

PLANBESTÄMMELSER

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

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje belägen 3 m utanför planområdet
- - - Användningsgräns
- - - - - Egenskapsgräns

1. Användning av allmänna platser

- H-GATA** Gata som ingår i huvudnätet
- LOKALGATA** Lokalgata
- GÅNG - O CYKELGATA** Gång- och cykeltrafik

4. Utformning av allmänna platser

- +0.0 Föreskriven höjd i meter över nollplanet
- $\frac{0.0}{0.0}$ Föreskriven höjd i tunnel i meter över nollplanet
- 0.0, 0.0, 0.0 Breddmått i meter

- tunnel Gång- och cykeltunnel
- ramp Gång- och cykelramp
- Tunnelrampar får förses med skärmtak i lätt karaktär.
- Tunneln ska ges en funktionell utformning med god tillgänglighet för handikappade.
- Tunneln och överbyggnader ska ges en tilltalande utformning väl anpassad till stadsbilden.

7. Markens anordnande

- ← ⊙ → Utfart får inte anordnas. Ut- och ingång får dock medges där så provas lämpligt.

10. Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft

GRUNDKARTA

Koordinatsystem Umeå
 Höjdsystem RH 00
 Mätklass II
 Underjordiska ledningar redovisas ej

Grundkartan upprättad av mät & kartavdelningen mars 1995

Bengt Franzén
 Bengt Franzén

Beteckningar

- Anv. gräns sammanf.
- - - Fastighetsgräns
- 4 5:2 Fastighetsbeteckning
- ▭ Byggnad
- - - - - Vägkant
- ▬ Stänt
- Staket
- Häck

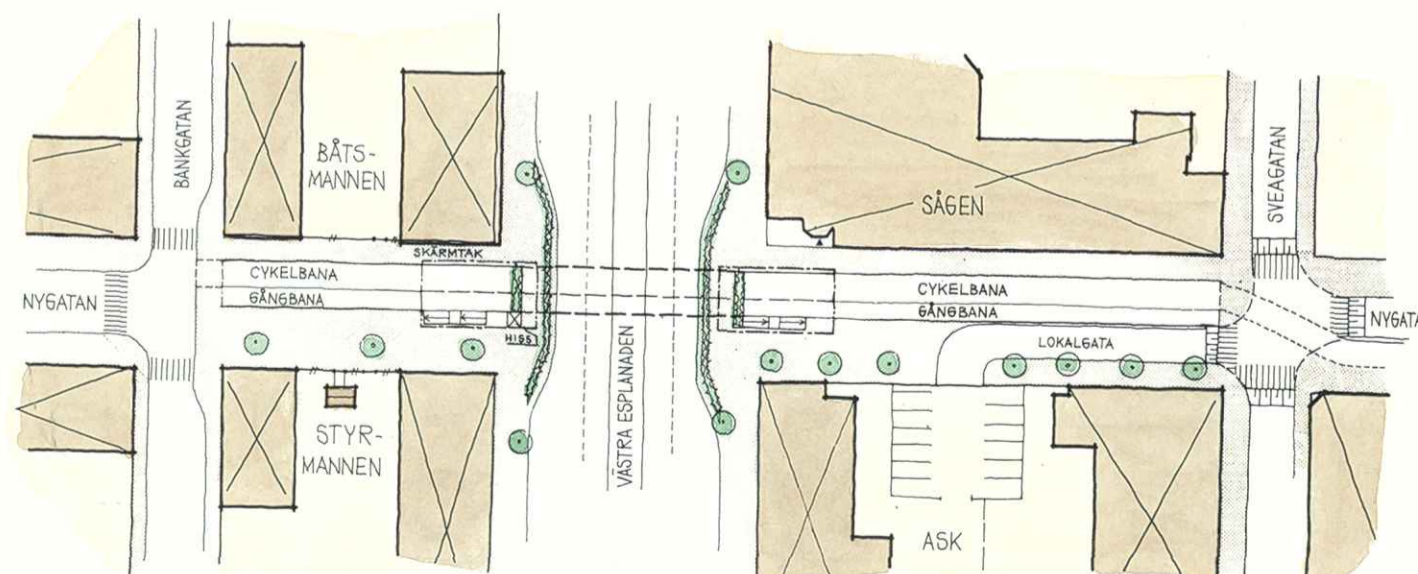
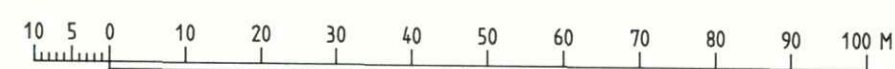


ILLUSTRATION
 skala 1:1000

94.09

Skala 1:1000



- Handlingarna består av
- Plankarta med bestämmelser och illustration
 - Planbeskrivning
 - Genomförandebeskrivning
 - Miljökonsekvensbeskrivning

BESLUT

Antagen KF 1995-10-16
 Laga kraft 1995-11-27
 Vidimeras *S.L.*

Detaljplan för korsningen
VÄSTRA ESPLANADEN / NYGATAN
 inom CENTRUM i UMEÅ KOMMUN
 Stadsbyggnadskontoret i juni 1995

Anders Berg
 Anders Berg
 Planchef

Benny Sandberg
 Benny Sandberg
 planingenjör

B.H.
 2480K - P95/84



Länsstyrelsen
Västerbottens län
Planfunktionen

LAGAKRAFTBEVIS

1995-11-30

2023-12369/95

Umeå kommun
901 84 UMEÅ

Kommunfullmäktige har den 16 oktober 1995 antagit detaljplan för korsningen Västra Esplanaden/Nygatan inom centrum i Umeå kommun, upprättad i juni 1995.

Kommunens beslut har överklagats till länsstyrelsen enligt 13 kap 2 § PBL. Överklagandet har återkallats i skrivelse som inkom till länsstyrelsen den 27 november 1995. Överklagandet har därför avskrivits från vidare handläggning.

Kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft den 27 november 1995.


Margareta Ivarsson

Kopia till

Umeå kommun, stadsbyggnadskontorets planavdelning
FBM, Umeå tätort
Plan

2480K-P95/84

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(81)

Kommunfullmäktige

1995-10-16

Plats och tid

Fullmäktiges sessionssal, Umeå
Klockan 10.00-17.30

Beslutande

Enligt bilagd förteckning

Övriga deltagande:

Lennart Björklund, valnämndens ordförande
Agneta Flumé, assistent
Dan Johansson, stadsdirektör
Jan Olofsson, datachef
Lillemor Steneberg, stadssekreterare
Dick Sundelin, ekonomichef
Curt Åström, Vd Umeå Energi AB

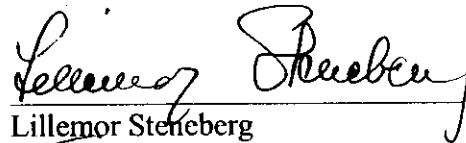
Ersättare (ej tjänstgörande) Se separat lista på sidan två.

Utses att justera

Owe Persson (s)

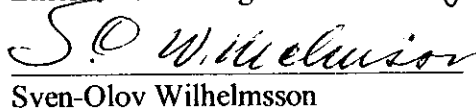
Ove Olausson (c)

Underskrifter
Sekreterare


Lillemor Steneberg

Paragraf
161-193

Ordförande


Sven-Olov Wilhelmsson

Justerande


Owe Persson

Ove Olausson

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

1995-10-16

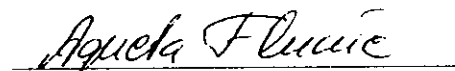
Datum för anslags
uppsättande
Förvaringsplats
för protokollet

1995-10-23

Datum för anslags
nedtagande 1995-11-14

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift


Agneta Flumé

Protal 95-10-23
ut. lida sand
till lsm/SL

PLU § 129

KS § 181

KF § 173

1995.515

214

Detaljplan för korsningen Västra Esplanaden/Nygatan i Umeå Centrum

Byggnadsnämnden har vid sammanträde 1995-08-28 beslutat att godkänna rubricerade detaljplan samt att överlämna detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.

BILAGA

Detaljplanens syfte är att ge planmässig förutsättning för att kunna bygga en gång- och cykeltunnel under Västra Esplanaden (E4) vid Nygatan i Umeå Centrum.

Detaljplanen bifogas protokollet.

BILAGA

Stadsbyggnadschefen lämnar sakupplysningar i ärendet.

PLU Planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att antaga upprättad detaljplan för korsningen Västra Esplanaden/Nygatan i Umeå Centrum.

KS Kommunstyrelsens förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

enligt arbetsutskottet.

Kommunfullmäktige

1995-10-16

Vid kommunfullmäktiges behandling av ärendet yttrar sig Jan Hägglund, Rune Wästerby, Nils-Åke Sandström, Lennart Holmlund, Lennart Degerliden, Ingemar Dalgård och Anders Sjölund.

KF Kommunfullmäktige beslutar

att antaga upprättad detaljplan för korsningen Västra Esplanaden/Nygatan i Umeå Centrum.



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 94-9

Beslutsdatum
1995-08-28

§ 166

Justerarnas sign:

ALD all

Fastighetsbeteckning: Korsningen VÄSTRA ESPLANADEN/NYGATAN

Sökandens namn: Vägverket Region Norr
Magasinsgatan 7
903 27 UMEÅ

Ärendet avser: Detaljplan, godkännande

TJÄNSTEUTLÅTANDE:

Handläggare: Benny Sandberg

Sign: / *BS*

Detaljplanen är upprättad av stadsbyggnadskontorets planavdelning i juni 1995. Den har varit utställd för granskning under tiden 12 juni - 18 juli 1995. Fastighetsägareföreningen har fått förlängd remisstid till den 10 augusti 1995, men inte inkommit med något svar.

Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommuns anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 12 juni 1995.

Sakägare och andra som vi bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 9 juni 1995. Till berörda remissinstanser har utskick skett samma dag.

Under utställningstiden har yttranden utan erinran ur plansynpunkt inkommit från Vägverket, Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Tekniska kontoret.

Hyresgästföreningen, Landsantikvarien, Kulturförvaltningen, Övre Norrlands Köpmannaförbund, Telia AB och Västerbottens Handelskammare som fått ärendet på remiss har inte yttrat sig i utställningsskedet. De tre sistnämnda instanserna har lämnat synpunkter i samrådsskedet.

Länsstyrelsen och Umeå Energi AB har inga ytterligare synpunkter utöver vad som framförts i samrådsremissen.

Brandförsvaret har inget att erinra mot förslaget under förutsättning att brandförsvarets synpunkter vid samrådsredogörelse dnr PLA 94-09 beaktas.

Socialnämnden bedömer att en tunnel innebär en trafiksäkrare övergång för gångare och cyklister, men befarar att framkomligheten för i första hand äldre och handikappade försvaras. Det är betydligt svårare att använda ramp, trappa eller hiss än att gå på plan mark. Främst äldre personer kommer inte att våga använda tunneln kvällstid. Byggs en tunnel både vid Nygatan och



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 94-9

Beslutsdatum
1995-08-28

§ 16b

Justerarnas sign:

Kungsgatan skulle många äldre boende Väst på Stan uppleva sig avskurna från centrum. Finns andra lösningar med ex tunnel för biltrafik?

Kommunala Handikapprådet ställer krav på rampernas lutning, hissens utförande och funktion, att gång- och cykelbanorna utförs åtskilda och att trottoarkanter avfasas.

Berndt Brolin, boende i Umeå, redovisar på en inlämnad skiss, ett alternativt förslag med korta ramper för cyklar och rulltrappor för gående. Medlöppande avfart och påfart för biltrafik medges i detta förslag från Västra Esplanaden till/från Nygatan i alla fyra tänkbara riktningar.

Edolf Tjärnström, boende i Umeå, finner förslaget allt för komplicerat och kostsamt, samtidigt som det inte löser några trafikproblem. Dessutom försämras läget för de fastigheter och företag som berörs i de kvarter som har anknytning till respektive gator. De tänkta tunnarna kommer sannolikt att bli svårforcerade både för fotfolk och cyklister och säkerligen också ett inte önskvärt tillhåll för diverse busliv.

Denna s k lösning, om den mot förmodan skulle komma till utförande, har inga förutsättningar att utfalla till belåtenhet. Han vill därför bestämt yrka på avslag och att det skissade förslaget lämnas utan åtgärd.

SAMMANFATTANDE KOMMENTAR

Av Länsstyrelsen, Brandförsvaret, Umeå Energi AB, Övre Norrlands Köpmannaförbund, Telia AB, Västerbottens Handelskammare och Socialnämnden i samrådsskedet framförda synpunkter har kommenterats i samrådsredogörelsen.

Berndt Brolins förslag innehåller alltför branta ramper för cyklar och gående samt rulltrappor. Att tillåta avfart och påfart till/från Nygatan från Västra Esplanaden motverkar syftet att öka framkomligheten för fordon längs Västra Esplanaden och minskar trafiksäkerheten på angränsande delar av Nygatan. Förslaget kan inte anses genomförbart.

Edolf Tjärnström ifrågasätter samhällsnyttan och nödvändigheten av tunneln. Även efter att E4 flyttats från centrum kommer emellertid Västra Esplanaden att vara en huvudgata i staden med stor trafikmängd. Den i januari i år antagna Trafikplanen redovisar behov av tunneln. I projektet ingår att i princip utforma Nygatan som gång- och cykelstråk på sträckan Sveagatan-Bankgatan.



BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL

Dnr PLA 94-9

Beslutsdatum
1995-08-28

§ 16b

Justerarnas sign:
WLD akk

Tillkomsten av tunneln förväntas öka trafiksäkerheten och minska dagens barriäreffekt för gående och cyklande längs Nygatan genom slopandet av väntetid i trafiksignal. Trapporna har vänts i färdriktningen för gående längs Nygatan. Därmed är det naturligt att använda trapporna likväl som ramperna.

Tunnelns östra ramp kommer att luta mindre än 5 %, vilket kan anses vara godtagbart även för rörelsehindrade. Den västra, med lutningen ca 9 %, kompletteras med en lättillgänglig hiss. I trapporna ordnas vilplan. Någon annan realistisk lösning med planfri korsning har inte kunnat finnas.

Framkomligheten för biltrafiken på Västra Esplanaden förväntas förbättras på grund av färre möjliga konfliktpunkter. Risken för olyckor torde minska. En medveten utformning, färgsättning och belysning av tunneln minskar risken för att den främst kvällstid ska bli ett tillhåll.

Planförslaget avser att nå fördelarna med en planskild gång- och cykelförbindelse i Västra Esplanaden och samtidigt ge tunneln och ramperna en funktionell och tilltalande gestaltning med egen identitet, ett nytt men väl anpassat inslag i stadsbilden. Så långt möjligt med hänsyn till de krav som behöver ställas på tunnelns och rampernas utformning avser planförslaget att minimera de befarade negativa effekterna, bl a i detaljutformningen.

SAMMANFATTNING

I utställningsskedet framförda synpunkter sammanfaller i mycket hög grad med de synpunkter som framförts i samrådsskedet. Dessa har kommenteras i samrådsredogörelsen. Socialnämndens synpunkter har inte helt kunna tillgodoses.

Kvarstående synpunkter från samrådsskedet som inte helt tillgodosetts har framförts av Erik Edlund, Hans Liliequist, Västerbottens Handelskammare, Sveriges Fastighetsägare Umeå och Övre Norrlands Köpmannaförbund.

BESLUT:

Byggnadsnämnden beslutar

att godkänna detaljplanen och

att överlämna detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande.



PLANBESKRIVNING

Dnr PLA 94-9

Detaljplan för korsningen **VÄSTRA ESPLANADEN / NYGATAN** i Umeå Centrum, Västerbottens län

HANDLINGAR

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

PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att ge planmässig förutsättning för att kunna bygga en gång- och cykeltunnel under Västra Esplanaden (E4) vid Nygatan i Umeå Centrum.

PLANDATA

Planområdet är beläget i centrala Umeå och innefattar endast gatumark.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planområdet ingår i tätbebyggelseområdet enligt Översiktsplan för Umeå kommun och omfattas av Översiktsplan Centrala Stan. Bägge dessa planer är antagna år 1990. För området gäller detaljplaner fastställda 1940-04-26, 1943-12-31 och 1987-12-28.

Översiktsplan för Centrala Stan, antagen av kommunfullmäktige senast i juni 1990, redovisar i Trafikavsnittet huvudstråk för gång- och cykeltrafik i Nygatan och Kungsgatan genom Centrala Stan.

Det är en uttalad målsättning i Umeås översiktsplanering att villkoren för gång- och cykeltrafik skall förbättras fortlöpande så att allt fler trafikanter väljer detta färd sätt. För centrumets del påtalas i Trafikplanen (antagen av kommunfullmäktige i år) behov av sex planskildheter varav gång- och cykeltunneln i Västra Esplanaden vid Nygatan är en.

Kommunfullmäktige har i november 1993 antagit en överenskommelse mellan Vägverket och Umeå kommun rörande det övergripande framtida vägsystemet i Umeå. I denna ingår också kortsiktiga framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på nuvarande E4. Överenskommelsen innebär att gång- och cykeltunnlar i centrum ska prövas i fördjupad utredning. Vägverket har i april 1993 upprättat en utredningsplan med åtgärdsförslag på befintlig väg E4 genom Umeå.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har 1995-01-30 i skrivelse till vägverket bekräftat överenskommelsen. Av skrivelsen framgår att de föreslagna åtgärderna på befintlig E4, däribland de ingående gång- och cykeltunnlarna, kräver ett fördjupat utrednings- och detaljplanearbete.

Planeringsutskottet har 1995-02-14 uppdragit till byggnadsnämnden att skyndsamt fullfölja detaljplanarbetet för genomförande av överenskommelsen med Vägverket rörande E4 m m.

"Detaljplan för del av Västra Esplanaden" har varit på samråd i april - maj 1995. Byggnadsnämnden har 1995-05-15 beslutat att dela detta planärende i två innan de förs vidare till utställning. Föreliggande detaljplan (dnr PLA 94-9) utgör norra delen av denna plan, d v s delen vid Nygatan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Nuvarande förhållanden

Nuvarande väg E4 genom Umeås centrala delar är den idag mest belastade trafikleden i staden med ca 25 000 fordon/vardagsmedeldygn. Trafikflödet ligger nära gatans kapacitetstak. Effekten av detta är köbildning och trängsel med trafikolycksrisker och tilltagande avgasutsläpp som följd.

Västra Esplanaden korsas av två av stadens huvudstråk för gång- och cykeltrafik, ett av dessa i Nygatan. Idag regleras denna korsning med trafiksignaler. Långa väntetider uppstår då tidsättningen i signalen styrs i huvudsak av behovet att reglera biltrafiken. Västra Esplanaden upplevs som en stor barriär för korsande gång- och cykeltrafik.

Västra Esplanaden är olycksbelastad. Åren 1990-93 inträffade på denna 95 polis- eller sjukhusrapporterade olyckor, varav fem vid Nygatan. Dessa fördelar sig på fyra bakpåkörningsolyckor och en cykelolycka.

Översynsgruppen Centrala Stan och Vägverket Region Norr har i juni 1994 som underlagsmaterial gemensamt tagit fram utredningen "Gång- och cykeltunnlar i Västra Esplanaden/E4, konsekvensbeskrivning av alternativa standardval". Av denna framgår att Översynsgruppen och Vägverket ser gång- och cykeltunneln i både Nygatan och Kungsgatan som viktiga förbättringar för trafiken vid passagen av Västra Esplanaden.

Trafiksäkerhetseffekt

Gång- och cykeltunneln vid Nygatan ingår som en del i en planerad upprustning av Västra Esplanaden. Sammantaget förväntas denna upprustning väsentligt förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för både Västra Esplanadens biltrafik och korsande gång- och cykeltrafik.

Stadsmiljöpåverkan

Gång- och cykeltunneln medför en förändring av stadsmiljön. Den traditionella stadsgatans enkla, lättfattliga plankorsningar har dålig funktion med dagens biltrafik. En tunnellsnösning bryter mot den historiska gatumiljön, men ger nya möjligheter och en attraktiv funktion för Nygatan som obrutet gång- och cykelstråk.

Minsta möjliga intrång ska göras i stadsmiljön. Stor omsorg ska läggas på utformningen av tunneln så att den utgör något mer än en passage. Placering och utformning av skärmtak, trappor, murar, hissar, räcken, belysning, vegetation m m i gaturummet ska stå i arkitektonisk samklang med gågatans utformning i övrigt och den omgivande bebyggelsen för att nå en god helhetsverkan i stadsbilden.

Till planillustrationen har fogats en idéskiss till gestaltning av partierna kring tunnelöppningarna och ramperna utförd av arkitekt SAR Ivo Waldhör, A-FORM AB, januari 1994: Lätta och genomskinliga tak över tunnelöppningarna, trappor och hissar. Taken bärs upp av en konstruktion som samverkar med räckena runt tunnelöppningarna och ramperna. Det hela utförs med anknytning till Umeås träbyggartradition.

Geometrisk standard

Tunneln vid Nygatan utförs 6,0 meter bred med en gångbana 2,5 meter och cykelbana 3,5 meter bred. Tunneln utförs minst 28 meter lång. För att minimera påverkan på trafikföringen på omgivande gator utförs ramperna så att de avslutas inom ett kvarter. Ramplutning mot öster blir 4-5 % och mot väster ca 9 %. Detta senare uppfyller inte primära krav på handikappanpassning. Ramper ska därför markvärmas och västra rampen kompletteras med lättillgänglig hiss. Tunneln vid Nygatan förses med en trappa vid vardera mynningen.

Tillgänglighet

Tunneln medför att befintlig medlöpande ut- respektive infart för biltrafik på Västra Esplanaden vid Nygatan försvinner. Befintlig ut- och infart till kvarteret Ask mot Nygatan kvarligger med anslutning mot Sveagatan. Befintlig kantstensparkering på Nygatan vid kvarteret Styrmannen (två bilplatser) försvinner.

Luftkvalité och buller

Västra Esplanaden har höga halter av luftföroreningar. Överskridanden av gällande gränsvärden förekommer. Tunneln förväntas bidra till en jämnare trafikrytm på Västra Esplanaden. Några mätbara förändringar av buller eller luftkvalité förväntas dock inte.

Geoteknik

Marken består till ett djup av 2,5 - 3,0 meter av sand och siltig sand som vilar på sulfidhaltig silt. Grundvattenytan ligger på ett djup av ca 2,2 - 3,0 meter under markytan. Morän finns på ca 15 meters djup. Krypsättningar som beror på tidigare grundvattensänkningar pågår.

Tunneln bör därför utföras med kompensationsgrundläggning. Den grundläggs under grundvattenytan. Grundvattensänkningar får inte ske, då ett flertal byggnader längs Västra Esplanaden är ytligt grundlagda. Geotekniken behandlas utförligare i miljökonsekvensbeskrivningen.

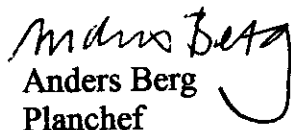
Ledningar

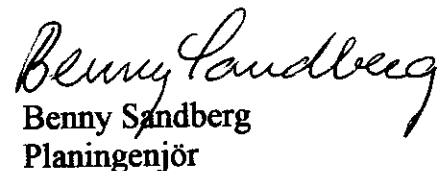
Omfattande omläggningar av befintliga vatten- och avloppsledningar, el- och telekablar fordras. Detta utvecklas i genomförandebeskrivningen.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1995
Planavdelningen


Anders Berg
Planchef


Benny Sandberg
Planingenjör



Detaljplan för korsningen **VÄSTRA ESPLANADEN / NYGATAN**
i Umeå Centrum, Umeå kommun, Västerbottens län

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden sätts att utgå årsskiftet närmast efter minimitiden fem år.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats.

Vägverket är väghållare för E4 på Västra Esplanaden och kommer att svara för byggandet av GC-tunneln. Drift och underhållsansvar fördelas enligt särskild överenskommelse.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Planens genomförande kräver inga fastighetsbildningsåtgärder.

TEKNISKA FRÅGOR

Tunnelns byggande medför omläggningar av vissa ledningar som är förlagda i Västra Esplanaden. Tidigare diskuterade sänkningar av spill- och dagvattenledningar på hela sträckan mellan Nygatan och Storgatan är dock inte längre aktuella. Det räcker med att dagvattenledningen fördjupas i en s.k. dykarledning förbi själva tunneln.

GC-tunneln måste utföras i vattentät betong för att hindra dränering av grundvatten och sänkning av grundvattennivån. Tunneln bör ges en yttlig s.k. kompensationsgrundläggning för att få minsta möjliga sättningsdifferens mellan tunneln och omgivande väggkropp.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Vägverket svarar för alla kostnader för GC-tunneln och ledningsåtgärder m.m. i enlighet med den övergripande överenskommelsen mellan kommunen och vägverket.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1995

Lars-Göran Boström
Stadsbyggnadschef



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Dnr PLA 94-9

Detaljplan för korsningen **VÄSTRA ESPLANADEN / NYGATAN** i Umeå Centrum, Västerbottens län

A INLEDNING - SYFTE, BAKGRUND

Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är att beskriva konsekvenserna av utbyggnad av en gång- och cykeltunnel under Västra Esplanaden (E4) vid Nygatan i Umeå Centrum. Den behandlar förslag till detaljplan för korsningen Västra Esplanaden/Nygatan upprättad av Stadsbyggnadskontoret i Umeå kommun i juni 1995.

Kommunfullmäktige har i november 1993 antagit en överenskommelse mellan Vägverket och Umeå kommun rörande det övergripande framtida vägsystemet i Umeå. I denna ingår också kortsiktiga framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på nuvarande E4. Vägverket har upprättat en utredningsplan med åtgärdsförslag på befintlig väg E4 genom Umeå i april 1993.

Av kommunstyrelsens bekräftelse av överenskommelsen till Vägverket 1995-01-30 framgår att de föreslagna åtgärderna på befintlig E4, däribland de ingående gång- och cykeltunnlarna vid Nygatan och Kungsgatan, kräver ett fördjupat utrednings- och detaljplanearbete.

Översynsgruppen Centrala Stan och Vägverket Region Norr har i juni 1994 som underlag gemensamt tagit fram utredningen "Gång- och cykeltunnlar i Västra Esplanaden /E4, konsekvensbeskrivning av alternativa standardval".

Som grund för de detaljerade miljökonsekvensbeskrivningarna har Vägverket upprättat en övergripande MKB för det framtida vägsystemet i Umeå i december 1994.

B PROJEKTBESKRIVNING

GÄLLANDE PLANER

Planområdet ingår i tätbebyggelseområdet enligt Översiktsplan för Umeå kommun och omfattas av Översiktsplan Centrala Stan. Bägge dessa planer är antagna år 1990. För området finns gällande detaljplaner.

RIKSINTRESSEN

Västra Esplanaden ingår som en del av den nationella stamvägen Europaväg 4 (E4) genom Centrala Umeå. Funktionen som E4 avses på sikt

flyttas till ett nytt läge utanför Umeå. Vägverket är väghållare för Västra Esplanaden.

VÄSTRA ESPLANADEN - NULÄGE

Nuvarande väg E4 genom Umeås centrala delar är den idag mest trafikbelastade trafikleden i staden med ca 25 000 fordon/vardagsmedeldygn. Trafikflödet ligger nära gatans kapacitetstak. Effekten av detta är köbildning och trängsel med trafikolycksrisker och tilltagande avgasutsläpp och buller som följd. Dygnssekivalenta bullernivåer i husfasad uppgår till ca 72-73 dBA. Luftföroreningshalterna är periodvis mycket höga och gränsvärdesöverskridanden sker för kvävedioxid och koloxid.

Västra Esplanaden har idag fem trafiksignalreglerade korsningar. Tre av korsningarna är fyrvägs korsningar med lokalgator tillika infarter till Centrumfyrkanten. De återstående två korsningarna är Västra Esplanadens korsning med två av stadens huvudstråk för gång- och cykeltrafik i Nygatan och i Kungsgatan. Skyltad hastighet är 50 km/tim. En stor andel tung trafik använder Västra Esplanaden. Transport av farligt gods går i dag längs E4 i Västra Esplanaden.

VÄSTRA ESPLANADEN - EFTER DET ATT TUNNELN VID NYGATAN BYGGTS

Trafikmängden på Västra Esplanaden förväntas inte ändras märkbart då tunneln vid Nygatan byggs. Västra Esplanadens kapacitet torde öka marginellt p g a färre antal plankorsningar som medför färre konfliktrisker p g a gående mot rött ljus etc. Någon mätbar förändring av buller eller luftkvalité förväntas inte.

Ingen förändring av transporter med farligt gods intill dess att en ny förbifart byggs för E4-trafiken.

C KONSEKVENSER

I DET FÖLJANDE REDOVISAS MILJÖKONSEKVENSERNA AV FÖRELIGGANDE FÖRSLAG TILL DETALJPLAN FÖR TUNNEL VID NYGATAN SAMT ETT NOLLALTERNATIV.

GEOLOGI OCH HYDROLOGI

Nuvarande förhållanden

I ytan och till 2,5 till 3,0 meters djup finns sand och siltig sand som vilar på sulfidhaltig silt som mot djupet blir både lerigare och sulfidhaltigare. Sulfidjorden är överkonsoliderad.

Grundvattenytan ligger på ett djup mellan ca 2,2 till 3,0 meter under markytan. Mäktigheten hos sulfidjorden är *stor och moränen* finns på ca 15 meters djup.

I centrala Umeå pågår allmänna långtidssättningar eller s k krypsättningar som beror på tidigare grundvattensänkningar. Dessa sänkningar är jämna och torde ligga i storleksordningen några mm/år.

Konsekvenser av utbyggnaden

Tunneln bör ges en yttlig s k kompensationsgrundläggning för att få minsta möjliga sättningsdifferens mellan vägkroppen och tunneln. Gång- och cykeltunneln kommer att grundläggas ca 1,0 meter under grundvattenytan. Schakterna måste utföras inom spont.

Befintliga spill- och dagvattenledningar längs Västra Esplanaden kommer i beröring av tunneln vilket medför att deras nivåer måste justeras något vid tunnelpassagen.

Flera byggnader vid planerad tunnel är ytligt grundlagda. Permanenta grundvattensänkningar får därför inte ske.

Ledningar måste därför utföras täta, ledningsgravarna utföras med tät-skärmar och gång- och cykeltunneln måste utföras med vattentät betong utan dränering till grundvattennivån.

Förslag till åtgärder

Erforderliga åtgärder framgår av ovanstående.

STADSBILD OCH KULTURMILJÖ

Nuvarande förhållanden

Stadsbilden präglas av björkplanterade gator i rutnätssystem med en låg och jämn stadssilhuett. Den traditionella stadsgatan har enkla lättfattliga plankorsningar men har dålig funktion med dagens biltrafik.

Nollalternativ

Ingen förändring av stadsbild eller kulturmiljö gentemot idag. En kontinuerlig årlig trafikökning förväntas med en temporär minskning då E4 flyttas.

Konsekvenser av utbyggnaden

Gång- och cykeltunneln medför en förändring av stadsmiljön. Tunneln bryter mot den historiska gatumiljön men ger nya möjligheter och en attraktiv funktion för Nygatan som obrutet gång- och cykelstråk. Upplevelsen av den goda förbindelsen jämfört med nuvarande trafikbarriär bedöms uppväga förändringen i den ursprungliga miljön.

Förslag till åtgärder

Minsta möjliga intrång ska göras i befintlig stadsmiljö. Stor omsorg ska läggas på utformningen av tunneln så att den utgör något mer än en passage. Tunneln med ramper, trappor, hissar m m ska utgöra en funktionell helhet i samverkan med gaturummet i övrigt. Stor omsorg ska läggas på gestaltning av helheten och utformningen i detalj för att nå en god helhetsverkan i stadsbilden. De gatubjörkar som tas bort ska ersättas med nya björkar enligt illustrationen.

BARRIÄREFFEKT

Nuvarande förhållanden

De oskyddade trafikanterna är hänvisade till trafiksignalreglerade plankorsningar. Långa väntetider uppstår i alla dessa korsningar då tidsättningen i dessa signaler styrs i huvudsak av behovet att reglera biltrafiken på Västra Esplanaden och korsande gator. Västra Esplanaden upplevs som en stor barriär för korsande gång- och cykeltrafik. Tunneln i sig förväntas inte ge speciellt kortare väntetider i kvarvarande signalkorsningar.

Nollalternativ

Västra Esplanaden kommer att fortsätta att vara en stor barriär.

Konsekvenser av utbyggnaden

Barriäreffekten minskar. För rörelsehindrade anordnas hiss vid västra tunnelrampen.

Förslag till åtgärder

Vid tunnelöppningarna ska gångtrafiken kunna fördelas mellan olika målpunkter längs Nygatan och Västra Esplanaden, vilket åstadkommes med ramperna, de två trapporna och hissen, som placeras på Västra Esplanadens västra sida.

TILLGÄNGLIGHET

Nuvarande förhållanden

Medlöpande infart för biltrafik från Västra Esplanaden finns idag vid Nygatan (körriktning österut). Medlöpande utfart finns från Nygatan (körriktning söderut). På Nygatan vid kvarteret Styrmannen finns två kantstensparkeringsplatser. Fastighetsutfart för motorfordon finns vid kvarteret Ask mot Nygatan.

Noll-alternativ

Det är möjligt att de medlöpande ut- och infarterna kommer att tas bort med anledning av upprustning av Västra Esplanaden i alternativ utan tunnlar. I annat fall kvarliggerna dessa i noll-alternativet.

Konsekvenser av utbyggnaden

Medlöpande ut- och infart för biltrafik på Västra Esplanaden vid Nygatan försvinner vilket medför något längre körvägar för lokal trafik i grannskapet. Befintlig kantstensparkerings på Nygatan vid kvarteret Styrmannen (två bilplatser) försvinner. Fastighetstillfart till kvarteret Ask kan även i fortsättningen ske från Nygatan via dess anslutning till Sveagatan.

Förslag till åtgärder

Ingen åtgärd.

TRAFIKSÄKERHET

Nuvarande förhållanden

Västra Esplanaden är olycksbelastad. Under åren 1990-93 inträffade 95 polis- eller sjukhusrapporterade olyckor, varav fem vid Nygatan. Dessa fördelar sig på fyra bakpåkörningsolyckor och en cykelolycka. Därutöver inträffar sannolikt olyckor som inte rapporteras samt tillbud som kunde ha resulterat i olycka.

Noll-alternativ

Antalet olyckor förväntas öka proportionellt mot förväntad trafikökning.

Konsekvenser av utbyggnaden

Ovanstående olycksanalys visar att personbil idag är inblandad i fyra av de fem inträffade olyckorna. För att minska olycksriskerna kommer gång- och cykeltrafik att separeras i tunneln och dess ramper. Ett stängsel placeras i mittremsan på Västra Esplanaden som förhindrar att man korsar gatan i marknivå. Gång- och cykeltrafiken kan efter tunnelutbyggnaden passera Västra Esplanaden i en jämn ström, utan ansamling vid rött ljus som medför klungvis överfart med olycksrisker. Tunnelrampernas lutning kan i sig medverka till att någon mer olycka än idag kan inträffa mellan oskyddade trafikanter. Totalt sett bedöms dock en minskning av antalet olyckor ske. Att antalet plankorsningar minskar kan möjligen leda till att den faktiska hastigheten på Västra Esplanaden ökar något.

Förslag till åtgärder

Tunneln ska göras så attraktiv som möjligt, så att man inte lockas till annat vägval.

TRAFIKBULLER, LUFTFÖRORENINGAR och VIBRATIONER

Nuvarande förhållanden

Västra Esplanaden har idag hög trafikbullernivå och periodvis höga halter av luftföroreningar. Överskridanden av gällande gränsvärden förekommer.

Noll-alternativ

Inga mätbara förändringar gentemot idag.

Konsekvenser av utbyggnaden

Något jämnare trafikrytm på Västra Esplanaden. Dock inga mätbara förbättringar. Först när ny E4-förbifart byggs kan den tunga trafiken avlasta Västra Esplanaden och därigenom ge minskade störningar av buller, avgaser och vibrationer. Gående och cyklande som ska passera Västra Esplanaden blir något mindre utsatta för avgaser, då avståndet från Västra Esplanadens körbana ökar för dessa trafikanter.

STÖRNINGAR UNDER BYGGNADSTIDEN

Projektet kommer att innebära trafiksvårigheter under byggnadstiden. Framkomligheten blir nedsatt. Byggnadstiden har bedömts till ca ett år.

Miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats i samråd med Miljökontoret och Tekniska kontoret.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1995
Planavdelningen

Anders Berg
Anders Berg
Planchef

Benny Sandberg
Benny Sandberg
Planingenjör



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dnr PLA 94-09

Detaljplan för korsningen VÄSTRA ESPLANADEN / NYGATAN i Umeå centrum, Västerbottens län

UPPDELNING AV ÄRENDET

Detaljplan för del av Västra Esplanaden (dnr PLA 94/9) har varit på samråd 11 april - 3 maj 1995. Ett stort antal synpunkter har inkommit. Dessa rör i huvudsak gång- och cykeltunneln vid Kungsgatan. Byggnadsnämnden har 1995-05-15 beslutat dela planärendet i två inför den fortsatta hanteringen. Den norra delen (Nygatan) går till utställning snarast. Den södra delen (Kungsgatan) kommer att vidare bearbetas angående alternativa utformningar. Föreliggande samrådsredogörelse behandlar planärendet vid Nygatan.

Nedan redovisas de synpunkter som inkommit i samrådet, samt kommentarer till de punkter som rör gång- och cykeltunneln vid Nygatan.

SAMRÅDET

Samråd har skett med Länsstyrelsen, Fastighetsbildningsmyndigheten, sakägare, boende och verksamma inom området, berörda kommunala förvaltningar och bolag samt Vägverket, Telia och berörda intresseorganisationer.

Sakägare har underrättats om detaljplaneförslaget genom brev postade den 11 april 1995. Boende och verksamma inom området har informerats genom flygblad utdelade samma dag.

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsen framför följande: Detaljplanen föranleds av åtgärder som har samband med överenskommelsen mellan Vägverket och Umeå kommun rörande det övergripande framtida vägsystemet där gång- och cykelvägstunnlarna under Västra Esplanaden sägs ingå som kortsiktiga framkomlighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på nuvarande E4.

Länsstyrelsen anser att behovet av förändringar även ska ses i ett längre perspektiv då Västra Esplanaden också efter en flyttning av E4 kommer att vara hårt trafikbelastad.

Ur trafiksäkerhetssynpunkt kan gång- och cykelvägstunnlarnas anslutning till Bankgatan ges en utformning av Bankgatans körbana anpassad efter gång- och cykeltrafikens villkor exempelvis genom en upphöjning av körbanan till gång- och cykelgatans nivå. Även siktförhållandena bör medge en god trafiksäkerhet. En utökning av detaljplanen över berörda korsningar bör övervägas.

Då syftet med gångtunnlarna bland annat är att öka framkomligheten för biltrafiken längs Västra Esplanaden bör utfart från fastigheten Njord 4 mot Västra Esplanaden undvikas. Utfartsfrågan bör därför utredas vidare.

Justeringar enligt Vägverkets yttrande förutsätts införas i planen.

Kommentar: För korsningen Kungsgatan/Nygatan bedöms inte trafikförhållandena vara sådana att en ändrad korsningsutformning erfordras. Bankgatans östra gångbana avses dock breddas till ca fyra meter vid tunnelrampens mynning. Utökning av planområdet bedöms inte erforderlig.

Genomförandebeskrivningen har justerats enligt Vägverkets yttrande.

FASTIGHETSBLDNINGSMYNDIGHETEN

Fastighetsbildningsmyndigheten har vid muntligt samråd ingen erinran mot planförslaget.

SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSETER

Ägarna till fastigheterna Njord 20 och 24 (AB CIVIC), Ymer 1 (Länsförsäkringar), Jägaren 4 och 5, Leoparden 2 och 4 samt Slöjdaren 1, 3 och 5 (FOCO AB), Skarpskytten 3 (DILIGENTIA FASTIGHETER AB), Färgaren 2 (Sten Berglund), Njord 4 (Christer Backman) och Färjaren 1 (Leif Palmqvist) är berörda av den del av planförslaget som omfattar gång- och cykeltunnel i korsningen Västra Esplanaden/Kungsgatan. De framför följande synpunkter:

Vi motsätter oss förslaget att inrätta gång- och cykeltunnel utefter Kungsgatan under Västra Esplanaden av skäl som vidare utvecklas nedan. Såvitt vi känner till motsätter sig också våra lokal- och bostadshyresgäster förslaget.

Förslaget innebär ett mycket allvarligt ingrepp i den befintliga gågatumiljön. Detta medför allvarliga skadeverkningar på fastighetsvärdena, skadar boendemiljön och inverka menligt i avsevärd grad på den näringsverksamhet som bedrivs i de av oss företrädda fastigheterna.

Då E4 inom relativt kort tid skall ledas förbi centrum synes det helt opåkallat att genomföra en så ingripande negativ förändring av stadsmiljön som förslaget innebär.

Fastighetsägargruppen gör även gällande att kommunens informationsblad om samrådet daterat 1995-04-11 (flygbladet) inte tillställts fastigheternas hyresgäster och att affischering eller kungörelse i ortstidningar inte skett. Man anser att samrådsförfarandet inte skett på sätt lagstiftaren förutsatt och kräver därför att ett nytt och fullständigt samrådsförfarande sker i full överensstämmelse med PBL 5 kap 20 § och dess förarbeten. Gjorda utredningar kan inte anses uppfylla kravet på ett fördjupat utrednings- och detaljplanearbete som planeringsutskottet förutsatt i sin skrivelse 1995-01-30 till Vägverket.

Fastighetsägargruppen utvecklar i sin skrivelse frågor om barriäreffekt, trafiksäkerhet, framkomlighet, stadsmiljöpåverkan, tillgänglighet, geoteknik, avgaser och störningar under byggnadstiden. Dessa sakfrågor berör endast föreslagen tunnel vid Kungsgatan.

Kommentar: Kommunens utdelning av informationsblad (flygblad) och remissförfarande har skett enligt gällande regler. Kungörelse i ortstidning kan (PBL 5 kap 20 § prop 85/86:1) införas om samrådet berör en större krets som inte kan nås på annat sätt. Dessa förutsättningar bedöms inte föreligga i detta ärende. Tidigare gjorda utredningar (Översiktsplan Centrala stan, Trafikplanen, Gång- och cykeltunnlar, konsekvensbeskrivning av standardval juni -94, m m) får anses uppfylla uppställt krav på fördjupat utrednings- och detaljplanearbete. Synpunkter rörande tunneln vid Kungsgatan kommenteras inte i denna detaljplan som rör tunnel Nygatan.

Frälsningsarméns fastighetsförvaltning (ägare av fastigheten Ymer 2) anser att de affärer som finns längs berörd del av Kungsgatan kommer att få ett betydligt sämre kundunderlag då gångtrafiken går i tunnel vilket medför stora ekonomiska problem både för affärerna och hyresvärdarna. En utflyttning av affärshyresgäster befaras. Mycket stora problem uppstår under byggtiden, då tillgängligheten till affärerna är borttagen.

Kommentar: Yttrandet berör inte gång- och cykeltunnel i Nygatan.

Mats och Anneli Falk, innehavare av Boutique Monia har synpunkter på planförslaget. Dessa synpunkter berör endast tunnelläget vid Kungsgatan. Dessutom redovisas ett eget alternativt förslag till utformning av denna tunnel med tillhörande anordningar.

Kommentar: Dessa synpunkter och det alternativa förslaget berör inte föreslagen gång- och cykeltunnel vid Nygatan.

Iva och Erik Edlund, innehavare av Exotic Zoo påpekar att en gång- och cykeltunnel i korsningen Västra Esplanaden/Kungsgatan i mycket hög grad negativt påverkar deras verksamhet, som bedrivs i hörnet Västra Esplanaden/Kungsgatan.

Dessutom framförs synpunkter som kan vara relevanta även för en tunnel vid Nygatan. Dessa gäller olycksrisker i gång- och cykeltunnlar, rädsla att bli antastad, befarad användning som pissoir, alternativa trafikförbättringar utan tunnlar, ökad fordonshastighet på Västra Esplanaden orsakad av tunnlarna, tveksamhet till investeringen, höga driftkostnader, indirekta kostnader, befarad grundvattensänkning m m.

Man säger också att om det är nödvändigt att prova, bygg tunneln i Nygatan, där blir inte konsekvenserna så förödande som vid Kungsgatetunneln.

Kommentar: De allmänna synpunkter som framförts kommenteras under "Gemensamma kommentarer till synpunkter från sakägare och intresseorganisationer m fl".

Hans Liliequist, boende Kungsgatan 46 B anser att företagen utredning är otillräcklig som grund för tunnelutbyggnad. Utredning saknas om inverkan på trafiken då genomfartstrafiken försvinner. Ur samhällsekonomisk synpunkt är det felaktigt att företa de mycket dyra och för miljön skadliga åtgärderna då E4 ändå ska flyttas utanför Umeå.

Hans Liliequist framför också synpunkter från sin granne Johan Key, som delar Liliequists uppfattning och anser dessutom att hastigheten kommer att öka väsentligt på Västra Esplanaden. Projektet synes ambitiöst och kostnadskrävande i överkant. Det bör beslutas först sedan effekten av ny dragning av E4 kan konstateras.

Därutöver framförs synpunkter på tunneln vid Kungsgatan. Dessa rör antal olyckor i denna korsning, stadsmiljöfrågor, risk för bus och överfall, intrång för boende samt brister i kartredovisningen.

Västerbottens Handelskammare ifrågasätter om tunnlarna är nödvändiga då de innebär ett stort ingrepp i gatubilden och risk för att E4 permanentas i nuvarande läge. Tunnlarna kan knappast anses vara av kortsiktig natur. Tillgängligheten måste upprätthållas för gods och besökare till berörda fastigheter. Smala passager mellan husfasader och ramper försvårar detta. Tunnlarna måste vara väl upplysta för att undvika tillhåll. Det framtida underhållet är viktigt. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det viktigt att gående avgränsas från nutidens snabba cyklister. De parkeringsplatser som försvinner efter Kungsgatan och Nygatan måste ersättas. Om befintliga parkering efter Västra Esplanaden försvinner ter sig framtiden dystert för de företag som hyr lokaler i fastigheterna.

Sveriges Fastighetsägare Umeå anser att förslaget med tunnel i Kungsgatan är ett övergrepp mot befintlig stadsplan och dess kommersiella förutsättningar för berörda fastighetsägare. Ingreppet i den nu befintliga gågatu-miljön och den påverkan tunneln får på berörd handel är av sådan karaktär och omfattning att vi fördömer förslaget som orimligt och orealistiskt.

Tunnelförslaget i Nygatan bör utredas och belysas bättre som ett led i en kanalisering av cykeltrafiken.

Övre Norrlands Köpmannaförbund anser efter samråd med Umeå Köpmannaförening och berörda köpmän följande:

En slutlig lösning för E4:ans dragning genom Umeå skall vara klar innan man fattar beslut om tunnlar under Västra Esplanaden, annars är det stor risk för att E4 under lång tid blir kvar genom Umeå. Vi är tveksamma till samhällsnyttan i förhållande till kostnaderna. Effekterna för handeln i berörda kvarter blir mycket negativ, inte minst under byggnadstiden. Hyreskompensation torde erfordras.

Antalet olyckor kommer inte att minska. Alternativa lösningar på trafikproblemen bör studeras. De långa ramperna innebär att trafikströmmarna går förbi butikerna som får avsevärt försämrad tillgänglighet. Parkeeringsplatser faller bort på Kungsgatan och möjligheten att komma fram till butikerna med bil. Om E4 permanentas genom staden försvinner dessutom alla parkeringsplatser längs Västra Esplanaden, vilket innebär ett hårt slag för de näringsidkare vars bilburna kunder och leverantörer har behov av att lasta tyngre varor.

Yttranden utan erinran ur plansynpunkt har inkommit från **Miljökontoret, Hyresgästföreningen i Södra Västerbotten och Svenska Taxiförbundet.**

Gemensam kommentar till synpunkter från sakägare och intresseorganisationer m fl:

Som framgår av planhandlingarna syftar planförslaget till att uppnå väsentliga förbättringar i framkomlighet och trafiksäkerhet för stora grupper av kommunens innevånare, såväl när vi är bilburna som när vi går eller cyklar. Gång- och cykeltunneln medför naturligtvis också påtagliga förändringar i stadsmiljön. Planförslaget avser emellertid att nå fördelarna med en planskild GC-förbindelse i Västra Esplanaden och samtidigt ge tunneln och ramperna en funktionell och tilltalande gestaltning med egen identitet, ett nytt men väl anpassat inslag i stadsbilden. Det är inte oväntat att de förändringar som uppstår delvis upplevs negativa och oroande, vilket framgår av flera yttranden. Så långt möjligt med

49

hänsyn till de krav som behöver ställas på tunnelns och rampernas utformning försöker dock planförslaget minimera de befarade negativa effekterna, bl.a. genom vissa förändringar i detaljutformningen som framgår nedan. Helt utan effekter för omgivningarna kan emellertid inte tunneln åstadkommas. I en sammanvägning av fördelar och nackdelar får dock fördelarna anses väga tyngre. Ingen enskild bedöms få sådana nackdelar att förslaget är oacceptabelt.

Flera remissvar ifrågasätter samhällsnyttan och nödvändigheten av tunneln. Även efter att E4 flyttats från centrum kommer emellertid Västra Esplanaden att vara en huvudgata i staden med stor trafikmängd. Den i januari i år antagna Trafikplanen redovisar behov av tunneln. Risken för permanentning av E4 genom centrum får inte överdrivas. Att avvakta en slutlig lösning av nytt läge för E4 innebär att umeborna får fortsätta leva med dagens besvärliga förhållanden ett antal år ytterligare. I projektet ingår att i princip utforma Nygatan som gång- och cykelstråk på sträckan Sveagatan - Bankgatan.

Tillkomsten av tunneln förväntas minska dagens barriäreffekt för gående och cyklande i Nygatan genom slopandet av väntetid i trafiksignal. Varje trafikant kan själv välja ramper, trappor eller hiss, med hänsyn till målpunkt, bekvämlighet och rörelseförmåga. Trapporna har i planhandlingarna vänts i färdriktningen för gående längs Nygatan. Därmed är det naturligt att använda trapporna likväl som ramperna.

Framkomligheten för biltrafiken på Västra Esplanaden förväntas förbättras på grund av färre möjliga konfliktpunkter. Antalet anmälda olyckor, i korsningen Västra Esplanaden / Nygatan kanske inte minskar i någon större utsträckning, men bakifrån påkörningsolyckor torde minska. Den upprustning av gågatan som sker i anslutning till tunneln och ramperna kan också ha en positiv effekt liksom den förbättrade tillgängligheten för gående och cyklister förbi Västra Esplanaden.

En medveten utformning, färgsättning och belysning av tunneln minskar risken för att den främst kvällstid ska bli ett tillhåll.

Projektet innebär geotekniska problem och byggande i grundvatten. Erforderliga grundundersökningar och vedertagna byggmetoder kommer att användas. Tunnelns djup under mark blir drygt tre meter.

För att göra det naturligt för gående längs Nygatan att använda trapporna vid Västra Esplanaden i stället för ramperna har trapporna i planhandlingarna nu vänts i färdriktningen. Därmed prioriteras Nygatan som gång- och cykelstråk före tillgängligheten till Västra Esplanaden. Trapporna förses med vilplan.

Störningar under byggtiden är ofrånkomliga.

KOMMUNAL REMISS

Kommunala förvaltningar och bolag, Landsantikvarien, Vägverket, Telia samt berörda intresseorganisationer har under tiden 11 april - 3 maj 1995 fått planförslaget på remiss. Intresseorganisationernas yttranden har redovisats ovan.

Landsantikvarien och Kulturförvaltningen vilka beretts tillfälle till samråd, har inte yttrat sig i ärendet.

Brandförsvaret påtalar att framkomligheten för räddningstjänstens fordon utefter fasaderna kommer att begränsas. Uppställningsplatsernas bredd måste vara minst 5 meter och utförda så att högfordonens svängarmar kan rotera. Största problemet torde vara vid kvarteret Sågen. Plantering av träd eller andra trafikhindrande arrangemang måste ske i samråd med brandförsvaret.

Brandförsvaret förutsätter att dessa frågor beaktas vid detaljplaneringen och att de får möjlighet att yttra sig innan färdiga handlingar fastställs.

Kommentar: Vid underhandskontakt med brandchefen har framkommit att uppställningsplatser för brandfordon tillfredsställande kan ordnas i anslutning till tunnelramperna. Placering av träd, belysningsstolpar och andra trafikhindrande anordningar ska ske i samråd med brandförsvaret.

Kommunstyrelsens planeringsutskott framhåller att byggnadsnämnden bör i samråd med Vägverket se över om det är möjligt att utföra den planerade gång- och cykeltunneln vid Kungsgatan smalare än i planbeskrivningen angivna 8 meter. I övrigt tillstyrks detaljplanen.

Kommentar: Planeringsutskottets remissvar innebär ingen erinran mot gång- och cykeltunnel i Nygatan.

Socialtjänsten framför att många äldre personer och rullstolsburna unga bor i området. För dessa förbättras inte framkomligheten, Hiss och trappa innebär svårigheter. Kommer lutningar och vilplan i ramperna att anpassas? Tunneln befarsas upplevas som en omväg och ett hinder och ge en barriäreffekt. Förslaget ökar dock trafiksäkerheten och bidrar till att biltrafiken kommer att flyta bättre.

Kommentar: Som komplement till ramperna kommer en lättillgänglig hiss att finnas på Västra Esplanadens västra sida. Den östra rampen kommer att luta 4-5 %, vilket kan anses vara godtagbart även för rörelsehindrade. I trapporna ordnas vilplan. Synpunkten föranleder ingen ändring av planförslaget.

Tekniska kontoret anser att träd längs tunnelramperna bör tas bort från illustrationen. Utrymmet medger inte plantering av nya träd. I övrigt ingen erinran.

Kommentar: På illustrationsplanen redovisas träd längs tunnelramp vid Nygatan på ca 4,5 meters avstånd från denna. Synpunkten avser säkerligen illustrerade träd vid Kungsgatan. Den föranleder ingen ändring av planförslaget vid Nygatan.

Umeå Energi AB. Tunnlarna korsar ett stort antal kablar. Elkablar finns också längs trottoarerna. Utan kännedom om tunnelkonstruktionerna är det svårt att ange hur omfattande ledningsåtgärderna kan bli. Genom tidig samverkan vid tunnelprojekteringen bedöms kabelnät och tunnlar kunna anpassas så, att genomförandet kan ske med måttliga konsekvenser av elförsörjningen.

Befintliga fjärrvärmeledningar berörs. Spontning måste ske för befintlig betonglådikulvert. Servis till kvarteret Njord 14 måste läggas om. Markvärme kan levereras via anläggningar inrymda i någon angränsande byggnad. Erforderliga åtgärder förutsätts bekostas av vägprojektet.

Kommentar: Energibolagets synpunkter föranleder ingen ändring av planförslaget. De har lämnats till Tekniska kontoret för kännedom.

Vägverket Region Norr har inte något att erinra mot planbeskrivningen. Beträffande genomförandebeskrivningen, Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning, ändras texten till att byggande och drift/underhåll fördelas enligt särskild överenskommelse.

Kommentar: Genomförandebeskrivningen har justerats enligt Vägverkets önskemål.

Telia Region Nord har översänt lägeskartor med sina anläggningar markerade. Dessa består av i hög grad riks- och landskablar, varför prioritetsgraden är hög avseende säkerhet och underhåll. Telia AB deltar i samrådsmöten med berörda ledningsägare. I övrigt ingen erinran.

Kommentar: Synpunkterna föranleder ingen ändring av planförslaget. Det har lämnats till Tekniska kontoret för kännedom.

Kommunala Handikapprådet ställer krav på att gång- och cykelvägar ska vara åtskilda, ha en lutning av helst 1:20, samt utföras av asfalt eller plattor. Vidare ska färgsättning och belysning samt kantstenar, hissar och skyltar anpassas för synskadade.

Kommentar: De krav Kommunala Handikapprådet framför som berör detaljplanen har beaktats. Där ramp blir brantare än 1:20 finns hiss att tillgå. Yttrandet lämnas till Tekniska kontoret för kännedom. Det medför ingen ändring av planförslaget.

SAMMANFATTNING

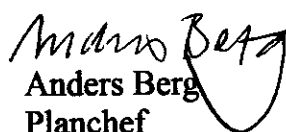
Planhandlingarna har kompletterats och reviderats på följande punkter:


För att göra det naturligt för gående längs Nygatan att använda trapporna vid Västra Esplanaden i stället för ramperna har trapporna i planhandlingarna nu vänts i färdriktningen. Därmed prioriteras Nygatans gång- och cykeltrafik före tillgängligheten till Västra Esplanaden. Trapporna förses med vilplan.

Genomförandebeskrivningen har justerats angående huvudmannaskap/ansvarsfördelning. Texten ändras till att byggnad och drift/underhåll fördelas enligt särskild överenskommelse.

Miljökonsekvensbeskrivningen ha kompletterats med en utförligare olycksredovisning samt något om avgassituationen efter projektets genomförande.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1995
Planavdelningen


Anders Berg
Planchef


Benny Sandberg
Planingenjör

SENAST ÄNDRAD
LÄN VÄSTERBOTTEN
STADSPLAN
ASK

1996-02-01*****
KOMMUN UMEÅ

57

* PLANREGISTRET
*
* SID 1 AV 1
* 1996-02-06

	DATUM	FRM:S AKTBETECKNING	ALTERNATIV AKTBETECKNING
BESLUT	1987-12-28	2480K-P81/1988	2480 342

GENOMFÖRANDETIDEN	ANM/BERÖR
BÖRJAR	1987-12-28
UTGÅR	1992-06-30

REGISTERKARTA -466

BERÖRDA FAST/SAMF UMEÅ ASK 1,3,5,UMEÅ 2:1

KOMMANDO ==> MENY
SIDA(S), SKRIV, MENY

FASTIGHETSREGISTERMYNDIGHETEN

KONTROLLISTA PLANRUTIN

Ärende Västra Esplanaden/Nygatan DP		Ink datum 1995-01-16	Dnr (FRM) 95/102
		Tidigaste reg datum 1995-01-16	Aktbeteckning (FRM) 2480K-P95/94
Registerområde, kommun Umeå		Antal handl 1	Antal kortor 1
Akt utgallrad datum	P g a ärende (dnr)	LSt dnr 2023-12353/95	Reg datum/annat avsl datum 1996-02-06
HANDLÄGGNING		Datum	Datum
<input type="checkbox"/> Infört på registerkarta		<input type="checkbox"/> Godkänt	
<input type="checkbox"/> Mellanlagrat		<input type="checkbox"/> Slutfört	
<input type="checkbox"/> Granskat utan anm		<input type="checkbox"/> Akt till arkiv	
INFORMATION		<input checked="" type="checkbox"/> Nyregistrering	<input type="checkbox"/> Ändring
		<input type="checkbox"/> Avregistrering	
Planförkortning DP	Status B	Plannamn/Text VÄSTRA ESPLANADEN / NYGATAN	
Registerkarta -466			
Gäller t o m		Arkivplats	
Tilläggsinformation			
Genomförandetid			
		Börjar 1995-11-28	Börjar
		Utgår 2000-12-31	Utgår
Berör Till: UMEA 2:1			
Bort:			
Berörda Fp/Dp 2480K-P50/1940, 2480K-P111/1743, 2480K-P81/1788			
Anmärkningar Tulagd i allas LAGA KEAFT 1995-11-27			

