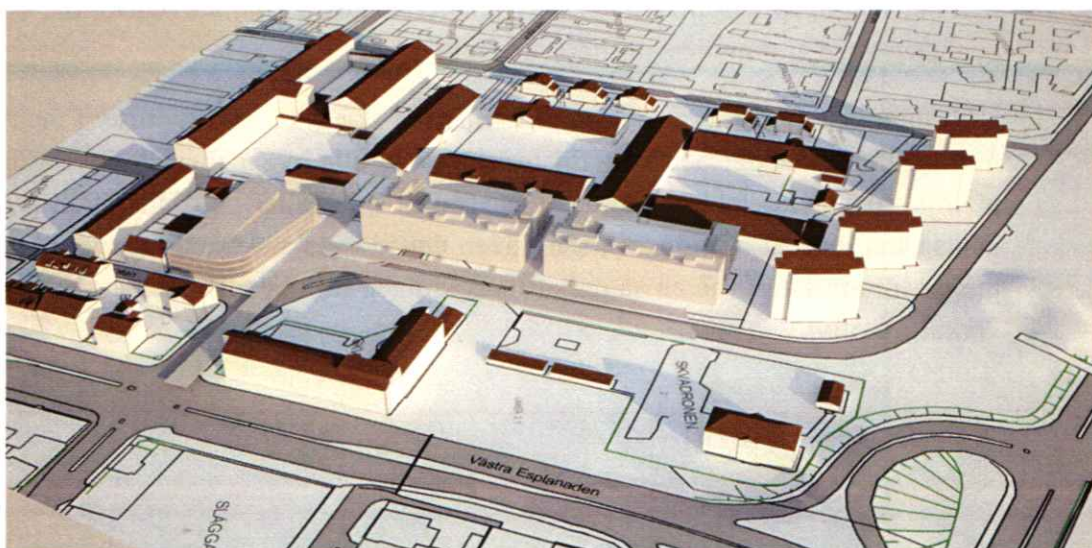
Kompletteringen inom östra delen av Dragonfältet bygger vidare på den småskaliga rutnätsstruktur som är typisk för de centrala stadsdelarna och väst på stan. Kvarteren mellan Västra Esplanaden och Ridvägen blir ca 70x60 meter stora. Bebyggelsen placeras i kvarterens ytterkant och därmed kan delar av den befintliga grönskan sparas i dess inre delar. Mellan kvarteren går ett allmänt park och gc-stråk i förlängning av Dunkersgatan som ligger öster om Västra Esplanaden och mynnar i Järnvägstorget. Detta stråk fortsätter mellan bostadskvarteren på den västra sidan av Ridvägen inom det aktuella planområdet. Bostadskvarteren blir något smalare, ca 60x45 meter då avståndet mellan Ridvägen och de befintliga stallarna sätter gränserna. Det planerade p-huset sluter kvarteret Muraren mot norr i anslutningen till den nya korsningen vid Ridvägen.

Skala

Bebyggelsen på Östra Dragonfältet bygger vidare på den skala som återfinns i bostadsbebyggelsen på Dragonfältet. Omgivande bebyggelse varierar mellan två till åtta våningar. Mot Ridvägen får bostadsbebyggelsen uppföras i fem våningar. Byggnaderna på bostadsgårdarnas kortsidor får uppföras i fyra våningar detta för att gå ner i höjd in till de befintliga stallbyggnaderna.

I kv Skvadronen kan bebyggelsen gå upp något i skala i anslutning till Västra Esplanaden och centrumfyrkanten. Längs Ridvägen får bebyggelsen uppföras i fem våningar medan bebyggelsen mot Västra Esplanaden kan bli ytterligare något högre. Volymer i kvarteren Skvadronen och Båtsmannen prövas i kommande detaljplaner.

Parkeringshusets placering och volym, i kv Muraren, har anpassats till omgivande kvarter. Höjden har hållits nere för att anpassas till omgivande bebyggelse. Volymen är relativt stor och parkeringshusets utformning (fasadmaterial, fasadutformning, färgsättning mm) är viktig för att det inte ska få en dominerande roll i stadsbilden.



Utdrag ur 3D-modell med volymer; vita byggnadsvolymer är befintliga, grå volymer redovisar ny bebyggelse enligt vad planförslaget medger (Sweco)

DEL I KULTURMILJÖN

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10), delvis inom värdekärna Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets nordöstra del förtätas samt att nya typer av bebyggelse tillkommer och att bebyggelsekaraktären i denna del av området därmed förändras.

Siktlinjer

Den nya bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar gatustrukturen och bevarar därmed de siktlinjer man idag har mot de fd ridhusen och stallarna österi-

från och norrifrån. Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur.

Anpassning

Den befintliga bebyggelsen, som tillhört Dragonregementet, inom planområdet är enklare i sitt formspråk än de monumentala byggnaderna längre söderut i området och har en något ljusare färgsättning. Den nya bebyggelsen ska efterlikna dessa drag. Principen för gestaltningen av området är att de byggnader som planeras för bostäder anknyter i utformning och materialval till de byggnader som använts för bostadsändamål inom regementsområdet. Medan p-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader.

Ridhusen och stallarna har en annan skala, större och lägre volymer, än omgivande bebyggelse. De är kvar som en enklav med en egen karaktär, ett minne från regementsepoken och anpassningen till dem sker i färgsättningen inte i skalan. Den öppna gården mellan de två stallbyggnaderna, samt mellan stallarna och de nya bostadskvarteren, bör inte bebyggas alls, inte heller planteras med parkartad vegetation, eftersom öppenheten speglar områdets militära användning.

Utformningen av parkeringshuset i kv Muraren ska ges särskild omsorg med hänsyn till intilliggande bostäder och kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Parkeringshuset ligger utanför riksintressets värdekärna. Placeringen bibehåller siktlinjen från Västra Norrlandsgatan mot ett av ridhusen samt även det fd sadelmakeriet. Det ger goda förutsättningar för att det ska få en så pass tillbakadragen roll i stadsbilden att helheten inte påverkas negativt.



3D modell av p-hus, TM, fotomontage Sweco

EXTERIÖR UTFORMNING

Bostadskvarteren

De nya bostadskvarteren vid Ridvägen byggs i en omgivning som huvudsakligen består av relativt storskaliga byggnader, ridhus och stallar, bostäder i form av punkthus, kontorsbyggnader samt stadshus. Det och den föreslagna kvartersstrukturen medger en bebyggelse som knyter an till den omgivande skalan.

De två bostadskvarteren får en storlek som överensstämmer med angränsande kvarter och utgörs av byggnader som omgärdar gårdar. Kvarteren är mer slutna mot Ridvägen och öppnar sig mot väster. Husen mot Ridvägen består av lamellhus som sträcker sig längs hela kvarterets längd, dels för att markera kvartersstrukturen samt ge en bättre ljudmiljö inne på gårdarna. Husen åt väster står tvärställda lamellhuset och utgör gräns för gårdarna. Lamellhusen mot gatan och de mindre bostadshusen är inte sammanbyggda för att kvarteren ska upplevas mindre kompakta. För att åstadkomma en rätthet och renhet i fasaduttrycket, som anknyter till regementsbyggnaderna, tillåts bara utskjutande och inglasade balkonger mot gårdarna. Husen är relativt smala, dels för att ge ett smäckert intryck av hänsyn till omgivande bebyggelse, men också för att möjliggöra ljusa genomgående lägenheter.

Lamellhus

Kvarteren domineras av de omkring sextio meter långa och fem våningar höga lamellhusen mot Ridvägen. För att lamellhusens långfasader ska få en mer uppbruten skala delas de upp i flera volymer. Trapphusen kan göras indragna och/eller uppglasade. Entréer i lamellhusen är genomgående så att husen går att nå både från gatan och gårdssidan. Lägenhetsförråd förläggs till trapphus, bottenvåning eller källarvåning.



Illustration av nya bostadskvarter, White
 Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen.
 Illustrationer ska endast ses som exempel.

Mindre bostadshus

De mindre bostadshusen som omgärdar gårdarna får uppföras i fyra våningar. Skalan ska anpassas till gårdarnas storlek så att goda ljusförhållanden på gårdarna kan åstadkommas. De mindre bostadshusen har entréer endast från gårdssidan.



Illustration av nya bostadskvarter vid stallarna, White

Gårdar

Miljöhus och cykelförråd på bostadsgårdarna får inte uppföras då gårdarna utgör bostädernas friyta och är begränsad. Möblering på gårdarna bör placeras med stor omsorg så att inte gårdarna bryts upp och den öppna karaktären går förlorad. Väderskyddad cykelförvaring kan tillgodoses inomhus i markplan eller i källarplan. Utrymmen för avfallsåtervinning kan tillgodoses under jord, i källare eller med nedkast i markplan. Det är välgörande med stora vistelserum som knyter an till regementsgårdarnas karaktär.

Fasader

De två bostadskvarteren är tydligt definierade genom den föreslagna planutformningen. Avsikten är att de två kvarteren ska vara sammanhållna genom liknande hus- och gårdsvolmer. Samtidigt kan variation åstadkommas genom att de båda kvarteren får särskiljande yttryck genom gestaltning, material och/eller färgsättning. Kvarteren ska ”prata” med varandra men kan ändå skilja sig åt i utformning.

Bostadskvarteren ska utföras med putsade fasader som knyter an till närliggande byggnader som bostadshusen på Dragonfältet, stadshusets huvudbyggnader och det före detta sjukhuset. Principen för gestaltningen av de byggnader som planeras för bostäder anknyter i utformning och materialval till de byggnader som använts för bostadsändamål inom regementsområdet. Putsen kan kombineras med ytskikt av träpartier eller andra

material. Intrycket av lamellhusens höjd reduceras genom att bottenvåningen ges en avvikande utformning och materialbehandling, där en eventuell förhöjd våningshöjd betonas.

Material och färger disponeras så att fasader mot gårdarna kan ges en mer varierad utformning än gatufasader. Den ljusa putsen ska dock vara framträdande även i gårdsfasaderna.

Färger

Bostadskvarteren ska ges en sammanhållen färgskala, men också innehålla variationer. Särskilt viktigt är att fasader mot Ridvägen får en samstämmig färgsättning. För att ge byggnaderna lätthet, ska färgsättningen domineras av puts i ljus kulör, där dock visa partier kan utgöras av kontrasterande kulörer. Kulörerna ska inte vara för mättade eller för klara. Byggnadernas samtliga synliga ytor ska färgbehandlas. Olackerat trä, olackerade aluminiumytor eller råa betongytor får inte förekomma.

Tak

Taklandskapet är en viktig del av stadsbilden och bör därför ges en medveten och ambitiös utformning. Samtliga flerbostadshus ska förses med sadeltak i svart bandtäckt skivplåt som anknyter till utformningen av tak inom regementsområdet. Takfoten ska vara tydligt utkragande med lätt karaktär och får ej kläs in. Taken får inte förvanskas av storskaliga genombrott. Mindre takgenomföringar samlas till skorstensliknande volymer, arkitektoniskt väl utformade och symmetriskt placerade.

Parkeringshuset

Det nya parkeringshuset i den norra delen av kv. Muraren utformas i material som ansluter till den omgivande bebyggelsen; puts med inslag av trä eller stål. Principen för gestaltningen av p-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader inom regementsområdet. Taket, inklusive eventuella ventilationsdon, ges en medveten gestaltning.

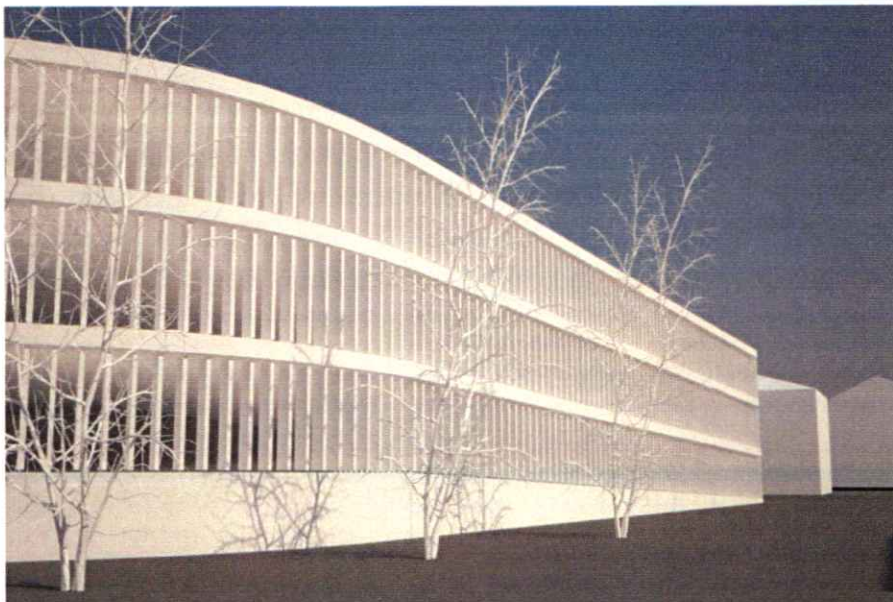


Illustration TM

Parkeringshuset placeras på fastigheten så att den norra fasaden ligger i linje med fd sadelmakeriets, på stadshusområdet, gavelfasad. Placeringen är viktig för att inte skymma viktiga utblickar mot bebyggelsen på fd Dragonregementet. Särskilt viktigt är att siktlinjen, i förlängningen av Norrlandsgatan, mot gavelmotivet på det södra ridhuset inte bryts.

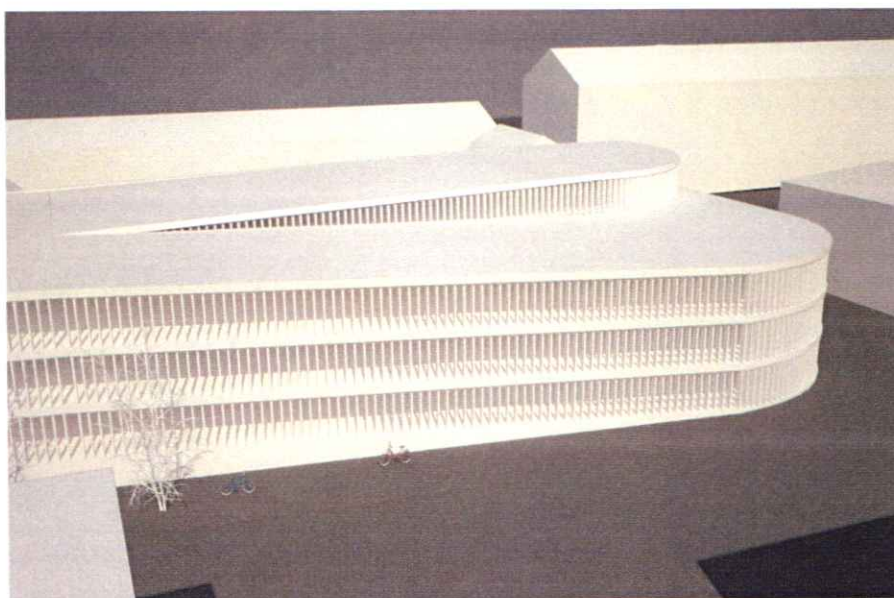


Illustration TM

Byggnadens tak utförs som två lutande skivor för att minska upplevelsen av en enda stor volym. Taket ska kläs med gröna växter, t ex sedum, som minskar dagvattenavrinningen och minimerar reflektioner. P-husets tak kommer att kunna ses och upplevas från omkringliggande högre byggnader som en grön yta som växlar med årstiderna.

Den vägg som vetter mot bostäderna kan också kläs med växtlighet, antingen genom klättrande växter eller vertikala planteringar, för att mjuka upp intrycket mot den intilliggande bostadsgården. Väggen vänder sig mot söder vilket ger goda förutsättningar för växtlighet. Reflekterande material i fasaden ska undvikas.



Ex på vertikal grön vägg i Helsingborg



Ex på testvägg i Stockholm

Volym

P-huset utgör en stor byggnadsvolym, och kommer att placeras i en kulturhistoriskt känslig miljö. För att på bästa sätt anpassa byggnaden till sin kontext, är volymen utformad så att byggnadens fotavtryck anpassar sig till tomten och omgivande kvarter. Detta innebär att ena gaveln blir smalare och att byggnaden får ett "kilformat" uttryck.

Byggnaden ska utföras med rundade hörn mot norr, och inordnar sig i kvartersstrukturen mot söder. Rundningarna skapar god funktion (siktlinjer, upplevelse) för det cykelstråk som kommer norrifrån, och "dämpar" upplevelsen av den relativt stora volymen på platsen. Vidare tas hänsyn till fd sadelmakeriet där rundningen säkerställer fortsatta siktlinjer och upplevelser av denna byggnad.

Höjder & Gestaltning

Byggnaden utförs med lutande plan, vilket avspeglar sig både i fasaduttryck, och att byggnaden får olika höjder. Utgångspunkten har varit att hålla ner volymens höjd i byggnadens nordvästra hörn för att respektera det kulturhistoriskt viktiga fd sadelmakeriet detta medför att volymen blir aningen högre mot öster.

Byggnadens bjälklagskanter görs synliga för att förstärka upplevelsen av de lutande planen, och fasaden däremellan utförs av ett raster av limträ, och anknyter därmed till närliggande träbyggnader som t ex fd sadelmakeriet och ridhus och stallar. Träpartier liksom betong och plåt bör färgbehandlas och färgsättningen ska domineras av ljusa kulörer som knyter an till färgsättning på intilliggande bebyggelse.

Belysningen inne i parkeringshuset ska vara avskärmad med en behaglig färgton på ljust och inte placeras som en allmänbelysning som kan ha en bländande effekt. Bilarnas lyktor ska också avskärmade vid de p-platser som vetter ut mot gata eller bostadsgård för att inte blända.

Gång- och cykelstråket utmed parkeringshusets långsida ska vara relativt bred och skiljas från körbanan med en rad med gatuträd. Belysningsstolpar placeras intill fasaden och belyser gc-bana och insidan på träden vilket ger en trygg miljö för de gående och cyklande.



Exempel på belysning från Vasagatan

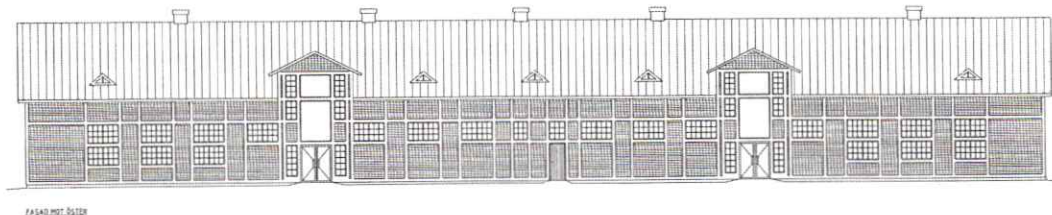
Vid utformning och placering av entréer till parkeringshuset ska hänsyn tas till förbipasserande på gång- respektive cykelbana så att konflikter undviks.

Befintliga byggnader

Stallbyggnaderna

De två befintliga stallarna, inom planområdet, är en del av den skyddsvärda kulturmiljön kring fd Dragonregementet. Ett av stallarna har skivtäkt plåttak och det andra stallet har bandfalsat plåttak. Fasaderna i trä är indelade med horisontella och vertikala lister. I väggfälten liggande och stående fasspont. Fönstren är tätspröjsade och sitter högt på fasaden. Fönstren har, i de flesta fall, ursprungligt utseende.

Den här delen av ridanläggningen från sekelskiftet tas med i detaljplanen och bibehålls som byggnader och får ny användning. Stallarna får en skyddsbestämmelse i planen som bl a innebär att byggnaderna inte får rivas och att exteriörerna inte får förvanskas. De exteriöra förändringar som kan bli nödvändiga ska utföras med utgångspunkt i byggnadernas ursprungliga utseende. Vid fasadrenovering ska material likvärdigt ursprungsmaterialen användas. Ombyggnad ska ske i samarbete med kommunen och antikvarisk expertis.



Förslag till ombyggnad av fd stallbyggnad

Utemiljö

Befintlig grönska i närområdet och björkallén längs Ridvägen är utgångspunkten för utemiljöns grundkaraktär. Syftet är att skapa en utemiljö som har en sammanhållen gestaltning i den offentliga miljön där vissa detaljer återkommer och är gemensamma medan de privata bostadsgårdarna har en egen prägel. Målsättningen är att spara en så stor del som möjligt av befintliga träd. Avgränsningar och staket i utemiljön ska utföras med stolpar i natursten eller svart metall och med räcken i svart metall.

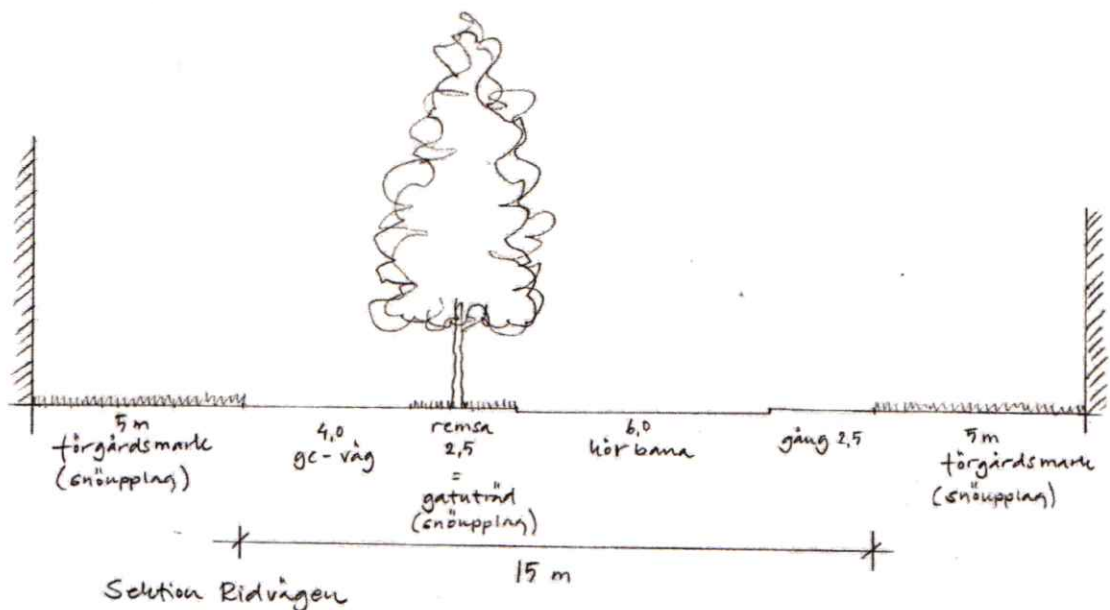
Allmän mark

Gaturummet längs lokalgatorna

Områdets allmänna mark utgörs av lokalgator, gångfartsområde, trottoarer och cykelbanor. Lokalgatorna ska ges stadskaraktär med trädplanteringar i huvudsakligen hårdgjorda markytor. Den nya Ridvägen ges en sektion på 15 meter medan sektionen blir något bredare i anslutning till korsningarna.

Av hastighetsdämpande skäl utformas vissa korsningar lätt upphöjda och belagda med smågatsten/marksten inom avgränsande plattrader.

I gaturummet ingår fem meter kvartersmark på var sida om gatan i form av förgårdsmark. I förgårdsmarken står den befintliga björkallén som kan bevaras. Alt. ersätts björkallén på ny plats i gatusektionen. Kör- och cykelytor beläggs med asfalt med kantsten av granit. Gångytor beläggs med grå betongsten.



Ridvägen får en sektion vars bredd blir densamma som idag på ca 15 meter. Ombyggnaden av Ridvägen sker succesivt i takt med exploateringen av området och aktualiseras i samband med att bostadskvarteren byggs ut. Efter färdig ombyggnad ska Ridvägen

omfatta en gång- och cykelväg, en remsa för gatuträd och snöupplag, körbana samt gångbana på den östra sidan.

Mot lokalgator och gångfartsområde intill stallarna ska inte uteplatser anläggas inte heller utskjutande byggnadsdelar såsom balkonger eller burspråk. Över förgårdsmark kan utskjutande byggnadsdelar medges från en höjd över marknivån på 3,0 meter, med hänsyn till snöröjning.

Området kring stallarna

Den öppna gården mellan de två stallbyggnaderna samt stråket mellan stallarna och bostadskvarteren fyller en viktig funktion för upplevelsen av den kulturhistoriska miljön vid stallarna. Området ska inte bebyggas, inte heller planteras med parkartad vegetation eller träd. Värdet ligger framför allt i att ytorna är öppna, eftersom öppenheten speglar områdets militära användning, det ger också en möjlighet att uppleva stallarnas fasader i sin helhet.

Området mellan bostadskvarteren och stallar utformas som ett gångfartsområde där all trafik sker på de gåendes villkor. På området kan angöring och viss korttidsparkering för besökande till bostadskvarteren och de verksamheter som inryms i de gamla stallarna förekomma. Området blir en form av entrésida för de omgivande verksamheterna och kvarteren och kan även innehålla vissa vistelsefunktioner. Ytan ska vara hårdgjord med en strikt och symmetrisk utformning. Beläggingsmaterialet ska vara grus och granit. Fordon får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser.



Illustration av bostadskvarter och området vid stallarna, White

Kvartersmark

Bostadsgårdar

Gårdarna ska i första hand vara en halvoffentlig miljö för de boende runt respektive gård. Då merparten av bostäderna kan nås via genomgående entréer kan gårdarna bli helt bilfria. Gårdarna ska ha grönska, blommande växter, lugna sittplatser och lekmöjligheter för de mindre barnen. Gårdsmiljön ska med vegetation, rumsverkan och lekutrustning särskilt anpassas för att tillgodose barns behov av friytor. På gårdarna ska stora karaktärsträd planteras för att ge karaktär, skapa rumslighet och ta ner skalan på gårdsmiljön. Bostadsentréerna ska vara välkomnande och tydligt utformade med entrébelysning och närliggande cykelparkering.

Bostadsgården ska ha en tydlig avgränsning mot den öppna ytan utmed stallarna. Avgränsningen kan göras i form av staket i svart metall/smide. Gångytor utförs i packat stenmjöl, marksten eller betongplattor. Entréer till gårdar och bostadsentréer ges en särskild detaljering i markbehandlingen. Allmänbelysning anordnas med låga stolp- och pollararmaturer. Belysningen ska vara väl avskärmad.



Inspirationsbilder, bostadsgårdar.

Förgårdsmark

Mellan bostadshusen utmed Ridvägen och gång- och cykelstråket finns en förgårdsmark på fem meter. Förgårdsmarken ska planteras med buskar och gräs samt innehålla träd för att ta ner skalan på lamellhuset vid Ridvägen. Vid det norra bostadskvarteret står en befintlig rad med björkar som kan bevaras. Förgårdsmarken kan avgränsas mot gång- och cykelbanan med en låg häck, på högst 80 cm, eller motsvarande plantering. Avgränsningen bidrar till att rama in förgårdsmarken och förstärka den halvprivata zonen. Cykelparkering i anslutning till entréer ska utföras enhetligt för de båda kvarteren.

Medverkande:

Magdalena Blomquist, planarkitekt

Anna Flatholm, stadsträdgårdsmästare

Magnus Lingegård, landskapsarkitekt

Olle Forsgren, stadsarkitekt



Umeå Kommun

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, Umeå kommun

juni 2015

Umeå

Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan Östra Dragonfältet, Umeå kommun

| | | |
|----------------|------------|----------------------------------------------|
| Datum | | Juni 2015 |
| Uppdragsnummer | | 1320004971 |
| Utgåva/Status | | Miljökonsekvensbeskrivning Antagandehandling |
| 1 | 2014-07-30 | Samrådshandling koncept FHK |
| 2 | aug 2014 | Samrådshandling |
| 3 | juni 2015 | Plangranskning |
| 4 | dec 2016 | Antagandehandling, omstämplad |

Gustav Edvinsson
Uppdragsledare

Johanna Heikkilä
Handläggare

Mats Burström
Granskare

Ramboll Sverige AB
V. Norrlandsgatan 11 B
903 27 Umeå

Telefon 010-615 60 00
Fax 090-77 90 29
www.ramboll.se

Unr 1320004971 Organisationsnummer 556133-0506

Sammanfattning

Syftet med aktuell detaljplan är att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse, centrum, kontor och parkeringshus inom planområdet. Vidare är syftet att möjliggöra anpassningar av trafikstrukturen för gång-, cykel- och biltrafik i området och trafikens kopplingar till omgivande infrastruktur. Området ska förtätas och ges en mer stadsmässig karaktär i enlighet med fördjupad översiktsplan för Centrala Umeå.

I tidigare behovsbedömning och miljöbedömning har detaljplaneläggningen ansetts kunna medföra betydande miljöpåverkan för luftkvalitet, buller och kulturmiljö varför miljökonsekvensbeskrivning och kulturmiljöstudie har upprättats som beslutsunderlag i dessa frågor. I detaljplanens närområde planeras relativt stora strukturella förändringar med exploatering av godsbangård, flytt av Vännäsvägen samt ombyggnad av V Esplanaden. Ingen tidplan eller detaljer är kända i de olika projekten varför de inte kunnat beaktas i MKB tidshorisont. Ett nollalternativ där bebyggelsen stannar upp eller utvecklas enligt gamla planer har ansetts ytterst osannolikt. Nollalternativet bedöms därför snarare likna planförslaget och utvecklingen enligt FÖP.

Trafiken i korsningen V Esplanaden och Ridvägen är högt belastad redan i dag med omfattande köbildning under rusningstimme. Planförslaget medför en ökad trafikallsträng med upp till 27 % längs delar av Ridvägen. Trafikdata för beräkning av miljökonsekvensbeskrivningens framtidsscenario bygger på hela programområdets trafikallsträng och inte enbart planförslaget.

Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden men åren 2012, 2013 och 2014 var halterna lägre än tidigare. Miljö kvalitetsnormen för partiklar PM 10 överskreds för första gången år 2013 längs V Esplanaden efter 3 års uppåtgående trend. Inom planområdet överskrids i nuläget inte miljö kvalitetsnormerna för luft.

Om detaljplanen på Östra Dragonfältet genomförs och övrig planering fortsätter enligt tidigare planprogram visar luftberäkningar att V Esplanaden kan komma att klara miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid tidigast år 2020. Ett hinder för detta kan vara att nya fordon verkat släppa ut mer NO_x och primärt NO₂ vid verkliga körförhållanden och kallt klimat än vad de deklarerade utsläppsnivåerna för respektive fordon visar. Detta faktum gör även den beräknade prognosen mer osäker. En ytterligare osäkerhet är de väderförhållanden som råder. Med anledning av detta har en känslighetsanalys för luften vid Västra Esplanaden utförts. Den visar att miljö kvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde kommer att överskridas om år 2020 blir ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden. Vid normalår innehålls normen år 2020. Det bästa sättet att varaktigt säkerställa att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid stadigvarande kan innehållas efter 2020, även vid ogynnsam väderlek, är att avsevärt minska emissionerna genom reducerade trafikflöden känsliga perioder

eller i allmänhet. Partikelhalten (PM 10) längs V Esplanaden beräknas ligga kvar på liknande nivåer som i nuläget varför fortsatt risk för överskridanden likt 2013 föreligger år 2020.

Inom planområdet beräknas halten kvävedioxid relativt i dag ligga kvar på samma nivå eller minska marginellt i medeltal till ca år 2020. Den allmänna utsläppsminskningen av fordonsemissioner kompenseras i planområdet till fullo av ökad trafik avseende både kvävedioxid och partiklar längs den nord- sydgående delen av Ridvägen. Beräkningarna utgår från att gaturummet försluts dubbelsidigt relativt i nuläget, dvs. att även Kv. Skvadronen exploateras enligt tidigare planprogram. Årsmedelhalten kan i gatusnittet på kort sikt väntas öka i storleksordningen 3 µg/m³ och 7 µg/m³ som extremvärde dygn för både kvävedioxid och partiklar (PM 10).

Parkeringsanläggningens diffusa utsläpp av fordonsavgaser väntas inte påverka årsmedelhalter i några gatusnitt då trafiken och urbant bidrag utgör de allena största haltbidragen. Vid kallt väder och under maxtimme bedöms dock ett diffust halttillskott på 0-5µg/m³ kunna uppstå med störst belastning närmast angöringen och vid anslutande köbildning.

Hälsobelastningen på grund av luftkvaliteten väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå. Risken för hälsoeffekter som insjuknande av astma och pip i lufrören blir alltså förhöjda hos den inflyttade populationen relativt grundfrekvens hos en referensgrupp med normal exponering. Andelen som väntas uppleva störning från avgaser väntas uppgå till ca 10 %. Eftersom halterna är högst i gaturummet rekommenderas att friskluftsintag ska anordnas i taknivå eller mot innergård där halterna ofta är lägre. Skyddsåtgärden bör säkerställas i planbestämmelse och är inte för betungande för exploitören.

Planens bebyggelsestruktur har anpassats för att möjliggöra avsteg från grundregeln 55dB(A) som riktvärde för trafikbuller. Bullerberäkningarna visar att tyst eller luddämpad sida kan åstadkommas mot innergårdar. Hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmande skyddsåtgärder eller uteplatser beroende på slutlig planlösning. Planförslaget möjliggör detta. Reflektionseffekter och skärmning från ny bebyggelse bidrar med något förhöjda maxnivåer men reducerar ekvivalenta ljudnivåer vid söderfasaderna på punkthusen norr om planområdet. Mellan 21 – 38 % av inflyttade med fasad mot Ridvägen kan komma att uppleva en allmän störning från trafikbuller medan 18-31% riskerar att uppleva en störd vila/återhämtning. Byggnader rekommenderas därför utföras i lägst Ljudklass B för trafikbuller inomhus. En regelförändring som trätt i kraft under planens beredningstid medför att mindre lägenheter kan tillåtas på bullerutsatt sida med högre än 55dB(A) ekvivalent ljudnivå utan att tillgång till tyst eller luddämpad sida anordnas. Behovet av bullerdämpande åtgärder för att nå god inomhusmiljö i sådana lägenheter ska prövas i bygglovet men bedöms vara tekniskt möjligt.

| | | |
|-----------|-----------------------------------------------------|-----------|
| 1. | Inledning | 1 |
| 1.1 | Bakgrund | 1 |
| 1.2 | Syfte planläggning | 2 |
| 1.3 | Läsanvisning och procedur | 3 |
| 1.4 | Miljökonsekvensbeskrivningens funktion | 3 |
| 1.5 | Behovsbedömning och betydande sakfrågor i MKB | 4 |
| 2. | Nuvarande förhållanden | 6 |
| 2.1 | Östra Dragonfältet | 6 |
| 2.2 | Planeringsförutsättningar | 7 |
| 3. | Planförslaget | 9 |
| 3.1 | Beskrivning planområdet | 9 |
| 3.2 | Utredda alternativ | 11 |
| 3.3 | Nollalternativet | 11 |
| 4. | Miljökonsekvenser | 12 |
| 4.1 | Kulturmiljö och bebyggelse | 12 |
| 4.2 | Trafik | 12 |
| 4.3 | Buller | 16 |
| 4.4 | Luftkvalitet | 26 |
| 5. | Miljömål och etappmål | 37 |
| 5.1 | God bebyggd miljö | 37 |
| 5.2 | Frisk luft | 38 |
| 6. | Uppföljning och övervakning | 39 |
| 7. | Källor | 40 |

Bilagor

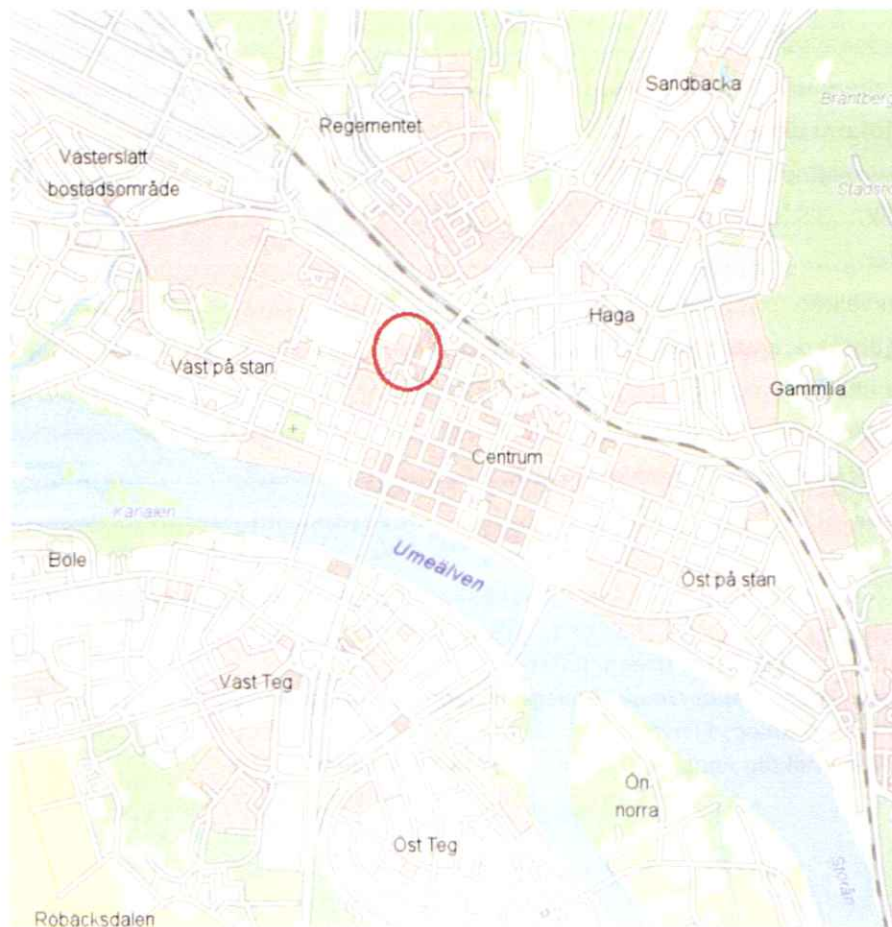
- 1 Luftutredning Östra Dragonfältet
- 2 Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning inkl. kompletterande PM 1.
- 3 Trafikutredning, (Trivector 2013)
- 4 PM Översiktlig känslighetsanalys Västra Esplanaden Umeå

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Byggnadsnämnden i Umeå kommun har beslutat om detaljplaneläggning av fastigheten Umeå 5:1, Östra Dragonfältet Umeå kommun, se **Figur 1**.

Bakgrunden till planförslaget grundar sig i dels tidigare Planprogram för Östra dragonfältet dels Översiktsplan Umeå kommun, fördjupning för de centrala stadsdelarna¹ (FÖP). I FÖP redovisas en förändring av planområdet med ny kvartersbebyggelse samt en parkeringsstrategi där ett flertal parkeringshus i centrumfyrkantens* utkanter ingår.

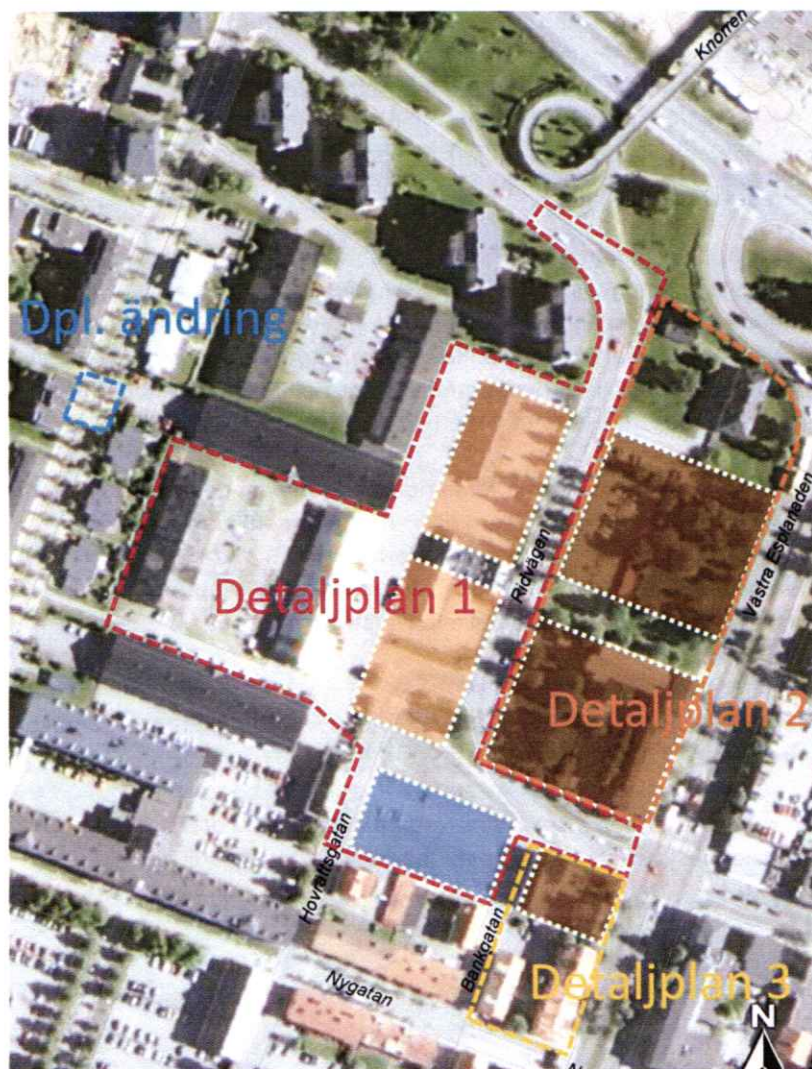


Figur 1, karta över centrala Umeå med planområdet, utsnitt ur programhandling

* Centrumfyrkanten benämns det område som ligger mellan Västra Esplanaden, Blå vägen/E12, Östra Kyrkogatan och Strandgatan

1.2 Syfte planläggning

Området kring Östra Dragonfältet föreslås som följd av tidigare planprogram att delas in i tre detaljplaner varav denna miljökonsekvensbeskrivning berör detaljplan 1, se **Figur 2**. Som grund för planeringen ligger ett planprogram med tillhörande miljöbedömning vilket antogs av byggnadsnämnden den 2014-03-19. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för bostadsbebyggelse, kontor och parkering. Vidare är syftet att se över trafikstrukturen för gång-, cykel- och biltrafik i området samt trafikens kopplingar till omgivande delar. Målet är att förtäta stadsmiljön i området med ny kvartersbebyggelse vilket är något som redovisas i kommunens fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna ¹.



Figur 2, karta med indelning över planområdet. Detaljplan 1 som denna miljökonsekvensbeskrivning berör markeras med röd streckad linje.

1.3 Läsanvisning och procedur

Tidigare planprogram med miljöbedömning och plansamråd utgör underlag i arbete med den detaljplan som nu färdigställs, se *detaljplan 1 Figur 2*.

Denna miljökonsekvensbeskrivning har upprättats utifrån vad som framkommit i programarbetet och tidigare plansamråd. Miljökonsekvensbeskrivningen ska utgöra ett beslutsunderlag i planärendet och kallas härnäst MKB.

1.4 Miljökonsekvensbeskrivningens funktion

MKB:s funktion är att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan som planförslaget kan antas medföra och som framkommit i behovsbedömning, samråd och vid beredning av planärendet. I förekommande fall ska det i MKB-processen anges motiverade anpassningar och skyddsåtgärder vilka kan inarbetas i detaljplanen för att eliminera eller minimera planens betydande påverkan på människors hälsa och på miljön. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått redovisas i två perspektiv.

1. **Skyddsåtgärder:** Sådana anpassningar och åtgärder vars syfte är av stor betydelse för att detaljplanens miljöpåverkan inte ska orsaka överskridanden av begränsningskrav stödda i lag som exempelvis gränsvärde riktvärde eller miljökvalitetsnorm. Åtgärderna bör inarbetas i detaljplan som anpassning, bestämmelse eller i planbeskrivningen för att säkerställa eller kraftigt betona vikten av efterlevnad.
2. **Försiktighetsmått:** Förslag på försiktighetsmått vilka bedöms rimliga för att i någon mån förbättra boendemiljön eller minimera risk för konsekvenser av miljöpåverkan utöver formella minimikrav stödda i lag. Åtgärden är en erfarenhetsöverföring till berörda intressenter men bedöms inte kunna vara avgörande betydelse för planprövningen.

Vid byggnadsnämndens bygglovsprövning beaktas den slutliga tillämpningen och utfallet av skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

I MKB ska även rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas, däribland ett s.k. nollalternativ, se **avsnitt 3.3**.

1.5 Behovsbedömning och betydande sakfrågor i MKB

1.5.1 Behovsbedömning samråd och avgränsning

Umeå kommun har i sin behovsbedömning framfört att planen kommer att innebära förändringar av vägnätet och trafik samt uppförande av ny parkeringsanläggning varför planen påverkar luftkvaliteten. Ändrad trafikföring på Västra Esplanaden och Ridvägen påverkar luftmiljön i centrala staden på ett sätt som initialt inte kunnat bedömas. Föreslagen ny parkeringsanläggning har i tidigare planer och program inte miljöbedömts i tillräcklig omfattning med beräkningar.

Miljönämnden anger i behovsbedömningen att planens påverkan på luftkvalitetssituationen kan bli betydande varför en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas för att förbättra beslutsunderlaget i den frågan. Vid beredningen av tidigare planprogram och i planärendet har även beslutats att bullerfrågan ska ingå i miljökonsekvensbeskrivningen på grund av den relativt omfattande strukturförändring området kommer genomgå. Under tidigare samråd har synpunkter på planens påverkan på luftkvalité och buller kommit in vilket ytterligare bekräftar att frågorna ska beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Eftersom problematiken med Umeås stadsluft dels ur hälsoperspektiv dels i fråga om att uppfylla miljö kvalitetsnorm i huvudsak beror på tidvis hög belastning av kvävedioxid och partiklar så ska miljökonsekvensbeskrivningen fokuseras på dessa föroreningar.

Rubricerad detaljplan medför vidare påverkan i ett område utpekat som riksintresse för kulturmiljön eftersom delar av värdekärnan kring Dragonregementet berörs. Betydande miljöpåverkan avseende kulturmiljö avhandlas i särskild kulturmiljöstudie som biläggs planhandlingarna.

I övrigt har inga uppgifter om betydande miljöpåverkan framkommit i planärendet vilka kan motivera omvärdering av kommunens inledande behovsbedömning.

1.5.2 Tidshorisont och miljöns utveckling

Tidsperspektivet i MKB brukar avgränsas till den händelseutveckling som kan tänkas ske inom högst 20- 30 år. Inom denna tidshorisont anses strukturomvandlingen i den fördjupade översiktsplanen för centrala stan, med tillhörande preciseringar utgöra den mest sannolika utvecklingen i planens närområdet. Utvecklingen enligt FÖP för centrala stadsdelarna anses i allmänhet vara ytterst trolig men den succesiva förändringen kan även komma att ta andra inriktningar i vissa delar.

Strukturomvandlingen innefattar väsentliga strukturella och trafikmässiga förändringar i detaljplanens direkta influensområde. Vi nämner till exempel

ombyggnad för reducerad genomfartskapacitet längs Västra Esplanaden, bebyggelseutveckling inom gamla godsbangården norr om planområdet, eventuell flytt av Vännäsvägen, övrig stadsförtätning samt byggande av Västra Länken och införandet av elektrifierade lokalbussar.

Det har visat sig mycket svårt att värdera när i tid dessa förändringar sker samt vilka konsekvenser de får för bebyggelsen och verksamheten inom rubricerad detaljplan. Därför nödgas vi begränsa tidshorisonten i buller- och luftutredningarna till en framtida situation som är enklare att överblicka. I denna situation har trafikapparaten i planområdets närhet i allt väsentligt samma form och funktion som i dag och vagnparkens utsläppsprestanda är den som av Trafikverket förutspås i Sverige samt som ligger till grund för SMHIs tidigare miljözonutredning för Umeå. Vi antar också att en utbyggnad och strukturomvandling enligt tidigare planprogram för Östra Dragonfältet kommit till stånd. Vad gäller buller har vi även undersökt infall om norra delen av KV Svadronen förblir obebyggt. Tidshorisonten blir då i storleksordningen 5-10 år kanske upp till 15år i miljökonsekvensbeskrivningen.

Fram tills dess väntas trafiken fortsätta öka direkt relaterat till det privata resandet med bil. I facklitteraturen och i trafikutredningar allmänt framställs ofta en allmän ökningstakt till år 2030 i spannet 0,5 – 1,5 % /år där de långa resorna ökar mer än de korta inom staden. Trivectors trafikutredning (**Bilaga 3**) utgår från full utbyggnad enligt tidigare planprogram vilket kan vara förverkligat inom en 5- 10-årsperiod. Tidshorisonten liknar därför miljökonsekvensbeskrivningens varför inte någon ytterligare allmän trafikökning har beaktats i MKB. Å andra sidan ger användandet av trafikuppgifterna en något överskattad trafikstring i denna MKB.

I Umeå finns trender som kan ha betydelse för trafikens utveckling. Vi konstaterar att kollektivtrafikåkandet har ökat omkring 55 % sedan år 2005 och för närvarande arbetar kommunen med en ny kollektivtrafikstrategi för att göra kollektivtrafiken ytterligare konkurrenskraftig och mindre miljöstörande. Under våren 2014 beslutades att ca 24 nya elbussar ska upphandlas och kommer att trafikera Umeås gator innan år 2020. Redan 2015 sätts 8 elbussar in. Elbussar har väsentligt lägre utsläpp än dieseldrivna.

En del av syftet med den strukturomvandling av staden som framställs i FÖP för centrala stan är också att på sikt skapa mer blandad bebyggelse i avseendet blandade funktioner. Detta kan reducera behovet av resor inom staden då viktiga samhällsfunktioner oftare finns nära i framtiden. Utbyggnadstakten är hög i Umeå jämfört med övriga norrländska städer.

2. Nuvarande förhållanden

2.1 Östra Dragonfältet

Planområdet är beläget i stadsdelen Väst på stan. Det består av f.d. stallar och angränsar till en vagnsbod som tillhörde Norrlands Dragonregemente. Öster och sydöst om stallarna finns parkeringsytor. Området närmast Ridvägen utgörs av parkering. Öster om planområdet finns kontorslokaler och den f.d. sjukhusbyggnaden finns grönområden med kvartersparken Dunkerslunden anlagd 1919, se **Figur 2 och 3**. Trakten omges av två starkt trafikerade vägar med Västra Esplanaden i öst och Vännäsvägen norr om området. Genom planområdet sträcker sig Ridvägen vilken länkar samman Västra Esplanaden och Vännäsvägen. Längs med Ridvägen sträcker sig en gång- och cykelväg. Järnvägen sträcker sig i öst-västlig riktning strax norr om planområdet och Vännäsvägen.

I **avsnitt 3** beskrivs planförslaget närmare.



Figur 3, Flygbild över delar av planområdet tagen i sydvästlig riktning. Till höger i bild ridhus och stallen. I vänstra nedre hörnet skymtar Västra Esplanaden längs med kontorsbyggnaden.

2.2 Planeringsförutsättningar

2.2.1 Fördjupad översiktsplan

För området gäller Översiktsplan Umeå kommun, fördjupning för de centrala stadsdelarna ¹ (FÖP). Som övergripande utvecklingsmål för Umeå anges ett tillväxtmål om 200 000 invånare senast år 2050. Umeås tillväxt bör samlas inom en femkilometersradie från stadskärnan eller universitetsområdet och därmed korta geografiska avstånd samt göra gång- och cykeltrafik mer konkurrenskraftigt.

I planen anges att kommunen ska planera för förtätning av staden genom att möjliggöra uppförande av nya kvarter intill gamla. Vid förtätning av staden ska idén om blandstad vara vägledande d.v.s. en stad med småskaliga blandade funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser.

I FÖP:s planillustration redovisas förslag på ny kvartersbebyggelse och torg inom det nu aktuella planområdet. Även norr om området föreslås ny kvartersbebyggelse i ett stråk mellan Ridvägen och framtida Vännäsvägen och järnvägen. I FÖP anges riktlinjer om att bostäder, verksamheter och service i första hand ska lokaliseras inom stomlinjenätets influensområde.

2.2.2 Gällande detaljplaner

Nedan följer en kort beskrivning av nu gällande detaljplaner i området:

2.2.2.1 Kv. Muraren, 2480K – P12/1952

I kvarteret Muraren (parkering t.v i Figur 3) anges marken till stor del som park eller plantering som inte får bebyggas. I ett stråk över kvarteret, mellan Bankgatan och Hovrättsgatan, finns ett område utmärkt för bostäder.

2.2.2.2 Stadsplan K4-fältet – 21/1974

I ett stråk längs med Östra sidan av Ridvägen är marken utpekad för park eller plantering.

2.2.3 Trafik- och parkeringsstrategi

I Umeå kommuns trafikstrategi vilken redovisas i FÖP ingår Ridvägen i befintligt huvudvägnät för cykelvägar. Enligt riktlinjerna i FÖP ska huvudvägnätet vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister och fotgängare klara konkurrensfördelar.

Syftet med parkeringsstrategin som presenteras i FÖP är bland annat att minska antalet arbetsresor utförda med bil i centrumfyrcanten. En stor del av centrumfyrcantens parkeringsplatser utgörs i dag av arbetsparkeringar. I parkeringsstrategin framgår att arbetsparkeringar bör flyttas till samlade anläggningar i utkanten av stadskärnan för att lämna plats åt besökande. Ytorna norr om Ridvägen anges som ett område för att utreda tänkbar lokalisering för ny parkeringsanläggning.

2.2.4 Parkeringsprogram

Som en precisering av parkeringsstrategin i FÖP har ett parkeringsprogram fastställts i KS (kommunstyrelsen) i november 2013 ². I programmet föreslås ny bostads- och arbetsplatsparkering inom kvarteret Muraren vilket ingår i rubricerad detaljplan. I programmet framgår att parkeringshuset "*bedöms klara luftkvalitetsnormen med bästa placering och angöringsvägar*".

2.2.5 Åtgärdsprogram kvävedioxid

År 2007 antog kommunfullmäktige i Umeå kommun ett åtgärdsprogram för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid ³. Åtgärdsprogrammet presenterar en nulägesbeskrivning samt förslag på åtgärder för att på sikt kunna uppfylla gällande miljökvalitetsnormer. I åtgärdsprogrammet anges att en åtgärd för att minska söktrafiken är att parkering i Umeå centrum bör utgöras av större parkeringsanläggningar. Bebyggelse bör lokaliseras i lämpliga kollektivtrafiklägen och/eller med cykelavstånd till stora arbetsplatser, centrum och/eller service.

En av åtgärderna som redovisas för att uppfylla miljökvalitetsnormen är Umeåprojektet och byggande av Västra länken, vilket Trafikverket ansvarar för. I uppföljningsrapport för åtgärdsprogrammet 2013⁴ framgår att byggande av Västra länken har blivit försenad och beräknas i dagsläget vara klar tidigast år 2021. År 2012 förbjöds tung trafik att använda V Esplanaden som genomfartsled.

2.2.6 Åtgärdsprogram buller

Umeå kommun har antagit åtgärdsprogram mot buller med syfte att förbättra ljudmiljö och minska negativ påverkan på människor⁵. Arbetet för en bättre ljudmiljö innebär åtgärder som t.ex. trafikregleringar och hastighetssänkningar.

I åtgärdsprogrammet anges att Boverkets allmänna råd⁶ ska tillämpas vid avsteg från grundregeln 55 dBA vid ny bebyggelse. I Boverkets råd framgår bland annat att god inomhusmiljö och tyst eller åtminstone ljuddämpad sida måste kunna åstadkommas för nya bostäder om avsteg från huvudregeln ska kunna anses motiverad.

Enligt fördjupad översiktsplan för centrala stadsdelarna ska samma tillämpning ske vid nylokalisering av bebyggelse i centrala lägen.

3. Planförslaget

3.1 Beskrivning planområdet

Målet med planförslaget är att förtäta området genom att bygga stad med ny kvartersbebyggelse. Planförslaget innehåller bebyggelse med huvudsakligen bostäder inom kv. Dragonen Umeå 5:1.

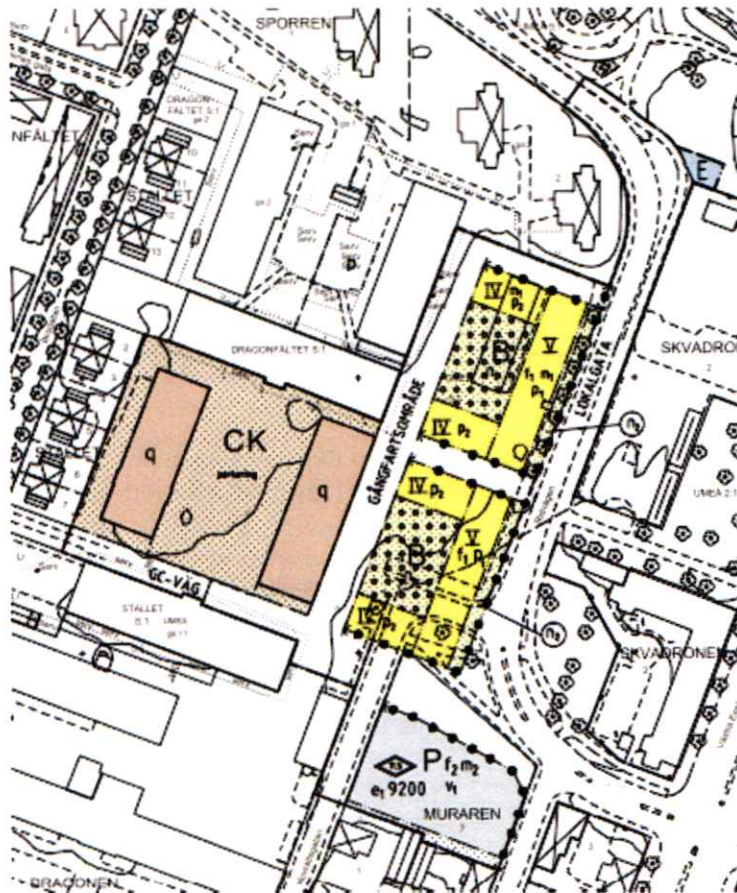
Inom kv. Muraren reglerar planförslaget ett läge för ny parkeringsanläggning. Huvudsyftet med parkeringsanläggningen är preliminärt arbetsplatsparkering vilket ska frigöra parkeringar för boende och besökande inom centrumfyrkanten. Infarten till parkeringshuset föreslås lämpligast förläggas mot Hovrättsgatan vilket också förutsatts i MKB.

Detaljplanen följer rekommendationerna i kommunens parkeringsprogram där parkeringsanläggning föreslås inom Kv. Muraren. Parkeringsanläggningen inom kv. Muraren har i parkeringsprogrammet bedömts klara luftkvalitetsnormen med bästa placering och angöringsvägar. Anläggningen hamnar i direkt anslutning till kollektivtrafikstråk och centrumfyrkanten. Planområdet är beläget inom 600 meter från flertalet arbetsplatser. I dagsläget inrymmer planområdet ca 150-200 markförlagda parkeringsplatser.

Föreslagen markanvändning inom planområdet framgår av **Figur 4**. Storleken på planerade ytor är:

- Bostäder (B) ca 12 000 m² (BTA)
- p-hus (P) ca 9 200 m²
- Centrum, kontor (CK), fördelning regleras ej i detaljplan.

Planförslaget möjliggör att gatustrukturen byggs om för att skapa en mer stadsmässig karaktär i området.



ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

| | |
|----|-----------------------------------------|
| B | Bostäder |
| CK | Centrumskapande verksamheter och kontor |
| E | Nätstation |
| P | Parkeringshus |

Figur 4, planområdet med föreslagen markanvändning. (utsnitt ur plankarta version tillhandahållen juni 2015).

3.2 Utredda alternativ

I tidigare planprogram och miljöbedömning har det utretts fyra olika scenarion gällande möjliga trafikstrukturer. De olika trafiklösningarna redovisas närmare i Trafikutredningen i **Bilaga 3**. En kort redogörelse för innebörden av de olika alternativen redovisas nedan:

Scenario 1 Parkeringsanläggningen i kvarteret Muraren byggs. Korsningarna på Ridvägen utformas vinkelräta eller med reducerad radie. Gång- och cykelvägen flyttas till västra sidan av Ridvägen och Brogatan öppnas för biltrafik.

Scenario 2 Samma trafikstruktur som scenario 1 men Ridvägen stängs för biltrafik på sträckan från Brogatan.

Scenario 3 Samma trafikstruktur som scenario 2 men en infart från E12 till Ridvägen anläggs.

Scenario 4 Samma som i scenario 1 och 3 men med Ridvägen öppen för biltrafik. Alltså innehåller scenario 4 en anslutning från E12 till Ridvägen samt Ridvägen öppen för trafik.

I trafikutredningen framgår att ett genomförande i huvudsaklig överensstämmelse med Scenario 1 med vissa anpassningar av Ridvägen, skyltning och utökade grönljustider vid korsningen V Esplanaden och Ridvägen utgör det bästa alternativet. Se **Bilaga 3**. Med anledning av detta har detaljplan och MKB anpassats efter detta varför övriga alternativ inte utreds närmare.

3.3 Nollalternativet

Nollalternativet innebär att föreslagen detaljplan med dess nuvarande form och syfte inte antas och förverkligas. Befintliga detaljplaner/stadsplaner inom området östra Dragonfältet kommer då initialt fortsatt att reglera markanvändningen.

Inom Kv Muraren finns då outnyttjade byggrätter för bostäder kvar. Det kan även i närtid komma att ske planläggning av kontor inom de angränsande kvarteren Skvadronen och Båtsmannen i enlighet med vad som föreslagits i tidigare planprogram för Östra Dragonfältet.

En utveckling av planområdet baserad på befintliga detaljplaner, har i programskedet bedömts mindre troligt. Detta eftersom Umeås ambition om hållbar stadsförtätning enligt fördjupad översiktsplan för centrala staden anses utgöra en starkare drivkraft i kommunens fysiska planering och den omställning det innebär.

Det förefaller därför i nollalternativet som mer troligt att ny planläggning i stället inleds inom några år. Eftersom samma planeringsförutsättningar gäller även då så får planeringen liknande syfte som föreliggande planförslag. Bebyggelsestrukturer och markanvändning väntas då växa fram i huvudsaklig överensstämmelse med tidigare planprogram. Möjligen har ett parkeringshus hunnit byggas på annan plats till förmån för bostäder eller kontor. Ur detta perspektiv skiljer sig 0-alternativets sannolika framtid och miljöpåverkan väldigt lite från situationen i planförslaget.

Kommentar: Med utgångspunkt från FÖP:ens intentioner, Umeås utvecklingstakt, kommunens strategiska planering och bebyggelseutvecklingen i övrigt bör man reflektera över hur sannolikt det är att befintliga detaljplaner i 20 år till kommer att få styra fortsatt markanvändning i planområdet. Det bedöms inte särskilt troligt varför nollalternativet i MKB medför mycket lika effekter och konsekvenser som planförslaget.

4. Miljökonsekvenser

4.1 Kulturmiljö och bebyggelse

4.1.1 Förutsättningar

Detaljplanen påverkar riksintresse för kulturmiljö och värdekärnan Umeå Dragonregemente. En särskild kulturmiljöstudie har upprättats för att beskriva konsekvenserna av planeringen. Se separat Kulturmiljöstudie i planhandlingarna.

Området kring dragonfältet utgör särskild värdekärna för riksintresset och uppvisar värdefulla stadsplanedrag⁷. Detaljplanen påverkar två före detta stallbyggnader och det gamla sadelmakeriet i norra delen av planområdet. Sadelmakeriet rivs och ersätts med bostäder medan stallbyggnaderna i västra delen av planområdet bevaras och skyddas.

4.2 Trafik

4.2.1 Nulägesanalys

En trafikutredning har genomförts av Trivector med syfte att utreda möjlig trafikstruktur i hela det tidigare programområdet (detaljplan 1-3 i figur 2) resultatrapporten beskrivs de nuvarande förhållandena i korsningen V Esplanaden och Ridvägen. Det framgår att korsningen under rusningstid är högt till mycket högt belastad med nuvarande trafiksituation vilket även bekräftats genom filmanalys och faktiska iakttagelser.

Under perioder med hög trafikbelastning uppstår köer längs vissa av V Esplanadens körfält, längs Ridvägen och längs V Norrlandsgatan. Köerna kan sträcka sig ett eller fler kvarter. Vardagar mellan kl. 15:45 och 17:30 anses vara dygnets högst belastade period när de flesta bilburna åker hem från arbetet och den mest belastade timmen inträffar. Enligt en analys med kapacitetsberäkningsprogrammet CapCal (version 3.9.0.2) framgår att belastningsgraden i vissa körfält är nära 0,9 vilket innebär att 90 % av den teoretiska kapaciteten i en viss relation används redan i dag. Körfälten vilka trafikeras för in och utfart mellan V Esplanaden och Ridvägen visar hög till mycket hög belastning under eftermiddagens rusningstid varför köer uppstår. I de flesta fall stör köbildningen även trafikflödet i angränsande körfält och kan även påverka framkomligheten på angränsande gator.

Enligt tillgängliga mätningar från 2008 och 2013 bedöms trafikflödet på norra delen av Ridvägen från Hovrättsgatan uppgå till ca 4800 ÅDT vilket motsvarar ca 480 fordon under den högst belastade timmen. På sträckan mellan Hovrättsgatan och V Esplanaden är motsvarande relation 6700 ÅDT resp. 670 Fordon/Maxtimme. Se den fullständiga trafikutredningen i **Bilaga 3**.

4.2.2 Trafikens utveckling enligt planförslag

I **Bilaga 3** framgår att de s.k. scenarion 2, 3 och 4 vilka utretts knappas innebär några gynnsammare förhållanden relativt scenario 1 varför planförslaget bygger på scenario 1.

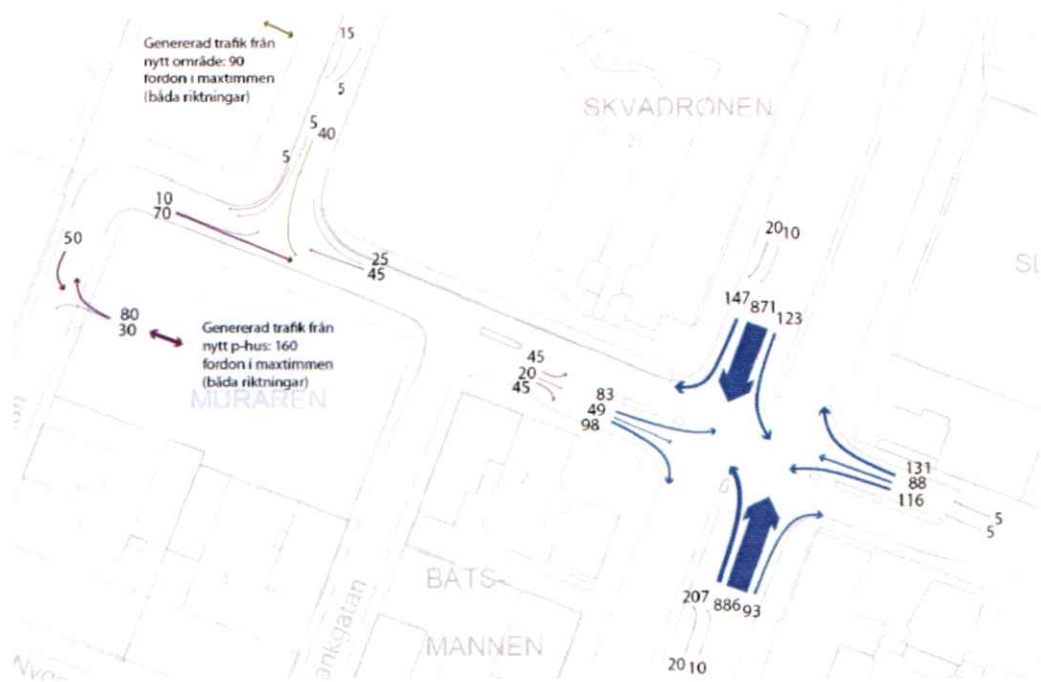
I rapporten föreslås ett antal förbättrande åtgärder vilka anförs kunna förbättra trafiksituationen redan i nuläget. Se Trivectors föreslagna åtgärder i Trafikutredning **Bilaga 3**.

I trafikutredningen framgår att programområdet med dess föreslagna markanvändning genererar en ökad trafikbelastning om 700 ÅDT * från bostäder och verksamheter varav det gissas att omkring 550 ytterligare kommer trafikera sträckan Ridvägen mot Hovrättsgatan och ungefär 500 kommer trafikera sträckan mellan Bankgatan och Västra Esplanaden. Detta bygger på att all utbyggnad enligt tidigare planprogram kommer till stånd vilket även är ansatsen vid definition av miljökonsekvensbeskrivningens tidshorisont. Se **avsnitt 1.5.2**.

* ÅDT = årsdygnstrafik

Parkeringshusets bidrag

Parkeringshuset anges generera ca 1200 ÅDT vilka fördelas på anslutande gator. Under rusningstid väntas totalt 160 bilar i maxtimme angöra och lämna garaget. I **Figur 5** nedan illustreras bedömda körvägar för befintlig trafik blå pilar och gröna respektive lila pilar för tillkommande från bostäder och parkeringshus.



Figur 5, utsnitt ur Trafikutredning (**Bilaga 3**) Trafikflöden maxtimme mellan 16:00 och 17:00 i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan samt uppskattade tillkommande flöden till följd av nytt p-hus med 300 platser, nya bostäder (6-8000 kvm) och nya verksamheter (10-15000 kvm). (befintlig trafik blå pilar och gröna respektive lila pilar för tillkommande från bostäder och parkeringshus)

Västra Esplanaden belastas med ytterligare ca 1500 fordon ÅDT varav 650 norr respektive söder om korsningen samt 230 genom korsningen mellan Ridvägen och V Norrlandsgatan. Se fördelning av trafiken under högbelastad timme i **Figur 5**.

Vi konstaterar alltså utifrån trafikutredningen att belastningstalen för vissa körfält i korsningen Ridvägen – V Esplanaden slår i taket varför köbildningen ökar succesivt efter planläggning. I **Tabell 1** nedan sammanställs grovt de olika gatuavsnittens procentuella trafikökning enligt Trafikutredning **Bilaga 3**.

Tabell 1, Sammanställning av förväntad trafikökning i respektive gatuavsnitt

| Vägsträcka/korsning | Fordon ÅDT Nuläge | Fordon ÅDT enligt trafikutredning | Procentuell ökning |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Hovrättsgatan (utfart P-hus till korsningen Nygatan) | 1350 | 1650 | 22 % |
| Korsning Hovrättsgatan norrut längs Ridvägen | 4800 | 5500 | 15 % |
| Bankgatan | 540 | Ej utredd | Ej utredd |
| Ridvägen mellan Hovrättsgatan och Västra Esplanaden | 6700 | 8500 | 27 % |
| Västra Esplanaden | 23 000 (söder om korsning) 22 500 (norr om korsning) 1370 (korsande Västra Esplanaden) | 23 750 (söder om korsning) 23 250 (norr om korsning) 1620 (korsande Västra Esplanaden) | 3 % 3 % 18 % |

Kommentar: Inom detaljplanens område finns i dag öppna ytor med ca 150-200 parkeringsplatser. Utan tillgänglig information om parkeringsplatsernas omsättningstal konstateras i alla fall att de belastar befintlig trafikapparat inklusive Hovrättsgatan, Ridvägen och Västra Esplanaden redan i dag. I trafikutredningen förutsätts all trafikalstring från parkeringshuset vara tillkommande dvs. nettoeffekten beaktas ej. Trafikalstringen inkluderar även exploatering av alla detaljplaner 1-3 i programområdet. Med anledning av detta så ger trafikutredningen möjligen en något överskattad trafikprognos som underlag till MKB.

4.2.3 Förslag till åtgärder

Skyddsåtgärder

I Trafikutredningen **Bilaga 3** föreslås ett antal skyddsåtgärder för att dels hålla nere hastigheterna längs Ridvägen, öka säkerheten samt att minska köbildning genom att släppa in trafiken snabbare på V Esplanaden relativt i dag. Åtgärdernas effekter på trafiken är svåra att uppskatta men strävar även till att ge Ridvägen en mer stadsmässig gatukaraktär och att minimera köbildning. Åtgärderna inarbetas i detaljplan.

Försiktighetsmått

Som försiktighetsmått föreslås även justering av gröntider längs V Esplanaden för att reducera köbildning in på Ridvägen. Trafikverket är väghuvudman varför kommunen inte har rådighet i frågan.

4.3 Buller

4.3.1 Förutsättningar

Planområdet påverkas av trafikbuller från Västra Esplanaden i öst, Vännäsvägen E12 i norr samt från gator inom planområdet där Ridvägen står för störst lokalt bidrag. Järnvägen sträcker sig i östvästlig riktning strax norr om Vännäsvägen och bidrar till bullersituationen i planområdet främst med förhöjda maxvärden som följd.

Parkeringshuset får enligt planförslaget utföras i 5 plan varav ett plan under mark. Fasaden får vara öppen i alla väderstreck utom mot söder enligt planförslaget.

Umeå kommun har låtit kartlägga och beräkna buller från väg, tåg, flyg och industri enligt EU-direktiv 2002/49EG och förordning 2004:675 om omgivningsbuller⁸. Med anledning av att trafikutredningen redovisar högre trafikflöden än som använts i kommunens bullerkartläggning har nya beräkningar av nuläget genomförts.

Eftersom det redan tidigt i planeringen framgått att avsteg från huvudregeln (55 dBA Leq vid fasad) fordras så har även beräkningar utförts i ett framtidsscenario med fullt utbyggt planförslag. I det framtida scenariot har även övrig planerad bebyggelse enligt det tidigare planprogrammet beaktats i beräkningarna. I en kontrollberäkning PM1 i **bilaga 2** kontrolleras även vad som händer om övrig bebyggelse i tidigare planprogram uteblir.

Resultaten från beräkningarna och metod redovisas i sin helhet i **Bilaga 2** samt på några av figurerna i följande avsnitt. Som grund för den 3-dimensionella beräkningen och redovisningen ligger ett förslag ur en volymstudie upprättad av White Arkitekter och TM konsult.

4.3.1.1 Allmänt om hälsoeffekter från trafikbuller

Buller är i första hand en hälsofråga. Sömnstörningar på grund av buller kan med tiden ge allvarliga hälsoeffekter. Påverkan på sömn har konstaterats vid ljudnivåer över 45 dB(A) medan risken för högt blodtryck och hjärt-kärlsjukdomar ökar när bullernivåerna överstiger 55–60 dB (dygnsmedelvärde) vid långvarig exponering (utanför fasad med stängt fönster).

Buller kan vara störande och irriterande, vilket kan ge koncentrationssvårigheter och därmed påverka både prestations- och inlärnings-förmågan. Irritation eller störning av trafikbuller är dock inte enbart en fråga om ljudnivå. Människor reagerar mycket olika på ett och samma ljud, vilket också beror på rådande omständigheter och livssituation när man utsätts för ljudet. Även om man inte upplever sig som störd av buller så kan kroppen påverkas negativt ändå. Inom forskningsprogrammet Ljudlandskap för bättre hälsa⁹ har studierna visat nedanstående störningsfördelning i förhållande trafikbullerexponering utanför fasad med stängt fönster.

I områden med måttligt vägtrafikbuller (ej över 60 dB) med tillgång till tyst sida är andelen störda närmare hälften så stor som när tyst sida saknas. Vid höga ljudnivåer (över 60 dB) är dock många störda av vägtrafikbuller trots tyst sida.

| | Referens- område | Bebyggelse med tyst sida Ljudnivå, mest exponerad sida | | | Bebyggelse utan tyst sida Ljudnivå på båda sidor | | |
|------------------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|-------|-------|------------------------------------------------------------|-------|-------|
| | | 55 dB | 60 dB | 65 dB | 55 dB | 60 dB | 65 dB |
| Effekten av vägtrafikbuller | <45 dB båda sidor | | | | | | |
| Allmän störning | 3 | 11 | 21 | 38 | 22 | 34 | 57 |
| Störd vila/ötarhämtning med stängt fönster | 4 | 11 | 18 | 31 | 19 | 33 | 45 |
| Störd vila/ötarhämtning på uteplats/balkong | 3 | 11 | 21 | 25 | 20 | 26 | 40 |

Figur 6, Andel % som störs av vägtrafikbuller. Ljudnivån i översta raden avser dygnsmedelvärde. (Källa: Ljudlandskap för en bättre hälsa⁹)

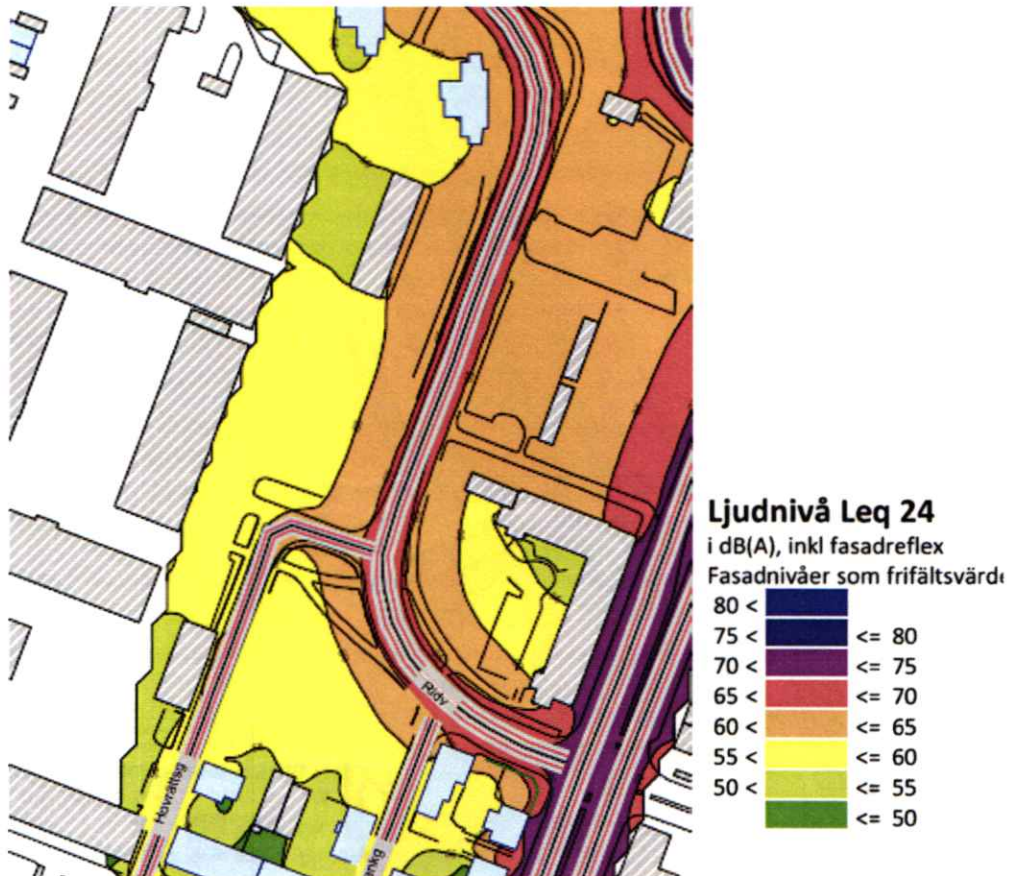
Miljön kan därför inte per automatik betraktas som god ur miljömedicinsk synpunkt bara för att riktvärden för olika trafikslag innehålls. För vägtrafikbuller är 6 % av exponerade mycket störda redan vid 55 dB(A) vilket är riktvärde som utgör grunden vid nybebyggelse.

Vid tillämpning av boverkets allmänna råd för byggande i bullerutsatta lägen kan risken för störning och olägenhet för människors hälsa hållas på acceptabla nivåer enligt Boverket. Umeå kommun tillämpar boverkets principer för avsteg vid ny bebyggelse i bullerutsatta lägen. Läs mer om Boverkets avstegsprinciper i **Bilaga 2**.

4.3.1.2 Nya regler

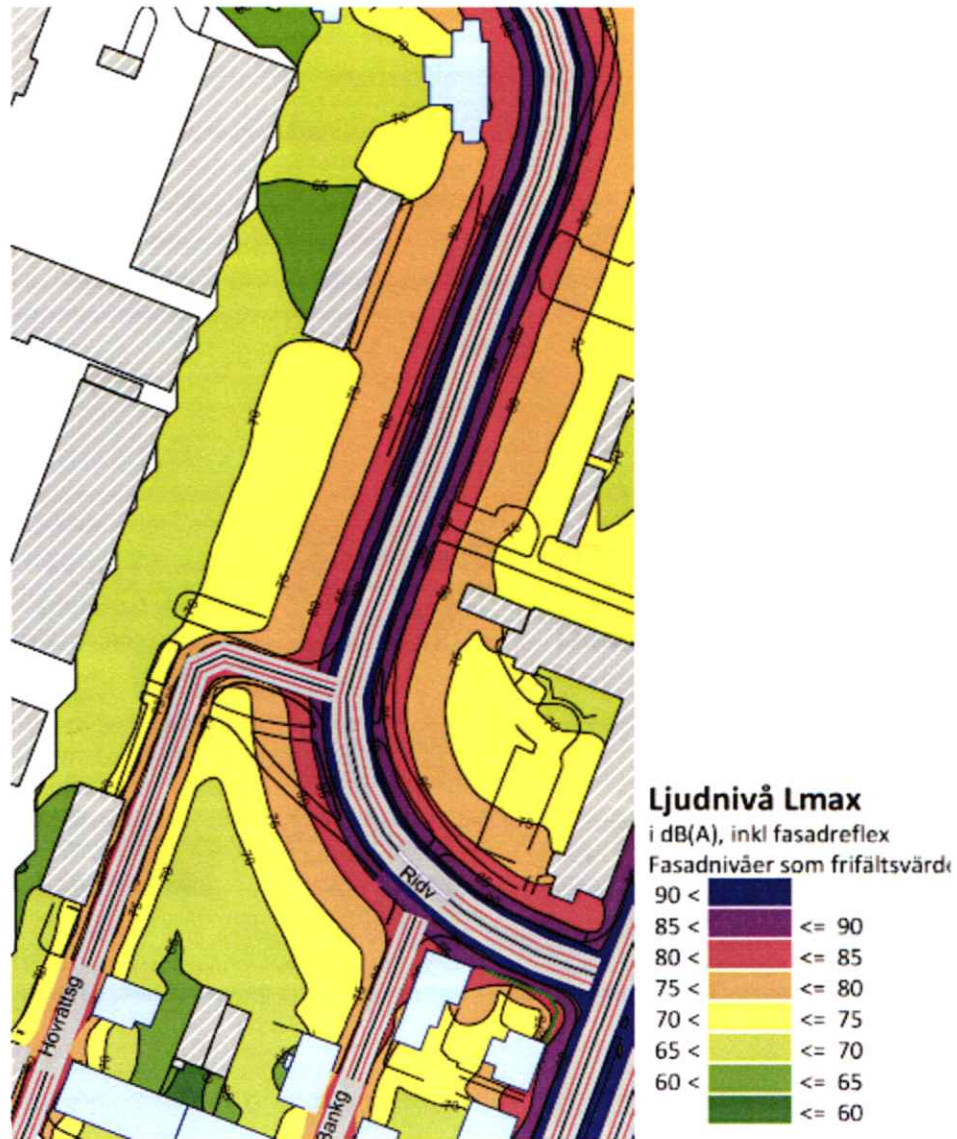
Efter att planförslaget har varit ute på samråd har regeringen beslutat om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. De nya riktvärdena träder i kraft den 1 juni 2015. I enlighet med dialog med Länsstyrelsen efter samrådet tas planbestämmelsen om buller bort från plankartan då den efter förordningens ikraftträdande innebär en dubbelreglering. Se även avsnitt 4.3.3.

4.3.1.3 *Beräknat vägtrafikbuller och buller från järnvägen i dag*
 Dygnsmedelvärden för vägtrafik redovisas i **Figur 7**. Riktvärdet för trafikbuller på 55 dBA (ekvivalentnivå) kommer att överskridas längs samtliga gatunära fasader i planförslaget. Dygnsmedelvärdena varierar mellan 50–70 dBA med högsta beräknade ljudnivåerna i anslutning till V Esplanaden och Ridvägen.



Figur 7, bullerutbredningskarta med beräknade dygnsmedelvärden för dagens vägtrafik och järnvägstrafik i planområdet. Värdena avser ekvivalenta ljudnivåer 2m ovan mark. Se även karta VJ1 i **Bilaga 2**

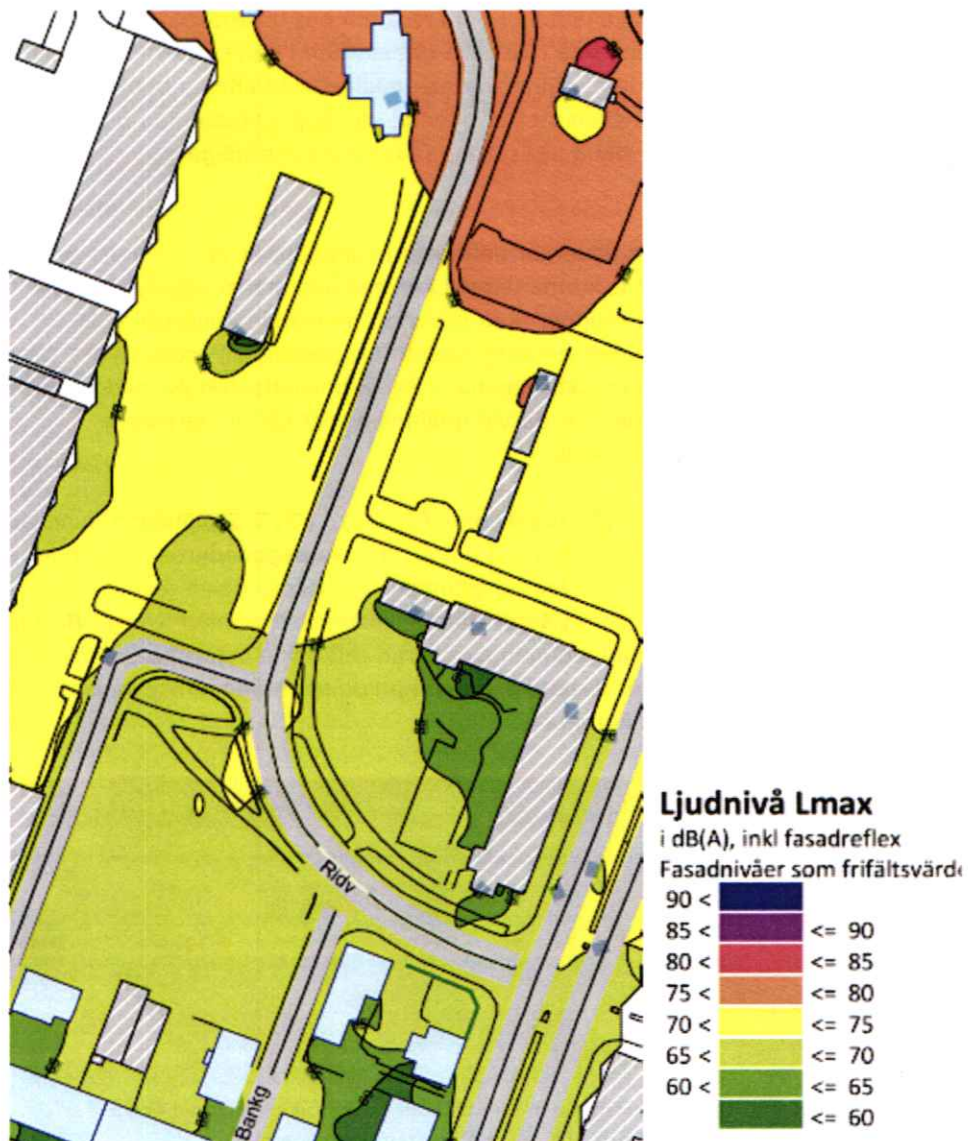
Maxvärde på 70 dBA vid uteplats överskrids också inom planområdets gatunära miljöer. **Figur 8.**



Figur 8. bullerutbredningskarta över beräknade maxvärden för dagens vägtrafik i planområdet. Se karta V101 i **Bilaga 2**

4.3.1.4 Järnvägens maximala ljudnivåer

Nedan presenteras utbredning av järnvägens maximala ljudnivåer eftersom de är relevanta vid nybyggnad av bostäder inom planområdet. Se illustration av maxnivåer från järnvägen i **Figur 9** nedan.



Figur 9, bullerutbredningskarta över beräknade maxvärden 2m över mark från dagens tågtrafik. (Trafikuppgifter har tillhandahållits av TRV. Bullerkällorna d.v.s. tågtyperna har i huvudsak anpassats efter befintliga förhållanden med bl.a. dieselloken som trafikerar aktuell sträcka.)

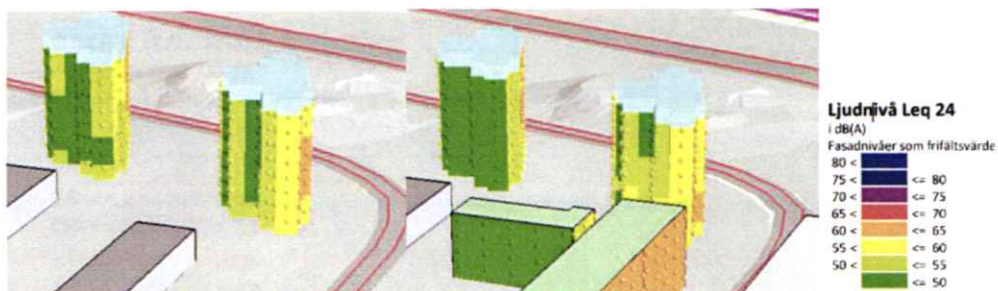
4.3.2 Miljökonsekvenser och försiktighetsmått

4.3.2.1 Trafikbuller och befintlig bebyggelse

De trafikföringar som förväntas enligt **Tabell 1** och till följd av planförslaget genererar mycket små förändringar relativt befintliga ljudnivåer. Trafikökningar på omkring 20 – 30 % ÅDT kan i allmänhet generera mätbar bullerökning om ca 1 dBA. Generellt blir trafikökningarna i de olika gatusnitten i den storleksordningen att några hörbara skillnader inte väntas kunna urskiljas vid befintlig bebyggelse. Detta behöver inte utesluta risken att fler boende kan uppleva störning till följd av succesivt ökande trafik efter hand när planområdet och även tidigare programområde exploaterats.

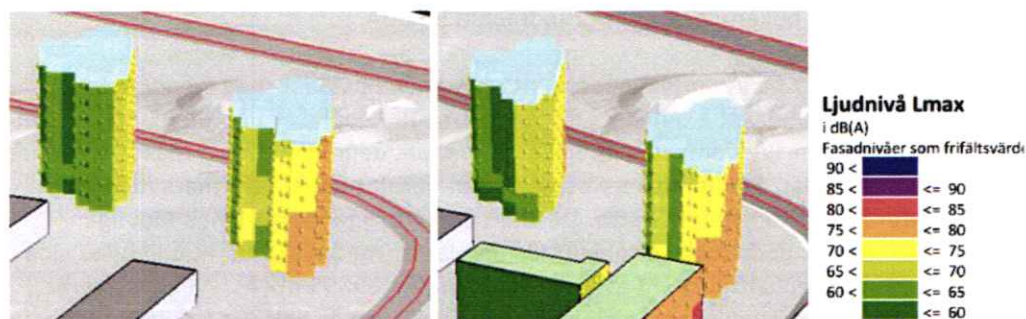
Det som i större utsträckning påverkar befintliga byggnader är de reflektionseffekter vilka väntas kunna uppstå när nya byggnader uppförs i norra delen av planområdet. Där föreligger flera från norr infallande bullerkällor. I planförslaget ökas fasadytan mot befintliga punkthus (bostäder) södra sida samtidigt som vissa bullerkällor skärmas bort. Reflektionseffekten av inkommande ljud från järnväg och väg förändras därvid ljudlandskapet vid de närmaste punkthusens södersidor på två sätt:

1. Den ekvivalenta ljudnivån orsakad av Ridvägen och V Esplanaden minskar vid punkthusens södra fasader, på grund att de nya byggnaderna i framtiden väntas skärma av buller från V Esplanaden och södra delen av Ridvägen. Jämför i **Figur 10** nedan. (Motsvarande illustreras i på planritning i **Bilaga 2**.) Däremot kan kombinationen av ändrad reflektion och succesivt ökad trafik på sikt ge något förhöjd exponering i de nedre lägenheterna i punkthuset närmast kurvan.



Figur 10, frifältsvärde mot fasad i beräknad ekvivalent ljudnivå från väg och spårtrafik. Bilden till vänster utgör dagsläget och den till höger visar full utbyggnad enligt planförslaget och allmänt mer trafik enligt MKB framtidsscenario.

2. Maxvärdena från tåg påverkar enligt beräkningarna planområdet nya fasader mot norr. En viss reflektion från tillkommande byggnader kan därför öka den maximala ljudnivån mot punkthusens södra fasader vid tågpassager. Detta påverkar främst eventuella oskyddade uteplatser eller balkonger. Buller från Ridvägen och Vännäsvägen kan på samma sätt orsaka ökade maximala frifältsvärden mot punkthusens södra fasader och uteplatser. Se jämförelse i **Figur 10B** nedan.



Figur 10B, frifältsvärde mot fasad maximal ljudnivå från vägtrafik. Till vänster utgör dagläget och till höger med full utbyggnad enligt planförslaget och allmänt mer trafik enligt MKB framtidsscenario.

4.3.2.2 Parkeringshuset

På utsidan i parkeringshusets omedelbara närhet väntas buller från trafik och övriga bakgrundsljud dominera. Det är därför dessa ljud från trafikbuller som förblir dimensionerande för bostäder och förväntad störningsfrekvens från oönskat buller. Parkeringshusets trafikstring är beaktad i presenterade bullerberäkningar. Parkeringshuset bedöms branchenligt utfört, inte att riskera orsaka överskridanden av några tillämpbara riktvärden. Följande konsekvenser beskriver därför det anslutande ljudlandskapets förändring med ett parkeringshus.

Vissa typer av golvbeläggning i parkeringsanläggningar kan ge däcktjut i höga toner som kan uppfattas som isolerade ljudhändelser i ljudmiljön. Sådana beläggningstyper, företrädesvis med blank lättrengörbar struktur bör undvikas på friktionsbelastade ytor som snäva kurvor eller där hjulen vrids. Detta ankommer förslagsvis på exploitören som miljöaspekt och försiktighetsmått eftersom valet av golvbeläggning och detaljutformning inte bedöms avgörande i planändret.

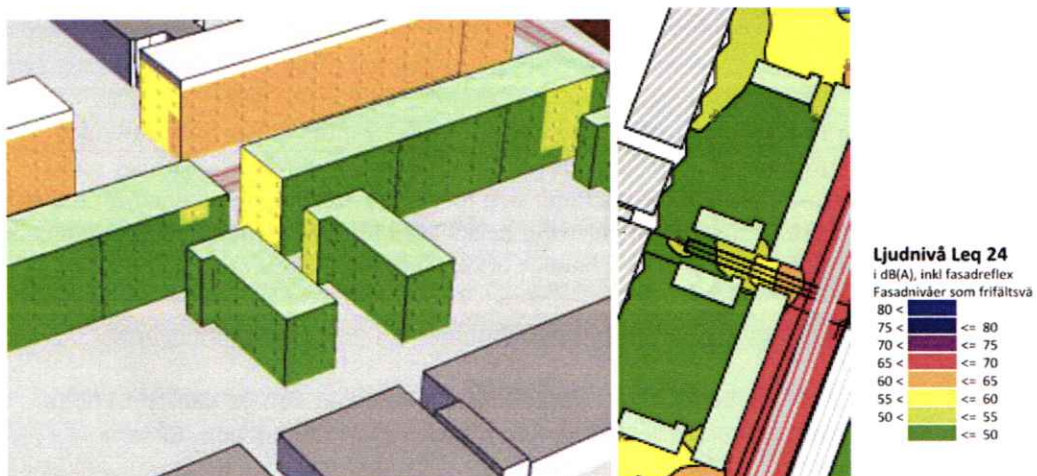
Även signalering och motorljud från rusande motorer kan uppfattas på samma sätt. Särskilt nattetid när allmänna trafikbelastningen är låg kan dessa ljud uppfattas i gatumiljön utanför och i angränsande bostäder med öppet vädringsfönster på exponerad fasad.

Denna typ av ljudhändelser från parkeringshuset bedöms inte vara betydande som miljöpåverkan i planområdet men bör i enlighet med hänsynsreglerna beaktas av exploatör vid kommande projektering och drift. Detsamma gäller när placering av andra ljudkällor avgörs såsom fläktar och eventuella ventilationsanordningar.

4.3.2.3 Ny bostadsbebyggelse

Vi konstaterar att planläggningen medför att fler bostäder än tidigare kommer att exponeras för bullernivåer över grundregeln 55 dBA.

Det framgår av bullerberäkningarna att planerade bostäder med fasad mot Ridvägen kommer att exponeras för relativt höga ljudnivåer upp till 65 dB (A) och att en tyst eller ljuddämpad sida enligt Boverkets definition därvid måste anordnas mot innergårdar. Planförslagets bebyggelsen har i grunden utformats med en struktur för att möjliggöra detta. De skärmande byggnaderna längs Ridvägen skapar relativt goda förutsättningar för uteplatser med tyst eller ljuddämpad sida vilket är en förutsättning vid avsteg från huvudregeln 55 dB(A). Vi konstaterar även att innergården och gårdshuset på innergården är belägna i skärmat läge med ganska låg bullerexponering. Se utsnitt i **Figur 11** nedan.



Figur 11, utsnitt från ritn VJ2 3d-vy 3 samt VJ 2 ur **bilaga 2**.

Detta möjliggör ett mer varierat bostadsbestånd även med små lägenheter i planområdet då gårdshuset inte behöver förses med genomgående lägenheter. Det framgår av beräkningarna och **Bilaga 2** att planförslaget möjliggör tillämpning av Boverkets råd om byggande i bullerutsatta lägen både vad gäller ekvivalenta nivåer och maximala nivåer.

Det finns dock några exponerade platser i planområdet vilka i avstegsanalysen fordrar extra uppmärksamhet innan slutlig ytdisponering och planlösningar avgörs. Det är vid byggnadernas hörn mot Ridvägen samt vid kvarterets hörn och öppning mot järnvägen.

Av fasadexponeringsritningarna i **Bilaga 2** framgår att byggnadernas hörn på två sidor kan exponeras för ekvivalenta nivåer mellan 60-65 dB(A) som frifältsvärde och även höga maxnivåer. Detta kan försvåra tillämpningen av villkoren för avsteg från grundregeln eftersom lägenheterna då måste anordnas genomgående med tillgång till ljuddämpad sida. Sovrum och rum för samvaro även i dubbelexponerade hörnlägenheter bör förläggas mot tyst sida. Det finns dock åtskilliga tekniska åtgärder som kan underlätta uppfyllande av dessa villkor i Boverkets avstegsfall och även för att underlätta disponeringen av planlösningar vid sådana hörnlägenheter. Vi nämner som exempel extern eller integrerad skärm utanför fasad kombinerat med placering av trapphus och minde bullerkänsliga utrymmen som tvättstugor, föreningslokal etc.

Kompletterande bullerberäkningar har utförts i ett scenario utan ny bebyggelse i kvarteret Skvadronen (öster om Ridvägen), se Bilaga 1 PM till **Bilaga 2**. Detta för att illustrera de trafikbuller som beräknas innan en utbyggnad inom kv. Skvadronen som skärm mot Västra Esplanaden är färdigställd. Beräkningarna visar att ekvivalentnivån från väg- och järnvägstrafik på fasader mot Ridvägen blir likvärdig i alternativen med eller utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen. Även den maximala ljudnivån från järnvägstrafiken är liknande i alternativen medan maximala ljudnivån från vägtrafik blir lägre vid fasad på Ridvägen om kv. Skvadronen inte byggs ut. En lägre ljudnivå uppstår som en följd av att ljudreflexer från motstående fasader i kv. Skvadronen uteblir.

4.3.2.4 Exponering och värdering av boendemiljön och hälsoeffekter
För att ge en uppfattning om än grov, på vilken upplevd störning från buller som kan uppstå i planens bostadsbestånd så beräknas störningsfrekvensen utifrån Ljudboken, Ljudlandskap för bättre hälsa, se **avsnitt 3.6.1.1**. Med utgångspunkt från däri presenterade forskningsresultat kan mellan 21- 38% av de inflyttade med fasad mot Ridvägen riskera att uppleva en allmän störning från trafikbuller medan 18- 31% riskerar att uppleva en störd vila/återhämtning. Det bör betonas att siffrorna endast gäller boende med fasad mot Ridvägen varför motsvarande siffror för hela planens hela bostadsbestånd i medeltal blir lägre. Detta eftersom en stor del av exponeringen mot mest exponerad fasad ligger under 60 och till och med under 50 dB(A) vid många fasader. Jämför med **Figur 6 i avsnitt 3.6.1.1**.

Det finns ingen information i planförslaget om fördelning och antal bostadsenheter inom planområdet varför någon beräkning av befolkningsexponering utöver procentsatserna ovan inte har utförts.

Konsekvenser av nya regler under planförslagets beredningstid

Kommunen har valt att tillämpa nya reglerna som trädde i kraft 1 juni 2015 i detaljplan. Skillnaden i miljöpåverkan blir att man med de nya reglerna får bygga mindre lägenheter med exponering för högre ljudnivåer än 55 dB(A) ekvivalent nivå utan att tillgång till en tyst eller ljuddämpad sida kan anordnas. Detta krävdes tidigare när avsteg från grundregeln 55 dB(A) tillämpades. I aktuell plan

finns utrymme att tillämpa de nya reglerna vilket i någon mån illustrerar den förändrade regelbörda som de nya föreskrifterna medför.

Vid bygglovprövning ska det visas att god inomhusmiljö kan åstadkommas relativt det buller som redovisats i MKB. I praktiken måste därför byggkomponenter och utförande anpassas efter aktuell ljudklass för små lägenheter utan tyst eller ljuddämpad sida. Sökanden ska i sådana fall i lovansökan redovisa vilken teknisk lösning eller ljudklass som ska tillämpas. Prövningen av detta och dimensionering av skyddsåtgärder är möjlig utifrån de beräkningar av ljudnivåer som redovisats i MKB med bilaga.

4.3.3 Förslag till åtgärder

Skyddsåtgärder

Planområdets slutliga bebyggelsestruktur rekommenderas i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med de principer för intresseavvägning som framställs i Boverkets rekommendationer⁶ om byggande i bullerutsatta lägen. Planförslaget har enligt bullerkartläggningen **Bilaga 2** utformats för att möjliggöra bebyggelse enligt dessa principer om avsteg vilka också Umeå kommun tillämpat. Planförslaget tillåter skyddsåtgärder där det kan vara befogat vid kvarterets ytterhörn mot Ridvägen och Vännäsvägen. Parkeringshus ska anordnas med tät bullerreducerande fasad mot intilliggande bostäder i söder så ljud från parkeringshusets insida minimeras.

Försiktighetsmått

För att minimera det förväntade antalet störda eller risken för upplevd störning från buller rekommenderas som försiktighetsmått att byggnader som exponeras för ljudnivå högre än 60db(A) ekvivalent ljudnivå bör utföras i minst ljudklass B för trafikbuller inomhus enligt Svensk standard SS 25267:2004. För bostäder som exponeras för ljudnivåer över 55 db(A) ekvivalent ljudnivå och som saknar tillgång till tyst eller ljuddämpad sida ska lovgivaren särskilt beakta vilken ljudreduktion och ljudklass som behövs för att uppnå god inomhusmiljö.

Uteplatser bör anordnas mot innergård även om vissa lägenheter kan komma att förses med ej avskärmande uteplats.

När slutlig utformning och materialval till parkeringshuset avgörs rekommenderas att exploatören beaktar materialval på golvbeläggning samt placering och ljudprestanda på tekniska installationer så externt buller minimeras mot angränsande fasader. Fläktar, utblås eller insug som kan generera externt buller bör inte förläggas på vägg närmast bostäder i söder.

I **bilaga 2** anges ytterligare exempel på åtgärder för att minimera bullerexponering.

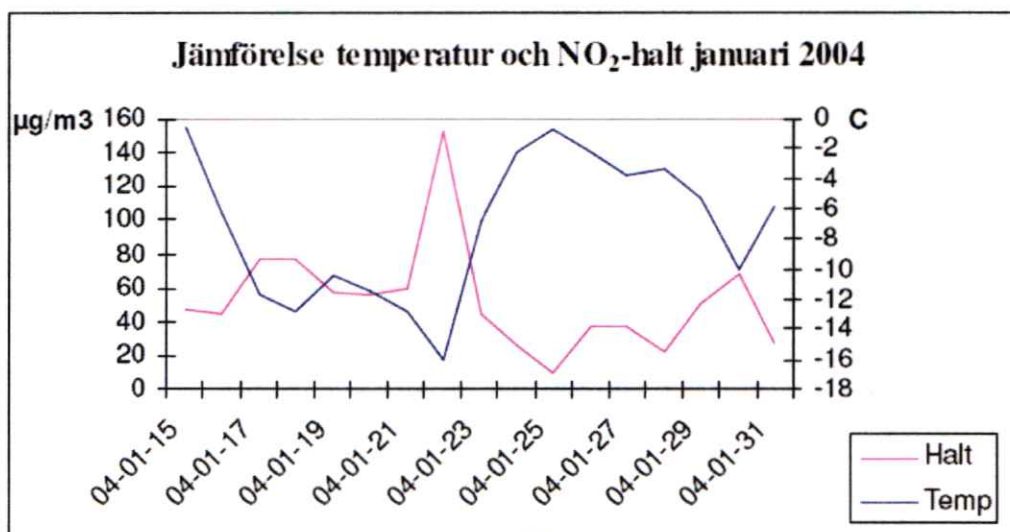
4.4 Luftkvalitet

4.4.1 Allmänt om luftföroreningar och hälsa

4.4.1.1 Förutsättningar och prognos

Anledningen till de höga halterna av luftföroreningar i vissa av Umeås gaturum är utsläpp från trafiken vars effekter tidvis förstärks av väderförhållandena som inversion och s.k. stabil skiktning vilket uppstår under vinterhalvåret när de marknära luftlagren är kallare än ovanliggande luftlager. Den marknära och kallare luften kan då inte stiga varför den vertikala luftomblandningen tidvis är noll eller nära noll. Detta medför att förorening ansamlas i gaturummen och i den urbana bakgrunden.

I **Figur 12** nedan framgår sambandet mellan halten kvävedioxid och temperatur under en mätserie från 2004. Det framgår att inlagringen och därmed halten av kvävedioxid i gatuluften ökar kraftigt när temperaturen sjunker under ca 10- 13 minusgrader C.

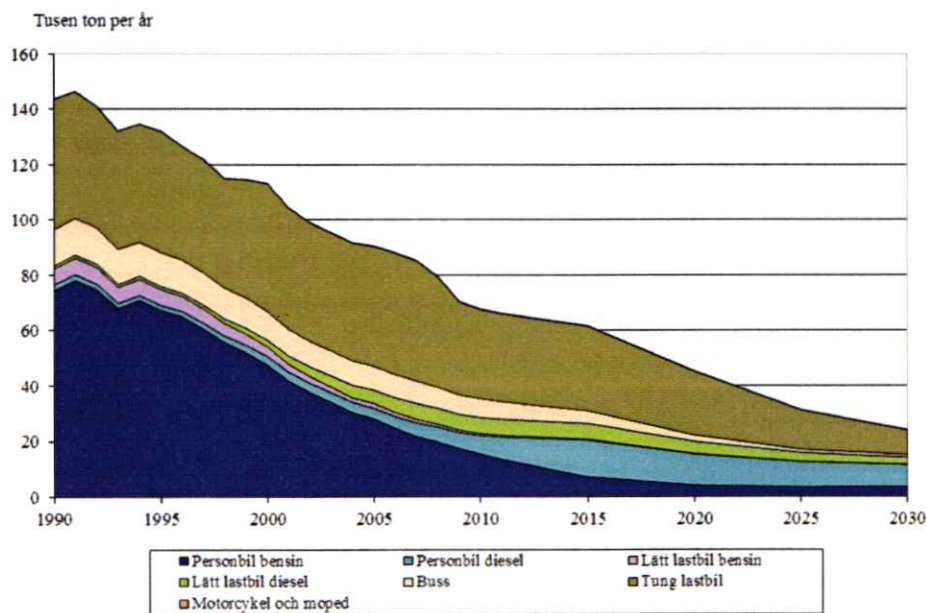


Figur 12, jämförelse av medeltemperatur och NO₂- halt under en mätserie i januari 2004.

När det gäller luftföroreningar används ofta indikatorämnen i kombination med föroreningars sammansättning för att värdera exponeringens farlighet. Avgasutsläpp innehåller en cocktail av ämnen med olika egenskaper och man vet relativt bra hur de olika ämnena mängdmässigt förhåller sig till varandra varför det fram tills i dag ansetts mer rationellt att fokusera studier på ett av ämnena i egenskap av indikator.

Inom både arbetsmiljörätt, miljörätt och den institutionella lufthälsoforskningen utgår man därför ofta från kvävedioxid som en indikator för avgaspåverkad luft. Partikelbelastning och damm utvärderas däremot oftare separat eftersom partiklar i högre utsträckning har annat ursprung än avgaser. Partiklar i stadsluften kommer i huvudsak från vägbaneslitage och vinderosion av blottade finpartiklar men även, främst vad gäller de mindre partiklarna, från intransport via atmosfären. I denna MKB anses exponeringen från kvävedioxid och partiklar (PM 10) medföra risk för betydande miljöpåverkan.

Det är flera saker som påverkar framtidens utsläppsprognos. En mycket stor del av den minskning av kväveoxider som förväntas tillskrivs pågående teknikstegring eftersom trafiken väntas fortsätta att öka ännu en tid. Trafikverket uppskattar följande trender avseende emissioner av kväveoxider. De senaste åren har det dock visats att fordonstillverkarna inte klarar utsläppskraven vid verkliga körförhållanden.



Figur 13, uppskattade emissioner av NOx för åren 1990 till 2030 från den svenska vägtrafiken (Håkan Johansson, Trafikverket).

4.4.1.2 Allmänt om hälsoeffekter

Det framställs generellt i litteraturen att det inte kan anses finnas någon bestämd halt när hälsoeffekter uppstår eller omvänt, vid vilken exponering hälsoeffekter inte kan uppstå. Sambanden mellan exponering och hälsoeffekt anses därför vara av linjär karaktär i de flesta sammanhangen. Varje förbättring eller försämring i exponering får därför följdverkningar. Det är dock mycket svårt att i absoluta tal ange vilka hälsoeffekter i art och antal som kommer att inträffa inom en avgränsad population som i ett nytt bostadsområde. Om uppgifter om antal boende och deras allmänna hälsotillstånd saknas kan dock några nyckeltal som framställts från forskningen användas som referens och grov bedömning av hälsoeffekter.

Umeå kommun har i en rapport, Luftföroreningar och hälsa i Umeå¹⁰ författat en kort sammanställning av den vetenskapliga konsensus som kan sägas råda i dag vad gäller sambanden mellan luftföroreningar från fordonstrafik och hälsoeffekter. Rapporten refererar till flertalet vetenskapliga studier om samband mellan exponering och hälsoeffekter. I rapporten framställs en del nyckeltal från vilka man bland annat kan beräkna att antalet för tidiga dödsfall, ökad risk för astma och andra upplevda besvär. Vi återger kort några exempel:

I rapporten refereras till en enkätstudie, GA₂LEN-enkäten 2009, vilken visade att 24 % av tillfrågade i centrala Umeå visade sig vara mycket besvärade och störda av trafikavgaser. I en tidigare enkätstudie ökade andelen som rapporterade sig mycket besvärade med 14 % per 1 µg/m³ haltökning utanför bostaden med utgångspunkt från rådande nivåer. En annan Svensk studie visar att en ökning av årsmedelhalten kvävedioxid utanför bostaden med 10 µg/m³ också ökar risken för vuxna att faktiskt utveckla astma med 50 %. I samma studie visas att vuxna som bor mindre än 50 m från en väg med fler än 8000 fordon/dygn löper 2-3 ggr större risk att utveckla astma än vuxna som bor längre än 50 m från samma väg.

Den sammantagna bilden är att det finns tydliga samband mellan halten kvävedioxid samt partiklar och hälsoeffekter på den exponerade befolkningen. Barn, gamla och personer med luftvägssjukdom är känsligare. I kommunens sammanställning och även i annan facklitteratur anges att förorenad stadsluft kan orsaka hälsoeffekter som insjuknande i astma (både insjuknande och utvecklande av astma), hosta, pip i bröstet, besvär med kärl och hjärta. Det finns även samband med ökat antal sjukhusbesök i utsatta grupper. Effekterna kan te sig som mer eller mindre akuta där pip i bröstet eller astmakänning kan uppstå vid exponering på Umeås belastade platser. Eftersom till exempel astmatiker även kan vara känsliga för kyla och torr luft kan det också troligen påverka graden av upplevda besvär när exponeringen är förhöjd kalla och företrädesvis torra

vinterdagar i Umeå. En studie i Lycksele visade att besök på sjukvårdsinrättningar för astmabesvär ökade signifikant under perioder med höga sothalter.

Det har även i en studie av nyfödda barn i Stockholm (BAMSE-studien) visats att exponering för trafikgenererade luftföroreningar påverkar barns lungfunktion i de tidiga levnadsåren. Barn som bodde på renare platser hade bättre lungfunktion vid fyra års ålder än de som bodde på mer förorenade platser.

I en hälsokonsekvensutredning utförd av Umeå universitet, SMHI och Umeå kommun studerades hälsorisker på förskolor utifrån exponeringsrespons samband mellan halten NO₂ och förekomsten av pip i bröstet hos barn på några förskolor i Umeå. Studien visar att barnen på de två förskolor som ligger inom 200 m från en trafikled med mer än 10000 fordon (som i planförslaget) löper 1,3-2,8 % högre risk för pip i bröstet än vid en referensskola på ca 400m avstånd. Den förväntade andelen med betydande påverkan på sin lungfunktion till följd av förhöjd exponering varierar med halten från 1,3 till 1,9% utöver normalförekomst.

De primära källorna till ovanstående redovisas i kommunens rapport Luftföroreningar och hälsa i Umeå ¹⁰.

4.4.1.3 Miljö kvalitetsnormerna

Miljö kvalitetsnormens gränsvärden är inte absoluta i den bemärkelsen att överskridanden i en viss omfattning kan tillåtas. Nedan redovisas miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar PM 10.

Miljö kvalitetsnorm (MKN) för kvävedioxid (SFS 2010:477)

För att skydda människors hälsa får kvävedioxid inte förekomma utomhusluft med mer än i genomsnitt:

1. 90 mikrogram per kubikmeter luft under en timme (timmedelvärde).
2. 60 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde).
3. 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår (årsmedelvärde)

Timmedelvärdet får överskridas 175 gånger per kalenderår förutsatt att föroreningsnivån aldrig överskrider 200 mikrogram per kubikmeter luft under en timme mer än 18 gånger per kalenderår.

Dygnsmedelvärdet får överskridas sju gånger per kalenderår

Miljökvalitetsnorm partiklar (PM₁₀) (2010:477)

För att skydda människors hälsa får partiklar inte förekomma i utomhusluft med mer än i genomsnitt:

1. 50 mikrogram per kubikmeter luft under ett dygn (dygnsmedelvärde) och
2. 40 mikrogram per kubikmeter luft under ett kalenderår (årsmedelvärde).

Det värde som anges i första stycket 1 får överskridas 35 gånger per kalenderår.

På samma sätt som gäller för riktvärden för buller så garanterar inte underskridande av miljökvalitetsnormerna en god luftmiljö.

4.4.1.4 *Situationen längs V Esplanaden vid planområdet*

Längs med Västra Esplanaden öster om planområdet överskrids miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) överskreds för första gången under 2013 efter en ökande trend sedan 2010. Eftersom planförslaget genererar ökad trafik och därmed risk för överskridande av norm längs V Esplanaden så beskrivs nuvarande situation även där. I **Bilaga 4** biläggs en förenklad känslighetsanalys för planens påverkan på luften vid V Esplanaden.

I **Bilaga 1** sammanställs i en nulägesbeskrivning luftmätningar för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) från Västra Esplanaden och i planområdet. Det framgår i **Bilaga 1** att miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid har överskridits sedan år 2006 längs V Esplanaden men att halterna avtagit de senaste åren 2012 och 2013. Dessa år var uppmätt årsmedelhalt lägre än miljökvalitetsnorm medan uppmätta extremvärden för dygn och timme fortfarande visade på överskridanden. Halterna gick upp igen 2014. En ovanligt mild vinter år 2012, med medelvintertemperatur 3-5 grader högre än normalt, medförde gynnsammare luftblandningsförhållanden än normalt och kan ha bidragit till haltnedgången vilken var mest påtaglig det året. Införandet av förbud för tung genomfartstrafik längs V Esplanaden samt succesiv förnyelse av fordonsflottan kan också ha bidragit till lägre halter. I **Bilaga 4** biläggs en förenklad känslighetsanalys för planens påverkan på luften vid V Esplanaden. Den visar att planens haltbidrag av kvävedioxid till V Esplanaden alltjämt är mindre än 1 µg/m³.

Föroreningsituationen vad gäller partiklar (PM 10) fordrar framgent större uppmärksamhet i och med 2013 års överskridande. Partikelhalterna kan dock temporärt stiga till mycket höga värden vid vissa ogynnsamma förhållanden varför sambandet med fordonstrafik och temperatur inte är lika tydlig som för kvävedioxid. Vanligast är att partikelbelastningen är som högst under senhösten när dubbdäcken monteras och under vårvintern när gator och vägar torkar upp och sopas.

4.4.1.5 Planområdet

Eftersom kommunens luftberäkning 2011 har visat sig vara inaktuell avseende trafikmängder så har nya luftberäkningar för nuläget utförts med hjälp programmet SIMAIR. De nya beräkningarna redovisas i **Bilaga 1**. Beräkningar har också utförts i samma gatusnitt som mätstationen längs V Esplanaden i syfte att kunna jämföra och korrigera och kalibrera beräknade värden mot de faktiska uppmätta värdena. Detta ökar säkerheten i beräknade resultat och metoden har även använts tidigare av bland annat SMHI och kommunen själva. Denna kvalitetssäkring av beräkningarna har skett i samråd med SIMAIR-programvarans upphovsperson SMHI. Metoden för kvalitetssäkring beskrivs i **Bilaga 1**.

Beräkningarna visar att halterna av kvävedioxid och partiklar är lägre inom planområdet än vid V Esplanaden och att halterna ligger under samtliga miljökvalitetsnormer.

4.4.2 Effekter

Kommentar: I **Bilaga 1** kommenteras en del osäkerheter som rör beräkningsmetoden. Vid denna typ av spridningsberäkningar används s.k. emissionsfaktorer vilka anger varje fordonstyps utsläpp vid en respektive tidpunkt. På senare tid har deklarerade utsläppsprestanda för NO_x, främst på dieslbilar euro 4,5 och 6 kommit att ifrågasättas relativt verkliga körförhållanden. I en norsk studie *NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer*¹¹ konstateras att utsläppen i verkligheten inte minskat lika mycket som kunnat förväntats utifrån strängare utsläppskrav och de deklARATIONER tillverkarna ger ut för att möta nya utsläppskrav. Kökörning, stadskörning och kallt klimat ökar utsläppen relativt de standardiserade körcykler som ligger till grund för godkända utsläppsdeklARATIONER. Problemet i kombination kallt väder bedöms i norska städer kunna fördröja uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för NO₂ med minst 5 år jämfört med prognos enligt HBEFA-modellen.

Liknande förutsättningar råder i Umeå (subarktiskt klimat) varför ovanstående klart kan utgöra ytterligare osäkerheter i beräknade resultat och då främst för prognosen för år 2020. I denna MKB har antagits att beräknat resultat enligt HBEFA-modellen och SIMAIR efter korrigering visar resultat med acceptabel kvalitet i sammanhanget. Vid korsläsning stämmer resultaten även väl med tidigare prognoser från bl.a. SMHI och Umeå Kommun.

Kvävedioxid

Beräkningarna i **Bilaga 1** visar förändringar i luftkvalitet ca år 2020 om detaljplanen genomförs och att övrig planering fortsätter enligt tidigare planprogram. Resultat och förändringar avseende halten kvävedioxid i gaturumsluft har sammanställts i **Tabell 2** nedan.

Tabell 2, sammanställning över beräknade halter NO₂ längs utvalda gatuavsnitt i nuläget samt planförslaget ett gynnsamt år ca 2020. Skillnaden mellan nuläge och år 2020 med utveckling enligt detaljplan och MKB framtidsscenario redovisas som differens i kolumnen "diff" med fet text.

| Beräknat halt NO ₂ i gaturum | Årsmedelvärde (µg/m ³) | | | Dygnsmedelvärde (98 percentil, µg/m ³) | | | Timmedelvärde (98 percentil, µg/m ³) | | |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------|------|------------|----------------------------------------------------|------|------------|--------------------------------------------------|------|-------------|
| | nuläge | plan | diff | nuläge | plan | diff | nuläge | plan | diff |
| Ridvägen början (från Hovrättsg - V Esplanaden) | 13 | 13 | 0 | 37 | 36 | -1 | 58 | 52 | -6 |
| Ridvägen | 9 | 12 | +3 | 26 | 33 | +7 | 46 | 48 | +2 |
| V Esplanaden S (söder om korsning m Ridvägen) | 32 | 20 | -12 | 70 | 47 | -23 | 99 | 69 | -30 |
| V Esplanaden N (norr om korsning m Ridvägen) | 34 | 20 | -14 | 76 | 46 | -30 | 112 | 66 | -46 |
| Hovrättsgatan | 11 | 8 | -3 | 31 | 23 | -8 | 54 | 37 | -17* |
| MKN | 40 | | | 60 | | | 90 | | |

*Parkeringshusets diffusa utsläpp på 0-5 µg/m³ kalla vinterdagar är inte beaktat se avsnitt 4.4.3.

Beräkningen visar med V Esplanaden som referens att nedåtgående halter i kan väntas fram till år 2020 och därefter. Resultaten indikerar att överskridanden av miljökvalitetsnorm längs V Esplanaden vid gynnsam till normal meteorologi och liknande trafik blir allt mer sällsynt omkring år 2020. Osäkerheter i fordons

deklarerade utsläppsprestanda medföra att överskridanden kan förväntas ytterligare några år¹¹.

Känslighetsanalys Västra Esplanaden

Med anledning av att V Esplanadens miljökvalitetsnorm påverkas av planen så har en känslighetsanalys upprättats, se **Bilaga 4**. I känslighetsanalysen frångår vi SIMAIR grundmodell med viss förinställd data. Känslighetsanalysen visar på ett mer nyanserat sätt vilka halter som kan förväntas när bland annat väderförhållanden och fordonsflottans verkliga och inte deklarerade emissionsutveckling vägts in. Bland annat jämförs hur metrologidata för ett ogynnsamt, normalt, och ett gynnsamt år påverkar halter och miljökvalitetsnorm. Det används äldre emissionsdata för att simulera den fördröjda teknikstegring som har noterats hos fordonsparken och vi använder faktiska mått på gaturummen. För att illustrera situationer som kan inträffa fram till 2020 har även år 2017 beräknats. Trafikmängderna har även skruvats upp en aning i prognosen 2020 för att erhålla ett säkert resultat. Resultaten kan därför skilja sig lite från tidigare beräkningar i SIMAIR och SMHIs tidigare grundmodell för V Esplanaden.

Det framgår att planområdets haltbidrag längs V Esplanaden alltså är mindre än 1 µg/m³ varför i realiteten inte några mätbara förändringar kan förväntas. Det kan dock konstateras att så länge trafik i samma storleksordning som i dag genererar emissioner av NO₂ och NO_x i gaturummen så föreligger en haltsituation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden även efter år 2020. Väder kan vi inte påverka. Med tanke på hur extremvärdena beter sig vid ogynnsam väderlek är den enda framtida regulatör därför att åstadkomma en avsevärd reduktion av emissioner om halttopparna (överskridanden) ska kunna kapas stadigvarande. Emissionsminskningen bedöms inte med säkerhet kunna förväntas från enbart teknikstegringen varför en varsam begränsning av trafikmängderna också kontinuerligt bör övervägas. Åtminstone måste anfordrad emissionsreduktion åstadkommas under de känsligaste förhållandena om det säkert ska kunna garanteras att inga ytterligare överskridanden sker mellan åren 2020- 2030. Emissionsutvecklingen fram till 2030 borgar dock i allmänhet för haltsituationer vilka är betydligt mindre känsliga för ogynnsamma väderförhållanden eftersom det kan förväntas lägre halter i gaturummet.

Känslighetsanalysen visar att miljökvalitetsnorm för dygn och timme överskrids vid Västra Esplanaden år 2017. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrider miljökvalitetsnormen även då avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde medan årsmedelvärdet kan innehållas.

Ridvägen

Beräkningen ger dock vid hand att den allmänna nedgången till fullo kompenseras längs Ridvägens från korsningen Hovrättsgatan och norr ut. Där visar beräkningen i stället haltökning år 2020 om ca 3 µg/m³ som årsmedelvärde och ökade extremvärden med ca 7 µg/m³ kvävedioxid som dygnsmedelvärde 98 percentil.

Vid beräkning av haltökningar av kvävedioxid år 2017 (med ökad trafikmängd om 650 ÅDT på V Esplanaden) blir för samtliga väderförhållanden haltökningen mindre än 1 µg/m³. Detta för både årsmedelvärden och extremvärden.

Partiklar (PM10)

Resultat och förändringar avseende halten partiklar (PM 10) i gaturumsluft har sammanställts i **Tabell 3** nedan.

| Beräknat halt PM 10 i gaturum | Årsmedelvärde (µg/m ³) | | | Dygnmedelvärde (90 percentil, µg/m ³) | | |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------|------|-----------|---------------------------------------------------|------|-----------|
| | nuläge | plan | diff | nuläge | plan | diff |
| Skede | | | | | | |
| Ridvägen början (från Hovrättsg - V Esplanaden) | 16 | 18 | +2 | 28 | 30 | +2 |
| Ridvägen | 13 | 16 | +3 | 22 | 27 | +5 |
| V Esplanaden S (söder om korsning m Ridvägen) | 26 | 27 | +1 | 47 | 47 | 0 |
| V Esplanaden N (norr om korsning m Ridvägen) | 25 | 26 | +1 | 48 | 46 | -2 |
| Hovrättsgatan | 14 | 14 | 0 | 24 | 22 | -2 |
| MKN | 40 | | | 50 | | |

Tabell 3, sammanställning över beräknade halter PM 10 längs utvalda gatuavsnitt i nuläget samt planförslaget ca år 2020. Skillnaden mellan nuläge och år 2020 med utveckling enligt detaljplan och MKB framtidsscenario enligt tidigare planprogram redovisas som differens i kolumnen "diff" med fet text.

Beräkningarna visar på små förändringar av halten partiklar (PM 10) i de olika gaturummen. En haltökning enligt **Tabell 3** kan förväntas längs Ridvägen relativt i dag. Haltökningen tillskrivs ökad trafik och den förslutning av gaturummet planen medför. Beräkningen indikerar ingen ökad risk för överskridanden av miljökvalitetsnorm i planområdet eller längs V Esplanaden relativt nuvarande nivåer.

Den översiktliga känslighetsanalys, **Bilaga 4**, med beräkning av partikelhalten (PM 10) på Västra Esplanaden visar att om 2017 är ett kallt år, likt 2011, kommer miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde att överskridas för många dygn. Även under normala temperaturer ligger dygnsmedelvärdet fortsatt nära miljökvalitetsnormen och ska därför mätas regelbundet. Eftersom partiklar är starkt väderberoende så föreligger fortsatt risk för överskridande likt det som inträffade år 2013.

4.4.3 Miljökonsekvenser

Upplevd störning

Vi kan utifrån beräknade halter och tidigare enkätstudier uppskatta att i storleksordningen ca 5-10 % av de inflyttade kan komma att känna sig störda av fordonsavgaser. Det kan jämföras med (GA2LEN-enkäten) som visar att 24 % av de som tillfrågades i andra delar av centrala Umeå var störda år 2009. Vad som upplevs som störande är individuellt. Benägenheten att uppleva störning kan minskas av flertalet andra faktorer såsom tillgång till god utemiljö, andelen gröna inslag samt den subjektiva upplevelsen av den egna bostaden. Planförslaget lämnar goda förutsättningar till avskärmd uteplats med angränsande friytor vilket kan kompensera för upplevd störning. Störningen kan öka väsentligt om avgaser kommer in bostaden exempelvis genom ventilation varför detta ska undvikas.

Förväntade hälsokonsekvenser

Situationen och exponeringen i planområdet kommer att likna den på andra platser i centrala Umeå. Där är hälsobelastningen från avgaser trots nedåtgående trend för NO₂, fortsatt förhöjda år 2020. Befolkningsexponeringen i planområdet kommer att öka eftersom området i dag inte inrymmer några bostäder. Detta blir även ett följdresultat av förtätningsstrategin som är en del av grunden till planförslaget och av FÖP för centrala stan.

Antalet konkreta hälsoeffekter som faktiska astmabesvär eller självupplevda besvär med pip i bröstet hos de inflyttade är både svårt att bestämma och kan riskera att vilseleda om de hålls för exakt sanning och anges i absoluta tal. Utifrån studier som framställs i tidigare avsnitt om påverkan på barn och vuxna kan vi, om än grovt, försöka uppskatta utvecklingen i planområdet år 2020:

Andelen vuxna som riskerar att insjukna i astma kan förväntas vara förhöjd med 2-3 ggr på grund av närheten till gator med mer än 8000 fordon. (Luftföroreningar och hälsa i Umeå¹⁰). Avståndet till Ridvägen är mindre än 50m och till V Esplanaden 150m. I Sverige är denna grundfrekvens typiskt 2-3 nya fall av astma bland 1000 personer och år.

Hos barn i åldrarna 8-10 år och som bott i planområdet större delen av livet kan nedsatt lungfunktion hos 1,5% av barnen förväntas. Detta med anledning av beräknade halten NO₂ 12µg/m³ utanför bostad¹². (reducerad forcerande utandningsvolym under 1 sekund efter full inandning).

Ingen av de befintliga bostäderna i planförslagets direkta närhet exponeras enligt beräkningen för förhöjda halter kvävedioxid vid full utbyggnad år 2020.

Parkeringshuset

Nettotillskottet av parkeringar är ca 150 parkeringsplatser jämfört med de 300 som ligger till grund för trafikstringen i luftberäkningarna. Det alstrade trafiken bedöms belasta gatumiljön i väsentligt högre grad än diffust läckande avgaser från öppna fasader vilket planförslaget medger. Det beräknade lokala bidraget från ca 8500 fordon längs Ridvägen utanför parkeringshuset uppgår till ca 7 µg/m³ som årsmedelvärde. Parkeringshuset anses därför inte som diffus utsläppskälla kunna påverka beräknat årsmedelvärdet för PM 10 och NO₂ i gatumiljön.

Eftersom det under maxtimme väntas genereras ca 160 fordonsrörelser i parkeringshuset bedöms det diffusa läckaget kunna öka då. Under sommarhalvåret bedöms läckageeffekten vara mycket marginell. Den bedöms vara knappt mätbar i gatunivån eftersom luftblandningen, i synnerhet runt större huskroppar är bättre än vid lägre temperatur på vinterhalvåret. Kalla vinterdagar vid tendens till inversion bedöms därför läckaget ut till gatumiljön potentiellt kunna vara som störst. Emissionerna förstärks av att andelen kallstarter ökar. Längs Hovrättsgatan bedöms effekten under maxtimme kunna uppgå till storleksordningen ca 0- 5 µg/m³ NO₂. Mot Ridvägen och Bankgatan uppskattas haltbidraget bli mindre än vid angöringen

4.4.4 Förslag till åtgärder

Skyddsåtgärder

Till skydd för människors hälsa och mot risken för upplevd störning rekommenderas att friskluftsintag för bostäder mot gaturummet förbjuds. Friskluftsintag ska placeras där förekomsten av orenheter i luften är som lägst exempelvis i taknivå eller avskild plats med motsvarande luftkvalité. Skyddsåtgärd bör säkerställas i planbestämmelse.

Försiktighetsmått

Bostadsområdets slutliga utformning bör omfatta rikligt med gröna inslag och anordnade friytor på innergårdarna. Lägenheter bör ha tillgång till uteplats mot innergård. Biltrafik och synlig parkering bör minimeras på innergårdarna.

5. Miljömål och etappmål

Riksdagens har antagit 16 miljömål i arbetet med hållbar utveckling och på regional nivå är miljömål framtagna av Länsstyrelsen¹³. Utöver de har Umeå kommun som ett komplement till nationella- och regionala mål antagit lokala miljömål¹⁴.

De miljömål som bedömts relevanta i miljöbedömningen av programförslaget är:

- God bebyggd miljö
- Frisk luft

I Umeå kommuns lokala miljömål anges profilområden som bedöms särskilt viktiga eller intressanta. Ett av profilområdena är "en attraktiv boendemiljö" som bland annat karaktäriseras av att staden är tät och upplevs spännande med insprängda grönområden och vackra parker.

För god bebyggd miljö redovisas lokala mål gällande bebyggelse, grönsstruktur, transporter, buller och avfall.

De lokala miljömål som blivit inaktuella på grund av pågående uppföljningsarbete redovisas inte enskilt i denna miljöbedömning. Intentionerna med målen beaktas och redovisas likväl då de helt eller delvis är inarbetade i Umeå kommuns fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna. Umeå kommuns lokala miljömål för frisk luft anges inte något utöver det nationella miljömålet.

5.1 God bebyggd miljö

Planförslaget kommer att förändra den bebyggda miljön i närområdet. Befintlig bebyggelse kompletteras och bildar gårdar och kvarter samt förtätar stadsmiljön. En tät stad är något som karakteriserar en attraktiv boendemiljö enligt Umeå kommuns lokala miljömål. Att anlägga områden med blandade funktioner uppfyller det behov som finns i vardagen och går i linje med "en god vardagsmiljö" vilket är en av de preciseringar som miljömålet innehar. Planförslaget innebär att gång- och cykelstråk knyts samman. Förändring av gång- och cykelnätet medför bättre anslutning till omgivande gång- och cykelnät vilket leder till ett mer effektivt och säkrare stråk.

Uppförande av kontor, bostäder samt en parkeringsanläggning kommer medföra mer trafik genom området och medför ökade bullernivåer. Umeå kommuns lokala miljömål för buller är att antalet människor som utsätts för buller överstigande beslutande riktvärden ska minska. I planområdet ökar andelen som exponeras. Bullernivåerna bedöms med föreslagen markanvändning öka men inte medföra någon hörbar skillnad vid befintlig bebyggelse.

För att minimera störningar från buller i den byggda miljön har planens struktur anpassats efter Boverkets rekommendationer om byggande i bullerutsatta lägen⁶.

Umeå kommuns lokala miljömål för transporter anger att motorfordonstrafiken mätt per invånare ska minska i Umeå tätort. Planförslaget ökar trafiken lokalt med kan på sikt med förverkligande av FÖP inbjuda till bättre och miljövänligare resvanor.

5.2 Frisk luft

Planförslaget kommer att medföra förändringar av trafikstrukturen och trafikflödet inom planområdet samt närområden. Nya bostäder, kontor och anläggande av ny parkeringsanläggning kommer generellt medföra ökade trafikflöden i och genom området samt leda till ökad köbildning vissa tider på dygnet. Köbildningen kan leda till förhöjda halter under maxbelastad timme.

I trafikutredningen framgår att planområdet med föreslagen markanvändning genererar ökad trafik med omkring 650 -700 fordon ÅDT längs V Esplanaden. Beräkningar visar att nedåtgående halter av kvävedioxid i allmänhet kan väntas fram till år 2020. Känslighetsanalysen visar att miljökvalitetsnorm för dygn och timme överskrids vid Västra Esplanaden år 2017. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrids miljökvalitetsnormen även då avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde medan årsmedelvärdet kan innehållas.

Längs Ridvägen från korsningen Hovrättsgatan och norrut visar beräkningar på en viss haltökning av kvävedioxid och partiklar (PM 10) om detaljplanen och övrig bebyggelse enligt tidigare program genomförs. Beräkningarna visar däremot inte på någon ökad risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna i planområdet eller längs V Esplanaden jämfört med nuvarande halter.

Som en följd av planförslaget kommer befolkningsexponeringen att öka. Ingen av de befintliga bostäderna i planförslagets direkta närhet exponeras enligt luftberäkningar för förhöjda halter kvävedioxid vid full utbyggnad av enbart detaljplan eller planprogram år 2020.

6. Uppföljning och övervakning

Detaljplanen med bestämmelser bedöms möjliggöra föreslagna skyddsåtgärder mot buller och luftförorening. Uppföljning av föreslagna åtgärder och försiktighetsmått i denna MKB ankommer, när planen vunnit lagakraft på fastighetsägare och exploatör. Byggnadsnämnden utför lämplighetsprövning vid lovgivning enligt detaljplan.

Övervakningen av försiktighetsmåttens syfte och funktion ankommer på fastighetsägaren vid förvaltning av fastigheten. Tillsynsmyndigheterna bedriver tillsyn.

Mätning av luftkvaliteten på Västra Esplanaden kommer fortsätta i kommunens regi minst tills miljökvalitetsnormen stadigvarande kan visas uppfyllas.

7. Källor

1. Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, antagen 29 augusti 2011
2. Umeå kommun parkeringsprogram, fastställt av kommunstyrelsen november 2013
3. Umeå kommun, Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå, godkänt 27 augusti 2007
4. Umeå kommun, Åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, uppföljningsrapport 2013
5. Umeå kommun, Åtgärdsprogram mot buller 2013-2018, antagen 26 augusti 2013
6. Boverket Allmänna råd 2008:1, Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik, 2008
7. Länsstyrelsen Västerbotten, Centrala Umeå och f.d. regementet I 20, en kulturmiljö av riksintresse, 2009
8. Umeå kommun, Rapport Bullerkartläggning 2012, Tyréns 2012-06-15
9. Göteborgs Universitet, Chalmers och Stockholms universitet, Ljudlandskap för en bättre hälsa, 2007
10. Umeå kommun, Rapport luftföroreningar och hälsa i Umeå, 2012
11. Transportekonomiska institut, Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning, NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer
12. Lars Modig, Bertil Forsberg, Yrkes- och miljömedicin Umeå Universitet, Hälsoriskbedömning av fordonsavgaser vid lokalisering av förskolor i centrala Umeå
13. www.miljomal.se
14. Umeå kommun miljömål, antagna 2008-05-26

Övriga källor

Naturvårdsverkets Luftguiden, Handbok om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft, Handbok 2011:1 Utgåva 1 Januari 2011, sid 116

Gunnar Omstedt, SMHI och Lars Burman, SLB-analys, Beräkningar av kvävedioxidhalter vid några gator i Umeå åren 2014 och 2020 med och utan miljözon

Umeå kommun

Luftutredning Östra Dragonfältet

Malmö/Umeå 2014-06-27

Luftutredning Östra Dragonfältet

| | | | |
|----------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------|
| Datum | | 2014-05-15 | |
| Uppdragsnummer | | 1320004971 | |
| Utgåva/Status | | | |
| 1 | <i>Utkast intern granskning</i> | <i>Samrådshandling</i> | <i>2014-05-15</i> |
| 2 | <i>Slutlig</i> | <i>Samrådshandling</i> | <i>2014-06-27</i> |

Gustav Edvinsson
Uppdragsledare

Sanna Sorvoja
Handläggare

Gustav Edvinsson
Granskare

Ramböll Sverige AB
Skeppsgatan 5
211 11 Malmö

Telefon 010-615 60 00
Fax 010-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320004971 Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

| | | |
|-----------|----------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. | Inledning | 1 |
| 1.1 | Bakgrund | 1 |
| 1.2 | Syfte och metod..... | 2 |
| 1.3 | Avgränsning | 3 |
| 2. | Förutsättningar | 3 |
| 2.1 | Indata och underlag | 3 |
| 2.2 | Bakgrundshalter och lokala förhållanden | 4 |
| 3. | Bedömningsgrunder | 5 |
| 4. | Nulägebekrivning | 6 |
| 4.1 | Mätningar..... | 6 |
| 4.2 | Beräkningar..... | 9 |
| 5. | Konsekvenser av nollalternativ | 10 |
| 6. | Effekter och konsekvenser av utbyggnadsalternativ | 10 |
| 7. | Osäkerheter | 11 |

Bilagor

1 Figurer med beräknad spridning av NO₂ (exporterat som shape-fil från SIMAIR korsning med korrigerade värden) samt figurer med beräknad spridning av PM10

1.2 Syfte och metod

Syfte med studien är att simulera dagens och framtida nivåer av luftföroreningar inom planområdet Östra Dragonfältet samt utreda huruvida miljö kvalitetsnorm och kraven för god luftmiljö uppfylls.

Halterna kvävedioxid och partiklar har beräknats mha SMHI:s beräkningsverktyg SIMAIR. Modellen ger möjlighet att identifiera platser där luftföroreningshalterna förväntas vara höga och kan ligga nära MKN. Beräkningarna har gjorts som gaturumsberäkningar där man tar hänsyn till instängningseffekter från omgivande hus. SIMAIR använder OSPM-modellen i gaturumsberäkningar.

Syftet med SIMAIR är att samla den information som påverkar luftföroreningshalterna längs vägarna i en kommun till en beräkning. Där inbegrips bakgrundshalter, meteorologi, trafikvolym och fordonssammansättning samt en rad andra faktorer som avgör hur höga halterna kan förväntas bli vid en viss väg. Till detta kopplas avancerade spridningsmodeller. SIMAIR är således ett verktyg för att bedöma föroreningshalten i vägars närhet, dvs där trafiken utgör den huvudsakliga lokala källan och där meteorologin påverkar. Modellen tar även hänsyn till att den framtida fordonsflottan enligt vedertagna prognoser förväntas släppa ut mindre luftföroreningar än dagens.

Läs mer om SIMAIR:

<http://www.smhi.se/Professionella-tjanster/Professionella-tjanster/Miljo-och-klimat/Luftmiljo/simair-luftkvalitet-vid-vagar-1.2362>

Det kan finnas brister i modellberäkningar, till exempel i indata (emissioner, bakgrundshalter osv) och i själva modellerna. Därför är det viktigt att jämföra beräkningsresultaten med mätdata från lokala förhållanden om det är möjligt. I detta fall har beräkningsresultat med förutsättningar från år 2012 jämförts med mätdata från 2012 vid Västra Esplanaden. Närmare bestämt i det snitt av V Esplanaden där luftmätning sker i gaturummet. Jämförelsen visar att det finns en skillnad mellan uppmätta och beräknade resultat för dygnmedelvärde och timmedelvärde för NO₂. De beräknade värdena är lägre än de uppmätta värdena och kvoten mellan värdena kan användas som korrigeringsfaktor för att öka säkerheten i resultaten. För dygnmedelvärde beräknas korrigeringsfaktorn 1,5 och för timmedelvärde blir den 1,7. Beräknat årsmedelvärde är samma som uppmätt, dvs. korrigeringsfaktor 1,0.

Metodiken för korrigeringsfaktor är i aktuellt ärende godkänd av beräkningsmetoden och simuleringsprogrammets upphovsperson SMHI. Det finns mer information om metodiken till exempel i rapporten *'Beräkningar av kvävedioxidhalter vid några gator i Umeå åren 2014 och 2020 med och utan miljözon'*. I den rapporten har samma korrigeringsmetod använts av SMHI själva. I rapporten redovisas korrigeringsfaktorer från åren 2007, 2008 och 2010. Det framgår att dygnmedelvärdet de olika åren ska korrigeras med 1,4-1,6 och att

timmedelvärde ska korrigeras med 1,6-1,7. Däremot redovisas en något högre korrigeringsfaktor för årsmedel 1,2 år 2010 samt 1,3 2008 och 2007 än som beräknats i denna PM för år 2012. SMHI meddelar att SIMAIR beräkningsmodell har justerats sedan miljözonsrapporten skrevs och anser att resultaten för årsmedelvärde inte behöver korrigeras.

Ingen korrigeringsfaktor har visats vara nödvändig avseende beräkning av partikelhalter PM_{10} .

1.3 Avgränsning

De luftföroreningar som studeras är partiklar (PM_{10}) och kvävedioxid (NO_2). Resultaten av beräkningarna har jämförts med miljö kvalitetsnormerna.

Studien av luftföroreningar avgränsas geografisk i enlighet med **figur 1**.

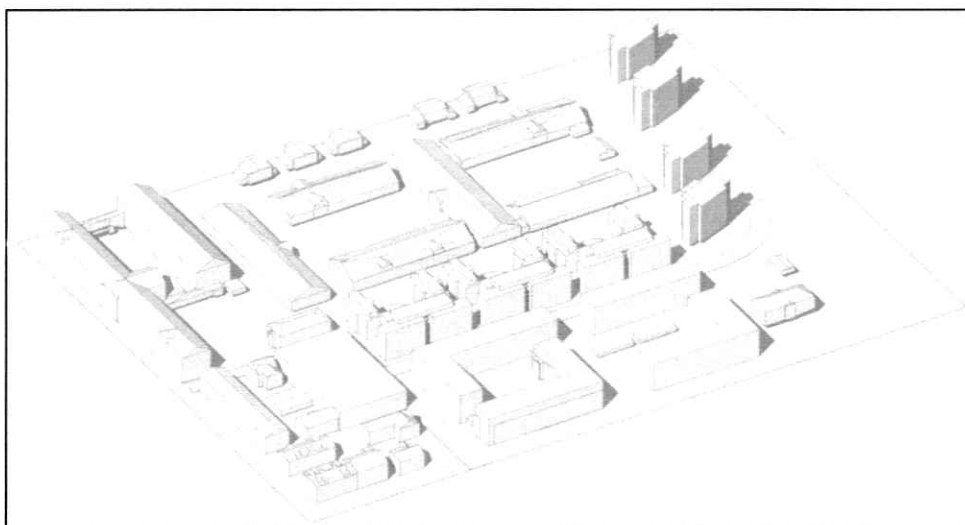
Eftersom detta PM främst tjänar som resultatredovisning utifrån en vedertagen och godkänd beräkningsmetod (SIMAIR) vilken tillhandahålls av SMHI så väljer vi att inte utföra någon fördjupad utvärdering av resultaten eller ytterligare validering av metoden än som redan framställts.

2. Förutsättningar

2.1 Indata och underlag

Till uppdraget har följande indata och underlag leverats:

- Trafikutredning för Östra Dragonfältet Umeå (Trivector)
- Kompletterande trafikflöden för nuläge och framtid från Umeå Kommun och Trivector.
- Befintliga mätningar och beräkningar av luftkvaliteten vid V Esplanaden i Umeå
- Volymstudie första versionen med utbyggnad enligt tidigare programförslag enl **figur 2**



Figur 2 En första illustrerad volymstudie enligt tidigare planprogram, White Arkitekter, 2014

2.2 Bakgrundshalter och lokala förhållanden

SIMAIR behandlar luftföroreningar på tre nivåer – regionalt, urbant och lokalt. De regionala och urbana halterna är förinställda bakgrundshalter (framräknade och övervakade av SMHI och berörda kommuner) och det är endast de lokala halterna som går att anpassa genom inställningar av mätplatsens egenskaper. Se **tabell 1**. Den meteorologiska indata, som används i spridningsberäkningen, kommer från SMHI databaser och avser senast tillgänglig data för mätår 2012. Meteorologidata för år 2020 utgår från SMHI prognos.

Tabell 1 Indata för beräkning av nuläge

| Nuläge | ÅDT | Hastighet | Gaturumsbredd | Hushöjd |
|------------------------------------|-------|-----------|---------------|---------|
| V:a Esplanaden | 23000 | 40 | 25 | 12/12 |
| Ridvägen (början mot V Esplanaden) | 6700 | 40 | 9 | 5/0 |

Tabell 2 Indata för beräkning av planförslaget med full utbyggnad enligt tidigare planprogram.

| Framtiden ca år 2020 | ÅDT | Hastighet | Gaturumsbredd | Hushöjd S/N |
|------------------------------------|-------|-----------|---------------|-------------|
| V:a Esplanaden | 23750 | 40 | 25 | 12/12 |
| Ridvägen (början mot V Esplanaden) | 8500 | 40 | 15 | 10/10 |

3. Bedömningsgrunder

För att bedöma luftkvaliteten jämförs beräkningsresultaten med miljökvalitetsnormen (MKN) för respektive ämne.

Regeringen har utfärdat en Luftkvalitetsförordning (2010:477) om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Enligt Miljöbalken 5 kap 2 § ska miljökvalitetsnormer ange de *"föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter och som inte får överskridas eller underskridas efter en viss angiven tidpunkt eller under en eller flera angivna tidsperioder"*.

För infrastruktur användas oftast kvävedioxid, NO₂ och partiklar som indikatorer, varför denna studie avser dessa ämnen. Det är också NO₂ som utgjort Umeås historiska överskridanden av normerna och periodvis dåliga stadsluft. MKN framgår från **tabell 1**.

Tabell 3 MKN för kvävedioxid och PM₁₀

| Förorening | Medelsvärdesperiod | MKN-värde (µg/m ³) | Antal tillåtna överskridanden per kalenderår |
|------------------------|--------------------|--------------------------------|----------------------------------------------|
| NO₂ | Timme | 90 | 175 h |
| | Dygn | 60 | 7 dygn |
| | År | 40 | |
| PM₁₀ | Dygn | 50 | 35 dygn |
| | År | 40 | |

Miljömål och andra referenser används inte som bedömningsgrund till denna studie. Jämförelsen sker enbart mot miljökvalitetsnormerna. Konsekvenser samt övriga lokala aspekter och resonemang som följd av resultatet i denna PM beskrivs närmare i miljökonsekvensbeskrivningen. Antal tillåtna överskridanden per kalenderår, t.h. i tabellen är ett nytt och tydligare sätt att definiera normgränsvärdena vilka i SIMAIR och denna PM anges som percentilvärden. Ex. 98 percentil dygnsmedelvärde kvävedioxid gäller för 98 % av alla årets 365 dygn = 358 dygn. Det gör att överskridanden av normgränsvärdet kan tillåtas 365-358= 7dygn.

4. Nulägebekrivning

4.1 Mätningar

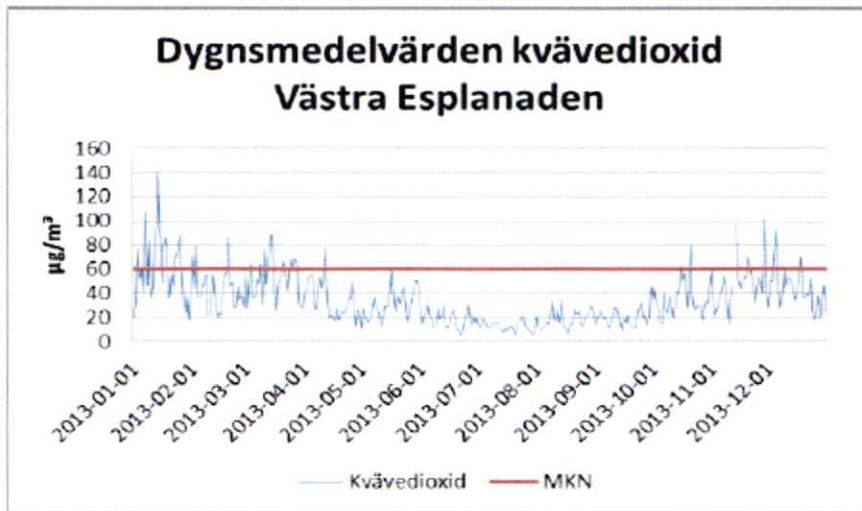
Kvävedioxid, NO₂

Umeå kommun har genomfört luftkvalitetsmätningar under flera år med avseende på bland annat kvävedioxid och partiklar. Resultaten finns sammanställda i en serie rapporter från 2003 och framåt. Den senaste rapporten "Luften i Umeå, Sammanställning av mätningar vid Västra Esplanaden 2013", publicerades under beredningen av aktuellt planärende och denna PM. Rapporterna redovisar värden enligt **tabell 4** nedan. Tabellen visar resultaten på Västra Esplanaden, som ligger nära planområdet. Vid beräkning av korrektionsfaktorer har kontrollberäkning av halter utförts i samma gatusnitt som den mätstation vars värden redovisas i **tabell 4** nedan. Med anledning av att V Esplanaden använts som gaturumsreferens vid korrigerig så beskrivs förhållandena nedan.

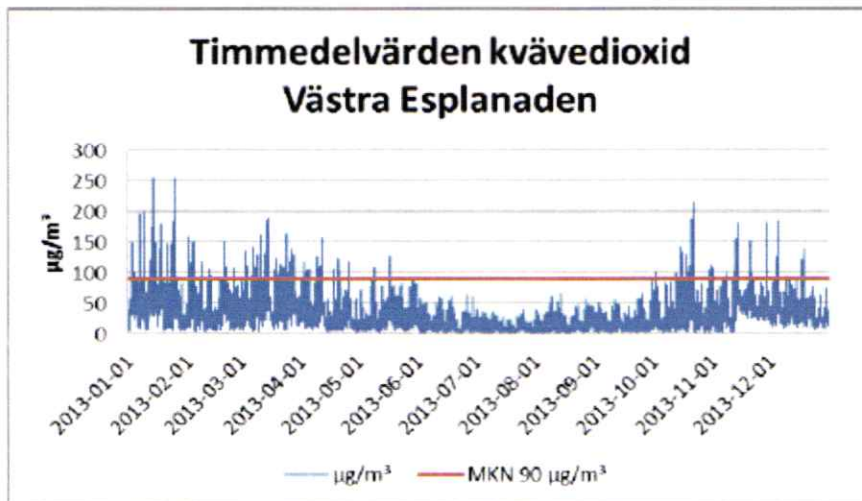
Tabell 4 Uppmätta årsmedelvärden, dygns- och timmedelvärden för NO₂ på Västra Esplanaden år 2006 till 2013 Källa: SMHI miljözonstudering samt rapportserien Luften i Umeå, Umeå kommun.

| År | Årsmedel µg/m ³ | dygnsmedelvärden (98-percentil µg/m ³) / antal dygn med halter över norm | | timmedelvärden (98- percentil µg/m ³) / antal dygn med halter över norm | |
|------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 2006 | 42.1 | 82.5 | 53 dygn | 100.5 | 286 h |
| 2007 | 43.8 | 90.5 | 62 dygn | 119.0 | 567 h |
| 2008 | 41.6 | 78.4 | 41 dygn | 109.4 | 433 h |
| 2009 | 42.1 | 100.8 | 59 dygn | 119.0 | 574 h |
| 2010 | 45.0 | 92.1 | 67 dygn | 120.9 | 609 h |
| 2011 | 40.3 | 131.6 | 64 dygn | 161.4 | 747 h |
| 2012 | 32.4 | 75.1 | 26 dygn | 101.2 | 253 h |
| 2013 | 34,5 | * | 37 dygn | * | 415 h |
| MKN | 40 µg/m ³ | 60 µg/m ³ (max 7 dygns överskridanden) | | 90 µg/m ³ (max 175 h får överskridas/år) | |

*Percentilvärden är inte angivna i 2013 års lufttrapport från Umeå kommun. Se **figurer 3 och 4** nedan avseende mätserie 2013.



Figur 3 Utsnitt ur kommunens Luftrapport 2013, Dygnsnedelvärde kvävedioxid V Esplanaden.



Figur 4 Utsnitt ur kommunens Luftrapport 2013, Timmedelvärde kvävedioxid V Esplanaden.

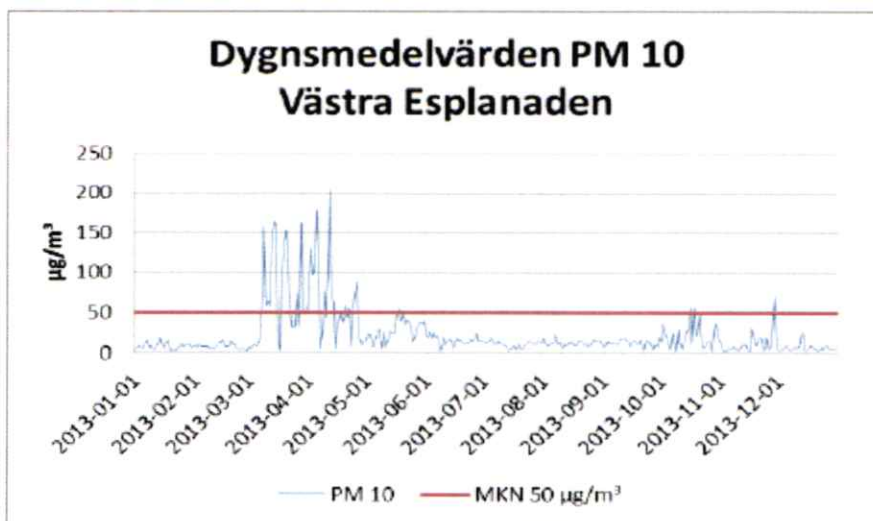
Avseende kvävedioxid har timmedelvärden och dygnsnedelvärden konstant överskridits sedan 2006. Antalen timmar och dygn med överskridande halter åren 2012 och 2013 är betydligt färre än åren 2006-2011. Detta avspeglas även i lägre årsmedelvärden för perioden. Mätningar längs V Esplanaden visar att MKN för årsmedelvärdet kvävedioxid har innehållits åren 2012 och 2013.

Partiklar, PM₁₀

Avseende partiklar innehålls MKN sedan år 2006 förutom sista mätåret 2013 där MKN för dygnsmedel över 50 µg/m³ överskreds 39 dygn jämfört med normens tillåtna 35 dygn. Se **tabell 5** och **figur 5**.

Tabell 5 Uppmätta årsmedelvärden samt antal dygn där halterna PM₁₀ var högre än normgränsvärdet 50 µg/m³. Källa: Luften i Umeå, Umeå kommun

| År | Årsmedelvärde (µg/m ³) | Antal dygn över norm |
|------|------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 2006 | 28,7 | 34 dygn |
| 2007 | 26,6 | 25 dygn |
| 2008 | 25,4 | 28 dygn |
| 2009 | 22,2 | 33 dygn |
| 2010 | 19,3 | 17 dygn |
| 2011 | 21,2 | 26 dygn |
| 2012 | 21,2 | 28 dygn |
| 2013 | 23,9 | 39 dygn |
| MKN | Högst 40 µg/m ³ | Högst 35 st dygn med halter över 50 µg/m ³ |



Figur 5 Uppmätta dygnsmedelvärden PM 10, år 2013, utsnitt ur *Luften i Umeå*, Umeå kommun 2013.

4.2 Beräkningar

Simair-beräkningar för planområdet har gjorts även för nuläget med anledning av att Trivectors trafikutredning i planområdet indikerat ökad trafik längs Ridvägen de senaste åren. Rapporten redovisade ett något högre trafikflöde längs Ridvägen än som var känt sedan tidigare varför nuläget har reviderats. Resultaten tillsammans med miljökvalitetsnormerna redovisas i **tabell 6** och **7**. Beräkningssnittet är uppdelat i två punkter, en för vardera sidan om vägen. Resultatet visas som medelvärdet av de två punkterna. Resultaten visar halter på en höjd av 2 meter över marken.

Tabell 6 Beräknade och korrigerade NO₂-halter för nuläge

| NO ₂ (µg/m ³) | Årsmedelvärde (µg/m ³) | Dygnsmedelvärde (98-perc) (µg/m ³) | Timmedelvärde (98-perc) (µg/m ³) |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Ridvägen (början) | 13 | 37 | 58 |
| Ridvägen | 9 | 26 | 46 |
| Västra Esplanaden S | 32 | 70 | 99 |
| Västra Esplanaden N | 34 | 76 | 112 |
| Hovrättsgatan | 11 | 31 | 54 |
| MKN | 40 | 60 | 90 |

Vid Västra Esplanaden överskrids både dygnsmedelvärde och timmedelvärde för NO₂. De beräknade och korrigerade resultaten har utifrån metoden en god överensstämmelse med mätningarna från samma år 2012 jf.m. **tabell 4**.

Tabell 6 Beräknade PM₁₀-halter för nuläge

| PM ₁₀ (µg/m ³) | Årsmedelvärde (µg/m ³) | Dygnsmedelvärde (90-perc) (µg/m ³) |
|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|
| Ridvägen (början) | 16 | 28 |
| Ridvägen | 13 | 22 |
| Västra Esplanaden S | 26 | 47 |
| Västra Esplanaden N | 25 | 46 |
| Hovrättsgatan | 14 | 24 |
| MKN | 40 | 50 |

Längs Västra Esplanaden visar beräkningarna att miljökvalitetsnorm för PM10 dygnsmedelvärde riskerar överskridas. År 2013 konstaterades också i ett överskridande med 4 dygn. Beräkningens överensstämmelse med mätningar längs V Esplanaden år 2012 kan utifrån metoden betraktas som acceptabel.

5. Konsekvenser av nollalternativ

Nollalternativet har inte utretts eller värderats i denna PM eftersom det mest troligt ansetts innefatta en bebyggelseutveckling som liknar planförslaget. Nollalternativet beskrivs och motiveras på följande kortfattade sätt:

Nollalternativet framställs närmare i MKB men bygger på att aktuell detaljplan inte antas. Detta möjliggör fortsatt bebyggelseutveckling där befintliga planer med byggrätter i området kan nyttjas för ny bebyggelse de närmaste åren. En sådan utveckling baserad på befintliga detaljplaner, har i programskedet bedömts mindre troligt. Detta eftersom Umeås ambition om hållbar stadsförvaltning enligt fördjupad översiktsplan för centrala staden, både hos kommun och fastighetsägare, anses utgöra en starkare drivkraft i den fysiska planeringen relativt intresset för det gamla planbeståndet.

Det förefaller därför i nollalternativet som mer troligt att ny planläggning i stället inleds inom några år med liknande syfte som föreliggande planförslag. Bebyggelsestrukturer väntas växa fram i huvudsaklig överensstämmelse med tidigare planprogram. Möjligen har ett parkeringshus hunnit byggas på annan plats. Ur detta perspektiv skiljer sig 0-alternativets sannolika framtid väldigt lite från situationen i planförslaget.

6. Effekter och konsekvenser av utbyggnadsalternativ

Beräknade halter av NO₂ och PM₁₀ för framtiden (ca år 2020) tillsammans med miljökvalitetsnormerna redovisas i **tabell 5** och **6**. Beräkningssnittet i gatumiljön är uppdelat i två punkter, en för vardera sidan om vägen. Resultatet visas som medelvärdet av de två punkterna. Resultaten visar halter på en höjd av 2 meter över marken.

Beräknad spridning inom området (kvartersmark även med ytor utanför gatumiljön) redovisas i bilder se **bilaga 1**. Beräkningar för kvartersmark och spridning har utförts med SIMAIR korsning vilket betyder att hänsyn inte har tagits till byggnaders avskärmande, instängande och i vissa fall genom turbulens omblandande effekt. Vi vill därför göra läsaren uppmärksam på att halterna som SIMAIR redovisar i **bilaga 1** är lägre än de mer rättvisande värden som framställs i tabeller nedan. Kartorna i bilagan redovisas endast för att ge en grov uppfattning om föroreningarnas spridningsförhållanden i de olika fallen och extremvärdena. Se **bilaga 1**.

Tabell 7 Beräknade och korrigerade NO₂-halter för planförslagets framtid ca år 2020

| NO ₂ (µg/m ³) | Årsmedelvärde (µg/m ³) | Dygnsmedelvärde (98-perc) (µg/m ³) | Timmedelvärde (98-perc) (µg/m ³) |
|--------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| Ridvägen (början) | 13 | 36 | 52 |
| Ridvägen | 12 | 33 | 48 |
| Västra Esplanaden S | 20 | 47 | 69 |
| Västra Esplanaden N | 20 | 46 | 66 |
| Hovrättsgatan | 8 | 23 | 37 |
| Brogatan | 8 | 23 | 38 |
| MKN | 40 | 60 | 90 |

Tabell 8 Beräknade PM₁₀-halter för planförslagets framtid ca år 2020

| PM ₁₀ (µg/m ³) | Årsmedelvärde (µg/m ³) | Dygnsmedelvärde (90-perc) (µg/m ³) |
|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|
| Ridvägen (början) | 18 | 30 |
| Ridvägen | 16 | 27 |
| Västra Esplanaden S | 27 | 47 |
| Västra Esplanaden N | 26 | 46 |
| Hovrättsgatan | 14 | 22 |
| Brogatan | 12 | 19 |
| MKN | 40 | 50 |

Som synes i tabellerna ovan överskrids inte MKN för varken NO₂ eller PM₁₀. Halterna PM 10 ligger i princip kvar på samma nivåer som i dag längs V Esplanaden och ökar enligt beräkningen marginellt längs Ridvägen som svar på större mängd trafik. Enligt trafikprognos kommer trafikmängden längs V Esplanaden att öka dock i en lägre takt än Ridvägen. Trots detta kommer luftkvaliteten att bli bättre i framtiden avseende NO₂ eftersom kraven och utvecklingen av fordonsparkens utsläppsprestanda leder till mindre utsläpp per medelfordon. Totala mängden utsläpp minskar. Kraven på minskade partikelutsläpp åren 2012-2020 samt det faktiska svaret när vagnsparken förbättras, kompenseras till fullo av att trafiken också ökar. Alternativt så spelar andra källor än avgaser en fortsatt stor roll. Till exempel damm från vägslitage och halkbekämpning. Det senaste årets 2013 risk för överskridanden av dygnsmedelvärde PM₁₀ längs V Esplanaden kan således kvarstå även år 2020 om trafikbelastningen är lika eller större relativt i dag.

7. Osäkerheter

Det finns alltid osäkerheter vid beräkning av luftföroreningar. Noterbart är att även mätning av luftkvalitet är behäftade med olika fel. Osäkerheten kan ligga i hur väl modellen är uppsatt, emissionsfaktorer, prognostiserade trafikflöden,

kvaliteten på meteorologisk indata, hur väl modellen kan ta hänsyn till den lokala geografien, spridningsmodellen i sig själv etc.

Då möjlighet finns bör därför spridningsberäkningarna jämföras med faktiska mätningar för att kunna validera modellen. I detta fall har valideringen skett genom att mätdata och beräknade värden i samma gatusnitt jämförts med indata från samma år. Korrigering av mätresultaten visade sig vara nödvändig. I storlekshänseende kan grövre valideringar göras mot andra närliggande mätplatser. När spridningsberäkningar görs för ett nuläge där alla ingångsdata är mycket välkända och att kontroller/ korrigering av modellen har gjorts, räknar man med att modelleringen har ett fel på cirka 10 procent. I denna utredning görs beräkningar även för år 2020 och då ökar osäkerheterna eftersom meteorologi, trafik och teknikstegrings faktiska genomslag bygger på prognoser.

I EUs luftdirektiv och svenska föreskrifterna finns kvalitetsmål för beräkningar av luftkvalitet se **tabell 9**.

Tabell 9 Kvalitetsmål för data (modellberäkningar)

| Osäkerhet | NO ₂ | PM ₁₀ |
|-----------------|-----------------|--------------------|
| Timmedelvärde | 50% | - |
| Dygnsmedelvärde | 50% | Ännu ej fastställt |
| Årsmedelvärde | 30% | 50% |

Osäkerhet för denna utredning omfattas av kraven på beräknade halter enligt Naturvårdsverkets föreskrift om kontroll av MKN för utomhusluft.

Resultaten presenterade i denna PMS tabeller kan innehålla ovan kvalitetsmål efter att dygnsmedelvärden och timmedelvärden korrigerats. Det beräknade årsmedelvärdet visar god överensstämmelse med mätresultat från motsvarande år.

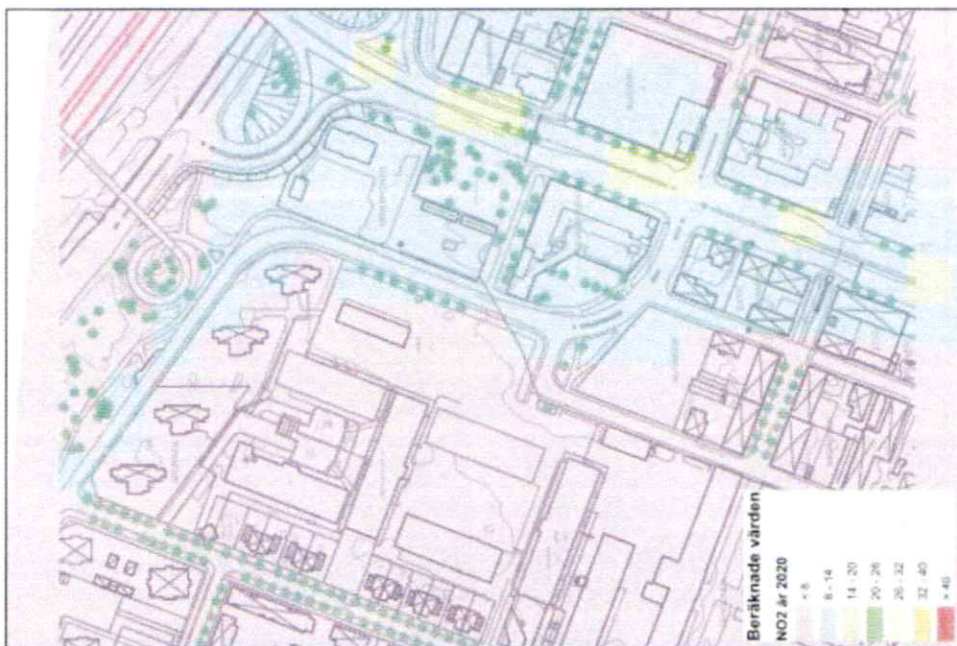
Eftersom resultaten indikerar att Umeå och V Esplanaden kan klara uppfylla miljökvalitetsnormen för NO₂ omkring år 2020, alltså inom ca 5 år, så har resultaten översiktligt korslästs med några tidigare framställda prognoser. Resultaten avseende NO₂ stämmer i sammanhanget väl med de beräkningar kommunen själva utfört i arbetet med Åtgärdsprogram för luftkvalitet. Resultaten avseende NO₂ korrelerar även väl med den prognos för år 2020 utan miljözon som framställs i SMHIs miljözonsutredning från 2012. Miljözonsutredningen redovisar dock marginellt högre halter (2-3 µg/m³) år 2020. Enligt SMHI kan förklaringen ligga i att modellberäkningen i 2014 års version av SIMAIR avseende NO₂ har förbättrats samt att andra korrigeringsfaktorer och indata använts.

Bilaga 1

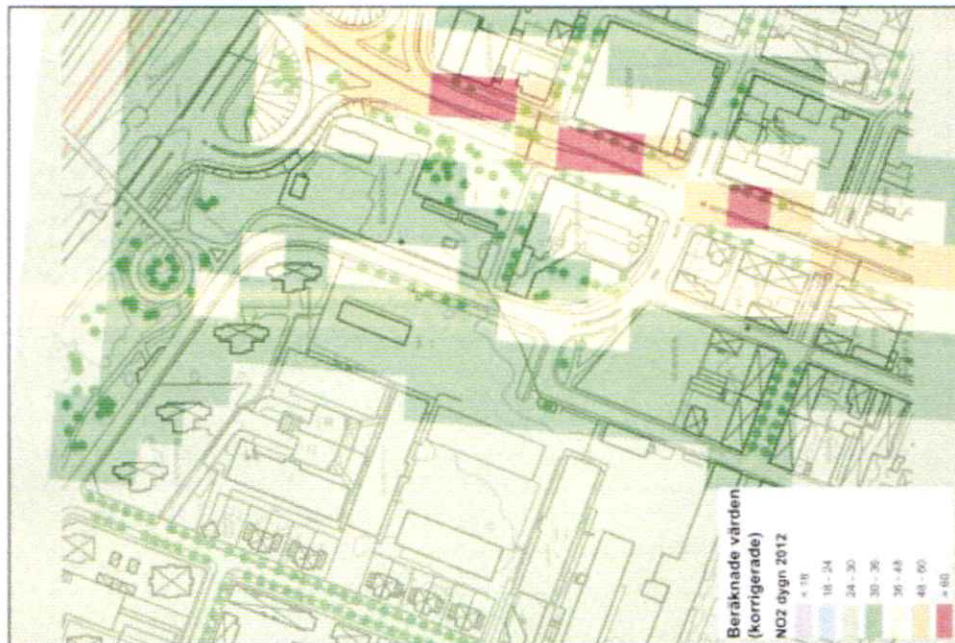
OBS!

Bilagans beräknade spridning inom området (kvartersmark med ytor utanför gatumiljön) redovisas i bilder med halter i denna bilaga. Spridningsberäkningar för kvartersmark har utförts med Sim-air korsning vilket betyder att hänsyn inte har tagits till byggnaders avskärmande, instängande och i vissa fall genom turbulens omblandande effekter. Sim-Air korsning är en annan programapplikation än Sim-Air väg där väg-programmet används för beräkning av halter i gaturum och vägars närhet. Vi vill därför göra läsaren uppmärksam på att halterna som programmet redovisar i bilagans bilder ofta visat sig vara lägre längs gaturummen än de mer rättvisande korrigerade resultaten från Sim-Air väg som framställs i tabeller. Det är alltså tabellernas värden som ska jämföras med MKN och vid bedömning av luftkvalitén. Kartorna ska därför läsas som en grov redovisning om föroreningarnas spridningsförhållanden i de olika fallen årsmedel, dygn- och timmedelvärden.

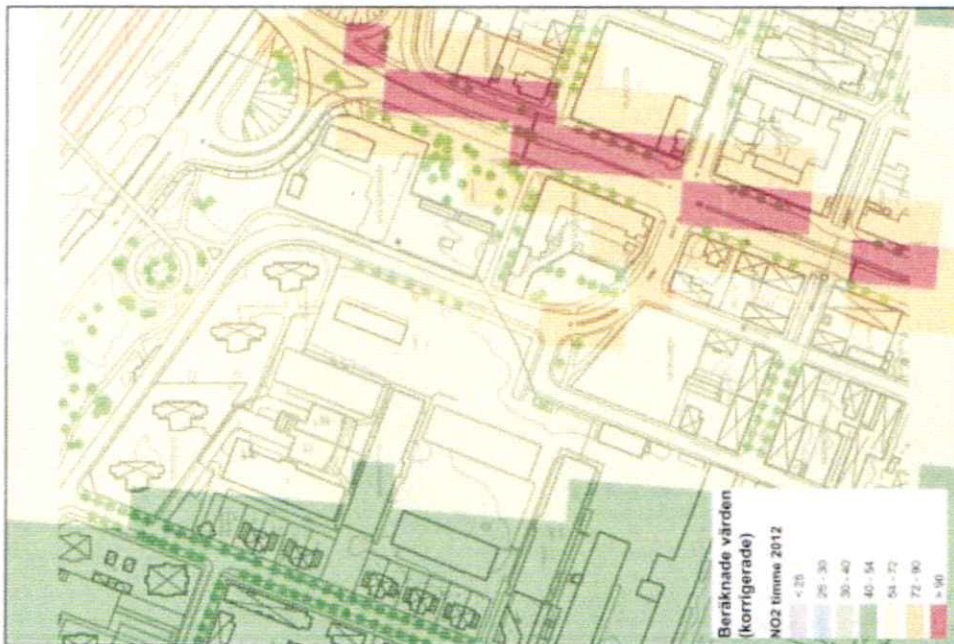
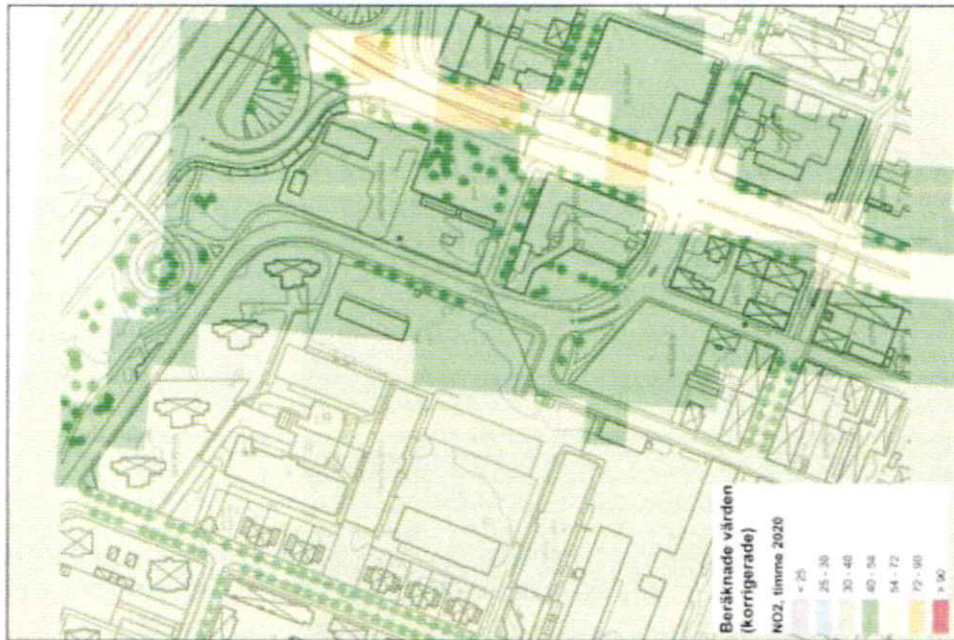
Halterna avseende NO₂ extremvärden har anpassats enligt samma metod som tidigare angivits.



Figur 1:1 NO₂ årsmedelvärden för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 2:1 NO₂ extremvärden dygnsmedelvärde (98-percentil), för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 3:1 NO₂ extremvärden timmedelvärde (98-percentil), för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 4:1 PM₁₀ årsmedelvärden för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.



Figur 5:1 PM₁₀ dygnsmedelvärde (90-percentil) för prognos år ca 2020 övre bild och nuläget i nedre bilden.

Uppdrag MKB detaljplan Östra Dragonfältet
 Beställare Umeå kommun, planavdelningen
 Att Magdalena Blomquist, Tomas Strömberg
 Handläggare Monica Waaranperä
 Granskare Stefan Troäng
 Uppdragsledare Gustav Edvinsson
 Uppdragsnr: 1320004971

Datum 2014-07-02

Ramboll Sverige AB
 Box 17009, Krukmakargatan 21
 104 62 Stockholm

T: +46-(0)10-615 60 00
 D: +46 (0)10 615 60 74
 F: +46-10-615 20 00
 www.ramboll.se

Unr 1320004971

Ramboll Sverige AB
 Org nr 556133-0506

Bilaga 2 till MKB för detaljplan Östra Dragonfältet Umeå Bullerkartläggning



*Bild 1. Förslag på bebyggelse i aktuellt planområde, fasader mot Ridvägen
 (White arkitekter 2014-06-12).*

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

1(26)

1. Bakgrund och syfte

I Umeå kommun pågår plan- och programarbete för att utveckla området Östra Dragonfältet i centrala Umeå. Bland annat planeras nya bostäder, kontorslokaler och parkeringshus, se bild 2 nedan. Denna rapport avser detaljplaneområde 1.

Ramböll akustik har fått i uppdrag att bedöma konsekvenserna ur akustiksynpunkt för ett förslag på bebyggelsestruktur som tagits fram som grund för planarbetet. Det innebär bl. a att kartlägga omgivningsbullret från trafikleder kring och inom planområdet för en situation med framtida bebyggelse. I denna rapport redovisas beräkningar av väg- och spårtrafikbuller, och resultaten har analyserats och jämförts med tillämpbara riktvärden och praxis. Rekommendationer för det fortsatta planeringsarbetet ges och förbättringsförslag lämnas på ett antal åtgärder som kan beaktas för att minska bulleralstring, ljudnivåer och bullerspridning.

Konsekvenser för befintlig bostadsbebyggelse inom planområdet bedöms översiktligt. Ur bullersynpunkt kan utvecklingen av området medföra både positiva och negativa konsekvenser. Å ena sidan kan buller från stora trafikleder komma att skärmassas av, och å andra sidan måste man i fortsatta planeringen bevaka att inte befintliga boendemiljöer försämrats.



Bild 2. Översiktsbild ur tidigare planprogram. Denna rapport behandlar detaljplan 1.

2. Bedömningsgrunder

I detta kapitel beskrivs de bedömningsgrunder och riktvärden för trafikbuller som blir vägledande för den fortsatta planeringen.

2.1 Allmänt om trafikbuller

Ljudstyrka mäts i decibel (dB). För att beskriva hur människan uppfattar ett ljud görs oftast en vägning av ljudets frekvenssammansättning. Vägningen kan göras på olika sätt. De vanligaste vägningsfiltren är A- och C-filtren med vilka man väger så kallad A-vägd respektive C-vägd ljudtrycksnivå. A-vägningen används normalt för trafikbuller. Den uttrycks som dB(A).

När man talar om buller används ofta begreppen *ekvivalent ljudnivå* (LA_{eq}), som är den genomsnittliga ljudnivån under en given tidsperiod, vanligtvis ett dygn, och *maximal ljudnivå* (LA_{max}), som är den högsta förekommande ljudnivån under en viss period. I bilden nedan visas några exempel på ljudnivåer.

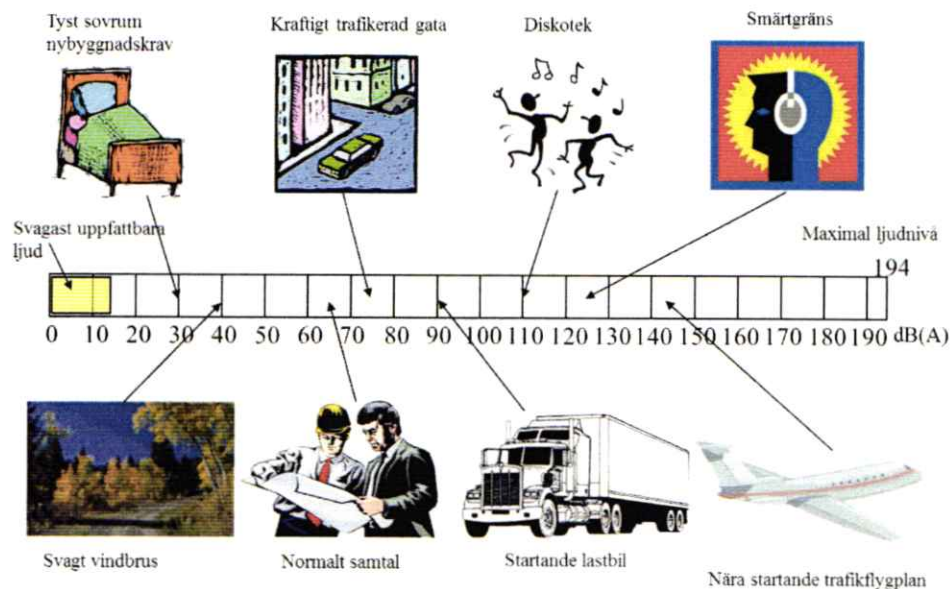


Bild 3. Exempel på ljudnivåer.

Ekvivalent nivå fungerar relativt bra som mått om bullerkällan är en starkt trafikerad trafikled med någorlunda jämnt flöde. Maximal nivå ger ett bättre mått på bullerpåverkan från t ex järnväg eller en mindre väg där enstaka fordon kan ge en avsevärd störning, särskilt nattetid.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

6(26)

Trafikbuller består av flera oönskade ljud, och inte av enstaka rena toner. En liten stegring av bullernivån kan öka störningen högst påtagligt. Om antalet fordon på en väg fördubblas ökar ljudnivån med 3 dB(A), vilket är en knapp hörbar förändring men det upplevs nära nog som en fördubbling av *störningen*. I den forskning som bedrivits de senaste 10 åren rörande trafikbuller, störningseffekt och hälsokonsekvenser har det konstaterats att störningarna ökar med 20 % (i medel per person) för varje decibel starkare buller. Källa: Trafikverket.

2.2 Hälsokonsekvenser, störningseffekt

Buller är i första hand en hälsofråga. Sömnstörningar på grund av buller kan med tiden ge allvarliga hälsoeffekter. Påverkan på sömn har konstaterats vid ljudnivåer över 45 dB(A). Risken för sömnstörningar ökar med antalet bullertillfällen. Långvarig exponering kan leda till ökad stress som innebär förhöjd risk för hjärt- och kärlsjukdomar. Nya forskningsresultat visar också att lågfrekventa vibrationer från t ex tung godstrafik på järnväg påverkar sömnkvalitet och hjärtrytm.

Även om man inte upplever sig som störd kan man påverkas negativt. Buller är dessutom både störande och irriterande, vilket kan ge koncentrationssvårigheter och därmed påverka både prestations- och inlärningsförmågan. Irritation eller störning av trafikbuller är dock inte enbart en fråga om ljudnivå. Människor reagerar mycket olika på ett och samma ljud, vilket också beror på rådande omständigheter när man utsätts för ljudet.

Miljön kan inte betraktas som god ur miljömedicinsk synpunkt *även om riktvärden för olika trafikslag inte överskrids*. Vid en ekvivalent ljudnivå på 55 dB(A) utanför fasad är mellan 2 och 10 % mycket störda av buller. Flygbuller stör mest, där är 10 % mycket störda, och tågbuller minst, 2 % är mycket störda. För vägtrafikbuller är 6 % mycket störda vid 55 dB(A). Andelen ganska mycket störda varierar mellan 10 och 30 % för de olika trafikslagen. Fler människor störs vid högre ljudnivåer och störningsgraden ökar också om man är utsatt för flera olika bullerkällor eller för både buller och vibrationer. (Källa: Ljudboken, Ljudlandskap för bättre hälsa).

2.3 Riktlinjer för bebyggelseplanering enligt Översiktsplan Umeå kommun

Det finns nationella bullerriktvärden för nybyggnad av bostäder vid trafikinfrastruktur, se kapitel 3.5 nedan. Dessa riktvärden är svåra att klara i tätorter, och i Översiktsplan Umeå kommun, delen Fördjupning för de centrala stadsdelarna (antagen 29 augusti 2011) anger kommunen riktlinjer för bebyggelseplanering i bullerutsatta lägen från väg eller järnväg:

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

- Vid nylokalisering av bebyggelse utgör Boverkets allmänna råd utgångspunkt. Avsteg från huvudreglerna genom tillämpning av begreppet "tyst sida" kan tillämpas inom hela planområdet (angående Boverkets allmänna råd, se kapitel 3.6).
- Barns tillgång till god ljudmiljö ska särskilt beaktas i planeringen.

2.4 Nationella riktvärden

Nedan sammanfattas de av Riksdagen antagna riktvärdena för trafikbuller som bör tillämpas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, samt vid nybyggnad av bostäder (Infrastrukturpropositionen 1996/97:53). Riktvärdena gäller för permanentbostäder, fritidsbostäder, samt vårdlokaler där vårdtagare vistas under bostadsliknande förhållanden. För infrastrukturprojekt gäller även att i de fall utomhusriktvärdena inte kan minskas med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder ska inriktningen vara att inomhusnivåerna inte överskrids.

Riktvärdena är

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå* inomhus nattetid, gäller med stängda fönster men med öppna uteluftsdon,
- 55 dB(A), frifältsvärde**, ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A), frifältsvärde**, maximalnivå* vid uteplats i anslutning till bostad.
- Vid åtgärder i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.
- För utomhusnivån avses för flygbuller FBN 55 dB(A).

* De maximala ljudnivåerna får enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 överskridas högst i följande omfattning:

- Inomhus: 45 dBA får överskridas högst 5 gånger/natt (kl. 22.00-06.00), och 55 dBA får aldrig överskridas. Fasadåtgärder ska dimensioneras så att dessa värden inte överskrids. För denna beräkning ska antalet lastbilar, bussar eller tåg per natt användas.
- Uteplats: 70 dBA frifältsvärde får överskridas högst 5 gånger/timme under den mest utsatta timmen, i medeltal under året. För denna beräkning ska antalet lastbilar, bussar eller tåg vid maxtimmen dagtid användas.

** Strax framför en (reflekterande) husfasad uppkommer ljudreflexer från byggnaden, vilket ger upp till 3 dB(A) högre ljudnivå precis framför fasaden. Utomhusriktvärdena ovan avser frifältsvärdet, vilket är ljudnivån utan inverkan av fasadreflex i den "egna" fasaden, men inklusive reflexer i omgivande bebyggelse, skärmar mm.

För **övriga lokaler och områden** saknas bindande riktvärden men bland andra Naturvårdsverket och Trafikverket tillämpar följande värden som allmänna råd eller planeringsmål.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

- Undervisningslokaler, vårdlokaler: 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus, samt 55 dB(A), frifältsvärde, ekvivalentnivå utomhus
- Arbetslokaler för tyst verksamhet, kontor o dyl: 40 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- Rekreatiomsområden i tätort: 55 dBA ekvivalentnivå för vardagsmedeldygn

Krav gällande trafikbullernivåer inomhus för alla typer av byggnader utom industrilokaler finns i **Boverkets byggregler (BBR)**, med hänvisning till Svensk standard SS 25267 (bostäder) samt SS 25268 (vårdlokaler, undervisningslokaler dag- och fritidshem, kontor och hotell). Dessa tillämpas vid nyplanering av byggnader.

Ljudklass C motsvarar normalstandard och är det minimikrav som skall uppfyllas enligt BBR. Det finns även klasser med högre ljudkrav, där ljudklass B ger hög ljudstandard och ljudklass A ger mycket hög ljudstandard.

2.5 Avsteg från riktvärden

Enligt Boverkets "Allmänna råd 2008:1" kan det i vissa sammanhang vara aktuellt att göra avsteg från riktvärdena. Dessa avsteg kan tillämpas:

- I centrala delar av städer eller större orter med bebyggelse av stadskaraktär
- Vid komplettering med ny tätare bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer

Tyst sida: innebär en dygnsekvivalent ljudnivå lägre än 45 dB i frifältsvärde. Detta är den sammanlagda ljudnivån från alla bullerkällor i omgivningen. Maximalnivån skall vara under 70 dB.

Ljuddämpad sida: innebär en dygnsekvivalent ljudnivå mellan 45-50 dB i frifältsvärde. Detta är den sammanlagda nivån från alla bullerkällor i omgivningen. Maximalnivån skall vara under 70 dB.

I de fallen att den dygnsekvivalenta ljudnivån på fasad uppgår till 55-60 dB bör nybyggnad av bostäder kunna medges. Dock under förutsättningen att en tyst eller ljuddämpad sida åstadkoms. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet samt uteplats bör vara placerade åt detta håll.

I de fallen att den dygnsekvivalenta ljudnivån på fasad uppgår till 60-65 dB bör nybyggnad av bostäder endast i vissa fall medges. Dock under förutsättningen att en tyst eller ljuddämpad sida åstadkoms. Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet samt uteplats bör vara placerad åt detta håll.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

2.6 Trafikverkets riktlinjer i samband med kommunala planer

Trafikverket är huvudman för järnvägen nordöst om planområdet samt Vännäsvägen och Västra Esplanaden. De har interna riktlinjer (TRV 2010/9532) för att bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls och ska bevaka att buller- och vibrationskrav klaras i samband med ny bebyggelse intill deras trafikleder. De nationella riktlinjerna enligt kapitel 2.4 ovan gäller primärt. I TrV:s riktlinjer beskrivs i vilken omfattning och i vilka fall riktvärdesnivåerna kan få överskridas och vad som förutom bostäder gäller vid skolor, förskolor, hotell, pensionat, kontor och andra störningskänsliga miljöer.

Trafikverket överklagar generellt sett inte avsteg från riktvärdena för buller i kollektivtrafikstråk eller i centrum eller centrala delar av större städer. Dessa områden definieras ytterligare i riktlinjerna. I dessa områden överklagar Trafikverket inte avsteg upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus om huset har en tyst ($LA_{eq} < 45 \text{ dB(A)}$) eller ljuddämpad ($LA_{eq} = 45-50 \text{ dB(A)}$) sida. Avsteg upp till 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus kräver en tyst sida, och högre nivåer vid bostäder, skolor och förskolor accepteras inte. TrV:s riktlinjer definierar även de begrepp som används i avstegsfall.

2.7 Buller från byggplatser

Vid utbyggnaden av området kan ljud från själva byggverksamheten orsaka störningar vid såväl befintlig som nyproducerad bebyggelse. Även om produktionstiden kan bli långvarig är den normalt att betrakta som tillfällig och därför används Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser "NFS 2004:15" för att bedöma risken för störningar.

3. Beräkningsförutsättningar

3.1 Avgränsningar

Både ekvivalent och maximal ljudnivå från trafik har beräknats. Ekvivalent ljudnivå är i allmänhet styrande för bebyggelse- och trafikplanering i större skala. Vid detaljplanering måste även maximala ljudnivåer beaktas, bl a med avseende på kraven för tysta eller bullerdämpade sidor av bebyggelsen, eller vid lokalisering av uteplatser.

Buller från trafik i nuvarande och framtida situation har beräknats. Framtida situation avser ett scenario med full utbyggnad av detaljplaneområde 1 och 2, se plankarta i bild 2. Resultatanalysen och denna rapport avser dock endast detaljplaneområde 1. Framtida situation utan utbyggnad av detaljplaneområde 2 har inte beräknats i denna utredning.

Bullerutredningen utgår ifrån ett förslag på utformning av den nya bebyggelsen. Om utformning, placering mm ändras mycket kan nya bullerberäkningar behöva utföras. Trafikbullret har beräknats från de större trafiklederna, vilka är järnvägen nordöst om planområdet, Vännäsvägen, Västra Esplanaden, samt från de lokala gatorna Ridvägen, Hovrättsgatan och Bankgatan.

Buller från andra verksamheter har inte beräknats men kan behöva beaktas i den fortsatta planeringen. Vanligen bedöms övriga bullerkällor enligt de riktvärden som gäller för externt industribuller.

Befintlig information om flygbullernivåer från flygtrafiken över Umeå visar att riktvärdena för flygbuller FBN 55 dBA och maximalnivå 70 dBA inte överskrids i det aktuella området. Flygbuller behandlas därför inte mer i denna utredning.

3.2 Beräkningsmetod trafikbuller

Ekvivalent och maximal ljudnivå från trafikbuller har beräknats enligt de Nordiska beräkningsmodellerna för vägtrafikbuller (NV rapport 4653) och för spårtrafikbuller (NV rapport 4935). Beräkningarna har utförts med hjälp av datorprogrammet SoundPLAN version 7.3.

Bullerutbredningsberäkningar har gjorts för framtida situation två meter över marknivå vilket motsvarar ljudnivån mot första våningsplanet vid bebyggelsen. I de beräkningarna ingår, i enlighet med gällande standard, fasadreflexer i byggnader, skärmar o dyl vilket ger upp till 3 dB(A) högre ljudnivå precis framför fasaderna. Utomhusriktvärdet avser frifältsvärdet, vilket är ljudnivå utan fasadreflex i varje byggnads respektive "egna" fasad. Frifältsvärdet vid fasad på tänkt bebyggelse har därför också beräknats. Resultaten redovisas på 3D-vyer.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

Den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller anges vara giltig upp till cirka 300 meter från bullerkällan. Beräkningsresultatet har enligt gällande standard en noggrannhet på ± 3 dB-enheter på 50 m avstånd från bullerkälla, vid 200 m från bullerkälla är noggrannheten ± 5 dB-enheter. Noggrannheten hos tågbullermodellen är beroende av fler faktorer, men är i ungefär samma storleksordning som vägtrafikbuller.

Beräkningsmodellen förutsätter en vind från bullerkälla mot mottagare.

3.3 Indata mark och plan

Digitalt kartmaterial har levererats av Magdalena Blomquist, Umeå kommun enligt nedan.

Uppgifter om nuvarande bebyggelse, gator, terräng inklusive höjder har hämtats från grundkarta BN-2014-00622 Umeå 5-1 mfl gk.dwg, levererad 2014-04-22.

Förslag på planerad bebyggelse och ombyggda gator är enligt: Östra Dragonfältet.dwg, levererad 2014-04-22.

Omarbetat förslag på bostadshus: modell140611 – bostäder.dwg, lev 2014-06-13.

Nytt parkeringshus enligt: Skiss sitplan MB 140519.dwg, lev 2014-06-13.

Våningsantalet för ny bebyggelse har hämtats från ovan nämnda ritningar. Höjder/antal våningar på befintlig bebyggelse har uppskattats från gatuvybilder på nätet samt kontrollerats i fält. Varje våningshöjd är ansatt till 3 meter.

Framtida mark- och gatuhöjder saknades i underlaget men har antagits utifrån befintliga mark- och gatuhöjder.

Vägar, parkeringar och liknande ytor är angivna som hårda ytor i beräkningarna, övriga markytor har angivits vara mjuka.

3.4 Vägtrafikuppgifter

Uppgifter om vägtrafik har sammanställts från Trivectors trafikutredning och kommunens egna trafikmätningar. Trafikdata redovisas i nedanstående tabeller.

Tabell 1. Vägtrafik nuvarande situation (* gator som antas sakna regelbundet förekommande tung trafik, ** all tung trafik antas fortsätta på Ridvägen).

| Väg | ÅDT, f/d | Andel tung trafik, % | Hastighet, km/h |
|-------------------------------|----------|----------------------|-----------------|
| Västra Esplanaden | 22750 | 10 | 50 |
| Vännäsvägen | 16600 | 10 | 50-70 |
| Ridvägen fr V Esplanaden | 6700 | 10 | 40 |
| Ridvägen norr om Hovrättsg | 5350 | 12** | 40 |
| Ridvägen fr kurvan o västerut | 4800 | 14** | 40 |
| Hovrättsgatan | 1350 | 0* | 30 |
| Bankgatan | 540 | 0* | 30 |
| Ramp Vännäsv - V Espl | 4000 | 10 | 50 |
| Ramp V Espl - Vännäsv | 4000 | 10 | 50 |

Tabell 2. Vägtrafik framtida situation (* gator som antas sakna regelbundet förekommande tung trafik. **all tung trafik antas fortsätta på Ridvägen).

| Väg | ÅDT, f/d | Andel tung trafik, % | Hastighet, km/h |
|-------------------------------|----------|----------------------|-----------------|
| Västra Esplanaden | 23750 | 10 | 50 |
| Vännäsvägen | 16600 | 10 | 50-70 |
| Ridvägen fr V Esplanaden | 8500 | 10 | 40 |
| Ridvägen norr om Hovrättsg | 6850 | 12** | 40 |
| Ridvägen fr kurvan o västerut | 5500 | 15** | 40 |
| Hovrättsgatan | 1650 | 0* | 30 |
| Bankgatan | 550 | 0* | 30 |
| Ramp Vännäsv - V Espl | 4000 | 10 | 50 |
| Ramp V Espl - Vännäsv | 4000 | 10 | 50 |

3.5 Spårtrafik enligt prognos år 2030

Som indata till beräkning gällande spårtrafik har uppgifter om antal tåg erhållna från Trafikverkets BAS-prognos för 2030 använts, enligt epost från Trafikverket, Henry Degerman, 2014-01-31. Då vi inte fått tag på sammanställda uppgifter om dagens tågtrafik har vi använt BAS-prognosunderlaget för beräkning av både nuvarande och framtida situation. Tågantalet har sedan fått liknade fördelning på tågtyper som använts i en bullerutredning för Kv Mården Umeå kommun, 2013-10-30, dock justerad med bl a dieseldrivna persontåg som går sträckan Umeå - Lycksele som inte är elektrifierad.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Tåglängder för respektive tågtyp har hämtats från Wikipedia. Längsta tåglängderna har använts för persontågen vid beräkningarna.

För persontågen har största tillåtna hastighet (STH) på bansträckan använts vilket är 135 km/h väster om planområdet och 100 km/h förbi planområdet och österut mot stationen Umeå C. Största tillåtna hastighet för godstågen är 100 km/h på båda bansträckorna.

Tågtrafiken har fördelats lika på de två spår som passerar planområdet. Persontåg, förutom nattåg, anges bara som en ospecificerad kategori i uppgifterna från Trafikverket, dess totalantal har därför fördelats på olika förekommande tågtyper på banan. Ekvivalent ljudnivå påverkas bara marginellt vid andra fördelningar eftersom det är godstrafiken som ger det största bidraget till dygnsekvivalentnivån. Dimensionerande för maximal ljudnivå är godstågen vid STH 100 km/h och nattågen vid STH 135 km/h.

Tabell 3. Trafikuppgifter för spårtrafiken förbi i aktuellt område (antal tåg enligt Trafikverket, uppgift inom parentes antagen tågtyp för bullerberäkning, **kursiv fet stil anger antagen fördelning av persontågen på tågtyper.**)

| Tågtyp | Hastighet (km/h) | Tåglängder (m) | Antal tåg/dag år 2030 |
|--------------------------------------|------------------|----------------|-----------------------|
| Persontåg (Y31/Y32) Umeå-Lycksele | 100/135 | 38 resp 55 | 14 |
| Persontåg (X11) | 100/135 | 50 | 16 |
| Persontåg (X62) | 100/135 | 74 | 16 |
| Reginatåg (X52E) | 100/135 | 54 el 80 | 6 |
| Nattåg SJ | 100/135 | 350 | 4 |
| Godståg | 100 | 650 | 23 |
| Godståg, max | 100 | 750 | 1 |

4. Beräkningsresultat, trafikbuller

Beräknade ljudnivåer från väg- och spårtrafik redovisas på kartbilagor till denna rapport, samt beskrivs nedan. Resultatet och beskrivningen avser en situation med full utbyggnad i detaljplaneområde 1 och 2, utan några särskilda bullerskyddsåtgärder förutom den anpassning av byggnaderna som gjorts för att bland annat erhålla bullerskyddade sidor. Observera att denna resultatanalys endast avser detaljplaneområde 1, d v s det föreliggande planförslaget.

Framtida situation redovisas på kartbilaga VJ2, V102 och J102. Nuvarande situation visas på kartbilagor VJ1, V101 och J 101, med tillhörande 3D-vyer. Jämförelse mot nuvarande situation görs under kapitel 4.2.

4.1 Planförslagets bebyggelse och riktlinjer

I det aktuella planområdet avser kommunen främst upprätta bostadshus, samt ett parkeringshus i södra delen vid Hovrättsgatan. Nybyggnadsriktvärden för bostadshus är 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå, frifältsvärde utanför fasad. Där riktvärdena överskrids kan avsteg medges om tysta (ekvivalentnivå < 45 dBA) eller bullerdämpade (ekvivalentnivå 45-50 dBA) sidor kan erhållas, mot vilka minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet kan placeras.

4.1.1 Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik

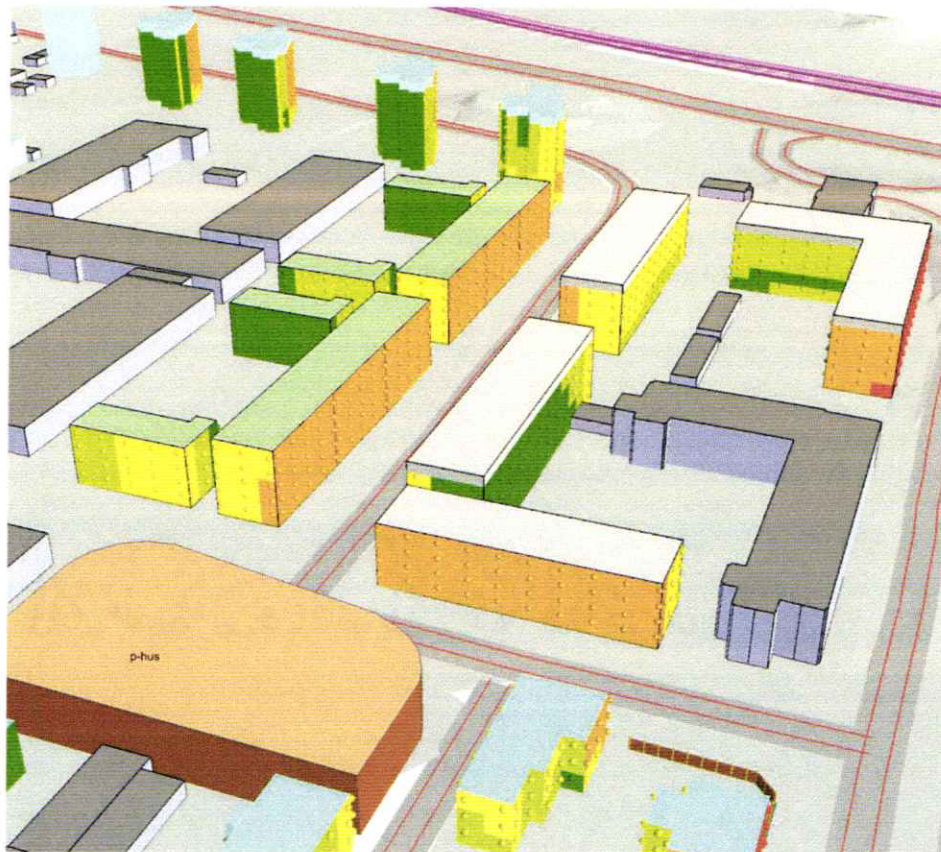
Se kartbilagor VJ2 samt VJ2:3D vy1-vy3.

Byggnadsfasader samt husgavlar närmast Ridvägen beräknas i allmänhet få dygnsekvivalenta ljudnivåer på 60-65 dBA, frifältsvärde, se bild 4 nedan, samt bullerutbredningskarta VJ2. På flera av fasaderna som vetter mot Vännäsvägen och järnvägen ligger de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna över 60 dB(A). Vid fasader och uteplatser inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 55 dB(A) förekomma. Eftersom området är bullerutsatt från flera håll krävs omsorgsfull planering och detaljutformning av bebyggelsen, och i vissa fall anpassade lägenhetsplanlösningar för att inrätta bostäder som klarar bullerkrav enligt avstegsfall.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

15(26)



Ljudnivå Leq 24

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

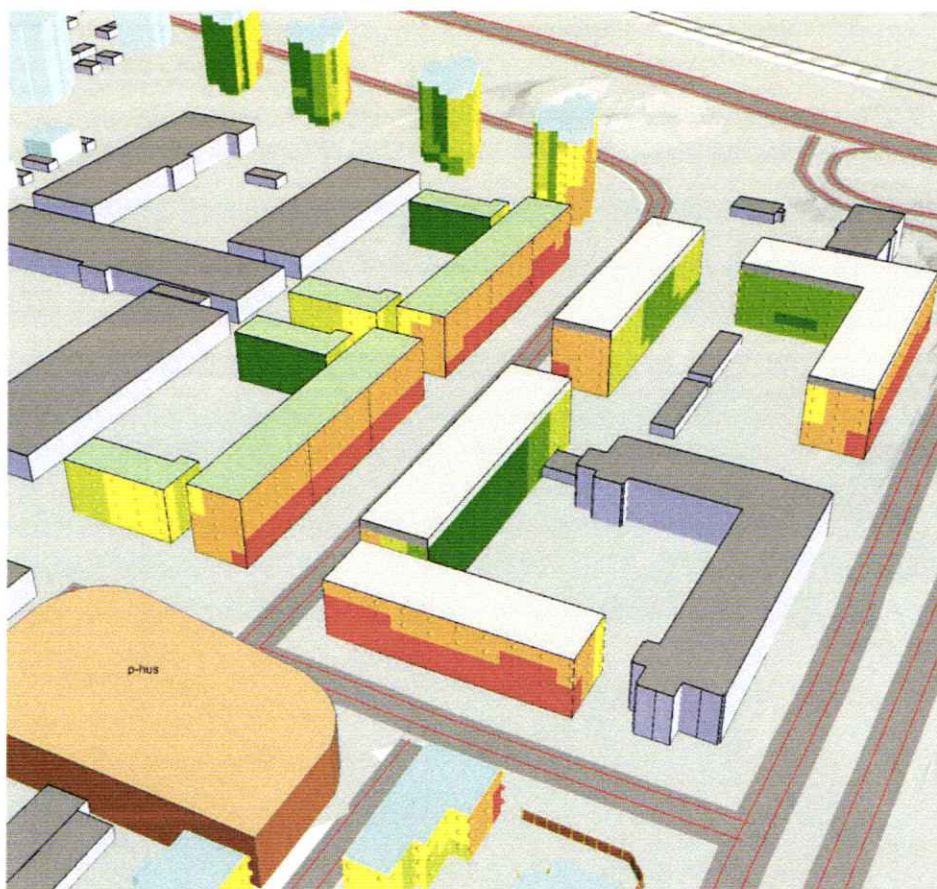
| | |
|------|-------|
| 80 < | |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| 55 < | <= 60 |
| 50 < | <= 55 |
| | <= 50 |

Bild 4. Det aktuella planområdet fullt utbyggt (ljusgröna tak) sett söderifrån med övrig utbyggnad enligt tidigare planprogram till höger (ljusgrå tak). Västra Esplanaden till höger i bilden. Samräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader samt befintliga punkthus längs Ridvägens norra del, urklipp ur kartbilaga VJ2:3Dvy1.

4.1.2 Maximal ljudnivå från vägtrafik

Se kartbilagor V102 samt V102:3D vy1-vy3.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast Ridvägen kan få maximala ljudnivåer på 75-85 dBA från vägtrafiken. Även mot gavlar och fasader inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 70 dB(A) förekomma, se bild 5. För dessa hus behöver uteplatser anordnas på bullerskyddad sida av husen.



Ljudnivå L_{max}

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|------|
| 90 < | ≤ 90 |
| 85 < | ≤ 85 |
| 80 < | ≤ 80 |
| 75 < | ≤ 75 |
| 70 < | ≤ 70 |
| 65 < | ≤ 65 |
| 60 < | ≤ 60 |

Bild 5. Det aktuella planområdet (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Maximal ljudnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta V102:3Dvy1.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

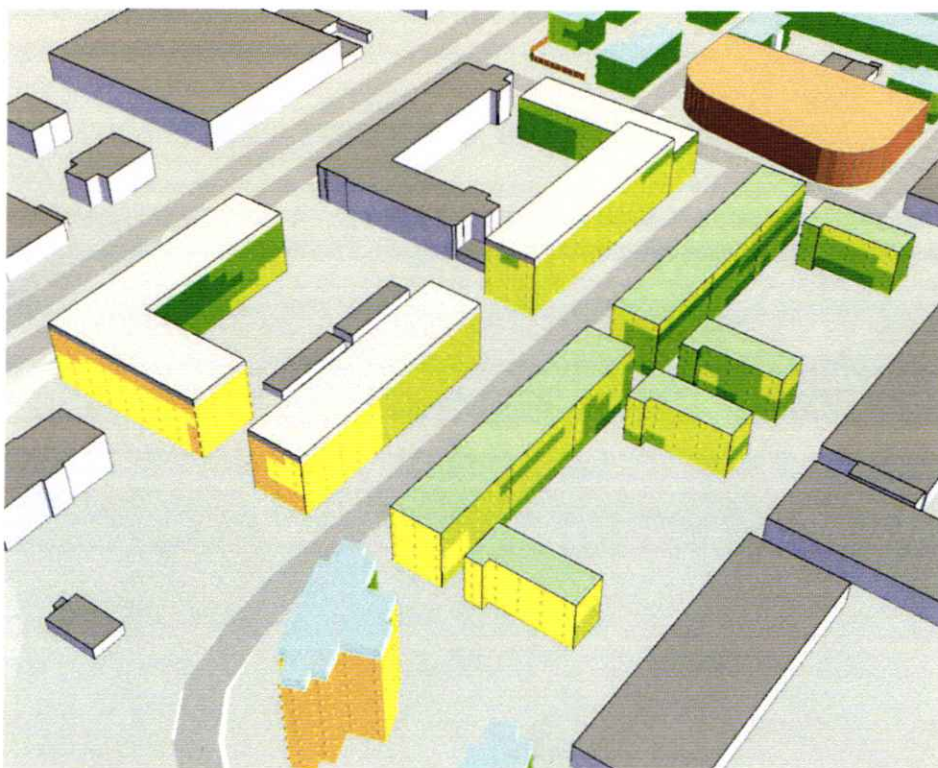
Unr 1320004971

17(26)

4.1.3 Maximal ljudnivå från spårtrafik

Se kartbilagor J102 samt J102:3D vy1-vy2.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast järnvägen kan få maximala ljudnivåer över 70 dBA från järnvägstrafiken, se bild 6. För dessa hus behöver uteplatser anordnas på bullerskyddad sida av husen.



Ljudnivå Lmax

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Bild 6. Planområdet (ljusgröna tak) sett norrifrån med övrig utbyggnad snett ovanför till vänster i bilden (ljusgrå tak). Maximal ljudnivå från spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta J102:3Dvy2.

4.1.4 Samlad bedömning av planförslaget.

- Bullerutredningen gjord under förutsättning att DP 2 genomförs.
- Ljudnivåer över riktvärden på fasader mot vägar och järnväg.
- Goda möjligheter för att tillämpa avstegfall med bullerdämpad sida med gjorda justeringar av bebyggelsen och eventuellt kompletterande bullerdämpande åtgärder eller skyddsåtgärder.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

4.2 Konsekvenser för befintlig bostadsbebyggelse.

När det gäller befintlig bebyggelse är det särskilt bostadshusen vid Ridvägens norra del som kan påverkas bullermässigt, på de sidor som vetter mot den planerade bebyggelsen. Utvecklingen av planområdena medför både positiva och negativa konsekvenser. Den ekvivalenta ljudnivån från omgivande trafikleder minskar mot husens södra fasader, på grund av att de nya byggnaderna skärmar av bullret, se bild 7. Dock kan en viss reflexpåverkan öka maximala ljudnivån från tågpassage på de södra fasaderna, se bild 8 nedan. Detta påverkar främst eventuella oskyddade uteplatser eller balkonger.

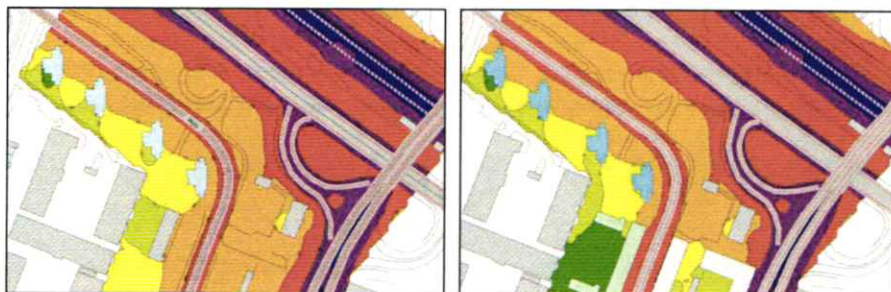


Bild 7. Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik 2 meter över mark, för nuvarande (vänster) och framtida (höger) situation, urklipp ur karta VJ1 resp. VJ2.



Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

Bild 8. Maximal ljudnivå från spårtrafik 2 meter över mark, för nuvarande (vänster) och framtida (höger) situation, urklipp ur karta J101 resp. J102.

Maximala ljudnivå från järnvägen minskar dock mot den befintliga bebyggelsen söder om planområdena.

5. Övriga störningar från trafik

5.1 Stomljud och vibrationer

Denna utredning omfattar inte analys av stomljud och vibrationer inne i de planerade husen. Det bör dock undersökas om planområdet ligger på mark som kan medföra att vibrationer och därmed även stomljud kan överföras från trafiklederna och då särskilt från närliggande vägar och gator med tyngre trafik men även från järnvägen. Detta speciellt då trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av upphöjningar, marksten mm planeras längs Ridvägen. Fenomenet att vibrationer sprids från farthinder och infrastruktur via mark till byggnader förekommer i Umeå. Särskilt där siltig mark med lerfickor föreligger. Risken för detta rekommenderas att studeras i det fortsatta arbetet med projektering och val av tekniska lösningar. Eventuellt kan nödvändiga vibrations- och stomljudsisolerande åtgärder fordras när hus, gator, farthinder, VA-ledningar etc byggs. Det är mycket svårt och kostsamt att åtgärda sådana problem i efterhand.

6. Övriga bullerkällor

6.1 Planerat parkeringshus

Det planerade parkeringshuset kan orsaka störningar mot närliggande bostadshus p g a trafikeringen till och från parkeringshuset. Denna trafik är inkluderad i redovisade bullerberäkningar.

Om parkeringshusets fasad utförs som delvis öppen så att ljud inifrån byggnaden når ut genom fasaden bedöms ändå stadens och trafikens ljud vara dominerande i gatumiljön dag och kvällstid. Vissa typer av golvbeläggning i parkeringsanläggningar kan ge däcktjut i höga toner som kan uppfattas som isolerade ljudhändelser i ljudmiljön. Sådana beläggningstyper, företrädesvis målafärger med blank struktur bör undvikas på friktionsbenägna ytor som kurvor eller där hjulen vrids. Även signalering, däckljud och motorljud från rusande motorer kan uppfattas på samma sätt. Särskilt nattetid när trafikbelastningen är låg kan dessa ljud uppfattas i gatumiljön utanför och i angränsande bostäder med öppet vädringsfönster. Förbipasserande fordon genererar dock i normalfallet högre ljudnivåer mot bostäders fasad.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Närmaste befintliga bostäder ligger nära vägg i vägg med parkeringshuset endast på ett fåtal meters avstånd. Bostäderna ligger i ett skärmat läge söder om P-huset varför det utförandet med tät bullerdämpande fasad som illustrerats i planärendet också rekommenderas för att inte väsentligt förändra ljudbilden för boende.

Störningsrisker bör beaktas vid slutlig utformning av parkeringshuset så att riktvärden för buller innehålls och störningar till följd av enstaka ljudhändelser som signalering, däckljud och motorljud som sprids utanför byggnaden kan minimeras. Även installationer som ventilationsaggregat och fläktar samt fasadens öppenhet och struktur bör utvärderas ur akustiksynpunkt. Det finns många olika former av akustiska åtgärder för bullerskydd, men också ytterst begränsningar av öppettider. I planärendet konstateras dock att trafiken är den största bullerkällan för boende.

Utifrån det underlag och bestämmelser som framställts avseende parkeringshusets utformning i planärendet kan ingen längre gående analys utföras av det faktiska utfallet.

7. Förbättringsförslag

Nedan ges förslag på ett antal åtgärder som kan beaktas i det fortsatta planeringsarbetet, för att minska bulleralstring, ljudnivåer och bullerspridning. Detta är en bruttolista, lämplighet och effekt av åtgärderna har inte bedömts med avseende på aktuell plan. Åtgärderna kan utföras var för sig eller i kombination, beroende på rådande förutsättningar, teknisk och ekonomisk genomförbarhet mm.

I detta skede redovisas inte specifika åtgärder på byggnader, såsom balkongskärmar, fönsterisolering, bullerdämpade ventiler mm, eftersom det inte påverkar ljudnivån i planområdet utan bara inne i enskilda hus och lägenheter. Sådana åtgärder kan utredas när detaljerade husritningar finns framme.

7.1 Bullerminskande åtgärder

1. Ingen trafik:

Undvika att dra in trafik i områden som är, eller har förutsättningar att vara, relativt skyddade från omgivningsbullret. Möjliggör även öppnare kvartersstrukturer.

2. Ingen tung trafik:

Viktigt att beakta till exempel när det gäller tung trafik nattetid vid bostäder och vårdlokaler, och dagtid vid undervisningslokaler och förskolor, längs lokalgator där varje fordonspassage är märkbar och störande för bland annat sömn, vila och inlärning. Berör även planering av busslinjer och hållplatslägen. Räknat 10 m från gatumitt vid 50 km/h minskar maximalnivån med cirka 8 dB(A) om tung trafik inte trafikerar en gata. Vid 40 km/h minskar maximalnivån med 10 dB(A).

3. Tystare trafik:

Hastigheter, utforma gatorna så att genomfartshastigheten högst blir 40 km/tim. En hastighetssänkning från 50 till 40 km/h minskar ekvivalenta ljudnivån med cirka 1, 5 dB(A).

Tystare vägbeläggning, samt undvika högbullrande gatubeläggning som t ex gatsten. Redan om man väljer en tystare "standardbeläggning" kan bullernivåerna minska med 1-2 dB(A). Bullerdämpande beläggning kan övervägas där sådan är effektiv, dvs på trafikleder med hastigheter över 50 km/h.

Dubbdäcksförbud – "miljözon". Vinterdäck, och särskilt dubbdäck, är bullrigare än däckstyper som används på sommarhalvåret. Men bullernivåerna från somnardäck varierar också stort. Med kunskap kan däcksköparen efterfråga tystare däck och minska bullret såväl inom som utanför den egna bilen.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

22(26)

4. Ljuddämpande omgivning

Bebyggelse med ljudabsorberande material i fasad, t.ex. akustisk betong. Extra viktigt i slutna innergårdar (tysta/ljuddämpade sidan) för att motverka att ljudreflexer förstärker infallande omgivningsbuller.

Undvika plana högreflekterande stora fasadytor, som t ex glasfasader i kontors- och handelshus mittemot bostadsområden och parker.

Växtlighet, träd, buskar, klätterväxter.

Gröna tak, dvs med växtlighet, som jämfört med konventionella platta tak kan ge god ljudreduktion i det högre frekvensområdet (10 dB vid 1 kHz).

Mjuka markytor där så är möjligt (grönytor, armerat gräs, singel).

5. Studera effekt och lämplighet av bullerskydd (skärmar eller vallar)

Längs med större trafikleder, eller vid fastighetsgränser (t ex i kombination med parkeringshus).

Som skydd för de uteplatser som riskerar höga och ofta förekommande maximalbullernivåer.

Som temporär åtgärd vid etappvis utbyggnad, t ex om bebyggelse som ska skärma av trafikbuller för ett bostadsområde utförs i en senare etapp än bakomvarande hus.

6. Bebyggelseplanering

Lokalisera mindre känslig bebyggelse/verksamhet närmast större trafikleder och gator, eventuellt som bullerskärmande bebyggelse, och planera bostäder, skolor och liknande i tystare delar av planområdet.

Placering av bollplaner och lekplatser: bullerfritt och icke-störande.

Planlösningar som innebär att rum för vila och sömn placeras med fönster mot tyst eller bullerdämpad sida. Observera placering av andra utvändiga bullerkällor, såsom fläktar, värmepumpar mm i området så att de möjliga tysta sidorna inte förstörs.

Där beräknad dygnsekvivalent ljudnivå överskrider 55 dB(A) vid fasad bör inga enkelsidiga lägenheter placeras.

8. Slutsats och rekommendationer för fortsatt arbete

Utredningen visar att det aktuella planområdet är utsatt för höga trafikbullernivåer på grund av närliggande större trafikleder såsom Västra Esplanaden, Vännäsvägen samt järnvägen, men även på grund av trafik på Ridvägen genom planområdet. Efter inledande bullerberäkningar har bebyggelseförslaget anpassats för att möjliggöra tysta eller bullerdämpade sidor för bostäder och skyddade miljöer för innergårdar. Hus på innergårdar kan inrymma små lägenheter som inte behöver eller kan utföras genomgående. Det finns förutsättningar för att värna och ytterligare förbättra ljudmiljön i området med hjälp av olika bullerdämpande och skyddande åtgärder.

Om bebyggelseförslaget förändras väsentligt avseende bl.a. utformning och placering kan nya bullerberäkningar behöva utföras. Nya och än mer detaljerade beräkningar kan då komma att behövas för att t ex dimensionera skyddsåtgärder för att klara avstegsfall vid vissa lägenheter. När husritningar tas fram behövs akustisk projektering av byggnaderna för att garantera att gällande riktvärden, eller högre ljudklass, efterlevs inomhus.

Där den ekvivalenta ljudnivån vid de nya byggnadernas mest bullerexponerade fasad överstiger 60 dB(A) rekommenderas att minst ljudklass B inomhus gällande trafikbuller enligt Svensk standard SS 25267:2004 för bostäder, samt ljudklass B enligt Svensk standard SS 25268:2007 för undervisningslokaler och vårdlokaler, uppfylls.

Risk för vibrationer och stomljud bör utredas vid projektering och val av tekniska lösningar. Parkeringshuset bör förses med tät bulleravskärmande vägg mot befintliga angränsande bostäder i söder.

Den fortsatta planeringen och projekteringen bör även beakta hur befintliga bostadshus påverkas av buller. Det bör utredas om det finns risk för betydande försämring av ljudmiljön vid dessa hus när slutlig disposition av planområdet avgörs av exploatören. Det gäller särskilt maximal ljudnivå mot eventuella oskyddade uteplatser.

Framtida situation utan utbyggnad av detaljplaneområde 2 har inte beräknats i denna utredning. Men det kan finnas skäl till att göra detta om bebyggelsen i område 2 väsentligen skjuts på framtiden. Om den inte genomförs förändras bullerförhållandena mot aktuellt planområde på flera sätt, bland annat genom att skärmningen mot Västra Esplanaden försvinner och genom att ljudreflexer från fasad förändras. Den sammanvägda effekten av detta är svårbedömd utan separat beräkning, med endast utbyggnad av detaljplaneområde 1, alltså.

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

Kartbilagor

Beräkningsresultaten finns redovisade på kartbilagor, totalt 20 stycken, enligt nedan.

| Karta | bullerkälla | Situation/ljudnivå | Kartdatum |
|----------------------------|-------------|----------------------------------------------------------|---------------------------|
| Befintlig situation | | | |
| VJ1 | Väg+ jvg | Bullerutbredning, samräknad ekvivalentnivå 2 m över mark | 2014-06-26 |
| VJ1:3D vy1-vy2 | Väg+ jvg | Samräknad ekvivalentnivå frifältsvärde mot fasad | 2014-06-26 |
| V101 | Väg | Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark | 2014-06-26 |
| V101:3D vy1-vy2 | Väg | Maximalnivå frifältsvärde mot fasad | 2014-06-26 |
| J101 | Järnväg | Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark | 2014-06-26 |
| J101:3D vy1-vy2 | Järnväg | Maximalnivå frifältsvärde mot fasad | 2014-06-26 |
| Planerad situation | | | |
| VJ2 | Väg+ jvg | Bullerutbredning, samräknad ekvivalentnivå 2 m över mark | 2014-06-26 |
| VJ2:3D vy1-vy3 | Väg+ jvg | Samräknad ekvivalentnivå frifältsvärde mot fasad | 2014-06-24, 2014-06-26 |
| V102 | Väg | Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark | 2014-06-26 |
| V102:3D vy1-vy3 | Väg | Maximalnivå frifältsvärde mot fasad | 2014-06-26 |
| J102 | Järnväg | Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark | 2014-06-26 |
| J102:3D vy1-vy2 | Järnväg | Maximalnivå frifältsvärde mot fasad | 2014-06-26 |

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

25(26)

9. Referenser

Översiktsplan Umeå kommun, delen Fördjupning för de centrala stadsdelarna (antagen 29 augusti 2011).

Regeringens propositioner ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, Prop 1996/97:53, samt Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, Prop 2012/13:25

Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik. Boverket, Allmänna råd 2008:1.

Miljöhälsorapport 2009. Socialstyrelsen. Artikelnr 2009-126-70.

Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik – riktlinjer och tillämpning. Banverket Dnr S02-4235/SA60. 2006-02-01. Antagen i februari 2007.

Ljudboken, en kunskapsportal som har tagits fram inom projektet Ljudlandskap för bättre hälsa, finansierat av MISTRA:

<http://www.ljudlandskap.acoustics.nu/index.html>

Samlad information om omgivningsbuller (inkl vägtrafik- och järnvägstrafikbuller och riktlinjer), riktvärden, förordningar mm, Naturvårdsverket:

<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning-amnesvis/Buller/Buller-fran-vagar-och-jarnvagar/>

<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning-amnesvis/Buller/Buller-fran-motorbanor/>

Nedan angivna källor återfinns genom Trafikverkets hemsida

<http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Buller-och-vibrationer/>

Åtgärdsprogram för vägtrafikbuller, 2009 och framåt. Vägverket 2008-12-11

Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket, publikation 2001:88

Fördjupningsdokument miljö, Mindre buller 2008-2017, VV publikation 2007:47

Ljudnivå och störningsgrad: <http://www.trafikverket.se/Privat/Miljo-och-halsa/Halsa/Buller-och-vibrationer/Fakta-om-buller-och-vibrationer/>

TrV 2010/9532. Trafikverket 2012. Intern riktlinje för buller och vibrationer vid planering av bebyggelse:

http://www.trafikverket.se/PageFiles/85757/Buller_vibrationer_planering_bebyggelse.pdf

Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

26(26)



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Karta
VJ1

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
 2 m över mark

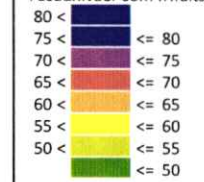
35_Bef sit_väg o jvgtrafik_år 2014 ekvnivå_rev jvgtrafik 140626
 Result number 35
 Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24

i dB(A), inkl fasadreflex

Fasadnivåer som frifältsvärde:



Teckenförklaring

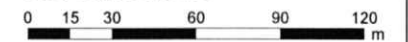
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- ▨ Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

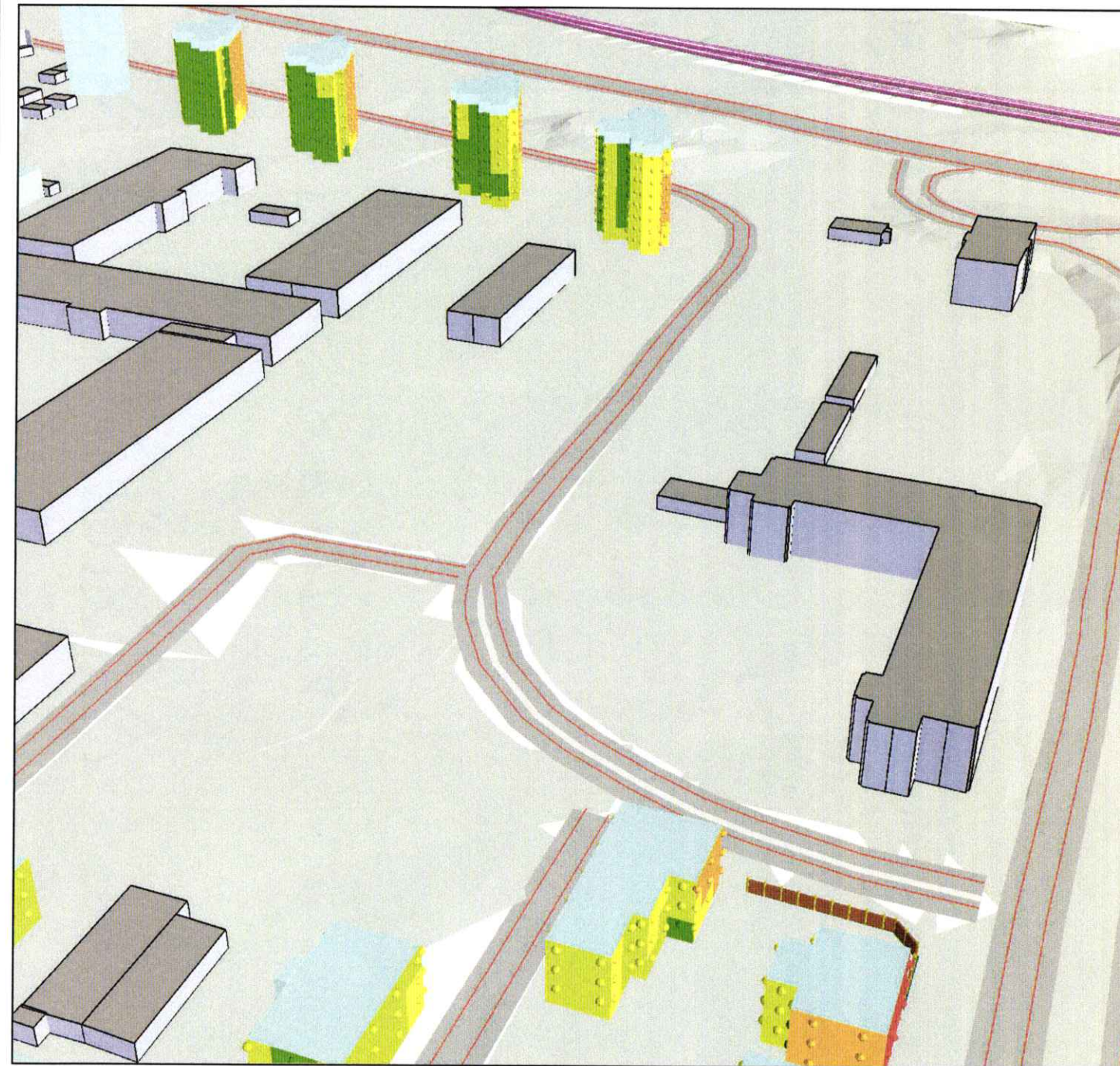


(A3) Skala 1:1800



RAMBOLL

257



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på befintliga bostadshus inom planområdet.

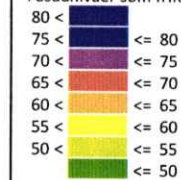
Karta
VJ1
3D
vy1

34_Bef sit_väg o jvgtrafik_år 2014 ekv nivå_rev jvgtrafik 140626
 Result number 34

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde:



Teckenförklaring

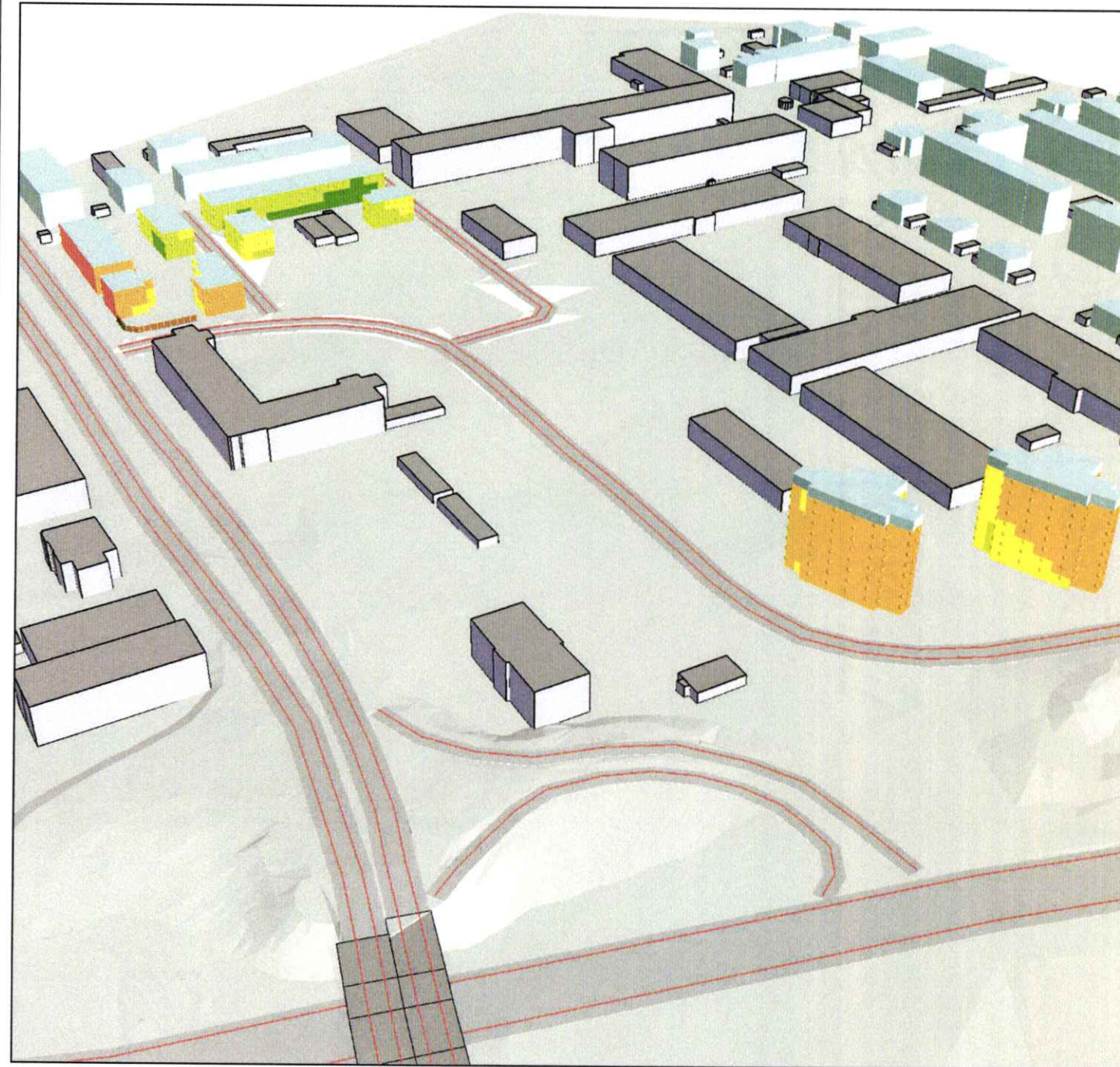
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

RAMBOLL

259



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på befintliga bostadshus inom planområdet.

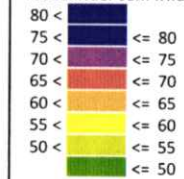
Karta
VJ1
3D
vy2

34_Bef sit_väg o jvgtrafik_år 2014 ekv nivå_rev jvgtrafik 140626
 Result number 34

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

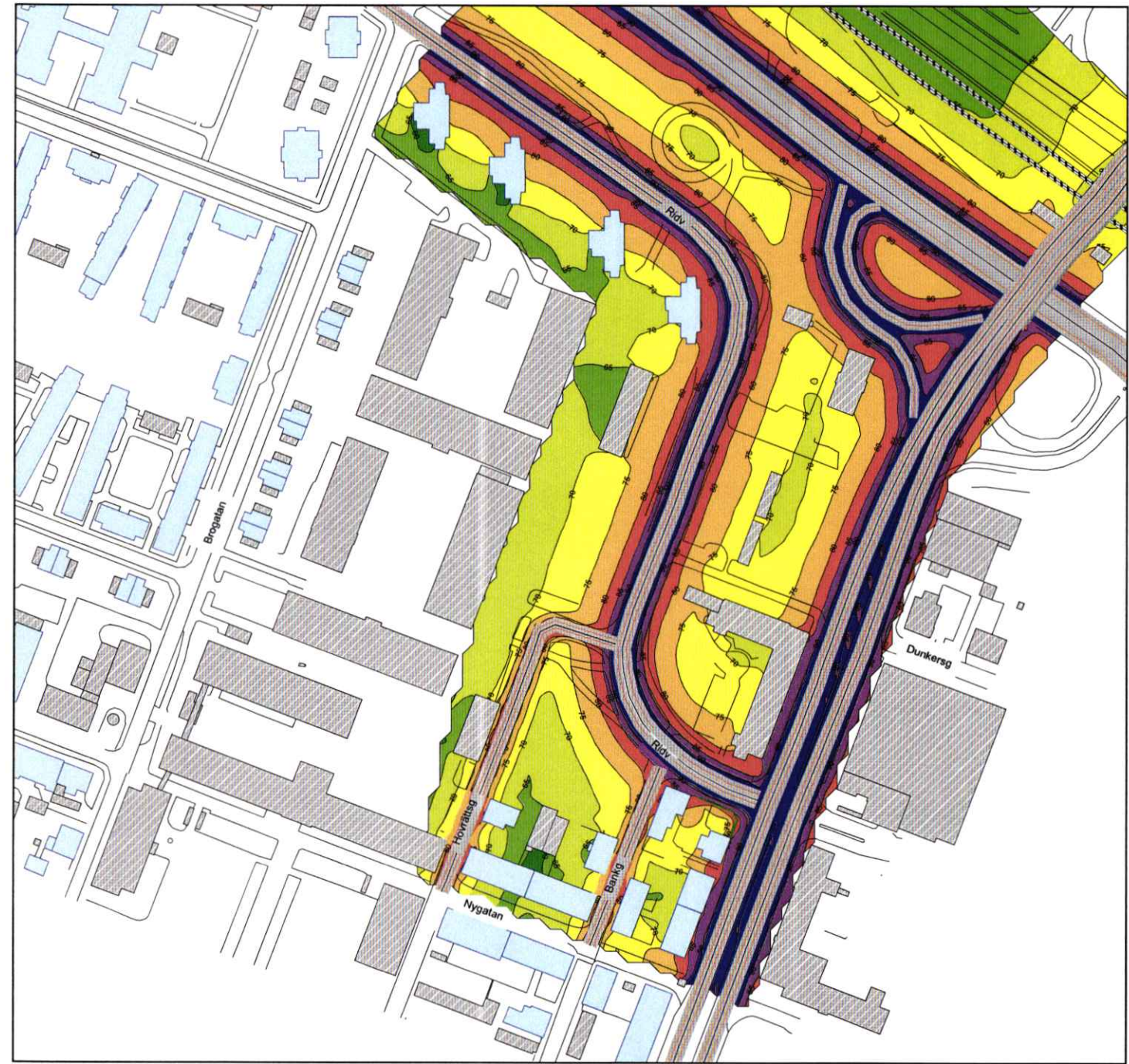


Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc
- Facade Noise Map**
- Beräkn punkt fasad
- Bef bullerskydd



261



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal nivå från vägtrafik
 2 m över mark

Karta
V101

23_Bef sit_vägtrafik_år 2014 ekv o max
 Result number 23
 Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranpera
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax

- i dB(A), inkl fasadreflex
 Fasadnivåer som frifältsvärld:
- 90 < [dark purple] <= 90
 - 85 < [purple] <= 85
 - 80 < [red] <= 80
 - 75 < [orange] <= 75
 - 70 < [yellow] <= 70
 - 65 < [light green] <= 65
 - 60 < [green] <= 60

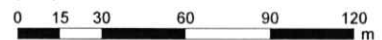
Teckenförklaring

- [orange line] Emission line, road
- [red line] Emission line, rail
- [light blue square] Bef bostadshus
- [hatched square] Övrig bebyggelse
- [pink square] Vårdlokal etc
- [circle with dot] Beräkn.punkt fasad
- [line] Bef bullerskydd

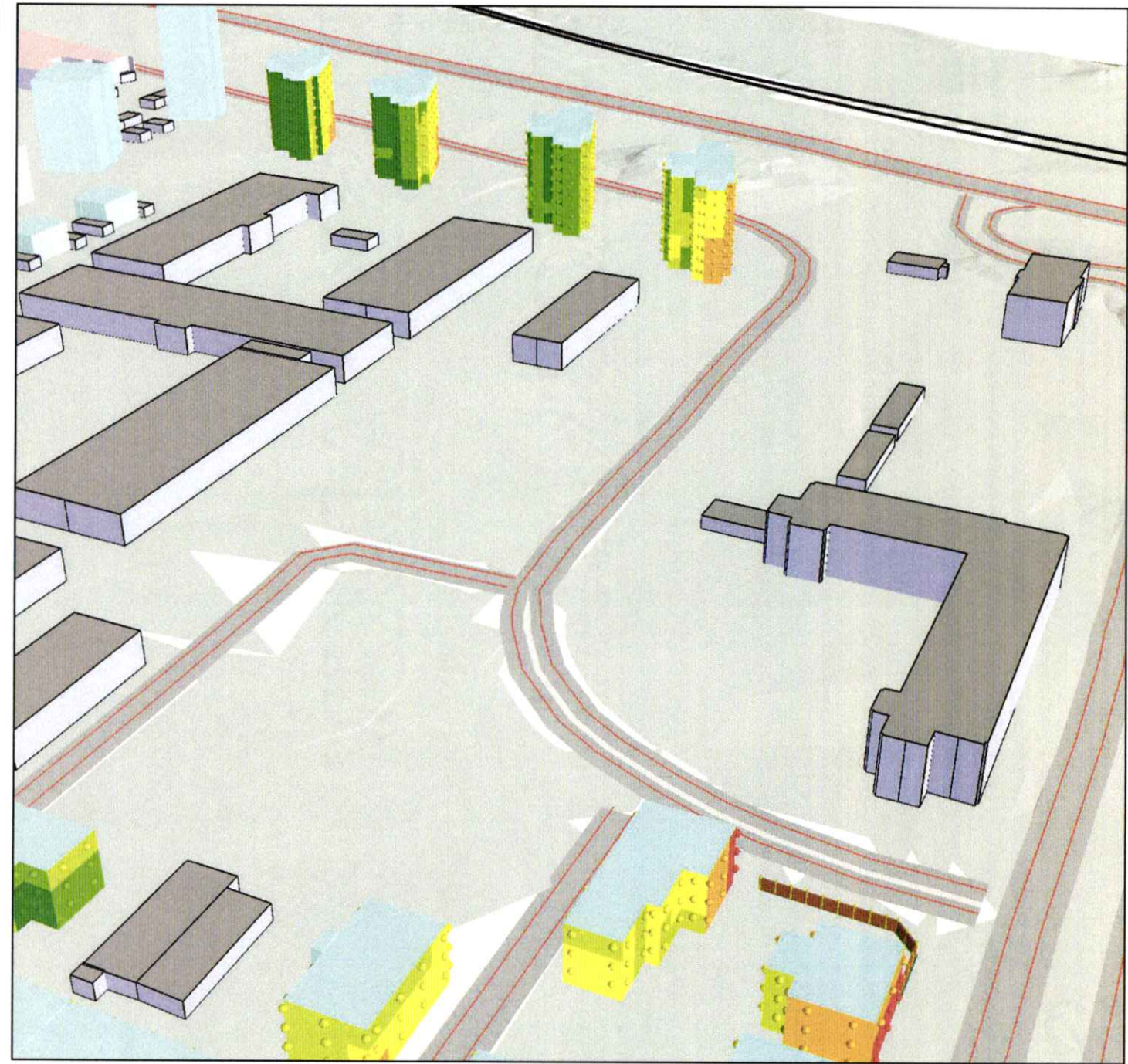
Facade Noise Map



(A3) Skala 1:1800



263



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation
 Maximal från vägtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
V101
3D
vy1

18_Bef sit_vägtrafik_år 2014 ekv o max
 Result number 18

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)
 Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn punkt fasad
- Bef bullerskydd



265

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Maximal från vägtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på befintliga bostadshus inom planområdet.

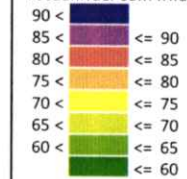
Karta
V101
3D
vy2

18_Bef sit_vägtrafik_år 2014 ekv o max
 Result number 18

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

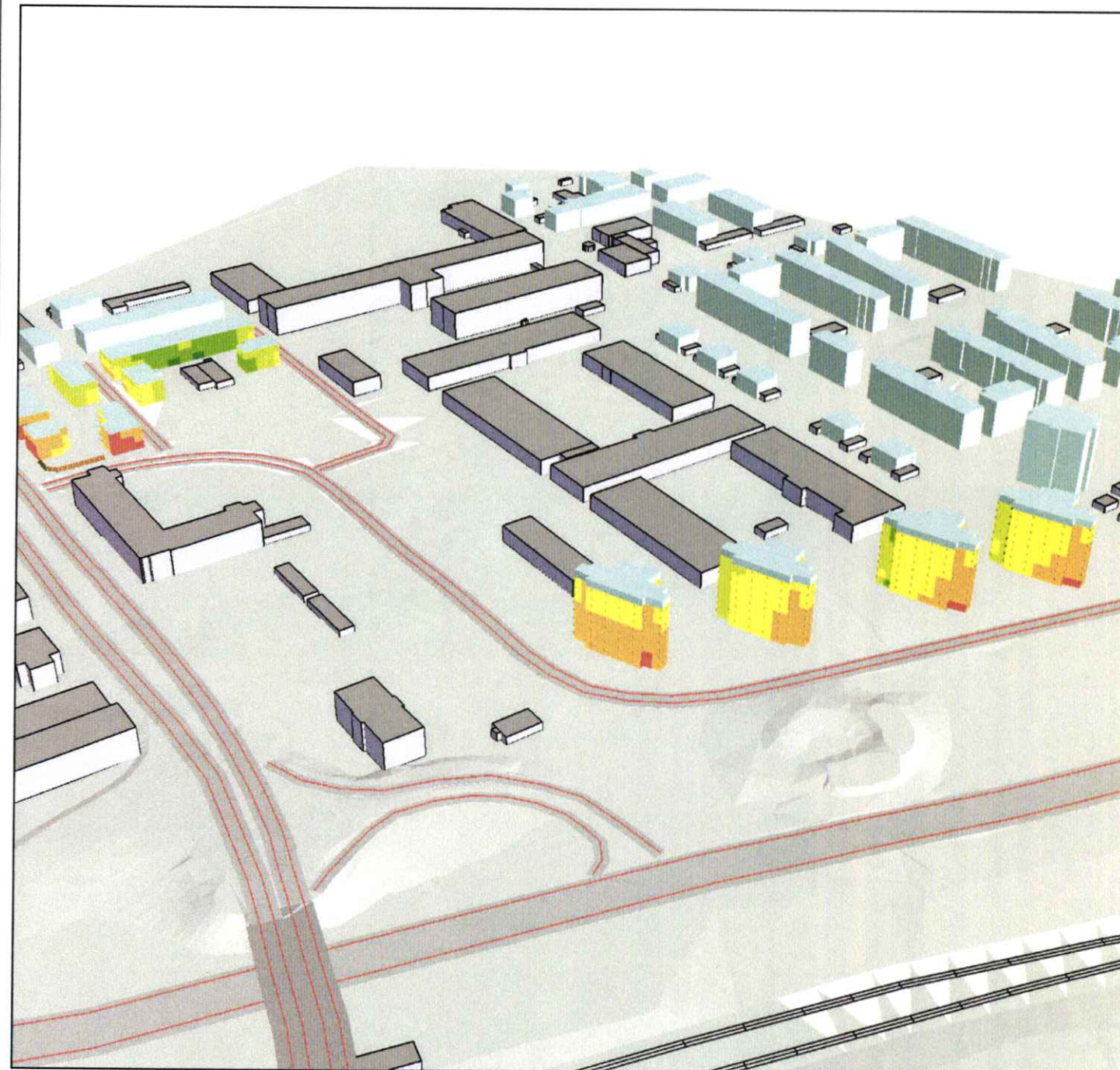


Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn punkt fasad
- Bef bullerskydd



RAMBOLL

267

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation

Karta
J101

Maximal nivå från järnvägstrafik
 2 m över mark

37_Bef sit_ jvgtrafik_rev jvgtrafik 140626
Result number 37

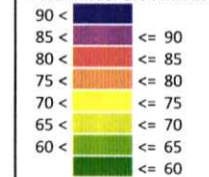
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå L_{max}

i dB(A), inkl fasadreflex

Fasadnivåer som frifältsvärd



Teckenförklaring

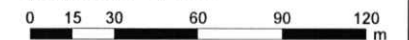
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- ▨ Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

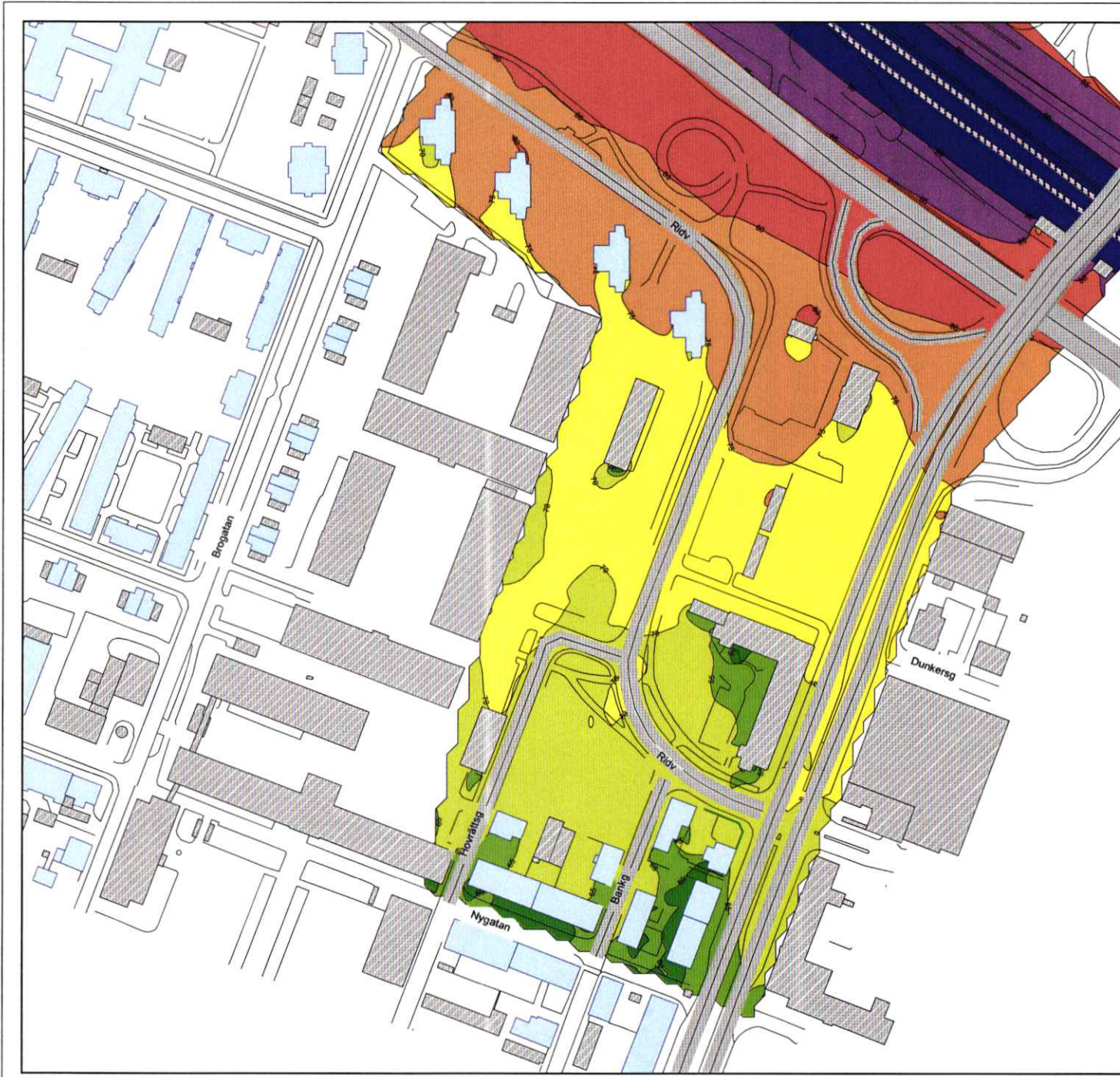
- ⊙ Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd

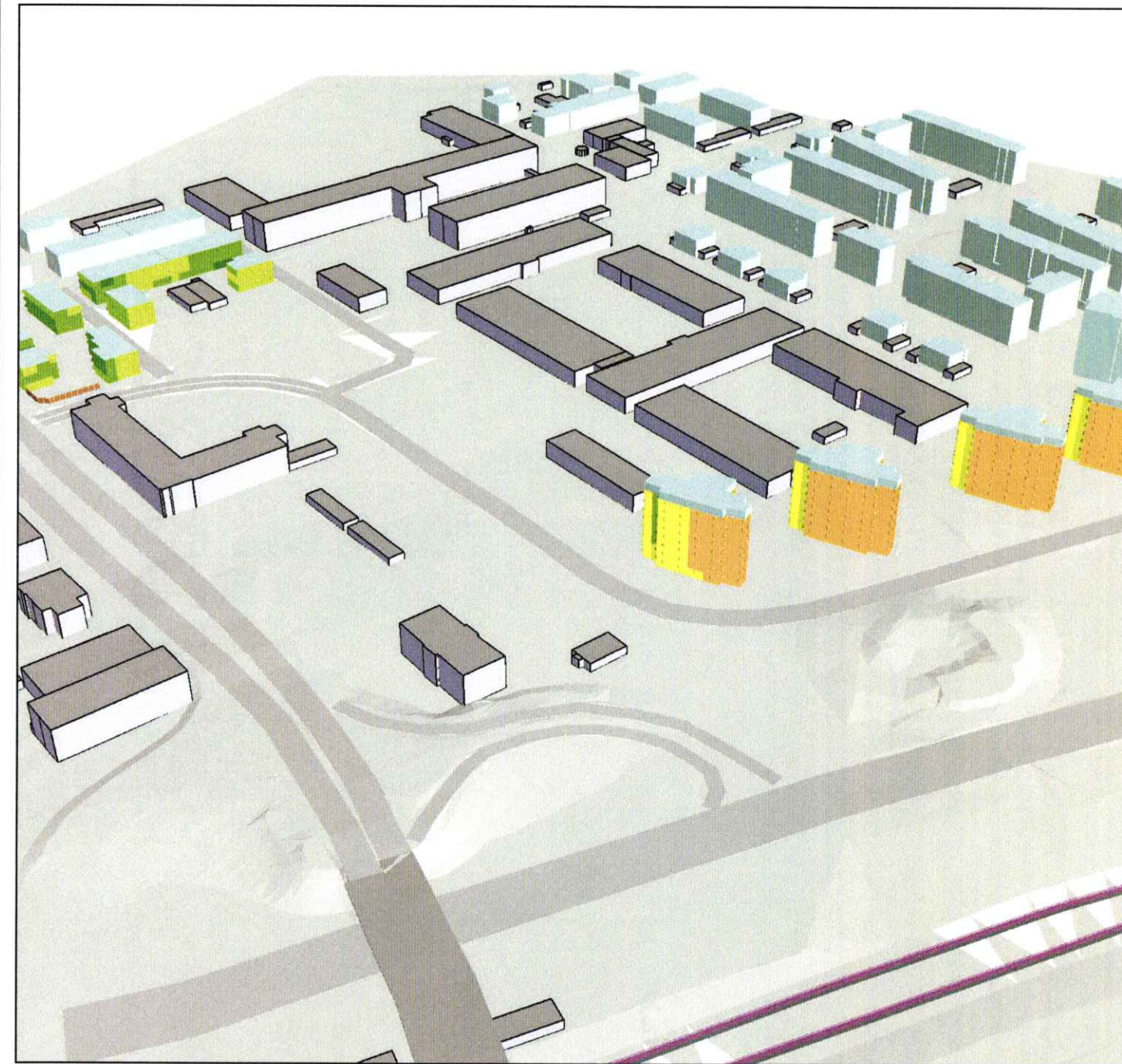


(A3) Skala 1:1800



RAMBOLL





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation
 Maximal från spårtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
J101
3D
vy1

36_Bef sit_ jvgtrafik_rev jvgtrafik 140626
 Result number 36

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)
 Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Bef bullerskydd



231



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Befintlig situation
 Maximal från spårtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
J101
3D
vy2

36_Bef sit_ jvgtrafik_rev jvgtrafik 140626
 Result number 36

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|-------|-------|
| 90 < | |
| 85 < | <= 90 |
| 80 < | <= 85 |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| <= 60 | |

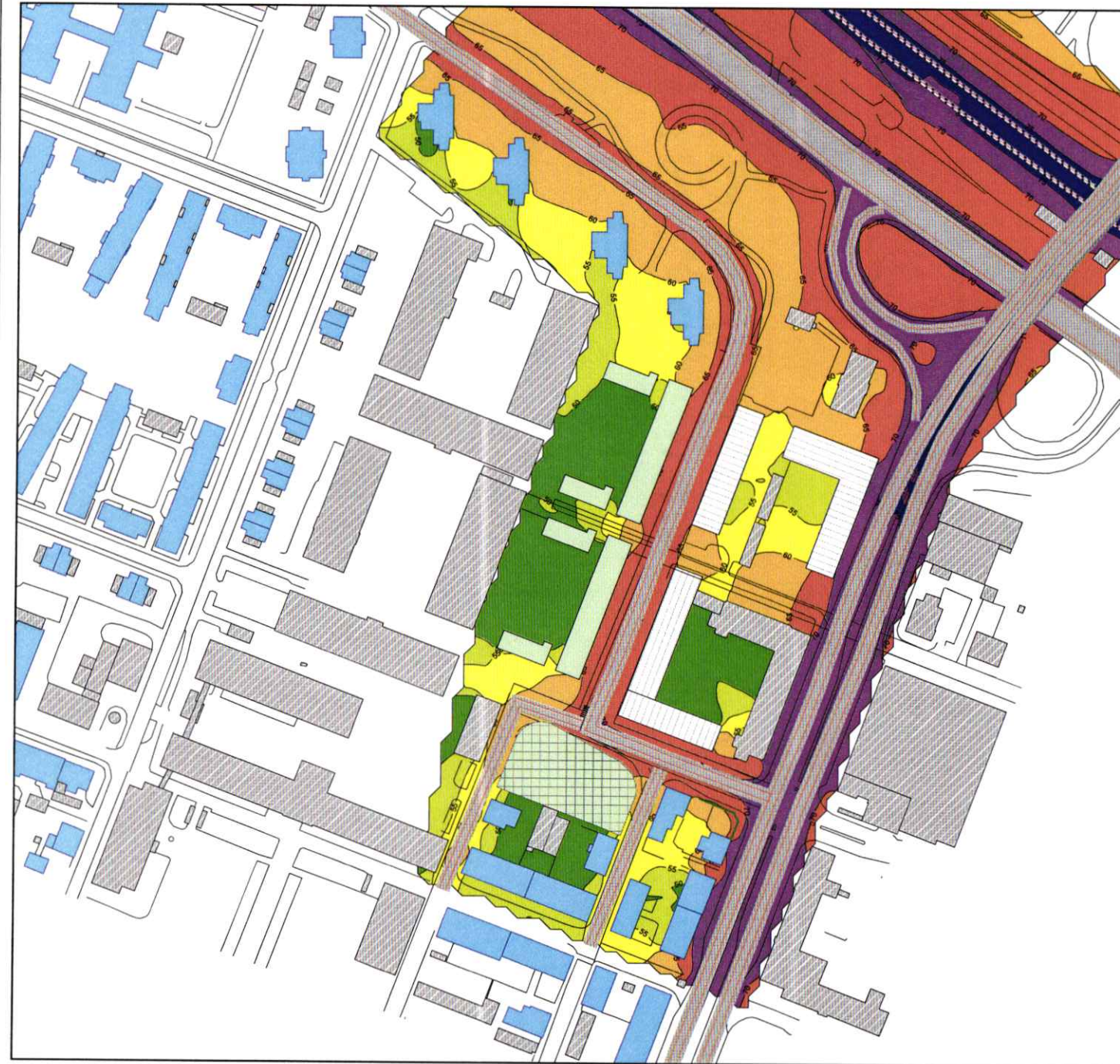
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc
- Beräkn punkt fasad
- Bef bullerskydd

Facade Noise Map



273



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad
 Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
 2 m över mark

Karta
VJ2

28_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekv nivå_rev plan140623
 Result number 28
 Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24

i dB(A), inkl fasadreflex
 Fasadnivåer som frifältsvärde
 80 <
 75 < <= 80
 70 < <= 75
 65 < <= 70
 60 < <= 65
 55 < <= 60
 50 < <= 55
 <= 50

Teckenförklaring

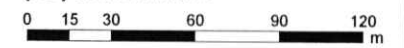
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

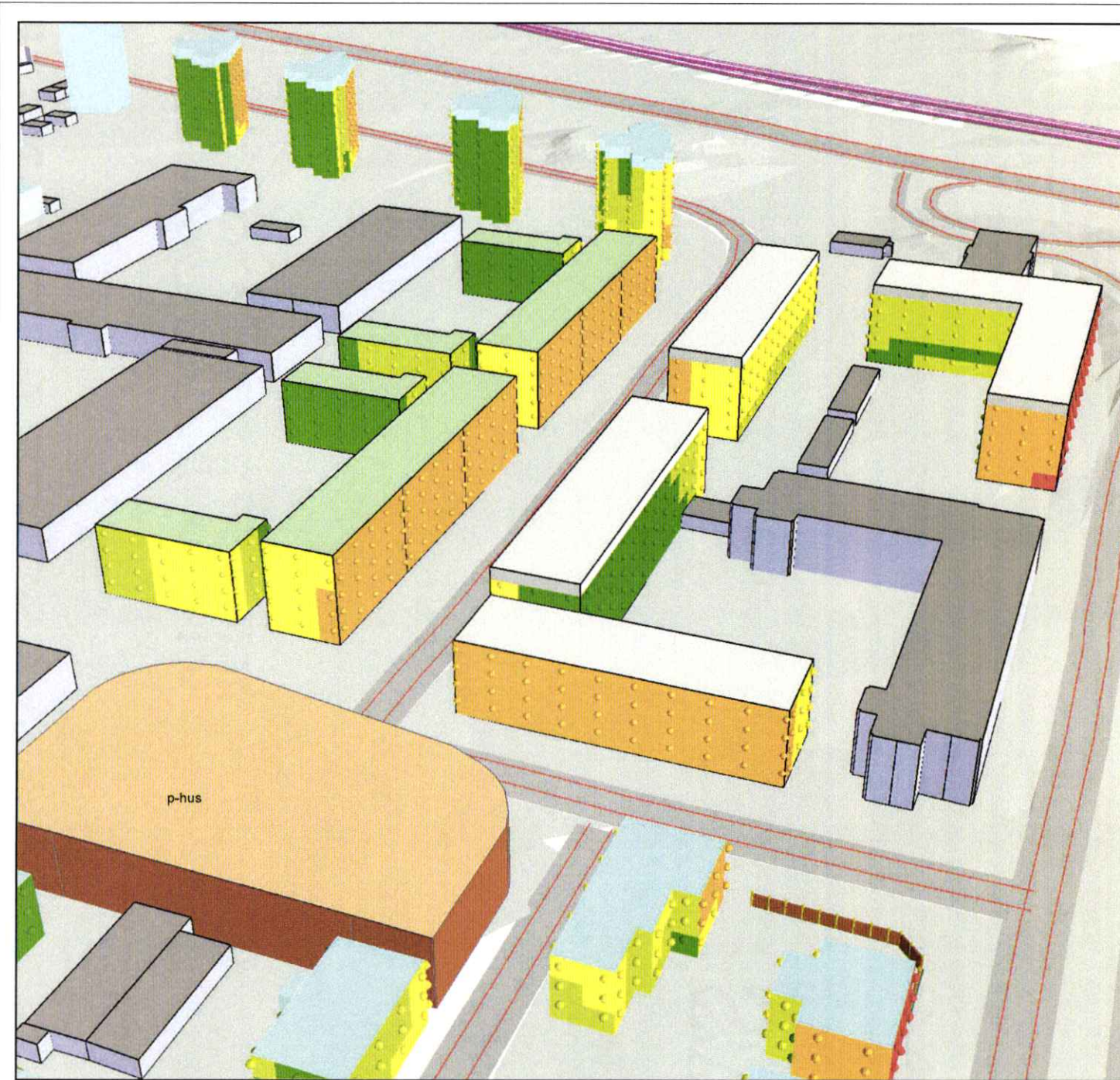
- Beräkn punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat plus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800



275



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ2
3D
vy1

29_Planerad situation_väg+jvgtrafik eknivå_rev plan140623
 Result number 29
 Calculation in above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-24
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |
| 55 < | <= 55 |
| 50 < | <= 50 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



277

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ2
3D
vy2

29_Planerad situation_väg+jvgrafik eknivå_rev plan140623
 Result number 29
 Calculation in above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-24
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)



Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- ▨ Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



RAMBOLL

279

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ2
3D
vy3

29_Planerad situation_väg+jvgtrafik eknivå_rev plan140623
 Result number 29
 Calculation in above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-24
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)

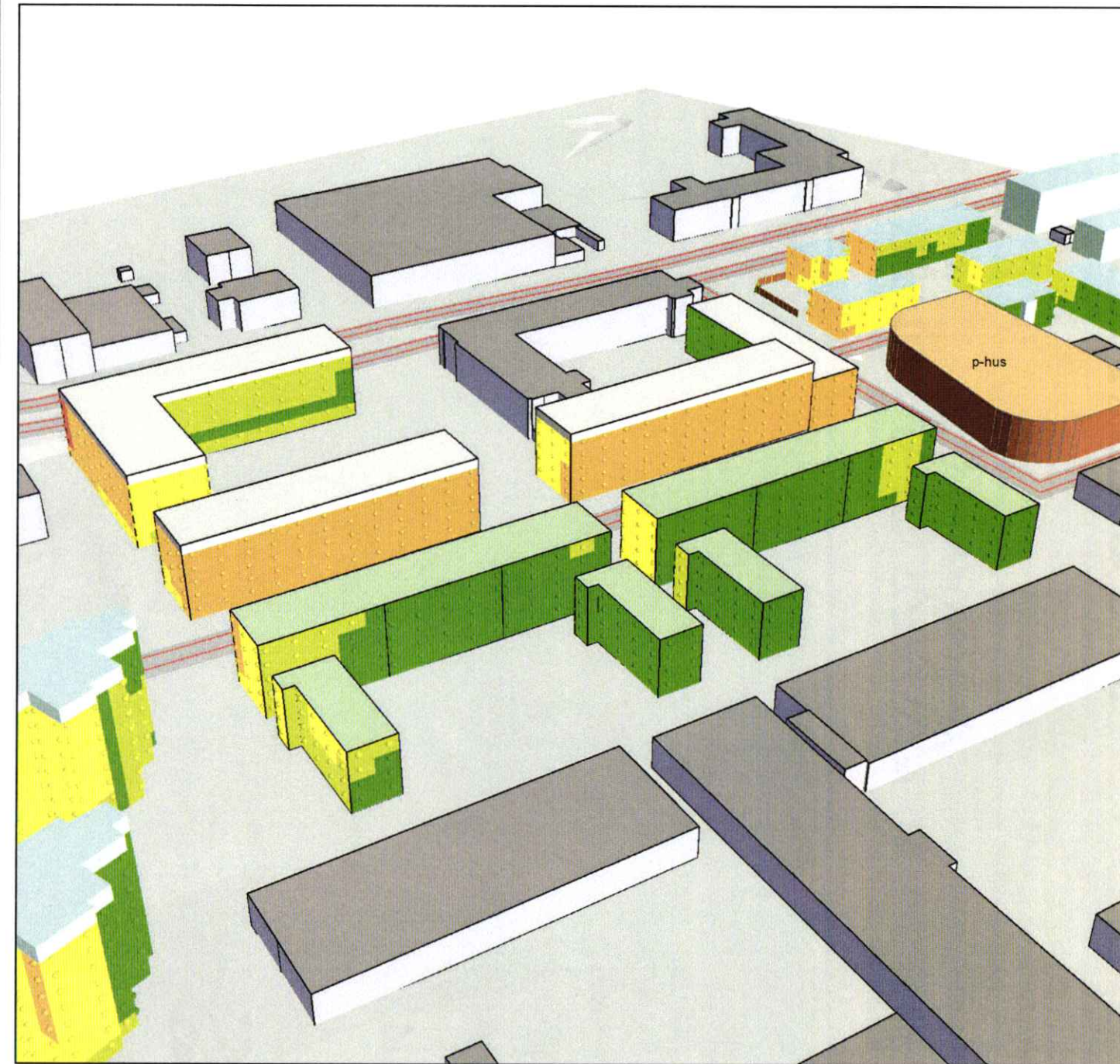


Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat phus
- Bef bullerskydd





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad
 Maximal från vägtrafik
 2 m över mark

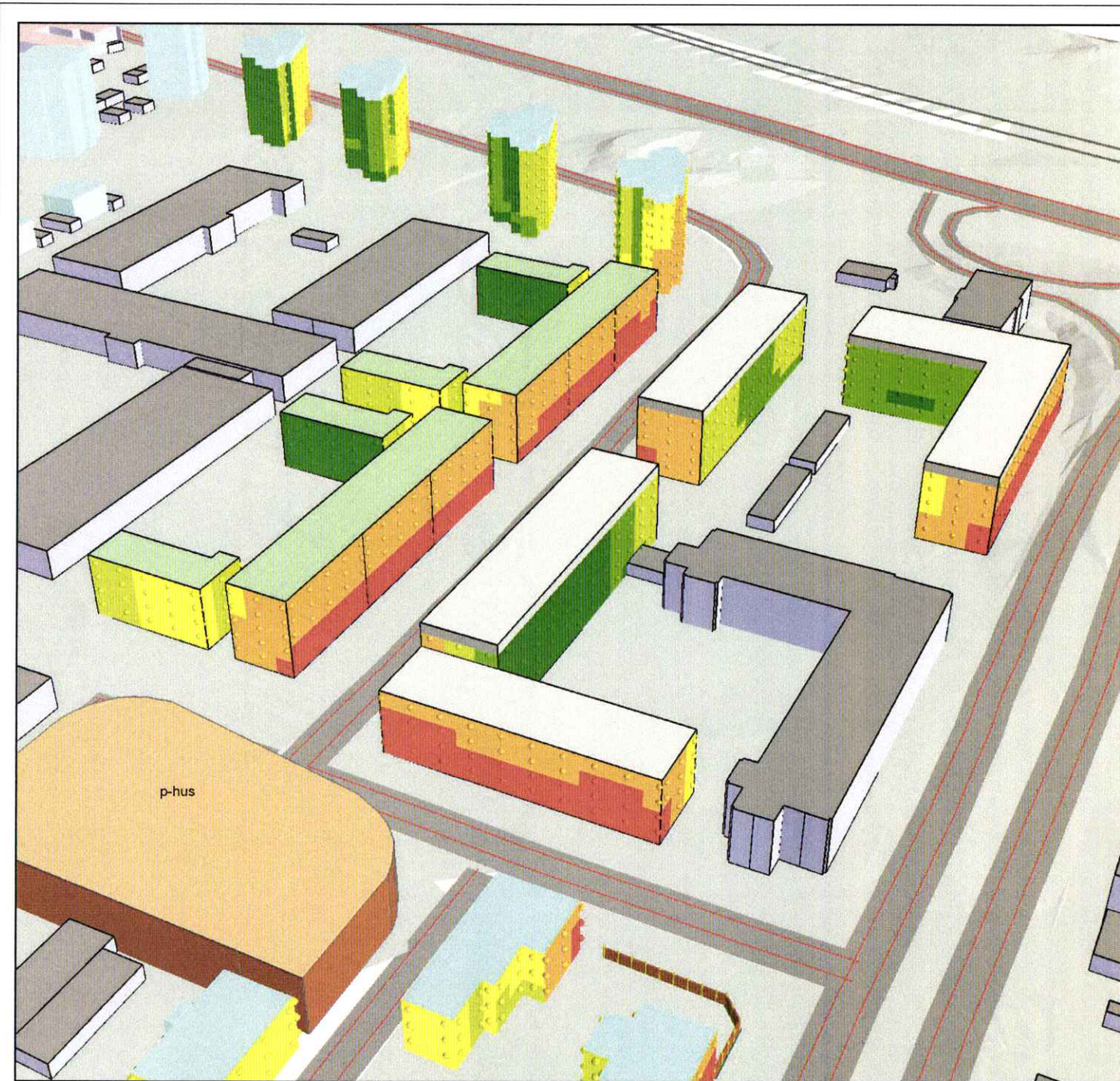
Karta
V102

32_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
 Result number 32
 Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

- Ljudnivå Lmax**
 i dB(A), inkl fasadreflex
 Fasadnivåer som frifältsvärde:
- | | |
|------|-------|
| 90 < | |
| 85 < | <= 90 |
| 80 < | <= 85 |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| | <= 60 |
- Teckenförklaring**
- Emission line, road
 - Emission line, rail
 - Bef bostadshus
 - Övrig bebyggelse
 - Vårdlokal etc
- Facade Noise Map**
- Beräkn.punkt fasad
 - Byggrätt enl DP
 - Kommande planer
 - Planerat phus
 - Bef bullerskydd





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från vägtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på planerad bebyggelse och befintliga
 bostadshus inom planområdet.

Karta
V102
3D
vy1

33_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
 Result number 33

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | |
| 85 < | <= 90 |
| 80 < | <= 85 |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| | <= 60 |

Teckenförklaring

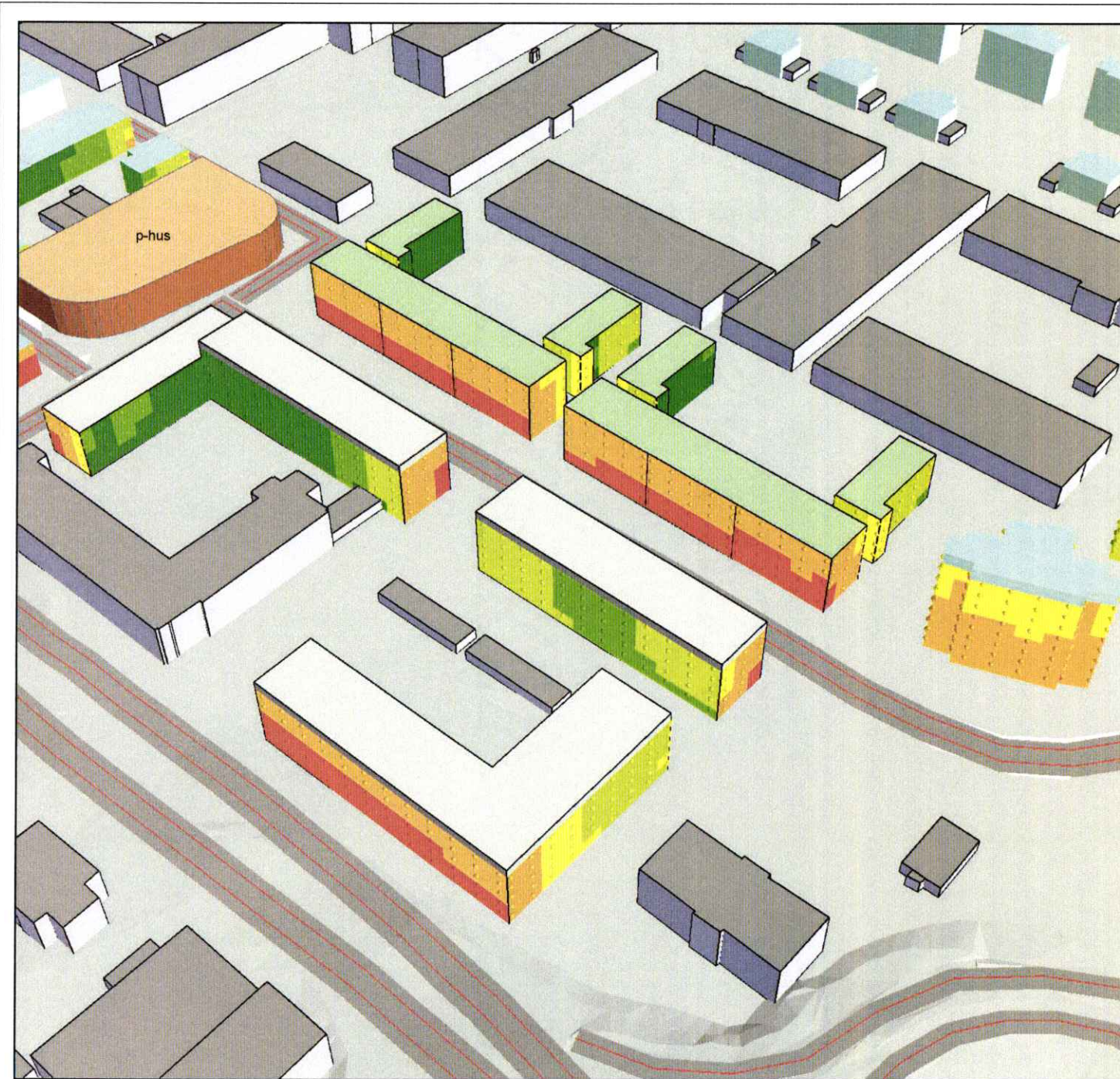
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat plus
- Bef bullerskydd



285



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från vägtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på planerad bebyggelse och befintliga
 bostadshus inom planområdet.

Karta
V102
3D
vy2

33_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
 Result number 33

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde:

| | |
|------|-------|
| 90 < | |
| 85 < | <= 90 |
| 80 < | <= 85 |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| | <= 60 |

- Teckenförklaring**
- Emission line, road
 - Emission line, rail
 - Bef bostadshus
 - Övrig bebyggelse
 - Vårdlokal etc
- Facade Noise Map**
- Beräkn.punkt fasad
 - Byggrätt enl DP
 - Kommande planer
 - Planerat plus
 - Bef bullerskydd



287

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

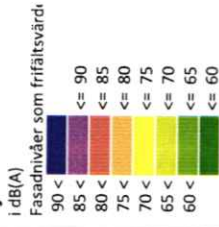
Maximal från vägtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på planerad bebyggelse och befintliga
 bostadshus inom planområdet.

Karta
V102
3D
VY3

33_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_rev plan140623
 Result number 33

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax

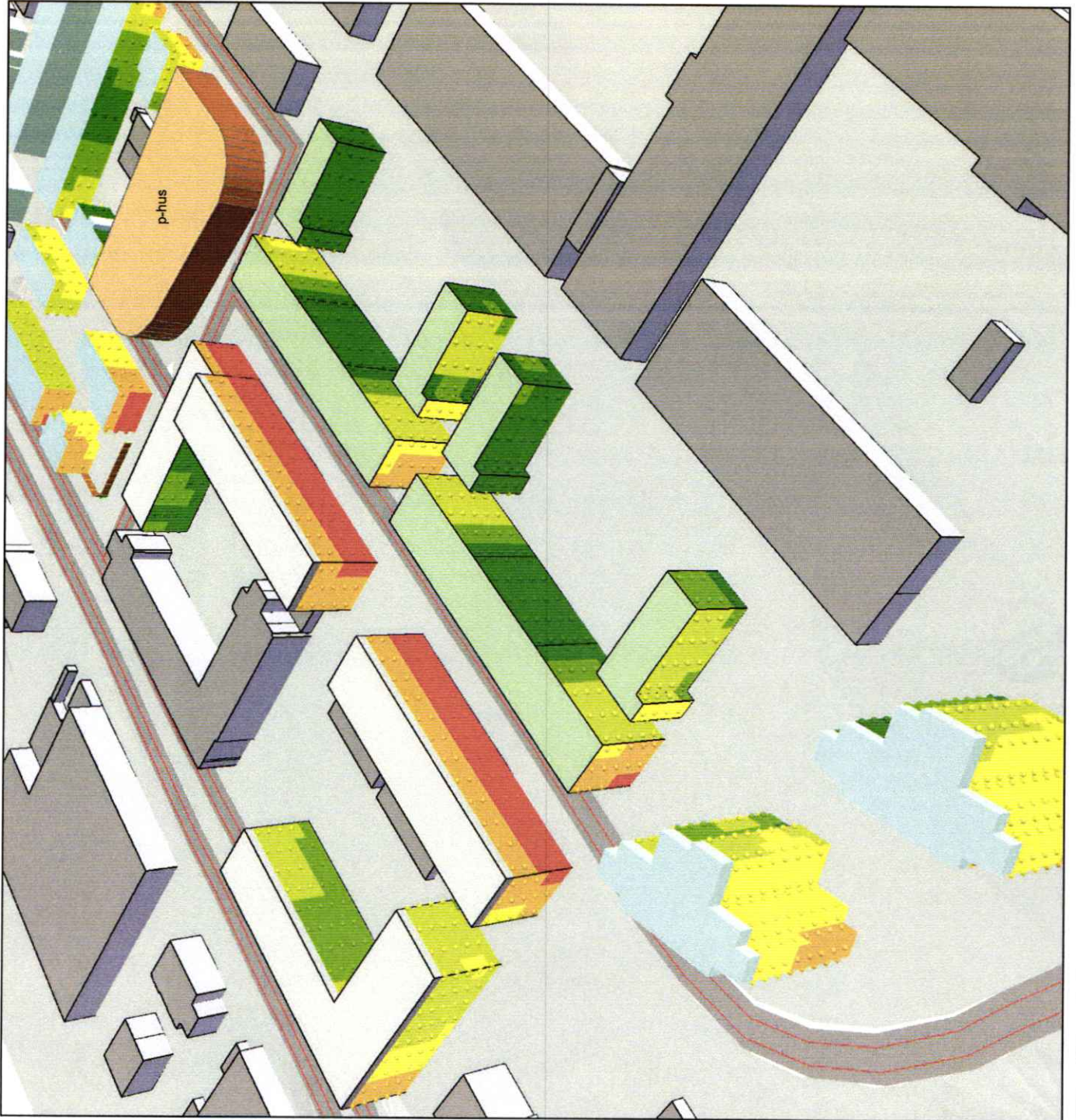


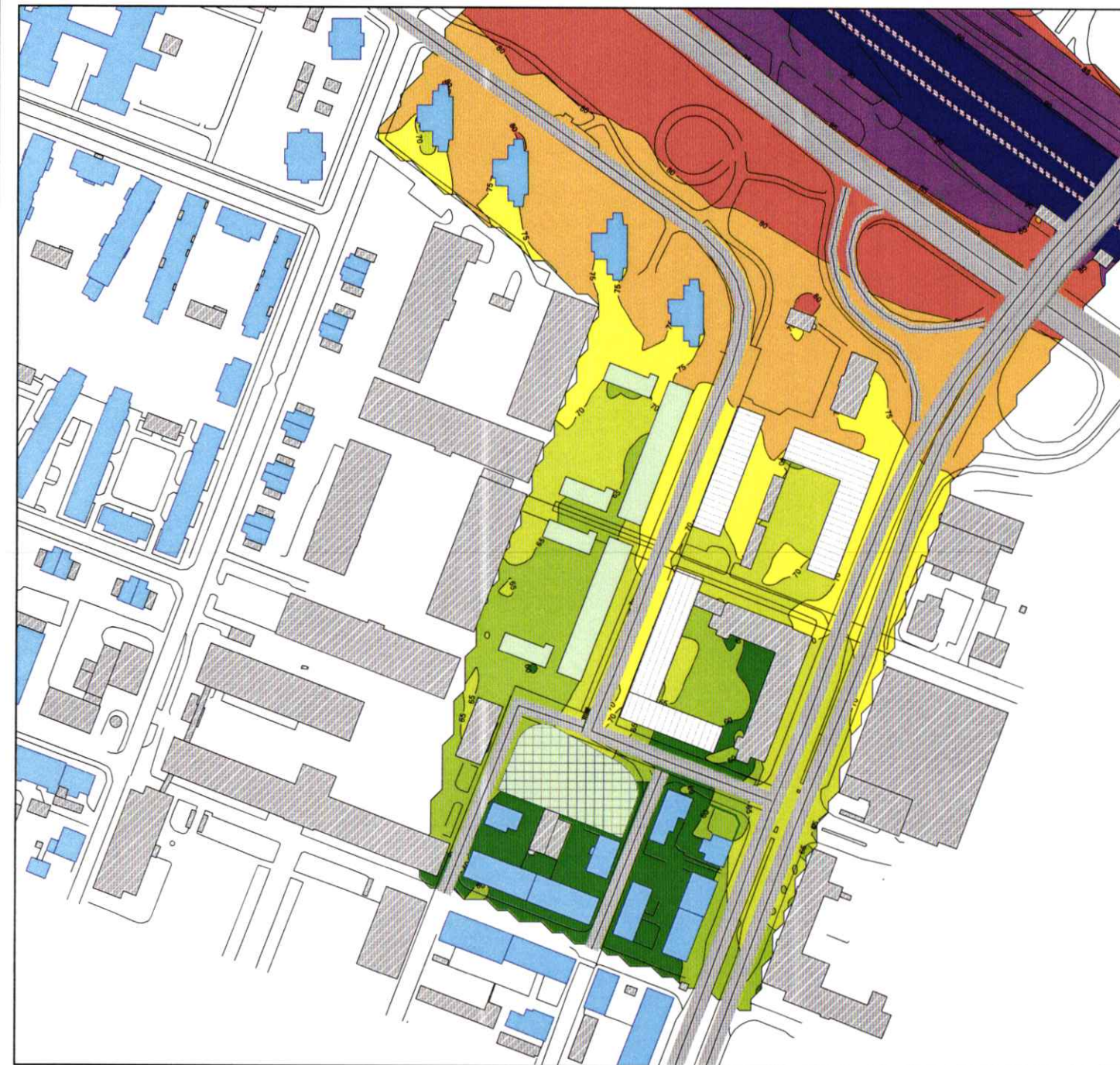
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat ohus
- Bef bullerskydd





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från järnvägstrafik
 2 m över mark

Karta
J102

30_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_rev plan140623
 Result number 30
 Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax

i dB(A), inkl fasadreflex

Fasadnivåer som frifältsvärdr

- 90 < [Dark Purple]
- 85 < [Purple] <= 90
- 80 < [Red-Orange] <= 85
- 75 < [Orange] <= 80
- 70 < [Yellow-Orange] <= 75
- 65 < [Yellow] <= 70
- 60 < [Light Green] <= 65
- [Dark Green] <= 60

Teckenförklaring

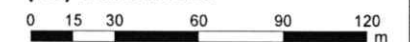
- [Red line] Emission line, road
- [Pink line] Emission line, rail
- [Blue square] Bef bostadshus
- [Grey hatched square] Övrig bebyggelse
- [Light pink square] Vårdlokal etc

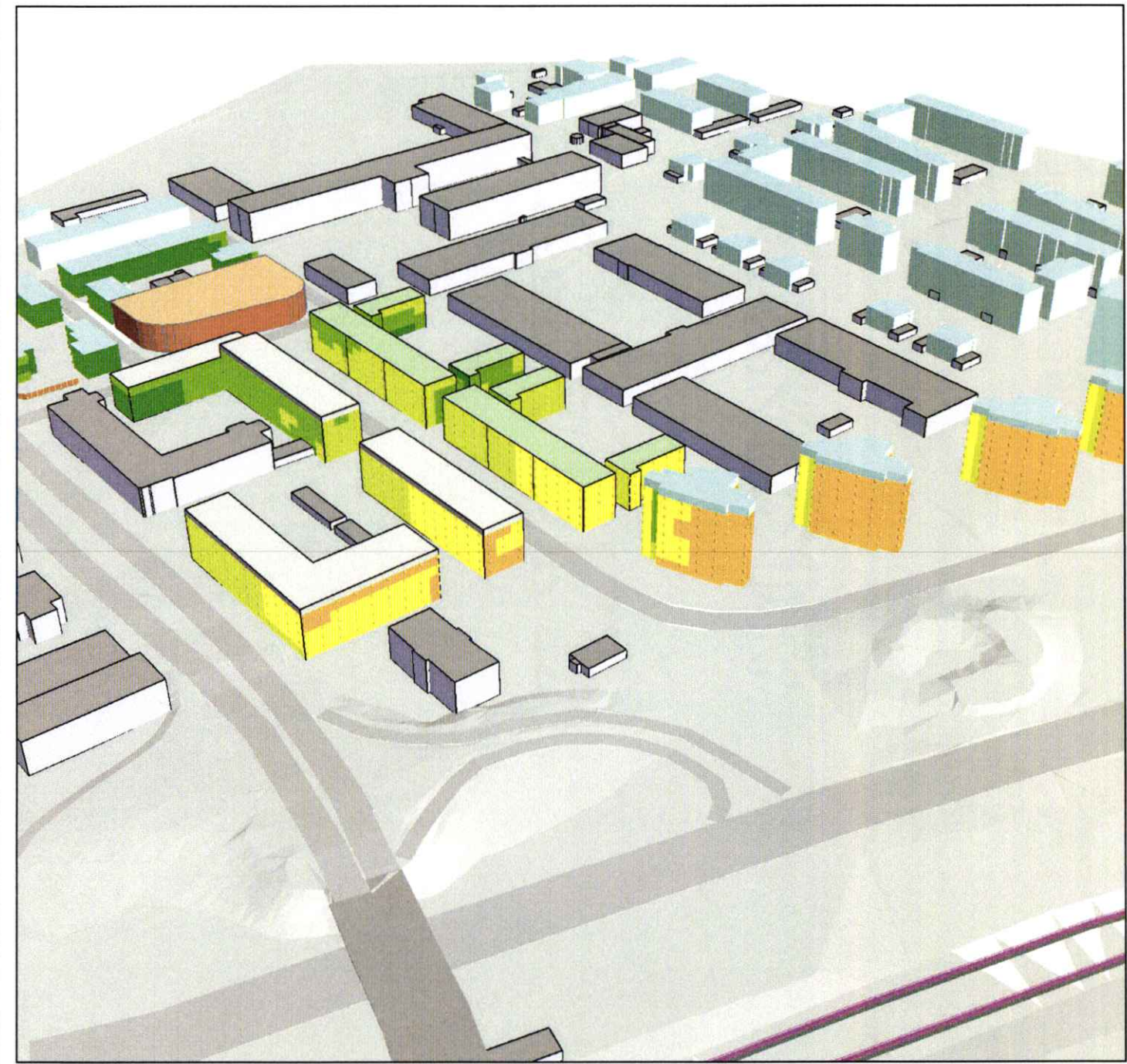
Facade Noise Map

- [Circle with dot] Beräkn.punkt fasad
- [Light green square] Byggrätt enl DP
- [White square] Kommande planer
- [Green hatched square] Planerat phus
- [Green line] Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från spårtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på planerad bebyggelse och befintliga
 bostadshus inom planområdet.

Karta
J102
3D
vy1

31_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_rev plan140623
 Result number 31

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde:

| | |
|------|-------|
| 90 < | |
| 85 < | <= 90 |
| 80 < | <= 85 |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| | <= 60 |

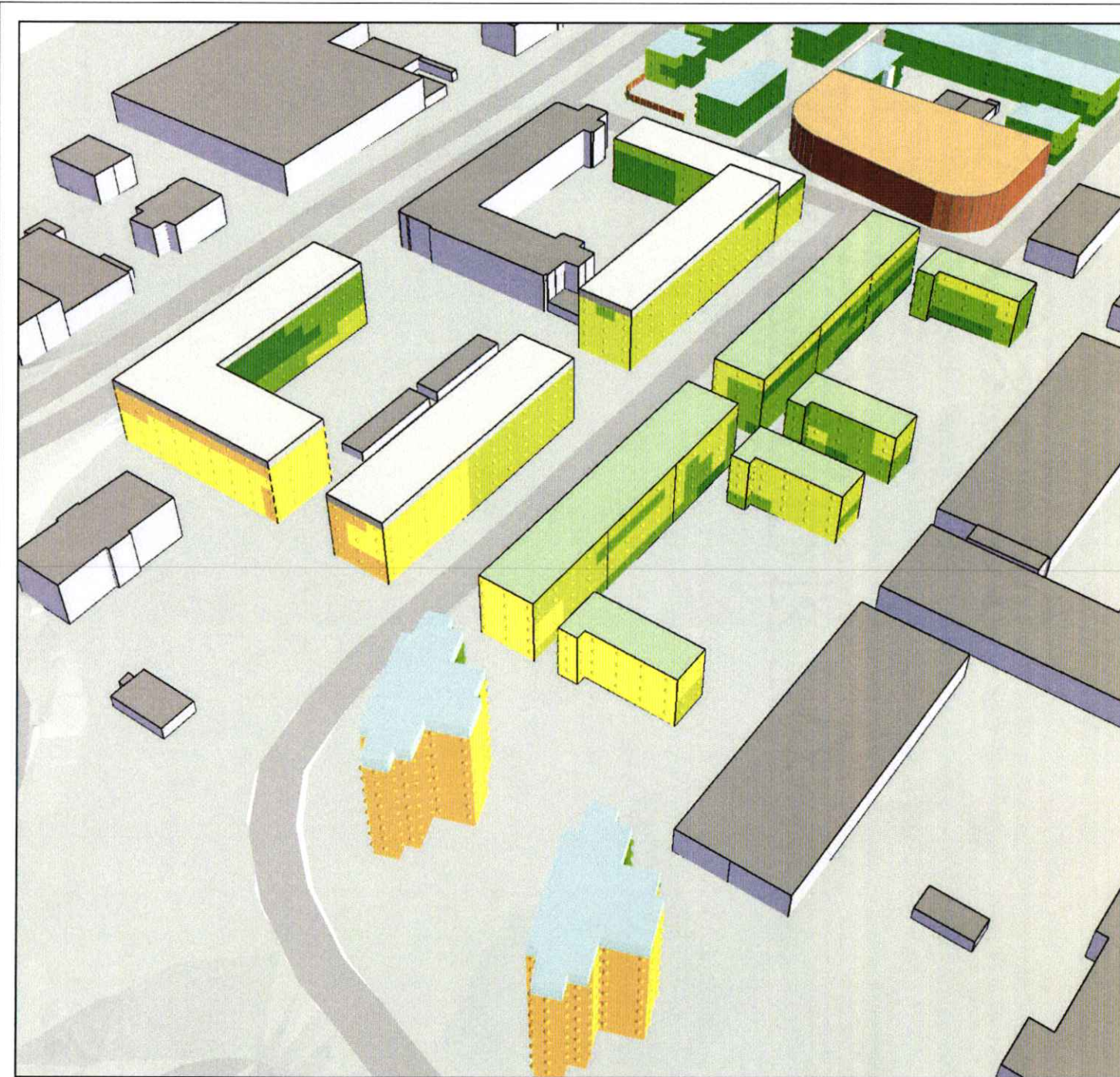
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat plus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Fullständig utbyggnad

Maximal från spårtrafik
 som frifältsvärde mot fasad
 på planerad bebyggelse och befintliga
 bostadshus inom planområdet.

Karta
J102
3D
vy2

31_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_rev plan140623
 Result number 31

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2014-06-26
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-05-14

Ljudnivå Lmax
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde:

| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- ▨ Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Kommande planer
- Planerat plus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL

295

Uppdrag MKB detaljplan Östra Dragonfältet
Beställare Umeå kommun, planavdelningen
Att Magdalena Blomquist, Tomas Strömberg
Handläggare Monica Waaranperä, Ramböll Akustik
Granskare Gustav Edvinsson
Uppdragsnr: 1320004971

Datum 2015-01-16

Ramböll Sverige AB
Box 17009, Krukmakargatan 21
104 62 Stockholm

T: +46-(0)10-615 60 00
D: +46 (0)10 615 60 74
F: +46-10-615 20 00
www.ramboll.se

Unr 1320004971

Ramböll Sverige AB
Org nr 556133-0506

PM 1 till Bullerrapport (Bilaga 2 MKB för detaljplan)

Östra Dragonfältet Umeå Bullerkartläggning

Sammanfattning

I denna PM redovisas kompletterande bullerberäkningar för framtida situation vid ett detaljplaneområde väster om Ridvägen utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen, öster om Ridvägen. Jämförelse görs främst mot förslaget med full utbyggnad av kvarteren på båda sidorna om Ridvägen, enligt tidigare utförd bullerutredning.

Det blir i stort sett samma ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik på fasader mot Ridvägen för båda alternativen, med eller utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen. Nästan samma maximala ljudnivå från järnvägstrafik men lägre maximalnivå från vägtrafik på Ridvägen vid fasader mot Ridvägen om inte kv. Skvadronen byggs ut.

Liksom i föregående bullerutredning med full utbyggnad av de två planområdena, erhålls trafikbullernivåer över riktvärdena på bostadsfasader som vetter mot vägar och järnväg. Det finns dock goda möjligheter för att tillämpa avstegfall med bullerdämpad sida med hjälp av omsorgsfull lägenhetsplanlösning, och eventuellt kompletterande bullerdämpande åtgärder eller skyddsåtgärder, t ex skydd av vissa uteplatser.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | | |
|--------------|----------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. | Bakgrund och syfte | 4 |
| 2. | Beräkningsförutsättningar | 4 |
| 2.1 | Indata | 4 |
| 2.1.1 | Mark och plan | 4 |
| 2.1.2 | Trafikuppgifter | 4 |
| 2.2 | Planförslagets bebyggelse och riktlinjer | 5 |
| 3. | Beräkningsresultat, trafikbuller | 5 |
| 3.1 | Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik | 5 |
| 3.2 | Maximal ljudnivå från vägtrafik..... | 6 |
| 3.3 | Maximal ljudnivå från spårtrafik..... | 8 |
| 3.4 | Samlad bedömning av planförslaget..... | 10 |
| 4. | Kartbilagor..... | 11 |

**PM 1 till Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning, Ramböll
2014-07-02. (Bilaga 2 till MKB för detaljplan)**

1. Bakgrund och syfte

I Umeå pågår planering för att utveckla området Östra Dragonfältet i centrala Umeå. Ramböll Akustik har tidigare utfört en bullerutredning (Östra Dragonfältet Umeå, Bullerkartläggning, 2014-07-02) för en bebyggelsestruktur som tagits fram som grund för planeringsarbetet inom detaljplaneområde 1, väster om Ridvägen. Beräkningarna för framtida situation avsåg ett scenario med full utbyggnad av såväl det planområdet som ett område öster om Ridvägen, i kvarteren Skvadronen, i bullerutredningen benämnt detaljplaneområde 2.

I denna PM redovisas kompletterande bullerberäkningar för framtida situation vid detaljplaneområde 1 utan ny bebyggelse i Skvadronen. Anledningen till detta är att synpunkter framkommit under plansamrådet om vad som händer under perioden före kv. Skvadronen kan bebyggas. Jämförelse görs främst mot förslaget med full utbyggnad av kvarteren på båda sidorna om Ridvägen.

2. Beräkningsförutsättningar

Denna PM redovisar i första hand de förutsättningar som ändrats för de nu utförda beräkningarna. För övriga förutsättningar, indata, trafikuppgifter mm, samt för bedömningsgrunder, riktvärden och beräkningsmetod hänvisas till ovan nämnda bullerutredning.

2.1 Indata

2.1.1 Mark och plan

Det digitala kartunderlaget är detsamma som i föregående bullerutredning, d v s enligt filerna nedan. Det som skiljer är att den föreslagna (kontors-)bebyggelsen i de två östra kvarteren har tagits bort.

- Förslag på planerad bebyggelse och ombyggda gator är enligt: Östra Dragonfältet.dwg, levererad 2014-04-22.
- Omarbetat förslag på bostadshus: modell140611 – bostäder.dwg, levererad 2014-06-13.
- Nytt parkeringshus enligt: Skiss sitplan MB 140519.dwg, levererad 2014-06-13.

2.1.2 Trafikuppgifter

Väg- och järnvägstrafiken är densamma som i bullerutredningen.

PM 1 till Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

4(11)

2.2 Planförslagets bebyggelse och riktlinjer

I det aktuella planområdet avser kommunen främst upprätta bostadshus i södra delen vid Hovrättsgatan. Nybyggnadsriktvärden för bostadshus är 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå, frifältsvärde utanför fasad. Där riktvärdena överskrids kan avsteg medges om tysta (ekvivalentnivå < 45 dBA) eller bullerdämpade (ekvivalentnivå 45-50 dBA) sidor kan erhållas, mot vilka minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet kan placeras.

För uteplatser gäller 70 dB(A), frifältsvärde, maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Riktvärdet får enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 överskridas högst 5 gånger/timme under den mest utsatta timmen, i medeltal under året. För denna beräkning ska antalet lastbilar, bussar eller tåg vid maxtimmen dagtid användas.

3. Beräkningsresultat, trafikbuller

Som tidigare har dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och järnvägstrafiken samräknats, maximal ljudnivå har räknats separat för respektive trafikslag.

Beräknade ljudnivåer från väg- och spårtrafik redovisas på kartbilagor till denna PM, samt beskrivs nedan. Framtida situation utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen redovisas på kartbilaga VJ3, V103 och J103. Jämförelse mot situation med full utbyggnad av båda planområdena, på båda sidor om Ridvägen, görs under respektive kapitel.

3.1 Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik

Se kartbilagor VJ3 samt VJ3:3D vy1-vy3.

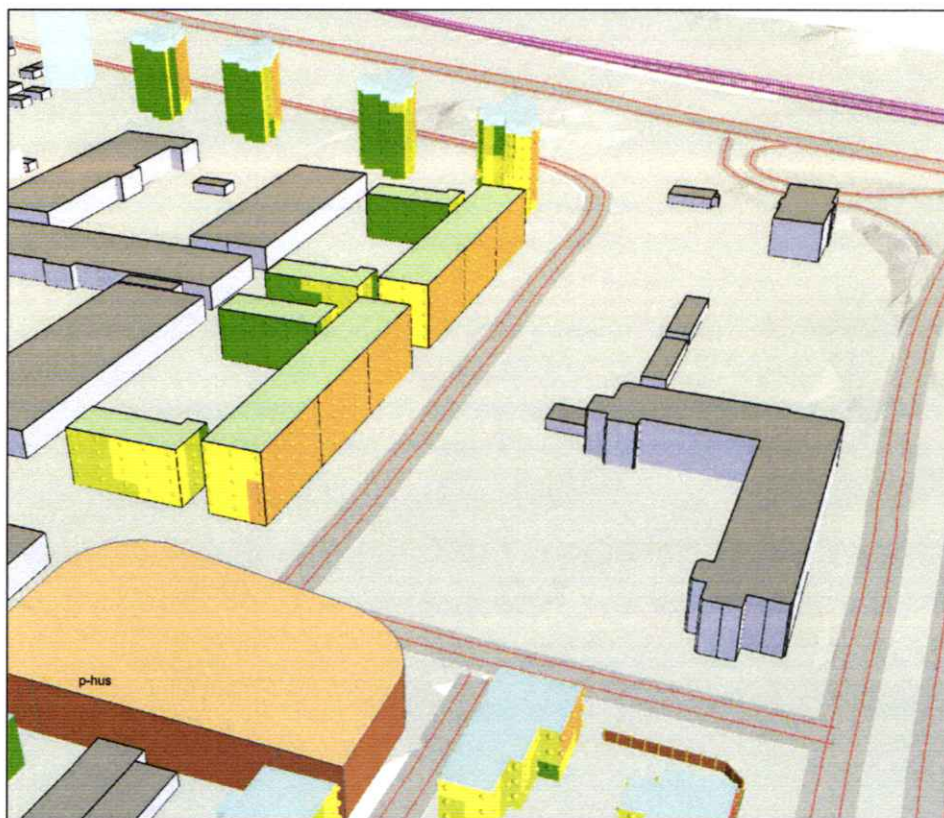
Byggnadsfasader samt husgavlar närmast Ridvägen beräknas i allmänhet få dygnsekvivalenta ljudnivåer på 55-65 dBA, frifältsvärde, se bild 1 nedan, samt bullerutbredningskarta VJ3. På flera av fasaderna som vetter mot Vännäsvägen och jämvägen ligger de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna över 55 dB(A). Vid fasader och uteplatser inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 55 dB(A) förekomma.

Skillnad mot scenariot med bebyggelse i kv. Skvadronen:

Scenariot utan bebyggelse i kv. Skvadronen får i stort sett samma ekvivalentnivå på fasader mot Ridvägen. Bullerinfallet ökar visserligen från Västra Esplanaden, men samtidigt försvinner bidraget från ljudreflexer från trafiken på Ridvägen i motstående fasader i kv. Skvadronen, vilket ekvivalentnivåmässigt går på ett ut. Bullersituationen kan dock inte sägas bli exakt densamma eftersom Västra Esplanadens trafikering är och låter annorlunda än Ridvägens, vilket kan uppfattas på annat sätt.

PM 1 till Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971



Ljudnivå Leq 24

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |
| 55 < | <= 55 |
| 50 < | <= 50 |

Bild 1. Det aktuella planområdet fullt utbyggt (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Samräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader samt befintliga punkthus längs Ridvägens norra del, urklipp ur kartbilaga VJ3:3Dvy1.

3.2

Maximal ljudnivå från vägtrafik

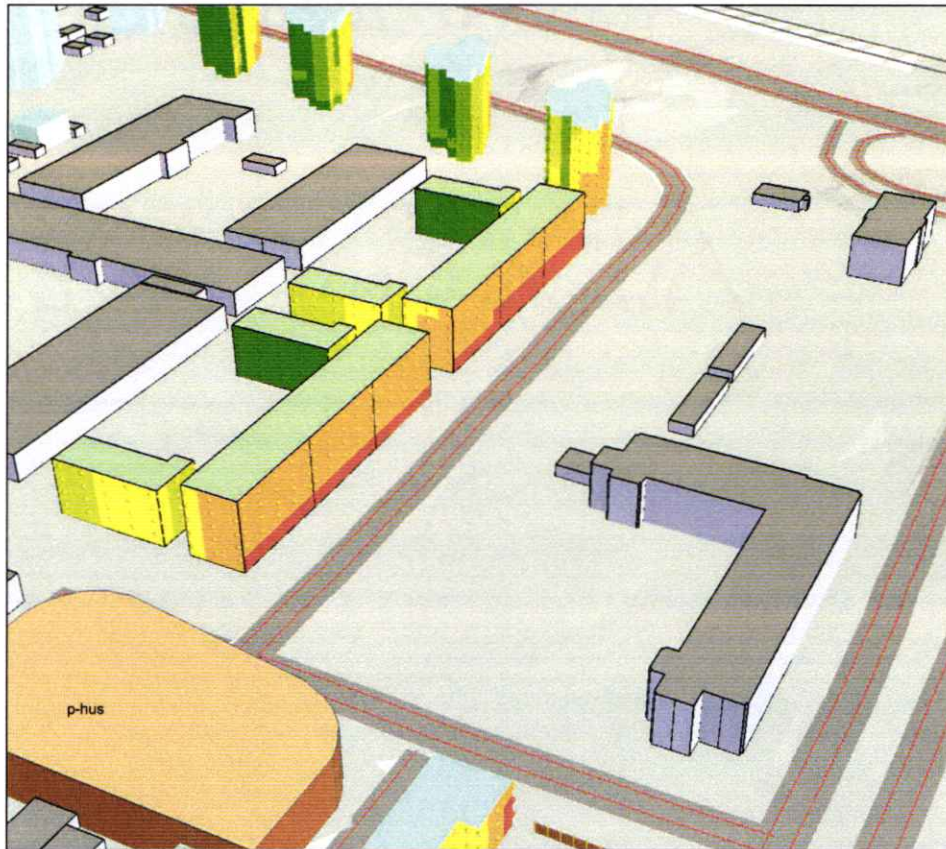
Se kartbilagor V103 samt V103:3D vy1-vy3.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast Ridvägen kan få maximala ljudnivåer på 75-85 dBA från vägtrafiken. Även mot gavlar och fasader inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 70 dB(A) förekomma, se bild 2. För dessa hus behöver uteplatser anordnas på bullerskyddad sida av husen.

PM 1 till Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971

6(11)



Ljudnivå L_{max}

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | |
| 85 < | <= 90 |
| 80 < | <= 85 |
| 75 < | <= 80 |
| 70 < | <= 75 |
| 65 < | <= 70 |
| 60 < | <= 65 |
| | <= 60 |

Bild 2. Det aktuella planområdet (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Maximal ljudnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta V103:3Dvy1.

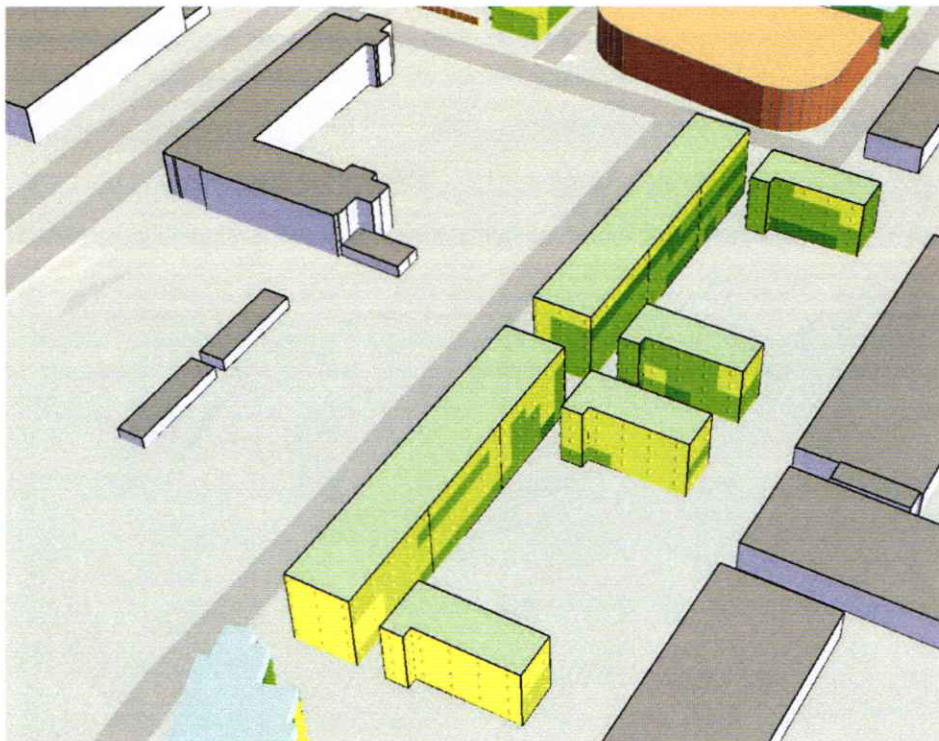
Skillnad mot scenario med ny bebyggelse i kv. Skvadronen:

Scenariot utan bebyggelse i kv. Skvadronen innebär något minskad maximalnivå från trafiken på Ridvägen, som är den bullerkälla som ligger närmast planområdet och därför ger upphov till högsta maximalnivåerna vid passage av tunga fordon. Detta på grund av att man slipper ljudreflexer från motstående fasader i kv. Skvadronen.

3.3 Maximal ljudnivå från spårtrafik

Se kartbilagor J103 samt J103:3D vy1-vy2.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast järnvägen kan få maximala ljudnivåer över 70 dBA från järnvägstrafiken, se bild 3. För dessa hus kan bullerskydd behöva vidtas för uteplatser. För uteplats gäller dock att antalet passager av trafik som ger upphov till de högsta maximala ljudnivåerna, i detta fall lokdragna godståg, inte ska vara fler än fem under maxtimmen dagtid. Då dessa sammanlagt är 24 stycken per dygn enligt trafikprognos för år 2030, och betydligt färre i dagsläget då få lok är anpassade för Botniabanans signalsystem, torde godstågpassager inte förekomma oftare än fem gånger per timme.



Ljudnivå L_{max}

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Bild 3. Planområdet (ljusgröna tak) sett norrifrån. Maximal ljudnivå från spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta J103:3Dvy2.

Bullerberäkningarna är utförda på tidiga bebyggelsestrukturer där bland annat lägenhetsplanlösningar, balkongers placering och utformning ännu inte är inritade. Vid slutlig utformning av de nya byggnaderna kan de anpassas för att skydda mot buller på uteplatser eller balkonger. Alternativt kan man t ex utföra balkonger med bullerskyddsskärm på sida som är exponerad för trafik, se bild 4 nedan, som visar effekt av en skärm i norra kanten av västra fasaden på nordligaste gatuhuset i bild 3. Med en ca 2 m bred skärm får hela västra fasaden högst 70 dBA maximal ljudnivå från tågtrafik.

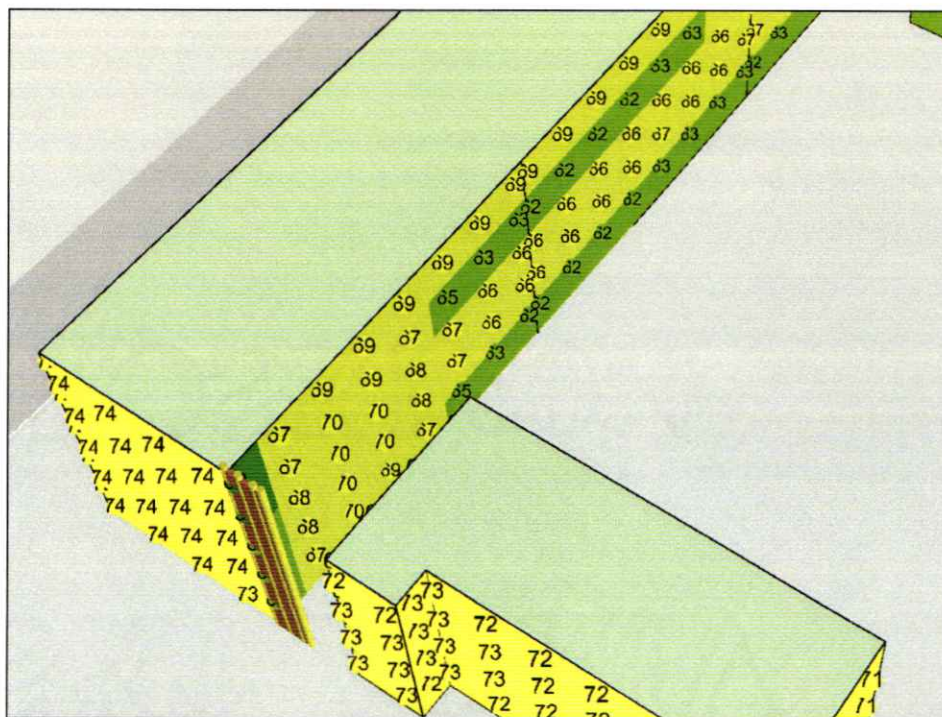


Bild 4. Exempel som visar hur en bullerskyddsskärm minskar ljudinfallet från tågtrafiken mot planerade husfasader i bild 3 ovan. I bilden anges maximal ljudnivå i dBA från spårtrafik (frifältsvärde) för varje beräkningspunkt på fasad.

Skillnad mot scenario med ny bebyggelse i kv. Skvadronen:

Utan ny bebyggelse på kv. Skvadronen blir det marginellt ökad maximal bullernivå vid nya fasader längs Ridvägen. Drygt halva fasaden på norra längsgående huset får maxnivåer över 70 dBA, p g a minskad skärmning. Ingen skillnad för gårdshus eller inne på gård i nya bostadskvarteret.

4. Samlad bedömning av planförslaget.

- Bullerberäkningen gjord under förutsättning att ingen ny bebyggelse tillkommer i kvarteret Skvadronen, öster om Ridvägen.
- Ljudnivåer över riktvärden på fasader mot vägar och järnväg.
- I stort sett samma ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik på fasader mot Ridvägen för båda alternativen, med eller utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen. Nästan samma maximala ljudnivå från järnvägstrafik men lägre maximalnivå från vägtrafik på Ridvägen på fasader mot Ridvägen om inte kv. Skvadronen byggs ut.
- Goda möjligheter för att tillämpa avstegfall med bullerdämpad sida med hjälp av bebyggelseutformning, omsorgsfull lägenhetsplanlösning och eventuellt kompletterande bullerdämpande åtgärder eller skyddsåtgärder, t ex skydd av vissa uteplatser.

5. Kartbilagor

Beräkningsresultaten finns redovisade på kartbilagor, totalt 11 stycken, enligt nedan.

| Karta | bullerkälla | Situation/ljudnivå | Kartdatum |
|-----------------|-------------|----------------------------------------------------------------|------------|
| | | Planerad situation, utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen | |
| VJ3 | Väg+ jvg | Bullerutbredning, samräknad ekvivalentnivå 2 m över mark | 2015-01-14 |
| VJ3:3D vy1-vy3 | Väg+ jvg | Samräknad ekvivalentnivå frifältsvärde mot fasad | 2015-01-14 |
| V103 | Väg | Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark | 2015-01-14 |
| V103:3D vy1-vy3 | Väg | Maximalnivå frifältsvärde mot fasad | 2015-01-14 |
| J103 | Järnväg | Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark | 2015-01-14 |
| J103:3D vy1-vy2 | Järnväg | Maximalnivå frifältsvärde mot fasad | 2015-01-14 |

Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

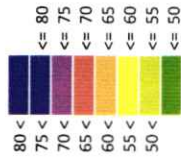
Karta
VJ3

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen
Ekvivalentsnivå från väg- och järnvägstrafik
2 m över mark

38. Planerad situation_väg+jvtrafik ekvival_utan nya kontor_1
Result number 38
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranpera
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
i dB(A), inkl fasadreflex



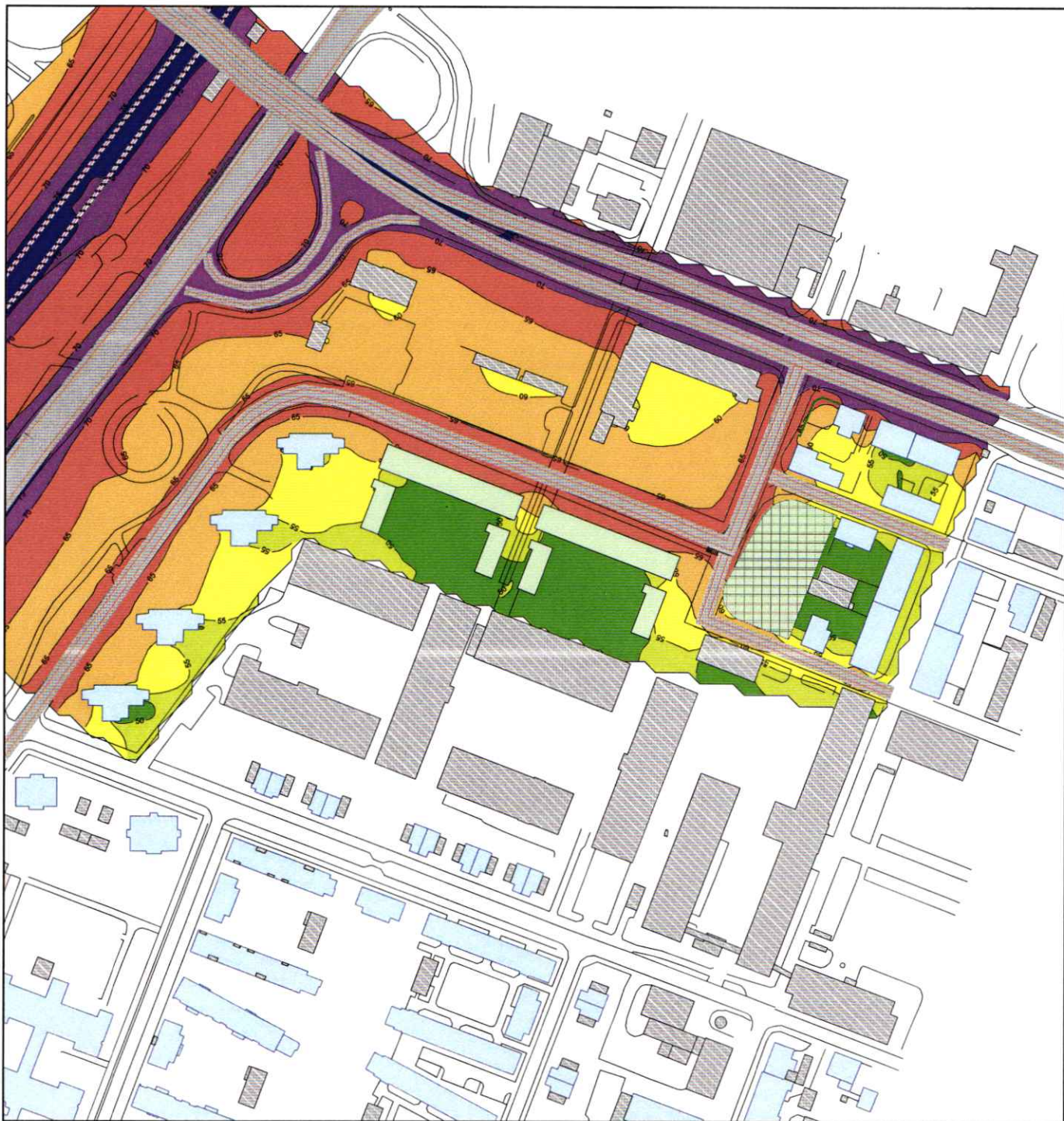
Teckenförklaring

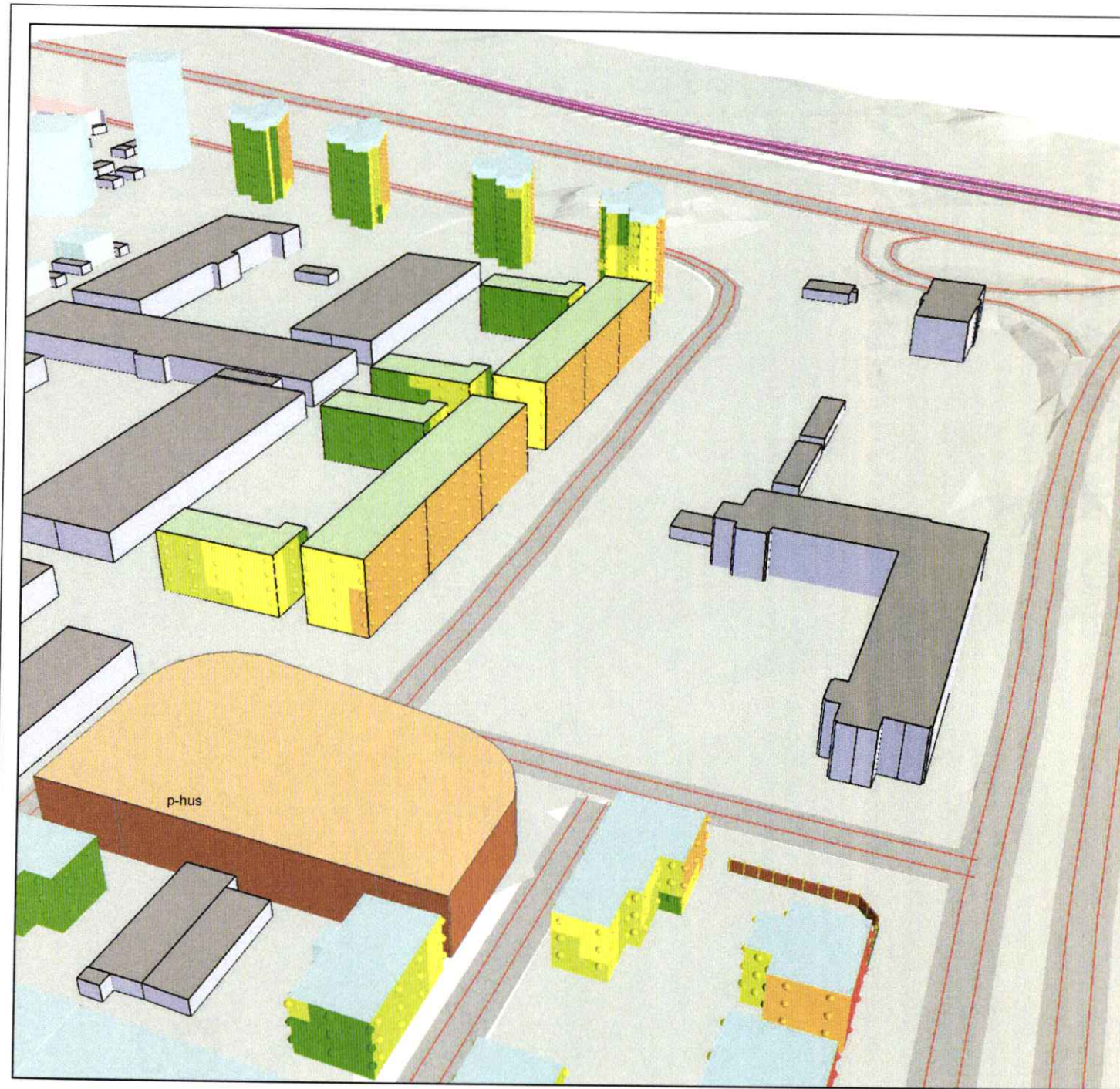
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef boadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

Facade Noise Map

- Beräkn punkt fasad

(A3) Skala 1:1800





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ3
3D
vy1

39_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnlv_utan nya kontor_1
 Result number 39

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)



Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL

321

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

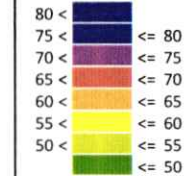
Karta
VJ3
3D
vy2

39_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnivå_utan nya kontor_1
 Result number 39

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat plus
- Bef bullerskydd



RAMBOLL

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ3
3D
vy3

39_Planerad situation_väg+jvgtrafik eknivå_utan nya kontor_
 Result number 39

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

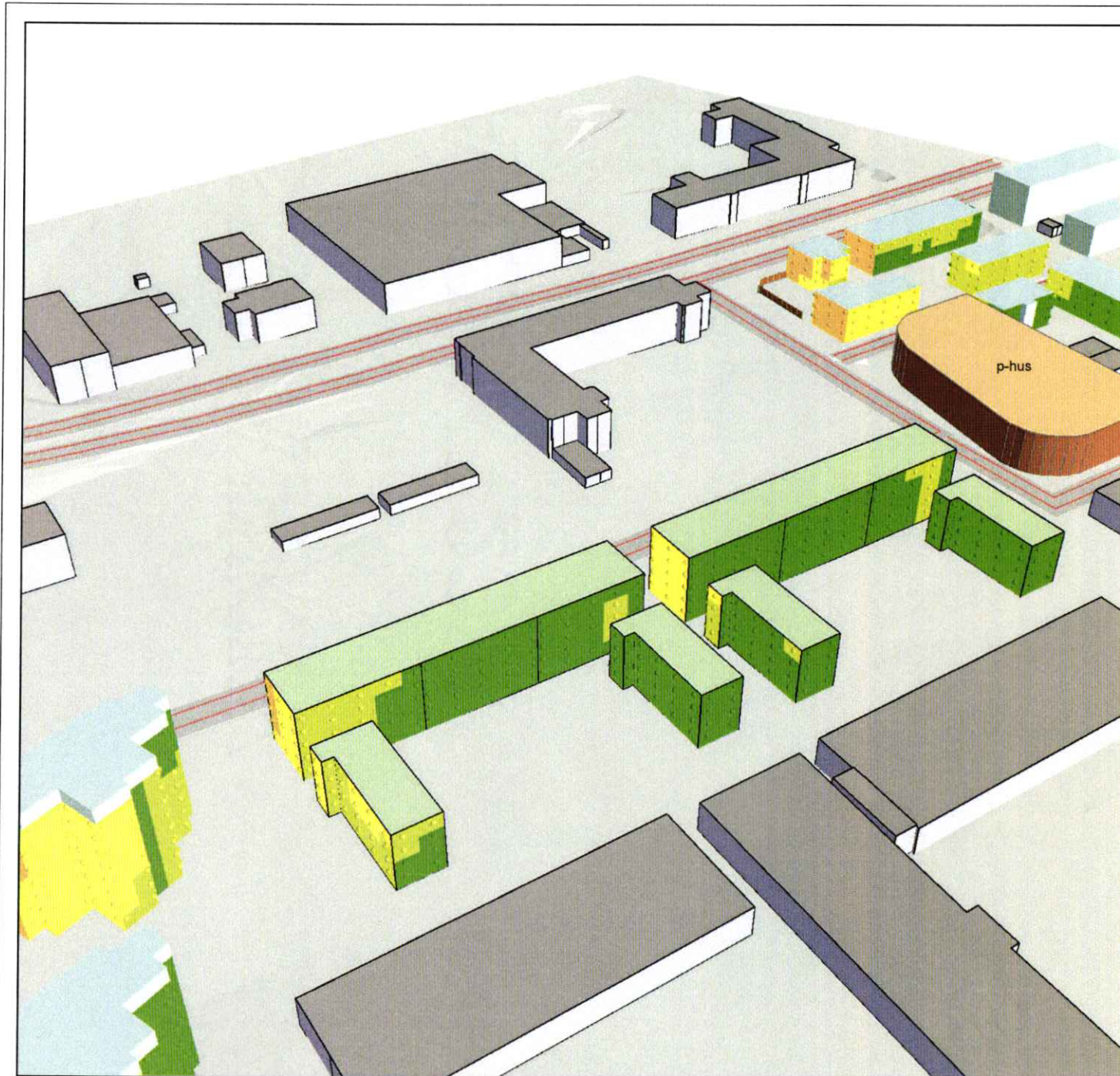
| | |
|------|-------|
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |
| 55 < | <= 55 |
| 50 < | <= 50 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



RAMBOLL



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik
 2 m över mark

Karta
V103

42_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
 Result number 42
 Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waarnerä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
 i dB(A), inkl fasadreflex

- 90 < [Dark Blue]
- 85 < [Purple] <= 90
- 80 < [Red] <= 85
- 75 < [Orange] <= 80
- 70 < [Yellow] <= 75
- 65 < [Light Green] <= 70
- 60 < [Dark Green] <= 65
- [Green] <= 60

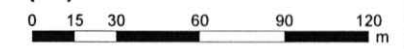
Teckenförklaring

- [Orange line] Emission line, road
- [Red line] Emission line, rail
- [Light Blue box] Bef bostadshus
- [Grey hatched box] Övrig bebyggelse
- [White box] Vårdlokal etc
- [Green circle] Beräkn punkt fasad
- [Green hatched box] Byggrätt enl DP
- [Green hatched box] Planerat phus
- [Green line] Bef bullerskydd

Facade Noise Map



(A3) Skala 1:1800



327

Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
V103
3D
vy1

43_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
 Result number 43

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

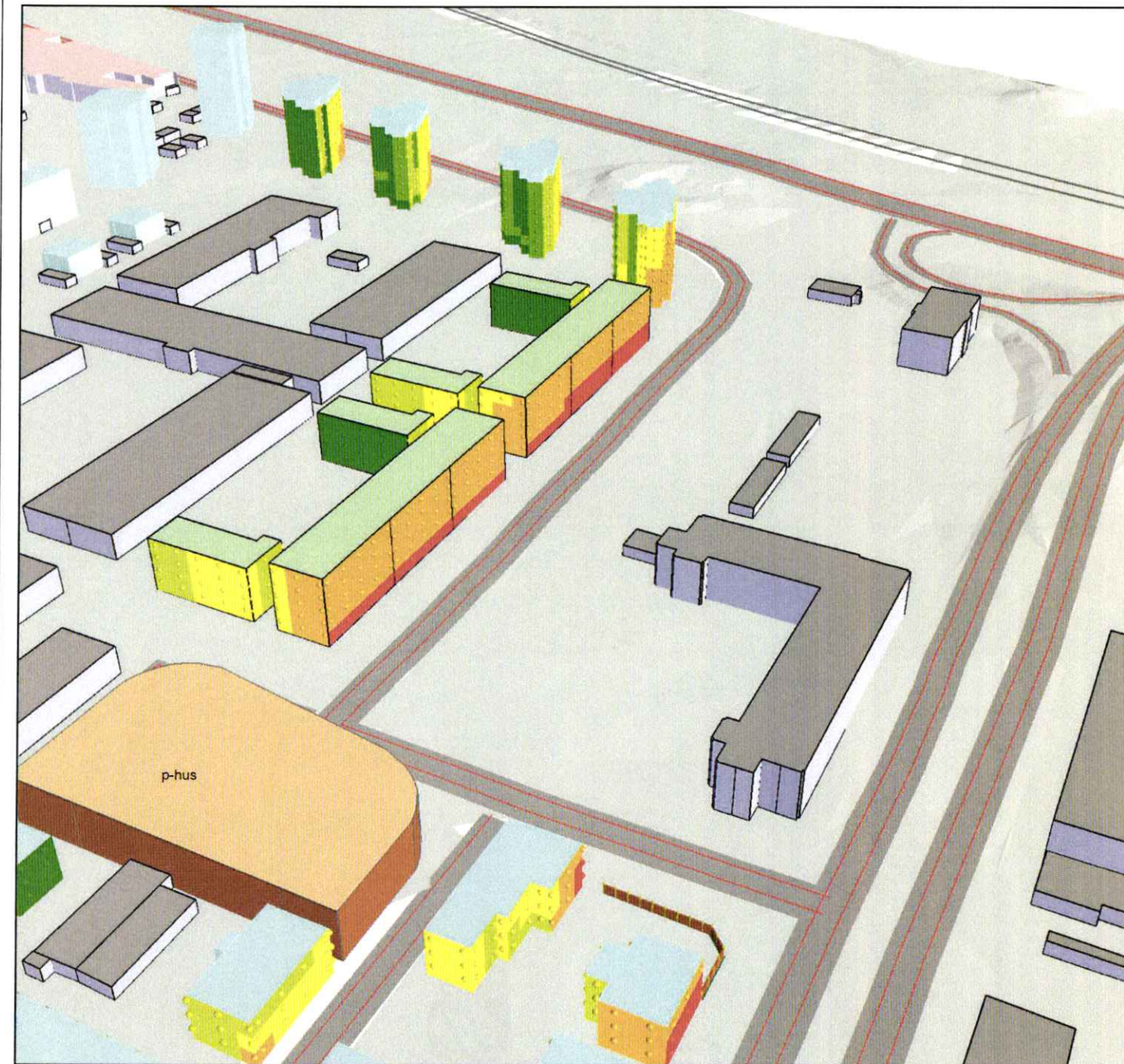
| | |
|------|-------|
| 90 < | <= 90 |
| 85 < | <= 85 |
| 80 < | <= 80 |
| 75 < | <= 75 |
| 70 < | <= 70 |
| 65 < | <= 65 |
| 60 < | <= 60 |

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- ☐ Bef bostadshus
- ☐ Övrig bebyggelse
- ☐ Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn punkt fasad
- ☐ Byggrätt enl DP
- ☐ Planerat phus
- Bef bullerskydd





Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
V103
3D
vy2

43_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
 Result number 43

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

- 90 < <= 90
- 85 < <= 85
- 80 < <= 80
- 75 < <= 75
- 70 < <= 70
- 65 < <= 65
- 60 < <= 60

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL

331



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

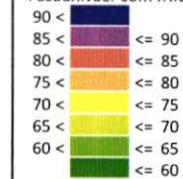
Karta
V103
3D
vy3

43_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
 Result number 43

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
 i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



Teckenförklaring

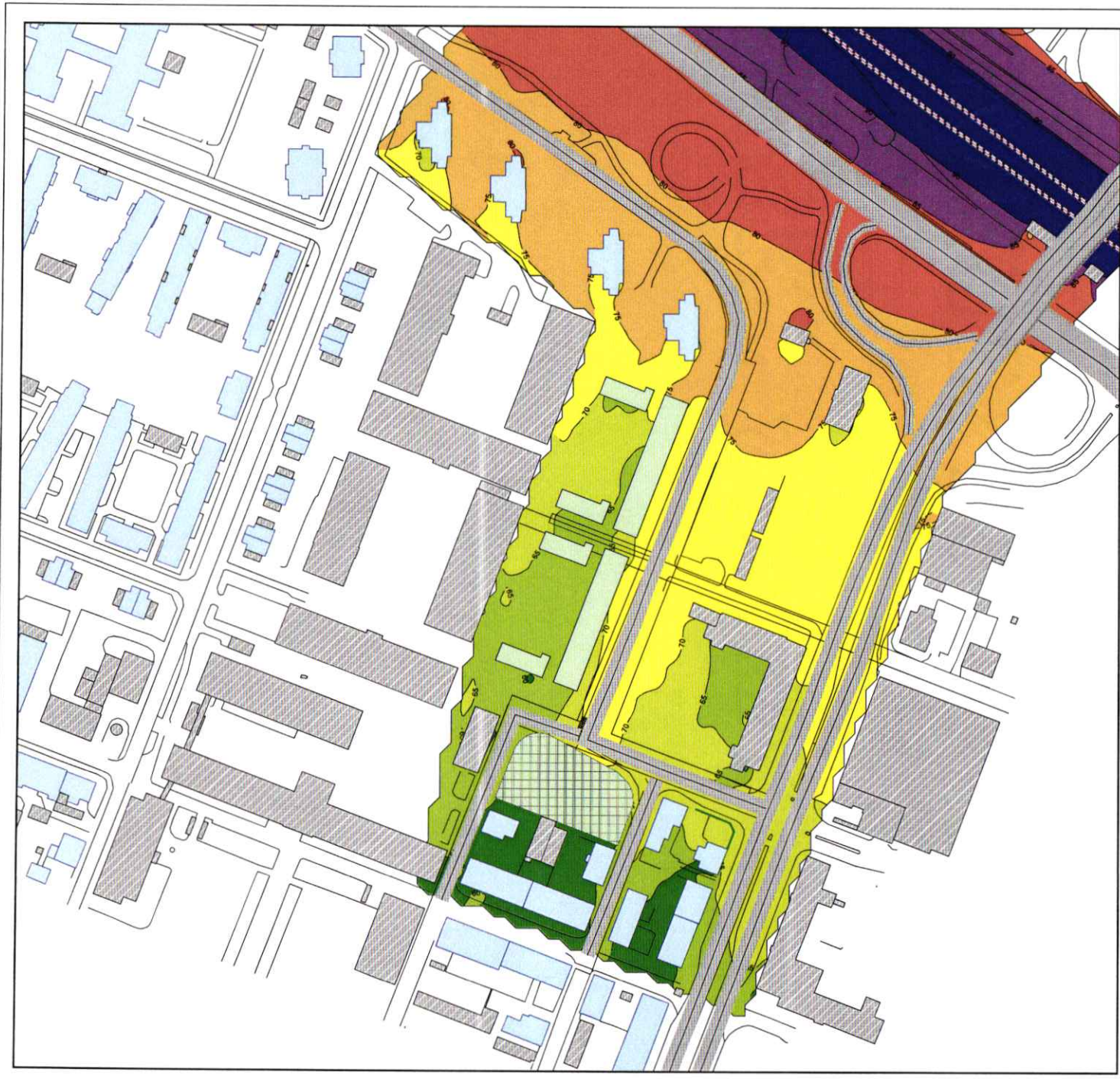
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat plus
- Bef bullerskydd



333



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

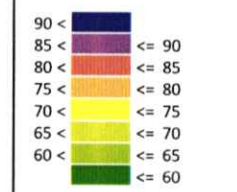
Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.
 Maximalnivå från järnvägstrafik
 2 m över mark

Karta
J103

40_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 40
 Calculation in 2 m above ground

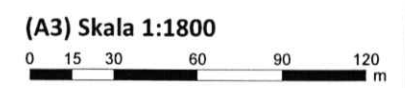
Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax rail
 i dB(A), inkl fasadreflex

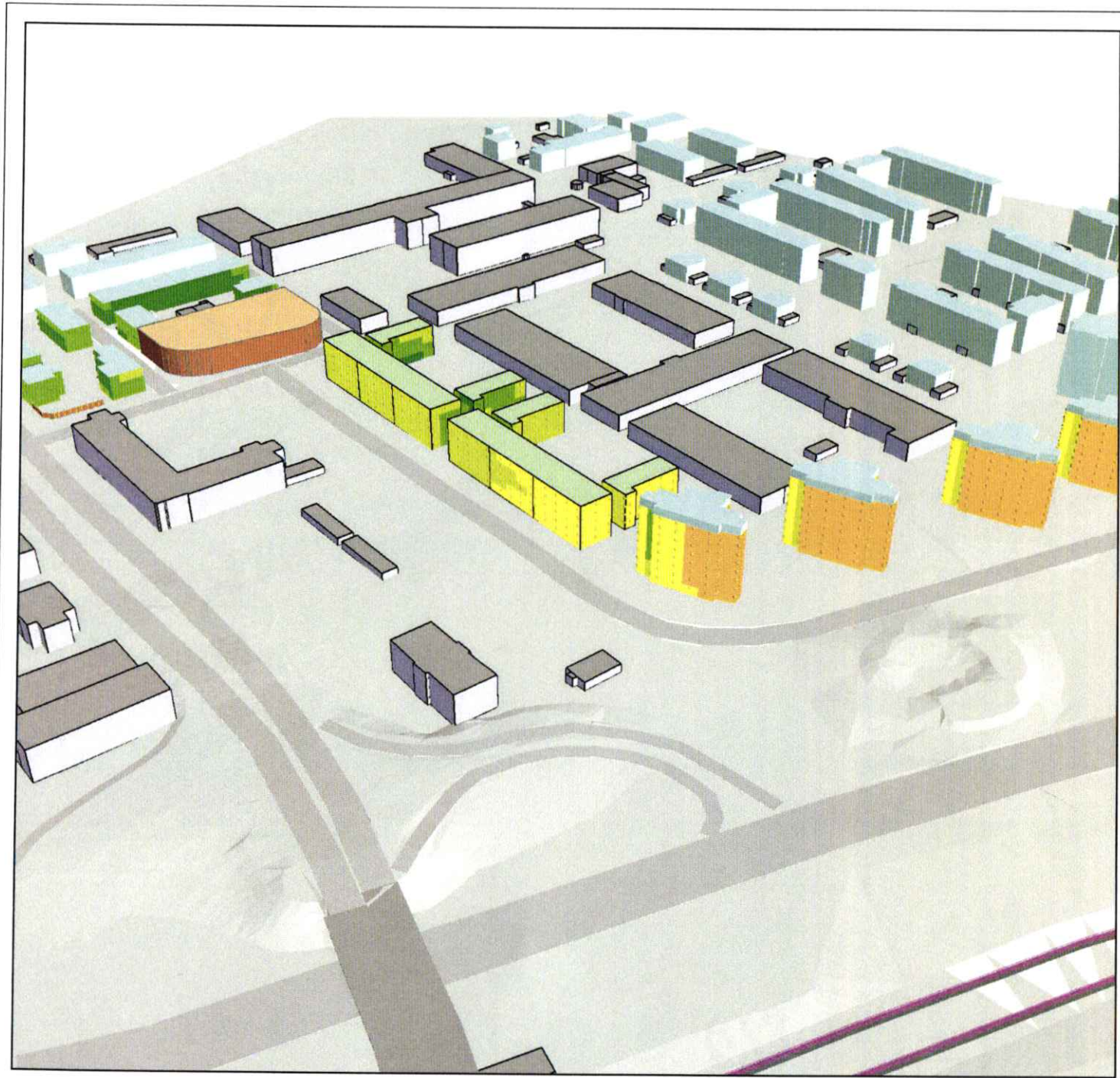


Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- ▨ Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc
- Facade Noise Map**
- ⊙ Beräkn punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- ▨ Planerat plus
- Bef bullerskydd



335



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

Maximalnivå från spårtrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
J103
3D
vy1

41_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_utan nya kontor_15
 Result number 41

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax rail
 i dB(A)



Teckenförklaring

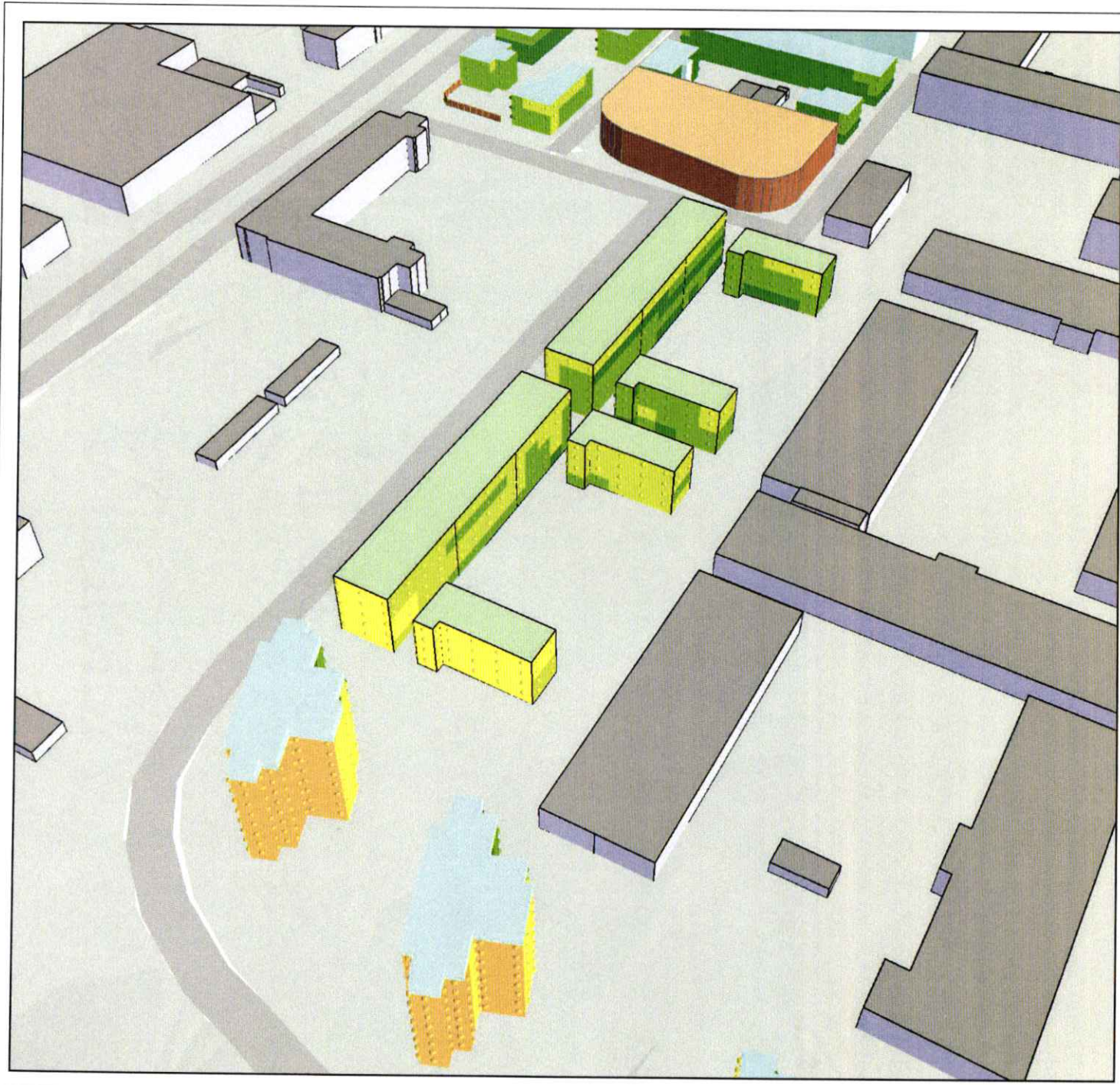
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat plus
- Bef bullerskydd



337



Umeå kommun
 Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
 Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
 Scenario Utan ny bebyggelse i kv Skvadronen.

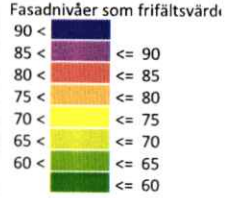
Maximalnivå från spårtrafik som frifältsvärde mot fasad på planerad bebyggelse och befintliga bostadshus inom planområdet.

Karta
J103
3D
vy2

41_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_utan nya kontor_15
 Result number 41

Project engineer: Monica Waaranperä
 Created: 2015-01-14
 Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax rail
 i dB(A)



Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat plus
- Bef bullerskydd



339

Lagakraft 2018 -12- 03

Akt nr 2480K-P *2019/24*...../.....

Trafikutredning för Östra Dragonfältet

Umeå kommun



Dokumentinformation

Titel: Trafikutredning för Östra Dragonfältet, Umeå kommun

Serie nr: 2014:02

Projektnr: 13203

Författare: Joachim Karlgren, 010-456 56 44, joachim.karlgren@trivector.se
Andreas Nordström, 010-456 56 13, andreas.nordstrom@trivector.se

Beställare: Umeå kommun
Kontaktperson: Magdalena Blomquist, tel 090-16 13 53,
magdalena.blomquist@umea.se

Dokumenthistorik:

| Version | Datum | Förändring | Distribution |
|---------|------------|-------------------------------------------|--------------|
| 0.1 | 2014-01-16 | | Beställare |
| 0.9 | 2014-01-23 | Korrigeringar efter beställarens önskemål | Beställare |
| 1.0 | 2014-01-27 | Mindre korrigeringar | Beställare |
| 1.1 | 2014-02-03 | Mindre korrigeringar | Beställare |

Förord

Denna utredning utgör ett underlag för detaljplaneprogram för området Östra Dragonfältet i Umeå. Syftet är att ur ett trafikperspektiv beskriva konsekvenserna av ett nytt parkeringshus och vissa förändringar av gatustrukturen samt se över strukturen för gång- och cykelnätet. Utredningen innehåller en skiss på ny sträckning av Ridvägen och kapacitetsanalyser för korsningen mellan Ridvägen och Västra Esplanaden för att belysa effekten av ett nytt parkeringshus.

Utredningen har genomförts av tekn dr Joachim Karlgren och civ ing Andreas Nordström, båda på Trivector Traffic AB. Beställarens kontaktperson har varit Magdalena Blomquist.

Göteborg/Lund, februari 2014

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

| | | |
|-----------|----------------------------------------------------------|-----------|
| 1. | Bakgrund och syfte | 1 |
| 2. | Förutsättningar | 2 |
| 2.1 | Utredningsområdet | 2 |
| 2.2 | Västra Esplanaden | 2 |
| 2.3 | Brogatan | 3 |
| 2.4 | Ridvägen | 4 |
| 2.5 | Skolgatan | 4 |
| 2.6 | Nygatan | 5 |
| 2.7 | Större målpunkter | 5 |
| 2.8 | Gång- och cykeltrafikens förutsättningar | 6 |
| 2.9 | Trafikflöden | 7 |
| 3. | Korsningen med Västra Esplanaden | 8 |
| 3.1 | Köbildning | 8 |
| 3.2 | Trafiksignalen | 9 |
| 3.3 | Korsningens kapacitet | 11 |
| 3.4 | Västra Esplanadens och korsningens framtid | 13 |
| 4. | Framtida utveckling | 14 |
| 4.1 | Förtätning och förändring i Väst på stan | 14 |
| 4.2 | Möjliga scenarion för trafikplaneringen i programområdet | 15 |
| 5. | Konsekvenser av scenarios | 17 |
| 5.1 | Uppskattade konsekvenser för scenario 1 | 17 |
| 5.2 | Uppskattade konsekvenser för scenario 2 | 23 |
| 5.3 | Uppskattade konsekvenser för scenario 3 och 4 | 24 |
| 6. | Slutsatser | 25 |

1. Bakgrund och syfte

Byggnadsnämnden i Umeå kommun har beslutat om detaljplaneläggning av del av Umeå 5:1 m fl, som benämns Östra Dragonfältet, Umeå kommun (se rödmarkerat område i figuren nedan).

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för bostadsbebyggelse och parkering. Syftet är också att se över trafikstrukturen, för gång-, cykel- och biltrafik, inom området och dess kopplingar till den omgivande staden.

Bostadsbebyggelse samt verksamheter planeras bl a inom fastigheten Umeå 5:1 och en parkeringsanläggning inom fastigheten Muraren 7. Framtida omdaning av Västra Esplanaden till stadsgata är också en viktig förutsättning i planarbetet.

Denna utredning ska utgöra underlag för programarbetet men även för den miljökonsekvensbeskrivning som görs i anslutning till programarbetet.



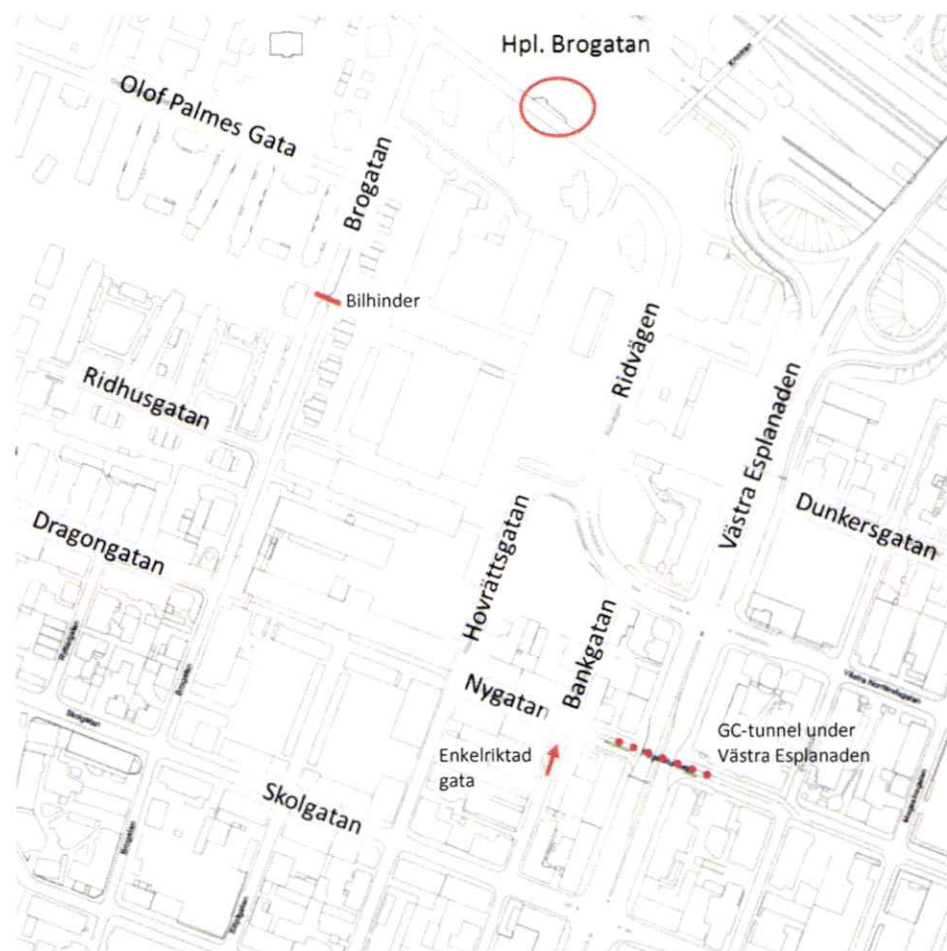
Preliminärt programområde

Figur 1.1 Preliminär avgränsning av planprogrammets utredningsområde.

2. Förutsättningar

2.1 Utredningsområdet

Utredningsområdets avgränsning redovisades i figur 1.1 ovan. Nedan redovisas vägnätet.



Figur 2.1 Nuvarande vägnät inom utredningsområdet. Ett bilhinder är lokaliserat på Brogatan mellan Olof Palmes Gata och Ridhusgatan. Bankgatan är enkelriktad norrut (cykeltrafik är tillåten söderut). Det finns en busshållplats längs Ridvägen nära gång- och cykelbron. Nygatan korsar under Västra Esplanaden som en gång- och cykelväg.

2.2 Västra Esplanaden

Västra Esplanaden utgör en delsträcka av väg 503 som löper mellan Söder-slätts- och Ersbodarondellen, och vägen skär genom stadens centrala delar. Sedan 7 oktober 2013 råder genomfartsförbud för tung trafik genom Umeå

centrum. Åtgärden har minskat den tunga trafiken på Västra Esplanaden, men det råder fortfarande problem med dålig luftkvalitet som uppkommer av det stora trafikarbetet som utförs på en relativt begränsad yta i kombination med inversion.

Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid (NO₂), liksom även normen för partiklar (PM₁₀), överskrids på Västra Esplanaden. Lastbilstrafiken står för ungefär 10 % av antalet fordon på Västra Esplanaden, men bedöms stå för cirka 50 % av avgasutsläppen¹.

För väg 503 är staten väghållare, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för och sköter väg 503. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. Cykelbana längs med Västra Esplanaden saknas idag.

Det var många upphinnande olyckor på Västra Esplanaden och för att minska dessa gavs trafiken på Västra Esplanaden ökad gröntid genom vägens trafiksignalanläggningar. Åtgärden ledde till kortare köer i på Västra Esplanaden. Dock har åtgärden även lett till ökad köbildning på anslutande vägar (vars gröntidsandelar har minskats).

Korsningen Västra Esplanaden-Ridvägen/Västra Norrlandsgatan

Västra Esplanadens korsning med Ridvägen och Västra Norrlandsgatan regleras med trafiksignaler. Belastningen på korsningen är hög under trafikens max-timmar och köer uppstår i samtliga tillfarter. Korsningen är till ytan stor och domineras helt av motortrafiken. Övergångsställen finns över korsningens samtliga ben, men cykelöverfarter saknas.

Västra Esplanadens tillfarter har vardera två körfält för genomgående trafik, och ytterligare två körfält i varje tillfart som är reserverade för höger- eller vänstersvängande trafik.

Ridvägens tillfart har två körfält, ett för trafik i riktning rakt fram eller höger, samt ett kort körfält som är avsett för vänstersväng. Västra Norrlandsgatans tillfart har också två körfält, ett för trafik rakt fram samt höger och ett för vänstersväng.

2.3 Brogatan

Brogatan stängdes för genomgående biltrafik i samband med att Dragonfältet byggdes cirka år 2005. Mellan Olof Palmes gata och Ridhusgatan finns ett bilhinder. Detta hindrar personbilar från att passera medan bussar kan köra förbi (se figur nedan). På grund av detta är trafikflödet på gatan litet. Brogatan trafik-

¹ <http://www.umea.se/umeakommun/trafikochinfrastruktur/arkiv/artiklartrafik/dentungatrafikenpavastraesplanadenharminskat.5.57b91f50142c25734341179.html>

eras inte av busstrafik för närvarande. Befintlig avstängning regleras i detaljplan.

Gatan i övrigt är hastighetsbegränsad till 30 km/h mellan Ridvägen och Skolgatan. Den är utformad som en låghastighetsgata med upphöjda korsningar, varierande beläggning och en gatumiljö som inte uppmuntrar till höga hastigheter. Brogatan är huvudväg för gång och cykeltrafik.



Figur 2.2 Brogatan mot norr med hindret för personbilar mitt i bilden. Foto från Google.

2.4 Ridvägen

Ridvägen är rak och bred, och den brister i att kommunicera att vägens högsta tillåtna hastighet är 40 km/h.

Ridvägen ansluter i nordväst till Vännäsvägen i en cirkulationsplats. Efter det att cirkulationsplatsen byggdes har Ridvägen fått en betydande trafikökning². På Ridvägen gäller sedan 2008 genomfartsförbud för tung lastbilstrafik (över 3,5 ton). Förbudet innebär dock att tung trafik med målpunkt längs Ridvägen för trafikera gatan.

Trafiken på Ridvägen i östlig riktning kan välja att passera rakt fram över Västra Esplanaden eller ansluta Västra Esplanaden för vidare färd norr- eller söderut.

2.5 Skolgatan

Skolgatan har primär funktion som kollektivtrafikstråk och trafikeras av linje 1 och 7, varför biltrafiken bör hållas så låg som möjligt här.

² Detaljplan för fastigheten STIGBYGELN 5 m fl inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län.

I korsningen med Västra Esplanaden är vänstersväng förbjuden för vidare färd norrut. Biltrafiken i utredningsområdet som ska vidare norrut på Västra Esplanaden hänvisas till Ridvägen eller Storgatan.

Även trafiken på Skolgatan öster om Västra Esplanaden har vänstersvängsförbud vilket medför ökad trafik på Västra Norrlandsgatan i riktning mot Västra Esplanaden.

2.6 Nygatan

Nygatan leds under Västra Esplanaden som en gång- och cykelbana. Bankgatan länkar samman cykelstråket på Ridvägen med Nygatan som är ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafik mot centrum, universitetet och sjukhuset.

2.7 Större målpunkter

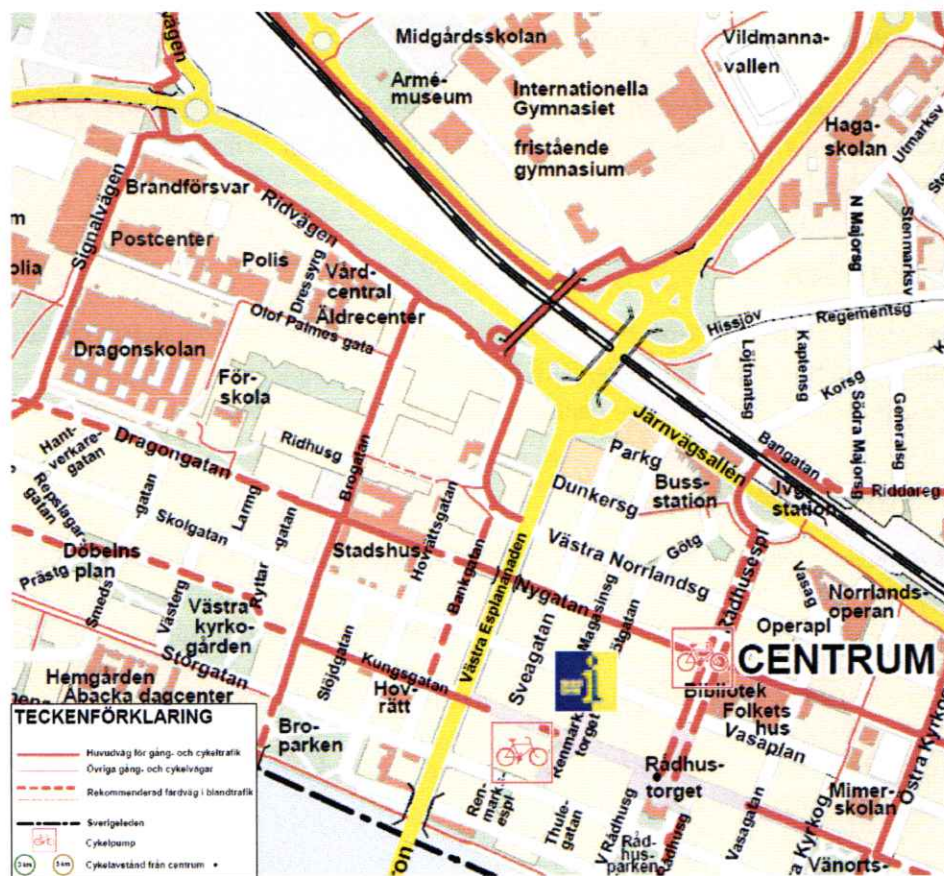
Dragonskolan är Umeås största gymnasieskola med cirka 2000 elever.

Stadshuset är beläget på Skolgatan, och har cirka 300-400 arbetsplatser.

Buss och järnvägsstationen finns i nära anslutning till utredningsområdet.

I områdets västra delar finns också flera *serviceverksamheter* samt *polis och räddningstjänst*.

2.8 Gång- och cykeltrafikens förutsättningar



Figur 2.3 Utsnitt ur cykelkartan 2013.

Vännäsvägen (väg 507) och Hissjövägen bildar tillsammans med spårområdet en avsevärd barriär, och gång- och cykeltrafiken leds här på en egen bro som landar på Ridvägen. Även Västra Esplanaden är en barriär för gång- och cykeltrafik.

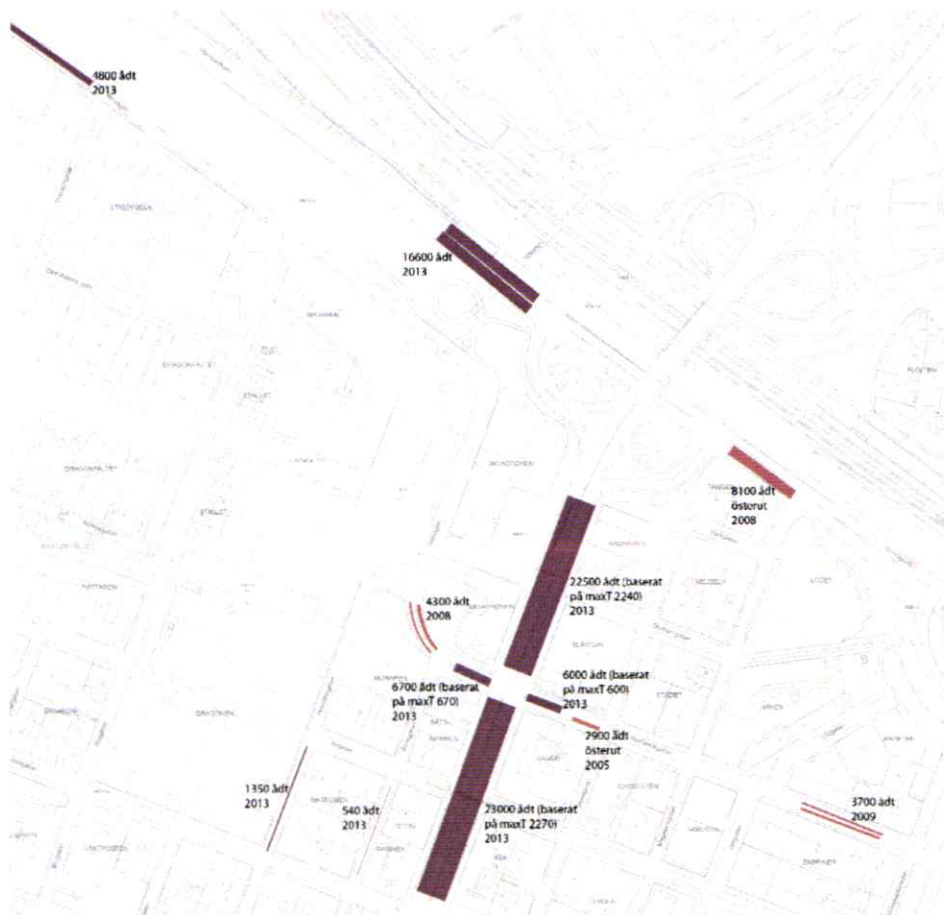
Ridvägens korsning med Västra Esplanaden är inte anpassad för cykeltrafik. I nuläget leds gång- och cykeltrafiken längs Ridvägens norra sida till korsningen med Västra Esplanaden. Stråket upphör i korsningen, vilket resulterar i brister i kopplingen till centrum.

Nygatan leder ett gång- och cykelstråk under Västra Esplanaden och är huvudväg i befintligt trafiknät för gång- och cykeltrafik i öst-västlig riktning.

När området mellan Västra Esplanaden och Ridvägen ska förtätas reserveras ytor för ett framtida gångstråk mellan Ridvägen och förlängningen av Dunkersgatan öster om Västra Esplanaden.

2.9 Trafikflöden

I några punkter inom utredningsområdet har trafikmätningar genomförts. Dessa illustreras nedan med olika breda linjer beroende på trafikflöde. Baserat på data från de mätningar som erhållits av Umeå kommun, så bedöms maxtimmens trafik på eftermiddagen på Ridvägen och Västra Norrlandsgatan utgöra 9 % av medeldygnstrafiken (ådt). Detta gäller även för Västra Esplanaden. Ådt-värdet för Ridvägen i snittet närmast korsningen med Västra Esplanaden är baserat på de räkningar under en maxtimme som genomförts i den korsningen. I detta fall har maxtimmens andel av ådt antagits vara 10 % istället för uppmätta 9 % vilket ger ett något högre ådt-värde (anledningen till detta är att bygga in viss felmarginal i ådt-värdet då det är baserat på en trafikräkning av en enda timme).



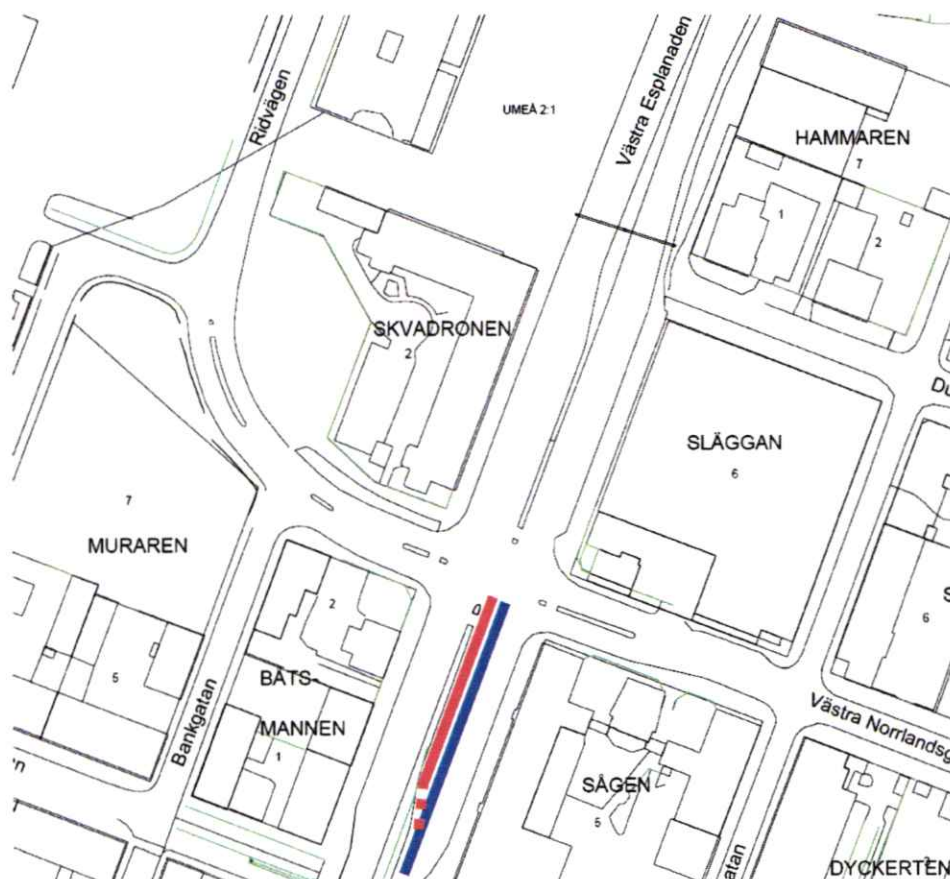
Figur 2.4 Illustrationen visar de sträckor där trafikmätningar finns tillgänglig samt vilka trafikflöden snitten har. Trafikflödena illustreras även med olika breda linjer, där vissa snitt har en linje för varje trafikriktning³.

³ Här används enheten fordon per årsmedeldygn (ådt). Detta värde är ungefär 90 % av det värde som många av Umeå kommuns trafikmätningar är angivna som, alltså fordon per vardagsdygn.

3. Korsningen med Västra Esplanaden

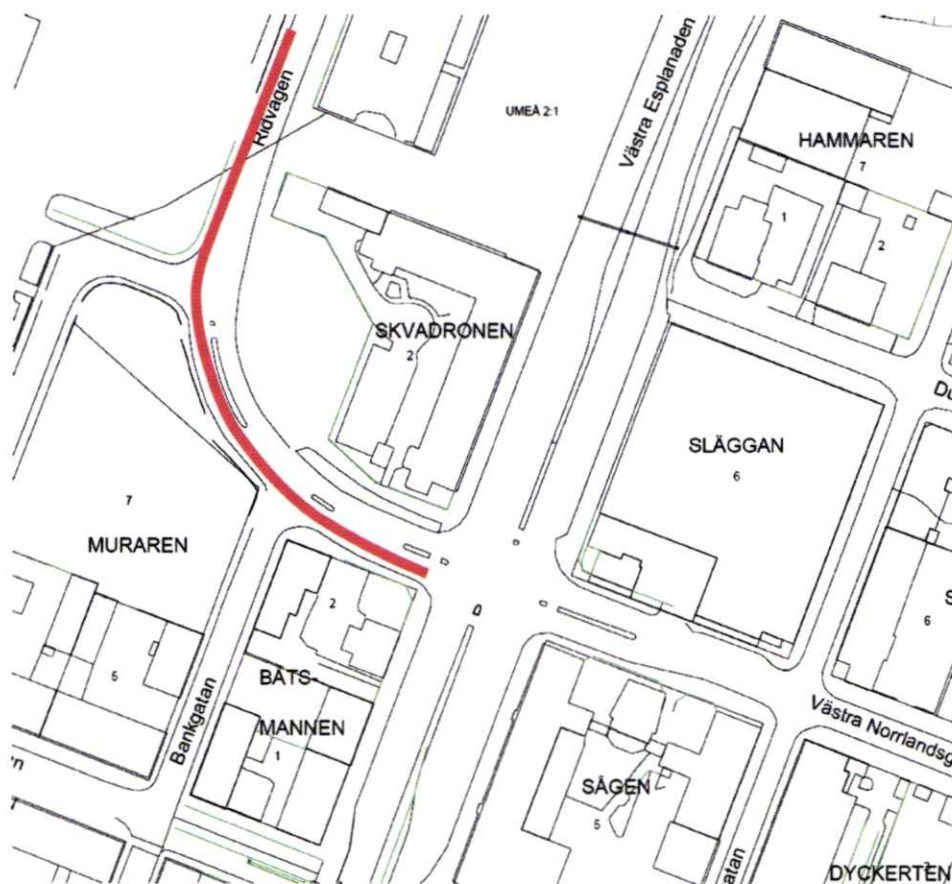
3.1 Köbildning

I dagsläget är det omfattande köbildning i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvågen/Västra Norrlandsgatan. Det blir köer på morgonen främst från söder, både för att köra rakt norrut men mest för att svänga vänster. Ibland fyller köerna för vänstersväng hela avsvängningsfältet ("K4", markerat med röd linje i figur 3.1 nedan) och växer bakåt in i det vänstra fältet för att köra rakt fram ("K3" markerat med blå linje i figur 3.1 nedan). Detta illustreras i figur 3.1 nedan där röd linje indikerar köbildning och röd streckad linje var köbildning för vänstersväng kommer i konflikt med körfält för att köra rakt fram. Det kan även uppstå köbildning på Västra Norrlandsgatan ut mot Västra Esplanaden.



Figur 3.1 Korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvågen samt Västra Norrlandsgatan, med markering i rött (körfält 4, K4) för köbildning för de som svänger vänster på morgonen och i blått för de i körfält 3 (K3) som ibland hindras av kön i K4.

På eftermiddagen är det långa köer längs Ridvågen för att få komma både norrut och söderut. Köen kan växa bakåt förbi korsningen med Hovrättsgatan och ytterligare längre bak (se markering i figur 3.2 nedan). Anledningen är att de som svänger vänster från Ridvågen måste ta hänsyn både till korsande fotgängare och fordon som kör från Västra Norrlandsgatan och rakt över till Ridvågen. Detta ger att det ibland bara kommer ut två-tre bilar från Ridvågen norrut per omlopp. Liknande köbildning med motsvarande orsaker ser vi på Västra Norrlandsgatan. På Västra Esplanaden kan köen för trafiken från norr växa hela vägen bak till bron över järnvågen.



Figur 3.2 Korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvågen samt Västra Norrlandsgatan, med markeringar för köbildning för de som svänger ut från Ridvågen på eftermiddagen.

3.2 Trafiksignalen

Trafiksignalen programmerades om omkring år 2009 för att ge bättre genomströmning åt trafiken på Västra Esplanaden på bekostnad av anslutningarna från Ridvågen och Västra Norrlandsgatan. Anledningen till förändringen var att det skedde många upphinnandeolyckor norr om korsningen. Orsaken var att bilar med för hög hastighet körde på bron över järnvågen, där sikten är dålig, och för sent upptäckte stillastående kö framför. Köer växte även bakåt in på den avfart från Vännäsvågen som leder till Västra Esplanaden. Kommunen påpekade den höga olycksfrekvensen för våghållaren Trafikverket och förändringen av signa-

len var den åtgärd som Trafikverket valde. Effekten blev minskade olyckor och högre genomströmning längs Västra Esplanaden⁴. 2011, efter omprogrammeringen, sänktes tillåten hastighet till 40 km/h. Denna hastighet gäller från strax norr om där bron passerar järnvägen och söderut. Dock har vägens geometri inte anpassats till denna sänkta tillåtna hastighet.

Västra Esplanadens korsning med Ridvägen ingår i ett samordnat signalsystem som ger trafiken på Västra Esplanaden grön våg under högtrafik. Systemet är helt anpassat för att tillgodose motortrafikens behov av framkomlighet. Den minskade kölängden på Västra Esplanaden som konfigurationen av samordningen resulterade i uppnåddes genom att förse Västra Esplanaden med en större andel av gröntiden i en förlängd omloppstid (130 sekunder)⁵. Prioriterad framkomlighet på Västra Esplanaden har dock resulterat i längre köer på Västra Esplanadens anslutande gator och vägens barriäreffekt förstärktes ytterligare, i synnerhet för oskyddade trafikanter som måste vänta längre för att kunna korsa vägen (kortare gröntider vid övergångsställena som leder över Västra Esplanaden). Västra Esplanadens medlöpande övergångsställen, som korsar Ridvägen och Västra Norrlandsgatan, har också de gynnats av en större gröntidsandel. Men då Västra Esplanadens utformning så tydligt prioriterar och kommunicerar motortrafikens framkomlighet är vägen inte ett attraktivt stråk för oskyddade trafikanter.

Korsningen saknar överfarter för cykeltrafik då det inte finns cykelbanor som ansluter till korsningen. Tillfarterna saknar anpassning för cykeltrafik, ex. målade cykelboxar. Fördelen med cykelbox är att den bidrar till att synliggöra cyklister och har på så sätt en trafiksäkerhetshöjande effekt.

I arbetet med denna utredning var antalet oskyddade trafikanter som rör sig i korsningen okänt, men kommunens tjänstemän är av uppfattningen att gångflödet över Västra Esplanaden är större på det norra övergångsstället än det södra. Detta bidrar främst till att reducera kapaciteten för vänstersvängande trafik från Ridvägen samt högersvängande trafik från Västra Norrlandsgatan som måste lämna gående företräde.

Filmmaterial som erhållits av Umeå kommun, som visar trafiksituationen i korsningen under eftermiddagens högtrafik (omkring kl 16:30 måndag 13/1 2014), illustrerar hur de köer som bildas av södergående trafik i Västra Esplanadens korsning med Skolgatan växer så pass långt att framkomligheten i korsningen med Ridvägen påverkas. Bakåtblockeringarna hindrar avvecklingen av trafik under gröntiden i Ridvägens korsning. Detta kan ses som att systemet inte kan avveckla den trafik som släpps in, vilket resulterar i att gröntiden för Västra

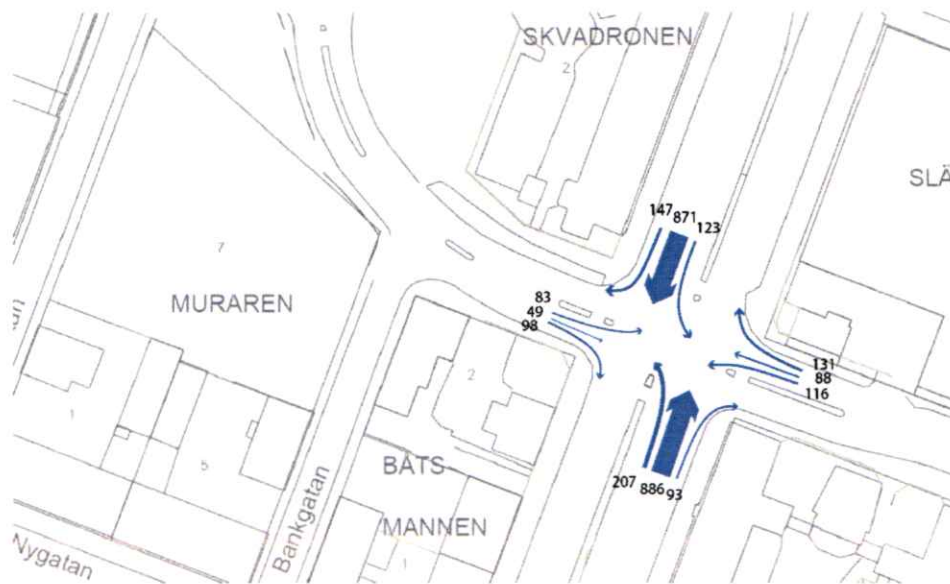
⁴ Enligt uppgifter från tjänstemän vid Umeå kommun.

⁵ Här kan nämnas att det i den äldre utgåvan av VGU, Vägars och gators utformning (gällande fram till 6 november 2012), i avsnitt 7.11.5 Kapacitet och framkomlighet, står att "Omloppstiden bör inte överstiga 120 s. Vid stor gångtrafik bör omloppstiden inte överstiga 90 s."

Esplanaden utnyttjas ineffektivt. Av filmmaterialet att döma bör signalsamordningen på Västra Esplanaden ses över⁶.

3.3 Korsningens kapacitet

Enligt de mätningar av trafikflöden som Umeå kommun genomfört under maxtimmen på eftermiddagen (16:00-17:00), så ser flödena i korsningen ut enligt nedan. Av de mätdata som varit tillgängliga inom detta arbete så har de flesta en maxtimme mellan 16:00 och 17:00, men enstaka platser har sin topp timmen tidigare. Det är också tydligt att timmen 15:00-16:00 har mer trafik än timmen 17:00-18:00 i de flesta mätpunkter, vilket antyder att den verkliga maxtimmen skulle ligga 15:45-16:45.

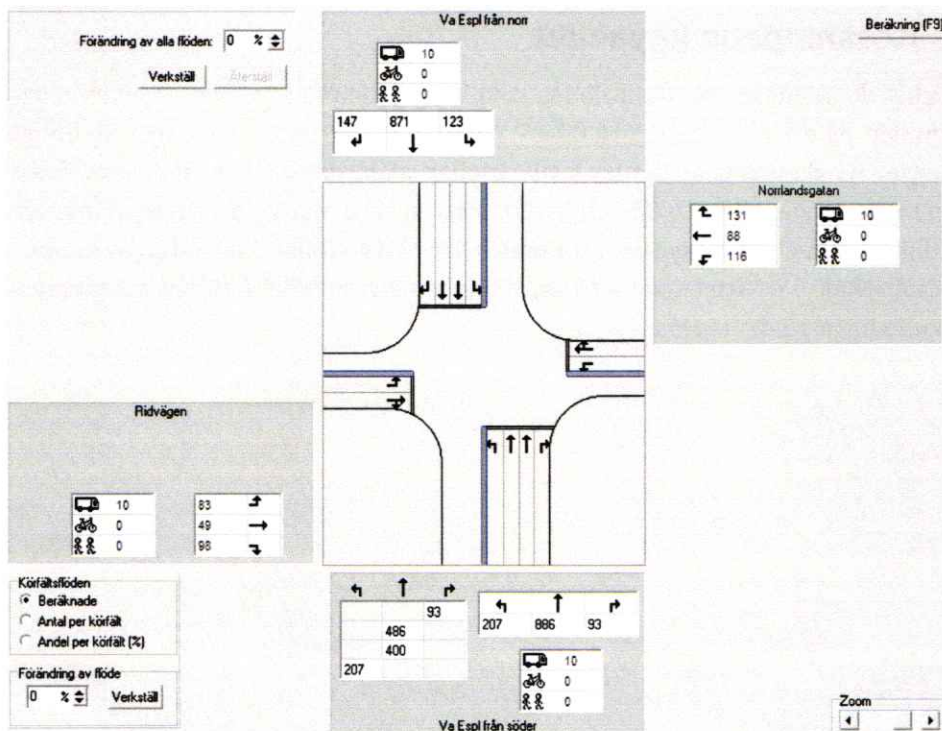


Figur 3.3 Trafikflöden per timme mellan 16:30 och 17:30 i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

När de räknade trafikflödena och svängandelarna i korsningen analyseras med kapacitetsberäkningsprogrammet Capcal (version 3.9.0.2) visar det sig att belastningsgraden hamnar på nästan 0,9 i flera körfält. Med detta avses att 90 % av den teoretiska kapaciteten i en viss relation används. Enligt den äldre utgåvan av VGU, (Vägars och gators utformning, gällande fram till 6 november 2012), i avsnitt 7.11.5 Kapacitet och framkomlighet, anges att standard gällande belastningsgrad i korsningar är god om den är under 0,7, mindre god mellan 0,7 och 0,8 samt låg om den är över 0,8 (eller under 0,3). Som indata för beräkning används korsningens geometri och utrymmen, fordonsflöden i samtliga svängrelationer, korsande gång- och cykeltrafik, trafiksignalers konfiguration. Nedan följer en skiss över de indata som använts. Inga indata för fotgängare och cyklister har funnits tillgängliga. Detta medför att beräkningarna inte

⁶ Samordnade trafiksignaler kräver kontinuerlig översyn och justeringar, och det är lämpligt att undersöka när detta gjordes senast då detta inte framgick under arbetet med denna utredning.

blir helt korrekta, att belastningen egentligen är högre än vad beräkningarna visar⁷.



Figur 3.4 De trafikflöden som använts vid kapacitetsberäkning av dagens situation i korsningen Västra Esplanaden-Ridvägen/Västra Norrländsgatan.

När beräkningen görs för korsningen så blir resultaten enligt nedan redovisade figur för de mest belastade timmarna på dygnet:

Resultat 1A 304 timmar per år.

| Kapacitet och körlängder per körfält | | | | | | | |
|--------------------------------------|---------|----------|-------------|-----------------|-----------------|-------------------------|--------------|
| Tillfart | Körfält | Riktning | Flöde (l/Δ) | Kapacitet (l/Δ) | Belastningsgrad | Körlängd (antal fordon) | |
| | | | | | | Medel | 90-percentil |
| Ridvägen | 1 | HR | 147 | 200 | 0.73 | 5.5 | 13.8 |
| | 2 | V | 83 | 172 | 0.48 | 2.8 | 7.6 |
| | 3 | R | 435 | 843 | 0.52 | 7.5 | 18.3 |
| | 4 | V | 123 | 238 | 0.52 | 4.0 | 10.3 |
| Norrländsgatan | 1 | HR | 219 | 262 | 0.83 | 8.8 | 21.5 |
| | 2 | V | 116 | 165 | 0.70 | 4.5 | 11.5 |
| | 3 | R | 435 | 843 | 0.52 | 7.5 | 18.3 |
| | 4 | V | 207 | 232 | 0.89 | 9.5 | 23.0 |
| Va Espl från söder | 1 | H | 93 | 206 | 0.45 | 1.5 | 4.5 |
| | 2 | R | 486 | 1032 | 0.47 | 7.2 | 17.7 |
| | 3 | R | 400 | 449 | 0.89 | 9.7 | 23.4 |
| | 4 | V | 207 | 232 | 0.89 | 9.5 | 23.0 |

Figur 3.5 Utdata från Capcal gällande analys av nuläget i aktuell korsning.

Belastningsgraden är alltså nästan 0,9 för norrgående trafik som antingen ska svänga in till Ridvägen eller som kör i det vänstra körfältet av de två som leder rakt norrut (K3). Att den blir lika hög för båda beror på att kön där de som ska

⁷ Dock verkar Capcal ibland underskatta effekten av fotgängare. Vid ett test att lägga in 60 fotgängare per timme och för var och en av de fyra tillfarterna ökade inte belastningsgraden nämnvärt, från 0,73 till 0,75 för Ridvägen första körfält.

svänga vänster är längre än körfältet, så kön växer ut det i närliggande körfältet (K3) vilket hindrar de som ska köra rakt fram (detta illustreras i figur 3.2 ovan). Vidare ser vi att det också är mycket hög belastningsgrad (0,83) för trafiken från Västra Norrlandsgatan som ska svänga höger eller köra rakt fram. Även det andra körfältet från denna gata har hög belastning (0,70). För körfältet från Ridvägen som leder söderut eller rakt fram är belastningsgraden 0,73 vilket också är högt. Dessa värden stämmer väl med de iakttagelser av köbildning som gjorts på plats av kommunens tjänstemän och vad filmsekvenserna från korsningen visar.

3.4 Västra Esplanadens och korsningens framtid

Om signalen skulle återställas till som den var innan ovan nämnda omprogrammeringen, så skulle det bli lättare för trafiken att ta sig ut från Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Det skulle även bli lättare för fotgängare att korsa Västra Esplanaden. Det finns flera olika sätt, annat än att öka genomströmningen, att lösa de ovan nämnda tidigare problemen med upphinnandolyckor. Exempelvis kan mer tvingande åtgärder för hastighetsbegränsning införas än bara skyltar. Även annan skyltning med information om olycksrisk, varningssystem för köbildning och riktade informationskampanjer kan ha effekt. Man kan även bearbeta trafikanterna med olika former av Mobility Management-åtgärder för att minska trafikflödet (minska resor med bil)⁸ och öka medvetenheten för olycksriskerna.

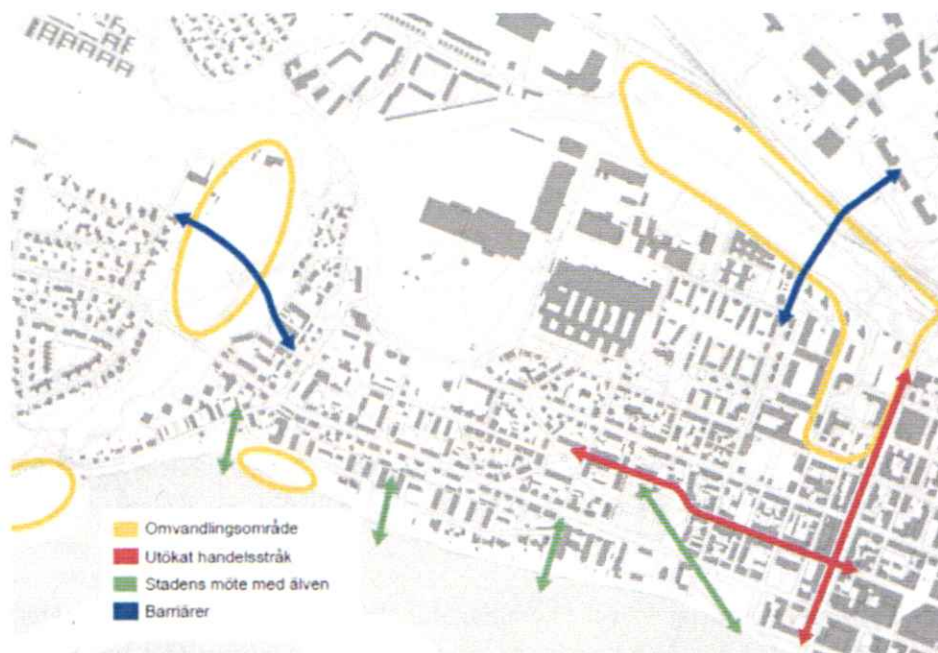
När Västra Esplanaden tas över i kommunal regi (2018 eller senare) är avsikten att ändra på sektionen bland annat för att ge plats för cyklister (det finns idag inga cykelbanor längs gatan). Om ombyggnaden leder till minskad kapacitet för den nord-sydliga fordonstrafiken så kommer detta leda till att många bilister väljer annan väg. Dock kan man inte räkna med några stora överflyttningar innan några tydliga åtgärder genomförs. Det krävs både att det blir mindre bekvämt för bilar att köra på Västra Esplanaden (exempelvis att ta bort ett körfält i varje riktning) samt att olika former av satsningar på kollektivtrafik, fortsatt satsning på cykeltrafik, informationskampanjer m m, genomförs för att en tydlig minskning av trafiken ska uppstå.

Det råder restriktioner för tung trafik längs Västra Esplanaden, men med tanke på att där fortfarande kör många tunga lastbilar vore ökade övervakningsinsatser gällande detta önskvärt.

⁸ Exempelvis minskade resorna över Göta Älv (Stallbackabron och Klaffbron i Trollhättan samt bron i Vargön tillsammans) med 7000 bilresor per dag till följd av omfattande informationskampanjer och utökad kollektivtrafik. Detta genomfördes i samband med att Stallbackabron skulle repareras (2010-2011) och få halverad kapacitet. Omkring hälften av de 7000 försvunna resorna kan inte förklaras genom den information som varit tillgänglig för analysen, de har alltså "försvunnit" (genom samåkning, uteblivna resor mm). Se rapport Stallbackabron, ändrade resvanor – Utvärdering av projektet ändrade resvanor i samband med reparation av Stallbackabron, Rapport 2012:08 Trivector Traffic AB. Caroline Mattsson, Joachim Karlgren, Eric Dahlén. Kontaktperson: Kerstin Winberg, Trafikverket Göteborg.

4. Framtida utveckling

4.1 Förtätning och förändring i Väst på stan



Figur 4.1 Illustrationen visar stadsdelens kommande utveckling. Västra Esplanaden utvecklas till handelsstråk. Vännäsvägen flyttas norrut närmre spårområdet vilket ger större exploateringsbara ytor. Bilden är bearbetad, originalversion återfinns på s.38 i stadens fördjupade översiktsplan.

Stadsdelen Väst på stan avgränsas av Tväråstråket i väster, Västra Esplanaden i öster, järnvägen i norr och Umeälven i söder. Fördjupningen av översiktsplanen anger att 1200 nya bostäder ska tillkomma i omvandlingsområdena i Väst på stan.

Västra Esplanaden

Västra Esplanaden kommer enligt nuvarande planering att övergå i kommunalt väghållarskap tidigast 2018. Avsikten är att den då ska ges en ny utformning ny utformning med en mer stadsmässig karaktär.

Parkeringshus

Platsen för det planerade p-huset, mellan Västra Esplanaden och Ridvägen, beskrivs i Umeås parkeringsprogram som ett mycket attraktivt läge som kan tillgodose centrum med arbetsplatsparkeringar. Parkeringshusets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering och troligtvis är det kontorsanställda som i huvudsak kommer nyttja anläggningen. I fördjupningen för de centrala stadsde-

larna anges 500 meter som maximalt gångavstånd för bostadsparkering, och för arbetsplatsparkering gäller maximalt 600 meter mellan arbetsplats och parkering. Dessa avståndsangivelser gör lokaliseringen mycket lämplig för ett p-hus då stora delar av centrala staden ligger inom detta avstånd

P-huset planeras för att ge plats åt cirka 300 parkeringsplatser. In- och utfart till p-huset lokaliseras till p-husets kortända mot Hovrättsgatan med trapphus och utgångar på kortändarna åt båda hållen. Avsikten med att ha entrén på den sidan är att undvika att trafiken ut från p-huset fastnar i de köer som ofta bildas på Ridvägen bakåt från korsningen med Västra Esplanaden.

I parkeringsprogrammet finns också ett reservat inlagt i området mellan Ridvägen och Vännäsvägen som är en del av områdets långsiktiga parkeringsstrategi och ska täcka parkeringsbehovet för tillkommande områden och verksamheter.

4.2 Möjliga scenarion för trafikplaneringen i programområdet

Programområdet som behandlas i denna utredning är en del av det nordöstra omvandlingsområdet i figur 4.1.

I samband med förtätningen inom programområdet kommer förändringar i trafikstrukturen att ske med syfte att:

- ▶ Skapa en mer stadsmässigt profil för Ridvägen med trottoarer. Gatan kan i nuläget upplevas mer som en trafikled än en länk i det lokala trafiknätet.
- ▶ Ridvägens radier ska minskas för att bättre anpassa gatan till stadens strukturer. Detta ger lägre hastigheter och kan bidra till reducerade bullernivåer nära korsningarna.
- ▶ Områdets struktur för gång- och cykelvägar ska förtydligas och bindas samman.

Tillkommande p-hus

Samtliga av de fyra scenarion som följer inkluderar ett nytt p-hus. Trafikalströmmen till- och från p-huset bedömas överslagsmässigt. Kontorsverksamheter kan antas alstra en resa per parkeringsplats, vilket adderar två fordon till den uppmätta trafiken. Denna trafik kan antas belasta trafiksystemet i maxtimmarna så som beskrivs i avsnitt 3.3 nedan.

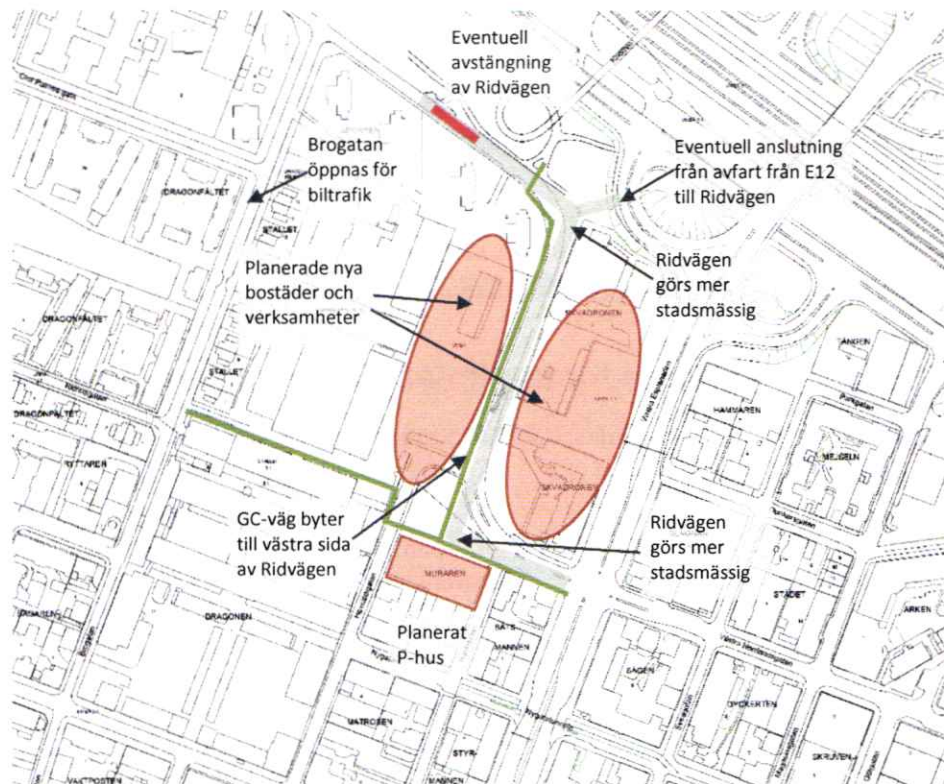
Tillkommande verksamheter och bostäder

Den planerade nya bostäderna längs Ridvägen (se figur 4.2 nedan) har grovt uppskattats till 6 000-8 000 kvm. Motsvarande för planerade verksamheter är 10 000-15 000 kvm.

Scenario 1

Scenario 1 innehåller följande:

- ▶ P-huset byggs.
- ▶ Korsningarna på Ridvägen rätas upp vid p-huset och vid befintliga punkthus.
- ▶ Gång- och cykelvägen vägen ändrar sträckning från östra till västra sidan av Ridvägen.
- ▶ Brogatan öppnas för biltrafik.



Figur 4.2 Illustration av de olika delarna av scenario 1-4.

Scenario 2

I scenario 2 stängs Ridvägen av för biltrafik, i övrigt är förslaget som scenario 1.

Scenario 3

I scenario 3 finns en ny koppling från avfarten mellan E12 och Västra Esplanaden direkt till Ridvägen. I övrigt är scenariot som scenario 2.

Scenario 4

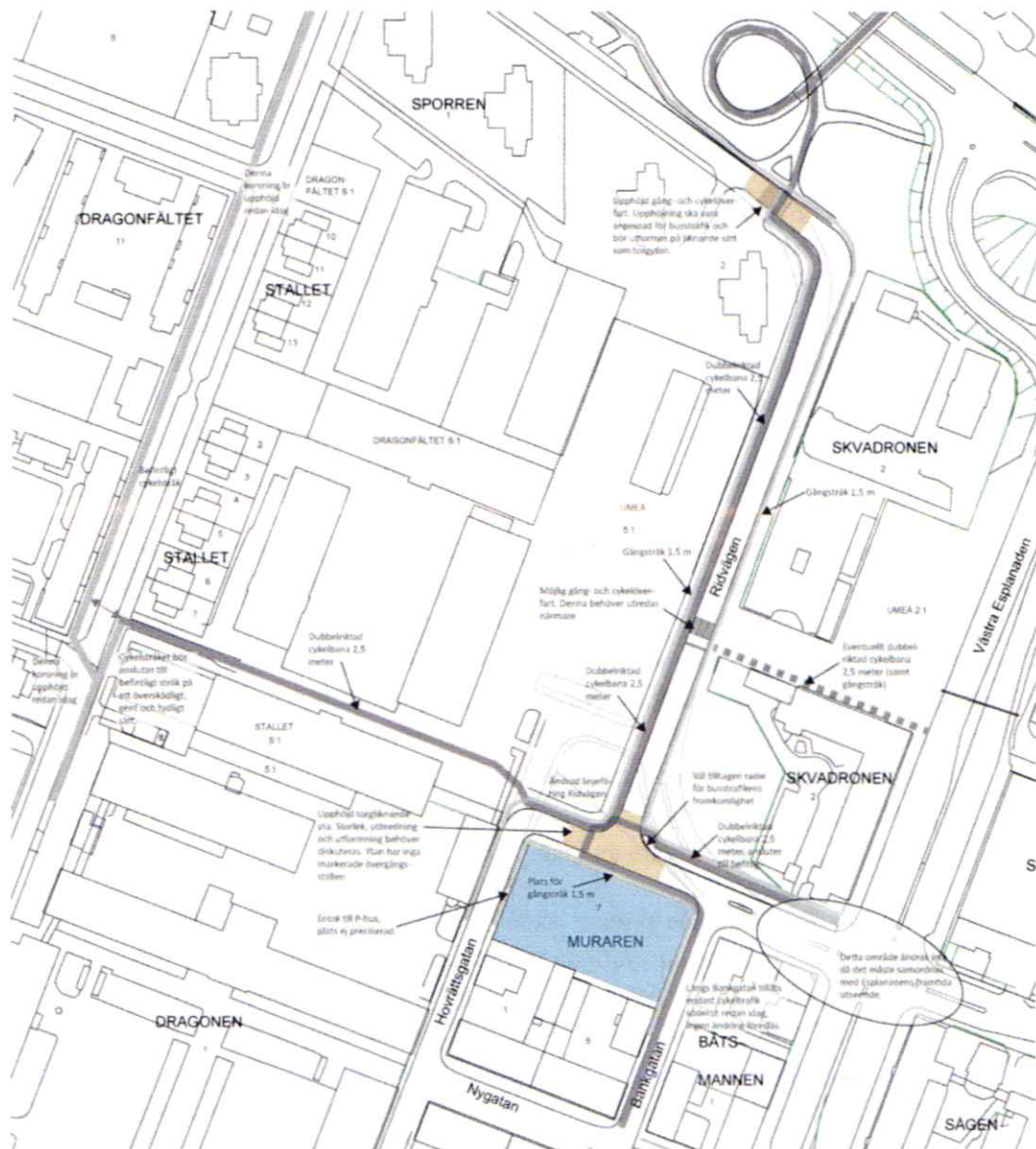
Scenario 4 är samma som scenario 3 men med Ridvägen öppen för biltrafik, vilket ger att 4 är en kombination av scenario 3 och 1. Alltså innehåller scenario 4 en anslutning från E12 till Ridvägen samt Ridvägen öppen för trafik.

5. Konsekvenser av scenarios

5.1 Uppskattade konsekvenser för scenario 1

Förslag till ny utformning av Ridvågen

Nedan redovisas en grov skiss över hur en mer stadsmässig utformning av Ridvågen skulle kunna se ut.



Figur 5.1 Förslag på ny utformning av utredningsområdet.

I skissarbetet har fokus legat på att skapa en gata som mer följer traditionell rutnätsutformning och som därmed bättre ansluter till övriga omgivningens gatukaraktär. Från cirkulationsplatsen vid Vännäsvägen i väster och fram till korsningen med Brogatan föreslås i nuläget ingen förändring, men det kan bli aktuellt med någon form av hastighetsdämpande åtgärder på denna sträcka om det visar sig att hastigheten här skiljer sig avsevärt från hastigheten längs östra delen av Ridvägen. Ungefär vid punkthuset görs korsningen något snävare och med tydligare vinkel för att dämpa hastigheten och göra gatan med stadsläk. Något större radier än vid en normal korsning har använts för att ge god framkomlighet åt busstrafiken. När gatan fortsätter söderut slutar den i en T-korsningen där Västra Norrlandsgatan har förlängts över Västra Esplanaden och hela vägen bort till där den möter Hovrättsgatan. Detta ger ytterligare en korsning som håller nere hastigheten för den trafik som passerar på Ridvägen oavsett om den är på väg till det planerade parkeringshuset eller Västra Esplanaden. Vid korsningen med Västra Esplanaden har gatugeometrin inte ändrats nämnvärt men den södra trottoaren kommer behöva göras något bredare för att inrymma ett gång- och cykelstråk.

Exakt hur bred gatans köryta bör vara beror på vilka krav kommunen i normala fall ställer på sina gator avseende framkomlighet och behov av snöupplag. I dagsläget är körytan 7 meter vilket i sammanhanget eventuellt kan ses som något snävt om två bussar ska kunna mötas. Om man å andra sidan väljer en mer rymlig profil är risken att den lockar till högre hastigheter. Då busstrafiken inte är omfattande torde det inte uppstå möten mellan bussar alltför ofta och därför väljer vi att bevara dagens 7 meter breda köryta. Ett annat skäl till detta är så få ombyggnader som möjligt ska behöva genomföras.

Exakta konsekvenser av gatans nya utformning är svåra att förutse men det kommer bli svårare att hålla hög hastighet genom gatan på grund av de snävare radierna, de upphöjda ytorna och den nya gång- och cykelöverfarten där bron landar mot Ridvägen. Om det finns smittrafik längs Ridvägen (alltså trafik som inte har målpunkt nära Ridvägen och som nyttjar Ridvägen för att undvika köer på Västra Esplanaden) så kommer dessa olika hastighetsdämpande åtgärder sannolikt att ha en dämpande effekt denna smittrafik. Även den nya dragningen av Hovrättsgatan kommer ha en dämpande effekt på hastigheten då kurvan söderut blir betydligt snävare än idag.

Gällande det planerade p-huset så är avsikten med att ha entrén ut mot Hovrättsgatan att undvika att trafiken ut från p-huset fastnar i de köer som ofta bildas på Ridvägen bakåt från korsningen med Västra Esplanaden redan innan de kommit ut från p-huset. Det är inte lämpligt att placera entrén mot Ridvägen eller Bankgatan dels på grund av köbildningen som skulle kunna blockera in- och utfarten helt, men även på grund av att trafiken till och från p-huset då skulle störa gång- och cykeltrafiken längs Ridvägen och Bankgatan. Med utfar-

ten mot Hovrättsgatan finns det möjlighet att direkt på Hovrättsgatan köra söderut på väg ut från p-huset.

Tillåten genomfartstrafik på Brogatan

Brogatan stängdes för genomfartstrafik omkring 2005. Att öppna denna igen skulle göra området omkring Brogatan mer lättorienterat för besökare och det kan totalt sett leda till minskat trafikarbete då genare färdvägar skapas. Med ökad möjlighet att fördela trafik mellan flera olika gator (exempelvis Hovrättsgatan och Brogatan) skapas ett mer robust och flexibelt system där effekter av eventuella störningar enklare kan hanteras. Vidare kan måttlig fordonstrafik upplevas positivt och mer tryggt genom att fler människor är i rörelse – gatan blir mer levande och under dygnets mörka timmar mer belyst genom fordonens närvaro.

Innan Brogatan stängdes var trafikmängden uppskattningsvis inte mer än 500 ådt. Då det saknas större trafikflöden i närheten, förutom på Ridvägen, finns det inget som talar för att gatan skulle få stora trafikflöden om den återigen öppnas för genomgående biltrafik. Dock kan den trafik tillkomma som genereras på grund av nya verksamheter, bostäder och p-hus. En stor del av denna kan komma att välja Brogatan istället för Ridvägen/Västra Esplanaden om köbildningen vid korsningen mellan Ridvägen och Västra Esplanaden blir mer omfattande än idag. Alternativen för de som ska köra söderut från området omkring Ridvägen, eller kommer söderifrån på väg mot Ridvägen, är Hovrättsgatan och Brogatan (om denna öppnas). En öppning av Brogatan kan även locka till sig trafik från områden söder om Skolgatan som idag kör via Västra Esplanaden och ut mot väster. Denna trafik skulle kunna se en fördel i att köra via Brogatan och Ridvägen för komma vidare till cirkulationsplatsen mellan Ridvägen och Vännäsvägen.

I efterföljande avsnitt redovisas uppskattade trafikökningar till följd av nytt p-hus, tillkommande verksamheter och bostäder. Av dessa tillkommande uppskattas omkring 80 fordon per maxtimme ha mål söderut. Som ett teoretiskt exempel på hur stort flödet maximalt bör kunna bli på Brogatan kan man anta att alla dessa tillkommande samt ytterligare 20 av de som idag svänger söderut i korsningen använder Brogatan, utöver den trafik som har mer lokala mål längs gatan. Dessa 100 fordon kan antas utgöra 13 % av ådt (vilket motsvarar den andel som maxtimmen idag utgör av ådt på Ridvägen), vilket ger ett ådt på ungefär 800. Den övriga trafiken som skulle bli på Brogatan, den med mer lokala mål, övergår sannolikt inte 500 ådt. Tillsammans ger detta att den framtida trafikmängden på Brogatan sannolikt inte kommer överstiga 1300 ådt. Således finns det mycket lite som talar för att trafiken på en öppnad Brogata skulle bli mer omfattande än den är idag på Hovrättsgatan (1350 ådt).

Genererad trafik från p-huset och tillkommande verksamheter samt bostäder

Den planerade nya bebyggelsen längs Ridvägen har, som nämndes ovan, grovt uppskattats till 6 000-8 000 kvm. Motsvarande för planerade verksamheter är 10 000-15 000 kvm. Enligt en analys med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg så kommer dessa byggnader tillsammans att generera omkring 500-700 ådt. Låt säga att det blir 700 ådt (ungefär 90 fordon i maxtimmen om den utgör 13 % av ådt⁹), då kan vi anta att omkring 550 av dessa (70 i maxtimmen) kommer trafikera sträckan söderut på Ridvägen mot Hovrättsgatan och ungefär 500 kommer trafikera sista sträckan mellan Bankgatan och Västra Esplanaden. I maxtimmen blir detta 65 bilar (totalt i båda riktningar) om maxtimmen utgör 13 % av ådt. På eftermiddagen kommer gissningsvis 40 av dem att vara på väg från Västra Esplanaden till Ridvägen och 25 i motsatt riktning. Fördelningen i korsningen förväntas vara att ungefär 40 % av trafiken kommer norrifrån eller är på väg mot norr, 40 % söderut och 20 % österut.

Om vi antar att platserna i det planerade parkeringshuset har en omsättning på 2 bilar per dygn (alltså att i genomsnitt två bilar parkerar och kör där ifrån varje dag) så blir trafikgenereringen för de 300 platserna $300 \cdot 2 \cdot 2$, alltså 1200 ådt. Här har inte hänsyn till beläggning tagits utan vi utgår från att samtliga 300 platser nyttjas två gånger under dygnet.

Med denna överslagsberäkning så kan vi tänka oss att trafikflödet på gatan som matar p-huset (Hovrättsgatan) skulle kunna öka med omkring 1200 ådt (idag är ådt ca 1350 eller 1500 fordon per vardagsdygn). Dock är det inte sannolikt att alla fordon som ska till eller från p-huset ska åt samma håll på Hovrättsgatan. För att få en känsla för hur korsningen med Ridvägen och Västra Esplanaden påverkas får vi göra antaganden om svängandelar. Tyvärr kan vi inte använda oss av dagens svängandelar eftersom det idag inte finns ett parkeringshus i närheten, och den tillkommande trafiken skulle inte alls ha samma mål eller resväg som dagens trafik.

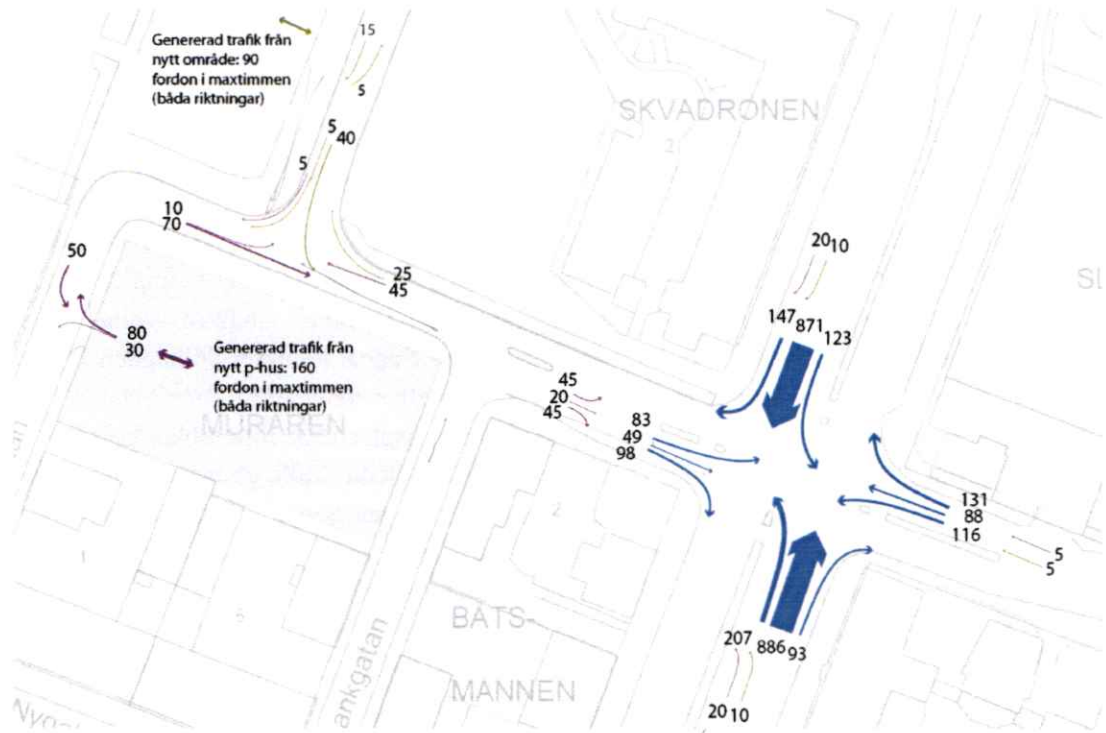
Av de 1200 tillkommande fordonen så bör som mest 160 trafikera systemet under maxtimmen (här har andelen 13 % av ådt antagits). Om vi tänker oss att 110 av dessa ska ut från parkeringshuset på eftermiddagens maxtimme (och därmed ska 50 in i parkeringshuset samma tid) så kanske 80 av dessa kör norrut på Hovrättsgatan. Av dessa kan man tänka sig att ungefär 70 kör mot Västra Esplanaden och 10 norrut på Ridvägen, och att 30 av de 70 svänger mot norr på Esplanaden, 30 mot söder och 10 kör rakt fram mot Västra Norrlandsgatan. På liknande sätt kan vi resonera om de 50 bilar som ska in till parkeringshuset under samma timme. Då bör 15-20 fordon komma från norr respektive söder på

⁹ Maxtimmen utgör normalt 10 % av ådt men i delar av trafiksystemet som i första hand försörjer resande till och från arbete/boende kan andelen bli högre. Mätningar på Hovrättsgatan visar att andelen där låg på 12 % 2013 medan mätningar längre västerut på Ridvägen visar att andelen där ligger på 9 %. Här väljs 13 % för att ge trafikvärden som motsvarar en maxtimme i den mest trafikerade månaden på året (normalt är detta maj månad).

Esplanaden och 5-10 från Västra Norrlandsgatan om 5 kommer från Ridvägen och inga alls från Hovrättsgatan.

Konsekvenser för korsningen med Västra Esplanaden

Enligt de antaganden om ökade trafikmängder som redovisas i avsnitten ovan så kan trafiken i korsningen förväntas så som redovisas i figur 5.2.



Figur 5.2 Trafikflöden per timme mellan 16:00 och 17:00 i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan samt uppskattade tillkommande flöden till följd av nytt p-hus med 300 platser, nya bostäder (6-8000 kvm) och nya verksamheter (10-15000 kvm).

När de tillkommande flödena sammanställs för eftermiddagen i figuren ovan så blir det tydligt att det i första hand är trafiken från Ridvägen och ut på Västra Esplanaden som får ökning. Det är också här som vi kan se de största förändringarna i belastningsgrad när den framtida situationen analyseras med Capcal.

| Resultat 1A 304 timmar per år. | | | | | | | |
|-------------------------------------|---------|----------|--------------|------------------|-----------------|------------------------|--------------|
| Kapacitet och kölängder per körfält | | | | | | | |
| Tillfart | Körfält | Riktning | Flöde (f.t.) | Kapacitet (f.t.) | Belastningsgrad | Kölinad (antal fordon) | |
| | | | | | | Medel | 90-percentil |
| Ridvägen | 1 | HR | 212 | 201 | 1.06 | 20.5 | 48.3 |
| | 2 | V | 128 | 164 | 0.78 | 5.5 | 13.9 |
| Va Espl från norr | 1 | H | 177 | 392 | 0.45 | 2.9 | 7.9 |
| | 2 | R | 435 | 947 | 0.46 | 7.0 | 17.3 |
| | 3 | R | 435 | 843 | 0.52 | 7.4 | 18.2 |
| | 4 | V | 123 | 238 | 0.52 | 4.0 | 10.2 |
| Norrlandsgatan | 1 | HR | 229 | 263 | 0.87 | 10.0 | 24.0 |
| | 2 | V | 116 | 159 | 0.73 | 4.7 | 11.9 |
| Va Espl från söder | 1 | H | 93 | 206 | 0.45 | 1.5 | 4.5 |
| | 2 | R | 486 | 1032 | 0.47 | 7.1 | 17.6 |
| | 3 | R | 400 | 412 | 0.97 | 23.2 | 54.5 |
| | 4 | V | 237 | 244 | 0.97 | 17.6 | 41.6 |

Figur 5.3 Utdata från Capcal gällande analys av en framtida situation i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

I figuren ovan ser vi dels att belastningsgraden stiger till 1,06 (från 0,73) för trafiken från Ridvägen mot höger och rakt fram, samt att den ökar till 0,97 (från 0,89) för de två körfälten norrut på Västra Esplanaden (K3 och K4 enligt figur 3.1 ovan). Vi kan också se att belastningsgraden ökar något, till 0,87 (från 0,83) för trafiken på Västra Norrlandsgatan på väg åt höger eller rakt fram. Återigen bör påpekas att detta är utan att hänsyn tagits till de befintliga korsande fotgängarna och cyklisterna. Med dessa inräknade skulle belastningsgraderna öka något. Att det skiljer i tillfarters kapacitet mellan redovisad beräkning ovan och den som redovisas i figur 3.5 beror på att kapaciteten för ett visst körfält även är beroende av flöden i andra tillfarter som har grönt ljus samtidigt.

Dessa siffror bör tolkas med viss försiktighet vad gäller mer precist hur trångt det kommer bli i korsningen och p-huset och de övriga nya husen uppförs. Men de visar tydligt att det de nya byggnaderna kommer medföra tydligt ökad trängsel och köbildning i korsningen. Enligt Capcal kommer kölängden för de som ska från Ridvägen och vidare österut eller söder efter korsningen att få tredubblad kölängd i antal bilar. På Västra Esplanaden fördubblas kölängden för de som ska svänga vänster mot Ridvägen. Detta skulle göra situationen mer osäker än idag då fler blister på väg norrut troligen skulle undvika denna ökade kö genom att byta körfält till det innersta som leder rakt norrut. Kanske skulle ven detta körfält isåfall bli överbelastat. Detta vänstersvängfält från Västra Esplanaden mot Ridvägen rymmer 4-5 bilar och det blir idag fullt vid i princip varje grönperiod under maxtimmen. Om vi i Capcal fördubblar fältets längd, till 60 meter, så minskar belastningsgraden från 0,89 till 0,63 om data från nuläget används. Men detta ger egentligen inte mer kapacitet, det ger bra mer utrymme åt köerna så att de inte stör intilliggande körfält lika mycket och därmed kanske eventuella mindre påkörningsolyckor skulle minska. Fler fordon kommer dock inte kunna passera korsningen med denna åtgärd.

Sen ser man ju tydligt att de som kommer från Ridvägen och Norrlandsgatan har svårt att komma ut på Esplanaden, lite på grund av korsande fotgängare men mest p g a mötande bilar som ska rakt fram. De hade mått bra av mer gröntid.

Konsekvenser för kollektivtrafiken

Med ökade köer i korsningen och på Ridvägen så är risken för längre restider för kollektivtrafiken uppenbar. Om de oftare fastnar i köer, oavsett om de står i vänstersvängfältet på väg till Ridvägen eller på Ridvägen för att köra söderut på Västra Esplanaden, så blir konsekvensen att restiden ökar, att tillförlitligheten blir sämre och att bussens konkurrenskraft gentemot bilen minskar. Dock kan det finnas lösningar på detta, som att låta bussen köra andra vägar, låta bussen få företräde eller eget körfält, m m.

Effekten av att göra överfarten på Ridvägen där gång- och cykelbron landar till en upphöjd överfart kan bli ökad trygghet och bekvämlighet för resenärerna då övrig trafik tvingas sakta in vid passage av den närliggande hållplatsen.

Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken

Gång- och cykelvägnätet blir med föreslagen förändring mer sammanhängande och överskådligt. Det blir lättare att ta sig från Brogatan till Bankgatan och ned mot Nygatan. Det blir även lättare att ta sig till och från gång- och cykelbron över Vännäsvägen, bland annat genom att det blir lättare att ta sig över Ridvägen nära bron. När väl Västra Esplanaden byggs om kommer anslutningen till gång- och cykelnätet omkring Ridvägen bli smidig att genomföra.

Den nya korsningen mellan Ridvägen och Hovrättsgatan måste utformas med omsorg då det är stor risk för köbildning här, vilket kan göra det svårt för fotgängare och cyklisterna att ta sig fram.

5.2 Uppskattade konsekvenser för scenario 2

Syftet med att stänga Ridvägen skulle huvudsakligen vara att förhindra eventuell smittrafik mellan Västra Esplanaden och cirkulationsplatsen längre nordväst (där Vännäsvägen, Bomvägen och Ridvägen möts), alltså fordon som väljer Ridvägen istället för Västra Esplanaden-Vännäsvägen under högtrafik och köbildning. Denna trafik är sådan som inte har målpunkt i det område som primärt försörjs av Ridvägen.

Om Ridvägen stängs av för genomfartstrafik kommer troligen trafiken på Brogatan (förutsatt att denna öppnas för trafik) att öka. Trafiken som i detta läge skulle välja den vägen skulle troligen köra ut mot Västra Esplanaden via Skolgatan. Det är inte önskvärt att få ökad trafik på den gatan. Viss trafik kommer troligen att välja Vännäsvägen som alternativ till Ridvägen. Detta skulle kunna leda till att trafiken på norra delen av Västra Esplanaden skulle öka. De fordon som har mål nära Ridvägen, exempelvis det framtida p-huset eller de planerade verksamheterna/bostäderna, skulle alla tvingas köra via Västra Esplanaden eller Hovrättsgatan för att nå sitt mål. Det är alltså inte helt säkert att belastningen i korsningen mellan Ridvägen och västra Esplanaden skulle minska av en sådan avstängning.

Det kan vara mer fördelaktigt att sträva efter en ökad "genomsipprighet" (eller "silning" av trafik) i gatunätet då detta leder till mer finfördelad trafik och med många alternativa vägar så blir systemet heller inte lika störningskänsligt. Detta talar för en lösning där Brogatan öppnas och där Ridvägen behålls öppen som idag.

Ett annat sätt att försöka dämpa den ovan nämnda eventuella smittrafiken utan att försämra genomsipprigheten, är att göra det mindre attraktivt att nyttja Rid-

vägen, förslagsvis genom hastighetsdämpning med farthinder. Då gatan trafikeras av bussar i linjetrafik krävs att en sådan lösning utförs på ett sätt som medger smidig passage för bussar och att farthindren placeras där bussarna ändå håller låg hastighet (vid korsningar, övergångsställen och hållplatser).

Om vi jämför konsekvenserna för scenario 2 med de för scenario 1 så blir de likvärdiga förutom att viss trafik kommer lyftas från Ridvägen till Brogatan/Skolgatan och Vännäsvägen. Det finns också en viss risk att det totala trafikarbetet ökar då körvägarna blir längre.

5.3 Uppskattade konsekvenser för scenario 3 och 4

Scenario 3 liknar scenario 2 men med en koppling mellan Vännäsvägens avfart mot Västra Esplanaden och Ridvägen.

Den ovan nämnda kopplingen skulle troligen vara fysiskt och geometrisk fullt möjlig att genomföra. Dock är det tveksamt om den medför något positivt för Ridvägen och Västra Esplanaden. Den gör det lättare att ta sig in till Ridvägen men denna relation (att svänga höger från Västra Esplanaden till Ridvägen) är inte högt belastad idag. Således ger den inga tydliga vinster, mer än att några få fordon som ska till de nordöstra delarna av Ridvägen från Vännäsvägen skulle slippa köra genom via Västra Esplanaden, men de som skulle gynnas av detta är troligtvis inte många. Det finns också en viss risk att ler fordon väljer Ridvägen som smitväg vid köer på Västra Esplanaden om de kan köra av via denna föreslagna koppling.

Scenario 4 är som scenario 3 men utan avstängningen av Ridvägen. Oavsett om Ridvägen är avstängd eller inte så medför inte kopplingen mellan Ridvägen och Vännäsvägen någon tydlig fördel som motiverar kostnaden att genomföra åtgärden. Visserligen ökas genomsipprigheten någon men det är uppskattningsvis för få som får nytta av den för att den ska vara värd att genomföra.

6. Slutsatser

Genom att komplettera gång- och cykelvägnätet enligt förslaget i figur 5.1 så blir det mer sammanhängande och överskådligt. Det blir lättare att med dessa färdmedel ta sig mellan Brogatan via Bankgatan till Nygatan där gång- och cykeltunneln under västra Esplanaden finns.

Idag är situationen i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan ansträngd med omfattande köbildning i de flesta tillfarter. Vissa gående som korsar Västra Esplanaden uppfattar att de inte hinner korsa gatan på den tiden som det är grönt ljus.

Oavsett vilket av de olika scenarios som beskrivs i avsnitt 4.2 Möjliga scenarion för trafikplaneringen i programområdet så kommer det medföra ökad trafik i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och ökad trafik längs Västra Esplanaden.

P-husets entré bör förläggas ut mot Hovrättsgatan. Det är inte lämpligt att placera entrén mot Ridvägen eller Bankgatan, dels på grund av köbildningen från korsningen med Västra Esplanaden som skulle kunna blockera in- och utfarten helt, dels på grund av att trafiken till och från p-huset då skulle störa gång- och cykeltrafiken längs Ridvägen och Bankgatan.

Att skapa en direktförbindelse från Vännäsvägen in till Ridvägen skulle inte påverka situationen nämnvärt då den nya körmöjligheten i första hand skulle attrahera de som svänger höger när de kör söderut på Västra Esplanaden. Denna svängrelation är idag en av de minst belastade. Att stänga av Ridvägen skulle troligen resultera i ett något större trafikarbete totalt sett genom överflyttning av trafik till Skolgatan som i sin tur medför omväg för merparten av trafikanterna. Detta skulle även leda till ökad trafik på Skolgatan vilket inte är önskvärt då gatan är ett huvudstråk för kollektivtrafiken. Eventuellt skulle åtgärden leda till en något minskad belastning i Ridvägens anslutning till Västra Esplanaden. Att öppna Brogatan för biltrafik kommer leda till trafikökning på denna gata men sannolikt kommer flödet inte överstiga 1300 ådt. Troligen skapar en sådan åtgärd ett något mer gent trafiksystem som kan minska det totala trafikarbetet och det kan ha en viss avlastande effekt på korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

För att hantera korsningen och de köer som finns där idag bör Umeå kommun undersöka möjligheterna att programmera om trafiksignalerna så att gröntider-

na för den genomgående trafiken på Västra Esplanaden minskar till förmån för Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Detta skulle även göra det lättare för fotgängare att korsa Västra Esplanaden och det skulle ge möjlighet att "flytta" de ibland stillastående köer som idag finns längs Västra Esplanaden mellan Ridvägen och Skolgatan så att de hamnar norr om Ridvägen. Vilken effekt detta och eventuellt avbrott i befintlig grön våg skulle få för exempelvis kollektivtrafikens framkomlighet är något som behöver utredas.

Det scenario som Trivector rekommenderar är scenario 1 men med två kompletteringar: 1) att trafiksignaler ändras så att de köer som idag skapas längs Västra Esplanaden flyttas längre norrut och 2) att åtgärder vidtas för att generellt minska trafikflödet på Västra Esplanaden. Inga nya verksamheter som genererar trafik bör få tillkomma inom utredningsområdet innan köbildning i korsningen och trafikflödet på Västra Esplanaden har minskats med motsvarande mängd som de tillkommande verksamheterna förväntas generera. Anledningen till detta är för att luftkvaliteten längs Västra Esplanaden inte ska försämrans och för att köproblematiken i korsningen inte ska förvärras. Om p-hus, verksamheter eller nya bostäder uppförs i ett tidigare skede kommer detta leda till ökad köbildning och försämrad luftkvalitet. De beräkningar och analyser som genomförts med Capcal och som redovisas i 5.1 Uppskattade konsekvenser för scenario 1 ovan visar att korsningen skulle bli kraftigt överbelastad om mer trafik tillförs utan att åtgärder vidtas. Belastningsgraden skulle enligt beräkningarna överstiga 1 för tillfarten från Ridvägen med riktning mot söder. Köerna skulle inte hinna avvecklas utan växa långt bakåt från korsningen och hindra annan trafik och andra trafikslag.

Trafiksignaler möjliggör att reglera inflödet av trafik mot de centrala delarna av staden, och det förefaller som olämpligt att lokalisera köande trafik till de mest centrala delarna av staden. Istället bör kön som bildas av den södergående trafiken få växa norrut från korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. De upphinnandeolyckor som tidigare var ett problem bör kunna åtgärdas på annat sätt (se mer om detta i avsnitt 3.4 Västra Esplanadens och korsningens framtid). Vidare så är det söder om aktuell korsning som luftkvaliteten är som sämst längs Västra Esplanaden och minskade köer längs denna del av gatan skulle resultera i bättre luftkvalitet.

PM Känslighetsanalys Västra Esplanaden Umeå

Datum 2015-01-22

Ramböll Sverige AB
V. Norrlandsgatan 11 B
903 27 Umeå

Uppdrag MKB för detaljplan Östra Dragonfältet
 Beställare Umeå kommun, planavdelningen
 Handläggare Gustav Edvinsson, Christina Berggren, Johanna
 Sandström Ramböll Sverige AB
 Till Magdalena Blomquist
 PM nummer 1
 Plangranskning maj 2015.

T: +46-10-615 60 00
 D:
 F: +46-90-77 90 29
 www.ramboll.se

Unr 1320004971

Ramböll Sverige AB
 Org nr 556133-0506

Sammanfattning och slutsatser

När det gäller luftkvalitetsberäkningar finns relativt stora osäkerheter i allt från fordonens verkliga utsläpp, vädrets inverkan och säkerheten i den trafikräkning och prognos som nyttjas. När spridningsberäkningar utförs för en situation där alla ingångsdata är mycket välkända kan beräkningarna ha ett fel på cirka 10 procent förutsatt att resultaten korrigerats mot uppmätta halter i samma situation och med likadana förutsättningar. I basmodellen vilken ligger till grund för beräkningsresultaten denna analys har en prognostiserad trafikmängd om 26130 mätt som ÅDT för både 2017 och 2020 använts. I bilaga 1 framgår beaktade trafiktillskott i prognosen. År 2013 uppgick trafiken till 21 394 ÅDT enligt kommunens mätning. Trafikmätningar sedan 2007 visar en relativt konstant om inte lätt avtagande trafikmängd senaste åren.

I ett gatuavsnitt längs V Esplanaden (KV söder om V Norrlandsgatan) framgår av beräkningarna att år 2017 med relativt stor säkerhet innehåller fortsatta överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Detta gäller även om trafiken inte ökar med anledning av bl a. etableringen av Söderslätts handelsområde, exploateringen av Östra dragonfältet (planförslaget) och nya Thulehuset inom Kv Magne. Oavsett om vädret är gynnsamt eller ej kan alltså fortsatta överskridanden av dygn och timme förväntas avseende kvävedioxid. Om ett vädermässigt gynnsamt år inträffar kan årsmedelvärdet komma att innehållas även 2017.

Den trafikstring vilken redovisas i Trafikutredningen (avser tidigare planprogram) medför beräknade haltförändringar som är mindre än 1 µg/m³ i aktuellt avsnitt av V Esplanaden. Analysen visar att miljökvalitetsnormen kan

innehållas helt år 2020 både vid ett gynnsamt år och ett normalt år med viss marginal. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden liknande 2011 så överskrider dock miljö kvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Detta förhållande och denna risk kan således antas föreligga ytterligare ett antal år efter år 2020 så länge emissioner föreligger från en trafik i samma storleksordning som i dag.

Beräkning av partikelhalten (PM10) på Västra Esplanaden visar att ett kallt år 2017 är, likt 2011 så kommer miljö kvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde att överskridas med ca 4 µg/m³. Detta innebär att normvärdet kan komma att överskridas för många dygn. Konstaterade överskridandena år 2013 är därför fortsatt troliga.

Känslighetsanalys för luftföroreningshalter på Västra Esplanaden

Allmänt

Den konsensus som har varit slutsatsen i utredningar de senaste åren för Västra Esplanaden indikerar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kommer att kunna innehållas år 2020. Prognoserna bygger på beräkningar vilka utförts med ett beräkningsprogram SIM AIR vars ägare och upphovsperson är SMHI. Den kanske starkaste indikationen till att situationen Vid Västra Esplanaden väntas förbättras är att nya fordon som släpps ut på marknaden får allt högre krav på utsläppsprestanda och därför släpper ut allt mindre föroreningar/ utfört arbete, den s.k. teknikstegringen. Detta påverkar även den urbana bakgrundsluftens haltbidrag i gaturummen. Umeå kommuns ambitioner i den fysiska planeringen kan också få stor betydelse för utvecklingen. För närvarande jan 2015, antar vi dock att inga väsentliga förändringar i trafik och struktur kommer till stånd längs Västra Esplanaden innan år 2020. För närvarande har även Västra Länken i Umepaketet stoppats. Något aktuellt nollalternativ, dvs vad som händer om Västra länken inte byggs, har inte funnits inför denna utredning. År 2018 planeras Västra Esplanaden övergå från statligt till kommunalt huvudmannaskap.

Den europeiska gemenskapens (EU) direktiv om utsläpp från motorfordon föreskriver att utsläppen ska minskas i en viss takt vilken bestämts genom att nya Euroklasser (miljöklasser) införs med jämna mellanrum och med krav på minskade utsläpp. Tillverkarna eller importören måste i standardiserade tester visa att deras fordon överensstämmer med emissionskraven för aktuell euronorm innan fordonet får släppas ut på marknaden. Testerna är framtagna för att i någon mån efterlikna utsläpp och förbrukning vid en verklig körcykel. Baserat på dessa körcykler samt vetenskap om de registrerade fordonens

Åldersfördelning och egenskaper vid mer verkliga förhållanden kan emissionsdata sammanställas för beräkning av fordonstrafikens utsläpp.

Bakgrund i planärendet

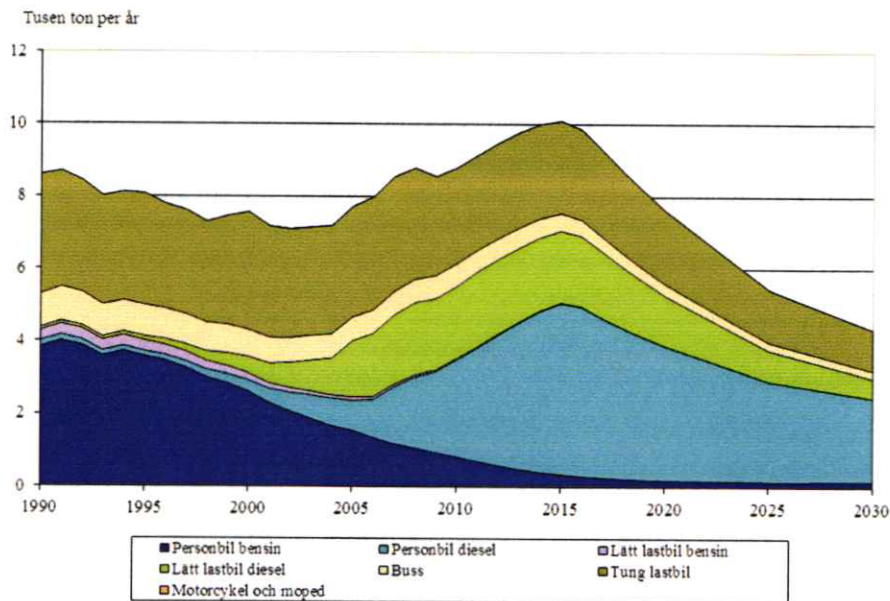
I planärendet Östra Dragonfältet har luftsituationen utretts inför planförslagets samråd. Utredningen redovisar beräkningsresultat vilka indikerar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kommer att kunna innehållas år 2020 längs V Esplanaden. Planförslaget belastar V Esplanaden med ca 650 fordon ÅDT i vardera köriktning. Halterna PM 10 ligger nära de halter som förekommit under de senaste årens mätningar. Utredningen likt mätningarna signalerar därför en fortsatt risk för överskridanden av miljö kvalitetsnorm för PM 10, i synnerhet om trafiken ökar eller omfattningen av nuvarande gatustädning upphör. I tidigare luftutredning har en något beskedligare trafikprognos använts än i denna känslighetsanalys. Verktuget SIM AIR har även använts med en något annan metod än i föregående luftutredning samt SMHIs miljözonsutredning varför tidigare beräknade korrigeringsfaktorer inte kan användas i denna känslighetsanalys.

Vid plansamrådet framfördes synpunkter dels om att planförslaget riskerar att försvåra för miljö kvalitetsnormen dels att V Esplanadens prognos fram till 2020 inte är tillräckligt väldefinierad utifrån ett s.k. worst case.

Med anledning av inkomna samrådssynpunkter har därför en översiktlig känslighetsanalys utförts som komplettering till tidigare handlingar anförda i planärendet. Känslighetsanalysen visar inom vilket spann halterna kan förväntas ligga om:

- väderförhållandena blir ogynnsamma, normala eller gynnsamma med avseende på luftföroreningsituationen i gaturummet.
- Trafiken ökar utifrån 3 givna stadsomvandlingsprojekt
- Andelen tung trafik ökar eller minskar i samma storleksordning som den varierat sedan 2007.

För att illustrera situationer som kan inträffa fram till år 2020 har beräkningarna anpassats för att avse en prognos för omkring år 2017. Prognosåret har valts med anledning av den senaste tidens ifrågasättande av den så kallade dieselpeaken, dvs att primäremissionerna av NO₂ från dieslbilar kulminerar 2015, varefter de snabbt väntas avta. Se figur 1. År 2014 införs euro 6 inom EU. Euro 6 får släppa ut 70% mindre NO₂ än euro 4 som infördes 2006 och 30 % mindre än euro 5 från som infördes 2008. Euro 6 är över 95% renare än dieslarna på mitten av 90-talet.



Figur 1 Uppskattade emissioner av NO₂ för åren 1990 till 2030 från den svenska vägtrafiken (Håkan Johansson, Trafikverket).

För att närmare beskriva den troliga variationen i ett framtida scenario år 2020 har samma beräkningar utförts dock med olika meteorologi.

Luftkvalitetens känslighet i nuläget

Klar väderlek och låg temperatur har stor inverkan på NO_x / NO₂ emissionernas effekt på haltförhållanden. Exempelvis kan låga temperaturer leda till inversion eller s.k. stabil skiktning vilket innebär att luften i gaturummet inte kan stiga i höjdlid och spädas ut. Detta medför i sin tur att luftföroreningarna stannar kvar i marknivå varför halterna ökar i gaturummet. Inversion ter sig olika vid olika väderförhållanden men uppstår främst vid kallt och klart väder. Stabilitetens effekter blir väldigt påtagliga vid -10 till -12°C enligt lokala studier där halterna visats öka markant när temperaturen sjunker. Eftersom detta fenomen får en avgörande betydelse för halten i gaturummet vintertid så väntas även år 2017 såväl som 2020 att präglas av hur vintervädret faller ut. Detta trots att en emissionsminskning kan väntas. Det är alltså intressant att bedöma känsligheten i trafiksystemets luftpåverkan utifrån ett normalår och ett för luftomblandningen ogynnsamt respektive gynnsamt år. I SIMAIR utgörs som standard ett framtida årtal av metrologin vid ett normalår (2008)

Med anledning av detta har känslighetsanalysen genomförts med meteorologisk data och bakgrundshalter från tre olika år:

- 2008, vars meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter representerar ett normalår, benämns hädanefter *Normalår*.
- 2011, som representerar ett ovanligt kallt vinterhalvår. (även de högsta halterna någonsin längs V Esplanaden) benämns hädanefter *Ogynnsamt*
- 2012, vars meteorologi baseras på år 2012 när en mild vinter gav de lägsta uppmätta halter på flera år. Benämns *Gynnsamt*.

Metod

Beräkningarna har genomförts i SMHI:s beräkningsverktyg SIMAIR. Denna modell ger möjlighet att identifiera platser där luftföroreningshalterna förväntas vara höga och kan ligga nära miljö kvalitetsnormen (MKN). Beräkningarna har utförts som gaturumsberäkningar där hänsyn tas till instängningseffekter från omgivande hus. SIMAIR använder avancerad spridningsberäkningsmodell, OSPM-modellen, i gaturumsberäkningar.

Syftet med SIMAIR är att samla den information som påverkar luftföroreningshalterna längs vägarna i en kommun till en beräkning. I beräkningsdatat inbegrips en rad faktorer som avgör hur höga halterna kan förväntas bli vid en viss väg. Programmet beaktar även beteenden såsom andelen bilar som inte nått optimal förbränningstemperatur alltså andelen kallstartade bilar. Modellen tar även hänsyn till att nyare fordon enligt prognoser och krav förväntas släppa ut mindre luftföroreningar per utfört transportarbete. Fordonsutsläppen i beräkningarna baseras på en emissionsmodell HBEFA (Handbook of Emission Factors for Road Transport) vilken arbetats fram av miljömyndigheterna från ett antal europeiska länder, däribland Sverige. Modellen utgår ifrån "EURO FLEET" vilken bland annat definierar åldersfördelningen för varje fordonskategori i fordonsparken och således utifrån respektive euroklass vilka utsläpp som kan förväntas olika år.

Till detta kopplas avancerade spridningsmodeller. SIMAIR är således ett verktyg för att bedöma föroreningshalten i vägars närhet, dvs där trafiken utgör den huvudsakliga lokala källan och där meteorologin och bakgrundshalter påverkar.

SIMAIR publicerar inte prognostiserade emissionsfaktorer för år 2017 varför vi använder utsläppsdata för 2012. Detta betyder att fordonsparkens åldersfördelning i beräkningarna för 2017 är 5 år försenad relativt hur HBEFA förutspår fordonsparken utveckling för EU. Detta är ett rimligt förhållande med tanke på senaste tidens ifrågasättande av verkliga utsläppsnivåer jf.m. kraven i de senare euroklasserna 4, 5 och 6 vilka infördes från årsmodell 2006, 2009 respektive 2014. En sådan 5 års försening av euroklassernas verkliga genomslag anses ytterst rimlig och anses vara trolig enligt en norsk studie (Transportøkonomisk Institutt, 2011) om verkliga emissioner i storstäder och subarktiskt klimat.

Beräkningarna har kompletterats med lokala förutsättningar för prognostiserat trafikflöde, andel tung trafik (buss och tung lastbil), hastighet, andel kallstart, sandning, dubbdäcksanvändning, vägbredd, antal körfält, mittsträngs bredd, gaturumsbredd, hushöjder samt bränslefördelning (exempelvis andel dieslbilar) som förväntas år 2017. I bilaga 1 redovisas beräkningsdata som använts för ovan nämnda parametrar.

De tre scenarion som beräknats för 2017 bygger alltså på därvidlag 5 år gamla emissionsfaktorer från år 2012. Avseende trafikförhållandena antar vi prognostiserade värden för 2017. Bland annat antar vi att trafiken ökar med 3130 ÅDT till 26 130 jf.m. vår tidigare antagna prognos om ca 23 000 ÅDT. En mätning år 2013 redovisar 21 394 ÅDT.

Inställningar av trafikens sammansättning och vägens utformning hålls konstant i de tre scenarierna, det är enbart året, det vill säga de meteorologiska förhållandena och bakgrundshalterna, som ändras.

Utvecklingen av bakgrundshalterna av kvävedioxid och partiklar enligt SMHI prognos och beräkningsprogrammet redovisas i tabell 1.

Tabell 1 Bakgrundshalter av NO₂ och PM₁₀ under olika år

| År | NO ₂ (µg/m ³) | | | PM ₁₀ (µg/m ³) | |
|-----------------|--------------------------------------|--------------------------|---------------|---------------------------------------|---------------|
| | Regionalt bidrag utland | Regionalt bidrag Sverige | Urbant bidrag | Regionalt bidrag utland och Sverige | Urbant bidrag |
| 2008, Normal | 0,8 | 0,8 | 6,1 | 7,9 | 3,4 |
| 2011, ogynnsamt | 1,1 | 0,2 | 6,2 | 10,1 | 3,8 |
| 2012, gynnsamt | 0,9 | 0,2 | 6,2 | 8,4 | 3,2 |
| 2020, Normal | 0,8 | 0,5 | 5 | 7,9 | 3 |

De ytterst marginella skillnaderna mellan de valda typ-åren gör att vi i metoden inte beaktar någon allmän nedgång av bakgrundshalter till 2017. Vi antar att bakgrundshalterna liknar förhållandena för respektive beräkningsår.

Korrektionsfaktorer

Det finns ofta brister i beräkningsresultatet, beroende av till exempel osäkerheter i indata som emissioner, bakgrundshalter etc. samt brister i själva beräkningsmodellen. Den senaste tiden har det även i ett antal studier konstaterats att främst moderna dieslbilar (EURO 4,5 och 6) kan släppa ut i medeltal 7 ggr mer kvävedioxid än vad normen tillåter. Utsläppsmodellen HBEFA anses även trots att det beaktats i senaste versionen, underskatta de verkliga utsläppen vid verkliga körförhållanden.

Därför är det viktigt att jämföra beräkningsresultaten med mätdata från lokala förhållanden om så är möjligt. I detta fall har beräkningsresultat med förutsättningar från år 2008, 2011 och 2012 jämförts med mätdata från respektive år vid Västra Esplanaden. Närmare bestämt i det snitt av Västra Esplanaden där luftmätning sker i gaturummet strax söder om korsningen V Esplanaden och V Norrlandsgatan.

Jämförelsen visar att det finns en skillnad mellan uppmätta och beräknade resultat för dygnmedelvärde och timmedelvärde för NO₂. De beräknade värdena är lägre än de uppmätta värdena i synnerhet för extremerna. Kvoten mellan värdena kan användas som korrigeringsfaktor för att öka säkerheten i resultaten. Korrigeringsfaktorn omfattar på detta sätt den samlade effekten av flertalet felkällor inbyggda i metoden. De beräknade korrigeringsfaktorerna redovisas i tabell 2 nedan.

Tabell 2 Korrektionsfaktorer för NO₂ vid Västra Esplanaden

| | år 2008, normalår | år 2011, ogynnsamt | År 2012, gynnsamt |
|-------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| Årsmedel (µg/m ³) | 1,35 | 1,23 | 1,07 |
| 98-percentil dygnsmedel (µg/m ³) | 1,62 | 2,59 | 1,68 |
| 98-percentil timmedel (µg/m ³) | 1,96 | 2,59 | 1,84 |

Metodiken för korrigerings enligt ovan är godkänd av beräkningsmetoden och simuleringsprogrammets upphovsperson SMHI. Det finns mer information kring metodiken i rapporten "Beräkningar av kvävedioxidhalter vid några gator i Umeå åren 2014 och 2020 med och utan miljözonen". I den rapporten och i tidigare luftutredning i MKB redovisas något annorlunda korrigeringsfaktorer. Det beror på att olika indata använts i beräkningarna och att det kompenseras för låg luftomblandning (pga stabil skiktning) genom att ange smalare gaturum och högre hushöjder än verkliga förhållanden.

Ingen korrigerings har visats vara nödvändig avseende beräkning av partikelhalter PM₁₀.

Beräkningsresultat

Beräkningssnittet är uppdelat i två punkter, en för vardera sidan om vägen. Resultaten nedan visas som medelvärdet av de två punkterna. Resultaten visar halter på en höjd av 2 meter över marken.

Tabell 3 Beräknade och korrigerade kvävedioxidhalter år 2017 med olika års meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter

| NO₂ | Årsmedelvärde (µg/m ³) | 98-percentil dygnsvärde (µg/m ³) | 98-percentil timvärde (µg/m ³) |
|-----------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Normalår | 40,2 | 75,6 | 108,8 |
| Ogynnsamt | 38,3 | 125,9 | 153,8 |
| Gynnsamt | 32,3 | 74,5 | 101,2 |
| MKN | 40 | 60 | 90 |

Beräkning av kvävedioxidhalten vid Västra Esplanaden år 2017 visar att årsmedelvärdet kommer vara lika som miljö kvalitetsnorm normala år eller ligga nära miljö kvalitetsnorm ogynnsamma år. Att medelvärdet ogynnsamt år beräknas bli något lägre än normalår kan bero på att de meteorologiska förhållandena utanför den kritiska vinterperioden var gynnsammare vilket drar ner årsmedel. Om gynnsammare väderförhållanden inträffar kan miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärde innehållas. Både dygns- och timmedelvärdet kommer att överskridas år 2017, oavsett meteorologiska förhållanden.

Framförallt med det meteorologiska året 2011 med ovanligt kall vinter blir halterna mycket höga och ligger långt över normen. Av tabellen ovan framgår att just temperaturen har en stor påverkan på extremvärdena när trafiken är konstant. Halterna i gaturummet kommer alltså att bli mycket höga under vintermånaderna om 2017 blir ett kallt år, med liknande meteorologi som 2011.

I tabell 3 b redovisas beräknade halter som kan förväntas vid de olika väderförhållandena år 2020. I denna beräkning har emissionsdata för fordonsparken år 2020 använts. Observera att ingen hänsyn har tagits för att bakgrundshalter år 2020 förväntas vara lägre relativt i dag. Ett normalår motsvarar bakgrundshaltens minskning 2 µg/m³ för årsmedelvärde samt korrigerat ca: 4 resp 9 µg/m³ för extremerna dygns- och timmedelvärdet.

Tabell 3b Beräknade och korrigerade kvävedioxidhalter år 2020 med olika års meteorologiska förhållanden och utan hänsyn till minskande bakgrundshalter till år 2020.

| NO ₂ | Årsmedelvärde (µg/m ³) | 98-percentil dygnsvärde (µg/m ³) | 98-percentil timvärde (µg/m ³) |
|-----------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
| Normalår | 26,3 | 51,2 | 78,8 |
| Ogynnsamt | 24,8 | 85,6 | 113,2 |
| Gynnsamt | 21,0 | 51 | 75 |
| MKN | 40 | 60 | 90 |

Beräkningen av kvävedioxidhalterna vid Västra Esplanaden år 2020 visar att miljö kvalitetsnormen kan innehållas helt både vid ett normalår och ett gynnsamt år. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrider miljö kvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Halterna liknade de som uppmättes i samma gatusnitt år 2013. Då noterades 37 dygns och 415 timmars överskridanden.

Tabell 4 Beräknade partikelhalter år 2017 med olika års meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter

| PM ₁₀ | Årsmedelvärde (µg/m ³) | 90-percentil dygnsvärde (µg/m ³) |
|------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Normalår | 25,6 | 45,2 |
| Kallår | 28,8 | 54,1 |
| Varmår | 24,1 | 43,8 |
| MKN | 40 | 50 |

Beräkning av partikelhalten (PM₁₀) på Västra Esplanaden visar att om 2017 är ett kallt år, likt 2011, kommer miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärde att överskridas för många dygn. Även under normala temperaturer ligger dygnsmedelvärdet nära miljö kvalitetsnormen och ska därför mätas regelbundet. Eftersom partiklar är starkt väderberoende så föreligger fortsatt risk för överskridande likt det som inträffade år 2013.

Ökning av ÅDT – påverkan på NO₂-halten

Vid utbyggnad enligt tidigare planprogram beräknas trafikmängden öka ytterligare omkring 650 ÅDT i aktuellt snitt längs V Esplanaden, vilket påverkar kvävedioxidhalten. Observera att detaljplaneförslagets trafikallsträng är mindre än den trafikallsträng som redovisas i planprogrammets trafikutredning.

Tabell 5 Beräknad haltökning kvävedioxid år 2017 med planprogrammets ökade trafikmängd utifrån olika års meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter

| Ökning NO ₂ | Årsmedelvärde (µg/m ³) | 98-percentil dygnsvärde (µg/m ³) | 98-percentil timvärde (µg/m ³) |
|------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Normalår | 0,3 | 0,5 | 0,6 |
| ogynnsamt | 0,4 | 0,6 | 0,8 |
| gynnsamt | 0,2 | 0,6 | 0,5 |
| MKN | 40 | 60 | 90 |

Trafikalstringen från planprogrammet innebär i samtliga beräkningsfall en haltökning av både årsmedelvärde och extremvärden som är mindre än 1 µg/m³.

Osäkerheter

Det finns alltid osäkerheter vid beräkning av luftföroreningar. Noterbart är att även mätning av luftkvalitet är behäftade med olika fel. Att korrigera beräknade värden mot uppmätta värden ställer minst lika höga krav på riktigheten hos mätresultaten samt bakomliggande databehandling.

Osäkerheten kan även ligga i hur väl modellen är uppsatt, emissionsfaktorer, prognostiserade trafikflöden, kvaliteten på meteorologisk indata, hur väl modellen kan ta hänsyn till den lokala geografin, spridningsmodellen i sig själv etc. När spridningsberäkningar görs för ett nuläge där alla ingångsdata är mycket välkända och att kontroller/ korrigering av modellen har gjorts, uppskattas av SMHI att modelleringen kan ha ett fel på cirka 10 procent. För 2017 vilket är nära, bedöms liknande säkerhet vara möjlig förutsatt att liknande väder förhållanden och bakgrundshalter inträffar. I denna analys har beräkningar även utförts med emissionsdata för 2020 för de olika beräkningsåren vilket då ökar osäkerheterna eftersom teknikstegringens faktiska genomslag bygger på prognoser enligt HBEFA. Bakgrundshalter väntas minska till 2020. Minskningarna har inte beaktats i redovisade resultat vilket i någon mån kompenserar för om HBEFAs emissionsutveckling underskattar verkliga förhållanden i Umeå.

I EUs luftdirektiv och svenska föreskrifterna finns kvalitetsmål för beräkningar av luftkvalitet se tabell 6

Tabell 6 Kvalitetsmål för data (modellberäkningar)

| Osäkerhet | NO ₂ | PM ₁₀ |
|-----------------|-----------------|--------------------|
| Timmedelvärde | 50% | - |
| Dygnsmedelvärde | 50% | Ännu ej fastställt |
| Årsmedelvärde | 30% | 50% |

Osäkerhet för denna utredning har jämförts med kraven på beräknade halter enligt Naturvårdsverkets föreskrift om kontroll av MKN för utomhusluft. Resultaten presenterade i denna PMs tabeller bedöms kunna innehålla kvalitetsmålen ovan efter att beräknade värden korrigerats.

2030

Utvecklingen av halterna av kvävedioxid på Västra Esplanaden fram till 2030 beror av flera faktorer. Meteorologin kommer fortsatt att ha ett stort inflytande på de halter som uppkommer på Västra Esplanaden. Samtidigt innebär klimatförändringarna en sannolik utveckling med högre temperaturer generellt. Hur påverkas vintern? Vintern är den årstid då temperaturvariationen mellan enskilda år är som störst. Långsiktigt kommer dock de riktigt kalla och ur luftkvalitetssynpunkt ogynnsamma vintrarna i Umeå att inträffa allt mer sällan.

När det gäller emissioner av NO₂ förväntas de nå sin topp omkring 2015 och därefter minska. (Figur 1) Orsaken till uppgången är som tidigare nämnts den ökande primäremissionen av NO₂ från framförallt dieselpersonbilar men också från lätta diesellastbilar. Strängare avgaskrav kommer fram till 2030 att ha medverkat till en väsentlig minskning av emissionerna jämfört med idag även om det finns frågetecken kring prognoserna för emissionsutvecklingen. Det beror bland annat på studier från de senaste åren som visat att utsläppen av kväveoxider är betydligt högre i verklig trafik jämfört med vad Europastandarder anger. Speciellt gäller det för typisk ojämn körning i städer och vid kalla väderförhållanden.

Nya lastbilar enligt Euro 6 verkar samtidigt släppa ut mindre kvävedioxider i verkligheten varför de å andra sidan överträffar testcyklerna. Nyligen gjorda mätningar ger lovande resultat men för utsläpp från lätta lastbilar i stadstrafik, där det är svårare att få avgasreningen att fungera bra, är resultaten inte lika tydliga. Det har därför inom EU talats om införande av RDE, Real Driving Emissions, som ett komplement till nuvarande tester, om det blir verklighet skulle det kunna pressa fordonstillverkarna till bättre verklig avgasrening.

Förutom teknikstegringen förändras även människors beteendemönster och förutsättningar för bilberoende. Umeås kollektivtrafik inte minst, är ett exempel på detta eftersom kundunderlaget har ökad stadigt ända sedan 2005. Under våren 2014 beslutades att ca 24 nya elbussar ska upphandlas. Dessa kommer att trafikera Umeås gator innan år 2020. Redan 2015 sätts 8 elbussar in. Elbussar har väsentligt lägre eller inga utsläpp jämfört med dieseldrivna.

Den övergripande fysiska planeringen av Umeå stad omfattar ett flertal strategier vilka tar avstamp i översiktsplaneringen. Översiktsplaneringen strävar efter en stadsomvandling där hållbar utveckling genom blandstaden och "nära till allt" är en av ambitionerna. En stor del i stadsomvandlingen går ut på att öka befolkningstätheten i de centrala stadsdelarna för att underlätta miljösmyta vanor och kundunderlag för nära och lättillgänglig service och handel. Längs V

Esplanaden kan detta te sig genom att gatan på sikt byggs om till stadsgata med 1+1 körfält med en prognostiserad trafik om ca: 21 000 fordon mätt som ÅDT.

I aktuellt planärende tas även i någon mån avstamp för den parkeringsstrategi vilken ska minska arbetsresor med bil in till de centrala stadsdelarna och som föreslår ett system som kan innehålla s.k. *park and ride-principer*. Detta baseras på att styra trafik till mer distalt belägna parkeringsanläggningar från vilka exempelvis arbetspendlare tar cykeln eller den kollektiva elbussen sista biten. Stadsomställningen har startat men vilken effekt den får på just luftkvaliteten går inte att beräkna eller för den delen förutspå. Den samlade bilden och inte minst ambitionen är att skapa utrymme för beteenden vilka på sikt minskar användandet av fossilt drivna fordon.

Även om den prognostiserade utsläppsminskningen och dieselkulmen i figur 1 kan komma att förskjutas 5 år framåt (Transportøkonomisk Institutt, 2011) så indikerar den närmaste framtiden en tydligt minskande emissionstrend fram till år 2030 avseende NO₂ och även NO_x. Beräkningsresultaten i denna känslighetsanalys visar att situationen förbättrats redan fram till år 2020 vid normala vädersituationer och med viss trafikökning relativt i dag. Det är dock mycket komplext att mer exakt utreda när det sista överskridandet av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid med säkerhet inträffar.

Det kan dock konstateras att så länge trafik i samma storleksordning som i dag genererar emissioner av NO₂ och NO_x i gaturummen så föreligger en haltsituation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden. Väder som vi inte kan påverka. Med tanke på hur extremvärdena beter sig vid ogynnsam väderlek är den enda framtida regulatorn därför att åstadkomma en avsevärd reduktion av emissioner om halttopparna (överskridanden) ska kunna kapas. Emissionsminskningen bedöms inte med säkerhet kunna förväntas från enbart teknikstegringen varför en varsam begränsning av trafikmängderna också kontinuerligt bör övervägas. Åtminstone måste anfordrad emissionsreduktion åstadkommas under de känsligaste förhållandena om det säkert ska kunna garanteras att inga ytterligare överskridanden sker mellan åren 2020- 2030. Emissionsutvecklingen fram till 2030 borgar dock i allmänhet för haltsituationer vilka är betydligt mindre känsliga för ogynnsamma väderförhållanden eftersom det kan förväntas lägre halter i gaturummet.

Det verkliga utfallet och effekterna av Umeås stadsomvandling och trafikstrategi tillsammans med den förväntade teknikstegringens verkliga emissionsutveckling kommer att vara avgörande för när miljökvalitetsnormen stadigvarande kan sägas uppfyllas. Det bedöms i grunden finnas goda förutsättningar att hinna åstadkomma detta längs V Esplanaden till 2030 om väsentligt förändrade omvärldsfaktorer inte fäller krokben.

Bilaga 1

Beräkningsförutsättningar i SIMAIR

SIMAIR behandlar luftföroreningar på tre nivåer; regionalt, urbant och lokalt. De regionala och urbana halterna är förinställda bakgrundshalter (framräknade och övervakade av SMHI och berörda kommuner) och det är endast de lokala halterna som går att anpassa genom inställningar av mätplatsens egenskaper. Indata för beräkning av emissionerna i ett mätsnitt på Västra Esplanaden år 2017 återfinns i tabell 1:1 nedan. Årsdygnstrafiken år 2017 baseras på trafikallsträng från nyexploatering av Söderslätts handelsområde vid entré Syd 2750 ÅDT samt förtätning enligt detaljplan för Kv Magne 150 ÅDT och Östra dragonfältet 650 ÅDT. Den 7 oktober 2013 infördes genomfartsförbud för lastbilar på Västra Esplanaden varför andelen tung trafik enl mätningar har minskat från ca 10 % till omkring **8,6 %** år 2017. Hastighetsbegränsningen i är aktuellt snitt 40 km/h, men då detta inte går att välja i SIMAIR har hastigheten 50 km/h använts vid beräkningarna. Dubbdäcksanvändningen i Umeå uppgår till ca 93 % enligt programbakgrunden. Andelen kallstarter är satt till **27 %**, vilket är en av SMHI angiven siffra i emissionsdatabasen. Västra Esplanadens gaturum är 20 meter bred med två körfält i vardera riktningen samt en mittremsa om 4 meter. Längs gatan finns trottoarer på båda sidor och längs västra sidan finns även en busshållplats. Gaturumsbredden är 36 meter. Det finns hus på båda sidor om gatan vilka är 10 respektive 12 meter höga. Andel dieselbilar är 25% och för tung trafik är dieselandelen 100%.

Tabell 1:1 Indata för beräkning av utsläppshalter i beräkningssnitt på Västra Esplanaden år 2017

| År 2017 | ÅDT | Hastighet | Gaturumsbredd | Hushöjd |
|--------------------------|---------------|-----------|---------------|-----------|
| Västra Esplanaden | 26 130 f/d | 50 km/h | 36 m | 10 / 12 m |

Den meteorologiska indata för år 2008, 2011, 2012 och prognos 2020 som används vid beräkningarna kommer från SMHI:s databaser. År 2020 baseras på meteorologi för ett normalår vilket av SMHI anges vara 2008 kompletterat med lägre bakgrundshalter.

Indata vid beräkning av korrektionsfaktorer

Vid beräkning av utsläppen 2008, 2011 och 2012 har uppmätta trafikmängder och andel tung trafik för respektive år använts, se tabell 1:2.

Tabell 1:2 Trafikmängd på Västra Esplanaden

| År | ÅDT (f/d) | ÅDT lastbil (f/d) | Andel lastbil |
|------|-----------|-------------------|---------------|
| 2008 | 22 869 | 1 844 | 8,06 % |
| 2011 | 23 288 | 2 469 | 10,6 % |
| 2012 | 21 394 | 1859 | 8,69 % |



Samrådsredogörelse

Diarienummer: BN-2013/00202

Datum: 2015-05-28

Handläggare: Magdalena

Blomquist

Lagakraft 2018 -12- 03

Akt nr 2480K-P 2014/14

Detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under augusti 2014. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2014-08-20 – 2014-09-12. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

Sammanfattande kommentar;

Då flera av de inkomna yttrandena behandlar liknande frågor sammanfattas kommunens bemötande av de frågorna i den här kommentaren.

Buller: Efter att planförslaget har varit ute på samråd har regeringen beslutat om en förordning som innehåller nya riktvärden för utomhusbuller. De nya riktvärdena träder i kraft den 1 juni 2015. I enlighet med dialog med länsstyrelsen efter samrådet tas planbestämmelsen ang buller bort från plankartan då den efter förordningens ikraftträdande innebär en dubbelreglering.

Efter samrådet har bullerutredningen kompletterats i enlighet med länsstyrelsens yttrande med beräkningar av bullernivåerna utan planerad bebyggelse i kv Skvadronen samt exempel på hur bullret kan skärmis så att riktvärdena för utomhusbuller uppnås på den bullerdämpade sidan av bebyggelsen. Avsnitt ang buller planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning kompletteras.

Miljö kvalitetsnormer för luft: Efter samrådet har en översiktlig känslighetsanalys har genomförts som komplettering till tidigare utredningar av luftsituationen längs Västra Esplanaden och planförslagets påverkan. Känslighetsanalysen syftar till att belysa hur luftsituationen kan komma att påverkas fram till prognosåret 2020. För att illustrera de situationer som kan inträffa (fram till dess) har beräkningar anpassats för att avse en prognos för omkring år 2017.

Av känslighetsanalysen framgår att år 2017, med relativt stor säkerhet, kan komma att innehålla fortsatta överskridanden av miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid (dygn och timme) och partiklar längs Västra Esplanaden. Om ett vädermässigt gynnsamt år inträffar kan årsmedelvärdet komma att klaras även år 2017 liksom för år 2020. Det framgår

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skoigatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

också att vid ogynnsamma väderleksförhållanden kan enstaka överskridanden inträffa även efter år 2020 om trafikbelastningen kvarstår vid samma prognos som i känslighetsanalysen. Analysen visar att klimatet fortsatt är en mycket stor påverkansfaktor avseende variationen i luftkvaliteten längs V Esplanaden varför trafiken och dess egenskaper/ sammansättning förblir den enda möjliga regulatorm för luftkvaliteten. Analysen visar också på att den trafikstring som planförslaget medför är litet, mindre än $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Känslighetsanalysen läggs till som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med sammanfattning och slutsatser. Analysen har inte föranlett någon ändring av planförslaget.

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Buller

Av planbestämmelserna framgår att de nya bostäderna ska utformas med tyst eller ljuddämpad sida enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd. Då bullerberäkningarna visar att en dygnsekvivalent ljudnivå lägre än 45 dB(A) (Tyst sida) eller mellan 45-50 dB(A) (Ljuddämpad sida) inte kan klaras utmed hela fasaden måste planbestämmelsen formuleras om. Länsstyrelsen föreslår att planbestämmelsen avseende buller formuleras enligt följande;

Om ljudnivån vidfasad överstiger 55dBA ska minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet samt uteplats vara placerade åt en sida där dygnsekvivalent ljudnivå inte överstiger 55 dBA. Maximalnivån ska vara under 70dB(A).

Av Boverkets allmänna råd framgår att den fasad som ovan har omnämnts inte får överstiga 55 dB(A) inte heller får utsättas för högre maximalnivåer än 70 dB(A). Bullerberäkningen visar att maximalnivån från spårtrafik utmed delar av berörd fasad överstiger 70 dB(A). Länsstyrelsen förväntar sig att planen utformas på ett sådant sätt att ett under-skridande av 70 dB(A) säkerställs.

I bullerberäkningen har en förutsättning varit att kvarteret Skvadronen har bebyggt med ytterligare bebyggelse. Då någon detaljplan som möjliggör detta ännu inte är framtagen, anser länsstyrelsen att det i planhandlingarna även ska finnas en bullerberäkning som redovisar nivåerna då kvarteret skvadronen är bebyggt som idag.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Enligt beräkningarna som är genomförda så klaras miljö kvalitetsnormer inom det aktuella planområdet men risk finns att de prognosåret 2020, som följd av planförslaget, överskrids utmed Västra Esplanaden. Ambitionen bör vara att klara miljö kvalitetsnormerna på Västra Esplanaden så fort som möjligt. Halten NO_2 bör minska kontinuerligt tills miljö kvalitetsnormerna klaras utan tillfälliga perioder med högre halter. Det framgår inte av planhandlingarna om det förväntas bli så. Däremot anges en prognos för 2020 då miljö kvalitetsnormen för NO_2 förväntas underskridas. Överskridanden har nu pågått under många år och det är därför mer intressant att veta vilket år miljö kvalitetsnormerna kommer att klaras. Att ange 2020 som riktmärke gynnar inte processen att nå dit.

Länsstyrelsen har gjort bedömningen att miljömålet *Frisk luft* inte klaras inom en generation i Västerbottens län. Det bedöms inte heller nås med hittills beslutade styrmedel och åtgärder (till målåret 2020). Ur detta perspektiv är det viktigt att det görs en bedömning om hur detaljplanen påverkar möjligheten att uppnå miljömålet Frisk luft. Texten under avsnitt 5.2 i miljöbedömningen beskriver endast de fysiska förändringarna i området. Det skulle behövas en tydligare beskrivning av hur genomförandet av planen kommer påverka möjligheterna att arbeta mot att nå miljömålet *Frisk luft*. Kommer det fördröja denna process eller snabba på den?

Kulturmiljö

Detaljplaneförslaget ligger inom riksintressets värdekärna nr 5. Länsstyrelsen är mycket positiv till att de södra stallarna skyddas genom en q-bestämmelse och att de kan bevaras för framtiden och användas för nya verksamheter.

Det hade varit bra om den utförda kulturmiljöstudien mer hade utgått från RAÄ:s handbok (2014-06-23) för kulturmiljövårdens riksintressen eftersom denna kommer att fungera som en likare i landet vid bedömningen av inverkan på riksintressemiljöer.

Kommunerna ska redovisa hur de avser att tillgodose riksintressen i en aktuell översiktsplan. Genom den fördjupade översiktsplanen för centrala stan har kommunen gjort detta, bland annat genom att uttala att tillkommande bebyggelse inte får reducera äldre befintliga byggnaders värde. Enligt riksintressebeskrivningen från 2009, som utarbetats av Länsstyrelsen i samarbete med Umeå kommun, är risken för påtaglig skada av riksintresset störst inom och i anslutning till riksintressets värdekärnor. Den berörda värdekärnan har ur kulturmiljösynpunkt förändrats negativt under senare år. De enskilda förändringarna har, var och en för sig, inte bedömts orsaka påtaglig skada av riksintresset, men de innebär att ytterligare förändringar måste behandlas mer restriktivt (den sammanlagda/kumulativa effekten).

Detaljplaneförslaget innebär kompletteringsbebyggelse i stora volymer och med hushöjder i 4-5 våningar samt rivning av en kulturhistoriskt värdefull byggnad. Länsstyrelsen är positiv till att området kan bebyggas med bostäder i detta centrumnära läge. Planförslaget måste dock anpassas så att tillkommande exploatering/bebyggelse uppförs i samklang med riksintressebeskrivningen och värdekärnans karakteristiska drag.

I det här området kan mycket väl samspelet mellan den historiska miljön och tillkommande bebyggelse utvecklas så att värdekärnans spegling av "regementsstaden Umeå" står fram på ett nytt sätt och tydliggörs för allmänheten. Utmaningen blir att vända synsättet "att förhindra skada" på riksintresset till "att komplettera och förstärka riksintresset".

Övrigt

Skola

De gestaltningskrav som ställs på utemiljön i anslutning till f.d. stallarna bedöms svåra att förena med de utformningskrav som finns på yngre barns skolutemiljö. Förslagvis så regleras det i planen vilka årskurser som kan etableras inom området.

Kommentar

För kommentarer kring buller och luft se sammanfattande kommentar.

Efter samrådet har en dialog mellan kommunen och länsstyrelsen förts angående planförslagets utformning i förhållande till kulturmiljön. Till detaljplanen har en kulturmiljöstudie tagits fram som behandlar detaljplanens konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön. Kulturmiljöstudien togs fram innan RAÄ:s handbok gavs ut och därmed behåller studien sin form även fortsättningsvis i planärendet.

Planen har efter samråd med länsantikvarie kompletterats med ytterligare utformningsbestämmelser för att den tillkommande bebyggelsen ska kunna uppföras som ett komplement till kulturmiljön och dess karaktäristiska drag. Ett genomförande av planförslaget ökar andelen människor som bor och verkar i kulturmiljöns närområde och kan ta del av den.

Användningsbestämmelsen **S**, skola, tas bort för de gamla stallbyggnaderna i plankartan och även avsnitten kring den användningen i planbeskrivningen.

MYNDIGHETER

Trafikverket

Trafikverket har tagit emot remissen gällande detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl. Väst på stan. Trafikverket har tidigare yttrat sig i samband med planprogrammets remiss (TRV 2014/8454).

Trafiksituationen på Västra Esplanaden, väg 503

Trafikutredningen belyser att trafiksituationen vid korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden redan idag är ansträngd och med föreslagen bebyggelse kommer korsningens kapacitet inte att klaras, vilket medför betydande ökning av köer. De åtgärder som föreslås är justering av trafiksignaler och åtgärder som generellt minskar trafikflödet. Trafikverket är mycket kritisk till att planerad bebyggelse medför försämringar av trafiksituationen på Västra Esplanaden. Trafikverket instämmer i trafikutredningens konstaterande att "inga nya verksamheter som genererar trafik bör få tillkomma inom utredningsområdet innan köbildning i korsningen och trafikflödet på Västra Esplanaden har minskats med motsvarande mängd som de tillkommande verksamheterna förväntas generera".

Trafikverket för redan diskussioner med Umeå kommun om hur trafiksignalerna ska justeras för att förbättra luftmiljön och för att öka framkomligheten för busstrafiken. Trafikutredningens förslag om att öka framkomligheten för trafik från sidogatorna gör denna avvägning än mer komplicerad och de olika intressena riskerar att motverka varandra. Justeringen av trafiksignalerna kommer inte att kunna tillgodose alla anspråk och mål om förbättrad luftmiljö, förbättrad framkomlighet för busstrafik och förbättrad framkomlighet från sidogator. En justering av trafiksignalerna för att underlätta för trafik från sidogatorna skulle sannolikt medföra en försämring för busstrafiken längs Västra Esplanaden. Sammantaget pekar detta på att den fortsatta planeringen för kommande ombyggnationer av Västra Esplanaden är angelägen.

Effekter på busstrafiken

Trafikutredningen konstaterar att "med ökade köer i korsningen och på Ridvägen så är risken för längre restider för kollektivtrafiken uppenbar" och då "blir konsekvensen att restiden ökar, att tillförlitligheten blir sämre och att bussens konkurrenskraft gentemot bilen minskar".

Trafikverket instämmer att risken för negativa konsekvenser för busstrafiken är uppenbar. En försämring av busstrafikens framkomlighet och minskad attraktivitet kommer sannolikt ytterligare försvåra arbetet med förbättrad luftmiljö.

Luftmiljö

Den planerade bebyggelsen innebär en betydande ökning av trafiken och därmed även ett tillskott till utsläppen av kväveoxid och partiklar. Trafikverket är kritisk till planering som innebär en påtaglig ökning av utsläpp och försvårar arbetet med att klara miljökvalitetsnormen. Trots att ambitionen är att förtätning och utflyttning av parkeringar till mer tangerande lägen, på lång sikt ska leda till en förbättring av luftmiljön finns det en påtaglig risk att den föreslagna planeringen medför en försämring i närtid.

Trafikverket anser att planeringen bör utgå ifrån försiktighetsprincipen. Prognosen för luftmiljön baseras på antagandet om att fordonsflottan på sex år kommer att utvecklas så att miljökvalitetsnormerna för kväveoxid förutsätts klaras. Även om fordonen på den tiden kommer att förbättras och kraven skärpas så torde det råda stora osäkerheter kring antagandena om hur stor del av fordonsflottan som lokalt faktiskt är utbytt på så pass kort tidsperiod. Ytterligare en osäkerhetsfaktor är andelen dieseldrivna fordon i fordonsflottan.

Luftutredningen redovisar ett nuläge och en prognos för 2020 med planerad bebyggelse. Utredningen redovisar inget nollalternativ och inte heller effekterna i närtid, vilket gör att enbart effekterna av den planerade bebyggelsen inte går att utläsa. Trafikverket efterfrågar därför en komplettering av luftutredningen där den planerade bebyggelsens effekter på nuläget redovisas samt nollalternativ med en framskrivning av trafiksituationen med dagens bebyggelse och en beskrivning av effekterna på de långsiktiga möjligheterna att uppfylla mål och gränsvärden. För att beskriva de långsiktiga effekterna bör en prognos för 2030 övervägas, där både ett nollalternativ och utbyggnadsalternativ redovisas.

Prognoserna som ligger till grund för trafikutredningen och luftmiljöutredningen baseras på antagandet om att Västra länken kommer att byggas. Trafikverket har i dagsläget inte ett lagakraftvunnet beslut på att inleda bygget av Västra länken. Det bör även redovisas den planerade bebyggelsens effekter på trafiksituationen och luftmiljön utifrån förutsättningen att Västra länken inte byggs.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Kommunen är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Om någon form av skada, olägenhet eller behov av utredning och skyddsåtgärd uppkommer för att ny bebyggelse hamnar alltför nära befintliga kommunikationsanläggningar trots Trafikverkets yttrande om avrådan av exploatering, så kan Trafikverket åberopa civilrättsliga regler om skadestånd gentemot kommunen för de kostnader som drabbar Trafikverket.

Buller

Den planerade bebyggelsen utsätts för buller från väg och järnväg. Järnvägen utgör riksintresse för kommunikationer. Bebyggelsen planeras utifrån avsteg från gällande riktvärden enligt Boverkets allmänna råd. Det är viktigt att i tydliga planbestämmelser säkerställa att hälften av boningsrummen i varje lägenhet placeras mot en ljuddämpad sida.

Bullerberäkningarna är gjorda med framtida byggnader mot Västra Esplanaden som skärm mot bebyggelsen i denna plan. För dessa byggnader finns ingen gällande plan. Trafikverket är mycket kritiskt till att bullerberäkningarna genomförs utifrån ett önskeläge och inte utifrån dagens kända och beslutade förutsättningar. En reviderad bullerberäkning bör göras innan planen beslutas.

De riktvärden som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Kommunen är planerande myndighet och kan i vissa lägen och under vissa förutsättningar göra avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller. Trafikverket anser det vara acceptabelt så länge en god boendemiljö fortfarande kan uppnås. Om avsteg från riktvärdena tillämpas anser Trafikverket dessutom att kommunen ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

Hälsa

De planerade bostäderna kommer att innebära en boendemiljö där de boende utsätts för både omfattande buller och en dålig luftmiljö. Trafikverket anser att de samlade hälsokonsekvenserna av förslaget inte är tillräckligt belysa. Det är viktigt att inte enbart fokusera på gräns- och riktvärden utan även belysa effekterna på staden som boendemiljö.

Flyg

Planområdet ligger inom Umeå flygplats höjdstriktionsområde, vilket innebär att ingen byggnad eller tekniska anordningar på byggnad får bli högre än 52,4 meter över havsnivån. Arbetet med byggkranar under byggskedet kan utgöra ett flygsäkerhetshinder och kräver därför samordning med Umeå airport.

Sammanfattning

Sammantaget bedömer Trafikverket att den planerade bebyggelsen som föreslås i detaljplanen kommer att få betydande negativa konsekvenser för trafiksituationen på väg 503 Västra Esplanaden med ökad trafik och ökade köer. Detta kommer att medföra försämringar för busstrafiken samt försämringar för luftmiljön. Det går inte att utesluta att detaljplanens bebyggelse och dess trafikeffekter i närtid kommer att medföra en försämring av luftmiljön och försvära möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna på Västra Esplanaden. Trafikverket anser att det är olämpligt att planera nya bostäder i en miljö där människor exponeras av både bristande luftkvalitet och betydande buller. Trafikverket kritisk till att planerad verksamhet sannolikt leder till försämringar i närtid trots att de är en del i kommunens arbete med att förbättra luftmiljön i centrum på sikt. Utifrån nuvarande underlagsmaterial motsätter sig Trafikverket antagande av detaljplanen.

Kommentar

För kommentarer kring buller och luft se sammanfattande kommentar.

Efter samrådet har en kompletterande trafikutredning genomförts, i samarbete med UKF kollektivtrafik, för att belysa alternativ väg för de bussar som idag trafikerar Ridvägen. Ridvägen som bussgata är ingen långsiktig lösning och de alternativ som har diskuterats är att bussar istället korsar Västra Esplanaden på Skolgatan som redan är prioriterad för busstrafik eller att busstrafiken går längs Vännäsvägen/väg 507. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring detta.

Trafikverket och kommunen för, som nämns i yttrandet, diskussioner kring hur trafiksignalerna i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden ska kunna justeras för att förbättra luftmiljön och öka framkomligheten för busstrafiken. Under sensommaren 2015 kommer justeringar att prövas för att öka framkomligheten för trafik från sidogatorna.

Kommunen instämmer i att en ombyggnation av Västra Esplanaden är angelägen vilket blir aktuellt när Umeåprojektet är färdigställt enligt gällande avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket.

Inom planområdet överskrids ingen miljö kvalitetsnorm och hälsobelastningen på grund av luftkvalitén väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå.

Planbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt ang Umeå flygplats höjdstriktionsområde och åtgärder med anledning av detta under byggskedet.

NÄMNDER OCH UTSKOTT, UMEÅ KOMMUN

Näringslivs- och planeringsutskottet

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att tillstyrka att planförslaget förs vidare i planprocessen med beaktande av yttrandet.

Ärendebeskrivning

Planområdet ligger i anslutning till Ridvägen och omfattas av Översiktsplan Umeå kommun- Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Syftet är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse, ombyggnad lokalgata samt en parkeringsanläggning liksom exempelvis säkerställa gc-struktur och ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader formellt skydd.

Det är generellt positivt att detta område kompletteras med hyresrätter med tanke på den stora volym bostadsrätter som finns i närheten. Planen bör tydligare redovisa allmän platsmark såsom lokalgata och gångfartsområde och hur de ska disponeras och utformas. Det kan bli missvisande om illustrationen i plankartan inte är realistisk att genomföra. När det gäller biltrafiklösningarna kan det poängteras att det kommer bli nödvändigt att vidta åtgärder på Västra Esplanaden innan Västra länken är på plats trots att kommunen saknar rådighet över vägen.

Omdaning av stadshusområdet har inneburit att tillfällig bilparkering anlagts vid det rivna djursjukhuset. Den nu aktuella detaljplanen omöjliggör denna tillfälliga parkering. Indirekt påverkar sålunda detaljplanen stadshusområdets tillgång till parkering. Det är därför viktigt att stadshusområdets långsiktiga parkeringsbehov klarläggs och att ev. konsekvenser i form av parkeringsköp hanteras av kommunen på samma sätt som för andra fastighetsägare.

Yttrandet har tagits fram av planeringsenheten och mark och exploatering i samverkan och bedömningen är att planen är överensstämmande med översiktsplanens intentioner. Antagande av planen kan prövas av byggnadsnämnden inom ramen för gällande delegation.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av hur allmän plats/ gata kan disponeras och utformas. Illustrationerna kompletteras så att de bättre överens-

stämmer med planens utformning. Efter samrådet har stadshusets långsiktiga parkeringsbehov utretts och hanteras i samband med ombyggnadsprojektet av stadshuset.

Miljö- och hälsoskydd

Miljö- och hälsoskydd tillstyrker huvuddelen av planens syften och inriktning. Bostäder och centrumskapande verksamhet samt parkeringsplatser som ersätter arbetsplatsparkeringar i centrumfyrcanten stödjer Umeås utveckling. Det är också bra med förbättringar av cykelstråk och ambitionen att spara befintliga träd.

Vi lämnar följande synpunkter inför det fortsatta planarbetet;

Trafik och luftkvalitet

Trafikutredningen visar att det krävs åtgärder för att minska köbildning i korsningen Ridvägen/ Västra esplanaden innan nya exploateringar görs som ökar trafikmängden på Ridvägen ut mot korsningen. Miljö- och hälsoskydd bedömer, med stöd i trafikutredningen, att *inga nya verksamheter som genererar trafik bör få tillkomma inom utredningsområdet innan köbildning i korsningen och trafikflödet på Västra esplanaden har minskats med motsvarande mängd som de tillkommande verksamheterna väntas generera.*

Den akuta orsaken är att ett nytt parkeringshus och/eller ytterligare trafik som alstras av planen skapar kraftigt växande köbildning under högtrafiktimmarna. Trafiksituationen kan också påverka luftkvaliteten runt korsningen och på Västra esplanaden på kort och medellång sikt. Samtidigt bör åtgärder för ökad framkomlighet i korsningen inte försämra framkomligheten för bussar på kollektivtrafikens stomstråk mot Ersboda.

Skola

Skolor och förskolor ska enligt fördjupningen av översiktsplan för centrala stadsdelarna planeras och placeras utifrån barn och ungdomars behov av en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för såväl inomhus- som utomhusaktiviteter. Nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler samt behovet av friytor med koppling till dessa ska utredas. I en sådan utredning bör transportbehovet och barns rörelsefrihet i stadsmiljön vägas in. Skolor och förskolor bör placeras där luftkvaliteten är god. *Mot bakgrund av riktlinjerna i översiktsplanen anser Miljö- och hälsoskydd att skolor och förskolor medvetet bör förläggas till platser som på bästa sätt uppfyller kriterierna ovan.* Kommunen behöver utreda frågorna i ett sammanhang får att med den grunden skapa planförutsättningar får bra lokaliseringar som en del av arbetet för en hållbar stad.

Kommentar

Åtgärder är planerade för att minska köbildningen i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden och kommer att prövas under hösten 2015. För kommentarer kring buller och luft se sammanfattande kommentar i samrådsredogörelsens inledning.

Användningsbestämmelsen **S**, skola, tas bort för de gamla stallbyggnaderna i plankartan och även avsnitten kring den användningen i planbeskrivningen.

Umeå kommunföretag AB, Kollektivtrafik

Umeå Kommunföretag - UKF- vill framföra följande synpunkter på detaljplaneförslaget. Ridvägen utgör ett viktigt stråk för den regionala kollektivtrafiken till/från Umeå centrum. Det gäller både inomkommunala linjer och flera av Landstingets stamlinjer

som ansluter till Umeås centrala delar via Ridvägen. Längs vägen finns två stora och viktiga hållplatser som trafikerar resenärer till/från Umestans Företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och stora arbetsplatser Väst på stan däribland Umeå kommun.

Redan idag är framkomligheten under eftermiddagen undermålig. Det finns en oro att planerad exploatering kommer att försämra framkomligheten ytterligare. Bl a beroende på en ökad trafik men också på grund av förändrad vägdragning vilken kommer att försvåra för kollektivtrafiken.

I detaljplaneförslaget redovisas att fler av korsningspunkterna kommer att göras snävare vilket kommer att påverka kollektivtrafiken negativt. Upphöjda ytor föreslås där cykelbron landar i Ridvägen och i T-korsningen Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. Cykelbron ges en ny sträckning rakt över Ridvägen. Avslutningsvis anges att planerade bostäder och parkeringshus kommer att medföra ökad trafik i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen vilket gör att korsningen skulle bli kraftigt överbelastad.

Samtidigt anges att Ridvägen utformas så att kollektivtrafiken även i fortsättningen har god kollektivtrafik. Ovanstående slutsatser - hämtade från skrivningar detaljplaneförslaget-känns inte logiska. Umeå kommunföretag anser därför att detaljplaneförslaget skall kompletteras med en helhetslösning som åtminstone medför att kollektivtrafikens framkomlighet bibehålls genom det berörda planområdet.

Om dessa behov inte kan tillgodoses är det en uppenbar risk att körtiderna behöver förlängas och att fler fordon behövs för att upprätthålla tidtabellen. Kostnader som kommer att drabba både Umeå kommun och Landstinget. Vi finner det avslutningsvis märkligt att Umeå Kommunföretag inte givits möjlighet att delta i den arbetsgrupp som framarbetat förslaget.

Kommentar

Efter samrådet har en utredning genomförts för att bl a belysa alternativet att busstrafiken går via Brogatan-Skolgatan till Västra Esplanaden med ett nytt hållplatsläge vid Brogatan norra del, istället för att som idag gå via Ridvägen. Utredningen visar att om de busslinjer som idag trafikerar Ridvägen skulle flyttas till Brogatan skulle det ge en mer förutsägbar restid för busstrafiken. Syftet med omdaning av Ridvägen enligt planförslaget är att åstadkomma en mer stadsmässig gata där gång- och cykeltrafik prioriteras och hastigheten på biltrafiken dämpas.

Fastighet

Umeå kommun, fastighet, har synpunkter på detaljplanen för Östra Dragonfältet. Synpunkterna handlar kort om;

1. Brist på parkeringsplatser på stadshusområdet

Stadshusområdet har innan genomförande av detaljplan 480 parkeringsplatser att disponera för besökare, tjänstebilar och anställda. När den nya detaljplanen genomförs, omdisponeras 230 parkeringsplatser till mark för bostäder, gång- och cykelväg och gångfartsområde. Då återstår 250 parkeringsplatser för tjänstefordon, anställda och besökare. För anställda på stadshusområdet (februari 2015 - 864 arbetsplatser) återstår 178 platser.

När det gäller stadshusområdets parkeringsbehov så förutsätts att det kan räknas samman parkeringsmöjligheter på två fastigheter, Dragonen 1 och Umeå 5:1, som båda ingår i stadshusområdet. Det här innebär en brist på parkeringsplatser enligt parkeringsnormen. Bristen kan lösas genom Gröna friköp. Gröna friköp innefattar ett flertal åtgärder såsom stöd för att förändra trafikvanor, anordnande av duschrum på arbetsplatsen för att underlätta att anställda tar cykel till jobbet mm.

Det finns även en sanktionsavgift som fastighetsägare som inte uppfyller parkeringsnormen ska betala. I det här fallet uppgår den till nästan 18 mkr.

- Detaljplanen anger att det är exploatören som svarar för alla exploateringskostnader. Eftersom det här är en kostnad som uppkommer i och med exploatering av området bör kostnaden för gröna friköp hänskjutas till exploatören.

I detaljplanen anges att parkeringshuset på Muraren inte utgör ett tillskott av parkeringsplatser utan ersätter parkeringsplatser i centrumfyrkanten.

- Fastighet menar att parkeringshuset även bör ersätta de normenliga parkeringsplatser som försvinner i och med exploatering av Östra Dragonfältet.

2. Synpunkter på uppgifter i underlag

Trafikutredning

- Kap 2.7. sid 5

Antalet arbetsplatser på stadshusområdet är 864 st (februari 2015) inte 300-400 st.

- Genererad trafik från p-huset... sid 20

I beräkningarna på trafikflöden är inte det faktum att stadshusområdets största parkeringsplats (mellan stallarna) har tillfart via Hovrättsgatan beaktad.

- En dryg fördubbling av antalet arbetsplatser kan påverka trafikflöden, köbildningar mm. Hur trafikbelastning och köbildning blir på Hovrättsgatan under tider när många ska hämta/lämna bil i parkeringshus och parkering mellan stallarna bör därför utredas.

Kvalitetsprogram. Sid 11.

- Befintliga byggnader. Sid 11

Det står att stallarna har skivtäkt svartmålat plåttak. Ett av stallarna har skivtäkt plåttak och det andra stallet har bandfalsat plåttak.

3. Buller i sadelmakeriet

Sadelmakeriet är en byggnad i av trä som ligger längs Hovrättsgatan. Nuvarande ljudabsorptionen i klimatskalet är låg. Ett ökat trafiktryck längs Hovrättsgatan kan generera kostnader för byte av fönster och andra åtgärder för att minska bullernivån inom befintliga lokaler.

- Merkostnad för bulleråtgärder bör betraktas som en exploateringskostnad.

4. Säker infart till parkering

Stadshusområdets största parkeringsplats, mellan stallarna, får sin framtida tillfart över gångfartsområde och längs gång- och cykelväg. Verksamheten i västra stallet lastar via dörrar på södra gaveln, vilket innebär trafikering längs gång- och cykelväg.

- Fastighet är tveksamma till denna lösning med hänsyn till trafiksäkerheten för gående, cyklister och bilister. Fördjupad redovisning av dessa funktioner efterfrågas, där beräkningen av flöden tar hänsyn till aktuellt antal arbetsplatser (se pkt 2)

Kommentar

Efter samrådet har stadshusets långsiktiga parkeringsbehov utretts och hanterats inom ramen för ombyggnadsprojektet av stadshuset. Frågan hanteras inte vidare i det här planärendet. Trafikutredningen till planen gjordes innan ombyggnaden av stadshuset och baseras på de förhållanden som rådde då. Kvalitetsprogrammet kompletteras ang stallbyggnadernas tak. Förhållandena vad gäller in- och utfart till stallarna förändras inte jämfört med idag. All trafik får ske på de gåendes villkor.

Gator och parker

Gator och trafik

Utformningen av Ridvägen behöver ses över då gaturummet i aktuell plan är underdimensionerat med avseende på framtidens gång- och cykeltrafik. Det begränsade gaturummet och ökar också driftskostnaderna och försämrar möjligheten till en god och hållbar driftsekonomi. För framtiden är det mycket angeläget att goda förutsättningar skapas för effektiv drift. Då staden blir allt tätare är det viktigt att beakta att goda förutsättningar finns för drift för att undvika höga kostnader och möjliggöra en hållbar förvaltning. Det är ett faktum att kommunens driftbudget inte motsvarar aktuellt behov, såväl idag som framöver med kommande detaljplaner.

När det gäller föreslagna trafiklösningar i planen kommer det att bli nödvändigt att vidta åtgärder på Västra Esplanaden innan Västra länken är klar. Denna plan kan i mångt och mycket då bli styrande för Västra Esplanadens funktion och utformning.

Vidare beskriver planen att dagvatten från hela eller delar av planområdet kan ledas till kommande grön- och avvattningsstråken längs Västra Esplanaden. Denna mening bör strykas då Västra Esplanadens slutliga utformning inte är klar så att dagvattensfrågan inte blir styrande för kommande trafiklösningar.

Trafikutredningen visar på att en öppning av Brogatan skapar ett något mer gent trafiksystem som kan minska det totala trafikarbetet och ha en viss avlastande effekt på korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. Denna förutsättning måste inarbetas i planen.

Allmän platsmark

Det är inte lämpligt att ange gångfartsområde som en bestämmelse. Detta är en lokal trafikföreskrift som regleras av väghållaren.

Kommunens driftbudget motsvarar i dagsläget inte aktuellt behov, varför utläggning av allmän platsmark och dess regleringar måste baseras på ett reellt behov i närtid. Gator och parker ser inte detta behov.

Plankarta

Planbestämmelsen, parkering bör omformuleras till viss parkering för verksamhetens behov får anordnas.

Planbestämmelsen, n2: förgårdsmarken angränsar direkt till cykelbana varför en avgränsning med häck inte är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt Om häck måste finnas, ska den i planen regleras till max höjd 80 cm.

Utfartsförbudet för P-anläggningen ska även innefatta sidan mot Bankgatan.

Kommentar

Ridvägens funktion och vilken sektion planen ska inrymma har efter samrådet diskuterats. Kommunen har kommit fram till ställningstagandet att Ridvägen inte ska planläggas som bussgata i ett långsiktigt perspektiv och därmed kan gaturummet i planen fylla behovet av ytor. Planbeskrivningen kompletteras med en principsektion för Ridvägen.

Planbeskrivningen kompletteras/redigeras i avsnittet om dagvatten.

De planer som tas fram enligt PBL 2010:900 mellan 3 november 2012 och 1 januari 2015 rekommenderas följa Boverkets allmänna råd om planbestämmelser. Användningen *gångfartsområde* för allmän plats följer av detta allmänna råd och är inte detsamma som lokal trafikföreskrift. Områdena kring de nya bostadskvarteren och verksamheterna i de f d stallbyggnaderna betecknas som allmän plats för att säkerställa allmänhetens tillgång till området och kulturmiljön.

Bestämmelsen *parkering* mellan stallarna är en bestämmelse på kvartersmark, dvs för verksamhetens behov, och är inte en allmän parkering. Bestämmelsen n₂ justeras och utfartsförbud mot Bankgatan läggs till på plankartan.

Västerbottens museum

Västerbottens museum har följande synpunkter och kommentarer till planförslaget.

Ny bebyggelse längs Ridvägen

Som vi tidigare påpekat i vårt yttrande över programförslaget är det viktigt att siktlinjer och grönytor mellan f d sjukhusbyggnaden och regementsområdet behålls, vilket också konstateras i Kulturmiljöstudien. Enligt det förslag som nu föreligger tas inte hänsyn till detta eftersom två byggnadskomplex placeras längs Ridvägen med endast en liten öppning emellan. Utformningen där lamellhusens fasader delas upp i flera volymer minskar visserligen det kompakta intrycket men sambandet mellan fd sjukhuset och regementsområdet är likafullt stängt. Nybebyggelsen i norra delen skulle därför behöva minskas eller brytas upp i mindre enheter.

Parkeringshus på nuv. rivningstomt i norra delen av kv Muraren

Vi uppskattar att man arbetat med utformningen för att skapa god siktlinje mot regementsområdet men anser ändå att byggnadens stora volym och avvikande karaktär medför att den äldre bebyggelsen i detta och angränsande kvarter på verkas negativt.

Stallarna

Att stallarna får ett formellt skydd är mycket positivt. Skyddsbestämmelsen (q) innebär rivningsförbud samt skydd mot förvanskning utvändigt. Om det finns värden i byggnadernas interiörer, stomme och konstruktion, framgår dock inte. Om sådana kvaliteter finns bör utredas och i förekommande fall skyddas genom planbestämmelse.

Kommentar

Grönytan framför f d sjukhusbyggnaden ingår inte i den här detaljplanen men föreslås i planprogrammet för Östra Dragonfältet att bevaras för att den ger byggnaden sitt sammanhang. Den siktlinje mellan f d sjukhusbyggnaden och regementsområdet som bibehålls i planförslaget blir mellanrummet på ca 20 meter mellan befintligt punkthus och de nya bostadskvarteren. Planförslaget kompletteras med ytterligare utformningsbestämmelser med anknytning till kulturmiljöns särdrag.

Umeva

Vatten och avlopp

Av planbestämmelserna bör det framgå att vegetationsmark inom kvarteren ska höjdsättas så att fördröjning kan ske av dagvatten från trafikerade ytor, inom fastigheten. I övrigt bra skrivning om dagvattenhanteringen, dock kan och bör tilläggas att höjdsättning av mark som t ex anslutningar mellan allmän och kvartersmark ska göras så att risken får allvarliga översvämningar minimeras. Det ska tydligt framgå att va-ledningar som måste flyttas på grund av detaljplanen inte ska bekostas av va-kollektivet.

Avfall och återvinning

Inga ytterligare synpunkter.

Kommentar

Bostadsgårdarna ska planteras då de utgör bostädernas friyta. Några trafikerade ytor inom kvartersmark, förutom gångar till entréer, kommer det inte att bli. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring höjdsättning av mark och bostadsgårdar. Beskrivningen kompletteras även ang flytt av befintliga va-ledningar.

Umeå Energi

Genom planområdet har Umeå Energi Elnät AB (UEEN) en huvudmatning till centrala staden i form av en 145 kV kabel (se gul markering på bifogad ledningskarta). Kabeln är mycket viktig då den ingår i det sk överliggande nätet. En eventuell flyttning/omläggning kräver en noggrann och omsorgsfull planering för att minimera störningar i det överliggande nätet. Den transformatorstation som finns strax norr om det nu rivna djursjukhuset måste i ett tidigt skede ersättas med den nya stationen i norra delen av planområdet.

I planförslaget anges en ny transformatorstation i parkeringshuset, den stationen bör placeras i markplan i parkeringshustes norra del. I övrigt ska UEEN ges möjlighet att, utan ersättning till fastighetsägare, uppsätta kabelskåp och förlägga kabel.

I övrigt finns inget att erinra mot planförslaget.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter från yttrandet.

SAKÄGARE

Brf Stallhagen 2

Trafikmiljö: I vår skrivelse från 28 februari (bilaga) finns att läsa våra tolkningar/ synpunkter på Trivektors trafikutredning samt Rambölls miljöbedömning samt vårt förslag för bättre trafikmiljö för oss boende på Brogatan 46-48 (hastighetsänkningar samt åtgärder för minskad trafik).

Till trafikmiljön vill vi också hänföra cykel och promenadstråk, vilka är under planläggning. Här finns många positiva idéer; som cykelbana längs västra delen av Ridvägen, vilket vi uppskattar. Vi instämmer också i planens mål om att ge bra och säker framkomlighet för bland annat cyklister. I förslaget finns också flera hastighetsdämpande åtgärder, vilket vi ser som övervägande positiva. Dock kan hastighetsdämpande

åtgärder också vara negativt för boende i området med störande inbromsningar och accelerationer.

Parkering: Vi hänvisar återigen till bilaga 2, sid 2, vad vi tänker om framtida parkeringsbehov. I vår bilaga 1 beskriver vi de p-problem, som kan uppstå i centrala Umeå i allmänhet och på Östra Dragonfältet i synnerhet.

Bebyggelse: Enligt den nu aktuella detaljplanen kommer kommunens två stallar att renoveras och intentionerna i Kulturmiljöstudien Bn- 2013/00202 om bevarandet av stallarna kommer kanske att förverkligas.

Kulturmiljöstudien varnar också för att nya höga byggnader kan få negativa effekter för hur den kulturhistoriskt intressanta miljön kommer att upplevas. Planerarna av den nu aktuella detaljplanen har tydligen haft ambitionen att utforma nya bostadshus som kommer att smälta in med övrig bebyggelse på Dragonfältet. Men räcker det för att förverkliga intentionerna i kulturmiljöstudien?

Vad vi kan se som positivt är det 15 m breda gångstråk som sträcker sig i nord-sydlig riktning och särskiljer de två nya bostadskvarteren från det gamla K4-området. Positivt är också planerna på träd och buskar med mera av hög kvalite.

Men vi ser också ett antal negativa sidor i detaljplanens förslag:

- Är 5-våningars hus alltför höga hus för att K4-områdets kulturhistoriska miljö ska kunna bevaras? Ja, vi tror det. Kommer de gamla byggnaderna att upplevas som att de ligger i en gryta? Både lamellhusen och de tvärställda fyra våningars-husen blir ju högre än de gamla K4-byggnaderna, eller hur?
- Hur kommer det norra lamellhusets gavel att upplevas av de boende, som har lägenheter mot söder i fastigheten på Brogatan 48? Vi förstår att planerarna har försökt minska de negativa konsekvenserna genom att betona att 4-våningars husen inte får byggas ihop med gatuhuset. Har ni gjort datoranimeringar för att undersöka konsekvenserna för våra två fastigheter? Och detta gäller i synnerhet Brogatan 48! Vad visar dessa?
- Områdets förtätning: Planförslaget anger 12000 kvm BTA =bostadshusens totala yta. Detaljplanen visar att planerarna frångår normen för friyta, vilken ska vara en tredjedel av den totala bostadsytan. I denna plan prioriterar man antal lägenheter och låter friyta minska till en sjättedel av BTA. Detta med motiveringen att kvarteren ligger så nära centrumfyrcanten, där normen för friyta är lägre. Vilka negativa konsekvenser kan denna förtätning få för detta område?
- Fastigheterna beräknas få ca 150 små lägenheter med hyresrätt. Garage för 0,6 bilar per lägenhet byggs i källarplan, alltså ca 100 garageplatser. De små friytorna/innergårdarna kan få "bebyggas med mindre byggnader såsom trädgårdsförråd, miljöhus, cykelparkering mm". Detaljplanen förutsäger att bostäderna har behov av 330-380 cyklar. Vi i stallhagen 2 med 44 lägenheter och ca 90 cyklar vet att det periodvis är knepigt att härbärgera det antalet på ett smidigt och tilltalande sätt. Cykelparkeringar är ingen utrymmessnål fråga. 150 lägenheter kommer kanske att inhysa 200-300 boende. Dessa boende får besök av gäster med bil eller på cykel. Var ska gästernas fordon inkl cyklar få plats? Risken finns att det breda gångfartsstråket kommer att användas.

Vi tycker att det är viktigt att planerarna gör en realistisk bedömning av den BTA, som står till förfogande. Vi ser att det finns skäl för att bygga bostäder i Umeå, men till vilket pris?

Sammanfattning: styrelsen för stallhagen 2 anser att detaljplanen alltför mycket prioriterar behovet att skapa ett stort antal nya bostäder framför behovet att följa kulturmiljöstudiens intentioner samt behovet av god bostadsmiljö. Minska antalet lägenheter, sänk bostadshusen med en våning eller två och förhoppningsvis kommer vi i Umeå att få känna oss stolta över den trivsamma bostadsmiljön på Östra Dragonfältet.

Bilaga 1: Funderingar kring framtida parkeringsmöjligheter inom planområdet Östra Dragonfältet.

Bilaga 2: Vår skrivelse som svar på samrådshandlingen från februari, 2014. skrivelsen är daterad den 28 februari, 2014.

Kommentar

Det parkeringshus som planförslaget innehåller är tänkt att ersätta befintlig arbetsplatsparkering inom centrumfyrkanten, som till viss del använder befintlig markparkering i dagsläget. Parkeringshuset är en följd av den parkeringsstrategi som beskrivs i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna.

Den planerade bostadsbebyggelsens volymer har studerats under planprocessen. Planen medger bostadshus i fem våningar närmast Ridvägen och i fyra våningar närmast stallarna vilket höjdmässigt motsvarar bebyggelse i anslutning till regementsområdet på övriga Dragonfältet. Höjderna trappar också ner från befintliga punkthus i åtta våningar. Avståndet mellan befintliga punkthus och de nya bostadshusen är ca 20 m och kommunen bedömer att avståndet bidrar till att de nya husen inte kommer att upplevas som påträngande.

Kommunen har ett tydligt mål att förtäta med bostäder centralt i Umeå. Friytorna i kvarteren blir därför särskilt viktiga och planen reglerar att gårdarna ska hålla en hög kvalitet. Byggrätterna i planen är så pass tilltagna så att cykelparkering ska kunna inrymmas antingen i, under eller i direkt anslutning till byggnaderna utan att den värdefulla friytan tas i anspråk.

ÖVRIGA

Swedavia

Flygplatsen har granskat detaljplanen för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län. Planområdet ligger inom flygplatsens höjdstriktionsområde vilket innebär att ingen byggnad eller tillhörande antenner, basstation och andra liknande tekniska anordningar får bli högre än 52,4 meter över havsnivån.

För att möjliggöra uppförandet av byggnader inom planområdet ur ett hinderfrihetsperspektiv, krävs att arbetet med exempelvis byggkranar under byggskedet samordnas med Umeå Airport, då dessa annars kan utgöra ett flygsäkerhetshinder under byggtiden.

Om behov föreligger att under begränsad tid uppföra byggkran som genomtränger aktuell hinderyta, måste samråd tas med flygplatsen om position, tidpunkt samt planerad kranhöjd, innan byggkranen får etableras. Byggkranen skall innan uppförandet uppfylla

kraven på hinderbelysning av hinder som genomtränger hinderyta för flygplats enligt Transportstyrelsens författningssamling.

Mot bakgrund av vad som framförts ovan, har flygplatsen inget ytterligare att framföra i sitt yttrande över detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, i Umeå kommun, Västerbottens län.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med ett stycke om flygets höjdrestraktionsområde som en information till kommande byggsleden.

Skanova

Skanova har inget att erinra mot rubricerad detaljplan.

Ändringar efter samråd

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

- Planbestämmelsen ang buller bort från plankartan.
- Avsnitt ang buller i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning kompletteras.
- Känslighetsanalys läggs till som en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen kompletteras med sammanfattning och slutsatser.
- Plankartan kompletteras med ytterligare utformningsbestämmelser
- Användningsbestämmelsen **S**, skola, tas bort för de gamla stallbyggnaderna.
- Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring slutsatser från kompletterande trafikutredning.
- Planbeskrivningen kompletteras med ett stycke om flygets höjdrestraktionsområde som en information till kommande byggsleden.
- Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning av hur allmän plats/ gata kan disponeras och utformas.
- Illustrationerna kompletteras så att de bättre överensstämmer med planens utformning.
- Kvalitetsprogrammet kompletteras ang stallbyggnadernas tak.
- Planbeskrivningen kompletteras med en principsektion för Ridvägen.
- Planbeskrivningen kompletteras/redigeras i avsnittet om dagvatten.
- Bestämmelsen **n₂** justeras och utfartsförbud mot Bankgatan läggs till på plankartan.
- Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning kring höjdsättning av mark och bostadsgårdar.
- Planbeskrivningen kompletteras ang flytt av befintliga va-ledningar.

Detaljplan, Umeå kommun juni 2015


Magdalena Blomquist
Planarkitekt


Tomas Strömberg
Planchef



Utlåtande

Lagakraft 2018 -12- 03

Akt nr 2480K-P.....J.71....

Diarienummer: BN-2013/00202

Datum: 2016-11-28

Handläggare: Magdalena
Blomquist

Detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1 m fl Väst på stan, Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under juni 2015.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Samråd och utställning

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2014-08-20 – 2014-09-12 samt granskning under tiden 2015-06-29 – 2015-08-21. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Länsstyrelsen har den 24 februari 2014 yttrat sig över planprogrammet och 26 september 2014 över samrådshandlingarna.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Buller

Vid samrådet framförde Länsstyrelsen synpunkter på att bullerberäkningarna visade att Boverkets allmänna råd gällande buller inte skulle kunna följas inom delar av planområdet.

Efter att planförslaget har varit ute på samråd har Regeringen beslutat om en förordning som innehåller riktvärden för utomhusbuller (2015:216). Förordningen trädde i kraft 1 juni 2015. Bullerberäkningarna visar att riktvärdena följs i stort för den tillkommande bebyggelsen men att hörnlägenheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärm- och skyddsåtgärder beroende på slutlig planlösning. Länsstyrelsen har inga kvarstående synpunkter gällande buller för den tillkommande bebyggelsen.

Dock framgår det av planhandlingarna att ljudnivåerna vid fasad ökar för några av de befintliga lägenheterna inom fastigheten Sporren 2. Detta till följd av en etablering av bostadshus enligt planförslaget. Det framgår vidare att det i den fortsatta planeringen och projekteringen bör beaktas hur befintliga bostadshus påverkas av buller samt att det bör

utredas om det finns risk för betydande försämring av ljudmiljön vid dessa hus när slutlig disposition av planområdet avgörs av exploatören. Enligt PBL 2:9 får planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa. D.v.s. det är i samband med upprättandet av planen som det ska säkerställas att ett genomförande av planen inte beräknas medföra en sådan påverkan på omgivningen som innebär fara för människors hälsa. I bygglovprövningen är detta inte möjligt. Länsstyrelsen förutsätter därför att de beräknade ljudnivåerna och dess konsekvenser för den befintliga bebyggelsen tydligare beskrivs i planhandlingarna och att planen säkerställer att ett genomförande av den inte innebär fara för människors hälsa.

Miljökvalitetsnormer för luft

Planhandlingarna visar att problemen med överskridanden av miljökvalitetsnormerna (MKN) för kvävedioxid består i området, åtminstone fram till 2020. Under ogynnsamma klimatförhållanden överskrids MKN även efter 2020. Planhandlingarna visar också att MKN för dygn och timme kommer överskidas år 2017 även om det blir gynnsamma väderförhållanden. Detta innebär således att överskridanden av normen sannolikt kommer ske. De förväntade fortsatt höga halterna av kvävedioxid ligger inte i linje med de ambitioner som finns gällande luftmiljön längs Västra Esplanaden. Även om Västra Esplanaden inte förväntas få nämnvärt högre halter av kvävedioxid, som konsekvens av den föreslagna detaljplanen, så är det problematiskt med det lilla tillskott som erhålls. Dessutom befästs sträckan som en viktig genomfart för biltrafik med nya målpunkter (parkeringsgarage). Detta kan i sin tur försvåra ytterligare för genomförande av luftkvalitetsförbättrande åtgärder, efter det att MKN har uppnåtts fullt ut.

Det påpekas i känslighetsanalysen att klimatet är den viktigaste faktorn för varje enskilt år och därmed också hur höga halterna av kvävedioxid ska bli. Detta är givetvis ett faktum som försvårar situationen men det bör finnas en så god marginal att MKN kan följas oavsett om det blir gynnsamma eller ogynnsamma klimatförhållanden under enskilda år.

Åtgärdsprogrammet för luft som syftar till att minska och slutligen klara miljökvalitetsnormen kan komma att motverkas av den ökade trafiken som väntas om planen genomförs. De ambitioner som finns gällande förtätning och ökad användning av alternativa färdmedel till bil har hittills sannolikt förbättrat luftkvaliteten något. Den stora förbättringseffekten väntas dock på längre sikt då stadsomvandlingen kommit längre. Samtidigt är det viktigt att åstadkomma minskade halter även på kort sikt.

Miljömålet *Frisk Luft* innebär att halten av kvävdioxid i utomhusluft bör ligga under 20 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett årsmedelvärde eller 60 mikrogram per kubikmeter luft beräknat som ett timmedelvärde (98-percentil). När MKN så småningom underskrids kommer mer fokus läggas på miljömålet Länsstyrelsen förordar en hållning i luftkvalitetsfrågan som innebär att helhetsperspektivet går före de enskilda detaljplanerna eller omdaning av enskilda kvarter.

Länsstyrelsens bedömning utifrån planhandlingarna är att detaljplanens nuvarande utformning leder till att MKN för kvävedioxid längs Västra Esplanaden inte följs i närtid, d.v.s. under perioden fram till 2020 och att det därefter, utifrån de i planhandlingarna antagna förutsättningarna, förligger en situation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden. Länsstyrelsens uppfattning är att ett genomförande av planen i dess nuvarande utformning är möjlig först när man med säkerhet kan bedöma att ett genomförande av planen medför att MKN följs.

Kulturmiljö

Planbestämmelserna har ur kulturmiljösynpunkt endast justerats marginellt sedan samrådsskedet Länsstyrelsens uppfattning är att planen orsakar skada på riksintresset och att planen inte på ett tydligt sätt lever upp till målsättningen att vidareutveckla *eller förstärka* riksintressets uttryck. Det är också tveksamt om planen tillgodoser det som formuleras dels i den fördjupade översiktsplanen för centrala stan dels i byggnadsordningen för Väst på stan: "eventuella nybyggnader inom området ges en utformning som samspelar med de omgivande regementsbyggnaderna och som inte reducerar dessa byggnaders värden". Särskilt de föreslagna mindre bostadshusen i fyra våningar är placerade så tätt intill stallbyggnaderna att de med sin framtoning av moderna bostadshus kommer att utgöra ett så annorlunda och påtagligt inslag i den forna kavalleriregementesmiljön, att dessa byggnaders värden reduceras. Rivningen av vagnboden utgör också en tydlig reduktion av de äldre byggnadernas värden; en konsekvens som inte ens omnämns i kvalitetsprogrammet. Det under samrådsskedet påtalade viktiga sambandet mellan regementsbyggnaderna väster om Ridvägen och det f.d. regementssjukhuset har beklagligt nog inte kunnat tas till vara i planförslaget.

I planhandlingarna sägs att planförslaget bevarar de siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån (s 5). Planförslaget innebär i verkligheten en radikalt försämrad insyn österifrån mot regementsområdet, även om några siktlinjer säkras. Kvalitetsprogrammet säger att P-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader samt att det ska ges särskild omsorg med hänsyn till intilliggande bostäder och kulturhistoriskt värdefulla byggnader (s 6). P-husets rundade former och det vertikala gallerverket enligt illustrationerna motsäger detta. P-huset kan utifrån sin funktion visserligen ha ett eget uttryck, men de rundade formerna understödjer inte arkitekturens linjäritet och rätvinklighet inom regementsområdet. Genom den särpräglade formen kommer även p-huset att bidra till att förminska stallbyggnadernas småskaliga uttryck. Målsättningen att i hörnlägena vidga inblickarna mot regementsområdet, kan lösas på annat sätt.

De mindre bostadshusen skulle samspela betydligt bättre med regementsområdets byggnader om höjden begränsades till tre våningar istället för fyra. Bestämmelsen p₂ som bl.a. säger att dessa inte får byggas ihop med lamellhusen kan ur kulturmiljösynpunkt i så fall omprövas.

De privata bostadsgårdarna ska enligt kvalitetsprogrammet (s 13 och 15) ha en egen prägel och skilja sig från den övriga utemiljön. Länsstyrelsens uppfattning är att bostadsgårdarnas vegetation ska vara sparsmakad, bygga vidare på regementenas principer för planteringar. Staket av svart metall som avgränsning mot gångfartsområdet är bättre än häckar, som känns mer främmande i den här miljön.

Illustrationerna visar indragna balkonger på de mindre husen. För denna detalj kan frågan väckas om utanpåliggande balkonger och med svarta metallräcken är ett lämpligare utförande på denna plats; balkongernas storlek bör i så fall begränsas. Bestämmelser om balkongerna utförande bör eventuellt ingå i planbestämmelserna.

Beteckningen f₁ anger bl.a. att lamellhusens fasader ska delas upp i flera volymer, vilket är bra, men ett förtydligande tillägg om *flera volymer till en symmetrisk helhet* är väsentlig.

De mindre bostadshusens färgsättning är inte specificerad. Variation i fasadkulöerna omtalas i kvalitetsprogrammet (s 9). Länsstyrelsens uppfattning att färgsättningen bör vara enhetlig och i samklang med regementsbyggnadernas putsade fasader samt att färgsättningen för alla nytillkommande bostadshus bör preciseras mer och fastställas i planbestämmelserna.

Övrigt

Miljöhus och cykelförråd på bostadsgårdarna bör enligt kvalitetsprogrammet undvikas så långt som möjligt och ev. mindre byggnader bör placeras med stor omsorg. För att säkerställa dessa intentioner bör de regleras med planbestämmelser.

Kommentar

Som länsstyrelsen påpekar i sitt yttrande har ny förordning med riktvärden för utomhusbuller trätt i kraft fr.o.m. 1 juni 2015 vilket anger något förändrade förutsättningar för planförslaget i granskningsskedet jämfört med samrådsskedet. Eftersom beräknade ljudnivåer för fasader mot Ridvägen ligger över riktvärdet på 60 dBA införs en bestämmelse om utformning, f_3 – minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida, för de byggrätter som ligger parallellt med Ridvägen. Vad gäller den ökning av beräknade bullervärden för den intilliggande befintliga bebyggelsen gäller det ca 1 dBA för de nedersta våningarna närmast Ridvägen. Den ökningen ligger inom felmarginalen för beräkningen och så innebär den tillkommande bebyggelsen medför en sänkning av bullerpåverkan för det befintliga bostadsområdet som helhet.

Planen överensstämmer med de intentioner som anges i trafik- och parkeringsstrategierna i översiktsplanen för de centrala stadsdelarna som syftar till att minska trafiken inom centrumfyrkanten. En av kommunens övergripande utvecklingsstrategier, som gynnar en hållbar stadsutveckling, är att förtäta den centrala delen med blandad bebyggelse. En allmän parkeringsanläggning i kvarteret Muraren är en del av parkeringsstrategien att flytta ut arbetsplatsparkeringar inom centrumfyrkanten till samlade anläggningar utanför, till förmån för kunder och boende i centrum. Parkeringsanläggningen ska ersätta de allmänna parkeringsytorna som finns på mark inom området idag samt tillskapar ytterligare några. Parkeringsanläggningen samt att planen medger ett tillskott av bostäder inom området medför en ökad trafikalstring i närområdet. Tillskottet den föreslagna planen ger är litet och bidrar inte nämnvärt till högre halter av kvävedioxid varken i närområdet eller på Västra Esplanaden. Under året (2016) har åtgärder med signalreglering genomförts på Västra Esplanaden med syfte att bidra till minskade utsläpp. Kommunens bedömning är fortsatt att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid på Västra Esplanaden kommer att klaras år 2020 vid normalår. Bevakning kring luftfrågan sker löpande inom ramen för åtgärdsprogrammet för luft.

I planförslaget har den tillkommande bostadsbebyggelsen fått en utformning med långsträckta byggnadsvolymer i ett rätvinkligt mönster som samspelar med byggnaders placering, volymer och höjder inom regementsområdet. Avståndet mellan den tillkommande bebyggelsen och de befintliga stallarna är detsamma som mellan annan nyare bebyggelse och byggnader tillhörande f.d. regementet inom regementsområdet. Bostadsbebyggelsen vid Hovrättsgatan ligger närmare regementsbyggnaderna än vad föreliggande planförslag medger. Den tillkommande bebyggelsens utformning regleras för att samspela med bebyggelsen inom regementsområdet genom t ex markerade sockelvåningar, fasadmaterial och kulörer, takens utformning m.m. Planförslaget kompletteras med förtydligande av bestämmelser kring lamellhusens fasader, avgränsning mot gång-

fartsområdet samt balkongernas utformning med anledning av yttrandet. P-husets utformning samspelar i materialval och kulörer medan det kan ha ett friare uttryck med hänvisning till sin funktion och att det inte ligger inom värdekärnan.

Siktlinjer in mot regementsområdet och de f.d. stallarna säkerställs f.a. i förlängningen av Västra Norrlandsgatan och Dunkersgatan. En siktlinje kommer också att finnas mellan f.d. regementssjukhuset och stallarna även om den blir betydligt mindre än idag. När man rör sig längs Ridvägen kommer det ändå finnas inblickar mot regementsområdet och de f.d. stallarna. Möjligheterna att uppleva kulturmiljön på f.d. regementsområdet bedöms förstärkas genom att stallbyggnaderna får ett formellt skydd, att området kring stallarna får en tydligare struktur och att fler kommer att bo och vistas i området.

MYNDIGHETER

Trafikverket

Trafikverket har tagit emot granskningshandlingen gällande detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå 5:1, Väst på stan, Umeå kommun. Trafikverket har yttrat sig i samband med samrådet (2014-09-01). Dialog har även förts med kommunen under processens gång.

I samrådshandlingen framförde Trafikverket synpunkter gällande trafiksituationen på Västra Esplanaden (väg 503), effekter på busstrafiken, luftmiljö, buller, hälsa samt gällande påverkan på flygplatsens verksamhet. Då det har beslutats om riktvärden för buller i den nya förordningen (SFS 2015:216) bedömer Trafikverket att dessa aspekter hanteras i föreslagen detaljplan.

Förutsättningar för byggnadshöjden med hänsyn finns numer beskrivet i planbeskrivningen, synpunkter rörande flygplatsens verksamhet bedöms därför beaktade. Kvarstående synpunkter berör dock parkeringshusets effekter på trafiksituationen på Västra Esplanaden (väg 503) och luftmiljön samt bullerpåverkan på befintlig bebyggelse.

Trafiksituationen på Västra Esplanaden, väg 503

I trafikutredningen konstateras det att 90 procent av kapaciteten i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen används i dagsläget. Detta innebär att korsningen är redan i dagsläget överbelastad med betydande köer i rusningstrafik.

I trafikutredningen framgår att planområdet med föreslagen markanvändning genererar ökad trafik med omkring 650 -700 fordon ÅDT längs Västra Esplanaden. Parkeringshuset genererar en 50 procentig ökning av trafiken i maxtimmen där Ridvägen ansluter till Västra Esplanaden. Detta gör att korsningens kapacitet är kraftigt underdimensionerad för planerade trafikeffekter. En 50 procentig ökning av trafiken är inte acceptabelt, både vad gäller trängseffekter och därmed på luftmiljön.

Trafikutredningen föreslår att trafiksignalerna i korsningen Västra Esplanaden/ Ridvägen ska justeras så att gröntiderna för den genomgående trafiken på Västra Esplanaden minskar till förmån för Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Trafikverket bedömer att en sådan justering skulle öka köerna på Västra Esplanaden och på detta sätt öka utsläppen. Trafikverket bedömer att denna åtgärd är olämplig.

Trafikverket kommer under hösten 2015 justera trafiksignalerna längs hela Västra Esplanaden genom att förkorta omloppstiderna. Denna åtgärd kommer att för att justera genomströmningen längs Västra Esplanaden och även innebära en förbättring för sidotraffiken. Syftet är att bidra till minskade utsläpp.

Luftmiljö

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att "om detaljplanen på Östra Dragonfältet genomförs och övrig planering fortsätter enligt tidigare planprogram visar luftberäkningar att Västra Esplanaden kan komma att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid tidigast år 2020." Särskilt under kalla vintrar med, för luftmiljön ogynnsamt klimat, råder risk för överskridanden för både NO_x och partiklar. Den framtagna känslighetsanalysen pekar på att MKN för dygn och timme överskrids 2017 och att det vid ogynnsamma väderförhållanden sker överskridanden av dygns- och timnivåerna även 2020.

Det beräknade lokala bidraget från ca 8500 fordon längs Ridvägen utanför parkeringshuset uppgår till ca 7 µg/m³ som årsmedelvärde. Parkeringshuset anses därför inte som diffus utsläppskälla kunna påverka beräknat årsmedelvärdet för PM 10 och NO₂ i gatumiljön.

Känslighetsanalysen visar att miljökvalitetsnorm för dygn och timme överskrids vid Västra Esplanaden år 2017. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrids miljökvalitetsnormen även då avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde medan årsmedelvärdet kan innehållas.

Känslighetsanalysen har beräknat planprogrammets trafikeffekter och dess bidrag till ökning av kväveoxider. Denna resulterar i ett tillskott på 0,6 µg/m³ (dygnsvärde). Detta motsvarar 1 procent av gränsvärdet på 60 µg/m³ per dygn. Det är på detta sätt tydligt att planen medverkar till att det blir svårare att klara miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Kommunen är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Om någon form av skada, olägenhet eller behov av utredning och skyddsåtgärd uppkommer för att ny bebyggelse hamnar alltför nära befintliga kommunikationsanläggningar, och som innebär ökad exponering av luftföroreningshalter trots Trafikverkets yttrande om avrådan av exploatering, så kan Trafikverket åberopa civilrättsliga regler om skadestånd gentemot kommunen för de kostnader som drabbar Trafikverket.

Hälsa

Trafikverket ska tillsammans med övriga aktörer i samhällsplaneringen bidra till miljökvalitetsmålet för Frisk luft och mindre ohälsa. Vid planering av bebyggelse bör därför preciseringarna i miljökvalitetsmålen vara vägledande, inte bara för Trafikverket, utan även för kommuner och länsstyrelser.

Det är även viktigt att beakta hur planen bidrar till de nationella miljökvalitetsmålen och de transportpolitiska målen uppfyllelse. Ett av dessa är det så kallade hänsynsmålet, och i det ingår dels målet om ökad hälsa och mindre ohälsa, dels målet om "Frisk luft". Målet anger att "halterna av luftföroreningar överskrider inte lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål. Riktvärdena sätts med hänsyn till känsliga grupper". Planförslaget

innebär dels ökade trafikflöden dels kommer fler personer vistas i området för de höga halterna av NOx. Fler personer kommer därmed utsättas för höga halter över gränsen för timmedelvärde. Västra Esplanaden är en vistelseplats även för gående och cyklister, busshållplats. Planförslaget försvårar uppfyllelsen av miljömålet "Frisk luft". Då det planerade parkeringshuset kommer att medföra ökad trafik på bl.a. Västra Esplanaden kommer därmed fler personer att utsättas för skadliga halter.

Buller

Miljökonsekvensbeskrivningen anger att " Planens bebyggelsestruktur har anpassats för att möjliggöra avsteg från grundregeln 55dB(A) som riktvärde för trafikbuller. Bullerberäkningarna visar att tyst eller ljuddämpad sida kan åstadkommas mot innergårdar. Hörnlagheter mot Ridvägen kan behöva anpassas med skärmande skyddsåtgärder eller uteplatser beroende på slutlig planlösning. Planförslaget möjliggör detta." Trafikverket har därför inga kvarstående synpunkter gällande buller för den tillkommande bebyggelsen.

Dock framgår det av planhandlingarna att ljudnivåerna vid fasad ökar för några av de befintliga lägenheterna inom fastigheten Sporren 2. Detta till följd av en etablering av bostadshus enligt planförslaget. Trafikverket förutsätter att de beräknade ljudnivåerna och dess konsekvenser för den befintliga bebyggelsen tydligare beskrivs i planhandlingarna och att planen säkerställer att ett genomförande av den inte innebär fara för människors hälsa.

Slutsats

Enligt Plan- och bygglagen ska planering och planläggning ske på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormerna underlättas. Detta innebär att en detaljplan inte får antas om dess genomförande skulle medverka till att en miljö kvalitetsnorm överträds. För att planläggning ska få genomföras får utsläppen p.g.a. detaljplanen inte ytterligare försämra läget i det berörda området.

Planförslaget kommer att medföra förändringar av trafikstrukturen och trafikflödet inom planområdet samt närområden. Nya bostäder, kontor och anläggande av ny parkeringsanläggning kommer generellt medföra ökade trafikflöden i och genom området samt leda till ökad köbildning vissa tider på dygnet. Köbildningen kan leda till förhöjda halter av främst kväveoxider under maxbelastad timme.

Parkeringshuset kommer att medföra påtagligt ökad belastning i korsning på statlig väg som redan idag är överbelastad. Detta kommer att generera ökade köer och ökade utsläpp. Trafikverket anser att detta inte är acceptabelt.

Parkeringshuset kommer även att medföra ett tillskott av trafik på Västra Esplanaden och ökade utsläpp så att det blir svårare att klara miljö kvalitetsnormerna. Trafikverket anser att det är mycket olämpligt att anta en detaljplan som innebär en försämring luftmiljön.

Trafikverket anser att det föreslagna parkeringshusets allt för centrumnära lokalisering gör det svårt att skapa den avlastning av centrum och minskning av utsläppsnivåerna som kommunens parkeringsprogram avser. För att uppnå parkeringshusets intentioner behöver det ske en reell utflyttning av trafiken bortom centrumfyrkanten och Västra Esplanaden. Parkeringshusen bör på samma sätt flyttas längre från centrum.

Trafikverket har inget att erinra mot de delar av detaljplanen som omfattar bostäder, lokalgata samt centrumskapande verksamheter och kontor. Trafikverket motsätter sig detaljplanens delar som syftar till att skapa förutsättningar att bygga parkeringshus.

Kommentar

Trafikverket och kommunen för fortlöpande diskussioner kring hur trafiksignalerna i korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden ska kunna justeras för att förbättra luftmiljön och öka framkomligheten och vissa åtgärder har genomförts. Kommunen arbetar med ett stadsutvecklingsprogram där bl.a. ombyggnation av Västra Esplanaden ingår som en del, vilket blir aktuellt när Umeåprojektet är färdigställt enligt gällande avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket.

Inom området finns idag ett större antal allmänna parkeringsplatser samt arbetsplatsparkering på mark som genererar trafik framför allt i rusningstider. I parkeringsanläggningen som planeras kommer dessa att samlas på en plats och därmed minimera viss söktrafik i området. Uppkomsten av köbildning på lokalgator får följas upp och kan regleras över tid med lokala trafikföreskrifter vid behov. Inom planområdet överskrids ingen miljö kvalitetsnorm och hälsobelastningen på grund av luftkvalitén väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå.

För kommentar kring luft och buller se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Försvarsmakten

Har inget att erinra mot rubricerat ärende.

NÄMNDER OCH UTSKOTT, UMEÅ KOMMUN

UKF, Kollektivtrafik

Umeå Kommunföretag- UKF- har tidigare yttrat sig över framarbetat förslag. Dessa synpunkter berör följande aspekter.

Ridvägen utgör ett viktigt stråk för den regionala kollektivtrafiken till/från Umeå centrum. Det gäller både inomkommunala linjer o.ch flera av Landstingets stamlinjer som ansluter till Umeås centrala delar via Ridvägen. Längs vägen finns två stora och viktiga hållplatser som trafikerar resenärer till/från Umestans Företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och stora arbetsplatser Väst på stan däribland Umeå kommun.

Redan idag är framkomligheten under eftermiddagen undermålig. Det finns en oro att planerad exploatering kommer att försämra framkomligheten ytterligare. Bl a beroende på en ökad trafik men också på grund av förändrad vägdragning vilken kommer att försvåra för kollektivtrafiken.

Att utforma Ridvägen med en sex meters körbana omöjliggör fortsatt trafikerad med busstrafik längs Ridvägen. Stadsomvandlingen av området måste därför innehålla ett nytt funktionellt busstråk för regiontrafiken inklusive tillkommande anläggningar såsom hållplatser och eventuella anslutningsvägar. Vår bedömning är att ett nytt stråk bör löpa längs Brogatan alternativt Vännäsvägen.

Kommentar

Detaljplanen reglerar inte lokalgatans utformning i detalj. Ombyggnad av Ridvägen kan ske i takt med att behovet förändras. Inom ramen för planarbetet har diskussioner förts och utredningar tagits fram för alternativa busstråk. I diskussionerna har också framkommit att Ridvägen inte är det optimala busstråket för den regionala kollektivtrafiken långsiktigt. Under året (2016) har Umeå kommun tagit fram en nod- och linjenätsutredning. Var framtida busstråk ska gå hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

Umeva (Vakin)

Det ska tydligt framgå under genomförandefrågor att för planens genomförande nödvändig flytt/ersättning av befintliga allmänna vatten- och avloppsanläggningar ska bekostas av exploitören. I dagvattenkapitlet bör tilläggas att dagvatten vid skyfall ska kunna avledas till Västra Esplanaden och det avvattningsstråk i Esplanaden som behöver ordnas i samband med ombyggnad av densamma.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras i genomförandefrågor och i avsnittet om dagvatten i enlighet med yttrandet.

Umeå Energi

Har inget att erinra mot planförslaget.

Brandförsvaret och säkerhet

Utrymningsförutsättningar från flerbostadshusen behöver beaktas utifrån den byggnadshöjd som blir aktuell. Planen anger flerbostadshus i 5-6 våningar. Vid högra byggnader, 11-23 meter, krävs höjdfordon. Eventuella körvägar/räddningsvägar och uppställningsplatser på innergårdarna för räddningstjänstens höjdfordon behöver beaktas i ett tidigt skede. Alternativet till räddningsväg och uppställningsplats är att flerbostadshus högre än 11 meter (normalt sett 4 våningar) förses med Tr2-trapphus. Brandförsvaret och säkerhet förordar detta alternativ. Brandposter finns inom området.

Kommentar

Detaljplanen medger flerbostadshus i 4-5 våningar med den högre bebyggelsen ut mot Ridvägen. De nya bostadskvarteren kommer att omges av allmän plats gata vilket gör de tillgängliga för räddningstjänstens fordon. Planbeskrivningen kompletteras avseende räddningstjänstens tillgänglighet på innergårdarna.

Västerbottens Museum

Ny bebyggelse längs Ridvägen

Det är viktigt att siktlinjer och grönytor mellan f.d. sjukhusbyggnaden och regementsområdet bibehålls, vilket också konstateras i Kulturmiljöstudien. Enligt det förslag som nu föreligger tas inte hänsyn till detta eftersom byggnadskomplex placeras längs Ridvägen med endast en lite öppning emellan. Vi ser positivt på den rätvinkliga gatustrukturen samt byggnadernas placering parallellt med de f.d. stallbyggnaderna – en anpassning till regementets bebyggelsekultur – men fasaderna mot Ridvägen ger ett kompakt

och slutet intryck och blockerar sambandet mellan f.d. sjukhuset och regementsområdet. Nybebyggelsen skulle därför behöva minskas eller brytas upp i mindre enheter.

Stallarna

Att stallarna får skyddsbestämmelsen (q) som innebär rivningsförbud samt skydd mot förvanskning utvändigt är mycket positivt. Som muséet tidigare påpekat bör det utredas om det finns värden även i byggnadernas interiörer. Dessa bör i så fall också skyddas genom planbestämmelse.

Parkeringshus på nuvarande rivningstomt i norra delen av kv Muraren

Vi uppskattar att man arbetat med utformningen för att skapa god siktlinje mot regementsområdet men anser ändå att byggnadens stora volym och avvikande karaktär medför att den äldre bebyggelsen i detta och angränsande kvarter påverkas negativt.

Kommentar

Förslaget till detaljplan reglerar att fasaden mot Ridvägen ska delas upp i flera volymer, detta för att morverka att fasaderna får ett kompakt intryck. Planbestämmelsen kompletteras, enligt länsstyrelsens yttrande med att fasaden ska delas upp i flera volymer till en symmetrisk helhet. Kommunen gör bedömningen att skyddsbestämmelse som säger att stallarna ej får förvanskas utvändigt och inte får rivas är tillräcklig. För kommentar rörande siktlinjer se kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka förslaget till detaljplan som stöder Umeås utveckling, med följande tillägg:

Nämnden förordar att man i planen arbetar in ytor för odling (stadsodling) inom området.

Att förtäta centrala staden med blandad bebyggelse är en av kommunens övergripande utvecklingsstrategier som gynnar en hållbar stadsutveckling. Planen medger byggande av parkeringshus på kvarteret Muraren och är en del i det strategiska arbetet med att flytta ut arbetsplatsparkeringar från Umeå centrum till samlade anläggningar utanför stadskärnan, till förmån för kunder och boende i centrum. Även om förslaget till detaljplan medför en ökad trafikalstring i närområdet anser nämnden att planen överensstämmer med de intentioner som anges i trafik- och parkeringsstrategierna i översiktsplanen för de centrala stadsdelarna som syftar till att minska trafiken inom centrumfyrkanten.

Nämnden anser att det är viktigt att kommunen arbetar vidare för att hitta en långsiktig lösning för kollektivtrafiken. Planen beskriver inte hur kollektivtrafikens framkomlighet ska lösas och saknar därmed en genomförbar lösning för kollektivtrafiken. Förtätningen av området ger en ökad trafikalstring och köbildning i korsningen vid Västra Esplanaden, vilket ger konsekvenser som längre restider för kollektivtrafiken.

För de signalregleringar som planeras vid korsningen Västra Esplanaden och Ridvägen är det viktigt att de genomförs så att luftkvaliteten inte försämras längs Västra Esplanaden och så att kollektivtrafikens framkomlighet inte äventyras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är samtidigt positiv till att gång- och cykelstrukturen i området görs tydlig vad gäller kopplingen mellan Ridvägen och Bankgatan och stråket längs Nygatan. Planen innebär att Ridvägen ändras till en mer stadsmässig gata där gång- och cykeltrafik prioriteras och hastigheten för bilar dämpas.

I närområdet av planförslaget är tillgången till bostadsnära grönområden begränsad. Nämnden anser därför att mark bör avsättas för park eller grönområde i den fortsatta planeringen av programområdet Östra Dragonfältet.

Kommentar

För kommentar till yttrandet vad gäller en långsiktig lösning för kollektivtrafiken se kommentar till UKF, kollektivtrafiks yttrande. Under året som gått har förändringar i signalregleringen av korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden genomförts. I den fortsatta planeringen av programområdet Östra Dragonfältet, inom kv Skvadronen, kommer frågan om park eller grönområde att behandlas.

Tekniska nämnden

Tekniska nämnden anser att det nya parkeringshuset ska ses som en avlastning från stadshusområdets minskade parkeringsytor för att klara arbetspendling med parkering. Ett möjligt grönt friköp kan bli aktuellt inom stadshusområdet vilket skall belasta kommande exploatör.

Ridvägen föreslås i planen få en stadsmässig utformning inom dagens gatusektion med en körbana på 6 meter vilket medför att en trafikering med kollektivtrafik inte längre är möjlig på Ridvägen. Planen beskriver inte hur kollektivtrafiken ska lösas och saknar därmed en genomförbar lösning för kollektivtrafiken.

En trafikutredning har gjorts för att beskriva konsekvenserna av att öppna Brogatan för biltrafik och samtidigt på kort sikt låta buss i linjetrafik gå där. Den visar på komplexa och kostsamma åtgärder för att möjliggöra kollektivtrafik på Brogatan. Bedömningen är att Brogatan inte är ett godtagbart alternativ vare sig gällande genomförande eller kostnadseffektivitet. För att kunna fastställa en körbanebredd om 6 meter behöver kollektivtrafikens framkomlighet i området säkerställas.

Korsningen Ridvägen/Västra Esplanaden har redan idag problem med köbildning därför kan det bli nödvändigt att vidta åtgärder på Västra Esplanaden innan Västra länken är klar trots att kommunen saknar rådighet över vägen.

Planbestämmelsen GÅNGFARTSOMRÅDE är olämplig då lagstiftningen ställer vissa utformningskrav på gångfartsområden som kan vara svåra att kombinera med övriga utformningsbestämmelser i planen.

Tekniska nämnden är positiv till att gång- och cykelstrukturen i området tydliggörs vad gäller kopplingen mellan Ridvägen och Bankgatan och stråket längs Nygatan. Planen innebär även att gång- och cykeltrafik prioriteras och hastighetsdämpande åtgärder införs.

Den här delen av Umeå centrum är fattig på gröna rekreationsområden vilket ställer högre krav på att behovet av friyta tillgodoses på egen tomtmark. I planbeskrivningen föreslås andelen friyta på gårdarna bli mindre än vad gällande översiktsplan föreskriver

och detta motiveras med att kvaliteten på friytan ska vara hög. Storleken på sammanhängande friyta på gårdarna blir också en viktig kvalitet i sig varför gårdarna inte bör kunna bebyggas med tekniska byggnader såsom miljöhus och cykelförråd.

En tydlig avgränsning på gårdarnas friyta mot den öppna ytan utmed stallarna är angeläget och ska harmonisera med omgivande byggnader. Den öppna gården mellan stallarna bedöms fortsättningsvis kunna användas för arbetsplatsparkering och in- och utfart sker som tidigare mot Ridvägen.

Kommentar

Kv Muraren har pekats ut i kommunens parkeringsprogram¹ som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil som ersätter arbetsplatsparkeringar i centrumfyrkanten. Parkeringshusets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering liksom de allmänna parkeringsytor som finns inom området idag.

För kommentar kring en lösning för kollektivtrafiken i området se kommentar till UKF Kollektivtrafiks yttrande. Ett fortlöpande samarbete mellan Umeå kommun och Trafikverket pågår kring åtgärder på Västra Esplanaden i form av bl a signal- och hastighetsreglering för att kunna hantera trafik- och luftsituationen.

Planbestämmelsen GÅNGFARTSOMRÅDE ändras till GATA då det visar sig att genomförandet av gångfartsområde inte går att förena med intentionerna med området. För att inte den decimerade friytan på bostadsgårdarna ska minskas ytterligare införs bestämmelse att gårdarna inte ska kunna bebyggas med tekniska byggnader såsom miljöhus och cykelförråd.

SAKÄGARE

Roland Isaksson, Brogatan 22

Roland Isaksson anser att planeringen av Östra Dragonfältet bör föregås av en långsiktig trafikplanering. Att utnyttja Brogatan som en alternativ bussgata anses inte vara en godtagbar lösning. Han påpekar att det redan idag finns risker med bilar som backar ut i gatan från fastigheter samt konflikter med cykeltrafik som korsar Brogatan. Isaksson framhåller att Brogatan inte är planerad för busstrafik och att det skulle innebära för stora trafikrisker.

Kommentar

I samband med programmet till detaljplanen för Östra Dragonfältet gjordes en trafikutredning. Trafikutredningen belyste ett antal olika alternativ på trafiklösningar. Detaljplanen reglerar inte hur de olika lokalgatorna, bl a Brogatan, ska användas. Det regleras med lokala trafikföreskrifter. I gällande detaljplan för Brogatan² är en del av gatan planlagd för busstrafik (endast buss) med syfte att gatan ska kunna trafikeras med busstrafik men ha begränsad biltrafik. Ett tydligt syfte i översiktsplanen, fördjupning för centrala stadsdelarna, är att gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras.

¹ Parkeringsprogram, Umeå kommun 2013-08-05, fastställt i KS nov 2013

² Detaljplan för Dragonfältet, 2480K – P00/67

Brf Muraren

Utifrån nuvarande underlagsmaterial motsätter sig Brf. Muraren antagande av detaljplan för Östra Dragonfältet. Kommunen har inte på något sätt beskrivit hur man skall tillgoda nuvarande bostadsbebyggelses, nivåer/krav på godtagbar boendemiljö och hur detta skall åtgärdas på gamla byggnader. Kommunen bortser från försiktighetsprincipen vid sin bedömning av luftföroreningarnas utveckling över tid.

Kommentar

Inom planområdet överskrids ingen miljö kvalitetsnorm och det förhållandet förändras inte som en konsekvens av planen. Hälsobelastningen på grund av luftkvaliteten väntas likna dem på platser med motsvarande förhållanden i Umeå. Parkeringsanläggningen i kv Muraren ska ersätta de allmänna parkeringsytor som finns på mark inom området idag samt ytterligare några. Parkeringsanläggningen samt att planen medger ett tillskott av bostäder inom området medför en ökad trafikbelastning i närområdet. Tillskottet den föreslagna planen ger är litet och bidrar inte till högre halter av kvävedioxid eller nämntvärt högre bullernivåer i närområdet. Parkeringsanläggningen i kv Muraren ska byggas med en tät bullerdämpande fasad mot intilliggande bostäder vilket regleras med en bestämmelse i planen.

Brf Stallhagen 2

Brf Stallhagen 2 har den 10 september 2014 inlämnat synpunkter på förslaget till detaljplan. Dessa synpunkter kvarstår.

Prioritering av cyklisterna kräver förutom planerade cykelstråk att parkering av cyklar tillhörande lägenheterna kan ske, utan att inkräkta på friytan som enligt planen redan är något reducerad inom detta område. Det kan enligt planen krävas 330-380 cykelparkeringsplatser. Det är därför nödvändigt att cykeln jämställs med bilen och att cykeln därför får bra utrymme i garagedelen. Det ska vara både bekvämt och säkert att vid varje tillfälle, året runt, kunna komma åt sin cykel.

Kommentar

Detaljplanen medger att husen och bostadsgårdarna får byggas under med källare och garage där det finns goda förutsättningar att ordna väderskyddade cykelparkeringar. Detaljplanen kompletteras med en bestämmelse att gårdarna inte ska kunna bebyggas med tekniska byggnader såsom miljöhus och cykelförråd för att friytan inte ytterligare ska minskas.

Brf Stallhagen 1

Styrelsen för brf Stallhagen 1 vill framföra att om genomförandet av planen förutsätter en öppning av Brogatan för genomfartstrafik anser de att byggnationerna ska vänta till dess att Västra Länken är färdigbyggd samt att ytterligare luft-, buller- och trafikmätningar genomförts för att se vilka konsekvenser en sådan öppning av Brogatan får för berörda fastigheter.

Övriga synpunkter angående trafikmiljön hänvisas till vårt yttrande över "Program till detaljplan för Östra Dragonfältet, nr BN-2013/00202, daterat 2014-02-27.

Kommentar

I samband med programmet till detaljplanen för Östra Dragonfältet gjordes en trafikutredning. Trafikutredningen belyste ett antal olika alternativ på trafiklösningar. I trafikutredningen framkom att ett öppnande av Brogatan för biltrafik skulle bidra till ökade valmöjligheter för biltrafiken i närområdet. Föreliggande förslag till detaljplan reglerar inte hur de olika lokalgatorna, bl a Brogatan, ska användas. Det regleras med lokala trafikföreskrifter. I gällande detaljplan för Brogatan³ är en del av gatan planlagd för busstrafik (endast buss) med syfte att gatan ska kunna trafikeras med busstrafik men ha begränsad biltrafik. Ett tydligt syfte i översiktsplanen, fördjupning för centrala stadsdelarna, är att gående, cyklister och kollektivtrafik ska prioriteras.

Roland och Birgitta Lundkvist

Har i sitt yttrande beskrivit en rad nackdelar rörande portiken i Ridhusgatans förlängning intill förskolan i kv Spiltan.

Kommentar

Detaljplanering gör bedömningen att det här yttrandet hör till detaljplanen för kv Spiltan, PLA 12-21, och inte till rubricerad detaljplan.

ORGANISATIONER

Föreningen för Byggnadskultur i Umeå

Föreningen för Byggnadskultur i Umeå noterar med tillfredsställelse att de två tidigare stallarna förses med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får rivas. Föreningen anser även att den tidigare vagnboden bör förses med en liknande skyddsbestämmelse. De föreslår att det norra kvarteret som är planerat för bostadskvarter, där f.d. vagnboden ligger undantas från exploatering.

Inför den fortsatta planeringen av kvarteret Dragonen är det av stor vikt att nya byggnader utformas så att områdets gamla karaktär av gammalt regementsområde bibehålls. Alltför stora och höga nya byggnader, nära de gamla regementsbyggnaderna, riskerar att reducera upplevelsen av områdets historia. Det är heller inte försvarbart att medvetet åsidosätta översiktsplanens riktlinjer för friyta på kvartersmark.

Föreningen instämmer i de synpunkter som har framförts av Brf stallhagen 2 under samrådsskedet; att den planerade nybebyggelsen (med 5-våningars hus) är alltför hög för att passa in i K4-områdets kulturhistoriska miljö. Om man minskar antalet lägenheter och sänker bostadshusen men en våning eller två så skapar man en trivsammare bostadsmiljö (och undviker ett åsidosättande av kulturmiljöstudiens intentioner).

Det är viktigt att ta fasta på kulturmiljöstudiens formulering: "Där regementskaraktären ska råda behöver man arbeta med samma typ av volymer som de befintliga, i samma rätvinklighet och låta en konsekvent tanke styra byggnadshöjden."

³ Detaljplan för Dragonfältet, 2480K – P00/67

Föreningen har inget att erinra i sig mot att ett parkeringshus uppförs på kvarteret Mura-
ren. Vi vill däremot understryka vikten av att byggnaden utformas på ett sätt harmonie-
rar med omgivande trähusbebyggelse.

Kommentar

Kommunen har ett tydligt mål att förtäta med bostäder centralt i Umeå som också besk-
rivs i översiktsplanen. Bedömningen har gjorts att den tidigare vagnboden inte har
samma betydelse och kulturhistoriska värde som de tidigare stallarna som i planen för-
ses med skyddsbestämmelser. Den planerade bostadsbebyggelsens volymer har stude-
rats under planprocessen. Planen medger bostadshus i fem våningar närmast Ridvägen
och i fyra våningar närmast stallarna vilket höjdmässigt motsvarar bebyggelse i anslut-
ning till och på regementsområdet och på det övriga Dragonfältet. Den planerade be-
byggelsens placering, uttryck och utformning regleras i planen genom t.ex. reglering av
material, utförande och färgsättning för att den ska kunna samspela med regementsom-
rådets bebyggelse.

Ändringar efter granskning

Planhandlingarna ändras på följande punkter:

Plankartan

- Byggrätter för bostäder utmed Ridvägen får en utformningsbestämmelse, f_2 ,
minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida.
- Användningsbestämmelsen LOKALGATA ersätts med användningen GATA och
omfattar även gator kring de nya bostadskvarteren.
- Området kring bostadskvarteren och närmast tidigare stallbyggnad får en egen-
skapsbestämmelse, gångfart.
- Bestämmelsen f_1 kompletteras med skrivningen ... till en symmetrisk helhet.
- Utformningsbestämmelse, f_3 införs för bostadshus, från fasadliv utskjutande och
inglasade balkonger tillåts endast mot gård.
- Bestämmelsen n_1 justeras med skrivningen, Tydlig avgränsning ska finnas mot
gata i form av staket av svart metall.
- Bestämmelsen om begränsning av markens bebyggande kompletteras med att
komplementbyggnad får inte uppföras.

Planbeskrivningen kompletteras

- med ändrad beskrivning kring gatan
- med en skrivning kring balkonger
- i genomförandedelen och i avsnittet om dagvatten i enlighet med Vakins ytt-
rande
- avseende räddningstjänstens tillgänglighet på innergårdarna

SAMMANFATTNING

Detaljplanering föreslår att planhandlingarna revideras enligt ovan och att byggnads-
nämnden föreslås godkänna den reviderade detaljplanen och överlämna den till kom-
munfullmäktige för antagande.

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- Brf Muraren, Lena Löfgren (ordf.), Hovrättsgatan 14, 90325 UMEÅ
- Brf Stallhagen 1, Bengt Rudolfsson (ordf.), Brogatan 42-44, 903 23 Umeå
- Brf Stallhagen 2, Lars Rejnus (ordf.), Brogatan 46-48, 903 23 Umeå
- Trafikverket, Planering Nord Samhällsplanering PLNos, Box 810, 781 28 Borlänge

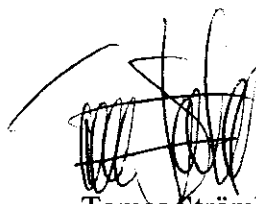
Övriga berörda, (underrättelse):

- Föreningen för Byggnadskultur i Umeå, Magasinsgatan 7 3 tr, 903 27 Umeå

Detaljplanering, Umeå kommun december 2016



Magdalena Blomquist
Planchef



Tomas Strömberg
Stadsarkitekt

Program till detaljplan för

Östra Dragonfältet



| | |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Medverkande: | Frida Bergström, trafikingenjör Katarina Bergström, trafikplanerare Magdalena Blomquist, planarkitekt Anna Flatholm, stadsträdgårdsmästare Hanna Jonsson, planerare Lage Olofsson, mark- och exploateringsingenjör Elin Pietroni, planeringschef Annika Söderlund, miljöinspektör Gustav Edvinsson, Ramböll miljöbedömning Åsa Hermansson, Sweco kulturmiljöstudie Joachim Karlgren, Trivector trafikutredning |
| Fotografier: | Umeå kommun, om inte annat anges |
| Kartor och illustrationer: | Umeå kommun, om inte annat anges |
| Besöksadress: | Skolgatan 31 A |
| Postadress: | Umeå kommun, Detaljplanering, 901 84 Umeå |
| E-postadress: | detaljplanering@umea.se |
| Internet: | www.umea.se/stadsplanering |
| Telefon: | 090-16 10 00 (växel) 090-16 13 61 |

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|-----------------------------------------------|----|
| Inledning | 4 |
| Bakgrund..... | 4 |
| Syfte | 5 |
| Avgränsning av programområdet..... | 5 |
| Planprocessen | 5 |
| Behovsbedömning | 6 |
| Gällande planer och beslut | 7 |
| Översiktsplan | 7 |
| Detaljplaner | 8 |
| Riksintresse..... | 8 |
| Programförslaget | 9 |
| Övergripande markanvändning och struktur..... | 10 |
| Föreslagen ny bebyggelse..... | 10 |
| Gestaltning | 10 |
| Befintlig bebyggelse | 11 |
| Parkområden..... | 11 |
| Gator och trafik..... | 12 |
| Kollektivtrafik | 13 |
| Gång- och cykeltrafik..... | 13 |
| Västra Esplanaden | 14 |
| Korsningen Västra Esplaneden/Ridvägen | 14 |
| Parkeringsområden..... | 15 |
| En ny parkeringsanläggning..... | 15 |
| Parkeringsbehov inom området | 16 |
| Teknisk försörjning | 16 |
| Etapper..... | 16 |
| Konsekvenser av programförslaget | 16 |
| Miljöbedömning | 16 |
| Luftkvalitet | 16 |
| Långsiktigt bättre luftmiljö..... | 18 |
| Buller | 18 |
| Kulturmiljö | 19 |
| Kulturmiljöstudie | 20 |
| Handlingar | |
| Planprogram | |
| Miljöbedömning (separat handling) | |
| Kulturmiljöstudie (separat handling) | |
| Trafikutredning (separat handling) | |

INLEDNING

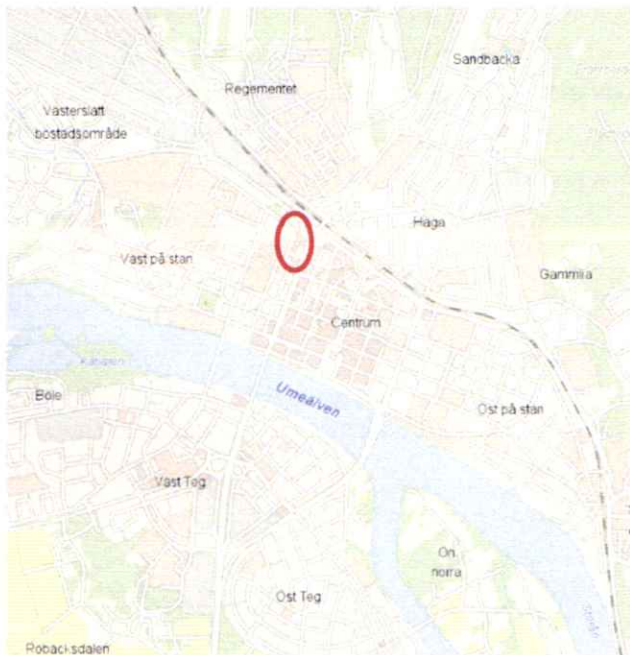
Bakgrund

Programområdet ligger i anlutning till Ridvägen i det nordöstra hörnet av stadsdelen Väst på stan. Området avgränsas i öster av Västra Esplanaden, i norr av väg 507, Vännäsvägen och i väster av Dragonfältet.

Programmet har sin utgångspunkt i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna¹. Programområdet är en del av det omvandlingsområde som ligger kring Ridvägen och Vännäsvägen se bild under avsnittet, översiktsplan. Översiktsplanen illustrerar här en utveckling med ny kvartersbebyggelse. Området ligger centralt i Umeå nära kollektivtrafikstråk och lämpar sig därmed väl för förtätning med både bostäder och verksamheter.

I den fördjupade översiktsplanen presenteras en parkeringsstrategi som har till syfte att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende samt styra den angöringstrafik som har sitt mål i centrum. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan. Arbetsplatsparkering ska anordnas samlat utanför centrumfyrkanten. Kv Muraren har pekats ut som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil².

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå och delvis inom värdekärnan Regementsstaden Umeå/ Dragonregementet.



Programrådets läge i Umeå

¹ Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011.

² Parkeringsprogram 2013-08-05, fastställt i Kommunstyrelsen november 2013

Syfte

Syftet med programmet är att undersöka möjligheterna att utveckla Östra Dragonfältet med ytterligare bostäder, lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor, samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med programmet är också att studera hur strukturer för gång-, cykel- och biltrafik och dess kopplingar till omgivande delar av staden kan förtydligas, göras mer ändamålsenliga och stadsmässiga. Kulturmiljön i området studeras för att identifiera behov av skydd för miljöer och enstaka byggnader i kommande detaljplaner.

Avgränsning av programområdet

Avgränsningen av programområdet avser i första hand de förändringar i markanvändning och i gatunät och gång- och cykelvägar som programmet innehåller. Vad gäller markanvändningen redovisar programmet storlek på nya kvarter och förslag till innehåll. De utredningar som hör till planprogrammet kan sträcka sig utanför programområdet beroende på vilka frågor som behandlas.



Preliminärt programområde

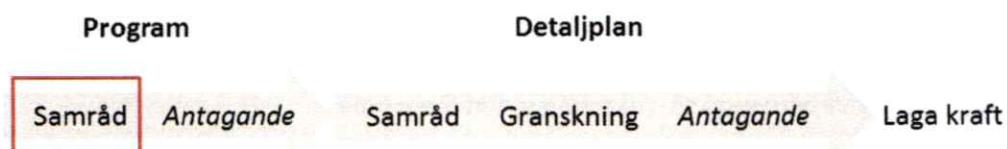
Planprocessen

En detaljplan är en karta med bestämmelser som anger vad marken får användas till och hur bebyggelsen ska se ut och ordnas. Hur en ny detaljplan tas fram regleras genom PBL (Plan- och bygglagen). Detaljplaneprocessen är ett kommunalt ansvar där besluten fattas politiskt. Under processen med att ta fram en ny detaljplan finns flera tillfällen att få information om planförslaget och att lämna synpunkter på det.

Det första tillfället är det så kallade programsamrådet vilket är det skede som den aktuella planen befinner sig i nu.

Programmet ska beskriva planeringsförutsättningarna för området, ange mål, vilja och inriktning för stadsutvecklingen samt presentera förslag till omdaning i området. Det ska utgöra ett diskussionsunderlag för sakägare, myndigheter, boende och andra berörda. Programmet ska sedan, tillsammans med de synpunkter och förslag till förändringar som kommer in, ligga till grund för fortsatt detaljplanering av området.

Byggnadsnämnden tog 24 maj 2013 del av syftesblad för östra delen av Dragonfältet och därmed påbörjades planprocessen.



Behovsbedömning

När en ny detaljplan tas fram ska kommunen ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

En behovsbedömning har upprättats där planen bedöms innebära betydande miljöpåverkan³. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ bedöms därför behöva genomföras.

Behovsbedömningen grundas på en genomgång av planens miljöpåverkan. Enligt genomgången finns det för kombinationen av ändringar i vägnätet och uppförande av ny parkeringsanläggning och dess påverkan på luftmiljön anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Det finns anledning att anta att miljökvälighetsnorm kommer att överskridas. Planen medför också påverkan i område av riksintresse för kulturmiljön.

Länsstyrelsen har den 16 oktober 2013 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 18 oktober 2013 till och med 8 november 2013.

³ Behovsbedömning av detaljplan för fastigheten Umeå 5:1 m fl, Umeå kommun 2013-09-10.

GÄLLANDE PLANER OCH BESLUT

Översiktsplan

För området gäller översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. I översiktsplanen pekas programområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse.

Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad genom att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Staden ska präglas av attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner. Det i sin tur ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ökat bilanvändande och en prioritering av gående och cyklisterna är en av förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling.

I översiktsplanens förslag för Väst på stan beskrivs utvecklingen av bl a omvandlingsområdet. I den norra delen mot väg- och järnvägsområdet finns stadsdelens långsiktiga tillväxtpotential.

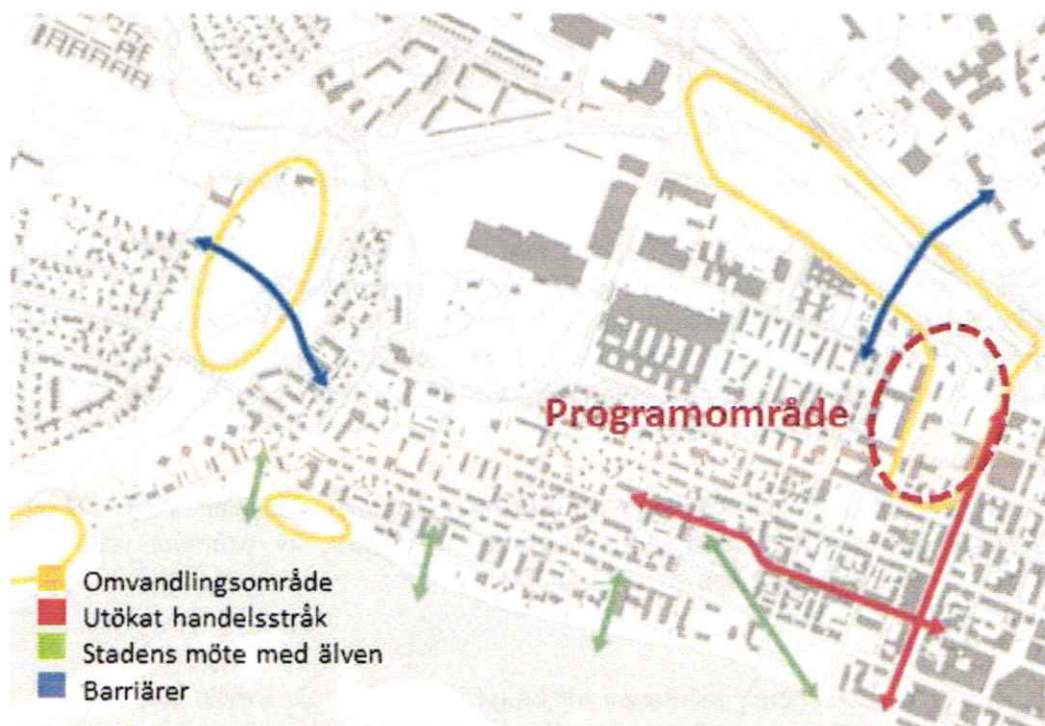


Illustration ur översiktsplanen, förslag till Väst på stan

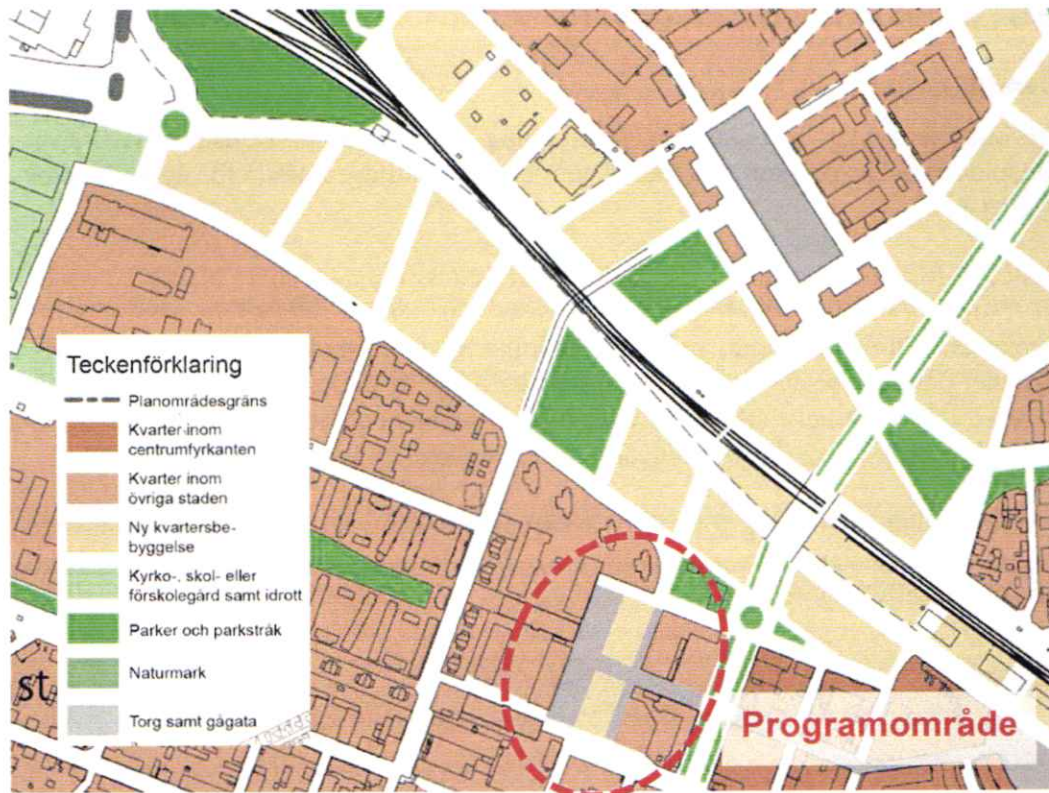


Illustration ur översiktsplanen, detalj över norra delen av omvandlingsområdet

Genom att flytta väg 507, Vännäsvägen, mot spårområdet frigörs exploateringsbara ytor av större slag. I riktlinjerna för stadsutvecklingen för det här området ingår bl a att komplettera med ny blandstadsbebyggelse längs den flyttade Vännäsvägen. Den norra delen ingår inte i det aktuella programområdet då de förändringarna ligger på längre sikt och kräver större omflyttning av vägstrukturen och stora investeringar.

Detaljplaner

För kv Dragonen (Umeå 5:1) samt kv Skvadronen gäller stadsplan för K4-fältet, P21/1974. För kv Svarvaren gäller stadsplan P10/1979, kv Muraren stadsplan P12/1952 och kv Båtsmannen stadsplan P83/1946.

Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, Centrala Umeå. Delar av programområdet ligger inom värdekärna, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplane- drag. Programområdet gränsar också till Västra Esplanen som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset för kulturmiljö. Se vidare under avsnittet om kulturmiljö.



Programförslag, siffror i kartan relaterar till sifferhänvisningar i texten till programförslaget.

PROGRAMFÖRSLAG

Övergripande markanvändning och stadsstruktur

Målet med omvandlingen i programområdet är att läka samman den, av vägar och parkeringsytor, splittrade stadsmiljön genom att bygga stad i form av ny kvartersbebyggelse. Programmets fokus ligger på markens användning samt bebyggelse- och vägstruktur.

Inom programområdet föreslås en förtätning med verksamheter, huvudsakligen kontor, bostäder samt ett läge för ett nytt p-hus. Programförslaget innehåller också en förändring i gatustrukturen för att åstadkomma en effektivare markanvändning och ett mer läsbart och lättorienterat stadsrum. Ridvägen får en mer stadsmässig utformning.

Föreslagen ny bebyggelse

Sifferhänvisningar inom klammer i texten relaterar till siffror i karta till programförslaget.

Ny bebyggelse föreslås inom kv Dragonen [1], Umeå 5:1, i form av huvudsakligen bostäder. I programmet illustreras två kvarter mellan Ridvägen och de befintliga stallbyggnaderna.

Inom kv Skvadronen [2] föreslås en förtätning med ytterligare verksamheter, huvudsakligen kontor mot Västra Esplanaden. Mot Ridvägen kan även bostäder prövas.

Norra delen av kv Båtsmannen [3] föreslås förtätas med kontor och bostäder.

I den norra delen av kv Muraren [4] föreslås ett läge för ett nytt parkeringshus.

Gestaltning

Bebyggelsen ska utformas och placeras så att de ger gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. Bebyggelsen ska också bidra till att skapa en inspirerande stadsmiljö med tydlig struktur i form av stads kvarter. Mot gata ska bebyggelsen vara öppen, utåtvänd och ha en inbjudande karaktär som ger förbipasserande en intressant och trygg upplevelse.

Bebyggelsen ska i förhållande till befintlig bebyggelses kvaliteter ges en medveten och formmässig gestaltning. Detta är inte minst viktigt i anslutning till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i området. Utformningen av p-huset ska ges särskild omsorg med hänsyn till intilliggande bostäder och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

I den fortsatta detaljplaneprocessen ska bebyggelsens utformning, höjd och volym utvecklas mer i detalj och gestaltungsprogram ska tas fram.

Befintlig bebyggelse

Inom kv Dragonen, Umeå 5:1, ligger kulturhistoriskt värdefulla byggnader i form av de fd stallarna [5] som tillhörde Norrlands Dragonregemente. Stallarna ska bevaras och föreslås få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse i kommande detaljplan. Byggnaderna kan fortsättningsvis användas för olika funktioner och verksamheter anpassade till byggnaderna och omgivningen.



Stallbyggnader inom Umeå 5:1

Även regementets fd sjukhusbyggnad [6] som ligger inom kv Skvadronen ska bevaras och föreslås få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse i kommande detaljplan. Öppenheten med den omgivande parken är viktig för upplevelsen av byggnaden och bör värnas. Tillskott av kompletterande bebyggelse kan vara möjligt att pröva i kommande detaljplanering.

Inom Umeå 5:1 ligger även en fd vagnbod som idag används som kontor och förråd. På den platsen planeras nya bostäder. Befintlig kontorsbebyggelse inom kv Skvadronen kan kompletteras med ny. Även den befintliga bebyggelsen inom kv Båtsmannen kan komma att kompletteras eller ersättas med nya byggnader.

Parkområden

Översiktsplanen, fördjupning för de centrala stadsdelarna, framhåller att natur och grönska har stor betydelse för att ett hållbart stadsbyggande ska nå framgång. Parker är viktiga inte minst för att skapa attraktiva mötesplatser och stråk. Där beskrivs även förhållningssätt för parker och grönområden samt riktlinjer för de centrala stadsdelarnas grönska.

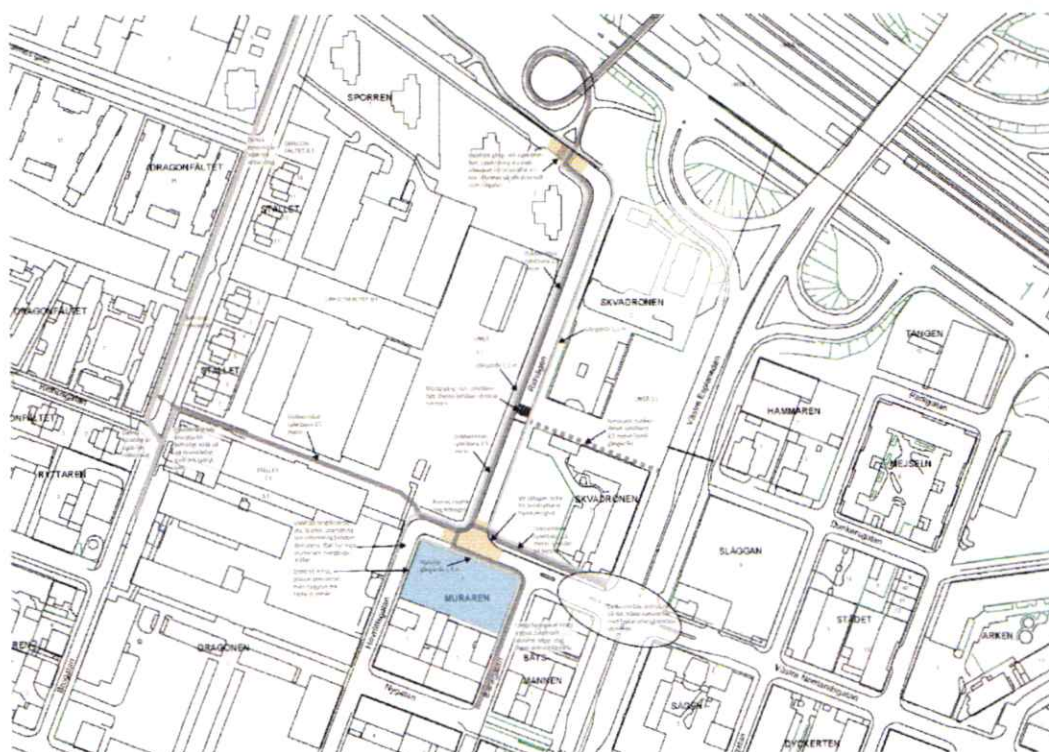
I kvarteret Skvadronen ligger Dragonregementets fd sjukhusbyggnad omgärdad av den lilla kvartersparken, Dunkerslunden anlagd 1919 [6]. Den har ett värde för upplevelsen av byggnaden och mjukar upp miljön. Dunkerslunden med sina uppvuxna träd är värdefull för stadsmiljön, men den har också ett läge intill den starkt trafikerade Västra Esplanaden som gör den mindre attraktiv.

Mellan Ridvägen och Västra Esplanaden, genom kv Skvadronen, finns idag ett gång- och cykelstråk som ligger i ett parkområde [7]. Programmet föreslår att det utvecklas till en park man rör sig genom som en del i ett stråk via Dunkersgatan och vidare mot Umeå C, järnvägsstationen. Det är viktigt att parken blir tillräckligt stor för att kunna inrymma sittplatser och växter.

Gator och trafik

Planprogrammet innehåller förslag på förändringar i strukturen för gator och gång- och cykelbanor. Syftet med förändringarna är dels att Ridvägen ska få en mer stadsmässig utformning samt öka tydligheten, tillgängligheten och orienterbarheten för olika trafikanter i området. Syftet är också att få ner hastigheten på Ridvägen samt att minimera effekter på den redan hårt belastade Västra Esplanaden.

Till programmet har en trafikutredning⁴ tagits fram där olika lösningar för strukturen i området har studerats och vilka effekter och konsekvenser de skulle få. Utredningen har resulterat i ett förslag till ny utformning av gator och gång- och cykelvägar i området.



Förslag till utformning av gator och gång- och cykelvägar inom programområdet, Trivector (kartbilden finns i större skala i trafikutredningen)

Förslaget innebär att gatorna får en struktur som följer traditionell rutnätsutformning och som därmed bättre ansluter till övriga omgivningens gatukaraktär. Ridvägens korsning vid punkthuset vid kv Sporren görs något snävare med en tydligare vinkel för att dämpa hastigheten och göra gatan mer stadslig. Ridvägen slutar sedan i en T-korsning där Västra Norrlandsgatan förlängs över Västra Esplanaden och hela vägen bort till där den möter Hovrättsgatan. Upphöjda ytor föreslås vid överfarten där cykelbron landar i Ridvägen samt i T-korsningen. Konsekvenserna av sådana förändringar kan antas bli att hastigheterna sänks på Ridvägen och att de hastighetsdämpande åtgärderna kan ha en dämpande effekt på den upplevda smittrafiken.

⁴ Trafikutredning för Östra Dragonfältet, Rapport 2014:02 Trivector 2014-02-03

Brogatan, direkt väster om programområdet, är idag stängd för genomgående biltrafik och försedd med ett bilhinder som dock bussar kan passera. Brogatan trafikeras inte av busstrafik för närvarande. Gatan är utformad som en låghastighetsgata med upphöjda korsningar, varierade beläggning och en gatumiljö som inte uppmuntrar till höga hastigheter. Brogatan föreslås åter öppnas för biltrafik för att göra området omkring Brogatan mer lättorienterat för besökare och totalt sett minska trafikarbetet då genare färdvägar skapas. Med ökad möjlighet att fördela trafik mellan flera olika gator (exempelvis Hovrättsgatan och Brogatan) skapas ett mer robust och flexibelt system där effekter av eventuella störningar enklare kan hanteras. Att öppna Brogatan för genomgående biltrafik igen skulle innebära en viss ökning av fordonstrafiken men att trafikmängderna även då skulle vara relativt låga (<1300 ådt, fordon per årsmedeldygn).

Kollektivtrafik

Ridvägen trafikeras av bussar i linjetrafik med hållplatslägen längs vägens norra sträckning. Det finns ingen hållplats inom programområdet. Programförslaget medför ökad trafik på Ridvägen vilket kan medföra en ökad köbildning i korsningen vid Västra Esplanaden. Det i sin tur kan medföra en risk för längre restider för kollektivtrafiken då bussarna fastnar i köer. För att lösa problemet med att kollektivtrafiken hindras av köbildning, vilket förekommer även idag, skulle t ex kunna vara att låta bussen köra andra vägar, få företräde eller eget körfält.

Gång- och cykeltrafik

Ett av de övergripande målen är att Umeå ska vara attraktivt att cykla och att gå i, sommar som vinter. Det innebär att det måste finnas gena, säkra och estetiskt tilltalande gång- och cykelvägar. Hur konkurrenskraftig gång- och cykeltrafiken är styrs ofta av vilka fysiska förutsättningar vi planerar i miljön. Det handlar framförallt om att skapa korta resrelationer för att ge cyklister och fotgängare konkurrensfördelar gentemot bilisten.



Inom programområdet föreslås en del förändringar framför allt för att skapa tydliga gc-stråk och åstadkomma länkar där de saknas idag (se kartbild på sid 11).

Vintercyklist i Umeå

Cykelbanan längs Ridvägen är en del av huvudvägnätet för cykel. I programförslaget får cykelbanan ett nytt läge på den västra sidan av Ridvägen för att kopplingen till anslutande gc-bana på Bankgatan och stråket längs Nygatan ska bli tydligare och genare. Gång- och cykelbron över väg 507, Vännäsvägen, landar i en upphöjd över-

fart över Ridvägen. Brogatan och Hovrättsgatan knyts samman med ett tydligare gång- och cykelstråk. Den nya korsningen mellan Ridvägen och Hovrättsgatan måste utformas med stor omsorg då det är stor risk för köbildning här. När omdaning av Västra Esplanaden genomförs kommer anslutningen till gång- och cykelnätet kring Ridvägen bli smidig att genomföra.

Västra Esplanaden

Programområdet gränsar i öster till Västra Esplanaden. Den utgör en delsträcka av väg 503 (fd E4) och går genom Umeås centrala delar. Det är genomfartsförbud för tung trafik genom Umeå centrum vilket har minskat den tunga trafiken på Västra Esplanaden, men det råder fortfarande problem med dålig luftkvalitet som uppkommer av det stora trafikarbetet som utförs på en relativt begränsad yta i kombination med inversion. Västra Esplanaden är också en kraftig barriär i staden då den är bred och kraftigt trafikerad vilket gör den besvärlig att korsa. Staten är väghållare, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för och sköter vägen. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. Cykelbana längs med Västra Esplanaden saknas idag.



Att omvandla trafikleder till stadsmiljö är en av strategierna för en hållbar tillväxt som finns med i de fördjupade översiktsplanerna. Kommunen jobbar med ett förslag till omvandling av Västra Esplanaden. Det innebär i stora drag att esplanaden får en ny utformning med en mer stadsmässig karaktär. Förändringarna är en viktig förutsättning och påverkar också trafikföringen i programområdet.

Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken, utdrag ur översiktsplanen.

En trafikanalys över Västra länkens påverkan för trafiken i centrum visar att den skulle attrahera trafik från centrum och då främst Västra Esplanaden, vilket gör att Västra länkens färdigställande är en viktig förutsättning för att nå minskad biltrafik på Västra Esplanaden. En stor del av biltrafiken på Västra Esplanaden skulle kunna passera Umeå via ringleden, istället för att gå genom de centrala delarna. Det befintliga trafiksystemet och Västra Esplanaden måste anpassas för lägre trafikvolym, miljözon och för prioritering av önskade färdmedel, såsom dubbelriktade bussfält för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Ringleden är en förutsättning för att en ombyggnation av trafiklederna genom centrum ska kunna påbörjas eftersom det är först då Umeå kommun blir väghållare, vilket blir tidigast 2018.

Korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen

Västra Esplanadens korsning med Ridvägen och Västra Norrlandsgatan regleras med trafiksignaler. Belastningen på korsningen är idag hög under trafikens max-timmar

och köer uppstår i samtliga tillfarter. Korsningen är till ytan stor och domineras helt av motortrafiken. Övergångsställen finns över korsningens samtliga ben, men cykelöverfarter saknas.

Planerade bostäder, verksamheter och parkeringshus inom programområdet kommer att medföra ökad trafik i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och ökad trafik längs Västra Esplanaden. Korsningen skulle därmed bli kraftigt överbelastad om mer trafik tillförs utan att åtgärder vidtas. Åtgärder vid korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen bör samordnas med arbetet kring E4/E12 innanför ringen.

Parkering

I den fördjupade översiktsplanen, för de centrala stadsdelarna, presenteras en parkeringsstrategi. Den syftar till att minska befintlig arbetsplatsparkering i centrum, och ersätta dem med platser i samlade anläggningar utanför stadskärnan, till förmån för kunder och boende i centrum. Det bidrar till att minska trafiken i centrumfyrkanten och därmed också minska luftmiljöproblematiken.

En ny parkeringsanläggning

Kv Muraren har pekats ut i kommunens parkeringsprogram⁵ som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil. Ett parkeringshus i kvarteret Muraren innebär inte ett nettotillskott av parkeringar utan ersätter parkeringar i centrumfyrkanten. Anläggningen är ett steg mot att införliva översiktsplanens intentioner gällande parkeringsköp av arbetsplatsparkeringar och i förlängningen förbättra Umeås luftkvalitet. En parkeringsanläggning i kv Muraren är attraktiv med sitt läge vid Ridvägen och med närheten till Västra Esplanaden. Utformningen av p-huset kommer att bli viktig. Dels på grund av läget i en kulturmiljö men också på grund av närheten till bostäder och att vi nu bygger stadsmiljö.



Befintlig markparkering i kv. Muraren

⁵ Parkeringsprogram, Umeå kommun 2013-08-05, fastställt i KS nov 2013

I parkeringsprogrammet finns också ett reservat inlagt i området mellan Ridvägen och Vännäsvägen. Det reservatet är tänkt på längre sikt som en långsiktig strategi för parkeringslösningar också för tillkommande områden och verksamheter.

Parkeringsbehov inom området

Planprogrammet innehåller förslag till nya verksamheter och bostäder vilka alstrar ett behov av parkeringsplatser i området. En djupare analys av p-platsbehovet, i form av en parkeringsutredning, ska göras inom ramen för kommande detaljplaner då antalet bostäder och volym för verksamheterna läggs fast.

Teknisk försörjning

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet och befintligt elnät och bör anslutas till befintligt fjärrvärme nät om inte mer miljövänliga kan redovisas. Avfall ska källsorteras och inriktningen bör vara att minska avfallsmängderna och öka återvinningen. I Ridvägen ligger en stor ledningsgata som behöver tas hänsyn till i kommande detaljplaner.

Etapper

Programmet kommer efter samråd och revidering att godkännas av byggnadsnämnden och sedan ligga till grund för kommande detaljplaner. Utvecklingen enligt programmet kan delas in i etapper och eventuellt även i flera detaljplaner. Trafiklösningar kan byggas i etapper liksom bebyggelsen inom kv Skvadronen.

KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Miljöbedömning

En miljöbedömning enligt miljöbalken (MB) 6 kap 11 § ska göras för kommunala planer eller program som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningen⁶ avgränsas i det här fallet, i första hand, till aspekterna luftkvalitet och kulturmiljö där det, enligt genomförd behovsbedömning, föreligger risk för betydande miljöpåverkan. Även buller tas upp i miljöbedömningen då det kan påverka utformningen av kommande detaljplan. I programskedet benämns handlingen miljöbedömning eftersom planförslaget inte är så detaljerat beskrivet att en komplett miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kan upprättas.

Luftkvalitet

Planen kommer att innebära förändringar av vägnätet samt uppförande av ny parkeringsanläggning och påverkar således luftkvaliteten. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden och ändrad trafikföring på Västra Esplanaden och Ridvägen påverkar luftmiljön i programområdet.

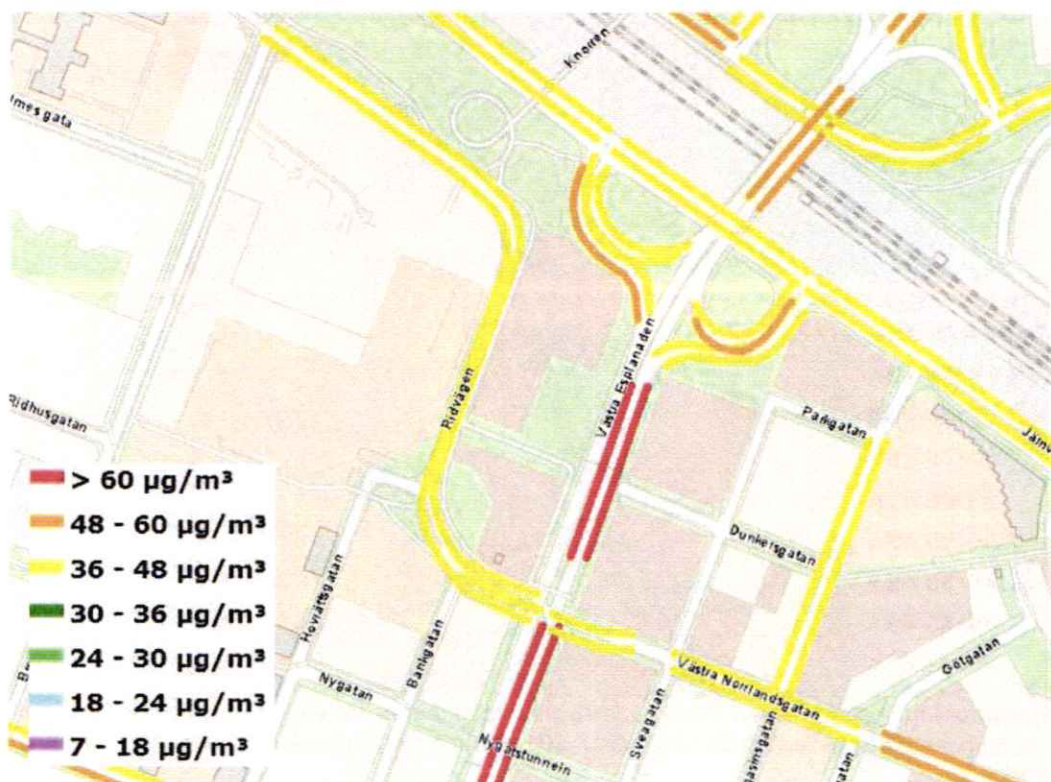
⁶ Miljöbedömning tillhörande planprogram, Östra Dragonfältet, Ramböll 2014-01-30

Umeå kommuns beräkningar av luftföroreningar utifrån trafikår 2011 visar att halterna av kvävedioxid och partiklar ligger under samtliga miljökvalitetsnormer i programområdet.

Då programområdet ligger i nära anslutning till Västra Esplanaden och Väg E12 går det att anta att luftsituationen på Västra Esplanaden påverkar planområdet i form av halttillskott. Programförslagets påverkan på områdets föroreningshalter avseende partiklar och kvävedioxid har utifrån nomogrammetoden⁷ bedömts som liten. Den totala belastningen inklusive nuvarande situation motiverar ändå skyddsåtgärder såsom att föreskriva friskluftsintag ska placeras eller utformas så att inblandning av gatuluftens orenheter minimeras. Lämpligen kan intag samlas i taknivå.

Den beräknade haltökningen längs Västra Esplanaden är så liten att den utifrån programmets syfte och lokala karaktär bedöms ha marginell betydelse för arbetet med att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar. Luftkvalitetspåverkande effekter från ökad köbildning som framställs i Trivektors trafikutredning och från parkeringshuset som punktkälla har hittills inte kunnat utredas.

För att beslutsunderlaget ska förtydligas i luftfrågan rekommenderas att miljöbedömningen fördjupas med luftberäkningar som är mer noggranna och kompletta än de skattningar som genomförts i programskedet. Förutom noggrannare beräkningar behöver även köbildningarnas effekt på luftmiljön utredas.



Utsnitt ur Umeå kommuns luftkarta med beräknade halter av dygnsmedelvärde kvävedioxid

⁷ genom objektivskattning utifrån nomogrammetoden

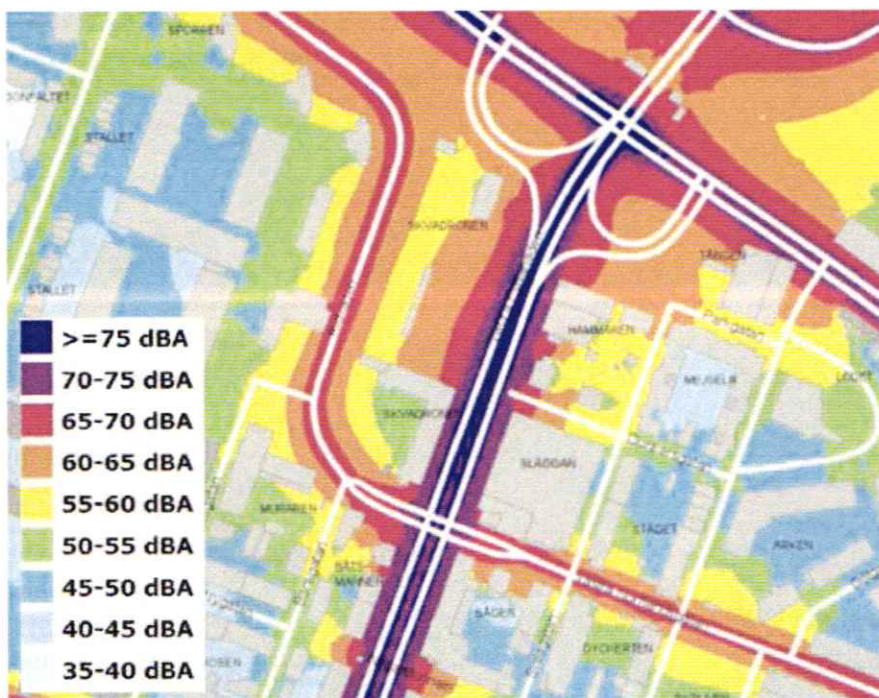
Långsiktigt bättre luftmiljö

En tät stad innebär kortare avstånd och ger de bästa förutsättningarna för att öka andelen cyklister och fotgängare i förhållande till bilister. Planprogrammet föreslår en förtätning med funktionsblandning av bostäder och verksamheter vilket leder till närhet till målpunkter och minskat transportberoende.

Även om staden utvecklas enligt de strategier för hållbar utveckling, som beskrivs i översiktsplanen, kan miljökvalitetsnormerna för kväveoxid, och viss mån partiklar, i de centrala delarna av staden komma att överskridas de kommande åren eftersom det tar tid att förändra befintliga strukturer och att genomföra åtgärder med långsiktig verkan. Kombinationen av hållbara stadsbyggnadsprinciper och ett fortsatt arbete med åtgärdsprogrammet för luft är avgörande för att Umeå ska kunna nå uppsatta mål för stadens luftkvalitet och tillväxt.

Buller

Kommunens bullerkartläggning redovisar att riktvärdet för trafikbuller på 55 dBA (ekvivalentnivå) överskrids inom större delen av programområdet. Dygnsmedelvärdena varierar mellan 50–70 dBA med högsta ljudnivåer beräknade i anslutning till Västra Esplanaden och Ridvägen. Programområdet påverkas från Botniabanan genom att maximala ljudnivåer överskrids i markplan och därmed troligen även i den planerade bebyggelsens övre våningsplan.



Bullerutbredningskarta⁸ med beräknade dygnsmedelvärden för vägtrafik i programområdet. Värdena är beräknade utifrån vägtrafikår 2011 och avser ekvivalenta ljudnivåer 2m ovan mark.

⁸ Umeå kommun Bullerkartläggning 2012

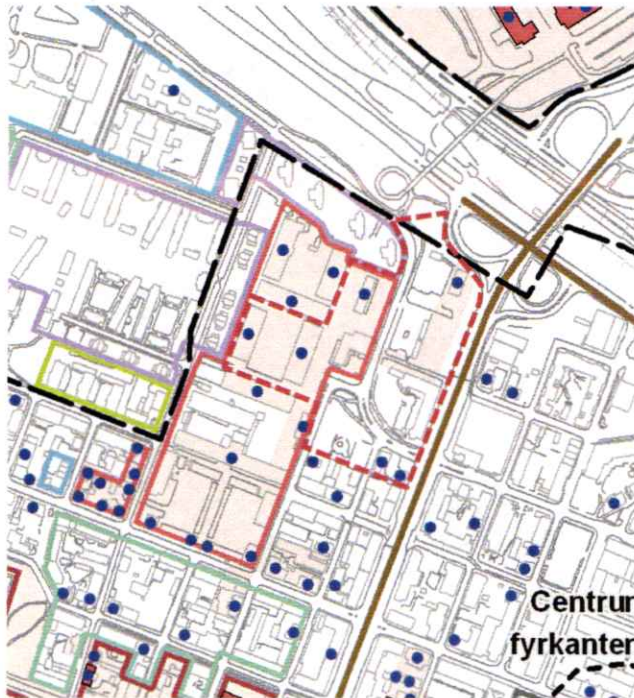
De trafikökningar som kan förväntas bedöms medföra icke hörbar ökning av bullernivåer i storleksordningen 1 – 2 dBA ekvivalent ljudnivå. Undantaget för en del av Brogatan där bullernivån kommer öka mer eftersom gatan i nuläget utgörs av bussgata utan linjetrafik och i ett avsnitt förbjuden fordonstrafik. Den nya trafiken utgör ett nytt nära inslag i ljudmiljön längs Brogatan och bedöms kunna generera överskridanden av riktvärdet 55 dBA.

I kommunens åtgärdsprogram för buller anges att Boverkets allmänna råd 2008:1 ska tillämpas vid avsteg från grundregeln 55 dBA. I Boverkets råd framgår bland annat att god inomhusmiljö och tyst eller åtminstone luddämpad sida måste kunna åstadkommas för nya bostäder om avsteg från huvudregeln ska kunna anses motiverad. Vi förutsätter och rekommenderar att den kommande detaljplanens bebyggelsestruktur i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med Boverkets rekommendationer. I praktiken innebär det att bebyggelsestrukturen behöver anpassas utifrån rådande akustiska förhållanden.

I det fortsatta planerarbetet rekommenderas akustiska studier där det framgår vilka ljudnivåer bostäder och kontor exponeras för.

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, Umeå (AC10). Delar av planområdet ligger inom värdekärnan, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplanedrag. Programområdet gränsar till Västra Esplanen som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset.



Utdrag ur översiktsplan för de centrala stadsdelarna;

Svart streckad linje = gräns för riksintresset

Rosa ytor = värdekärna inom riksintresset

Blå prickar = värdefulla byggnader enligt fördjupad översiktsplan för de centrala stadsdelarna.

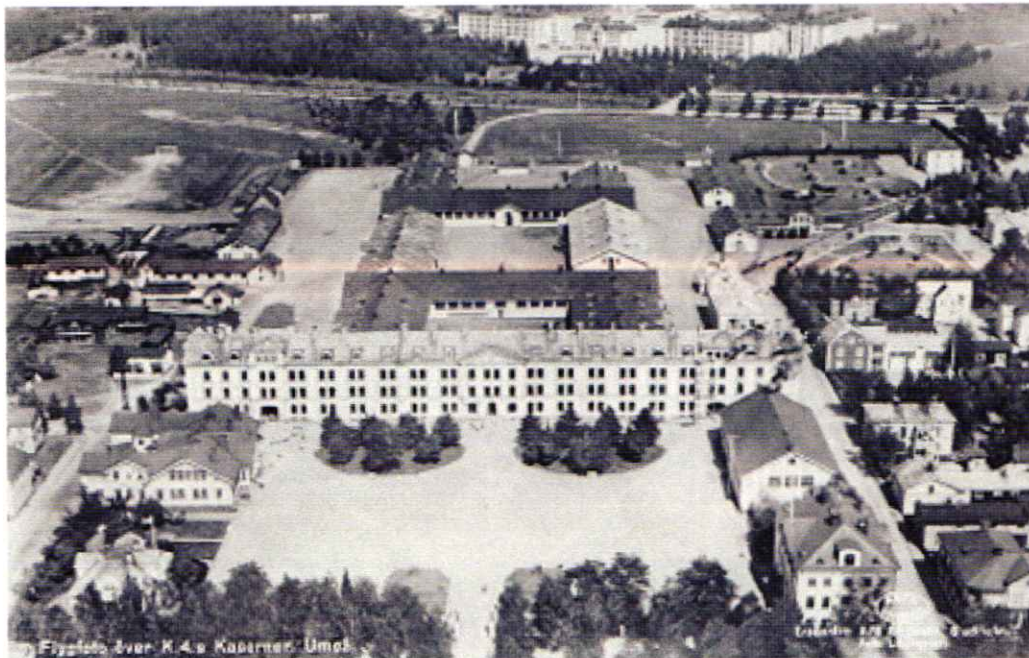
Mörkröd streckad linje = programområdet

Kulturmiljöstudie

Enligt den behovsbedömning som gjorts i samband med planprogrammet konstateras att det finns risk för betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Därför har en särskild kulturmiljöstudie⁹ tagits fram där planprogrammets konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön analyserats. Studien genomförs översiktligt i programskedet för att sedan fördjupas i detaljplaneskedet.

Programförslaget påverkar riksintresset, Umeå (AC10), genom att bebyggelsen inom Dragonregementets norra del föreslås förtätas och att bebyggelsekaraktären i denna del av regementsområdet därmed förändras. Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen är avsedd för bostäder och kontor och för därmed in en ny bebyggelsekaraktär i dessa delar av området. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regementsepoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning.

Det förslag till ny bebyggelse som planprogrammet redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar därmed de siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån och norrifrån.



Dragonregementet på 50-talet

En annan av riksintressets värdekärnor, Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i

⁹ Kulturmiljöstudie tillhörande program till detaljplan för Östra Dragonfältet, Sweco 2014-01-28

denna värdekärna kan i någon mån påverkas genom att den nya bebyggelse som planprogrammet medger förändrar utblickarna mot Dragonregementet och därmed kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt. Dessa vyer är viktiga att beakta i den fortsatta planeringen.

Sex byggnader inom planområdet tas upp som kulturhistoriskt värdefulla i den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden och byggnadsordningen för Väst på stan. Planprogrammet föreslår att tre av dessa (de två f.d. stallarna och det f.d. regementssjukhuset) ges skyddsbestämmelser i kommande detaljplan. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse. Beträffande bostadshusen i Kv Båtsmannen tar planprogrammet inte ställning till ett eventuellt bevarande.



Fd Regementssjukhus

Planprogrammet låser inte nya byggnaders utformning, och konsekvenserna för stadsbilden kan därför inte beskrivas i detalj i programskedet. I kulturmiljöstudiens¹⁰ sista avsnitt beskrivs principer för hur en ny bebyggelsestruktur kan skapas med hänsyn tagen till bebyggelsekaraktär och stadsbild. Hänsyn kommer att tas till dessa principer i kommande detaljplaner.

¹⁰ Kulturmiljöstudie tillhörande program till detaljplan för Östra Dragonfältet, Sweco 2014-01-28



Samrådsredogörelse program

Diarienummer: BN-2013/00202
 Datum: 2014-03-03
 Handläggare: Magdalena
 Blomquist

Lagakraft 2018 -12- 03

Akt nr 2480K-P.198/14

Program till detaljplan för Östra Dragonfältet Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till program till detaljplan för fastigheterna Umeå 5:1 m fl, Östra Dragonfältet, har upprättats av Umeå kommun, detaljplanering i februari 2014.

Syftet med programmet är att undersöka möjligheterna att utveckla Östra Dragonfältet med ytterligare bostäder, lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor, samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med programmet är också att studera hur strukturer för gång-, cykel- och biltrafik och dess kopplingar till omgivande delar av staden kan förtydligas, göras mer ändamålsenliga och stadsmässiga. Kulturmiljön i området studeras för att identifiera behov av skydd för miljöer och enstaka byggnader i kommande detaljplaner.

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har inletts med ett planprogram. Programmet har varit ute på samråd under tiden 5 – 28 februari 2014. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Allmänt

Länsstyrelsen är positiv till en utveckling av Östra Dragonfältet Dock måste utvecklingen ske på ett sätt så att den kulturhistoriska värdekärnan inom riksintresset tillgodoses. Det hade varit önskvärt att det redan i planprogrammet fördes en mer detaljerad diskussion kring lämpliga byggnadshöjder och byggnadsvolymer. Utvecklingen av området måste också ske på ett sätt så att boende i området inte utsätts för negativa hälsoeffekter härrörande från buller och luftföroreningar. För att Länsstyrelsen ska kunna acceptera kommande detaljplaner måste det tydligt framgå att ovan nämnda är beaktat. Länsstyrelsen ser positivt på den föreslagna gatustrukturen som följer traditionell rutnätsutformning och ges en mer stadsmässig karaktär. Likaså är det positivt att det i planprogrammet skapas tydliga och sammanlänkande gc-stråk.

Synpunkter

Kulturmiljö

Definition av vad en värdekärna inom riksintresset är beskrivs felaktigt i planprogrammet (sid 19). Det fortsatta planarbetet bör ta utgångspunkt i att;

- visa hur riksintresset/värdekärnan tillgodoses, d.v.s. mer än att den inte skadas
- visa hur upplevelsen av d: o kan bibehållas/förstärkas/utvecklas samt
- redogöra för hur siktlinjerna inom och mot värdekärnan bibehålls.

Det är också viktigt att studera hur tillkommande byggnader bör utformas och färgsättas med hänsyn till den befintliga arkitekturen. Även markbehandling etc. bör studeras på samma sätt.

Programmet medger rivning f.d. vagnbod inom riksintressets värdekärna. En sådan rivning kan vara negativt för bl.a. avläsbarheten av värdekärnan. Länsstyrelsen anser därför att en analys ska göras hur en eventuell rivning påverkar riksintressets värdekärna.

Länsstyrelsen ser positivt på att f.d. sjukhusbyggnaden och de två f.d. stallbyggnaderna föreslås få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelser i kommande detaljplan. Vi ställer oss tveksamma till om kompletterande bebyggelse är möjlig vid f.d. sjukhusbyggnaden då öppenheten med den omgivande parken är viktig för upplevelsen av f.d. sjukhusbyggnaden, vilket även framgår av programmet.

Luftföroreningar

Planprogrammet berör ett område som idag är relativt högt trafikbelastat. Den närliggande sträckan längs väg 503, d.v.s. Västra Esplanaden, har stora problem med överskridande av miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid och till viss del för partiklar (PM10). Även sidogator till Västra Esplanaden har höga halter av luftföroreningar även om de inte nödvändigtvis överskrider MKN. Att anlägga en målpunkt för biltrafik (parkeringshus) i så nära anslutning till ett redan kraftigt påverkat område riskerar att förvärra situationen både på Västra Esplanaden och i det aktuella området. Avgränsningen i planprogrammet gör också att flera betydelsefulla faktorer inte kommit med i bedömning. Det handlar bland annat om den planerade ombyggnaden av Västra Esplanaden till bussgata med reducerad framkomlighet för biltrafik, samt etableringen av ett nytt handelscentrum vid Umeås södra infart. Trafikflöden bör rimligen påverkas av dessa planer. Intentionerna i det av Umeå kommun framtagna åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid kan komma att motverkas av en satsning på parkeringsanläggning i området. I Trivectors rapport, i slutet på handlingen, framgår att det redan idag råder kraftig överbelastning av biltrafik på vissa vägvägnitt och inget i programmet talar för att förhållandena skulle förbättras om programmet genomförs. När kommunen har rådighet över väg 503/ Västra Esplanaden kan förutsättningarna förändras vilket med fördel skulle kunna beskrivas i planprogrammet.

Buller

Bullersituationen för de som idag bor i angränsning till planområdet kommer att försämrars vid ett genomförande av planprogrammet vilket måste beskrivas och utredas mer i detalj i kommande detaljplaner. I kommande detaljplaner måste det även tydlig framgå att gällande riktvärden och allmänna råd för buller följs.

Risk

I kommande detaljplaneprocess bör det göras en utredning som klargör om förtätningen kan medföra ökad översvämningrisk vid t ex kraftig nederbörd dvs. kapaciteten gällande ledningsnätet för dagvattnet. I utredning ska det även tas hänsyn till ett framtida klimat och vilka följder det kan tänkas få för området.

Lämpligen görs det även en riskanalys för farlig godsolycka då Vännäsvägen men kanske främst järnvägen angränsar till planområdet Kommande planhandlingar bör även innehålla en riskmatris omfattande ett antal typhändelser. För identifierade ej godtagbara risker ska det finnas åtgärdsförslag.

Trygghet

Följande textavsnitt kan med fördel utvecklas i kommande planhandlingar:

- **Parkområden**
Kvinnor upplever i större utsträckning än män otrygghet i det offentliga rummet och speciellt grönområden kan på kvällen och beroende på årstid upplevas som otrygga. Texten om parkområden bör uppmärksamma att nya parkområden måste utformas så att de upplevs som trygga av både flickor och pojkar, kvinnor och män.
- **Gång- och cykeltrafik**
Kvinnor känner sig oftare mer otrygga än vad män gör i samband med förflyttningar i staden. Att känna sig säker som trafikant är inte alltid samma sak som att känna sig trygg och det är därför viktigt att det i texten om gång- och cykeltrafik uppmärksammas att cykel- och gångvägar inte bara ska vara säkra utan också trygga för både flickor och pojkar, kvinnor och män.
- **En ny parkeringsanläggning**
Parkeringshus förknippas ofta med otrygghet på grund av sin ofta instängda karaktär, vilket kan begränsa särskilt kvinnors vilja till att använda dessa parkeringsmöjligheter. Att stärka tryggheten ur ett jämställdhetsperspektiv bör uppmärksammas i förhållande till texten om vikten av det nya p-husets utformning.

Kollektivtrafik

Det är positivt att förslaget till planprogram problematiserar risken för längre restid med kollektivtrafiken. Kvinnor som grupp använder generellt kollektivtrafiken i större utsträckning än män och ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt att både kvinnor och mäns transportbehov tillgodoses.

Kommentar

Vad gäller den framtida utvecklingen i området har fokus i programmet legat på områdets struktur och markanvändning. Nya byggnaders volym och höjder inom området kommer att definieras i efterföljande detaljplaner. I detaljplaneskedet kan också förändringens effekter på kulturmiljön och hur riksintresset och värdekärnan tillgodoses preciseras. Där fastställs ju också bestämmelser och detaljer kring både befintlig och tillkommande bebyggelse. I nästa skede får också belysas hur ev. rivningar av byggnader eller kompletteringar påverkar riksintressets värdekärna.

En stadsutveckling i enlighet med programförslaget kommer att påverka trafiksituationen och därmed luftmiljön i närområdet vilket också beskrivs i programhandlingen. Programmet baseras på de principer för stadsutveckling som lades fast i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, som långsiktigt ska leda till en bättre trafiksituation och luftkvalitet i centrala Umeå.

Det kommer dock att ta tid innan man fullt ut kan se effekterna av de hållbara stadsbyggnadsprinciperna där parkeringsstrategin och parkeringsprogrammet är en del. Detta beskrivs under rubriken, Långsiktigt bättre luftmiljö, i programhandlingen. Luft- och bullersituationen i området kommer att beskrivas och utredas mer i kommande detaljplaner och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att fördjupas.

I kommande detaljplaner kommer även risk- och trygghetsfrågor att belysas.

TRAFIKVERKET

Trafikverket har tagit emot förslaget till program till detaljplan för Östra Dragonfältet, Väst på stan, och har följande synpunkter.

Trafiksituation och luftmiljö

Trafikutredningen pekar på att parkeringsanläggningen kommer att medföra en ökad trafik i området och att det riskerar att uppstå ökade köer på både Ridvägen och Västra Esplanaden. Detta riskerar att försämra luftkvaliteten och framkomligheten för kollektivtrafiken.

Trafikverket anser att det är olämpligt att planera på ett sätt som innebär en försämring av luftmiljön på Västra Esplanaden. Placering och/eller trafiklösningen bör ses över så att en försämring undviks.

Trafikverket och Umeå kommun för förnärvarande dialog om åtgärder på kort sikt för att förbättra luftmiljön på Västra Esplanaden. De verksamheter, bostäder och parkeringsanläggningar som planeras enligt planprogrammet medför ytterligare behov av åtgärder för att minska påverkan på luftmiljön och kollektivtrafikens framkomlighet. Trafikverket anser att det bör vara kommunen som bekostar de åtgärder som krävs till följd av tillkommande verksamhet.

Det är viktigt att trafiklösningen och bebyggelsen överensstämmer med den planerade framtida ombyggnaden av Västra Esplanaden. Trafikverket instämmer i slutsatsen att de lösningar som beskrivs som scenario 2, 3 och 4 inte är att föredra. Vi vill även påtala att Vännäsvägen felaktigt benämns E12.

Trafikverket ifrågasätter lämpligheten med att skapa ny cykelväg i Dunkersgatans förlängning då den inte har någon koppling eller passage över Västra Esplanaden. Den riskerar därför att inbjuda till passager av Västra Esplanaden på andra ställen än vid de signalreglerade passagerna.

Buller

Byggnaderna mot Västra Esplanaden kommer att vara mycket utsatta för buller. Därför bör verksamhetsrelaterade lokaler placeras i de mest bullerutsatta lägena.

En mer detaljerad bullerutredning krävs i kommande skeden där den samlade bullerverkan från flera bullerkällor analyseras. Det är viktigt att bullerutredningen beräknas utifrån trafikprognoser för framtida trafikering och även inkluderat den trafikstring som sker med de planerade exploateringarna i området. Bullerutredningen bör även redovisa förslag till åtgärder för att klara förutsättningarna enligt Boverkets allmänna råd.

Kommentar

I kommande detaljplan, när detaljer kring p-huset och tillkommande bebyggelse blir tydligare, kan utformning och/eller trafiklösningar och de effekter och vilka åtgärder som kommer att behövas får förtydligas. Det blir viktiga förutsättningar i den fortsatta dialogen kring Västra Esplanaden. En gång- och cykelväg i Dunkersgatans förlängning finns med i den övergripande strukturtanken och kräver naturligtvis en passage över Västra Esplanaden. Mer detaljerade bullerutredningar kommer att utföras i kommande detaljplaner. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

SWEDAVIA, UMEÅ AIRPORT

Swedavia, Umeå airport förutsätter att kommunen tar hänsyn till att eventuell bebyggelse inte genomtränger aktuell hinderyta för området. I övrigt har de inget att erinra på planförslaget.

Kommentar

Aktuell hinderyta kommer att beaktas i kommande detaljplaner.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN, UMEÅ KOMMUN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat följande synpunkter.

Miljö- och hälsokonsekvenserna av parkeringshus i kvarteret Muraren behöver fördjupas och kompletteras med luftberäkningar som är mer noggranna och kompletta än de skattningar som genomförts i programskedet. Förutom noggrannare beräkningar behöver även köbildningarnas effekt på luftmiljön utredas. Nämnden anser att kommande detaljplan måste anpassas så att luftkvaliteten, lokaltrafikens framkomlighet på stamlinjerna och den planerade omvandlingen av Västra Esplanaden inte äventyras.

Föreslaget parkeringshus i kvarteret Muraren har inte stöd i fördjupad översiktsplan för centrala stadsdelarna. Parkeringsanläggningen finns dock utpekad i kommunens nyanlagda parkeringsprogram. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig i samrådsförslaget till parkeringsprogrammet att innan programmet fastställs bör luftsituationen för centrumkärnan och i anslutning till parkeringsanläggningen Muraren m.fl. utredas vidare. Nämnden anförde att slutsatserna från utredningen (MKB) bör bli grund för ställningstaganden om vilka anläggningar som med tanke på luftföroreningar prioriteras i närtid och vilka som eventuellt bör skjutas på framtiden eller tas bort från den slutliga versionen av programmet.

Minskade klimatgasutsläpp och förbättrad luftkvalitet i centrum kräver minskad trafik. För att inte undergräva de positiva effekterna som den framtida ombyggnaden av Västra Esplanaden väntas ge bör vägkapaciteten på Östra Dragonfältet inte öka. Detta kan ske genom enkelriktning av vägar, ombyggnation till gång- och cykelväg eller upprättande av bussfiler/bussvägar.

För programområdet ska bli attraktivt får boende och passerande i enlighet med fördjupningens intentioner bör befintliga alléträd bevaras och förutsättningar skapas för ytterligare gröna strukturer inom kvartersmark, t.ex. gröna förgårdar. Parken i Dunkersgatans förlängning är i programförslaget så smal (ca 15 m) att den inte bedöms leva upp till programmets ambition att den ska vara tillräckligt stor får att på ett attraktivt sätt kunna inrymma sittplatser och växter. Stora träd i kvarteret Skvadronen till får värden som om möjligt bör tas tillvara när kvarteret detaljplaneras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att tydliga skrivningar om önskvärd energiprestanda infogas i programmet. Umeå kommun ansöker om att bli Europas miljö huvudstad. Kommunen är också medlem i nätverket för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat, med målet att "År 2020 är Umeåregionen en världsledande region för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat". Klimatfrågan är en vår tids stora utmaningar. Östra Dragonfältet är till stor del kommunägd mark som kommer att exploateras av delvis kommunala intressenter. Detta ger bra förutsättningar för en satsning på energisnålt byggande.

Kommentar

I kommande detaljplaner kommer luftkvaliteten, lokaltrafikens framkomlighet på stamlinjerna och den planerade omvandlingen av Västra Esplanaden att vara viktiga förutsättningar. Utgångspunkten är att förutsättningarna långsiktigt inte ska försämrats. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att fördjupas vad gäller luft- och bullersituationen. De planerade förändringarna på Ridvägen och Brogatan förväntas minska det totala trafikarbetet i närområdet som till viss del kan kompensera effekterna av en utbyggnad enligt programmet. Storlek och den exakta placeringen av parker inom området och hur befintliga värden ska kunna tas till vara kommer att studeras i kommande detaljplaner. Särkrav vad gäller energiprestanda i planbestämmelser är inte förenligt med PBL men kommunens ambitioner kan tydliggöras i kommande detaljplaner.

NÄRINGS- OCH PLANERINGSUTSKOTTET

Närings- och planeringsutskottet har beslutat att tillstyrka att planprogrammet förs vidare i planprocessen med beaktande av tjänsteskrivelsen.

Programmet bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner, bland annat gällande fortätning med funktionsblandad stadsbebyggelse i de centrala stadsdelarna. Att programmet möjliggör byggnation av parkeringshus är en viktig del i att införliva översiktsplanens intentioner om minskat antal arbetsplatsparkeringar i centrumfyrcanten och möjliggöra parkeringsköp i centralt belägna fastigheter.

Yttrandet har tagits fram av planeringsenheten och mark och exploatering i samverkan. Antagande av programmet kan prövas av Byggnadsnämnden inom ramen för gällande delegation.

UMEÅ KOMMUNFÖRETAG- UKF

Umeå Kommunföretag- UKF- vill framföra följande synpunkter på programförslaget.

Ridvägen utgör ett viktigt stråk för den regionala kollektivtrafiken till/från Umeå centrum. Det gäller både inomkommunala linjer och flera av Landstingets stamlinjer som ansluter till Umeås centrala delar via Ridvägen. Längs vägen finns två stora och viktiga hållplatser som trafikerar resenärer till/från Umestans Företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och stora arbetsplatser Väst på stan däribland Umeå kommun. Redan idag är framkomligheten under eftermiddagen undermålig. Det finns en oro att planerad exploatering kommer att försämra framkomligheten ytterligare. Bl a beroende på en ökad trafik men också på grund av förändrad vägdragning vilken kommer att försvåra för kollektivtrafiken.

UKF:s förhoppning är därför att i detta fortsatta planarbete tas hänsyn till kollektivtrafikens behov. Om våra behov inte kan tillgodoses är det en uppenbar risk att körtiderna behöver förlängas och att fler fordon behövs för att upprätthålla tidtabellen. Kostnader som kommer att drabba både Umeå kommun och Landstinget.

Kommentar

Planerade förändringar av Ridvägen ska ske med utgångspunkten att inte framkomligheten för kollektivtrafiken försämras. I kommande detaljplaner får utformningen av Ridvägen ske i samråd med UKF. Köbildning på Ridvägen i högtrafik hänger ihop med framkomligheten i korsningen med Västra Esplanaden.

UMEVA

Umeva framför följande synpunkter på planprogrammet;

Vatten och avlopp

En väl genomtänkt fortätning av centrala stadsdelar är mycket positivt, bland annat för att befintlig infrastruktur ofta är tillräcklig utan större behov av investeringar. I detta fall behöver kapaciteten i va-ledningsnätet studeras närmare innan behovet av eventuella förstärkningsåtgärder kan klargöras. Detta gäller i första hand vatten- och spillvattensystemet, vilket är Umevas ansvar. Däremot kommer i programmet föreslagen ändring av markanvändningen att medföra omfattande ledningsomläggningar, vilket delvis måste finansieras av annan part än Umeva.

Dagvattenhanteringen tas inte upp i något av dokumenten, inte ens i miljöbedömningen. Trots att Umeålv är mottagande recipient och inte bedöms vara känslig för dagvattenutsläpp borde ändå frågan om vilka riktlinjer som ska gälla tas upp till diskussion. Umeå kommuns dagvattenstrategi är inte färdigställd och beslutad men att kommunen ska verka för så kallad hållbar dagvattenhantering, gällande kvalitet och kvantitet, torde vara självklart. Höjdsättning, relativ eller absolut, ska styras upp i kommande detaljplaner så att ytlig dagvattenavledning ska kunna tillämpas i så hög grad som möjligt. Hänsyn ska tas till Västra Esplanadens framtida ombyggnation så att dagvatten från delar eller hela området kan ledas till grön- och avvattningsstråken längs Esplanaden.

Avfall och återvinning

Inom programområdet och kommande detaljplan ska yta avsättas för uppställningsplats (ÅVS) för insamlingsbehållare i enighet med producentansvaret för tidningar och förpackningar. I anslutning till denna plan finns idag en ÅVS på kv. Spiltan som kommer att tas bort i samband med etablering av ytterligare bostäder i området. Inom centrala Umeå råder det stor brist på återvinningsstationer. Umeva ansvarar för insamling av hushållens avfall i enlighet med av fullmäktige beslutad Avfallsplan 2020. För att möjliggöra medborgarens skyldighet att källsortera är det av största vikt att yta avsätts inom planen för en återvinningsstation.

Kommentar

Dagvattenhanteringen liksom va-frågan kommer att hanteras i kommande detaljplaner då placering och volymer för tillkommande bebyggelse också kan definieras. En ev placering av en återvinningsstation inom området får också behandlas i kommande detaljplaner.

UMEÅ ENERGI

Inom planområdet har Umeå Energi Elnät AB anläggningar av olika slag som kommer att påverkas. Strax norr om före detta djursjukhuset är en transformatorstation belägen som kommer att behöva ersättas. Längs Ridvägen norra och östra sida finns den 145 kV kabel som ingår i det sk. överliggande nätet för bl.a. centrala stadens elförsörjning. Kabeln korsar Ridvägen och fortsätter söderut på Hovrättsgatans östra sida. Se bifogad kabelkarta (bilaga 1), gul markering. Planförslaget innebär att denna kabel kommer att behöva flyttas. För att elförsörja planområdet så kommer det sannolikt att behövas två nya transformatorstationer, den gamla stationen avvecklas.

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar vilka behöver beaktas i det fortsatta planarbetet. Nya byggnader kan anslutas fjärrvärme och fjärrkyla om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna medger detta. Sannolikt behöver fjärrvärmematning till planområdet förstärkas från befintlig ledning inom Kv Dragonen I. I övrigt inget att erinra mot planförslaget i detta skede.

Kommentar

Placering av elförsörjning och transformatorstation inom området får fastläggas i kommande detaljplaner.

BRANDFÖRSVAR OCH SÄKERHET

Närhet till farligt gods

Vid nybyggnation i anslutning till farligt gods leder bör en riskanalys tas fram, alternativt nyttjas åtgärder som framkommit genom tidigare riskanalyser på områden med liknande avstånd till farligt gods led ex. möjlighet att stänga av ventilationen, möjlighet till utrymning på sida som ej vetter mot järnvägen.

Brandposter

Brandposter finns inom närområdet.

Kommentar

Riskanalys för området med anledning av närheten till farligt gods led får göras i kommande detaljplaner när detaljer kring planerad bebyggelse fastläggs.

GATOR OCH PARKER

Gator och parker framhåller att planprogrammets intentioner gällande infrastrukturen är goda. Kollektivtrafikens behov beaktas och för gång- och cykeltrafiken sker en stor förbättring genom skapandet av gena och tydliga stråk.

Som planprogrammet beskriver är en lösning av trafiksituationen i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen/V. Norrlandsgatan en viktig förutsättning för att klara trafiktillskottet inom såväl programområdet som på Västra Esplanaden. Här är den kommande nya utformningen av Västra Esplanaden en viktig faktor. Utvecklingen av planområdet bör ske i takt med nödvändiga trafiklösningar såväl inom programområdet som på Västra Esplanaden. Det vill säga genomtänkt etappindelning av utbyggnaden av programområdet samt eventuell uppdelning i fler detaljplaner är troligen nödvändigt.

Fortsatt trafikutredning krävs för att dels säkra kollektivtrafikens framkomlighet, både på Ridvägen och Västra Esplanaden samt säkra framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen, så att tillgängligheten till den nya parkeringsanläggningen tillgodoses.

Kommentar

En vidareutveckling av trafikutredningen och etappindelning av kommande utbyggnad och åtgärder inom området får bli en del av kommande detaljplaner.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM

Västerbottens museum har lämnat följande synpunkter och kommentarer till planprogrammets förslag:

Föreslagen ny bebyggelse

kv Dragonen, Umeå 5:1

Ny bebyggelse föreslås i form av huvudsakligen bostäder.

Kommentar: Nybebyggelsen kommer att innebära att sambandet mellan gamla sjukhusbyggnaden och regementsområdet i övrigt bryts. I vilken grad beror dock på hur nybebyggelsen utformas. För att begränsa den negativa effekten är det viktigt att siktlinjerna och grönytor häremellan behålls.

- *Nybebyggelse möjlig under förutsättning att gamla sjukhuset inte skärmas av från regementsområdet*
- *Se även kommentarer till Parkområden*

kv Skvadronen

Förtätning med kontor mot Västra Esplanaden och bostäder mot Ridvägen.

Kommentar: Förslaget visar att en stor del av parken (Dunkerslunden) skulle tas i anspråk vilket vore olyckligt.

- *Se även kommentarer till Parkområden*

Norra delen av kv Båtsmannen

Här föreslås förtätning med kontor och bostäder.

Kommentar: Tomten är idag bebyggd med äldre trähus som har kulturhistoriskt värde. Förslaget konstaterar att byggnaderna kan komma att rivas men tar inte vidare ställning i detta inledande skede av planprocessen.

- *Från kulturhistorisk synpunkt anser vi att det vore värdefullt om byggnaderna kan bevaras*
- *Se även kommentarer till Befintlig bebyggelse*

Norra delen av kvarteret Muraren

Ett nytt parkeringshus föreslås placeras på den nuvarande rivningstomten.

Kommentar: Vi ifrågasätter inte behovet av ett parkeringshus i området men är mer tveksamma om detta är rätt plats. Vi förutsätter dock att byggnaden ges en lämplig utformning med hänsyn till den omgivande bebyggelsen och kulturmiljön.

- *Tveksam placering*

Gestaltning

Bebyggelsen ska i förhållande till befintlig bebyggelses kvaliteter ges en medveten formmässig gestaltning och ett gestaltningsprogram tas fram.

Kommentar: får kommenteras när gestaltningsprogram är framtaget

Befintlig bebyggelse

Stallarna föreslås få ett formellt skydd med skyddsbestämmelse i kommande detaljplan

Kommentar: Att stallarna bevaras och skyddas är mycket positivt. Skyddsbestämmelserna måste utformas så att byggnadernas arkitektoniska och kulturhistoriska värde bibehålls och säkerställs.

Vagnboden är en del av det gamla dragonregementet men kan vid en nödvändig prioritering betraktas som möjlig att undvara. Det är dock idag den enda byggnad som direkt sammanbinder regementsområdet med fd regementssjukhuset.

• Rivning av vagnboden ingen erinran

Regementets fd sjukhusbyggnad

Även den gamla sjukhusbyggnaden i kv skvadronen föreslås få ett formellt skydd i detaljplan. Öppenheten med den omgivande parken är viktig för upplevelsen av byggnaden och bör värnas.

Kommentar: Att fd sjukhuset bevaras och skyddas är givetvis positivt och här gäller detsamma som för stallarna att skyddsbestämmelserna utformas så att byggnadernas arkitektoniska och kulturhistoriska värde bibehålls och säkerställs. Det är också positivt att grönområdet närmast byggnaden föreslås behållas men är alldeles för snålt tilltaget.

• *Se även kommentarer till Parkområden*

Norra delen av kv Båtsmannen

Förslaget innebär förtätning med kontor och bostäder.

Kommentar: Fastigheten Båtsmannen 2 är idag bebyggd med två äldre trähus som är upptagna i Byggnadsordningen för Umeå och på bilagan till den fördjupade översiktsplanen för Umeå centrala delar. Bostadshuset mot Västra Esplanaden har bevarat sitt ursprungliga utseende från 1911 och huset mot Bankgatan är ett bra exempel på en varsam ombyggnad från 1933. Båda är värdefulla typiska Ume-hus som idag tyvärr får betraktas som sällsynta. Förslaget konstaterar att byggnaderna kan komma att rivas men tar inte vidare ställning i detta inledande skede av planprocessen.

• *Från kulturhistorisk synpunkt anser vi att det vore värdefullt om de gamla trähusen kan bevaras*

Parkområden

I förslaget framhålls grönskans betydelse för miljön och för att skapa attraktiva mötesplatser. En del av grönområdet närmast fd sjukhuset föreslås bevaras medan samtidigt större delen av parken *Dunkerslunden* skulle tas i anspråk för nybyggnad.

Kommentar: Motiveringen att parken ligger vid den starkt trafikerade Västra Esplanaden och därför inte är så attraktiv kan nog stämma i dagsläget- men då trafiken enligt alla utredningar och målsättningar måste minskas, förutsätter vi att detta förhållande på sikt kommer att förbättras.

Parken tillsammans med fd sjukhuset utgör dessutom en värdekärna i riksintresset: *"Dunkers lunden, anlagd 1919 har ett värde för närområdet genom sin karaktär av oas med stora träd som mjukar upp miljön."* Med fler boende i området finns allt större anledning att behålla en så stor del av detta grönområde som möjligt.

• *Dunkerslunden är både kulturhistoriskt och miljömässigt värdefull och bör inte byggas.*

Kulturmiljöstudien

En kulturmiljöstudie har upprättats för att särskilt belysa kulturmiljö och stadsbilda-spekter. Studien ger inte några tydliga konsekvenser för kulturmiljön eller principer för den nya bebyggelsestrukturen men lyfter viktiga frågor att studera till nästa skede i plan-processen.

Kommentar

Utformning av tillkommande bebyggelse, skydd av befintlig bebyggelse samt parkom-rådenas utformning kommer att fastläggas i kommande detaljplaner. Då området ligger delvis inom en värdekärna inom riksintresset kommer det att ha betydelse för områdets utformning. Kulturmiljöstudien kommer att fördjupas i kommande detaljplaner och ge-staltningsprogram kommer att tas fram.

POLISMYNDIGHETEN

Polismyndigheten har i första hand tittat på trafikutredningen för Östra Dragonfältet. I stort bedömer de trafikutredning som väl genomförd men det är några aspekter som inte berörs alls eller endast omnämns i utredningen. Det de vill belysa är att det strax utanför området finns en vårdcentral som har ett stort upptagningsområde. Detta nämns inte i utredningen. Ridvägen är dessutom en utryckningsväg för Polisen och Räddnings-tjänsten vilken inte heller tas någon hänsyn till i utredningen. Polisen i Umeå har idag ca 400 anställda och det förväntas öka då vi blir regionhuvudstad för Polismyndigheten Region Nord år 2015. I området finns även Kriminalvården med häkte, Åklagarmyn-digheten och Ekobrottsmyndigheten.

Att korsningen mellan Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och Västra Esplanaden har nått sin smärtgräns framgår tydligt av utredningen. Vilken scenariolösning som är bäst får man nog fortsätta utreda men att öppna för trafik på Brogatan kommer att underlätta situationen på Ridvägen. Att stänga Ridvägen ser polisen inte som ett alternativ. Polis-myndigheten har två förslag som kan avlasta belastningen på Ridvägen och Västra Es-planaden. Det första är att öppna en utryckningsväg mellan Ridvägen och Vännäsvägen. Detta underlättar för utryckningsfordonen och skulle korta ner framkörningstiderna. Det andra förslaget är att förbättra anslutningen på Vännäsvägen/Järnvägsallen för fordon som kommer från Västra Esplanaden. Polisen upplever idag att många väljer att svänga vänster från Västra Esplanaden och att köra Ridvägen till Vännäsvägen med anledning av att anslutningen från Västra Esplanaden till Vännäsvägen/Järnvägsallen är svår.

Kommentar

I trafikutredningen nämns flera serviceverksamheter samt polis och räddningstjänst som större målpunkter i anslutning till programområdet. Att Ridvägen är utryckningsväg för polis och räddningstjänst har också varit en förutsättning. Köbildning på Ridvägen i högtrafik hänger ihop med framkomligheten i korsningen med Västra Esplanaden.

Förändringar av Västra Esplanaden är under utredning i samarbete med Trafikverket som är vägghållare. De förslag på trafiklösningar som räddningstjänsten föreslår för att underlätta vid utryckningar ligger inte inom programområdet utan får ses som en del i det fortsatta arbetet med omvandling av området mellan Ridvägen och väg 507, Vännäsvägen. Utformningen inom programområdet kommer att studeras vidare i kommande detaljplaner.

SAKÄGARE

BRF STALLGÅRDEN 1

Brf Stallgården 1 har tagit del av samrådshandlingarna och har i stort inget att erinra utan ser med intresse fram emot planernas förverkligande.

Några synpunkter vill vi dock framföra, som berör vår närhet.

1. Vi uppskattar att Brogatan öppnas för trafik. Observera att cykeltrafiken utefter gatan till och från är väldigt livlig och att cyklarna ofta framförs med hög hastighet. Cykeltrafiken korsar dessutom snett över Brogatan i höjd med Ridhusgatan. Vi anser att det därför är viktigt att hastigheten för biltrafik utefter Brogatan hålls nere. Detta kan enklast ske genom att "bussmidjan" behålls i nuvarande urformning med sin markerande belysning och att hastighetsbegränsning till 30km/t införs. Givetvis måste det fysiska hindret i midjan tas bort.
2. De i planförslaget utpekade byggnaderna av kulturhistoriska värden - stallarna - ser idag anskrämliga ut. En genomgripande renovering och upprustning måste säkert till för stora kostnader för att bevara dem. Vår förening liksom säkert våra grannföreningar ser fram emot en sådan upprustning.

Kommentar

Korsningen Brogatan/ Ridhusgatan är upphöjd där gång- och cykeltrafiken korsar Brogatan för att hålla hastigheterna nere. Brogatans framtida utformning läggs fast i samband med den process som blir kring att bestämmelsen om bussgata tas bort. Ambitionen är att även fortsättningsvis hålla hastigheterna nere. Programmet föreslår att stallarna bevaras och får ett formellt skydd. En upprustning är på gång.

BOENDE I PARHUSEN PÅ BROGATAN

Boende i parhusen på Brogatan, motsätter sig att Brogatan öppnas för trafik. Vi befarar att boendemiljön avsevärt kommer att försämrats av ökat buller, luftföroreningar och större risk för olyckor. Av tillgängliga handlingar framgår inte att åtgärden skulle innebära någon väsentlig förbättring av trafiksituationen i området. I vart fall uppvägs inte den eventuella förbättringen av den försämring som vi skulle drabbas av.

Kommentar

Att öppna Brogatan för biltrafik skulle göra området mer lättorienterat och totalt sett leda till minskat trafikarbete i området då genare färdvägar skapas. Med ökad möjlighet att fördela trafik mellan flera olika gator skapas ett mer robust och flexibelt system där effekter av eventuella störningar kan hanteras. Då trafikflödena kring Brogatan är relativt små, förutom på Ridvägen, är det inget som talar för att gatan skulle få stora trafikflöden om den åter öppnas för genomgående biltrafik. Den framtida trafikmängden kommer sannolikt inte överstiga 1300 ådt (fordon per årsmedeldygn).

BRF. SKVADRONEN, SAMFÄLLIGHETEN STALLET, BRF. KAVALLERISTEN

Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen uttrycker ursinne inför planerna på att öppna Brogatan för genomfartstrafik. De ifrågasätter om man kan göra så då avstängningen var en förutsättning för utbyggnaden av området.

Enligt programförslaget är Brogatan idag försedd med "bilhinder" som tillåter bussar att passera. "Bilhindret" spårviddsbegränsning plus upphöjning i mitten fanns redan 2003. När busstrafiken startade visade det sig, att bussarna var för låga för hindret, vilket omgående kapades ned ordentligt. Busstrafiken upphörde inom kort, och gatan var således avstängd för all fordonstrafik. Kort därefter iordningställdes "bilhindret" för smitnings- trafik, genom att spårviddsbegränsningen togs bort. Nu var det i princip ingen bil, som hindrades längre. Detta inträffade redan runt 2005 och sedan dess har gatan fyllts med sand och jord, och smittrafiken löper på med ca 100 fordon per dygn. Eftersom gatan byggdes om för smittrafik, tappade polisen intresset att övervaka en "avstängd" gata, som öppnats.

Tisdagen den 18 februari 2014 informerades om planprogrammet i stadshuset. Ingen politiker och ingen från "trafiken" var närvarande, varför frågor, som ej gick att besvara genom att läsa programmet förblev obesvarade. Enligt programmet finns fyra olika alternativ, men i samtliga alternativen öppnas Brogatan för genomfartstrafik. Skälen för att öppna Brogatan är så allmängiltiga, att de kan användas för att ta bort varje trafik hinder jag känner till. Det blir lättare för bilister, mer lättorinterat, genvägar skapas osv. Dessutom skall det upplevas positivt av oss boende. Det blir ljusare på grund av alla billyktor, som kommer att belysa gatan.

Trots att man har flyttat E 4 från V:a Esplanaden tror man sig inte lyckas få ned utsläppen av kvävedioxid i korsningen V:a Esplanaden-Ridvägen utan att leda över den smittrafik, som idag finns på Ridvägen till Brogatan. Dessutom behöver man utrymme att utöka utsläppen med minst 3% för att bygga ett nytt P-hus intill Ridvägen.

Det är ytterst beklämmande om man inte tror sig klara av trafiksituationen utan att sprida ut trafiken, som egentligen skall gå på Västra länken in på smågator i tätbebyggt område. Använd de ytor som finns till förfogande runt Vännäsvägen, och avvakta effekten på årsbasis för den partiella avstängningen av tung trafik på V:a Esplanaden, samt påskynda Västra länken, eventuellt genom förskottsfinansiering åt Trafikverket, men förstör inte miljön för dom boende efter Brogatan.

Kommentar

Öppningen av Brogatan för genomgående biltrafik skulle leda till en minskning av det totala trafikarbetet inom närområdet, även om trafikarbetet skulle öka på Brogatan, då det i första hand är trafiken till och från Dragonområdet som skulle utnyttja Brogatan.

Öppning av Brogatan för genomgående biltrafik kommer att hanteras i en egen process genom ett tillägg till gällande detaljplan där man plockar bort bestämmelsen "bussgata". Samtliga berörda kommer då att ha möjlighet att lämna synpunkter i den planprocessen.

I övrigt se kommentar till boende i parhusen på Brogatans yttrande.

BRF STALLHAGEN 2

Brf Stallhagen 2 har följande synpunkter på programförslaget;

Trafikmiljö: Som författarna till de två rapporterna *Trafikutredning för Östra Dragonfältet*, (Trivector) och *Miljöbedömning tillhörande nytt planprogram, Östra Dragonfältet*, Ramböll beskriver den intensiva trafiken på Ridvägen och Västra Esplanaden i allmänhet och korsningen mellan de två gatorna i synnerhet, så kan vi boende på Brogatan 46 - 48 bara instämma.

Trivector pekar på nuvarande "brister" vad gäller överskridna hastigheter på Ridvägen samt att Ridvägen har fått en betydande trafikökning efter 2008 då rondellen vid Vännäsvägen stod klar.

Planprogrammet säger (sid 12) att forutom syftet att göra Ridvägen mer stadsmässig, så syftar förändringarna också till att få ner hastigheten på Ridvägen. Därpå följer en rad hastighetsdämpande förslag, vilka vi ser positivt på. Vad vi ändå vill betona är vad Trivectors rapport säger på sid 4 "den (=Ridvägen) brister i att kommunicera att vägens högsta tillåtna hastighet är 40 km".

Förslag från stallhagen 2: Förbjud all tung trafik på Ridvägen. Åtkomlighet till Nolia kan ske via Vännäsvägen och rondellen in på Signalvägen. Sänk hastigheten till 30 km/tim för att minska "smittrafiken", vilket är ett verkligt stort problem under morgon- och eftermiddagstimmar. Sätt in täta polis-och hastighetskontroller under en period. Vi boende efter Ridvägen skulle på så sätt kunna få en bättre trafikmiljö redan under 2014.

Vi ser mycket positivt på planprogrammets förslag till förbättringar av gång- och cykelbanor. Ett promenadstråk genom Skvadronen är ett välkommet tillskott för att nå centrala delarna av Umeå. Att "parken blir tillräckligt stor" känns mycket viktigt då många andra öppna marktytor kommer att försvinna med det nya förslaget. Därför får inte heller björkarna med tillhörande smala grönområde efter Ridvägens västra sida, i jämnhöjd med nuvarande vagnsboden (märkt J i Kulturmiljöstudien) som ska rivas, sågas ned till förmån för den nya cykelbanan.

Parkering: Stadshuset är en stor arbets- och mötesplats med stort parkeringsbehov redan idag. Där av de många parkerade bilarna under dagtid. Med nya bostäder, kontor och andra verksamheter kommer biltrafiken att öka. Att dessutom ytterligare styra den centrala stadens biltrafik hit till områdets parkeringshus utan att det ska få alltför stora negativa konsekvenser, låter utopiskt.

Bebyggelse: Vi kan börja med att konstatera att det idag är vi i bostadsrättsföreningarna som i hög grad bidrar till att Östra Dragonfältet upplevs som en kulturhistoriskt intressant miljö genom vårt underhåll av f d K-4 byggnader. För att området i framtiden ska vara kulturhistoriskt intressant, måste Kommunens två byggnader (nr 5 på sid 9 i planprogrammet) rustas upp med det snaraste, innan de förfaller. Vi ser också positivt på det förslag som Föreningen för Byggnadskultur har lagt fram: att behålla vagnsboden alternativt flytta den.

Vi i Stallhagen 2 har stora förväntningar på att planprogrammets ambitioner vad gäller byggnadernas utformning - *nya höga byggnader inom programområdet kan få negativa effekter* (sid 13 i Kulturmiljö studie) kommer att förverkligas. Detta inkluderar ambitionerna för det nya parkeringshusets utformning (sid 15 i Kulturmiljöstudien).

Verksamheter: I planprogrammet skriver man att marken ska användas till bostäder, kontor och andra verksamheter. Vilka är dessa verksamheter? Dragonfältet saknar idag butiker och vi i stallhagen 2 ser bland annat fram emot en eller flera små kvartersbutiker. Är detta något som den kommande detaljplanen kan styra? Låt kommunen iordningsställa de K-4stallar, som nu håller på att förfalla, till mysiga varuhallar kanske?

Under byggtiden: Planprogrammet beskriver ett omfattande förändringsarbete med orobyggnationen av Ridvägen samt ett stort antal nya stora byggnader, ett förändringsarbete som kommer att ta många år. Under tiden ska vi leva i våra bostäder. Hur kommer åren under byggtiden att se ut vad gäller frisk luft, låg bullernivå och attraktiv utemiljö? Många medlemmar i vår förening är äldre personer som gärna vistas i sina bostäder dagtid när det huvudsakliga arbetet kommer att ske. Vilka hänsyn tar kommunen till de närboendes situation under byggarbetstiden?

Förslag: Använd den kulturhistoriskt intressanta miljön till ett trevligt utflyktsmål för stadens flanörer. Låt de gamla byggnaderna dominera kvartersbilden, och låt verksamheter som förstärker den historiska miljön flytta in i gamla stallar och bodar.

Kommentar

Ett av syftena med förändringen av Ridvägens utformning är att minska genomfartstrafiken och sänka hastigheten på vägen. Det råder förbud mot tung trafik på Ridvägen redan idag. Den framtida utformningen av vägen och gång- och cykelstråk kommer att studeras i kommande detaljplaner. Effekterna av planerad bebyggelse och parkeringshus kommer att fördjupas i kommande detaljplaner då alla berörda också kommer att ha möjlighet att lämna synpunkter. I kommande detaljplaner kommer också detaljerna kring kommande bebyggelse att bli tydligare, omfattning, höjder, innehåll mm. I kommande skeden kommer också frågorna kring kulturmiljön att fördjupas.

AB BOSTADEN

Gestaltning sida 10

I programmet står: "Mot gata ska bebyggelsen vara öppen, utåtvänd och ha en inbjudande karaktär som ger en förbipasserande en intressant och trygg upplevelse." Denna skrivning kan komma att stå i konflikt med de ljudkrav som står under avsnittet buller där skrivelsen lyder "Vi förutsätter att och rekommenderar att den kommande detaljplanens bebyggelsestruktur i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med Boverkets rekommendationer. I praktiken innebär det att bebyggelsestrukturen behöver anpassas utifrån rådande akustiska förhållanden."

Ska ljudkraven klaras i alla delar utifrån dessa krav kan det innebära att bebyggelsen behöver dras in från gatan och att gårdarna sluts mot bullerkällorna. Den beskrivningen står också under avsnitt "4.3.3 förslag till åtgärder", i bilagan miljöbedömning. För att kunna se konsekvenserna måste det ske ytterligare akustiska studier som också författaren har skrivit i planprogrammet.

Fortsättningsvis står också att: "Bebyggelsen ska i förhållande till befintlig bebyggelses kvaliteter ges en medveten och formmässig gestaltning. Detta är inte minst viktigt i anslutning till de kulturhistoriska värdefulla byggnader och miljöer området" Betyder det att bebyggelsen ska vara stil med det gamla låga K4 byggnaderna? Eller kan de utformas i en ny gestaltning som byggnaderna i söder eller som de nya tillbyggnaderna på stadshuset?

I bilagan kulturstudie anges att byggnadsvolymer ska studeras och där refereras byggnadshöjder och volym till stadshuset och punkthusen efter Ridvägen. Det anges också att högre bebyggelse kan tillåtas i vissa delar av programområdet än i andra. Den totala bilden blir otydlig över vilken gestaltning som kommer att gälla för området.

Buller, sida 18-19

Bullernivåerna från trafik överskrids inom större delen av planområdet, detta innebär att bebyggelsekaraktären måste anpassas efter detta. Enligt skrivningen (sid 19, 2:a stycket) har "ribban redan" lagts; citat "I kommunens åtgärdsprogram för buller anges att Boverkets allmänna råd 2008:1 ska tillämpas vid avsteg från grundregeln 55 dBA. I Boverkets råd framgår bland annat att god inomhusmiljö och tyst eller åtminstone ljuddämpad sida måste kunna åstadkommas för nya bostäder om avsteg från huvudregeln ska kunna anses motiverad. Vi förutsätter och rekommenderar att den kommande detaljplanens bebyggelsestruktur i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med Boverket rekommendationer. I praktiken innebär det att bebyggelsestrukturen behöver anpassas utifrån rådande akustiska förhållanden." Slut citat.

Vi uppfattar denna skrivning sådan att förutsättningarna att bygga mindre lägenheter i det nya kvarteret är i princip icke möjligt. Det bör vara tydligt från början på vilket sätt det kommer att hanteras i planarbetet. För Bostadens del är det oerhört viktigt att få dessa förutsättningar klarlagda från början.

Kulturmiljö, sida 19

Planområdet ligger inom området för riksintresse och i behovsbedömningen konstateras att det finns risk för betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Området ligger också nära värdekärnan regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente som också ska tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet Även om det står att det i nästa planeringsskede ska utredas miljökonsekvenser för kulturmiljön, så borde det framgå några tydligare riktlinjer i detta planprogram.

Sammanfattning

Programmet för detaljplanen anger i ett flertal fall motstridiga och otydliga uppgifter. Även om detta är en plan till detaljplan och det står att dessa frågor ska utredas vidare i nästa skede som är detaljplaneprocessen, så befarar AB Bostaden att det finns risk att den kommande detaljplaneprocessen blir komplicerad och i tid väldigt i tid utdragen.

Kommentar

I kommande detaljplaner kommer detaljer kring den planerade bebyggelsen att läggas fast i samarbete med markägarna. Bullersituationen och kulturmiljön är viktiga förutsättningar som kommer att påverka utformningen av en förtätning med utgångspunkt i översiktsplanens intentioner. Då programskedet är genomförd utgör den ett bra underlag för det fortsatta arbetet då processen redan har kommit en bit på väg. Programområdet kommer att indelas i ett antal detaljplaner där respektive områden kan utvecklas. Bebyggelsens placering, höjd och utformning kommer då att studeras mer i detalj.

SOLVEIG HÄLLGREN

Solveig Hällgren anser det högst olämpligt att öppna Brogatan för biltrafik. Både bullermässigt och med tanke på andra störningar av trafik på en smal gata förefaller det otidsenligt och olämpligt att öppna för biltrafik på 1300 ÅTD genom ett bostadsområde med nära bebyggelse! Att hänvisa till att gatan hade 500 fordon 2005 (innan stängningen) är irrelevant med tanke på att andra vägändringar och avstängningar gjorts sedan dess. Det finns andra gator utan bostadsbebyggelse i närheten som alternativ. Ordvalet att trafiksituationen skulle bli mer "robust" är ett svårförståeligt uttryck som inte beskriver situationen för de boende.

Solveig samtycker till att Stallarna bevaras och förhoppningsvis rustas upp/renoveras.

Kommentar

Se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

BRF STALLHAGEN 1

Brf Stallhagen 1 vill framföra synpunkter enligt nedan.

Trafikmiljö: Styrelsen instämmer i de delar i rapporterna som bland annat beskriver den intensiva trafiken och överskridna hastigheter som förekommer i nuläget efter Ridvägen. Styrelsen delar de förslag till hastighetsdämpande åtgärder som redovisas men vill komplettera dessa enligt nedan, förslagen till förbättringar av gång- och cykelbanor delar vi med er.

Våra synpunkter:

- Stäng Ridvägen för genomfartstrafik till och från Vännäsvägen.
- Se till att icke behöriga fordon och arbetsmaskiner inte använder Ridvägen som genomfart, gäller alla som inte har slutadress Ridvägen enligt tidigare kommunalt beslut.
- Initiera en bättre utredning på luft och buller längs hela Ridvägen, framför allt i rusningstrafik morgon och eftermiddag.
- Initiera även en utredning om vad som kommer att hända med luft och buller då parkeringshuset kommer på plats med de nya trafikförutsättningarna (Ingen körbar västra länk före 2020)
- Öppna inte Brogatan för genomfartstrafik, programområdesgränsen borde utökas och inkludera Brogatan.
- Skulle ändå Brogatan öppnas måste utfart för gångare från Brogatan 42-48 göras säkrare speciellt vintertid.
- Gör också övergångsstället på Ridvägen väster om Brogatans nordliga utfart (det kommer huvudcykelstråket från Teg) överhöjt lika det föreslagna vid träbron över till I 20-området. Programområdesgränsen måste utökas längs Ridvägen för att klara detta.
- Sänk hastigheten längs Brogatan och Ridvägen till 30 km/tim vilket skulle minska genomfartstrafiken.

Bebyggelse: Styrelsen instämmer även i de redovisade ambitionerna vad gäller byggnadernas utformning och att nya höga byggnader inom programområdet kan få negativa effekter. Styrelsen är positiv till förslaget att de två tidigare stallarna (H) och f d sjukhuset (K) ska få ett formellt skydd i den kommande detaljplanen.

Våra synpunkter:

- Sätt " litet q-märke" på stallbyggnaderna "H" lika de övriga stallar som bostadsrättsföreningarna tagit ansvar för samt bevara även byggnad "K".

Kommentar

Se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

BRF STALLGÅRDEN 3

Brf Stallgården 3 tillhör samfälligheten Stallgården Dragonfältet i Umeå, och omfattar adresserna Ridhusgatan 17,19 och 23, placerat ungefär mitt i Dragonfältets samlade fastigheter med vidhängande markparkeringsplatser. För ut- resp. infart till fastighetens markparkering krävs lång färdväg via Brogatan-Skolgatan-Hovrättsgatan och slutligen Ridvägen mot korsningen med Västra Esplanaden och hotell Dragonen. Ett förslag från Brf stallgården 2 nu vid senaste stämma april 2013 var att öppna upp Brogatans försnävning för att delvis kunna underlätta för vi boende i mitten av område U längs Ridhusgatan/att ta oss ut till Ridvägen norrut och mot Signalvägens rondell, alltså för BEHÖRIG trafik dvs endast för de boende inom området och särskilt för de 60-tal bilägare som har sina bilar parkerade under tak i det södra Ridhuset. Skrivelse har en l Brf stallgården 2 ingått till Umeå kommun. Att däremot öppna upp brogatan norrut för allmän trafik har inte varit aktuellt från samfällighetens sida. Vi inom Bfr 3 stödjer motionen från Bfr 2 att endast öppna upp för behörig trafik via försnävningen på Brogatan. Denna bör vara kvar med upplysta pollare i befintligt antal /8/. Gropen i körbanorna kan med lätthet fyllas igen och jämnas till -redan idag- till en billig kostnad.

Kommer vi bilägare bara lättare ut mot signalvägens rondell så är mycket vunnet miljö/klimatmässigt. Hastighetsreduktionen till 30 måste vara kvar. Givetvis kan vi i utfarten mot Skolgatan från Brogatan vika av höger/västerut på Skolgatan för att nå Signalvägen och norrut ansluta till rondellen men det var väl inte Kommunens avsikt då Skolgatan är en kollektiv bussgata i första hand. Således öppna upp Brogatan inom Dragonfältsområdet NU för behörig trafik dvs för de boende i första hand med besökare och enklare godstrafik.

I övrigt tycker vi på stallgården 3 att östra dragonfältets trafikproblem MASTE samköras med de nya bostadshus, som skall uppföras längs Dragongatan --detaljplanen för detta område inklusive Spiltans ombyggnad kommer att presenteras efter 4 mars en l uppgift idag från Mex. Där tre tilltänkta bostadshusen med gavel mot Dragongatan kommer att utrustas med källare men inga markparkeringar med undantag för några handikapplatser. Området har i Riksbyggens byggregi fått namnet Dragonen 4. Bostadsinnehavarna kommer att tilldelas parkeringsplatser i värme under jord i Dragonskolans källare med in/ut farter dels vid Signalvägen dels vid OP 53 ungefär strax norr om Dragonskolans ÖSTRA ingångs cykelparkeringsplatser. Via OP, Dressygatan kan trafiken ta sig ut på Ridvägen mot Signalvägens rondell. Ut/in fart via Dragonskolans västra ingång framför Dragonens mässcentrums infart. Enligt Mex kommer troligen Dragongatan att försnävas och enkelriktas med hänsyn till Dragonskolans gående och cyklande elever ... 2000 st. Hänsyn måste också tas till de föräldrar s m lämnar och hämtar Spiltans barn- fn 3 grupper -vilka skall utökas till 4 st. Mer föräldrar = mer/fler bilar efter Spiltans nybyggnation och översyn av fintliga grönytor.

Kommentar

Vad gäller den delen av yttrandet som gäller planerna på nya bostäder inom kv Spiltan får vi hänvisa till det planärendet (PLA 12-21).

I övrigt se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

STALLGÅRDENS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Stallgårdens samfällighetsförening motsätter sig att Brogatan öppnas för allmän genomfart. Föreningen framför däremot önskemål om att Brogatan öppnas för trafik enligt tidigare inlämnad skrivelse (januari 2013), se nedan.

"Undertecknade representerar tre av bostadsrättsföreningarnas Samfällighetsförening på Dragonfältets södra del.

Sedan busstrafiken på Brogatan upphört för ett antal år sedan har många boende inom Dragonfältet ifrågasatt rådande förbud även för dem att trafikera gatan från exempelvis Skolgatan till Ridvägen. Den enda fördelen man ser är att förbudet förhindrar genomfartstrafik, vilken man antog skulle öka i och med rondellens tillkomst vid E12-an nära brandstationen. I och med att en bussfil inrättats vid korsningen Västar Esplanaden och Skolgatan för trafik österut och att all annan trafik endast får svänga till höger i korsningen, har betydande trafikstockningar vid högt trafik uppstått i motsvarande korsning mellan Västra Esplanaden och Ridvägen. Samtidigt har smågatorna Hovrättsgatan och Bankgatan fått betydligt ökad trafik.

Det finns endast en tillfart via Brogatan till södra respektive norra delen av bebyggelsen på Dragonfältet. Om man behöll förbudet att trafikera hela Brogatan förbi Dragonparken genom att skylta "Genomfartstrafik förbjuden" skulle de boende på Dragonfältet utan att överträda förbudet kunna passera "bussmidjan" vid parken - den trafiken är ju ingen genomfartstrafik utan endast trafik till och från de olika delarna av bebyggelsen på Dragonfältet. Samtidigt skulle trafiken från södra delen av Dragonfältet på ovan nämnda smågator avlastas. Åtgärden skulle säkert också innebära att E12-rondellen vid brandstationen skulle avlasta trafikstockningarna vid Ridvägens korsning med Västra Esplanaden, då mycket av trafiken till och från Dragonfältet skulle välja denna väg. Ovan förslag är en enkel väg att förbättra trafiksituationen på många punkter Väst på Stan- enda detaljen är nya skyltar och att hindren vid bussmidjan på Brogatan avlägsnas. PS: vi som bor på Dragonfältet kan konstatera att rådande trafikförbud på Brogatan inte följs i någon större utsträckning, dagligen passerar många obehöriga både norrut och söderut utefter gatan.

Kommentar

Se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

FÖRENINGEN FÖR BYGGNADSKULTUR I UMEÅ

Föreningen för Byggnadskultur i Umeå, nedan kallad föreningen, har tagit del av såväl samrådshandling som kulturmiljöstudie tillhörande program till detaljplan för östra Dragonfältet och vill framföra nedanstående synpunkter.

1. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet

Inom programområdet finns sex byggnader som enligt översiktsplanen för Centrala staden och byggnadsordningen för Väst på stan anses kulturhistoriskt värdefulla.

I planprogrammet föreslås att tre av dessa, d.v.s. de två tidigare stallarna på södra stallgården (märkta med H på karta) och f.d. sjukhuset på Ridvägen 5 (märkt med K) skall få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelser i kommande detaljplan; vilket vi noterar med stor tillfredsställelse.

Föreningen anser att man bör överväga om inte även den f.d. vagnboden (märkt med J) kan ges ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse i kommande detaljplan; då denna byggnad är en del av riksintressets värdekärna. Föreningen noterar i detta sammanhang att frågor om en eventuell flyttning av byggnaden har framförts till oss.

Föreningen konstaterar att det redan i programmet till detaljplan pekas på det kulturhistoriska värdet av de två bostadshusen på kvarteret Båtsmannen med adresserna Västra Esplanaden 17 och Bankgatan 18. Dessa två byggnader, som är uppförda under tidigt 1900-tal respektive sent 1800-tal, är de enda kvarvarande bostadsbyggnaderna inom området från tiden strax efter stadsbranden. Byggnaderna kan, som påpekas i kulturmiljöstudien, ses som representanter för Umeås trästadskaraktär.

Byggnaderna i den norra delen av kvarteret Båtsmannen har inte bara ett kulturhistoriskt värde i sig utan bildar också en naturlig övergång och kontrast till den nyare bebyggelsen i området. Detta ger en betraktare möjlighet att utläsa den byggnadshistoriska kontinuiteten fram till nutid.

2. Kvarteret Dragonen

Enligt förslaget föreslås ny bebyggelse på kvarteret Dragonen, uppdelat till två kvarter (siffra 1 på karta) belägna mellan Ridvägen och de befintliga stallbyggnaderna. Föreningen föreslår att det nya norra kvarteret med sin f.d. vagnbod undantas från exploatering, dels p.g.a. bevarandevärdet i sig, men också för att möjliggöra att som besökare uppleva och förstå värdekärnan Dragonregementet och därmed tillgodose och värna kulturhistoriska värden.

3. Kvarteret Skvadronen

Mellan Ridvägen och V. Esplanaden i nuvarande kvarteret Skvadronen föreslår programmet nybebyggelse och förtätning av två kvarter (märkta med siffra 2 på karta). Det i programmet föreslagna "parkområdet" (märkt med siffra 7) blir så begränsat/litet att det inte kommer att göra rätt för benämningen park utan blir ett gång- och cykelstråk med sin långsmala struktur.

Föreningen anser därför att det norra kvarteret närmast f.d. sjukhuset bör utgå och att ett sammanhängande grönområde återskapas mellan den igenlagda Dunkersgatan och f.d. sjukhuset. Detta som en kompensation för den parkanläggning som tidigare låg väster om sjukhuset fram till 1970-talet, men som fått stryka på foten i samband med Ridvägens tillkomst.

4. Kvarteret Båtsmannen

Beträffande kvarteret Båtsmannen föreslår programmet att norra delen av kvarteret förätas med kontor och bostäder. Om detta skall tolkas som på- och tillbyggnad eller nybebyggelse går inte att utläsa. Som vi har framhållit ovan anser föreningen att de två bostadshusen i norra delen av kvarteret (med adresserna Västra Esplanaden 17 och Bankgatan 18) har ett mycket stort kulturhistoriskt värde. Vi motsätter oss därför detaljplaneändringar som tillåter ytterligare exploatering av denna del av kvarteret och vi vill istället föreslå att de två berörda byggnaderna får ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelser i kommande detaljplan.

5. Gestaltning

Inför den fortsatta planeringen är det av stor vikt att nya byggnader utformas så att områdets gamla karaktär av gammalt regementsområde bibehålls. Alltför stora och höga nya byggnader, nära de gamla regementsbyggnaderna, riskerar att reducera upplevelsen av områdets historia.

Föreningen delar uppfattningen i kulturmiljöstudien att: "Där regementskaraktären ska råda behöver man arbeta med samma typ av volymer som de befintliga, i samma rätvinklighet och låta en konsekvent tanke styra byggnadshöjden."

Kommentar

Programmet beskriver en förtätning av staden i enlighet med översiktsplanens intentioner. Det har i första hand sitt fokus på huvudsaklig struktur och markanvändning. Detaljer och avvägningar kring den framtida bebyggelsens utformning, befintlig bebyggelse samt parkområden kommer att läggas fast i kommande detaljplaner. Att delar av området ligger inom riksintresse för kulturmiljö samt delar inom en värdekärna inom riksintresset är en viktig förutsättning för områdets utveckling. Kulturmiljöstudien kommer att fördjupas i kommande detaljplaner och gestaltungsprogram kommer att tas fram.

ÖVRIGA

Jonatan Nilsson framhåller att för att minska gamla E4:s roll som barriär mellan kärnan och resten måste här byggas tätt och kompakt. Med en byggnadsstil som känns centrumfyrkant har centrum chans att växa utåt i de närmaste förorterna på ett naturligt sätt. Istället för höga punkthus med meningslösa gräsytor mellan väg och byggnad föreslår jag kvartersbyggnader med uppemot 5 våningars höjd.

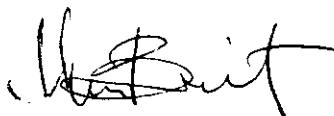
Kommentar

Yttrandet beskriver det byggnadssätt som programmet föreslår.

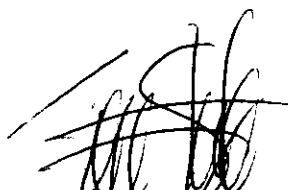
Ändringar efter samråd

Inkomna yttranden bedöms inte föranleda någon ändring i programmet.

Detaljplan, Umeå kommun mars 2014



Magdalena Blomquist
Planarkitekt



Tomas Strömberg
Planchef