



## Utlåtande efter utställning

Fördjupning för Umeå- Umeås framtida tillväxtområde

Fördjupning för de centrala stadsdelarna

Tillhör antagandehandlingarna  
för ovanstående fördjupningar

Augusti 2011

# Innehållsförteckning

FFU respektive CS avser yttrande för *Fördjupning för Umeå* respektive *Fördjupning för de centrala stadsdelarna*.

## 1 Inledning

Utlåtande efter utställning för två planer	3
Utställning 7 mars - 13 maj 2011	3

## 2 Inkomna synpunkter

### Statliga myndigheter m.m.

Länsstyrelsen i Västerbottens län	FFU	4
Länsstyrelsen i Västerbottens län	CS	5
Umeå universitet	FFU/CS	6

### Kommunala nämnder och bolag

Byggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och tekniska nämnden	FFU	8
Byggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och tekniska nämnden	CS	13
För- och grundskolenämnden	FFU/CS	17
Kulturnämnden	FFU/CS	17
Socialtjänsten	FFU/CS	17
Holmsund-Obbola kommundelsnämnd	FFU/CS	17
Hörnefors kommundelsnämnd	FFU	18
Sävar kommundelsnämnd	FFU/CS	18
Umeva	FFU/CS	18
Umeå Energi	FFU/CS	18

### Kommuner m.m

Österbottens förbund	FFU/CS	19
Robertsfors kommun	FFU/CS	19
Skellefteå kommun	FFU/CS	19

### Organisationer, föreningar m.m.

Bostadsrättsföreningen Ryttaren	CS	20
Fastighetsbolaget Balticgruppen AB	FFU/CS	20
Fastighetsbolaget Norrporten	CS	22
Föreningen för byggnadskultur	CS	23
LRF:s kommungrupp	FFU	25
Röbäcks arena	FFU	26
Svensk handel	FFU/CS	26
Västerbottens museum	FFU/CS	27
Västerbottens travsällskap	CS	29

### Privatpersoner

Urban Bengtsson	FFU/CS	30
Torsten Lundberg	FFU/CS	31
Hans Åkerlind	FFU/CS	31
Inger Eriksson	FFU	32
Bosse Gustafson	FFU	32
Kerstin Isaksson	FFU	32
Markus Lindberg	FFU	32
Ove Näslund	FFU	33
Martin Sundqvist	FFU	33
Boende i Anumark	FFU	34
Emil Andersson	CS	34
Jan Björnebrink	CS	34
Bo Edlund	CS	35
Gun-Marie Gabrielsson	CS	35
Paul Geladi	CS	35
Rickard Lindberg	CS	36
Kristina Lindgren	CS	36
Ylva Lundell	CS	36
Jörgen Nilsson	CS	37
Lars Rejnus	CS	37
Bengt Rudolfsson	CS	37
Gunnvor K Sebbfolk	CS	38
Kristina Stiernspetz	CS	38

# 1 Inledning

## Utlåtande efter utställning för två planer

I utlåtande efter utställning redovisas inkomna synpunkter efter utställning för de båda fördjupade översiktsplanerna *Fördjupning för Umeå* (FFU) samt *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* (CS). De fördjupade översiktsplanerna är nära kopplade till varandra och utställning har därför skett samordnat.

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

Kommunens kommentarer till inkomna synpunkter redovisas i direkt anslutning till berörd synpunkt.

## Utställning 7 mars - 13 maj 2011

Utställning av fördjupningarna har pågått under tio veckor med syfte att ge olika parter möjlighet att tycka till och lämna synpunkter över planförslaget. Huvuddragen i fördjupningarna har tidigare kommunicerats under samrådsskedet för de båda planerna. Försök gjordes då att fånga upp allmänhetens intresse för och synpunkter på den fortsatta utvecklingen av Umeå och de centrala stadsdelarna, bland annat genom att ge möjlighet för medborgare att lämna synpunkter via kommunens hemsida.

Inför utställningsskedet annonserades tiden för utställningen för de två planförslagen i dagstidningar samt angavs på kommunens hemsida. Utställningshandlingarna har funnits tillgängliga i Stadshusets foajé och i Utvecklingsavdelningens lokaler i Stadshuset, i kommunhörnan samt utställningshörnan på Stadsbiblioteket samt via kommunens hemsida.

Synpunkter på det utställda förslaget har lämnats både skriftligen och via webben. Vissa synpunkter har lämnats samlat för de två fördjupningarna medan andra synpunkter lämnats särskilt för en av fördjupningarna. I de olika referaten har noteringar gjorts beträffande vilken fördjupning yttrandet avser genom markeringarna FFU respektive CS.

## 2 Inkomna synpunkter

### STATLIGA MYNDIGHETER M.M

#### Länsstyrelsen i Västerbottens län (FFU)

Länsstyrelsens synpunkter angående *Fördjupning för Umeå* kan läsas i sin helhet i länsstyrelsens granskningsyttrande som bifogas handlingen. Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens synpunkter följt av kommunens kommentarer.

#### **Riksintresse kulturmiljö**

Länsstyrelsen rekommenderar att inga byggnadsminnen omnämns i listan för riksintressen för att undvika misstolkningar av listans innehåll, då endast vissa byggnadsminnen anges i utställningshandling.

#### **Riksintresse vägar, järnvägar och flyg**

Länsstyrelsen anser att en utredningskorridor för Norrbotniabanan som inte redovisats bör ingå i kartmaterialet för planen.

Länsstyrelsen anser att trafikbuller från järnväg och vägarna E4 och E12 bör beaktas vid de utpekade områdena B5, B8, B9, B11, BR2, BR3, BR5, BU1, BU2 och BU5.

Bullerproblematiken från riksintresset Umeå Airport bör, enligt länsstyrelsen, uppmärksammas av kommunen och beaktas vid framtida planering av de redovisade bebyggelseområdena B2, B12, BR3 och delar av B9. Länsstyrelsen anser att en restriktiv hållning ska råda gällande enstaka lokaliseringar inom flygbullerkurvan 70 dBA max mer än 3 ggr dag och kväll. Vid planering av verksamhetsområdet V2 ska mycket stor hänsyn tas så att framtida projekt inte inverkar negativt på riksintresset Umeå Airport.

#### **Riksintresse totalförsvaret**

Länsstyrelsen anser att riktlinjer och åtgärdslösningar för bebyggelseplanering med hänsyn till buller från övnings- och skjutfält bör införas i fördjupningen.

Den cykelväg som redovisats genom södra delen av närövningsområdet anser länsstyrelsen ska utgå med hänvisning till säkerhet, övningsverksamhet och trafik inom området.

#### **Miljö kvalitetsnorm - vatten**

Länsstyrelsen anser att det är olämpligt att placera verksamhetsområdet V1 på Vindelälvsåsen som innehåller en grundvattenförekomst. Länsstyrelsen uppmärksammar att Vattenmyndigheten har bedömt att grundvattenförekomsten i Vindelälvsåsen kanske inte uppfyller miljö kvalitetsnormen till år 2015 på grund av problem med bekämpningsmedel.

#### **Kommentar:**

Riksintresse vägar, järnvägar och flyg:

Kommunen ser endast en möjlig utgång för Norrbotniabanan från Umeå och det är korridoren genom I20-skogen som passerar ut mellan Ersboda och Ersmark. Denna ger möjlighet för banan att passera Dåva industripark och Sävar. Däremot kommer justeringar i antagandehandlingen att göras som innebär möjligheter att i första hand passera söder om Dåva men i andra hand även norr om anläggningen. De delar av korridoren som passerar genom Dåva tas bort då en sådan lösning innebär för stora intrång och konsekvenser för verksamheten.

Vad gäller flygbuller och bebyggelseutveckling har kommunen uppmärksammat problematiken och har under en lång tid haft en bra dialog med Swedavia. Buller från väg och järnväg kommer beaktas vid planering av nya områden utifrån gängse planeringsriktlinjer.

Riksintresse totalförsvaret:

Redovisad cykelväg genom försvarets närövningsområde tas bort och ges en ny sträckning anpassad till försvarets intressen.

Det finns en viktig ekologisk grön korridor genom försvarsområdet som länkar ihop värdefulla våtmarks- och skogsområden. Den ekologiska korridoren kommer att bestå men vandringsleden kommer inte att anläggas inom den ekologiska korridoren genom försvarsområdet utan söder om försvarsområdet för att säkerställa både försvarets intressen och säkerheten för vandrande. Planförslaget kommer att kompletteras med ett förtydligande angående detta.

Miljökvalitetsnorm - vatten:

Föreslaget verksamhetsområde V1 ligger utanför skyddsområdet för vattentäkten. Kommande utveckling av området måste ske med beaktande av grundvattenförekomsten. I detta sammanhang ser kommunen inte kopplingen till Vattenmyndighetens notering om miljökvalitetsnormen för bekämpningsmedel. Umeå kommun kommer att fortsätta utredningsarbetet med att ta fram läget för en reservvattentäkt.

## Länsstyrelsen i Västerbottens län (CS)

Länsstyrelsens synpunkter angående *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* kan läsas i sin helhet i länsstyrelsens granskningsyttrande som bifogas handlingen. Nedan redovisas en sammanfattning av länsstyrelsens synpunkter följt av kommunens kommentarer.

### Riksintresse kulturmiljö

Utställningsförslaget uttrycker bra ambitioner för stadens kulturmiljöer och innebär att kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer utanför riksintressets värdekärnor kan omhändertas och värnas i enlighet med riksintressebeskrivningen och de diskussioner som förts mellan länsstyrelsen och kommunen. Länsstyrelsen anser dock att det inte är tillfredsställande ur riksintressets synpunkt med en lydelse: ”Bygg högre och tätare där så är lämpligt i de centrala stadsdelarna” (s.30), utan att närmare ange vilka platser som är lämpliga för högre och tätare bebyggelse.

Utställningsförslaget anger bland annat ett omvandlingsområde som innefattar delar av regementets skyddsområde för byggnadsminnet. Länsstyrelsen anser det mindre lämpligt att ange en förtätningspotential inom skyddsområdet då en sådan eventuell bebyggelsekomplettering kräver länsstyrelsens tillstånd.

De blå prickar i utställningsförslaget som utmärker kulturhistoriskt värdefull bebyggelse är en god ambition från kommunen. Länsstyrelsen anser dock att de blå prickarna inte behöver styras till en viss bevarandeparagraf i PBL. Istället kan de ha samma syfte och lydelse som finns återgivet i fördjupningen från år 1998 under rubriken: ”Särskild prövning i vissa enskilda fall” (s.25).

### Riksintresse vägar och flyg

Länsstyrelsen anser att kommunen ska beakta trafikbuller från järnväg och vägarna E4 och E12 vid de utpekade områdena B5, B8, B9, B11, BR2, BR3, BR5, BU1, BU2 och BU5.

Vidare anser länsstyrelsen att kommunen ska uppmärksamma bullerproblematiken från riksintresset Umeå Airport och beakta detta vid framtida planering av de redovisade bebyggelseområdena B2, B12, BR3 och delar av B9. Enligt länsstyrelsen ska en restriktiv hållning råda till enstaka lokaliseringar inom flygbullerkurvan 70 dBA max mer än 3 ggr dag och kväll.

### Riksintresse totalförsvaret

I likhet med försvarsmakten anser länsstyrelsen att hänsyn tagits till de synpunkter som lämnades under samrådsskedet men att det fortfarande krävs en dialog mellan kommunen och försvarsmakten för att finna en samförståndslösning angående bullerproblematiken kopplat

till försvarsmaktens verksamhet gällande vissa utpekade bebyggelseområden. Länsstyrelsen anser även att riktlinjer och åtgärdslösningar för bebyggelseplanering med hänsyn till buller från övnings- och skjutfält bör införas i fördjupningen.

### **Miljö kvalitetsnorm - vatten**

Länsstyrelsen anser att handlingen bör kompletteras med ett avsnitt om dagvatten.

I samrådsredogörelsen är det omnämnt att MKB-avsnitten ska kompletteras med en vattenaspekt men detta saknas fortfarande.

### **Miljö kvalitetsnorm - luft**

Länsstyrelsen observerar att de strategier som ska leda till bättre luftkvalitet är i linje med kommunens åtgärdsprogram för luft. Om föreslagna åtgärder genomförs kan det leda till förbättringar av luftkvaliteten. Strategin att förlägga parkeringar inom eller nära centrum-fyrkanten kan däremot motverka målet med att minska trafikarbetet inom centrala stadsdelarna.

### **Kommentar:**

Riksintresse kulturmiljö:

Länsstyrelsen påpekar att det inte är tillfredställande ur riksintressesynpunkt med en lydelse: ”Bygg högre och tätare där så är lämpligt i de centrala stadsdelarna”. Avsnittet beskriver i sista stycket just en sådan precisering av var det är lämpligt med ny bebyggelse. Ett flertal remissinstanser har emellertid påpekat det önskvärda med en tydligare stadsbildsanalys och förhållningssätt till höghusbebyggelse. Översiktsplanen anger övergripande riktlinjer och förhållningssätt för högre byggnader. Hur de enskilda byggnaderna förhåller sig till helheten och till andra pågående projekt behöver emellertid studeras i senare planeringsskeden, exempelvis med hjälp av gestaltungsprogram där stadsbildsanalys kan ingå.

Byggnadsordningarna som i första hand utarbetas som redskap för byggnadsnämndens myndighetsutövning är även ett värdefullt kunskapsunderlag för kulturmiljökartan. Kartan med blåprickar som markerar värdefull bebyggelse är uttryck för ett förhållningssätt och inte som det uppfattats, ett juridiskt beslut. Kulturmiljökartan revideras så att hänvisningarna till PBL tas bort. Varje bygggärende prövas i sedvanlig ordning av byggnadsnämnden och varje enskild fastighetsägare får genom detta möjlighet till en juridisk prövning.

Riksintresse vägar, järnvägar och flyg:

Vad gäller flygbuller och bebyggelseutveckling har kommunen uppmärksammat problematiken och har under en lång tid haft en bra dialog med Swedavia. Buller från väg och järnväg kommer beaktas vid planering av nya områden utifrån gängse planeringsriktlinjer.

### **Umeå universitet (FFU och CS)**

Umeå universitet efterfrågar en sammanfattning som är så pass utförlig att den räckt att kommentera. Universitetet menar också att det vore bra om fördjupningarna i högre grad uttryckte hur innehållet i planerna ska kunna uppnås, varför tydligare riktlinjer och konkreta åtgärder efterlyses. Kunskaps- och tankeproduktion har en stor betydelse för stadens utveckling och det blir därför viktigt att det ökande antal människor som arbetar inom dessa fält ser Umeå som attraktivt.

Största möjliga omsorg måste ägnas åt utformning av ny bebyggelse och sammanbindande kommunikationsstråk. Stad bör byggas i högre utsträckning och Umeå universitet stödjer därför planens inriktning mot en blandad kvartersstad. Välbelägna studentbostäder har en avgörande betydelse. Universitetet har länge arbetat för studentbostäder i närheten av campus eftersom det är en konkurrensfaktor.

Universitetet har inga invändningar mot trafikstrategin med dess prioriteringar av bl.a. kollektivtrafiken. Alla som reser till universitetet ska kunna göra det på ett hållbart sätt. Campus är i stort välförsörjt när det gäller kollektivtrafik men gång- och cykelvägarna kunde vara fler med säkrare övergångar. Gång- och cykelvägnätet och kollektivtrafiken bör ansluta till Konstnärligt campus. Universitetet har inga synpunkter på parkeringsstrategin.

Umeå universitet noterar de skilda uppfattningar som finns mellan Swedavia och Umeå kommun gällande bullerproblematiken. Flygplatsen är dock utsatt för en allt mer internationaliserad konkurrenssituation. Inom universitetssektorn, där Umeå universitets nordliga lokalisering alltid är en risk, bör försiktighetsprincipen vara vägledande eftersom varje risktagande avseende flygplatsens framtid också är en risk för Umeå universitet.

När det gäller teknisk försörjning noterar universitetet Umevas påpekande i samrådet att dagvattensystemet förutses bli otillräckligt i takt med att staden förtätas och andelen hårdgjorda ytor ökar. Universitetet är direkt berört och instämmer i kommunens föreslagna riktlinjer. Dock tillägger man att flera hus på campus kan komma att översvämmas vid kraftiga regn liksom att universitetsdammen kan stiga över sina bräddar. För universitetet är detta allvarligt och långsam avledning är ett måste. Universitetet ställer sig bakom Umevas yttrande och funderar om inte det bästa sättet att möta riskerna skulle vara en muddring och fördjupning av de fördröjningsmagasin som finns ovanför universitetet.

### **Kommentar:**

Många av de synpunkter Umeå universitet framför har funnits i beaktande i översiktsplaneringen. Det pågår ett arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Universitetsområdet där synpunkter som universitetet lämnar berörs mer i detalj.

#### **Flygplatsen:**

Umeå flygplats är en viktig förutsättning för Umeås näringsliv och avgörande för regionens och Umeås framtida utveckling och tillväxt. Umeå kommun för därför kontinuerligt samtal med Swedavia och Trafikverket om alla frågor, inklusive bebyggelsekompletteringar inom bullerutsatta områden, som skulle kunna påverka flygplatsens långsiktiga funktion. I riktlinjer för bebyggelseplanering med hänsyn till flygbuller följer Umeå kommun Boverkets allmänna råd samt krav i Boverkets byggregler för inomhusbuller till såväl nuvarande som förväntad framtida bullernivå.

#### **Dagvatten:**

Planeringen av Universitetsområdet ingår i den fördjupade översiktsplanen för Umeå universitetsstad och behandlas utförligare där. Umeå kommun arbetar för närvarande med en vatten- och avloppsstrategi, där även dagvattenfrågor ingår. I en inledande del (VA-översikt) kommer dagvattenfrågor behandlas på en översiktlig nivå med omvärldsfaktorer, nuläge, förutsättningar och framtida behov. Parallellt med detta pågår ett arbete med att ta fram en dagvattenstrategi/dagvattenplan med tydligare riktlinjer och prioriteringar inom verksamhetsområdet där även situationen och åtgärder inom universitetsområdet behandlas.

## KOMMUNALA NÄMNDER OCH BOLAG

### Byggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och tekniska nämnden (FFU)

Nämnderna konstaterar gemensamt att flera områden förtydligats sedan samrådet men att det fortfarande finns behov av utveckling av beskrivningar liksom redaktionella förändringar. Temat hållbarhet och kompletteringsbebyggelse är bra och planeringen har en hög ambitionsnivå. Något som omnämns som bra är exempelvis det utpekade stomlinjenätet för kollektivtrafik, huvudnätet för gång- och cykel samt strävan efter samlade parkeringsanläggningar.

De övergripande strategierna för hållbar tillväxt tillstyrks. Tillsammans med kompletterande strategier och program för bland annat kollektivtrafik, grönstruktur och bulleråtgärder anses Umeå ha möjlighet att bli en föregångsstad när det gäller hållbar tillväxt om strategierna följs. För att hålla det tryck och balans som behövs för en hållbar utveckling är det av vikt att ekonomi, ekologi och sociala faktorer, med ledning av översiktsplanering och andra kommunala styrdokument, vägs samman till stöd för ökad tillväxt samtidigt som luftkvaliteten förbättras och tillgången till gröna områden fortsatt är god. Avvägningar i detaljplaneändringen måste därför göras med hänsyn till den samlade effekten på miljön inom ett område som t.ex. centrumfyrkanten. Det bör förtydligas i den fördjupade översiktsplanen samt i de kommande strategierna och programmen för kollektivtrafik, grönstruktur, kulturmiljö, buller, luft och VA.

Delar av fördjupningen behöver justeras för att följa strategierna eller nyansera dem vid tillämpning. Under strategiska överväganden finns en illustration och text med rubriken: ”Umeå mot 200 000 invånare- Varför?” Att bara illustrera resor till Thailand känns snävt. Riktigare vore att illustrera hela världen som resmål och marknad.

Att förtäta inom fem kilometer är grundläggande för att minska transportbehovet. Även om det finns tydligare prioriteringar av områden finns ändå flera områden som är mindre hållbara ur ekologisk och social synpunkt. Det gäller främst Brännlandsberget (B8), Rävrumpan (B13) och det område inom den fördjupade översiktsplanen för Nydala som ligger rakt söder om mitten på område V13. Dessa områden bör utgå eller klassas som reservområden. Bostadsområdet söder om V13 kan ifrågasättas och bör inte finnas med i fördjupningen för Nydala. Entré Syd ligger utanför kollektivtrafikens stomlinje. Område V1 och bostadsområdet väster om Obbola bör båda begränsas i norra ändarna till gagn för natur och rekreation samt för att undvika intrång i ett vattenskyddsområde.

Med blandstaden som övergripande norm är det viktigt med tydligare vägledning i FFU för att utveckla kluster och huvudstråk samt värna stadsdelscentra så att inte dessa försvagas som följd av önskemål om verksamheter och handel över så stora områden. Med svagare stadsdelscentra blir transportbehovet större och hållbarheten svagare. För centrala stadsdelarna bedöms frågan tillräckligt utvecklad.

Diskussionen om säkerhet och trygghet haltar eftersom säkerhetsfrågor inte diskuteras annat än för trafiksäkerhet, medan upplevd trygghet tas upp i flera sammanhang. Upplevd otrygghet i centrum nämns inte trots att en stor del av de brott som begås utomhus och anmäls utförs i centrumfyrkanten. Både upplevd och reell otrygghet måste behandlas utförligare. Nuvarande skrivningar kan tolkas som att ett fåtal stadsplaneringsåtgärder behöver göras för att öka tryggheten vilket kan leda till att skogspartier rutinmässigt röjs.

Det saknas en analys av hur föreslagen markanvändning påverkar vattenkvaliteten i förhållande till miljökvalitetsnormen. Att hantera frågan med en riktlinje om hur normerna ska hanteras för att säkra vattenkvaliteten är rimligt men kan medföra oförutsedda kostnader vid exploatering av exempelvis B13 och BU1.

I handlingen nämns förtätning på trafikimpediment vilket nämnden ser som ett lämpligt förhållningssätt. Dock är det nödvändigt att luft och buller utreds i ett sammanhang för denna typ av förtätningar. Bostäder, skolor, förskolor och vårdboende bör undvikas vid större



gator där MKN överskrids. Resonemanget om att byggandet av nya bostäder måste tillåtas där normerna överskrids haltar eftersom det inte är aktuellt att placera dem utanför staden. MKN överskrids vid ett mindre antal gatusträckor i centrala staden.

Avsteg från tyst sida bör begränsas till de centrala stadsdelarna och i kollektivtrafikens stomlinjer. Avsteg i andra delar av staden bör inte accepteras utan särskilda skäl. Hänvisningen till kartbild i riktlinjen bör tas bort eftersom den inte stödjer textens nyansering. Situationen avseende luft och buller på exempelvis Böleäng måste ägnas särskild uppmärksamhet vid förändringar av trafikinfrastrukturen.

Barnperspektivet är bra beskrivet och nämnderna önskar att det i handlingen omnämns att miljö- och hälsoskyddsnämnden planerar att ta fram ett verktyg som stöd vid tillämpning av barnperspektivet i detaljplanering.

Gällande bebyggelse föreslås en omformulering enligt: ”Nya stadsdelar och kompletteringsbebyggelse bör utformas som kvarterstad. För kompletteringar i och direkt anslutning till befintliga stadsdelar bör dock utformningen ske där hänsyn tas till stadsdelens förutsättningar”.

Vidare bör man precisera tanken om en platsbank och fundera över avsnittets placering i fördjupningen för Umeå eftersom det endast torde vara något som används i de centrala stadsdelarna och därför rimligen borde finnas med i fördjupningen för de centrala stadsdelarna.

Tekniska nämnden befärar att det är för sent att frågan om placering av förskolor och skolor lämnas åt en framtida utredning. En plan för lokalisering av förskolor och skolor, både befintliga och nya, måste finnas med i fördjupningen då det är av avgörande betydelse för att helheten ska fungera. Befintliga skolor och förskolor med bra lägen måste värnas liksom deras expansionsområden. Lokalisering av förskolor och skolor är av stor betydelse för valet av transportmedel. Beteenden som tidigt lärs in följer ofta med i vuxen ålder. Även utemiljöer i tillräcklig omfattning är av vikt vilket är en brist i Centrala stan. I enstaka fall kan de samordnas med funktioner i park- och naturmark. Centrala stans parker har höga kvalitetskrav och ska fylla många funktioner vilket innebär att samnyttjande är omöjligt. Parker och naturmark i strategiska lägen kan förstås erbjuda lämpliga utflyktsmål. En plan bör alltså finnas för lokalisering av förskolor ur transportsynvinkel samt för att undvika farliga miljöer och skadlig exponering.

Sociala värden i grönstrukturen beskrivs översiktligt och handlingen bör kompletteras med en djupare analys av den befintliga grönstrukturen, exempelvis tillgång till parkmark. Även gröna stråk behöver beskrivas bättre samt analyseras. Förtydliganden måste göras av hur de gröna stråken kommer att värderas i förhållande till andra intressen. Beträffande skrivningen: ”Vid planer som berör gröna korridorer integreras de gröna intressena” bör en komplettering göras enligt: ”[...] på ett sådant sätt att korridorernas sociala och ekologiska funktioner säkerställs”.

Begrepp som kompensationsåtgärd och platsbank bör noga förklaras för att de säkert ska leda till att gröna värden säkras och utvecklas. Vidare behövs ett utökat resonemang om ekosystemtjänster t.ex. ytor för dagvattenhantering. Behovet av ytor, önskvärda lägen och ansvar bör beskrivas ytterligare. Nämnden efterlyser tydligare riktlinjer för avstånd till grönområden. Nyckeltal för andel grönyta är ett lämpligt sätt att säkra det grönas plats i planeringen. Att grönyta inte bara handlar om kvalitet utan även om kvantitet framhålls. Därtill bör vattnets betydelse i det gröna framhävas. Redovisning av gröna stråk mot sydväst på plankartan saknas. Vissa kolonilottsområden är inte optimalt placerade och därför bör riktlinjen i första hand inte styra nya kolonilotter till befintliga områden.

Nämnderna menar att det krävs tydligare riktlinjer för prioritering av trafikslag och föreslår följande riktlinje: ”Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar biltrafikens nät”. Därtill anser nämnderna att ett förtydligande av prioritering mellan trafikslag bör göras enligt tekniska nämndens beslutade 30-policy.

Utveckling av kollektivtrafiken till ett stomlinjenät är positivt. Dock täcks inte upptagningsområdena Västerslätt, Östteg och Ön av det föreslagna nätet. Gatornas bredd i dessa stomlinjer bör vara så breda att det ger förutsättningar att på sikt utveckla strukturer för miljöanpassade fordon som exempelvis trådbuss eller spårtaxi. Utrymmet i Centrala stan är begränsat och förslaget om separata bussfält kan innebära att övrig trafik inte ryms inom samma gaturum. Nämnderna är av åsikten att kollektivtrafiken ska vara prioriterad i det fysiska gaturummet. Vidare anser nämnderna att den regionala busstrafiken är viktig för arbetspendling och behöver hanteras i samband med lokal kollektivtrafik, cykelparkeringar, ”park & ride” etc.

Det krävs ett tydligt ställningstagande om hur utrymmet ska fördelas och prioriteras på huvudnätet för gång- och cykeltrafik. Vid ombyggnad av huvudnätet för gång- och cykeltrafik bör utrymme avsättas för bredare cykelbanor. Huvudnätet för cykeltrafik bör bestå av separata gång- och cykelbanor som är sammanhängande. Huvudnätet behöver upplevas tryggt, säkert, framkomligt och snabbt. I fördjupningen beskrivs en vision över var Umeås tillväxt ska ske. I trafikavsnittet bör det därför redovisas hur cykelvägar mellan byarna och centrum planeras och vilka gc-vägar som är oprioriterade i länstransportplanen.

Nämnderna menar att ombyggnaden av Tomtebovägen till stadsgata måste ställas mot framkomlighetskravet för de som färdas och kommer ifrån Tomtebo-, Innertavle- och Täfteåhållet. Stråket till Sävar pekas ut vilket talar för att framkomligheten på Tomtebovägen bör hållas uppe och vara en lokalt anslutande väg. Definitioner av lokalgata och förkortningar som MM och BRT bör förtydligas i fotnot.

Frågan om byggande och placering av nytt parkeringshus i centrala Umeå måste lösas eftersom så många exploitörer hänvisar till begreppen friköp av parkering och grönt friköpsavtal trots att det saknas utrymme för friköp av så omfattande friköp i befintliga parkeringshus. Parkeringsituationen förutses bli kaotisk. Planen bör även nämna något om var turistbussar ska hänvisas då de är mycket utrymmeskrävande.

Trafik- och parkeringsstrategin borde samordnas så att läsaren förstår vilken del som är av överordnad natur när båda planerna t.ex. behandlar Centrala stan. Fördjupningen för Umeå borde behandla frågor på en övergripande nivå och fördjupningen för de centrala stadsdelarna sina områden.

Effekten för drift och kostnader ges mycket litet utrymme i planerna. Fördubbling av boende, arbetsplatser och annat medför ökade trafikrörelser och ökad drifts- och underhållskostnader. Gaturummets möblering och utformning måste därför anpassas och t.ex. måste gator i många fall byggas om. Att förtäta i befintliga kvarter kräver väl fungerande logistik eftersom etableringsytor etc. kommer att vara begränsade. Arbete med tillhörande etableringar måste ske inom kvartersmark. Friköp av parkering innebär risk för ökad gatuparkering med svårigheter för vinterväghållning och renhållning m.m. Gatuparkering bör därför kraftigt begränsas eller förbjudas.

Fortfarande saknas en miljöbedömning i *Fördjupning för Umeå* gällande buller, boendemiljö och risk/säkerhet utöver farligt gods på ringleden. Vidare bör fördjupningen för Umeå spegla att det finns nya områdesbestämmelser för Holmsjön/Mjösjön och därmed nya ställningstaganden.

Eftersom samma bokstavskombinationer används för karthänvisningar i både plan- och grönstrukturkartan är det lätt att blanda samman dessa. Slutligen uttrycker nämnderna att det bör nämnas att de förändringar som sker i samband med införandet av nya hastigheter i Umeå hör samman med tankarna att föra över biltrafiken till ringleden och är ett viktigt verktyg för att kunna påverka valet av trafikslag.

## Kommentar:

### Nya förtättningsområden:

Den fördjupade översiktsplanen ska redovisa markanvändningen sett över en mycket lång tidsperiod. Planområdet i fördjupningen för Umeå ska ses som ett område som kan komma att beröras av Umeås fortsatta utveckling och ambitionen är att så mycket som möjligt av denna mark ska vara planerad, för att undvika att etableringar sker som hindrar utvecklingen i framtiden. Av den anledningen finns t.ex. Brännlandsberget och Tegelbruksberget med som förslag på nya relativt tätbebyggda områden med lokalisering i kollektivtrafikstråkens förlängning och i närheten av halvexterna handelscentra. Det vore olyckligt om dessa områden i nuläget bebyggdes med enstaka villabebyggelse eller verksamhetsetableringar. Utbyggnadsordningen för ny bebyggelse redovisas i kommunens bostadsförsörjningsprogram. Förslaget bostadsområde söder om V13 inom Nydalafördjupningen kommer att utgå. Generellt kan gränsdragningar i översiktsplanen inte ses som exakta utan justeringar och anpassningar måste göras till kringliggande och i vissa fall överlappande intressen i efterföljande detaljplaneprocesser.

### Huvudstråk samt stadsdelscentra:

I FFU redovisas viktiga stråk som i huvudsak sammanfaller med kollektivtrafikens stomlinjer. Kluster och stadsdelscentra behandlas i kommande fördjupningar för stadsdelar.

### Förtätning på trafikimpediment:

Förtätning i anslutning till trafikrum kommer att föregås av närmare studier för att hitta lämpliga tillvägagångssätt vid utveckling av bebyggelse. I det ingår att titta på konsekvenser för hälsa utifrån luft- och bullersituationen liksom kapacitets- och utrymmeskrav.

### Platsbank:

Ingrepp i skyddsvärda grönområden ska enligt riktlinjerna i planen kompenseras med liknande livsmiljöer. Utvecklandet av en platsbank med möjliga kompensationsåtgärder berör inte enbart Centrala stan utan hela utvecklingsområdet. Tankarna kring platsbanken med en förteckning av möjliga kompensationsåtgärder kommer att utvecklas vidare i ett framtida grönstrukturprogram.

### Grönstruktur:

Begrepp som kompensationsåtgärd och platsbank kommer att förtydligas och rutiner för att säkra och utveckla gröna värden kommer att utarbetas i ett framtida grönstrukturprogram. Programmet kommer att innehålla en nulägesbeskrivning och behov av grönytor för att nå de övergripande målsättningarna i de fördjupade översiktsplanerna. I programmet ingår även en prioritering av kommunens verksamhet och ansvar för grönplaneringen samt hur de övergripande målen bör följas upp. Tydliga gröna stråk mot sydväst på plankartan saknas, eftersom området i sin helhet är ett Natura 2000-område och därmed skyddat. Däremot finns ett förslag att öka tillgängligheten till Natura 2000-området från de angränsande bostadsområdena Teg och Röbäck.

Riktlinjerna på sidan 71 kompletteras: "Vid planer som berör gröna korridorer integreras de gröna intressena på ett sådant sätt att korridorernas sociala och ekologiska funktioner säkerställs".

### Prioritering av trafikantgrupper:

Översiktsplanehandlingarna förtydligas gällande prioritering av trafikantgrupper. En hänvisning till tekniska nämndens 30-policy läggs till.

### Kollektivtrafiken:

Kollektivtrafikens utveckling kommer att behandlas i arbetet med en ny kollektivtrafikstrategi som påbörjats. Utredningen kommer att behandla stomlinjenät, kompletterande linjenät och regional busslinjetrafik inom avgränsningen för *Fördjupning för Umeå* liksom framtida kollektivtrafikformer och utformning.

Huvudnätet för gång- och cykeltrafik:

Översiktsplanerna för Umeå samt för de centrala stadsdelarna lägger fram och bekräftar ett huvudnät för gång- och cykeltrafik i Umeå. Huvudnätet ska vara kontinuerligt, gent och ge fotgängaren och cyklisten klara konkurrensfördelar framför biltrafiken. Översiktsplanerna tar inte ställning till hur utrymmet ska fördelas mellan prioriterade trafikslag eller lämpliga sektioner för olika gatuavsnitt. Det är inte huvudsakligen en översiktsplanefråga utan behöver vidareutvecklas på programnivå, lämpligen i Umeå kommuns cykeltrafikprogram.

Gång- och cykelvägnätet till och från Umeås närliggande byar är i första hand en statlig ansvarsfråga eftersom det handlar om utbyggnader längs det statliga vägnätet. Umeå kommun har i ett yttrande till Region Västerbotten tagit ställning till och prioriterat ett behov av utbyggda gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet. En slutlig prioritering på länsplanenivå har dock ännu inte gjorts varför det är mycket svårt att redovisa en prioriteringskarta i nuläget. Frågan aktualiseras i arbetet med en regional cykelplan som Trafikverket kommer att hålla i.

Tomtebovägen:

I ett långsiktigt perspektiv är det viktigt att Tomtebovägen inte bidrar till barriäreffekter inom Tomtebo och att de oskyddade trafikanternas intressen vägs mot bilisternas framkomlighet genom området. Kommunen är medveten om problematiken med trafik från Innertavle och Täfteå och trafiklösningar på längre sikt presenteras därför i översiktsplanen, bland annat Carlsbergsvägen och en anslutning via Carlslid.

Parkering:

Det kommunala friköpsavtalet innebär inte att friköpt parkering måste rymmas i befintliga parkeringsanläggningar. Pågående stadsutvecklingsprojekt kommer att fordra nya parkeringsanläggningar på sikt. Av den anledningen redovisar översiktsplanen för de centrala stadsdelarna parkeringsreservat för anställdas parkering och för besökande, i närtid och på längre sikt. Utbyggnadsfrågan preciseras lämpligen i ett nytt parkeringsprogram som ersätter befintligt från år 2000. Parkering för turistbussar bör också utredas i ett kommande parkeringsprogram.

Samordning av trafik- och parkeringsstrategin:

Zonindelningarna av parkering följer inte översiktsplanernas administrativa gränser vilket gör det svårt att använda dessa gränser i en uppdelning av parkeringsfrågorna. I översiktsplaneringen gäller generellt att stadsdelsvisa fördjupningar är överordnade i fråga om precisering av riktlinjer och förhållningssätt.

Risk för gatuparkering:

Parkeringsstrategin prioriterar tydligt samlade parkeringsanläggningar. Gatumarksparkering prioriteras inte. Parkeringsköp innebär inte att gaturummet tas i anspråk för gatumarksparkering i högre utsträckning än idag, tvärtom. Parkeringsköp handlar om att organiserat samla bilparkeringar i gemensamma anläggningar i lämpliga lägen för att minska bilparkeringens ianspråktagande av kvarters- och gatumark samt att ge förutsättningar att minimera söktrafik till parkering.

Effekten av drift och kostnader:

I översiktsplanens genomförandeavsnitt påpekas vikten av att tillräckliga medel avsätts för de ökade driftskostnader som tillväxten medför. Planen innehåller även skrivningar om att förnyelse av det offentliga rummet ska ske genom partnerskap med fastighetsägare och exploater.

## Byggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och tekniska nämnden (CS)

Den samlade bedömningen är att fördjupningen för de centrala stadsdelarna i huvudsak behandlar de delområden som är relevanta och att materialet mestadels är genomarbetat. Det är positivt att det gamla begreppet Centrala stan vidgas. Fördjupningens genomgående tema med hållbarhet och kompletteringsbebyggelse är bra och i linje med Gator och parkers målsättningar och synsätt. Exempelvis är det bra med ett utpekad stomlinjenät för kollektivtrafiken samt ett utpekad huvudnät för gång- och cykeltrafikanter. Det är också bra att det i planen uttrycks en strävan efter samlade parkeringsanläggningar i centrumfyrcantens ytterområden och bortanför, då det ger kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafikanterna konkurrensfördelar gentemot bilisten vilket är viktigt i utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Fördjupningen bör dock förtydligas och utvecklas inom vissa områden.

För ny bebyggelse i Umeås stadskärna saknas en precisering när det gäller strategin för lämplig placering av högre byggnader i centrum. Komplettering av enskilda höghus kan i det enskilda kvarteret vara rimligt men sett i ett övergripande perspektiv mindre hållbart ur stadsbildssynpunkt. Här behöver fördjupningen kompletteras med riktlinjer som behandlar detta fenomen ur ett stadsbildssammanhang. Helheten behöver i allt väsentligare grad beaktas och en genomarbetad syn på byggnadshöjd i gaturummen samt totalhöjd för stadssilhuetten bör studeras på ett övergripande plan.

När det gäller grönstruktur nämns två strategier i den löpande texten: kompensationsåtgärder och samutnyttjande. Det behövs ett fördjupat resonemang kring de gröna ytornas olika funktioner och bidrag till stadsbilden annars finns risk att strategierna tvärtom leder till att gröna kvaliteter urholkas. Gröna värden är ofta knutna till den fysiska platsen och har ett stort värde p.g.a. sitt läge i staden vilket gör kompensationsåtgärder svåra.

Grönstruktur är ett knepigt ord som passar bättre i en översiktlig skala, kanske kan man istället skriva Stadens grönska. Plankartan innehåller en del felaktigheter vad gäller allmänt tillgängliga park- och grönytor. Flera av illustrationerna är inkonsekventa och redovisar en felaktig bild av stadens grönska, t.ex. visionen om en sammanhängande strandpromenad.

Det bör finnas en koppling till de strategier som redovisas i *Fördjupning för Umeå*, där det beskrivs att avståndet till en stadsdelsskog/större park från bostaden inte bör vara mer än 500 m och att en mindre parkyta bör nås inom 250 m. Vilka konsekvenser får det här för användningen av ytor inom centrala staden? Har man i föreslagen markanvändning tagit hänsyn till dessa strategier?

Riktlinjen ”Alla parker i centrala stadsdelar bevaras och utvecklas”, bör kompletteras med en redovisning i karta där det tydligt framgår vilka parker inom centrala staden som ska sparas. Även betydelsen av de gröna stråken bör redovisas i detta sammanhang. Grönyteindikatorer kan komplettera plankartan i syfte att uppnå tillräckligt med grönska inom kvartersmark.

Avsnittet *Grönska* bör kompletteras med förhållningssätt för kulturmiljöer. Dessutom bör avsnittet *Kulturmiljöer - Förhållningssätt - Planstruktur, gator och kvarter* kompletteras med riktlinje för stadsträden, björkarna.

Det är oklart hur mycket grön yta som tillkommer eller tas bort enligt planernas intentioner. En fördubbling av antalet boende i centrala stadsdelarna medför helt andra krav på friyta och grönyta än idag. Till detta kommer också de behov som tillkommande skolor och förskolor har. Därför behövs någon sorts ytmål för det gröna och rekreation (% eller annat nyckeltal). Kvalitet räcker inte. Ambitionen bör alltså vara att säkra och/eller utöka grönt sammantaget, med riktlinje för det. Ambitionen på sidan 83 är på tok för svag. En möjlig riktlinje kan vara att plats för torg/allmän plats som ex. grönområde går före t.ex. parkering om det inte finns utrymme för båda.

Avståndsredogörelsen för olika rekreationsytor såsom pulkabacke, isbana, bollplan, lekpark och naturområde bör delvis upptas som riktlinjer, särskilt för barnens skull.

Vattnets vikt i upplevelsen av det gröna bör framhävas. Det gäller inte bara älven utan även annat vatten i dagen, som dammar, bäckar och fontäner. Ytor för dagvattenhantering behöver identifieras tidigt i planeringen då de inte kan placeras var som helst och behövs för att minska risken för översvämningar. Tillräcklig yta för flödesdämpande våtmark inom regementsområdet behöver markeras redan nu.

Brinken upp mot Teg vid Bölesholmarna har naturvärden som är svåra att ersätta, exempelvis naturlig primär lövskog längs älven och varierade fågelfauna. Teg är också en stadsdel med låg tillgång både på natur- och mer formella parker. Det förslag som införts i utställningshandlingen på ett bostadsområde på brinken ovanför Bölesholmarna bör därför utgå. Om området bevaras kan det fortsätta utgöra ett värdefullt och lättillgängligt naturområde för boende på Teg som kompletterar de få parkområden som föreslås på Teg.

Gällande grönstruktur i övrigt ges medhåll till synpunkter avseende fördjupningen för Umeå.

Gator och parker anser att tydligare riktlinjer behövs för prioriteringen mellan olika transportslag. På samma sätt som det uttrycks att "Kollektivtrafiken prioriteras före biltrafiken i stomlinjenätet och i stadskärnan", bör det av riktlinjerna framgå att "Gång- och cykeltrafikanterna prioriteras före biltrafiken där huvudnätet för gång- och cykeltrafikanter korsar biltrafikens nät."

Förtydligande av prioriteringen mellan trafikslag (kollektivtrafik kontra oskyddade trafikanter) bör göras i enlighet med tekniska nämndens beslutade 30-policy (2010-10-27).

I riktlinjerna avseende trafiksäkerhet på sidan 64 förutsätter Gator och parker att den märkliga formuleringen "Centrumstadsdelarnas närmiljöer" avser "de centrala stadsdelarna".

Den fördjupade översiktsplanen behöver peka på konkreta åtgärder/prioriteringar som främjar utrymme för gång- och cykeltrafikanter i Centrala stan. För att nå målen om ökad cykeltrafik krävs det ett tydligt ställningstagande hur utrymmet ska fördelas och prioriteras inom huvudnätet för cykeltrafik. För att tillgodose cyklisternas behov av tydlighet samt trafiksäkerhetskrav bör huvudnätet för cykeltrafik bestå av separata gång- och cykelbanor som är sammanhängande. Vid om-/nybyggnad av huvudnätet för cykeltrafik bör utrymme avsättas för bredare cykelbanor, i synnerhet i Centrala stan (4 m).

Planillustrationen har stora brister avseende befintliga och nya gång- och cykelstråk, exempelvis saknas Sandåkerns nya huvudnät. På planillustrationen anges Nygatan, både i centrumfyrkanten och Öst på stan, som en del i stomlinjenätet. Detta motsätter sig Gator och parker å det bestämdaste. Enligt principen att Umeå ska ha ett tydligt stomlinjenät (Skolgatan) är det ett märkligt förslag som heller inte nämns i text. Baserat på erfarenheten från Kungsgatan Öst på stan är det också direkt olämpligt att blanda cyklisterna och kollektivtrafik.

Västra Kyrkogatan pekas även den ut på planillustrationen som möjligt alternativt stomlinjenät. Gator och parker har svårt att se hur det ska fungera förbi det planerade badhusets entré. Busskörfält nämns som en generell lösning på alla kollektivtrafikens stomlinjer, men i praktiken saknas utrymme för den föreslagna lösningen på merparten av gatorna. Gaturummet inom centrala stan är begränsat och förslaget med separata bussfält kan innebära att övrig trafik inte ryms inom samma gaturum. Exemplet som illustreras i fördjupningen kan endast genomföras på Västra Esplanaden.

Parkeringsstrategin innehåller begreppen friköp av parkering samt grönt friköpsavtal. Det är av stor vikt att frågan kring placering och byggande av ett nytt parkeringshus i centrala Umeå löses snarast då många exploatörer i centrala Umeå hänvisar till nämnda begrepp samtidigt som det idag saknas utrymme för så omfattande friköp i befintliga parkeringshus. Parkeringssituationen kan snabbt bli kaotisk om aktuella detaljplaner och byggande hinner före parkeringslösningen. Exempelvis stora etableringar som Forsete, där närmare 500 parkeringsplatser önskas friköpas, innebär risker för försämrade trafiksituation och ökad belastning i andra delar av centrum. Problematiken bör beskrivas tydligare i fördjupningen.

Fler bra och rätt lokaliserade cykelparkeringar behövs i centrala Umeå. Placeringen i förhållande till målpunkter är avgörande för hur väl de nyttjas. Det är viktigt att ta hänsyn till

detta och avsätta ytor i den fortsatta planeringen. Vädskyddade cykelparkeringar är en del av prioriteringen av cykel som har stort signalvärde.

Gator och parker anser att en likartad karta som tagits fram för framtida bilparkeringsanläggningar i centrum måste tas fram för framtida cykelparkeringar i centrum för att nuvarande/framtida behov ska säkerställas. Viktigt att parkeringarna planeras i anslutning till huvudnätet för gång- och cykeltrafik. Planering för cykelparkering är viktigt för att kunna hantera pågående detaljplaner i centrum.

Även för turistbussar bör fördjupningen innehålla något om vart de ska hänvisas då de är ganska utrymmeskrävande.

Det är tillfredsställande att parkeringar i så stor utsträckning som möjligt styrs till samlade parkeringsanläggningar. Resonemang och riktlinjer för att minska tomtmarksparkering är principiellt viktig då det är en nyckel till såväl mera stad som ökad tillväxt.

Placeringen av nya parkeringsanläggningar är av stor betydelse. Lokaliseringar nära huvudgator är en förutsättning, alternativt utanför centrumfyrkanten, om gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska prioriteras före bilen. Stora etableringar som exempelvis kvarteret Forsete och kvarteret Thor m.fl., där närmare 500 parkeringsplatser önskas friköpas, innebär risker för en försämrad trafiksituation och ökad belastning i andra delar av centrum med ändrad luftföroreningsituation som följd. Som stöd i kommande planeringsprocesser behöver problematiken beskrivas tydligare i fördjupningen, exempelvis vad som sker när parkeringsanläggningarna inte tillfredsställer önskat behov.

Då begreppet ”rum och kök” (r.o.k.) i princip försvunnit ur BBR och även Svensk Standard (SS 91 24 21), lämnas en fundering om det är bra att använda det för parkeringsnormen avseende bostäder. (Jfr FÖP 5.10, Bilparkeringsnorm, bostadsparkering.) Ett sätt är att istället sätta gränsen vid t.ex. 55 m<sup>2</sup> istället för ”≤ 2 r.o.k.”. Ett annat sätt är att behålla gamla beräkningen p-pl/1000 kvm BTA. En precisering är i alla fall önskvärd.

Fördjupningen behöver förändras vad gäller friköp av parkering för bostäder. Det är mer rimligt att tala om ”Riktlinjer för bostadsparkeringar utanför den egna fastigheten”. Friköp anses inte vara ett lämpligt sätt att hantera frågan. Dels finns inte några utpekade reservat för detta och dels bör andra strategier prövas innan friköpsfrågan prövas. Risken finns att man genom friköp skapar ett underskott för bostadsparkeringar och att dessa inte finns inom rimligt gångavstånd. I riktlinjerna kan samverkan mellan fastighetsägare beskrivas. Friköp av parkering innebär ökad gatuparkering som innebär svårigheter med vinterväghållning och renhållning. För att komma tillrätta med detta måste gatuparkering förbjudas eller kraftigt begränsas.

Cykelparkeringsnormen är ett angeläget avsnitt med många förtjänster, dock är spannen alltför stora avseende behovstalen. Detta indikerar osäkerhet och leder till förhandling där det högre behovstalet inte blir verkningsfullt. Förslag är att fastställa ett bestämt tal precis som vad gäller bilparkeringar. Särskilda utredningar blir då förhoppningsvis undantagsfall där samnyttjande är rimligt att beakta.

Effekten för drift och kostnader får väldigt lite utrymme i planhandlingen, men ökade kostnader kommer att bli en konsekvens som måste hanteras. Fördubbling av boende och arbetsplatser, mera handel, ökad kollektivtrafik och nya centrumskapande verksamheter kommer bland annat att medföra ökade trafikrörelser och därigenom ökade drifts- och underhållskostnader.

Begränsningen av friyta för bostäder i centrumfyrkanten (riktlinje sid 31) är olämplig, då inte bara kvalitet utan också yta i sig är viktigt för barn.

För- och grundskolenämnden påpekar i sitt samrådsyttrande att de förutser behov av en fördubbling av kapaciteten hos både förskola och grundskola inom Centrala stan. Detta kräver att mark reserveras för detta ändamål. Lokaliseringen av förskolor och skolor lämnas helt åt en framtida utredning vilket tekniska nämnden befarar är för sent.

Placeringen av förskolor och skolor är av stor betydelse för valet av transportmedel, d.v.s för möjligheten att öka andelen hållbara resor (med kollektivtrafik, cykel och gång), men också för att ge barnen bra utemiljöer. Ett beteende som lärs in i tidigare år följer

ofta med i vuxen ålder, varför det är viktigt att för- och grundskolor placeras så att barnen kan gå och cykla. Det bör finnas en plan och avsatt utrymme i fördjupningen för t.ex. var förskolor ska byggas för att få bästa läge ur transportsynvinkel samt för att undvika farliga miljöer och skadlig exponering. Det är därför också viktigt att värna att de förskolor som idag finns har bra lägen och att det, i de fall det går, avsätta ytterligare ytor för en komplettering med nya förskolor eller avdelningar.

Inom Centrala stan är tillgången på park- och naturmark begränsad. Förskole- och skolgårdar kan i enstaka fall samordnas med funktioner i park- och naturmark, i första hand när det gäller miljöer avsedda för lek. Centrala stans parker har höga kvalitetskrav och ska fylla många olika funktioner (finpark, kulturhistorisk park, vila, solbad, grön oas, blomprakt m.m.), vilket innebär att samutnyttjande är omöjligt. Däremot kan förstås ett bra utbud av park- och naturmark i strategiska lägen erbjuda lämpliga utflyktsmål för förskola och skola.

Angående luft och buller, se yttrandet angående fördjupningen för Umeå.

På sidan 55 finns en föreslagen riktlinje att "Vid nylokalisering av bebyggelse är utgångspunkten Boverkets allmänna råd. Avsteg från huvudreglerna genom tillämpning av begreppet "tyst sida" ska tillämpas inom hela planområdet". Här bör ordet "ska" bytas ut till "kan".

Kartan och bildtexten i anslutning till riktlinjerna för buller bör tas bort då de inte tillför något till fördjupningen, se även synpunkter på FFU.

Flera av miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter avseende fördjupningen för Umeå skulle också kunna gälla fördjupningen för de centrala stadsdelarna. Den senare föreslås sålunda renodlas så att den i möjligaste mån inte återupprepar skrivelser och riktlinjer från FFU, utan i stället hänvisar till dem. Exempelvis finns i båda fördjupningarna kapitel med trafikstrategi och parkeringsstrategi. Förslagsvis bör frågor behandlas på övergripande nivå i fördjupningen för Umeå medan fördjupningen för de centrala stadsdelarna, behandlar just de centrala stadsdelarna. Risk finns att delar faller mellan stolarna då avsnitten i FFU inte är lika omfattande behandlat.

Kartillustrationerna i trafikstrategiavsnittet behöver anpassas i skala och visa enbart den centrala staden för att undvika missförstånd kring vilka gator respektive gång- och cykelvägar som avses.

De förändringar som sker i samband med införandet av nya hastigheter i Umeå hör samman med tankarna att föra över biltrafiken till ringleden och är ett viktigt verktyg för att kunna påverka valet av trafikslag. Detta bör nämnas i fördjupningarna.

Förkortningar av typen MM och BRT måste förklaras i fotnot.

En tydlig sammanställning av visionen, målen samt strategierna ... för att uppfylla planens intentioner.

Synpunkter av mer redaktionell art delges direkt till planförfattarna.

## **Kommentar:**

Högre byggnader i centrum:

En analys av den sammantagna effekten för stadsbilden av enskilda högre byggnader efterfrågas. Översiktsplanen anger övergripande riktlinjer och förhållningssätt för högre byggnader. Hur de enskilda byggnaderna förhåller sig till helheten och till andra pågående projekt behöver emellertid studeras i senare planeringsskeden, exempelvis med hjälp av gestaltungsprogram där stadsbildsanalyser kan ingå.

Grönstruktur:

Planillustrationen har justerats efter utställning. Visionen om en sammanhängande strandpromenad visar ett önskvärt tillstånd och är inte avsedd att visa en korrekt bild av dagens förhållande.

I det fortsatta arbetet, efter planens antagande, föreslås ett med detaljerat program för grönstrukturen som kan säkerställa de ambitioner som översiktsplanen anger. I detta pro-



gram bör de mer detaljerade frågor som beskrivs i yttrandet finnas med.

Planen kompletteras med ett förhållningssätt till stadskärnans kulturhistoriska parker och stadsträd under kulturmiljöavsnittet.

Brinken vid Bölesholmarna:

Frågan om bebyggelse på Bölesstranden kommer att utredas vidare i senare planeringskedan. Då görs också en avvägning mellan de värden som området har idag och det värden som området kan tillskapas med bebyggelse.

Trafik och parkering:

Planillustrationen justeras i enlighet med yttrandet.

I det fortsatta arbetet efter planens antagande föreslås ett mer detaljerat program för bil-, buss- och cykelparkering som kan säkerställa de riktlinjer som översiktsplanen anger. I detta program kan de mer detaljerade frågor som beskrivs i yttrandet lösas.

Kartillustrationerna förstoras i planen i enlighet med yttrandet.

Placering av förskolor och skolor:

Under fortsatt arbete i översiktsplanen finns beskrivet att nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler och behovet av friytor med koppling till dessa ska utredas. I en sådan utredning ska transportbehovet och barns rörelsefrihet i stadsmiljön vägas in. Arbetet ska ge svar på de frågor som ställs kring detta område i yttrandet.

Luft och buller:

Formuleringen av riktlinjen justeras enligt förslaget i yttrandet.

Kartan på tas bort ur handlingen i enlighet med yttrandet.

## För- och grundskolenämnden (FFU och CS)

Nämnden ställer sig bakom de två planerna och noterar med tillfredsställelse de nya avsnitten avseende skolor och förskolor och samtycker med de presenterade riktlinjerna för det fortsatta arbetet.

## Kulturnämnden (FFU och CS)

Kulturnämnden ställer sig bakom de två planerna.

## Socialtjänsten (FFU och CS)

Socialnämnden har tidigare yttrat sig angående behovet av god tillgänglighet i olika former för personer med funktionsnedsättningar. Utöver nämndens yttrande önskar socialtjänstens tjänstemän uppmärksamma några viktiga aspekter. Socialtjänsten anser att planen än tydligare bör uttrycka kravet på tillgänglighet eftersom flera av socialtjänstens målgrupper har svårigheter att klara ett självständigt liv om boendet ligger utanför kollektivtrafikens täckningsområde. Planen uttrycker dessutom att antalet äldre ej ökar markant i kommunen. Det finns alltså en grupp äldre som, i likhet med ungdomar, har ekonomiska svårigheter att förbättra sin boendemiljö på grund av höga produktionskostnader. I övrigt lämnas inga särskilda synpunkter.

## Holmsund-Obbola kommunalnämnd (FFU och CS)

Kommunalnämnden konstaterar att utställningshandlingens presenterade scenario för den framtida bebyggelseutvecklingen stämmer rätt väl med kommunalens egen vision kring befolkningsutvecklingen och ställer sig bakom de båda planerna. Kommunalnämnden gör dock tillägget att förslaget om att ta fram en fördjupad översiktsplan för Holmsund-Obbola bör prioriteras med tillväxtscenariot som bakgrund.

## Hörnefors kommunalnämnd (FFU)

Kommunalnämnden betonar att *Fördjupning för Umeå* bör justeras för att harmonisera med kommunalens vision, vilket innebär att + 4000 invånare i Hörnefors som föreslås, i planhandlingsens bebyggelsescenario, ändras till + 6000 invånare.

## Sävar kommunalnämnd (FFU och CS)

Kommunalnämnden avstår från yttrande gällande *Fördjupning för de centrala stadsdelarna*.

Gällande *Fördjupning för Umeå* noterar nämnden att hänsyn tagits till kommunalens tillväxtambition och potential utifrån Norrbotniabanan. E4:an bör vara ett prioriterat kollektivtrafikförsörjningsstråk med direktbussar mellan Sävar och Umeå. Kommunalnämnden anser att Sävar tätort har förutsättning att vara ett lämpligt tillväxtområde för handel med närhet till E4. Nämnden finner det anmärkningsvärt att inte Täfteå med omnejd är prioriterat när det gäller bebyggelseområden som kan tas i anspråk under planeringsperioden eftersom området är möjligt att nå genom en förlängning av det kollektivtrafikstråk som föreslås i planen. Fördjupningen för Umeå anses för snävt avgränsad. Sävar kommunalnämnd anser att Sävar kommunal är ett viktigt expansionsområde.

### **Kommentar:**

Sävar, inklusive Täfteå med omnejd, avses att behandlas i en separat fördjupad översiktsplan.

## Umeva (FFU och CS)

Umeva lyfte dagvattenproblematiken redan i sitt svar under samrådsskedet och menar att frågan är så pass viktig att den bör få en betydligt större tyngd i dokumentet. Tydlig hänsyn till dagvattnet ska framgå i några av de riktlinjer som lyfts i planen, anser Umeva. Förtättningsambitionerna berör återvinning och avfall och gör att ett större behov av källsortering uppkommer. Planerna bör skapa förutsättningar för förekomst och etablering av återvinningsstationer vilket bör bevakas i planprocessen.

### **Kommentar:**

Planeringen av Universitetsområdet ingår i den fördjupade översiktsplanen för Umeå universitetsstad och behandlas där. Umeå kommun arbetar för närvarande med en vatten- och avloppsstrategi, där även dagvattenfrågor ingår. I en inledande del (VA-översikt) kommer dagvattenfrågor behandlas på en översiktlig nivå med omvärldsfaktorer, nuläge, förutsättningar och framtida behov. Parallellt med detta pågår ett arbete med att ta fram en dagvattenstrategi/dagvattenplan med tydligare riktlinjer och prioriteringar.

## Umeå Energi (FFU och CS)

Umeå Energi har inget att erinra angående planförslagen.

## KOMMUNER M.M

### Österbottens förbund (FFU och CS)

Österbottens förbund anser det vara positivt att utvecklandet av Umeå hamn, båttrafiken och på sikt en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa lyfts i planen. Detta är viktigt för utvecklandet av området på bägge sidor om Kvarken. Förbundet står inför arbete med dessa frågor och önskar samarbete med Umeå kommun och tillägger att Österbottens landskapsplan fastställts av miljöministeriet och att Österbottens trafiksystemplan påbörjats.

### Robertsfors kommun (FFU och CS)

Robertsfors kommun avstår från att lämna något yttrande.

### Skellefteå kommun (FFU och CS)

Skellefteå kommun har inget att erinra angående planförslagen.

## ORGANISATIONER, FÖRENINGAR M.M

### Bostadsrättsföreningen Ryttaren (CS)

Bfr Ryttaren noterar med tillfredsställelse att det obebyggda området i kvarteret Spiltan som även fungerar som gångstråk mot Dragonskolan är markerat som Park och gångstråk i planen. Den nu gällande inriktningen att bebyggelsens höjd och placering mot gatan ska anpassas till det äldre planmönstret anser bostadsrättsföreningen även fortsättningsvis ska gälla, exempelvis i känsliga kulturmiljöer Väst på stan. Högre bebyggelse bör koncentreras till så kallade omvandlingsområden, till exempel mot järnvägen Väst på stan.

#### Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen överensstämmer med föreningens yttrande, men man bör vara observant på att planillustrationen inte ska uppfattas som något annat än en illustration. Exakta gränser för tillkommande bebyggelse, parker och annan markanvändning ska klarläggas i kommande planläggning.

### Fastighetsbolaget Balticgruppen AB (FFU och CS)

Balticgruppen vidhåller det som framförts i tidigare yttranden men önskar tillägga ytterligare synpunkter. Balticgruppen ställer sig kritiska till hur cykelparkeringsnormen är konstruerad för de centrala stadsdelarna. Med förslaget följer att fastighetsägarna ska ordna både cykel- och arbetsplatsparkeringar. Balticgruppen är positiva till cykelparkeringar för anställda men det kan inte vara ett krav att besöksparkeringar för cyklar ska ligga inom kvarteret. Det är svårt att se hur besöksparkeringar med allmän tillgänglighet ska kunna ordnas inne i kvarteren som ofta är slutna och placerade direkt mot gatorna. Detta blir mycket kostsamt. Ett antal strategiskt belägna, samlande cykelparkeringar vore bra för besökare. Att via en norm tvinga fram ett antal mindre besöksparkeringar inne i stadskvarteren utspridda över staden är inte bra. Det måste ha skett en dubbelräkning gällande kravet på cykelparkeringar. Slutsatsen är att bilparkeringsnormen borde justeras nedåt samt att cykelparkeringsnormen i centrum enbart ska omfatta arbetsplatsparkeringar.

Vidare ifrågasätter Balticgruppen att kommunen vill etablera ännu ett handelsområde. Handelsområden bör få växa av egen kraft utifrån handels behov och krav, varför handelsområdet Entré Syd bör utgå.

Specifikt för *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* uttrycker Balticgruppen vad som framgår av efterföljande text. I samrådskedet efterlyste Balticgruppen ett mer offensivt och utvecklingsbejakande synsätt än vad planen uttryckte. Efter att tagit del av det nya förslaget är uppfattningen att ett flertal förändringar gjorts som, enligt Balticgruppen, istället innebär ändringar av planförslaget i motsatt riktning med förstärkt bevarandeprofil.

Att göra en så stor förändring till utställning som blåpricksmarkeringen av viss bebyggelse i kulturmiljökartan innebär, är felaktigt enligt Balticgruppen. Planen bör fullständigt omarbetas i denna del i samråd med fastighetsägare.

Planen hänvisar till ett program för det offentliga rummet men Balticgruppen menar att det är nödvändigt att rensa i dokumenten så att de övergripande byggnadsriktlinjerna endast återfinns i den nya översiktsplanen.

Begreppet byggnadsordning lyfts fram som ett redskap för att skapa balans mellan gammalt och nytt och i planen skrivs att byggnader ska vårdas, underhållas och utvecklas enligt byggnadsordningen. Eftersom byggnadsordningen inte är ett formellt begrepp motsätter sig Balticgruppen att kommunen, via informella planeringsdokument, i praktiken beslutar om bevarande av byggnader utan att fastighetsägare har möjlighet att få saken rättsligt prövad.

När det gäller parkeringsnormer gör Balticgruppen en jämförelse mellan planen från år 1998 och det nya planförslaget enligt följande:

Kontor: 7 (1998) respektive 10 (2011)

Handel: 20 (1998) respektive 22 (2011)

Hotell: 7 (1998) respektive 5 (2011)

Restaurang: -- (1998) respektive 20 (2011)

Bostäder: Ny beräkningsmodell i *Fördjupningen för de centrala stadsdelarna* som bedöms leda till viss ökning av antalet p-platser.

Med undantag för hotell föreslås alltså en ökning av antal platser för p-normen och med undantag för hotell föreslås alltså en ökning av antalet p-platser. Detta är inte förenligt med ambitionen att minska trafiken i centrum. P-normen för restauranger är helt orealistiskt. Restaurangernas lunchgäster är till största del personer som arbetar i centrum. När middagsgäster kommer med bil finns det på kvällstid gott om lediga platser i centrum. När det gäller framtida p-anläggningar har Rådhusplanen lagts till som utredningsområde. Balticgruppen föreslås att utredningsområdet vidgas med Rådhusstorget, Västra- och Östra Rådhusgatan samt Rådhusparken. Därtill har ett nytt utredningsområde i centrumfyrekantens nordvästra del tillkommit efter samrådsskedet där Balticgruppen är fastighetsägare. Kring detta borde kommunen samrått med fastighetsägaren, skriver Balticgruppen som yrkar att området utgår. När det gäller kollektivtrafik föreslår Balticgruppen att stomlinjen för kollektivtrafik i nord-sydlig riktning genom centrum förläggs till Västra Kyrkogatan. Vasagatan kan då få en efterlängtd ansiktslyftning.

Slutligen anser Balticgruppen att det är viktigt att den nya översiktsplanen är väl förankrad i hela kommunorganisationen och att samrådsversionen är kommunens samlade förslag. Det är oroande att därför läsa samrådsredogörelsen där hela tio sidor består av interna synpunkter från kommunens egna förvaltningar och bolag.

Önskvärt vore att hela översiktsplaneförslaget fanns samlat på en karta. I utställningshandlingen är det, enligt Balticgruppen, något oklart hur det samlade förslaget egentligen ser ut.

## **Kommentar:**

Entré Syd:

Entré Syd har allt sedan år 1990 varit en viktig pusselbit i kommunens handelspolicy och strävan att minimera trafikarbetet. Synpunkten föranleder ingen åtgärd.

Cykelparkeringsnorm:

Översiktsplanehandlingarna korrigeras med ett avsnitt som beskriver möjligheten till offentlig-privat samverkan vid anläggandet av parkeringsytor för cykel. I stadskärnans stängda kvarter är det inte alltid möjligt eller lämpligt att tillhandahålla cykelparkering för besökande inom fastigheten och det ska därför inte vara ett krav. Besökandeparkering ska tillhandahållas i lämpliga lägen i stadskärnan och det ska möjliggöras genom en privat-offentlig samverkan. Samverkansformer utreds vidare i ett nytt parkeringsprogram.

Program för Umeås offentliga rum:

Hänvisningen till programmet för det offentliga rummet, som antagits av kommunfullmäktige, avser avsnittet om Umeås själ på sidan 27 i *Fördjupning för de centrala stadsdelarna*.

Byggnadsordningar:

Byggnadsordningarna, som i första hand utarbetats som redskap för byggnadsnämndens myndighetsutövning, är även ett värdefullt kunskapsunderlag för kulturmiljökartan. Kartan är uttryck för ett förhållningssätt och inte som det uppfattats, ett juridiskt beslut.

Kulturmiljökartan revideras efter samråd med bland annat länsstyrelsen så att hänvisningarna till PBL tas bort. Varje bygggärende prövas i sedvanlig ordning av byggnadsnämnden och varje enskild fastighetsägare får därigenom möjlighet till en juridisk prövning.

Stycket "Förhållningssätt till bebyggelse" på sidan 29 i *Fördjupning för de centrala stadsdelarna* revideras så att hänvisningen till byggnadsordningar utgår.

#### Parkering:

Det är inte möjligt att göra en direkt jämförelse mellan 1998 års parkeringsnorm för anställda med nu föreslagen norm. Tidigare normtal är inte ett framräknat behovstal, något som kommunen velat korrigera i nu föreslagen parkeringsstrategi. Faktum är att 1998 års normtal inneburit att några nya parkeringsplatser för anställda inte byggts. Trots det har omfattningen av anställdas parkering ökat på bekostnad av besökandes parkering. I förslaget till parkeringsstrategi har behovstal för anställdas och besökandes parkering räknats fram utifrån dagens arbetstäthet/besökandestäthet och bilförarandelar. Umeås målsättning om att minska användandet av bil till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik har också varit vägledande. Normtal i centrumfyrkanten bygger på en förväntad bilförarandel på cirka 30 procent, det vill säga en mycket låg siffra i jämförelse med dagens 45 procent. Generellt bör också noteras att kommunen successivt får fler besökande och anställda per kvadratmeter, något som också ger utslag i normtalens utveckling.

Angående reservat för framtida parkeringsanläggningar behandlar översiktsplanen inte enskilda fastighetsägares önskemål om framtida förändringar utan redovisar en markanvändning som ur allmän synpunkt bedömts som lämplig för, i detta fall, parkering. Ett framtida genomförande förutsätter sedan att kommunen och fastighetsägare kommer överens om åtgärden.

#### Kollektivtrafik:

Frågan om stomlinjenät längs Vasagatan och Västra Kyrkogatan kommer att hanteras i pågående kollektivtrafikstrategi.

## Fastighetsbolaget Norrporten (CS)

Norrporten noterar att en förändring skett avseende kulturmiljökartans blåprickmarkering som innebär att markerade byggnader ska hanteras utifrån 3 kap. 12 § PBL. Med detta förtydligande ges planen en ökad bevarandekarakter jämfört med samrådshandlingen. Fastighetsbolaget menar att det är fel att göra en så stor förändring av betydelse i utställningshandlingen. Planförslag och karta bör omarbetas i detta hänseende i samråd med berörda fastighetsägare. Antalet markerade byggnader har dessutom ökat vilket innebär begränsningar i nybyggnation. En översyn av hanteringen av byggnadsordningarna bör ske för att underlätta nybyggnation och nyproduktion.

Norrporten föreslår förändringar gällande några skrivningar såsom att det i planen bör stå att det ska finnas möjlighet till friköp för anställdas parkeringar istället för som planen i nuläget uttrycker: "I centrumfyrkanten är regeln att friköp ska användas för anställdas parkeringar."

Även p-normen bör ses över och innehålla en specifik del som endast rör stadskärnan och där dagens norm om 7 bör kunna behållas. Vid komplettering bör hänsyn kunna tas till befintliga p-anläggningar i kvarteret när behovet tas fram. Norrporten menar att det är viktigt att möjlighet ges att själv kunna ordna parkering åt verksamheter om möjlighet finns att lösa det på egen hand.

Norrporten påpekar att områden som är markerade för vidare utredning för parkeringsanläggningar innefattar mark som Norrporten äger och har för avsikt att nyttja för ytterligare förtätningar i framtiden.

## Kommentar:

#### Kulturmiljökartan:

Byggnadsordningarna, som i första hand utarbetats som redskap för byggnadsnämndens myndighetsutövning, är även ett värdefullt kunskapsunderlag för kulturmiljökartan. Kartan är uttryck för ett förhållningssätt och inte som det uppfattats, ett juridiskt beslut.

Kulturmiljökartan revideras efter samråd med bland annat länsstyrelsen så att hänvisningarna till PBL tas bort. Betydelsen av kulturmiljökartans blåprickar innebär efter justering endast en markering av enstaka värdefull byggnad. Om byggnader eller miljöer, som markerats som värdefulla ur kulturmiljösynpunkt, berörs i enskilda ärenden får bevarandebeståndet prövas av byggnadsnämnden och därvid vägas mot andra förekommande intressen.

#### Parkering:

Ska stadskärnan kunna utvecklas i den takt och i den riktning kommunen vill är det nödvändigt att visa att vi gemensamt klarar av att ta ansvar för en hållbar utveckling där vi successivt förbättrar luftmiljön. Alla tillskott av biltrafik innebär en risk för försämrade luft och överprövning i varje detaljplaneärende eftersom trafik tillförs i ett område med kraftiga överskridanden av miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid. Det gäller särskilt arbetspendlingstrafik eftersom det är vid arbetspendlingstider som mycket höga nivåer av kvävedioxid bildas i centrala Umeå. Ett krafttag i prioriteringsfrågan gällande parkering är nödvändigt för att värna Umeås tillväxt. Därför är det inte möjligt att tillföra ytterligare parkeringsytor för anställda i stadskärnan.

Det är inte möjligt att göra en direkt jämförelse mellan 1998 års parkeringsnorm för anställda med nu föreslagen norm. Tidigare normtal är inte ett framräknat behovstal, något som kommunen velat korrigera i nu föreslagen parkeringsstrategi. I föreslagen parkeringsstrategi har behovstal för anställdas och besökandes parkering räknats fram utifrån dagens arbetstäthet/besökandestäthet och bilförarandelar. Umeås målsättning om att minska användandet av bil till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik har också varit vägledande. Normtal i centrumfyrkanten bygger på en förväntad bilförarandel på cirka 30 procent, dvs. en mycket låg siffra i jämförelse med dagens 45 procent.

Angående reservat för framtida parkeringsanläggningar behandlar översiktsplanen inte enskilda fastighetsägares önskemål om framtida förändringar utan redovisar en markanvändning som ur allmän synpunkt bedömts som lämplig för, i detta fall, parkering. Ett framtida genomförande förutsätter sedan att kommunen och fastighetsägare kommer överens om åtgärden.

## Föreningen för byggnadskultur (CS)

Föreningen för byggnadskultur har länge efterlyst en aktuell ÖPL och reagerat när fastighetsägare fått klartecken för planering av projekt som strider mot gällande ÖPL. Det är viktigt att leva upp till lagstiftarens avsikt att förändringar ska styras av övergripande principer som är demokratiskt väl förankrade och kända av invånarna. I planförslaget uttrycks att översiktsplaner bör aktualiseras varje mandatperiod medan riksdagen kräver att översiktsplaner ska aktualiseras av kommunfullmäktige varje mandatperiod. Detta bör framgå av planförslaget.

Vissa formuleringar kan uppfattas som en bristande vilja att ta invånarnas och demokratins spelregler på allvar. Exempelvis skrivningen att stadens identitet är en nyckel till tillväxt samtidigt som det uttrycks att det ibland kan upplevas som ett hinder för utveckling när en planprocess tar tid på grund av folkliga protester. Översiktsplanen ska vara ett förslag för det demokratiska medborgarengagemanget hellre än ett verktyg för att reducera det. Planförslaget ger inte tillräckliga anvisningar till skydd för byggnadshistoriska och kulturmiljömässiga värden. Föreningen påminner därför om att lagstiftarens mening inte är att "mjuka" värden ska ha lägre rang än ekonomiska. Lagen kräver att hänsyn inte bara bör, utan också ska, tas till kulturmiljövärden. I strävan att bygga en attraktiv stad handlar diskussion oftare om att bygga en viss höjd eller till en viss kostnad hellre än vilka kvaliteter och funktioner som önskas att uppnås.

Planförslaget är helt inriktat på att bygga en tät blandstad utan att tydligt konkretisera och exemplifiera på vilket sätt detta är ett medel som bättre kan leda till uppsatta mål. Föreningen ställer frågan om hur planförfattaren definierar den attraktiva staden liksom andra begrepp som attraktiva mötesplatser, centrumskapande verksamheter, stärkt identitet, tydliga stadsrum, liv och rörelse samt hög grad av urbanitet. Ett attraktivt stadsliv skapas av stads-

rummens utformning och det sätt de inbjuder till social interaktivitet eller inte. Interaktion kan uppmuntras av planering. Exempelvis erbjuder mindre stadskvarter fler möjliga mötesplatser.

Föreningen föreslår ett tillägg till kapitlet "Fortsatt arbete" som bör innehålla grundligt material för utvecklingen av stadens offentliga liv. Gällande ny bebyggelse uttrycker planen att denna ska samspela med kulturmiljön eller befintliga byggnaders värden men det enda konkreta exempel som nämns är förstärkta kontraster. Föreningen vill se ett förtydligande av hur kravet på samspel med befintliga byggnaders värden ska tolkas utan att värdena reduceras.

Föreningen efterlyser en tydligare förklaring till varför en stad ska byggas tät och vilka aktuella rön som det lutar sig på. De källor som redovisas i samrådsredogörelsen är 10-15 år gamla. Mot bakgrund av att planförslaget slår fast en inriktning mot en tät funktionsblandad stad efterlyses en noggrannare analys av denna inriktning jämfört med andra tänkbara utvecklingsinriktningar där man illustrerar vad som krävs för att de olika inriktningarna ska nå samma resursanvändningsmål med redovisning av övriga för- och nackdelar. Den täta funktionsblandade staden har många fördelar men det är viktigt att vara öppen för nackdelarna såsom att de är dyra att förvalta, kan ge ökad trafik och buller liksom att en funktionsblandad miljö kan fungera sämre för barn. Förtätning kan göra stadsdelar mindre attraktiva för boende och minska rekreativsmöjligheterna.

Föreningen menar att det bör skrivas in i planen att hänsyn till kulturmiljö kan vara motiv nog att hålla hushöjder nere. Som planen ser ut nu ges kommunledning och byggherrar än större frihet att bestämma hur mycket som kan byggas liksom var och hur högt. Det enda som begränsar är hänsyn till flyg och i viss mån hänsyn till det offentliga rummet då höga hus ger långa skuggor. En märklig prioritering är att inte byggnadsordningen över centrala staden finns kvar.

När det gäller centrumfyrkanten saknar föreningen ett särskilt omnämmande av trähusbebyggelsen i kvarteret Njord. Inom centrumfyrkanten vill föreningen att den jämna profilen även fortsättningsvis ska värnas. För att minska trycket på Centrumfyrkanten bör andra lägen för nya byggnader sökas i senare anlagda stadsdelar. Förtätning av centrum kommer att innebära försämringar för boende, menar föreningen. Även val av kvarterstyper är viktigt ur flera aspekter vilket noga bör analyseras innan en särskild typ blir utgångspunkt i planeringen.

Vidare bör trafikeffekten av att fler boende, verksamma och besökare ska rymmas i centrum noga analyseras och mer realistiskt vägas in i förslaget. Att växa till 200 000 invånare genom att förtäta centrum är inte en bra vision att marknadsföra. Många städer som anses attraktiva har byggt vidare på sina egna tillgångar och utvecklat en egen karaktär istället för oreflekerat anamma vissa trender. En konkret vision saknas för det framtida Umeå. Föreningen för byggnadskultur vill att identiteten sammanfattas på ett konkret och marknadsföringsmässigt sätt samt att visionen om den framtida identiteten bygger på en analys av den befintliga stadskaraktären. Kommunen bör i enlighet med Riksantikvarieämbetets riktlinjer för förändringar i befintliga miljöer identifiera: Umeås identitet, kvaliteter och unika tillgångar i Umeå, vad staden vill ha och bli i framtiden, vilka kvaliteter som stödjer målbilden samt definiera åtgärder.

Älvslandskapet med de verksamheter som närheten till älven förde med sig, bedöms som en av de viktigaste delarna i Umeås historia och identitet. Planen bör uttrycka en viljeinriktning om hur kvarvarande byggnader och miljöer som vittnar om älvens betydelse ska bevaras.

Föreningen önskar ett tillägg till avsnitt 2.1 gällande utvecklingsstrategier för hållbar tillväxt. Det bör förtydligas att grunden för planeringen ska vara en resursanvändning inom naturens gränser istället för att kamouflera det med Aalborgåtagandena. Dessa har visserligen uthållig resursanvändning som grund men genom att låsa sig till dessa formuleringar är man inte fri att hitta än bättre lösningar. Slutligen efterlyses förtydliganden av hur slutsatserna i planens miljöbedömning dragits som innebär att planförslaget skulle leda till en så positiv miljöpåverkan på kulturmiljön som beskrivs, till skillnad från den rådande översiktsplanen som påverkar kulturmiljön negativt.



## Kommentar:

Föreningen menar att översiktsplanen uttrycker en bristande vilja att ta demokratins spelregler på allvar och exemplifierar bland annat detta med en lösryckt mening om att folkliga protester kan upplevas som ett hinder för utveckling. Denna formulering återfinns i ett resonemang om nödvändigheten att ha en gemensam vision för stadens utveckling som här återges i sitt sammanhang:

”Det kan dock upplevas som ett hinder för utvecklingen när en planprocess tar lång tid p.g.a. folkliga protester och överklaganden. En gemensam vision för staden är därför nödvändig för att snabba upp förändringstempot och bidra till en mer långsiktigt hållbar omvandlingsprocess”.

Föreningen efterlyser tydligare anvisningar till skydd för byggnadshistoriska och kulturmiljömässiga värden. Planförslaget behandlar utförligare än i nu gällande plan dessa värden i stadsdelsvisa beskrivningar och förhållningssätt. Avsnittet om kulturmiljö grundas på en ny översyn av kulturmiljöer av riksintressen som utförts av Länsstyrelsen samt de aktuella inventeringar som byggnadsnämnden utfört i sitt pågående arbete med byggnadsordningar.

Föreningen efterlyser en konkret vision för Umeå men emotsätter sig samtidigt planförslagens vision om ett förtätat Umeå och ifrågasätter motiv och vetenskapliga belägg för denna. Planens vision är väl därmed tillräckligt konkret för att kunna ifrågasättas?

Föreningen frågar sig hur planförfattaren definierar den attraktiva staden men svarar samtidigt själv på frågan. Där redovisar föreningen dock ingen avvikande ståndpunkt från planens intentioner.

Samtidigt som föreningen erkänner att den funktionsblandade staden har många fördelar anser man att det är viktigt att vara öppen för nackdelarna. Förtätning är enligt planförslaget en grundförutsättning för en fortsatt hållbar befolkningstillväxt.

Föreningen föreslår ett tillägg till avsnittet ”Fortsatt arbete” där ett grundligt material för stadens offentliga liv utvecklas. Arbetet pågår och kommer att fortsätta inom ramen för den ”spelplan” som används i kommunikation med bland annat centrums olika aktörer.

Föreningen ifrågasätter planens miljöbedömning, vilket tidigare besvarats i samrådsskedet.

Föreningen ifrågasätter utvecklingsstrategierna och menar att planen bör förtydliga att grunden för planeringen ska vara en resursanvändning inom naturens gränser istället för att kamouflera det med Aalborgåtagandena. Planens utvecklingsstrategier utgår från Aalborgåtagandena som är antagna av kommunfullmäktige i demokratisk ordning.

## LRF:s kommungrupp (FFU)

LRF:s kommungrupp anser att det är viktigt att ett antal större jordbruk kan etableras/utvecklas i byarna. Med allt mer blandad bebyggelse i byarna blir jordbrukets självklara och speciella villkor allt mindre självklara. Jordbruk betraktas ibland som störande inslag och även om alla skriver under på betydelsen av kretslopp som teori, ska detta också omsättas i praktiken vilket kan leda till lukt, oljud osv. Bedömningarna av villkoren för byggande i byarna kan vara olika utformade med hänsyn till jordbrukets betydelse och trycket på att exploatera. I byar med måttligt tryck borde etableringar som inte inkräktar på jordbrukets villkor kunna tillskapas. I mer stadsnära byar är byggandet mer problematiskt. Det är inte tillräckligt att endast lämna de större fälten och slätterna obebyggda utan i planeringen måste de tilltänkta brukarnas situation och villkor studeras, exempelvis utifrån dominerande stråk för jordbruket och dess maskiner, drivningsvägar för betesdjur samt hur vi vill ha det i framtiden. LRF ställer sig inte negativa till byggande i byar men understryker att det är viktigt att det sker utifrån vad som är bäst för jordbruket. Åkermark behöver respekteras i än högre grad.

### **Kommentar:**

Riktlinjerna för byggande i byarna omfattar inte enbart att man inte får bygga på jordbruksmark utan att möjligheter att driva jordbruk inte ska försvåras och att en ökad fragmentering av jordbruksmark ska undvikas. Hur en planerad bebyggelse kommer att påverka jordbruksverksamheter beror på de lokala förhållandena och måste utredas i varje planärende för sig.

### **Röbäcks arena (FFU)**

Röbäcks Arena AB anser inte att deras framställan om prövning av exploatering för bostäder behandlats på ett rimligt sätt och att kommunen inte tagit hänsyn till lämnade synpunkter. Röbäcks Arenas inställning är att ändringar i översiktsplanen kan göras så att deras ansökan kan tillgodoses. Röbäcks Arena anser inte att deras projekt behandlas som andra projekt och menar att deras ärende pågått under sju år utan en trovärdig förklaring och motivering. De skäl som presenterats mot projekten överensstämmer inte med de argument kommunen framhåller när kommunen själv initierar och driver byggprojekt. Röbäcks Arenas projekt behöver ses som kompletteringsbebyggelse och bör beskrivas på samma sätt som andra exploateringsområden och plansättas motsvarande B1 och B7. De nya flygbullerberäkningarna som beräknas genomföras år 2011 bör räknas in. Särskilt bör området V7, Entré Syd, beaktas eftersom det ligger inom flygets influensområde vilket är det starkaste hindret för flygplatsens bevarande ur ett riksintresseperspektiv.

### **Kommentar:**

Synpunkter från Röbäcks Arena har bemötts efter samrådet. I planhandlingen anges Röbäck som utredningsområde för att om möjligt hitta lämpliga lägen för bebyggelsekomplettering.

### **Svensk handel (FFU och CS)**

Svensk handel noterar att mycket av deras synpunkter beaktats för de två fördjupningarna. Gällande den fördjupade översiktsplanen för Umeå konstaterar Svensk handel att Entré Syd kvarstår som ett framtida handelsområde trots att det, enligt vad som anges i Svensk handels utställningsyttrande, visat sig vara fel att splittra upp den externa/halvexterna volymhandeln. Den framtida potentialen anser Svensk handel finns i Ersboda/Mariedal, särskilt gällande ytor väster om Green Zone. Den bild som målats upp av området med en stadsmässig karaktär menar dock Svensk handel är fel. Enligt Svensk handel är det inte möjligt att blanda boende och volymhandel på samma sätt som det går att blanda urvalshandel och boende i en stadskärna. I övrigt anser organisationen att det är helt rätt att satsa på det f.d. I20-området.

Svensk handel förstår inte vad som menas med riktlinjen om varuutbud gällande sällanköpsvaror där det uttrycks att särskilt angelägna verksamheter samt ett unikt utbud varor även uppmuntras i andra lägen. Man kan ana att kommunen vill ha ett ess i rockärmen i det fall etableringen med stort E kommer. Svensk handel menar att det inte finns så stora E att någon behöver en gräddfil, kunderna uppskattar inte en utspridd handel.

Gällande fördjupningen för de centrala stadsdelarna uttalar sig Svensk handel angående parkeringsfrågan. Svensk handel befarar parkeringsbrist i stadskärnan som väntas leda till parkeringskaos. Av den anledningen finns därför behov av att tillfälliga p-platser och nya p-hus skyndsamt arrangeras och projekteras. Bara på kajområdet och ovanpå Kungspassagen bedömer Svensk handel att bortåt 400-500 parkeringsplatser kommer att försvinna.

### **Kommentar:**

Handelsområden:

Entré Syd har allt sedan år 1990 varit en viktig pusselbit i kommunens handelspolicy och strävan att minimera trafikarbetet. En utveckling av Ersbodaområdet mot väster kan bli aktuell när föredetta regementsområdet kan tas i anspråk för stadsutveckling.

Parkering:

Pågående stadsutvecklingsprojekt kommer att fordra nya parkeringsanläggningar. Av den anledningen redovisar den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna parkeringsreservat för anställdas parkering och för besökande i anslutning till stadskärnan, i närtid och på längre sikt. Ett nytt synsätt på nyttjandet ges i översiktsplanen, där parkering för besökande och boende prioriteras före arbetsplatsparkering. Tillfälliga parkeringsplatser kommer att behöva användas i väntan på att nya anläggningar får ett tillräckligt underlag för att kunna byggas. Likaså behöver kommunen använda andra verktyg exempelvis zon- och avgiftsdifferentiering och kombinationsåtgärder såsom ”Park & Bike” för att hantera parkeringsfrågorna i centrala Umeå. En precisering av utbyggnad av parkeringsanläggningar och lämplig utbyggnadstakt kommer att hanteras i ett nytt parkeringsprogram.

## Västerbottens museum (FFU och CS)

Angående *Fördjupningen för Umeå* lämnar Västerbottens museum följande synpunkter:

Tillväxtmålet 200 000 invånare genomsyrar planen men de negativa konsekvenserna redovisas endast måttligt samtidigt som bevarandefrågorna nedtonats. Avsnittet i samrådsversionen benämnt attraktivitet, där det uttrycktes att kulturmiljövärden bidrog till Umeås attraktivitet, verkar ha utgått. Även skrivningen om att tillvarata stads- och kommundelarnas unika förutsättningar och karaktärer har försvunnit. Museet noterar även att storleksbegränsningen (150 m<sup>2</sup>) avseende fritidshus tagits bort och att den nuvarande skrivningen är betydligt mildare än föregående.

Vad beträffar komplettering i byarna fanns tidigare en formulering om att ny bebyggelse skulle utvecklas enligt byggnadsnämndens riktlinjer för byggande i byar. Ovanstående har tagits bort och anges istället som en av riktlinjerna i avsnittet om kulturmiljöer. Museet föreslår att formuleringen återinförs i ”Riktlinjer för komplettering i byar”.

Skrivningen om att ny bebyggelse bör ”samspela med befintlig på sådant sätt att byarnas särskilda kvaliteter tillvaratas” förefaller ha tagits bort. Även om kulturmiljöer behandlas i eget avsnitt anser museet att de bör omnämnas som en resurs i det inledande kapitlet om bebyggelse bland övriga riktlinjer.

I avsnittet *Kulturmiljöer* framgår att dessa är viktiga för en plats identitet och att målsättningen är att de ska skyddas. Samtidigt uttrycks i planen att skyddet för de lokalt intressanta kulturmiljöerna är bristfälligt. Västerbottens museum menar att plan- och bygglagens krav på att redovisning av kulturmiljövärden ska ingå i planen, inte har uppfyllts, trots att brister angavs kring detta redan år 1998. Flera stadsdelar saknas ännu gällande byggnadsordningarna liksom den stadsbildsanalys för centrala staden hänvisning görs till. Bebyggelseinventeringar för byar och övriga kommuncentra är inte kompletta och har inte uppdaterats på 20 år och museet menar därför att det är hög tid att detta genomförs. Under avsnittet *Genomförande* tas behovet upp av uppdaterade inventeringar och kulturmiljöprogram men utan utfästelser om åtgärder.

Miljöbedömningens analys av kulturmiljöer har tydliggjorts men analysen bör endast beskriva påverkan på kulturmiljöerna. Skrivningen: ”[...] dessutom medför att den önskade tillväxten hämmas” bör därför strykas. Kulturmiljövärden ingår som ett delmål i miljömålet ”God bebyggd miljö” men Västerbottens museum uppmärksammar att detta inte nämns under kapitel 5.3 om konsekvenser för miljömål, varför det är svårt att avgöra om de tagits med i sammanvägningen. Sammanfattningsvis anser museet att kulturmiljövärden, som tidigare var dåligt representerade och försvagats, borde lyftas och förstärkas.

Angående *Fördjupningen för de centrala stadsdelarna* lämnar Västerbottens museum följande synpunkter:

Museet upprepar den tidigare lämnade synpunkten att tillväxtnålet 200 000 invånare inte gynnar befintliga kulturmiljöer. Västerbottens museum ställer sig undrande till hur kulturmiljöer ska kunna stärkas och kopplingar till stadens historia ska beaktas samtidigt som planen genomsyras av förtätning och tillväxtmål. När det gäller kulturmiljökartan förutsätter museet att byggnader som är skyddade enligt kulturminneslagen också ska redovisas och skiljas från de som ska hanteras enligt plan- och bygglagen. En fråga är hur de byggnader som inte har starkast bevarandeskydd ska klara sig mot förändringstrycket. Planen uttrycker att centrum ska karaktäriseras av hög täthet. Om det sker byggnation på obebyggda tomter i centrum är detta bra anser museet eftersom detta förfulat staden länge. Dock menar museet att det finns fog att befara att det fåtal äldre hus som finns kvar kommer att rivs.

Västerbottens museum anser att det inte håller att överlåta till t.ex. fastighetsägare att bygga vad de vill. Centrums stadsplan planerades inte för höga hus och det finns därför en risk att stadsmiljön kommer att upplevas mörkare och mindre trivsamt. Intressant vore om det gjordes en studie om hur gårdagens debatterade höghusprojekt såsom Plaza uppfattas idag för att tillämpas för de idag aktuella projekten. Även om den jämna stadssiluetten inte längre är riksintresse kan inte höga hus skjuta upp var och hur som helst utan att kulturmiljöer och stadsmiljön försämras. Det ska vara trivsamt i centrum och det är viktigt att höga byggnader inte gör gatumiljöer mörkare.

Planen bör innehålla en stadsbildsanalys med tydligare riktlinjer för bevarande och nybyggnation som, utifrån stadsbilden, visar var det är lämpligt och olämpligt med höga hus, istället för att detta lämnas fritt till exploaterare. Det är svårt att få det att gå ihop hur bevarandeambitioner ska kunna genomföras utan att en tydligare viljeinriktning anges. Sammantaget har planen en alltför tillåtande inställning med oklarheter om hur kulturmiljöer ska bevaras.

Det är positivt att de nuvarande trafikstråken ersätts med bostäder. I20 bör dock vara synlig i stadsbilden och inte byggas in. Eftersom det är byggnadsminne förutsätts länsstyrelsen bevaka detta. Redan i samrådsskedet påpekade länsstyrelsen att MKB:n inte visar hur kulturmiljön påverkas. Museet kan inte se att detta föranlett någon ändring i planen. Sammantaget är uppfattningen att planen drivits fram under för stor tidspress och att den fortfarande är ofullständig. Riktlinjer saknas för hur byggnader ska bevaras. Även en konsekvensanalys för hur kulturmiljön påverkas efterlyses liksom att byggnadsordningarna och en stadsbildsanalys bör tas fram som komplement och underlag till planen. Helst bör tydligare riktlinjer för hur kulturvärden ska skyddas införas i form av ett bevarandeprogram.

## **Kommentar:**

Västerbottens museum ställer sig, liksom under samrådsfasen, frågande till hur bevarandet av kulturmiljövärden ska kunna kombineras med en kraftig förtätning. Svaret är liksom tidigare att tillväxtnålet klaras i de anvisade förtätningstråken. De befintliga kulturmiljöerna behöver inte tas i anspråk av den anledningen.

Museet förutsätter att kulturminnena redovisas på kartan. En sådan redovisning av kulturminnen kommer att ske.

Museet efterlyser, liksom flera andra, en stadsbildsanalys med tydligare riktlinjer för höghusbebyggelsen. Översiktsplanen anger övergripande riktlinjer och förhållningssätt för högre byggnader. Hur de enskilda byggnaderna förhåller sig till helheten och till andra pågående projekt behöver emellertid studeras i senare planeringskedan, exempelvis med hjälp av gestaltningsprogram där stadsbildsanalys kan ingå.

Museet efterlyser tydligare anvisningar till skydd för byggnadshistoriska och kulturmiljömässiga värden. Planförslaget behandlar utförligare än i nu gällande plan dessa värden i stadsdelsvisa beskrivningar och förhållningssätt. Avsnittet om kulturmiljö grundas på en ny översyn av kulturmiljöer av riksintressen som utförts av Länsstyrelsen samt de aktuella inventeringar som byggnadsnämnden utfört i sitt pågående arbete med byggnadsordningar.

Museet efterlyser planens miljöbedömning. Den frågan har besvarats i samrådsskedet.

## Västerbottens travsällskap (FFU)

Området runt Umåker med en befintlig hästanläggning har stora utvecklingsmöjligheter, däribland för hästnära boende i anslutning till Umåker. Ett program finns framtaget för utveckling av ett hästcentrum i Umeå.

I området mellan Travbanevägen, Slättmarksvägen och Gärlvägen finns Umåkers utveckling av ungdomsverksamheten med nya rid- och körhallar samt möjligheter för privata och gemensamma initiativ i form av nya stallbyggnader. Dessa delar är kopplade till hästnära boende som andelsstallar eller liknande. I området mellan Västra länken och Travbanevägen finns möjligheter att utveckla hästnära boende i form av radhus eller kedjehus. Stallarna finns inom det förra området och kan ingå som en del i ett radhus. Därtill finns möjligheter för utveckling av Skravelsjö by med hästnära boende från byn och i riktning mot Klabböle. Här kan det finnas hästnära boenden i form av stora gårdar med stora stall och generösa utrymmen för hagar.

Gropen väster om travbanan kan användas som område för hästkörning med fyrspann, terrängbana, fälttävlan för häst, hoppbana, alternativa träningsmetoder på olika underlag, hundtävlingar som agility m.m.

Umåker begär en fördjupning av översiktsplanen, i första hand gällande de två först beskrivna områden och de två sista därefter. Umåker ser det som viktigt att deras synpunkter beaktas och behandlas i översiktsplanen så de kan gå vidare med det arbete som påbörjats och där många är involverade.

### **Kommentar:**

Umeå kommun har tagit del av det arbete som travsällskapet gjort avseende utvecklingen av verksamheten och ser sällskapets arbete som vällovligt. Möjligheterna till en utveckling av området kommer att styras av val av vägsträckning av den så kallade Västra Länken. När vägsträckningen fastställs under hösten 2011 kommer förutsättningarna för en utveckling att klarläggas betydligt. Det finns i dagsläget ett relativt stort antal förslag på utvecklingsmöjligheter vilka bedöms inrymmas inom redan för travet utpekade expansionsområde V17 och inom föreslaget utredningsområde BU2. De utvecklingstankar som nämns särskilt i travsällskapets yttrande bedöms, vartefter de konkretiseras, kunna hanteras i gängse planeringsprocess med stöd av översiktsplanen.

## PRIVATPERSONER

### Urban Bengtson (FFU och CS)

Synpunkter som lämnats under samrådet lyfts även i utställningsskedet. I yttrandet bedöms 150 000 invånare vara ett mer troligt och rimligt befolkningsmål än 200 000 invånare. Det fördubblingsresonemang, t.ex. från 50 000 invånare till det dubbla mellan år 1950 och år 2000, håller inte.

I utställningshandlingen finns avsnitt om skolor och förskolor i planen som pekar på ett stort behov att planera för nya skolor och förskolor. För att klara detta behöver planeringen bygga på nytänk och tidigare erfarenheter. Det är bra om barnomsorgen finns på plats före bostäder vid nybyggnation. Samlokalisering med skola/campusdagsis bör övervägas där utemiljön för de mindre barnen kan säkerställas. Även annat går att samlokalisera såsom äldre bostäder i ovanvåningar, kontor, service eller annat. Detta skapar synergieffekter och kan bidra till bättre ekonomi.

Annat nytänkande är campusdagsis/förskola och skolor med viss pedagogisk inriktning, gärna i egen regi, för att möta utvecklingen av entreprenörskap i tjänstesektorn.

Annat som stärker och utvecklar Umeås attraktionskraft är idrottsutveckling på IKSU/Campus med bad/simning, gymnastikens hus, utesporter m.m. Därtill är spårtaxi/spårbil/innovationssatsningar viktiga pusselbitar i ett innovationssatsande Umeå.

### Kommentar:

200 000-målet:

De aktuella översiktsplanefördjupningarna tar sin utgångspunkt i det nya befolkningsmål som kommunfullmäktige fattade beslut om i slutet av år 2008. Det innebär att planera för en ny hållbar bebyggelsestruktur och ett Umeå som har 200 000 invånare senast år 2050. Kommunfullmäktiges beslut gäller även för fler verksamheter i kommunen än den fysiska planeringen.

Campusförskola mm:

Vad gäller frågan om en fristående förskola/skola på Campusområdet finns det idag möjlighet för andra huvudmän än kommunen att driva både för- och grundskolor. För- och grundskolenämnden beslutar i sådana frågor. I det aktuella fallet finns det idag en förfrågan om att bygga en förskola på Campus men beslut har ännu inte fattats i ärendet.

Erfarenhetsmässigt vet vi att de flesta föräldrar efterfrågar förskola/skola i närheten av bostaden undantaget de som efterfrågar en speciell pedagogik/inriktning på verksamheten. Fördelen tycks vara att barn då kan möta och leka med andra barn i bostadsområdet samt att hämtning och lämning inte enbart kopplas till ena föräldern.

Markanvändningen på Campusområdet och prioriteringen mellan olika markanspråk som t.ex. undervisningslokaler och idrottsutveckling är också en fråga för fastighetsägaren i det aktuella området, för närvarande Akademiska Hus.

Riktlinjer om pedagogisk inriktning och huvudmannaskap är frågor som inte behandlas inom ramen för översiktsplanarbetet.

Samlokalisering av för- och grundskola:

Det råder inget motsatsförhållande mellan skola och förskola utan det är oftast en fördel om dessa samlokaliseras eftersom lokalytorna då kan utnyttjas mer flexibelt. Sådana exempel finns redan, t.ex. Linblomman i Röbäck och vid Hedlundaskolan. Det bekymmer som ibland kan uppstå är möjligheten att kunna tillskapa nödvändiga ytor för utevistelse.

Barnomsorgsbehovet i 200 000-perspektivet:

Kommunen delar uppfattningen att det, med ett ökat antal boende i de centrala stadsdelarna, blir nödvändigt att planera för nya för- och grundskolor. Idag finns ett femtiotal förskoleavdelningar och sex grundskolor inom området. Eftersom planen fullt utbyggd medger en fördubbling

av antalet boende så kan anspråken på fler platser i för- och grundskolan bli betydande. Utvecklingstendensen är också att allt fler barnfamiljer väljer att bo centralt vilket pekar i samma riktning. I kapitel 1.5 i fördjupningen för de centrala stadsdelarna anges att nuvarande kapacitet och kommande behov av för- och grundskolelokaler och behovet av friytor med koppling till dessa ska utredas som en del av det fortsatta arbetet.

## Torsten Lundberg (FFU och CS)

Torsten Lundberg ställer frågan om vem som tar ansvar för genomförandefrågorna. Planen bygger på hur bilparken ser ut idag och om 20 år bedöms merparten av bilparken ha ersatts. Västra länken vid Prästsjön är ett håll mot ambitionerna eftersom det ger för liten avlastning för de andra trafiklederna. Störst effekt fås i tunnelalternativet. Även om mycket önskas göras på en gång är det nödvändigt med någon form av prioritering, exempelvis vad som är lämpligt innan år 2014. Därtill bör Natura 2000 vid Degernäs- och Röbbäcksslätten belysas angående markanvändningen med hänsyn till det föreslagna vägreservatet för E4-delen Ansmark - Degernäs. Vilka framtida konsekvenser kan utläsas med erfarenhet av Botniabanans dragning? Slutligen behöver kvarteret Orions utvecklingsmöjligheter studeras vidare.

### Kommentar:

Trafikverket kommer att ta ställning till sträckning för den så kallade Västra länken inom Umeåprojektet under hösten 2011. Den fördjupade översiktsplanen tar ej ställning till alternativa vägdragningar utan tillgodoser endast möjligheten att endera sträckning kan komma till.

Vad gäller prioriteringar av kommande projekt så håller kommunen med om att det fordras prioriteringar. Planen är uppdelad i nya områden, utredningsområden och reservområden, vilket i sig är en form av prioritering i tid. Därtill kommer kommunens bostadsförsörjningsprogram att uppdateras efter det att fördjupningen är antagen av kommunfullmäktige. Programmet anger en prioritering av kommande bostadsbyggnadsprojekt under de fyra närmaste åren med utblickar cirka tio år framöver.

Reservatet för framtida E4 i östlig sträckning har funnits med i kommunens översiktsplan sedan lång tid tillbaka och får i delen söder om älven, ses som ett mycket långsiktigt reservat. Frågeställningar kring övriga intressen som Natura 2000 får hanteras utifrån de förutsättningar som råder den dagen det blir aktuellt att ta reservatet i anspråk.

## Hans Åkerlind (FFU och CS)

Hans Åkerlind anser att materialet kring planerna fortfarande är för omfattande fastän kommunen i samrådskommentarerna skriver att avsikten är att ta fram sammanfattningar och populärversioner först efter antagandet, vilket är för sent. Med översiktsplanen blir det fritt fram att bygga vad som helst upp till 13 våningar även i känsliga miljöer. Det finns en djup oro över att kontrasten mellan gammalt och nytt, av politiska personer i ledande ställning, betraktas som en arkitektonisk kvalitet. En utökad exploatering från 3-4 våningar till 14 våningar gör att Umeå centrum kommer bli betydligt svårare att nå med bil till följd av minskad erforderlig parkering. Resultatet kan inte bli annat än att centrumets attraktionskraft minskar till förmån för externa butikscentra, vilket inte är önskvärt.

Hans Åkerlind ställer frågan om det är möjligt att på ett trafiksäkert och rimligt sätt korsa järnvägen och Östermalmsleden som visas på karta gällande gång- och cykelstråk från ett odefinierat ställe på Teg till Gammlia, vilket illustreras i bilden kallad planillustration i fördjupningen för de centrala stadsdelarna.

Planen ger heller ingen lösning på ett gammalt cykelproblem, nämligen mellan Backen och centrum. En enkel träbro skulle lösa många problem.

Sammanfattningsvis är intrycket att det från politiskt håll önskas drivas igenom en exploateringsökning utan genomtänkta konsekvenser och även görs försök att dölja de känsligaste delarna i enorma ordmassor. Det är orimligt att ingående studera över 270 sidor text. Att erbjuda en sammanfattning är en demokratifråga.

### **Kommentar:**

Åkerlind gör tolkningar av översiktsplanen som, enligt planförfattarna, inte överensstämmer med översiktsplanens intension, som är att hitta en lämplig balans mellan bevarande och ny-exploatering. Planförfattarna anser att planens riktlinjer utgör en bra grund för att i senare planeringsskeden reglera bebyggelsen på ett sätt som skapar en attraktiv stadskärna.

En sammanfattande populärversion kommer att tas fram när planförslaget är antaget av fullmäktige.

### **Inger Eriksson (FFU)**

Inger Eriksson ger förslag på satsningar såsom tivoli, djurpark, botaniska trädgårdar samt etablering av IKEA för att locka turister samt erbjuda ett större utbud av attraktioner för boende och besökare för att Umeå ska lyckas att nå målet 200 000 invånare.

### **Kommentar:**

I planen avsätts mark för olika typ av verksamheter på en övergripande nivå. Erikssons förslag på satsningar för att öka stadens attraktionskraft kan rymmas inom planförslagets ramar och riktlinjer för områden avsedda för exempelvis turism, handel och grönområden.

### **Bosse Gustafson (FFU)**

Bosse Gustafson framför synpunkter angående dragningen av Västra Länken norr om älven, där tunnelalternativet förordas. Önskemål anges om att lämnade synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet med biltrafiksystemet kring tätorten.

### **Kommentar:**

Flera alternativ är möjliga för Västra länkens sträckning, vilka alla finns med i översiktsplanen. Vilket alternativ som sedermera byggs bestäms i andra sammanhang.

### **Kerstin Isaksson (FFU)**

Plankartan för Umeås framtida tillväxtområde rymmer ett utökat restriktionsområde för Dåvamyrens verksamhet, vilket medför konsekvenser för markägare och boende i området vad gäller miljö samt mark- och fastighetsvärden. Kommunen äger Umeå Energi som i sin tur äger Dåva. Vem ser till mark- och fastighetsägarnas intressen i denna fråga om vart gränsen för Dåvas verksamhet bör gå?

I Europakonventionen till skydd för mänskliga rättigheter finns ett avsnitt som berör egendom som uttrycker att: "Varje fysisk eller juridisk person skall ha rätt till respekt för sin egendom". Förhoppningen är att Umeå kommun respekterar sina medborgares rätt till respekt för sin egendom. Dåvas restriktionsområde bör inte utökas i den omfattning som visas på plankartan utan behålla dagens gräns.

### **Kommentar:**

Umeva och Umeå Energi har med stora investeringar byggt upp verksamheter inom Dåvaområdet som är av stort regionalt intresse. Anläggningarna kan inte ersättas på annan plats. Det är därför ytterst viktigt att området skyddas mot markanvändningar som långsiktigt kan försvåra ett framtida nyttjande.

### **Marcus Lindberg (FFU)**

Marcus Lindberg uttrycker besvikelse över handläggningen av översiktsplanen och menar att kommunen borde studerat tillgänglig forskning eftersom det finns flera sätt att bygga hållbara städer. Planen bygger idag uteslutande på Aalborgåtagandena som borde diskuterats i ett bredare sammanhang än bara att undertecknandet föregicks av en rekommendation av stads-



ledningskontoret. Marcus Lindberg anser att näringslivs- och planeringsutskottet har överskridit sina befogenheter när man år 2007 undertecknade Aalborgåtaganden. Detta är allvarligt bland annat eftersom planen märkbart skiljer sig från ÖPL 98 på så sätt att den, avseende grönstruktur, helt bygger på Aalborgåtaganden. Åtagande nummer fem präglar hela förslaget då man uttrycker att vi ska arbeta för att undvika stadsutbredning och t.ex. prioritera använd mark framför oexploaterad sådan i stadens utkanter. Skrivningarna i Aalborgåtaganden har sedan formulerats till kommunens enda strategi för tillväxt där kommunen tror sig bygga en attraktiv stad genom att packa ihop den. Förslaget utgår helt ifrån förtätning. Om mellanrummet mellan stadsdelar bebyggs försvinner grönt även om kommunen skriver att mer satsningar ska ske på offentliga rum och parker. Aalborgåtagandena borde debatterats på ett öppet och transparent sätt med stadens invånare innan de beslutas.

Marcus Lindberg hoppas efter utställning på ett omtag av planen när det gäller bevarande av Umeås karaktär och gröna stadsbild. Möjligheter finns fortfarande att bygga en grön hållbar stad utan att förtäta, bygga bort alla gröna stråk och trycka ihop alla på redan exploaterad mark.

### **Kommentar:**

Ambitionen är inte att enbart bygga en tät stad utan en attraktiv stad där människors behov av tillgång till grönområden, sociala strukturer, arbets- och boendemiljöer tillgodoses. Det har gjorts ett gediget arbete med att bland annat studera förutsättningarna för grönstruktur och tillgängligheten till rekreationsområden. I de fördjupade översiktsplanerna finns tydliga målsättningar för grönstrukturen t.ex. målbilden, som kommer att konkretiseras i ett framtida grönstrukturprogram.

### **Ove Näslund (FFU)**

Ove Näslund föreslog ”Kullaänget” som ett nytt bostadsområde under samrådsskedet och lämnar en rad argument för detta under utställningsskedet. Argument som nämns är att biltrafiken inte påverkar centrum vid resor söderut, norrut eller västerut, att teknisk infrastruktur finns framdraget, att exploateringen skulle fungera som komplettering till Umedalen, att det skulle vara ett plus för kommunens bostadsförsörjningsprogram, att investeringskostnaderna finns i omgivningen, att genomfart till grönkorridor genom de två tunnlarna under E12 inte bedöms påverkas av bebyggelse, att Naturbruksgymnasiet inte brukar mark i området, att markförhållandena inte är sämre än Västerslätt vilket varit möjligt att åtgärda samt att det är fem kilometer till centrum.

### **Kommentar:**

Området norr om E12, från Klockarbäcken och österut, planeras med beaktande av flygbuller, jordbrukets intressen, det rörliga friluftslivets intressen, barriäreffekter och bitvis dåliga markförhållanden, enbart för verksamhetsetableringar.

### **Martin Sundqvist (FFU)**

Martin Sundqvist konstaterar att E4:an flyttas för att den inte ska vara i centrala staden men att E4:an, med utvecklingen av den nya stadsdelen, ”Tegelbruksberget”, åter kommer närmare Umeås bebyggelse. Därtill vore det tråkigt om ett av Umeås kuperade motionsspår försvann. Ovanför Gimonäs elljusspår är det bara myr och tråkig skogsmark, området Tegelbruksberget är mycket mer naturskönt. Ett förslag är att kommunen istället bebygger mellan Carlslid, Tomtebo i norr ner mot cykelbanan mellan Carlshöjd och Tomtebo i söder. Då binds Tomtebo ihop med Umeå och har kvar den natursköna åsen från Tegelbruksberget och norrut mot Carlslid.

### **Kommentar:**

Tegelbruksberget är ett föreslaget bebyggelseområde på sikt. Området ligger i förlängningen av befintligt kollektivtrafikstråk, nära handel och Grössjöns naturområde. Den dagen det blir aktuellt att utveckla detta område får hänsyn tas till andra intressen som bl.a. närrecreation, behov av grönytor och goda förbindelser till dessa.

### **Boende i Anumark (FFU)**

20 personer, boende i Anumark, motsätter sig den förändring som genomförts sedan samrådet som innebär att skyddsområdet kring Dåva utökats på så sätt att markägares möjligheter till nybebyggelse inskränks och menar att den tidigare redovisningen är fullt tillräcklig. Bostäder och markerna bör värnas i första hand. Undertecknade vill inte att deras by på sikt ska ligga inom Dåvas industriområde. Karta bifogas till yttrandet som visar hur restriktionszonen hellre önskas.

### **Kommentar:**

Umeva och Umeå Energi har med stora investeringar byggt upp verksamheter inom Dåvaområdet som är av stort regionalt intresse. Anläggningarna kan inte ersättas på annan plats. Det är därför ytterst viktigt att området skyddas mot markanvändningar som långsiktigt kan försvåra ett framtida nyttjande.

### **Emil Andersson (CS)**

Synpunkter som lämnats under samrådet lyfts även i utställningsskedet.

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

### **Kommentar:**

Målsättningen i översiktsplanen är att de befintliga parkerna ska bevaras och utvecklas. Dessutom planeras i paritet med Andersson yttrande en utveckling av parker och gångstråk längs älven.

Strävan är, också det i paritet med Anderssons yttrande, en hög ambitionsnivå vad gäller arkitektonisk kvalitet för ny bebyggelse. I senare planeringsskeden ska denna ambitionsnivå säkerställas på lämpligt sätt.

### **Jan Björnebrink (CS)**

Jan Björnebrink vill registrera sig som framtida överklagare av planen. En fråga är om verkligen en majoritet av umeborna är med på tåget när det gäller visioner om ett förtätat Umeå. Är alla nybyggen nödvändiga? Staden söndras.

I gamla översiktsplanen stod att inga ytterligare kontor skulle in i staden eftersom de medför avgaser. Jan Björnebrink ställer frågan varför man trots det släpper till 11 000 m<sup>2</sup> kontor i kvarteret Magne och ökar kontorsytan i kvarteret Forsete.

Enligt trafikmätningar minskar inte föroreningarna i staden trots ringleder runt den centrala stadskärnan, vilket föranleder frågan hur trafiken ska hanteras? Dessutom försvinner över 1000 p-platser.

Centrumfyrkanten är inte en lämplig uppväxtmiljö för barn. Har kommunen kartlagt hur många småbarnsfamiljer som bor i centrum idag? Översiktsplanen från 1998 är gällande men överspelad i och med nya planförslaget som inte är antaget. Vad gäller avseende överklagandetidens slut? Bor vi i ett laglöst land?

#### **Kommentar:**

Angående överklagan av översiktsplanen hänvisas till plan- och bygglagen (2010:900) 13 kap. 1 § första punkten.

Trafikstrategin i översiktsplanen bygger på att tillkommande bebyggelse, som en följd av Umeås tillväxt, placeras på ett sådant sätt att biltransportbehovet minimeras och möjligheterna att bygga effektiva kollektivtrafiksystem förbättras.

För övriga synpunkter avseende trafik, bebyggelse och barnperspektiv som Björnebrink framför, hänvisas till den fördjupade översiktsplanen där frågorna behandlas.

#### **Bo Edlund (CS)**

Bo Edlund lämnar förslag angående strandleden genom området ”staden mellan broarna”. Förslaget innebär att strandleden sänks ned och övertäcks från nedfarten vid broparken fram till uppfarten vid kyrkbron. Då ges en bra passage och ingen trafik som stör kontakten mellan staden och älven.

#### **Kommentar:**

Ombyggnaden av Strandgatan, från Storgatan i väst till Storgatan i öst, innebär att gatan omformas från gata med trafikledskaraktär till stadsgata. Biltrafikens förutsättningar anpassas till att ske på gående och cyklandes villkor samtidigt som tillgängligheten behålls. Genom att även fortsättningsvis tillåta biltrafik längs Strandgatan kan området ges liv och rörelse även sena kvällar och mörka vinterdagar, något som kan bidra till en ökad känsla av trygghet. Ett tunnelalternativ är mycket kostsamt och skulle inte kunna bidra med positiva inslag såsom tillgänglighet, liv och rörelse.

#### **Gun-Marie Gabrielsson (CS)**

Gun-Marie Gabrielsson önskar att värde sätts på mellanrummen mellan byggnaderna och t.ex. det luftiga rummet vid kajen. Det nya mantrat vid planeringen av Umeå är förtätning och det är bara ekonomin som gäller. Förr fanns tomter för bilparkering i staden vilket gjorde att det kändes luftigt. Farhågan är att Umeå-känslan går förlorad. Staden känns många gånger grå och trist. Vid kajområdet finns en känsla av luftighet och det vore inte bra om området bebyggdes med fula, kompakta hus som på andra platser i staden.

#### **Kommentar:**

I översiktsplanen föreslås en utveckling av de offentliga ”mellanrummen” som utgörs av torg, gator och parker. Dessutom föreslås att privata gårdar kan utvecklas mer som allmänna stråk och vistelseytor än vad de är idag. En tätare stadskärna behöver inte betyda att den inte upplevs luftig. Intensionerna med planen är att ”mellanrummen” och bebyggelsen ska utvecklas parallellt så att en intressant och attraktiv stadskärna med stor variationsrikedom i skala och karaktär kan utvecklas. Utvecklingen av kajområdet är en viktig del i detta arbete och där kommer en stor del av de öppna ytor som finns idag fortsätta att vara en öppen delvis grön offentlig plats/park.

#### **Paul Geladi (CS)**

Paul Geladi anser att befolkningen inte bör växa samt att vi inte behöver mer trafik, trängsel eller brottslighet.

### **Kommentar:**

Beslutet gällande det kommunala tillväxtmålet om 200 000 invånare senast år 2050 har fattats av kommunfullmäktige. Tillväxtmålet som beslutades långt innan planarbetet startade, bestäms alltså inte i översiktsplanen utan är en av grundförutsättningarna för planen.

### **Rickard Lindberg (CS)**

Rickard Lindberg anser att ett äventyrsbad vore önskvärt i Umeå men absolut inte centralt beläget då man som barnfamilj enkelt vill kunna komma till och från ett bad vilket en centrumplacering skulle försvåra. Alternativa lägen borde vara många, t.ex. Strömpilen, Ersboda, Klockarbäcken etc.

Staden mellan broarna berörs inte så detaljerat men Rickard Lindberg hoppas på en snar lösning som gynnar social samvaro, det vill säga restaurang, café, äventyrslekpark, boulebannor, minigolf etc.

### **Kommentar:**

Beslutet angående placeringen av ett äventyrsbad skedde i annat sammanhang redan innan planarbetet påbörjades.

Vad gäller Staden mellan broarna så överensstämmer de planer som kommunen har för området med Lindbergs synpunkter.

### **Kristina Lindgren (CS)**

Kristina Lindgren anser att Thulehuset är en tidstypisk och fin byggnad men undrar hur Thulehuset kommer te sig bredvid föreslagen bebyggelse. Vad betyder det att Thulehuset är Q-märkt i sammanhanget? Om kvarteret Magne ska förtätas bör lösningar hittas som bevarar och vårdar det som redan finns.

### **Kommentar:**

Thulehuset är en märkesbyggnad i centrum, men har inte något skydd i stadsplan (q) eller "blå-prick" i gällande översiktsplan. Ett stort Q innebär att byggnaden är kulturminne, vilket inte heller är fallet. I förslaget till ny fördjupad översiktsplan har byggnaden dock uppmärksammas med en "blå-prick", bland annat för sitt stora värde för stadsbilden och sin välbevarade exteriör.

I pågående planarbete med syfte att pröva om det är möjligt med en sådan kraftig förtätning av kvarteret uppmärksammas Thulehusets betydelse för stadsbilden och krav ställs på att stor hänsyn tas till byggnaden genom framförallt tillbyggnadens storlek, placering och utformning. Planprocessen pågår fortfarande vilket innebär att något beslut om en ny byggnad enligt förslaget ännu inte har fattats.

### **Ylva Lundell (CS)**

Ylva Lundell ställer sig kritisk till bebyggelse vid Bölesstranden, på grund av områdets biologiska mångfald och höga rekreativvärde. Området bör fortsatt omfattas av strandskydd och inte omvandlas till strandnära bebyggelseområde. Siktröjning kommer att förstöra den smala strandremsa som planeras att lämnas kvar och man tappar återstående ekologiska och upplevelsemässiga kvaliteter. Det som på sidan 48 skrivs om att eftersträva ökad andel grön yta i staden, anser Ylva Lundell är bra. Därtill är det positivt att planeringen ska säkerställa bra solvärden och utrymmen för lek. En fråga är dock hur detta är möjligt med tätare och högre bebyggelse.

### **Kommentar:**

Frågan om bebyggelse på Bölesstranden kommer att utredas vidare i senare planeringsskeden. Då görs också en avvägning mellan de värden som området har idag och det värden som området kan tillskapas med bebyggelse.

Det är en utmaning att säkerställa utrymmen för lek, sol m.m. i en växande stad. I det fortsatta arbetet föreslås ett fördjupat programarbete för stadens grönska som syftar till att säkerställa gröna ytor på en mer detaljerad nivå.

### **Jörgen Nilsson (CS)**

Synpunkter som lämnats under samrådet lyfts även i utställningsskedet.

Jörgen Nilsson anser att höghus inte bör byggas inom centrumfyrcanten då Umeås bebyggelse bör behålla sin låga profil och gamla hus bevaras.

### **Kommentar:**

Översiktsplanen syftar till att åstadkomma en god balans mellan det nya som tillkommer och det gamla som ska bevaras. Planförfattarna anser att högre hus i stadskärnan är möjligt om de utformas med hög kvalitet och förläggs till platser där de inte påverkar de offentliga rummen eller kulturmiljön på ett negativt sätt t.ex. med skuggning eller skala. För att bedöma detta ska gestaltningsprogram eller motsvarande genomföras för de olika byggprojekten i senare skeden i planeringsprocessen.

### **Lars Rejnus (CS)**

Synpunkter som lämnats under samrådet lyfts även i utställningsskedet.

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

När det gäller Väst på stan är förhoppningen att de skisser som presenteras enbart syftar till att ge en uppfattning om var boende och arbetsplatser kan placeras.

### **Kommentar:**

Översiktsplanen anger inriktningen för den fortsatta planeringen inom en mängd områden, men inte alla t.ex. skatteplanering eller social service. Vilken typ av bostäder som ska byggas inom de föreslagna tillväxtområdena preciseras senare i kommunens bostadsstrategi men styrs också till stor del av efterfrågan.

När det gäller visionsskisserna för Väst på stan så är syftet, precis som Rejnus menar, att ge en uppfattning om var bostäder och arbetsplatser kan placeras.

### **Bengt Rudolfsson (CS)**

Synpunkter som lämnats under samrådet lyfts även i utställningsskedet.

Bengt Rudolfsson, ordförande i bostadsrättsföreningen Stallhagen 1, menar att förslaget kan anses överskådligt och positivt för föreningen eftersom man avser att bevara kvarvarande byggnader inom kvarteret Sporren. Det är en brist att service saknas såsom kvarterslivs, café, restaurang, samlingslokal för äldre osv. Några av de gamla byggnaderna borde kunna användas för dessa ändamål. Ett önskemål är att hastigheten längs Ridvägen minskas till 40 km/h.

### **Kommentar:**

Hastigheten på de kommunala vägarna behandlas inte i översiktsplanen.

Översiktsplanen anger inte att de äldre byggnaderna inom kvarteret Sporren ska bevaras. En ambition med området är att det ska utvecklas som en del av centrala staden och senare planeringsskeden får således utvisa om byggnaderna ska bevaras eller inte. En utveckling med utökad bebyggelse i närområdet borde öka förutsättningarna för att förbättra den kommersiella service som efterfrågas.

### **Gunnvor K Sebbfolk (CS)**

Gunnvor K Sebbfolk menar att beslut ska grunda sig i behov hos invånare och vara förankrade. Att flytta biblioteket är inte något som umeborna önskar och medför kostnader som kan fördelas på annat sätt. Att göra biblioteket till en butiksgalleria vore, enligt Gunnvor K Sebbfolk, ett håll mot idén om Umeå som kulturstad.

Ett antal idéer lämnas av Gunnvor K Sebbfolk såsom att centrumkärnan bör vidgas, området mellan broarna bör bli en grön oas, det befintliga badhuset bör byggas om/ut och Mimerskolan bör bli ett allaktivitetshus.

### **Kommentar:**

De frågor som berörs i yttrandet om biblioteket, badhuset och Staden mellan broarna behandlas i andra sammanhang än översiktsplanen.

Översiktsplanens intentioner är att möjliggöra att handeln gynnas så att centrumkärnan kan vidgas.

### **Kristina Stiernspetz (CS)**

Synpunkter som lämnats under samrådet lyfts även i utställningsskedet.

Avgaser och luftföroreningar finns inte bara i stadskärnan utan drabbar även nedre Haga med samma oacceptabla värden. Detta anser Kristina Stiernspetz måste beaktas i planeringen. Ett parkeringshus exempelvis vid KFUM skulle försämra luftsituationen vid nedre Haga. Hur tänker kommunen lösa detta? Planen bör slå fast att åtgärder för förbättrad luft måste till innan ny bebyggelse planeras.

Konsekvenser av planens förslag på luftkvalitet måste tydliggöras.

### **Kommentar:**

Umeås luftproblem har sitt ursprung i höga trafikvolym i stadskärnan och i ett utbrett bilanvändande. En åtgärd som översiktsplanen utvecklar är att minska antalet arbetsresor med bil till centrala Umeå, då det är avgörande för att Umeå ska förbättra luftkvaliteten. En parkeringsanläggning norr om Järnvägsallén mot spårområdet är ett steg i arbetet att strukturera om parkering för anställda samtidigt som kommunen arbetar med att erbjuda attraktiva alternativ till bilen. En anläggning i centrums randzon kommer att innebära mindre söktrafik till parkering, något som gynnar hela centrums luftkvalitet samtidigt som alternativ till bilen blir mer attraktiva. Det är viktigt att arbeta med långsiktiga lösningar på kommunens strukturella problem även om det innebär att byggnationer initialt sker i områden där det kommer att ta tid innan vi klarar en god luftkvalitet. Alternativet är att fortsätta i invanda spår och därigenom förstärka den struktur som givit oss problem från första början. I den fortsatta planeringen av en parkeringsanläggning kommer luftsituationen att utredas, exempelvis hur den relativt goda luftblandning som finns i det aktuella området kan behållas.



Länstyrelsen  
Västerbotten

Gransknings-  
yttrande  
Datum  
2011-05-04

1(3)

Ärendebeteckning  
401-1212-2011

Arkivbeteckning

Umeå Kommun Stadsledningskontoret Utvecklings avd.	
2011 -05- 06	
Dnr. KS 575/07	Dpl. 212

Umeå kommun  
Stadsledningskontoret  
Utvecklingsavdelningen  
901 84 UMEÅ

### Utställning av fördjupad översiktsplan gällande *Umeås framtida tillväxtområde*, Umeå kommun, Västerbottens län.

Den fördjupade översiktsplanen är utställd för granskning under tiden 7 mars- 13 maj 2011. Efter genomförd utställning avser kommunens fullmäktige att anta fördjupningen enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen (PBL).

Under samrådet har Länstyrelsen avgivit ett från statens sida ett samordnat yttrande den 30 september 2010. Samrådsyttrandet präglades av en bred flora av synpunkter i syfte att ge ett så uttömmande underlag som möjligt till den fortsatta processen.

Planförslaget i dess utställningsversion, som har varit tillgänglig på kommunens hemsida, har remitterats till berörda statliga myndigheter och sakområden inom länstyrelsen.

Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska granskningsyttrandet fogas till planen. Detta samordnade statliga granskningsyttrandet har begränsats till de frågor som anges i 3 kap 16 § PBL.

Som bilaga bifogas de statliga verkens yttranden i sin helhet för kännedom.

### SYNPUNKTER

#### Riksintresse

##### Kulturmiljö

I listan för riksintressen på sidan 93 nämns endast vissa byggnadsminnen. För att inte listans beskrivning och förhållningssätt ska misstolkas rekommenderar länstyrelsen att inga byggnadsminnen omnämns.

##### Kommunikation

I dagsläget finns ytterligare utredningskorridor för Norrbotniabanan som inte finns redovisat. Länstyrelsen anser att den bör ingå i kartmaterialet.

Länstyrelsen anser att kommunen ska uppmärksamma bullerproblematiken från riksintresset Umeå Airport och beakta detta vid framtida planering av de redovisade bebyggelseområdena B2, B12, BR3 och delar av B9. Vidare

anser länsstyrelsen att kommunen ska beakta trafikbuller från järnväg och vägarna E4 och E12 vid de utpekade områdena B5, B8, B9, B11, BR2, BR3, BR5, BU1, BU2 och BU5.

Länsstyrelsen ser med tillfredsställelse att samarbetet mellan Umeå Airport och kommunen är väl inarbetat gällande bl.a. flygbuller och bebyggelseexpansion. Emellertid anser länsstyrelsen, såsom Umeå Airport/Swedavia att en restriktiv hållning ska hållas till enstaka lokaliseringar inom flygbullerkurvan 70 dBA max mer än 3 ggr dag och kväll, till rättspraxis finns för Boverkets allmänna råd.

Verksamhetsområdet V2 är beläget i rak linje ca 1500 meter från flygplatsens landningsbana. Vid planering av området ska mycket stor hänsyn tas så att inte framtida kommande projekt inverkar negativt på riksintresset Umeå Airport. Även för en eventuell framtida utbyggnad av flygplatsen

#### Totalförsvaret

Länsstyrelsen anser i likhet med försvarsmakten att det i fördjupningens utställningsversion har tagits hänsyn till synpunkter som lämnades under samrådsskedet. Dock så krävs fortsatt dialog mellan kommunen och försvarsmakten för att finna en samförståndslösning på bullerproblematiken kopplat till försvarsmaktens verksamhet gällande vissa utpekade bebyggelseområden. Länsstyrelsen anser även att riktlinjer och åtgärdslösningar för bebyggelseplanering med hänsyn till buller från övnings- och skjutfält bör införas i fördjupningen.

Redovisad cykelväg genom närövningsområdet ska utgå med hänvisning till säkerhet, övningsverksamhet och trafik inom området.

#### **Miljö kvalitetsnorm**

##### Vatten

Verksamhetsområdet V1 är redovisat på Vindelälvsåsen som innehåller en grundvattenförekomst. Länsstyrelsen anser det olämpligt att placera ett verksamhetsområde, som kan innehålla industri, på en grundvattenförekomst. Här kan noteras att Vattenmyndigheten har bedömt att grundvattenförekomsten i Vindelälvsåsen kanske inte uppfyller miljö kvalitetsnormen till år 2015 på grund av problem med bekämpningsmedel.

#### **Mellankommunala frågor**

Länsstyrelsen har ingen erinran.



**Strandskydd; landskapsutveckling i strandnära lägen**

Länsstyrelsen har ingen erinran.

**Hälsa och säkerhet**

Länsstyrelsen har ingen erinran.



Eila Eriksson  
Enhetschef



Peder Seidegård  
Bitr. länsarkitekt

Bilagor:

Trafikverket  
Försvarmakten  
SGU  
Swedavia



Länstyrelsen  
Västerbotten

Umeå Kommun Stadsledningskontoret Utvecklings avd.	
2011 -05- 0 6	
Dnr. KS 344/09	Dpl. 212

## Gransknings- yttrande

Datum  
2011-05-04

1(3)

Ärendebeteckning  
402-1214-2011  
Arkivbeteckning

Umeå kommun  
Stadsledningskontoret  
Utvecklingsavdelningen  
901 84 UMEÅ

### Utställning av fördjupad översiktsplan gällande *de centrala stadsdelarna inom tätorten*, Umeå kommun, Västerbottens län.

Den fördjupade översiktsplanen är utställd för granskning under tiden 7 mars- 13 maj 2011. Efter genomförd utställning avser kommunens fullmäktige att anta fördjupningen enligt 3 kap 19 § plan- och bygglagen (PBL).

Under samrådet har Länstyrelsen avgivit ett från statens sida ett samordnat yttrande den 30 september 2010. Samrådsyttrandet präglades av en bred flora av synpunkter i syfte att ge ett så uttömmande underlag som möjligt till den fortsatta processen.

Planförslaget i dess utställningsversion, som har varit tillgänglig på kommunens hemsida, har remitterats till berörda statliga myndigheter och sakområden inom länstyrelsen.

Enligt bestämmelserna i 3 kap 20 § PBL ska granskningsyttrandet fogas till planen. Detta samordnade statliga granskningsyttrandet har begränsats till de frågor som anges i 3 kap 16 § PBL.

### SYNPUNKTER

#### Riksintresse

##### Kulturmiljö

Utställningsförslaget till fördjupningen kuggar på ett föredömligt sätt in i den nya beskrivningen av riksintresset centrala Umeå och uttrycker bra ambitioner för stadens kulturmiljöer. Förslaget innebär också att de kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer som ligger utanför riksintressets värdekärnor kan omhändertas och värnas i enlighet med riksintressebeskrivningen och de diskussioner som har förts mellan Länstyrelsen och kommunen.

Emellertid anser länstyrelsen att det inte är tillfredsställande ur riksintresse-synpunkt med en lydelse som "Bygg högre och tätare där så är lämpligt i de centrala stadsdelarna" (sidan 30) utan att närmare än så ange vilka platser som är lämpliga för högre och tätare bebyggelse.

Handlingen anger bl.a. ett omvandlingsområde som innefattar delar av regementets skyddsområde för byggnadsminnet. Eventuell komplettering med

bebyggelse kräver länsstyrelsens tillstånd. Länsstyrelsen anser det därför mindre lämpligt att ange en förtätningspotential inom skyddsområdet.

Även denna fördjupning av centrala stan innehåller s.k blå prickar som utmärker kulturhistorisk värdefull bebyggelse, vilket är en fortsatt bra ambition av kommunen. Emellertid anser länsstyrelsen att "blåprickarna" inte behöver styras till en viss bevarandeparagraf i PBL utan kan istället med fördel anamma samma syfte och lydelse som finns återgivet i fördjupningen från 1998 (sidan 25 under rubriken: "Särskild prövning i vissa enskilda fall").

#### Kommunikation

Länsstyrelsen anser att kommunen ska uppmärksamma bullerproblematiken från riksintresset Umeå Airport och beakta detta vid framtida planering av de redovisade bebyggelseområdena B2, B12, BR3 och delar av B9. Vidare anser länsstyrelsen att kommunen ska beakta trafikbuller från järnväg och vägarna E4 och E12 vid de utpekade områdena B5, B8, B9, B11, BR2, BR3, BR5, BU1, BU2 och BU5.

Länsstyrelsen ser med tillfredsställelse att samarbetet mellan Umeå Airport och kommunen är väl inarbetat gällande bl.a. flygbuller och bebyggelseexpansion. Emellertid anser länsstyrelsen, såsom Umeå Airport/Swedavia att en restriktiv hållning ska hållas till enstaka lokaliseringar inom flygbullerkurvan 70 dBA max mer än 3 ggr dag och kväll, till rättspraxis finns för Boverkets allmänna råd.

#### Totalförsvaret

Länsstyrelsen anser i likhet med försvarsmakten att det i fördjupningens utställningsversion har tagits hänsyn till synpunkter som lämnades under samrådsskedet. Dock så krävs fortsatt dialog mellan kommunen och försvarsmakten för att finna en samförståndslösning på bullerproblematiken kopplat till försvarsmaktens verksamhet gällande vissa utpekade bebyggelseområden. Länsstyrelsen anser även att riktlinjer och åtgärdslösningar för bebyggelseplanering med hänsyn till buller från övnings- och skjutfält bör införas i fördjupningen.

#### **Miljö kvalitetsnorm**

##### Vatten

En förtätning inom planområdet medför också ökad belastning på dagvattnet. Länsstyrelsen anser att handlingen bör kompletteras med ett avsnitt om dagvattnet.

I samrådsredogörelsen är det omnämnt att MKB-avsnitten ska kompletteras med vattenaspekten. Detta saknas fortfarande.

##### Luft

Länsstyrelsen observerar att de strategier som ska leda till bättre luftkvalitet är i linje med kommunens åtgärdsprogram för luft. Om föreslagna åtgärder genomförs kan det leda till förbättringar av luftkvaliteten. Strategin att för-

lägga parkeringar inom eller nära centrumfyrkanten kan däremot motverka målet med att minska trafikarbetet inom centrala stadsdelarna.

**Mellankommunala frågor**

Länsstyrelsen har ingen erinran.

**Strandskydd; landskapsutveckling i strandnära lägen**

Länsstyrelsen har ingen erinran.

**Hälsa och säkerhet**

Länsstyrelsen har ingen erinran.



Eila Eriksson  
Enhetschef



Peder Seidegård  
Bitr. länsarkitekt

