

Till

Tomas Strömberg

Stadsarkitekt

2016-09-13

Yttrande till samrådsunderlag för Detaljplan för del av fastigheten Umeå 2:1 m.fl. inom Väst på stan i Umeå kommun, Västerbottens län

Diarienummer: BN-2014/00061

1. Strandskydd

Naturskyddsföreningen i Umeå anser att det är oacceptabelt att genomföra åtgärder med "betydande miljöpåverkan" i områden som omfattas av strandskydd enligt Miljöbalken. Vi vill dessutom ifrågasätta de framförda särskilda skäl som skulle tillåta ett undantag från strandskyddet enligt 7 kap. 18 § c 5 punkten i miljöbalken.

Som argument för att upphäva strandskyddet i planeringsområdet anförs att boende och vistelse vid vatten är av särskilt allmänt intresse. Vi tycker att tillgängligheten till Umeälvens strand är helt och hållet given med dagens gång-och cykelväg längs älven som bidrar mycket till älvstadens attraktivitet. Bara några få som har råd skulle därutöver kunna njuta av att bo i de planerade lägenheterna. Därför anser vi inte att bebyggelsen skulle tillgodoföra ett "mycket angeläget allmänt intresse" som krävs för att fylla kraven på särskilda skäl. Vi skulle dessutom gärna se fakta som stödjer tesen att boende längs vatten är ett "angeläget allmänt intresse". Vi anser istället att ett allmänt intresse skulle vara boende med närhet till tillgängliga stränder. Detta intresse anser vi är helt och hållet givet för en majoritet av Umeås befolkning och skulle kunna tillgodoses utanför strandskyddsområdet även vad gäller ny bebyggelse.

Syftet med strandskyddet får inte påverkas negativt. Ett syfte är att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Naturskyddsföreningen betvivlar att en exploatering av området för bebyggelse och de listade åtgärder som krävs för att höja släntstabiliteten inte skulle hota dagens goda livsvillkor som möjliggör ett (för ett urbant område) ovanligt rikt djur- och växtliv längs slänten.

Strandområden hyser en stor andel av våra hotade arter och hör till de mest känsliga och artrikaste miljöerna i de annars relativt artfattiga boreala landskapen. De särskilt höga naturvärden som planeringsområdet hyser är mycket ovanliga för att vara så nära stadens centrum. Strandskogar är akut hotade i den växande staden Umeå. Den pågående

exploateringen av strandmiljöer (t.ex. på Ön, Öbacka) bidrar till en ohållbar fragmentering av Umeälvens strandmiljöer. Städer fungerar som ett spridningshinder för många hotade arter. Fladdermus brukar migrera längs älvdalgångar. Stor brunfladdermus är extremt sällsynt i Västerbotten (källa: artdatabanken) men har upphittats i planområdet. Hur den skall klarar sig i Umeälvdalens dalgång under en fortsatt exploatering av strandzonen är oklart för oss. Men mycket tyder till att Umeå är på väg att vara ett allt större vandringshinder mellan värdefulla Natura-2000 områden i inlandet (Vindelälven) och havet (Umeälvens delta).

I en publikation av bland annat Umeå kommun ("Tillägg till översiktsplan - Strandskydd i Umeåregionen med miljökonsekvensbeskrivning MKB Antagen av respektive fullmäktige i Umeåregionens kommuner 2013") citeras en sammanställning från statistiska centralbyrån som visar att antalet byggnader per 1 000 hektar strandskyddsområde inom 100 meter från strandlinjen är högre i Umeå (900) än i Stockholms län (820). Vi anser att detta måste ses ett varningstecken för den pågående förlusten av värdefulla strandmiljöer. Den här trenden kan inte vara önskvärd för Umeå kommun som siktar på att bli Europas miljöhuvudstad. Formellt strandskydd enligt miljöbalken måste tas på allvar. Naturskyddsföreningen förordar därmed att detaljplanen bör avslås.

2. Trafik

Utifall att strandskyddet ändå skulle upphävas och planen fastställs vill Naturskyddsföreningen även framföra följande synpunkter och förslag avseende trafiklösningar:

Trafikutredningen i handlingarna beskriver bl.a:

- Att trafiken på Kvarnvägen skulle med maximal exploatering öka med 600 fordon/dygn (55%) och 70 fordon för maxtimmen.
- Att korsningen Storgatan-Kvarnvägens "kapacitet under morgonrusningen ligger långt under gränsen för en acceptabel framkomlighet".
- Att denna framkomlighet kan dessutom vara "överskattad" eftersom det kapacitetsprogram som använts för att beräkna trafikflöden "inte [tar] hänsyn till cykelflöden och övergångsställen på samma sätt som för biltrafiken".

Ändå gör trafikutredningen bedömningen – som planbeskrivningen tar fasta på – "att korsningen [Storgatan-Kvarnvägen] klarar den trafik som de planerade byggnationerna innebär".

Naturskyddsföreningen anser tvärtom att det inte finns grund i trafikutredningen för en så optimistisk bedömning. Tvärtom visar utredningen på att de ökade trafikflöden som en maximal utbyggnad skulle leda till blir svåra att hantera. Detta framgår bl.a. i kap 1.5 Cykeltrafik, där utredningen konstaterar att det finns en utveckling i allt flera städer mot en "kraftig" ökning av cykeltrafik. Fortsätter denna ökning i Umeå förutspås "kapacitetsproblem på Skolgatans och Storgatans cykelvägar" redan innan ytterligare bostäder byggs.

Dessa kapacitetsproblem i cykelinfrastrukturen finns redan idag överallt i Umeå. Exempelvis gång- och cykelvägen längs med Backenvägen och Storgatan är redan svårnavigerad för cyklister, som alltför ofta måste kryssa sig fram mellan gående. Detta skapar irritation och stress hos både gående och cyklister vilket på sikt kan äventyra den förhållandevis goda relation som finns idag mellan gående, cyklister och bilister i Umeå.

Detaljplanen förutsätter att antalet bilar måste öka vid en fortsatt förtätning av staden. Naturskyddsföreningen menar att det inte behöver vara så.

Naturskyddsföreningen föreslår istället att

1. Detaljplanen kräver bilfria bostäder. Cykelhuset i Malmö är ett bra exempel på hur bra det kan bli:
www.ohboy.se
www.fastcoexist.com/3063204/world-changing-ideas/these-swedish-bike-apartments-are-designed-for-life-without-cars
2. Parkeringsplatser för bilar borde ersättas av tillgängliga, väderskyddade, parkeringslösningar för cyklar, med eluttag för elcyklar och utrymmen storleksanpassade för lådcyklar.
3. Utrymmen borde tillgodoses i området för bilpoolsparkering.
4. För att lösa redan dagens kapacitetsproblem för gång- och cykeltrafiken och öka cykeltillgängligheten bör planen förutsätta att genomfartstrafiken förbjuds eller väsentligen försvåras på Storgatan och istället leds ut till E12an framför allt genom Backenvägen.
5. Storgatan och Västra Strandgatan bör göras enkelriktade från Kvarnvägen fram till Kyrkbron.
6. Detta gör det möjligt att skapa flera fullstora separerade cykelvägar i resterande delen av gatan och lämna trottoarerna åt gående.

Under en historisk parentes har bilen härskat. All planering i städer har utgått ifrån bilens behov och förutsättningar. Men tider håller på att förändras. Umeå kommun har varit framgångsrik när det gäller att underlätta för att fler ska cykla och gå. Men hittills har kommunen inte vågat ge sig på bilen. Framgångarna har dock gett kapacitetsproblem och trängsel som innebär en av de största utmaningar som Umeå kommun har framför sig. Det går snart inte att öka andelen cyklister och gående utan att samtidigt minska antalet bilar.

En hållbar, trivsamt, och ekonomisk lönsam stad är den som sätter människor i centrum, och bilen i periferin.