

U M E Å
KOMMUN



Projektorganisation

Umeå kommun

Caroline Quistberg, trafikplaneringschef
Elin Lundmark, trafikplanerare

Projektledare
Biträdande projektledare

Övriga projektmedarbetare

Benny Sandberg
Carl Arnö
Fredrik Forsell
Lars Brodin
Frida Bergström
Olle Forsgren
Roger Ragnarsson
Stefan Johnson

Trafikingenjör/planhandläggare
Parkchef
Kollektivtrafikchef
Kollektivtrafikplanerare
Trafikingenjör/trafikplanerare
Stadsarkitekt
Trafiktekniker/GIS/kartor
Miljöinspektör

Konsult SWECO VBB

Maria Johansson
Jennie Marklund
Ylva Åström
Roger Johansson
Peter Blomquist

Uppdragsledare
Handläggare
Gestaltning och miljö
TRAST-sakkunnig
Kollektivtrafik

SAMMANFATTNING

TRAST - Trafik för en attraktiv stad, är ett nytt planeringsverktyg som tagits fram i samarbete mellan Banverket, Boverket, Sveriges kommuner och landsting och Vägverket. Syftet är att integrera trafikplaneringen i övrig stadsplanering.

Denna utredning är ett underlag för kommande trafikplanering i centrum. Utredningen omfattar centrumfyrkanten och dess närmaste omgivning. Det innebär att fokus kommer läggas på trafiksystemet inom centrumfyrkanten, men i den mån närliggande stadsdelar berörs kommer dessa att beläggas.

Många berörs av hur stadens trafiksystem planeras och det är därför viktigt att förankra och låta fler vara delaktiga och få möjligheter att lämna synpunkter. En kommunikationsplan, se bilaga 1 har upprättats och i den framgår när, hur och med vilka parter kommunikation och samråd är planerade.

Mål för god trafik och miljö i Centrum

I flera av de planer och program som Umeå kommun tagit fram finns mål och riktlinjer för framtiden. Mål från gällande översiktsplaner redovisas i bilaga 2. För den kommande trafikplanen föreslås följande mål.

- Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter ska förbättras så att de årliga hälsoförlusterna fortsätter att sjunka i enlighet med Trafiksäkerhetsprogrammet.
- Gångtrafiken ska öka och utgöra 20% av det totala resandet år 2010.
- Cykeltrafiken ska öka och utgöra 30% av det totala resandet år 2010

- Kollektivtrafiken ska öka och utgöra 10% av det totala resandet år 2010.
- Biltrafiken får inte öka i samma takt som befolkningen, utan måste begränsas.
- Godstransporter till och från Centrum ska vara samordnade och begränsade till år 2010.
- Cykelparkeringsutbudet i Centrum ska öka och en större andel ska vara låsbara.
- Parkeringsutbudet i Centrum får inte öka i samma takt som befolkningen och parkeringsavgifterna måste användas som ett styrmedel för att påverka trafikanternas färdmedelsval.

Målen för luft hänvisas till Åtgärdsprogrammet för luft som tas fram under år 2005-2006. I denna utredning har dock hänsyn tagits till luftproblematiken och målen ovan skall därför vara förenliga med målen i kommande åtgärdsprogram.

Kulturhistoria präglar stad och gator

Den äldre kulturhistoriska bebyggelsen ger staden dess karaktär och identitet. Umeå har en stadsbild med flera värdefulla, kulturhistoriskt intressanta byggnader. Centrumkärnan kännetecknas idag till stor del av byggnader med tre eller fyra våningar. Både Rådhusstorget och Renmarkstorget är slitna och Kungsgatan fyller inte de krav på funktion och estetik som den bör uppfylla. Renmarkstorget trafikeras idag av varutransporterna vilket inte är lämpligt.

Gatorna i centrala Umeå karaktäriseras av ett luftigt och ljust intryck. Den historiska rutnätsplanen är utförd i raka björkplanterade långgator och tvärgator. Ursprungligen fanns flera trädplanterade esplanader. Den enda som idag finns kvar i sin ursprungsform är Rådhusesplanaden.

Biltrafiken har ökat dramatiskt de sista åren

De största arbetsplatsområdena är sjukhus- och universitetsområdet samt Centrala Stan, i huvudsak centrumfyrkanten. Centrala Stan är dessutom en viktig målpunkt för både fritids- och inköpsresor. I Umeå är bilen det dominerande färdmedelsvalet, antingen i form av egen bil eller alternativt som passagerare i bil. Under ett veckodygn görs ca 17 % av antalet resor av gångtrafik, 22 % av cykeltrafik, 8% av kollektivtrafik och 50 % av biltrafik.

En ny ringled runt Umeå kommer sannolikt att minska den externa genomfartstrafiken genom centrala Umeå d.v.s. sådana resor som varken börjar eller slutar i Umeå. Däremot är det inte troligt att den interna genomfartstrafiken minskar på samma sätt. Umeås långsträckta geografiska spridning gör att mycket trafik behöver korsa de centrala delarna av staden och att en förbifart inte får samma effekt som i en koncentriskt formad stad.

I Umeå har en bedömning av biltrafikutvecklingen gjorts utifrån trafikflödet över älven. Bedömningen visar att biltrafiken ökat med 2 % per år den senaste tioårsperioden (1994-2004) men att ökningstakten varit större den senaste tre-femårsperioden då ökningen växlat mellan 3,5-5 % per år. Mellan år 2003 och år 2005 har dock trafiken ökat med 15 % dvs drygt 7 % per år. Detta är en allvarlig signal som måste följas upp noggrant kommande år.

Begränsad framkomlighet men relativt god tillgänglighet

Biltrafikanter som behöver förflytta sig genom centrum får acceptera att deras framkomlighet inte är högst prioriterad. Införandet av 30-zonen tillsammans med ombyggnaden av gator bidrar till att medvetet hålla nere

hastigheten. De som har möjlighet att välja andra färdmedel eller andra vägar skall ledas att göra det. Samtidigt är det inte önskvärt att framkomligheten blir alltför dålig, då detta bl.a. påverkar luftmiljön negativt.

Umeås struktur kommer alltid att begränsa möjliga vägval. Samtidigt är det viktigt att även bilresande besökare till centrum har relativt god tillgänglighet till gator och parkeringsplatser. Det finns tre broar i nord-sydlig riktning -Tegsbron, Kyrkbron och Kolbäcksbron. I öst-västlig riktning finns 3-4 gator, som är öppna för genomgående biltrafik. Centrumfyrkanten avgränsas av älven i söder och järnvägen i norr. Vägvalen är starkt begränsade till några få länkar.

Gångtrafikanterna har framkomlighetproblem främst efter V Esplanaden och Järnvägsallén. Detsamma gäller för cykeltrafiken men även Tegsbron och E4-bron (över järnvägen) innebär framkomlighetproblem eftersom det är cykelförbud där.

Kollektivtrafiken har också problem längs V Esplanaden och Järnvägsallén, främst i korsningarna. De har också problem med otillåten fordonstrafik på bussgator och busstorg.

Många gator och platser i centrum upplevs som otrygga

I en trygghetsinventering från 1999 redovisas följande gång- och cykelvägar i Umeå centrum som otrygga: Strandpromenaden, tunnel och cykelväg i anslutning till Kyrkbron, gång- och cykeltunnel vid Järnvägsstationen samt gång- och cykelväg och tunnel från Haga till Regimentet.

Övriga platser i centrum som ibland upplevs som otrygga, särskilt kvälls- och nattetid är Rådhusstorget, Renmarkstorget, Trädgård i norr, parkeringshusen och kajparkeringen, Vasaplan, delar av Kungsgatan, Vänortsparken

Komplexa trafikmiljöer upplevs också som otrygga, t.ex. korsningarna över V Esplanaden, Järnvägsallén, gångbanorna på Tegsbron och Kyrkbron.

Cyklister känner sig otrygga längs Storgatan p.g.a. tät trafik och gatuparkeringar och cyklar därför ofta på gångbanorna.

Trafiksäkerhet

I Umeå är cyklister den trafikantgrupp som råkar ut för störst antal olyckor med personskada och gruppen får också svårast skador. De flesta cykellopplyckor är singelolyckor men även kollisioner med andra cyklister eller personbilar är vanliga. Gruppen anses svårpåverkad ur beteendesynpunkt.

Exempel på platser där gående ofta kommer i konflikt med fordon är övergångsställen utefter V Esplanaden och Järnvägsallen.

Uppföljningen av trafiksäkerhetsprogrammet från 2001 visar att Umeå kommun under de senaste åren har arbetat i rätt riktning när det gäller trafiksäkerhet. Trots befolkningsökning och ökning av trafikarbetet har antalet svårt skadade oskyddade trafikanter minskat. Dock har lindrigt skadade trafikanter ökat. Insatser kan göras för att förbättra gång- och cykelnätet.

Dålig luftmiljö riskerar människors hälsa

Under vintern 2003 överskreds miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på V Esplanaden samt på Nygatan i kvarteren närmast V Esplanaden. Detta överskridande anmäldes under år 2004 till Naturvårdsverket. Regeringen har därför gett Umeå kommun i uppdrag att i samråd med Vägverket och Länsstyrelsen ta fram ett åtgärdsprogram för att klara normen. Olika typer av åtgärder kan behöva vidtas. Ringledden ger en viss förbättring men det är mycket troligt att andra kraftfulla åtgärder behöver vidtas för att omfördela biltrafiken till andra färdmedel.

Korta resor särskilt skadliga för miljön. Av alla körda mil med bil på våra svenska vägar, står de korta resorna, dvs resor under 5 km, för ca 3 % av sträckan, men för hela 26 % av utsläppen. För att få ner kvävedioxidutsläppen ytterligare måste de korta resorna minska. Här krävs insatser för att påverka Umeborna att välja andra transportsätt som att gå, cykla eller åka kollektivt istället för bil på de kortare resorna.

Den senaste kartläggningen av trafikbuller i centrala Umeå genomfördes år 2000. Enligt denna beräkning berörs i centrala staden ca 3300 personer av ekvivalenta ljudnivåer >55 dBA, ytterligare något hundratal berörs av maximala ljudnivåer >70 dBA. Bullersituationen idag bedöms i stort sett oförändrad jämfört med år 2000.

I Umeå är det främst Öst på Stan som det kan förekomma problem med vibrationer. Det är en viktig parameter att ta hänsyn till när ny bebyggelse lokaliseras Öst på Stan. Bra grundläggning av byggnader kan förhindra problem med vibrationer. De vibrationsmätningar som gjorts visar dock att vibrationerna endast påverkar boendekomforten och inte byggnadernas konstruktion.

Drift och Underhåll har hög prioritet i centrum

I Centrala stan påbörjas plogning av cykelstråken längs Kungsgatan och Nygatan vid en snömängd på 2 cm och övriga gator i centrum vid en snömängd av 2-5 cm. Målsättningen är att de prioriterade cykelstråken skall vara snöröjda och sandade före 06.30 respektive 16.30. Därefter åtgärdas övriga gång- och cykelvägar.

Även under sommaren sker en regelbunden översyn av gc-vägar och gator. Under våren sker sandupptagning samtidigt som samtliga ytor ses över. Därefter sker en prioritering av vad som skall åtgärdas under sommaren, exempelvis ny beläggning, mindre lagningar och målning. Under sommarhalvåret sopas de centrala delarna.

Kollektivtrafiken och cykeltrafiken tappar resenärer till biltrafiken

Många rör sig till fots kring stora målpunkter och i dess närområde. I centrumkärnan uppskattas gångflödena, runt Rådhusorget kan det handla om 15 000-20 000 personer per dygn. Kommer man en bit utanför centralpunkten, längre ut längs Kungsgatan och Rådhusplanaden sjunker gångflödena till mellan 5 000-10 000 per dygn.

I Umeå är ca 25 % av alla resor cykelresor vilket dels beror på att Umeå är en studentstad, dels att det finns en stark cykeltradition i staden och att många målpunkter finns inom cykelavstånd.

Mätningen av cykeltrafikflödet för år 2005 visar att flödet gått ner kraftigt i de flesta mätpunkterna. Ytterligare mätningar måste utföras innan nedgången kan säkerställas men om en minskning skett är det en allvarlig signal om att inte tillräckligt mycket görs för att öka cykeltrafiken.

För gång- och cykeltrafikanterna är V Esplanaden och Järnvägsallén barriärer. Korsningar med bristande kvalitet gör det både svårt och otryggt att korsa gatorna. En särskild risk uppkommer vid signalreglerade korsningar där motorfordon och gående får grönt samtidigt och vid övergångsställen där den gående måste korsa flera körfält. Ett större antal olyckstillbud mellan cyklist och motorfordon sker vid korsningen Östra Kyrkogatan – Järnvägsallén, vid korsningar längs Östra Kyrkogatan i centrum, längs Rådhusplanaden och i korsningen Kungsgatan/V Esplanaden.

För cyklister är avståndet en avgörande faktor i valet av färdmedel. Cykelresor är ofta kortare än 5 km liksom en stor andel av bilresorna. Det finns därför en stor potential i att locka biltrafikanter att cykla. Säkra och trygga förflyttningar utan hinder och omvägar är viktiga för att locka till detta. God kontinuitet i cykelstråken har också stor betydelse för att öka cyklisternas komfort.

En viktig kvalitetsfaktor för cyklisten är tillgången till cykelparkeringar med väderskydd och möjlighet att låsa fast cykeln. Denna kvalitet är i synnerhet viktig i centrala Umeå där flera målpunkter finns samlade och parkeringsbehovet därför är stort. Den upplevda risken att få sin cykel stulen i Centrum är också stor. Under 2004 stals 1270 cyklar i Umeå.

Under år 2004 hade Ultra ungefär 4 340 000 resor totalt jämfört med 5 426 000 resor år 1998. Resandestatistiken visar på en successiv minskning

av resandet med ungefär 15 % sedan år 2000. Sämre turtäthet och prisökningar tros vara de huvudsakliga anledningarna till den kraftiga minskningen av resenärer. Detta är en allvarlig signal som måste tas på allvar för att förhindra att dessa resenärer istället väljer bil vilket då ytterligare bidrar till att försämma luftkvaliteten i Umeå.

Mätningar av trafikflöden visar att det är sannolikt att de som tidigare åkte kollektivt idag färdas i egen bil. Minskningen av antalet resor inom kollektivtrafiken motsvarar en ökning med 1 000 - 2 000 bilresor varje dygn.

Ett av målen för Umeå kommun är att öka resandet med kollektivtrafik. Anslagen till kollektivtrafiken har inte ökat i samma takt som befolkningen och kostnaderna för kollektivtrafiken. Detta gör det svårt att nå målet med ökad andel kollektivtrafik.

Biltrafiken i Umeå tenderar att öka i högre takt än befolkningen. Trots att satsningar gjorts för att förtäta de centrala delarna av Umeå tenderar befolkningen att köra mer bil, även vid korta resor. Biltrafiken riskerar att försätta att öka så länge som inte tillräckliga förbättringar görs för övriga trafikslag.

Biltrafiken, kollektivtrafiken samt gods- och utryckningstrafiken har idag framkomlighetsproblem längs V Esplanaden och då särskilt på Tegsbron. Framkomlighetsproblem uppstår också när bussarna ska ut på Järnvägsallén från busstationen eller Centrala stan. Kollektivtrafiken upplever det också som ett problem att otillåten motorfordonstrafik trafikerar bussgator och busstorg. Biltrafiken har tidvis stora framkomlighetsproblem längs V Esplanaden/E4/E12 och Järnvägsallén, särskilt i anslutning till trafikplatsen där trafiklederna möts.

Många bilister tycker att det är otryggt att passera upphöjda cykelöverfarter längs sträckan då man upplever att många cyklister inte saktar in och visar respekt när de korsar Östra Kyrkogatan.

I Umeå arbetar man för att prioritera parkering för boende, kunder och besökare före arbetsplatsparkeringar. En begränsad arbetsplatsparkering med avgiftsbelagda parkeringsplatser kan påverka bilanvändningen. Det goda parkeringsutbudet i kombination med relativt låga parkeringsavgifter gör att det är lockande att använda bilen vid resor till centrum.

Då godstrafik i huvudsak består av tunga transporter ställs höga anspråk på framkomlighet, främst på huvudnätet. Detsamma gäller för utryckningstrafiken. Fysiska hastighetsdämpande åtgärder på huvudnätet bör därför vara anpassade till stora fordon. Förutom att ge begränsningar av framkomligheten även kan farthinder ge buller- och vibrationsproblem.

Slutsats

- **Kollektivtrafikresorna har minskat med 15 %** sedan 1998, trots att detta transportmedel bör stå för en större andel om kommunen ska komma till rätta med luft- och framkomlighetsproblemen i centrum.
- Minskningen av resor med kollektivtrafiken sker samtidigt som **biltrafiken ökar mer än befolkningen** i kommunen.
- Sedan 2003 har **biltrafiken ökat med alarmerande 7 % per år**, jämfört med normala 2 % per år.
- **Tillgängligheten för funktionshindrade behöver kartläggas och förbättras.** Just nu pågår framtagandet av en tillgänglighetsplan avseende gång- och cykelvägar och gator i Umeå. Del 1 behandlar stadsdelen Väst på stan.
- **Barn och äldre är särskilt utsatta trafikantgrupper** i Centrum. De känner otrygghet och får därför sin tillgänglighet och rörelsefrihet begränsad.
- **Trafiksäkerheten i centrum har förbättrats** kontinuerligt och följer gällande trafiksäkerhetsprogram. Det sker dock fortfarande många olyckor längs bl.a. V Esplanaden och Järnvägsallén. Antalet cykelolyckor är fortfarande stort.

- **Luftkvaliteten är redan i dag mycket bristfällig** och gällande miljö kvalitetsnormer överskrids. Risken är stor att detta problem förvärras i takt med ökad biltrafik.
- **Många bilresor är korta, under 5 km, och står för bara 3 % av körsträckan men 26 % av utsläppen.** Den långväga genomfartstrafiken står för en del av detta, men den interna biltrafiken till och från och genom centrum står också för en stor del.
- **Åtgärdsprogrammet för luft** är mycket angeläget och måste integreras med övrig trafikplanering i kommunen.
- **Konflikter uppstår lätt mellan olika stadsbyggnadskvaliteter.** Det finns många möjligheter att åstadkomma en god gestaltning utan att exempelvis trafiksäkerheten blir eftersatt.

INNEHÅLL

INLEDNING	3	SLUTSATS	52
Trafik för en attraktiv stad	3		
Avgränsning	3	REFERENSER	54
Förankring	5		
Status	5	Bilagor	
UTGÅNGSPUNKTER	6	Bilaga 1 Kommunikationsplan	
Umeå Kommuns trafikstrategi	6	Bilaga 2 Kommunala mål enligt gällande översiktsplaner	
Planeringsramar och förutsättningar	7		
MÅL	12		
Transportpolitiska mål	12		
Miljökvalitetsmål	12		
Arkitekturpolitiska mål	12		
Kommunala mål	12		
NULÄGESBESKRIVNING	13		
Stadens karaktär	13		
Gatuutformning	16		
Resbehov	17		
Tillgänglighet	19		
Trygghet	22		
Trafiksäkerhet	24		
Trafikens miljöpåverkan	26		
Drift och Underhåll	30		
Trafiksystem – trafiknät och bytespunkter	32		

INLEDNING

Trafik för en attraktiv stad

TRAST - Trafik för en attraktiv stad, är ett nytt planeringsverktyg som tagits fram i samarbete mellan Banverket, Boverket, Sveriges Kommuner och Landsting och Vägverket. Syftet är att integrera trafikplaneringen i övrig stadsplanering.

Inriktningsplanering		Åtgärdsplanering		Genomförandeplanering
		TRAST		
Översiktsplan	Trafikstrategi	Trafikplaner	Åtgärdsprogram	Projekt

Planeringsskeden enligt TRAST.

Umeå Kommun har en god och relativt aktuell inriktningsplanering (se vidare under Trafikstrategi). Befintlig trafikplan är från 1995 och en ny sådan behöver därför tas fram. Trafikplanen är en del av det som i TRAST kallas åtgärdsplanering och kan eventuellt följas av åtgärdsprogram och projekt.

Denna utredning är ett underlag för kommande trafikplanering i Centrum. Den ska också kunna fungera som inspiration till en framtida ny trafikplan och ska därför i huvudsak följa den struktur och den process som rekommenderas i TRAST.

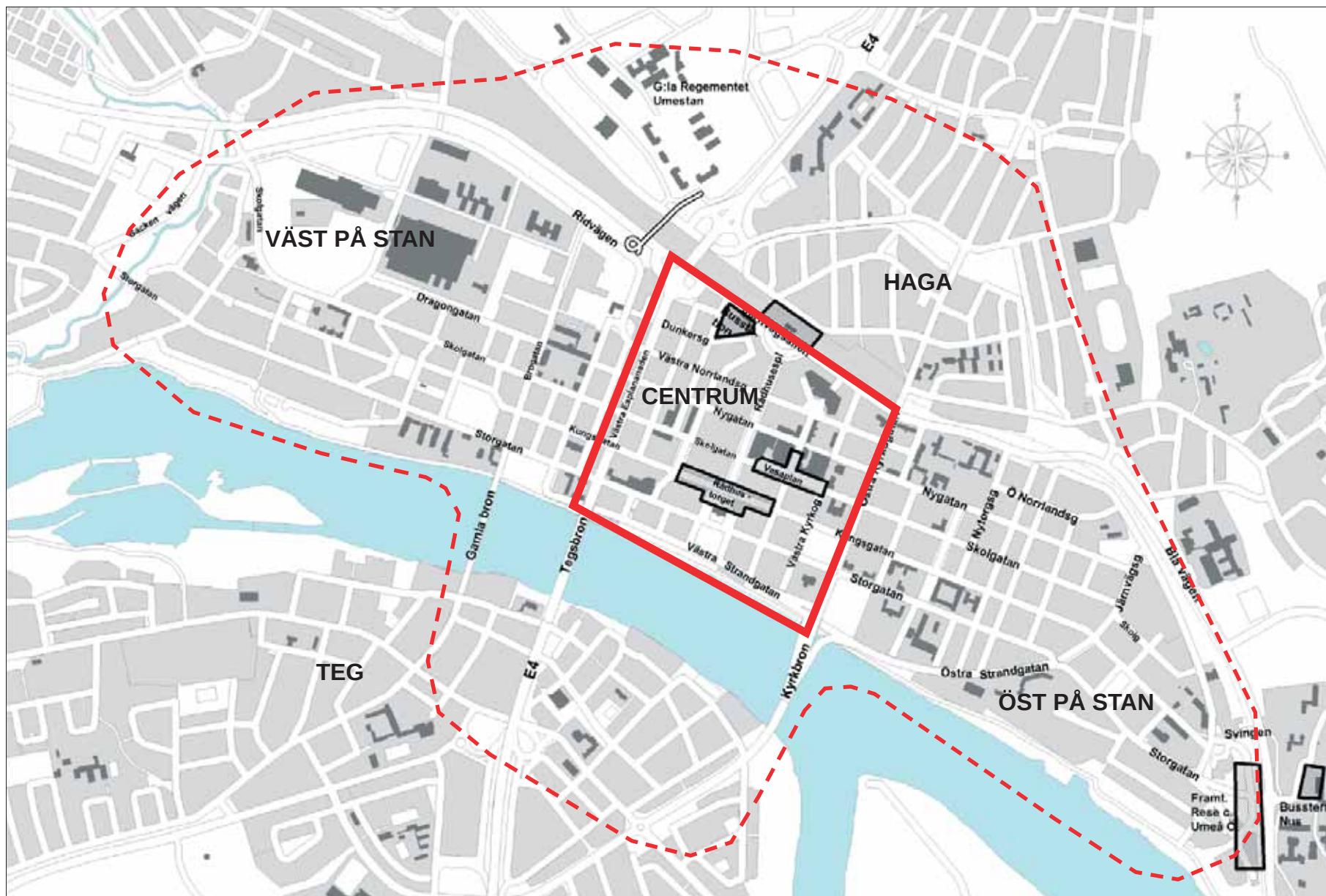


Processchema för arbetet med en kommunal trafikstrategi enligt TRAST, källa Vägverket/Sveriges kommuner och landsting.

Avgränsning

Utredningen omfattar centrumfyrkanten och dess närmaste omgivning. Det innebär att fokus läggs på trafiksystemet inom centrumfyrkanten, men i den mån närliggande stadsdelar berörs kommer dessa att belysas. Det gäller delar av Öst på stan, Väst på stan, Haga och Teg.

Kartan på nästa sida visar var stadsdelarna är belägna i förhållande till varandra.



Översiktskarta som visar stadsdelar i Umeå. Den heldragna, röda linjen markerar utredningens avgränsning och den röda, streckade linjen utredningens influensområde. Centrala Stan omfattar i denna utredning stadsdelarna Väst på stan, Centrum, Öst på stan, Haga och delar av Teg.

Förankring

Många berörs av hur stadens trafiksystem planeras och det är därför viktigt att förankra och låta alla berörda vara delaktiga eller få möjligheter att lämna synpunkter. En kommunikationsplan, se bilaga 1 har upprättats och i den framgår när, hur och med vilka parter kommunikation och samråd är planerade. Det är ofta svårt att få synpunkter från grupperna barn, ungdomar, studenter och äldre. Det är betydligt lättare att få synpunkter från män än från kvinnor. Med detta som bakgrund är ambitionen att göra särskilda satsningar för att dessa grupper ska bli mer delaktiga.



Rådhusplanaden i Umeå Centrum.

Status

Uppdragsgivare och yttersta beslutsfattare för utredningen är Tekniska Nämnden. Utredningen skall vara ett tydligt underlag för olika former av kommunal planering, t.ex. översiktlig planering, detaljplanering, åtgärdsplanering, underhållsplanering och planering av enskilda projekt.

UTGÅNGSPUNKTER

- Helhetssyn ska prägla planeringen
- Hög samhälls- och kommunalekonomisk nytta ska eftersträvas
- Hög måluppfyllelse av kommunala, regionala och nationella mål måste eftersträvas

Nulägesbeskrivningen behandlar sambanden mellan bl.a. stadens karaktär, resbehov, gatuutformning, tillgänglighet, framkomlighet, trygghet, trafiksäkerhet, miljöpåverkan, drift och underhåll och trafiksystemet som helhet.

Trafiknäten är sammanhängande strukturer av förbindelser som används av olika trafikantgrupper för deras förflyttningar. I denna utredning behandlas gång-, cykel-, moped-, motorcykel-, bil-, kollektiv-, gods-, utrycknings- och tung trafik samt transporter av farligt gods. Service och tjänstetrafik samt taxi behandlas inte särskilt utan omfattas av de beskrivningar som finns för bil-, kollektiv- och godstrafik.

Samhällets och kommunens samlade nytta påverkas i hög utsträckning av avvägningar avseende gatornas utformning, prioritering av olika trafikantgrupper, biltrafikens hastighet, trafikflöden, miljöpåverkan och möjligheten till kostnadseffektivt drift och underhåll av trafiksystemet.

Umeå Kommuns trafikstrategi

Framtagandet detta underlag, som ska användas till en ny trafikplan för Centrum i Umeå innefattar inte någon ny trafikstrategi enligt TRAST:s mening. Gällande planer och program i listan nedan ger tillsammans en tydlig vägledning om vilken trafikstrategi Umeå Kommun valt.

- Översiktsplan från år 1998
- Fördjupad översiktsplan för Centrala Stan från år 1998
- Fördjupad översiktsplan för vägnätet från år 2001
- Trafikplan från år 1995
- Trafiksäkerhetsprogrammet från år 1995
- Cykeltrafikprogrammet från år 2000

Trafikplaneringen

Trafikplaneringen skall byggas på kunskap. Kunskapsuppbyggnad sker genom ett nära samarbete mellan tjänstemän, myndigheter, frivilligorganisationer och medborgare.

Trafikplaneringen skall ses som en del av stadsplaneringen och därför länkas samman med övrig planering. Arbetet ska vara mål- och resultatutrett. Trafikmiljöförbättrande åtgärder ska göras utifrån en miljösyn där hänsyn tas till så många aspekter som möjligt. Genom information ska medvetenheten, kunskapen och förståelsen för trafikplaneringen öka. Detta väntas bidra till ökad förståelse och värdering av de åtgärder som genomförs.

Trafiksystemet som helhet

- Barn, ungdomar, äldre, funktionshindrade och andra oskyddade grupper ska vara dimensionerande i planeringen.
- Trafikmiljöåtgärder ska vidtas. Gaturummen ska t.ex. utformas så att konfliktpunkternas antal begränsas och hastigheterna sänks.
- Överskridanden av riktvärden för buller- och luftföroreningar från trafiken ska åtgärdas så att miljökvalitetsnormerna uppfylls.
- I Umeås grannskap ska de oskyddade trafikanternas säkerhet prioriteras före bilisternas framkomlighet.
- Där framkomlighet för biltrafiken kommer i konflikt med trafiksäkerheten väger säkerhetsaspekten högre.
- På biltrafikens huvudnät prioriteras framkomligheten för biltrafiken.



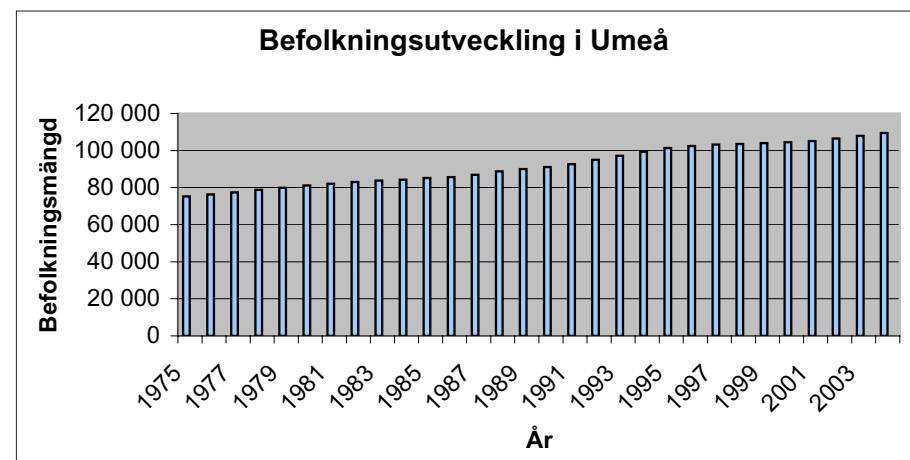
Cykelstråket längs älven

Planeringsramar och förutsättningar

Det finns uttalade mål i dokument, policies och projekt, dessa anger förutsättningarna för planeringsarbetet i Umeå. Inriktningarna skapar en övergripande planeringsram för samhällsbyggandet i Umeå och uppsatta mål sätter krav på framtida plan- och byggnadsinsatser i kommunen.

Umeå – en stad med stark tillväxt

Umeå är en av de snabbast växande städerna i Sverige och invånarantalet uppgår till ca 110 000. Kommunens tillväxtmål är att uppnå 150 000 invånare senast 2050. Det innebär en befolkningstillväxt på ca 800-1000 personer varje år samt att minst 600 nya bostäder och minst 600 nya jobb skapas varje år. Det i sin tur ställer stora krav på trafiksystemets utveckling.



Befolkningsutveckling i Umeå 1975-2004.

Ett grundläggande mål är att skapa en bättre sammanhållen stadsregion för att minska trafikarbetet. För att nå målet behöver Umeå ett överordnat biltrafikanät så att trafiken till och från centrumkärnan kan fördelas på ett effektivt sätt. Bebyggelsen ska tydligare koncentreras till centrumnära lägen eller till lägen anslutna till kollektivtrafik. Arbetsplatser ska integreras med övrig bebyggelse i högre grad och kopplas till det övergripande biltrafikanätet.

Översiktsplan för Umeå kommun, Öpl-98

Det övergripande målet för Umeås översiktsplan med dess aktuella fördjupningar, är en vision för hållbar utveckling. En säker, hälsosam, konkurrenskraftig och dynamisk samhällsbyggnad inom naturens ramar ska eftersträvas. Målet är att avlasta Centrum från trafik genom en ringled samtidigt som gång- och cykelnätet samt kollektivtrafiken förbättras. Miljön i Centrum ska också förbättras genom att en miljözon för tunga fordon införs och genom att parkeringspolitiken ska användas som styrmedel för att minska onödig trafik till Centrum. Detta i sin tur ställer krav på att tillgängligheten för nyttotrafik är god.

Ny bebyggelse ska ske i första hand genom förtätning av befintliga centrumnära områden. Detta ger ett mindre trafikarbete och ett bättre resursnyttjande.

Fördjupad Översiktsplan för Centrala Stan

Den Fördjupade Översiktsplanen för Centrala Stan (FÖP Centrala Stan) beskriver vilka allmänna intressen som ska beaktas vid framtida markanvändning inom Centrala Stan, dvs stadsdelarna Väst på Stan, Centrum och Öst på Stan.

En grundläggande målsättning i FÖP Centrala Stan är att både kunna utveckla och förnya bebyggelse och funktioner i Centrala Stan samtidigt som de positiva kvaliteterna i den gamla rutnätsstaden beaktas. Utveckling ska ske med en helhetssyn där gammalt och nytt tillsammans bidrar till en spännande och upplevelserik stadsmiljö.

Trafiksäkerhetsprogram

Trafiksäkerhetsprogrammet anger Umeå kommuns målsättningar i trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetsarbetet ska vara mål-, resultat- och kunskapsinriktat. De oskyddade trafikanternas, och särskilt barnens säkerhet ska prioriteras. På huvudvägnätet ska bilarnas framkomlighet prioriteras.



Cykeltrafikprogram

De politiska målen för cykeltrafiken säger att andelen cykelresor av det totala antalet resor, till år 2010 ska vara 30%. Ingen cyklist ska dödas och högst 120 cyklister skadas svårt per år, år 2010. Trygghet och trivsel ska prägla utvecklingen av cykelnätet i Umeå kommun.

Parkeringsprogram

Parkeringsprogrammet för Centrala Umeå från 2001 genomgår just nu en revidering. Det nya programmet är inte färdigt men kommer att innehålla förslag på nya parkeringsmöjligheter. Några större befintliga parkeringsytor kan komma att försvinna eftersom de eventuellt kommer att bebyggas.

Det finns förslag om att anlägga ett nytt parkeringsdäck under Rådhusplanaden med infart från V Norrlandsgatan.

Ringled – Umeåprojektet

Umeå har ett centrumorienterat trafiksystem som inte längre klarar de behov som följer Umeås tillväxt. Stora trafikleder som E12 och E4 med 15 000 fordon/vardagsdygn respektive 25 000 - 32 000 fordon/ vardagsdygn går genom Umeås stadskärna. Konsekvenser som ökade barriäreffekter, minskad trafiksäkerhet, dålig luft och bullrig miljö gör att Umeås centrumkärna behöver avlastning. Förslaget för att nå en långsiktig lösning för såväl genomfartstrafik som lokaltrafik är en fullföljd ringled. Med en minskning av trafiken i Centrum kan stadskärnans miljö förbättras och nya utvecklingsmöjligheter öppnar sig.

Vägverket arbetar i dag med att ta fram arbetsplaner för projektets etapper. Första etappen är en östlig länk för E4 i form av en ombyggnad av Kolbäcksvägen. En fullständigt ringled kan förväntas bli klar tidigast år 2018-2020.

Botniabanan och Resecentrum Umeå C

I samband med byggandet av Botniabanan kommer järnvägsstationen i centrala Umeå att byggas om. Målet är att få ett fungerande resecentrum i centrala Umeå där resenärerna lätt ska kunna göra omstigningar mellan olika färdmedel. Resecentrum ska ha god koppling till Umeå busstation och ska vara lätt att angöra såväl till fots, med cykel, buss, som bil. Umeå busstation är relativt nybyggd och ger god tillgänglighet för resenärerna. Eventuellt kan den senare bli ett resecentrum för både buss och tåg.

I samband med ombyggnaderna ska även befintliga gång- och cykelkommunikationer mellan Haga och Centrum ses över. Stora flöden av gående och cyklister ska möta stora trafikflöden längs Järnvägsallén på ett säkert och tillgängligt sätt.

Vasaplan

Vasaplan är en centralhållplats för både regional och lokal kollektivtrafik. Lokaltrafiken står längs Skolgatan och regionaltrafiken längs Vasagatan. Anläggningen är stor vilket ger goda förutsättningar att bedriva en effektiv lokal och regional kollektivtrafik. Umeås lokaltrafik, Ultra, uppskattar antalet resor till och från Vasaplan till ca 2,5 miljoner per år, varav ca 1,8 miljoner är lokaltrafik, resten regional trafik.

Förändringsplaner för Vasaplan finns inte i just nu. Målsättningen är istället att behålla bytespunkten och säkerställa möjligheten att expandera österut.

Staden mellan broarna

Staden mellan broarna är ett förnyelseprojekt för kajområdet mellan Kyrkbron och Broparken och pågår sedan några år tillbaka. Målet med området är att skapa en attraktiv offentlig miljö som lockar besökare året om. Planerna för området är ännu inte fastlagda men områdets trafiksystem kommer att förändras och befintlig parkeringsanläggning på kajen kommer att tas bort.

30-zon i Centrum

Högsta tillåtna hastighet i Centrum är 30 km/h. Området omfattas av gatorna inom centrumfyrkanten förutom E4/V Esplanaden. En sänkning av hastigheten från 50 km/h genomfördes i december 2002 för att minska utsläppen av kväveoxider samt för att minska konsekvenserna av olyckor. Invånarna är positiva till hastighetssänkningen som medfört att medelhastigheten har sjunkit liksom antalet olyckor med svårt skadade.

Tidigare ombyggnad av Storgatan genom centrum

1999 byggdes Storgatan om på delen mellan Renmarkstorget och Västra Rådhusgatan. Strukturen påminner nu om den sk klassiska Umegatan men Storgatan har efter ombyggnad 6,5 m körbana och 5 meter gångbana och plantering på vardera sida om körbanan. Gatan är trädplanterad på båda sidor av körbanan och ger ett stadsmässigt intryck. Mellan träden finns plats för längsgående parkeringar. Upphöjda övergångsställen har anlagts vid flera korsningar.

Efter ombyggnaden har affärslivet efter gatan utvecklats. Ombyggnaden genomfördes med 50 % finansiering av fastighetsägarna.



Storgatan efter ombyggnad

Planerad ombyggnad av Kungsgatan genom Centrum

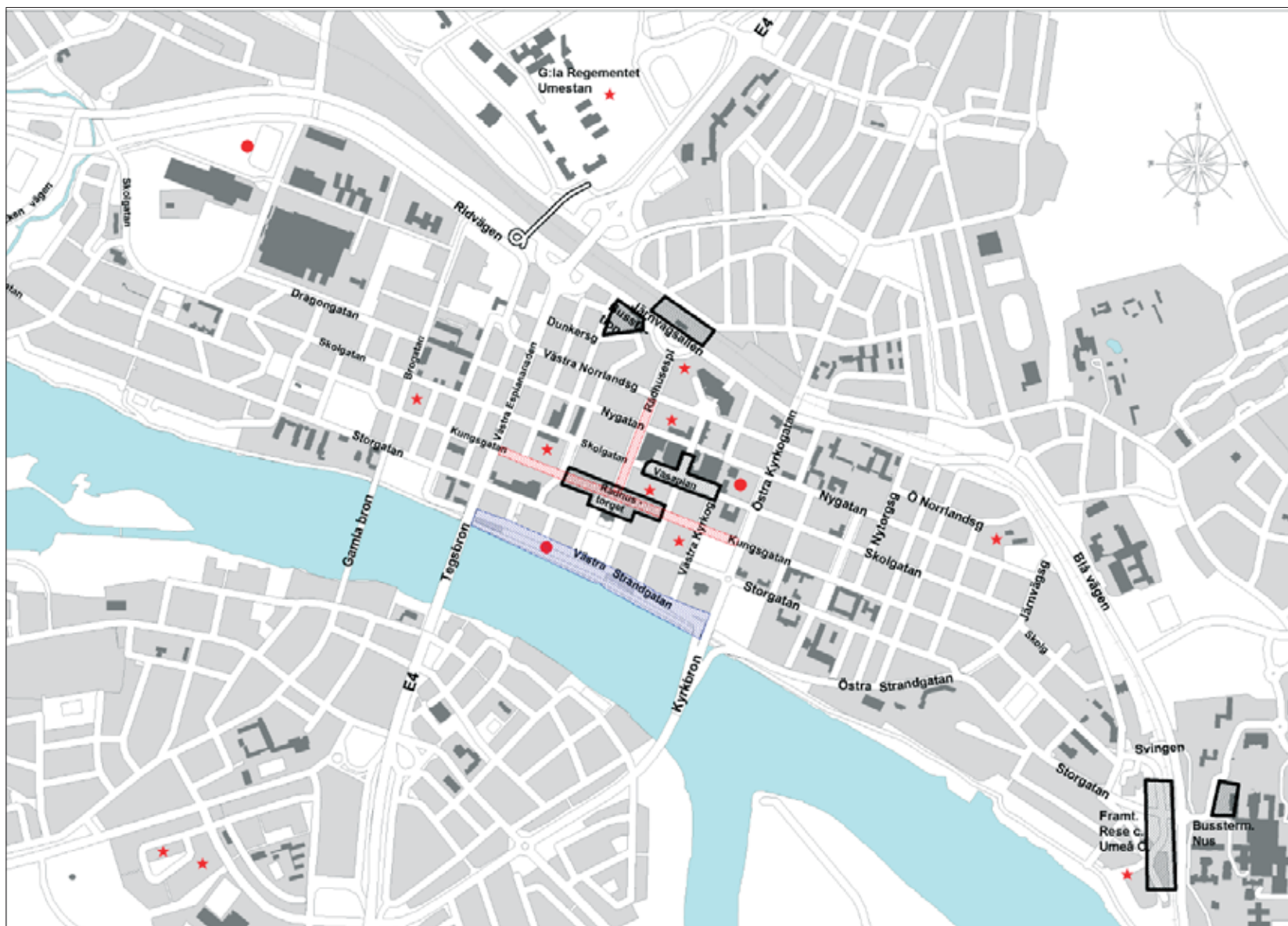
Kungsgatan är idag svår att underhålla. På många ställen är plattläggningarna slitna och spruckna med stötta kanter. Gatan är övermöblerad och fungerar inte tillfredsställande. Det finns två förslag för ombyggnaden av gatan. Ena förslaget innehåller en parkeringsanläggning under Rådhus-esplanaden och upp till halva Rådhusorget. I båda förslagen placeras planteringar på södra halvan av gågatan och cykelparkeringar mellan träden. På norra halvan placeras bänkar. Mittendelen hålls fri för gående och cyklister. Utvärdering av förslagen pågår. Det är bestämt att Kungsgatan ska byggas om. I samband med ombyggnaden kommer tillgängligheten för funktionshindrade att förbättras, exempelvis med anpassade entréer till butikerna.

Badhusutredning

Umeå kommun planerar för ett nytt badhus. Olika lokaliseringar har diskuterats i anslutning till älven, inom projektet Staden mellan broarna, Mimerskolan och Nolia. En tillgänglighetsutredning har visat att ett badhus vid Mimerskolan eller älven ger bäst tillgänglighet för alla trafikantgrupper - gående, cyklister, kollektivtrafikresenärer och bilister. Parkeringsbehovet kan eventuellt klaras med befintliga parkeringar i Centrum, särskilt om det planerade parkeringshuset under Rådhusplanen byggs. Under hösten utförs kompletterande utredningar avseende byggnadstekniska förutsättningar samt kostnadsbedömningar. Först därefter kommer beslut om lokalisering att tas.

Pågående detaljplaneprojekt

Utöver tidigare nämnda projekt pågår utredningar gällande förtätningar främst för bostäder i kvarteren Vaktposten, Audumbla, Minnet, Rind, Forsete, Höder, Öbacka Strand, Mården, Ödla/Lämmeln mfl. Även för det före detta Regementsområdet pågår planarbete.



Aktuella projekt och deras lokalisering i Umeå. Röd stjärna markerar detaljplaneprojekt, röd ring område som utreds för nytt badhus. Blått område visar omfattningen av projektet Staden mellan broarna.

MÅL

Transportpolitiska mål

Riksdagen övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utifrån det övergripande målet har sex delmål tagits fram.

- Tillgängligt transportsystem
- Hög transportkvalitet
- Säker trafik – ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor
- En god miljö
- Positiv regional utveckling
- Ett jämställt transportsystem

Miljökvalitetsmål

I april 1999 antog riksdagen 15 nationella mål för miljökvaliteten.

Begränsad klimatpåverkan	Grundvatten av god kvalitet
Frisk luft	Hav i balans - levande kust och skärgård
Bara naturlig försurning	Myllrande våtmarker
Giffri miljö	Levande skogar
Skyddande ozonskikt	Ett rikt odlingslandskap
Säker strålmiljö	Storslagen fjällnatur
Ingen övergödning	God bebyggd miljö
Levande sjöar och vattendrag	

Arkitekturpolitiska mål

Regeringen har lagt fram ett arkitekturpolitiskt mål i vilket det framgår att kommun och stat i byggande och förvaltning ska agera som föredömen. En estetiskt tilltalande utformning skall hävdas vid byggande och planläggning. Målet ska omfatta byggnader, industriell design, stadsbygd, landskap, parker och trädgårdar, liksom utformningen av vägar, järnvägar och andra anläggningar.

Kommunala mål

I flera av de planer och program som Umeå kommun tagit fram finns mål och riktlinjer. Mål från gällande översiktsplaner redovisas i bilaga 2. För den kommande trafikplanen föreslås följande mål.

- Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter ska förbättras så att de årliga hälsoförlusterna fortsätter att sjunka i enlighet med Trafiksäkerhetsprogrammet.
- Gångtrafiken ska öka och utgöra 20% av det totala resandet år 2010.
- Cykeltrafiken ska öka och utgöra 30% av det totala resandet år 2010.
- Kollektivtrafiken ska öka och utgöra 10% av det totala resandet år 2010.
- Biltrafiken får inte öka i samma takt som befolkningen, utan måste begränsas.
- Godstransporter till och från Centrum ska vara samordnade och begränsade till år 2010.
- Cykelparkeringsutbudet i Centrum ska öka och en större andel ska vara låsbara.
- Parkeringsutbudet i Centrum får inte öka i samma takt som befolkningen och parkeringsavgifterna måste användas som ett styrmedel för att påverka trafikanternas färdmedelsval.

Målen för luft hänvisas till Åtgärdsprogrammet för luft som tas fram under 2005-2006. I denna utredning har hänsyn tagits till luftproblematiken och målen ovan ska därför vara förenliga med målen i kommande åtgärdsprogram.

NULÄGESBESKRIVNING

Stadens karaktär

Historia

Umeå stad grundades år 1622 av Gustav II Adolf. Gator och kvarter byggdes enligt en rutnätsplan. Under 1860-talet ansågs rutnätsplanerna ge en ohälsosam stadsmiljö. Därför sanerades den gamla staden och en ny, luftig stadsplan anlades med brandgator och bredare gator som esplanader. Grönområden planterades för att göra staden mer tilltalande.

Stadsbranden år 1888 ödelade den äldsta stadskärnan. I de östra och västra delarna av staden finns lämningar från tiden före branden i stadsplanemönster och bebyggelse. Efter branden försågs stadsplanen med tillägg i form av parkstråk och en strandgata. Björkar planterades utefter gatorna. Planteringarna syftade till att försköna och att göra staden mer brandsäker. På grund av den ansträngda ekonomin blev bebyggelsen efter branden till största delen återuppbyggd i trä medan vissa byggnader uppfördes i sten.

Järnvägen kom till staden år 1896. Detta fick till följd att stadsplanen utvidgades år 1898, men blev inte fullt genomförd förrän 40 år senare. På 1960-talet ansågs Centrala Stan vara omodern. Flera ljusa, låga trähus revs och ersattes av mörka tegelbyggnader. Kvar av den gamla stadsplanen är det rätvinkliga rutnätet med breda, raka, trädplanterade gator och en relativt låg stadsprofil.

Bebyggelse

Den äldre kulturhistoriska bebyggelsen ger staden dess karaktär och identitet. Umeå har en stadsbild med flera värdefulla, kulturhistoriskt intressanta byggnader. Centrumkärnan kännetecknas till stor del av byggnader med tre eller fyra våningar. Minnen av det gamla Umeå återfinns i bland annat Rådhuset, Järnvägsstationen, bankhus och hotell. Äldre bebyggelse står även att finna i de östra och västra delarna av staden där bebyggelsen karaktäriseras av träbyggnader i två våningar. Husen uppfördes ofta smalare än 12 meter och placerades fristående i gatuliv eller i inre förgårdslinjen.



Järnvägsstationen med Järnvägstorget i förgrunden.



Rådhusets fasad mot Storgatan.

Offentliga rum

Platser för möten, handel, trafik, agitation och rekreation är Umeås offentliga rum. Gatorna, gångbanorna och parkerna är rummets golv. Husfasader och trädader bildar väggar och små kiosker, fontäner liksom parksoffor, papperskorgar och cykelställ är det offentliga rummets möbler. Offentliga rum för rörelse, möten och vila är en naturlig del i stadens utformning, t.ex. Kungsgatan öster om Rådhusstorget. Den ombyggda Storgatan är ett exempel som visar att det är möjligt att kombinera den klassiska Umegatans gestaltning med moderna krav.

I centrumkärnan är det främst Rådhusstorget och Renmarkstorget som är marknads- och mötesplatser för olika aktiviteter. Gågatan är i första hand tillgänglig för gående, men även för cyklister. Dess äldsta delar byggdes i början av 60-talet och idag är gatan sliten. Gatornas fonder mellan centrum och kajområdet fungerar som fönster mot älven och påminner om hamnens historiska betydelse för staden. De mest centrala parkerna är Döbelns park, Vänortsparken, Trädgård i norr, Rådhusparken samt Strandpromenaden.

Umeås innerstad har utvecklats med en egen karaktär. Stadsbilden präglas av ljus, luft och lätthet. Genom luftigheten är det lätt att få överblick och kunna orientera sig. Där andra städer har gatubilder av tung och kompakt karaktär uppvisar Umeå björkalléer och trädplanterade esplanader. Rådhusplanaden mellan Rådhuset och järnvägstationen är ett exempel på detta. Till Umeås positiva särart bidrar också grönskan på gårdar och i parker. Även vintertid präglas stadskärnan av lätthet då den vita snön drar öppna stråk genom staden.

Kungsgatan

Gågatans utformning motsvarar inte de krav på funktion och estetik som idag ställs på en modern gågata. Gatan är hårt sliten och upplevs som övermöblerad. Den trafikeras av både gående och cyklister vilket ibland leder till konflikter. En ombyggnad av gågatan är planerad enligt de tävlingsförslag som tagits fram. Se avsnittet ”Planerad ombyggnad av Kungsgatan genom centrum”.



Kungsgatan vid Rådhusstorget.



Kungsgatan öster om Rådhusstorget.



Kungsgatans möbler.



Cykelparkering på Kungsgatan.

Rådhusstorget

Rådhusstorget är den centrala knutpunkten där Kungsgatan korsar Rådhusplanaden. Torgrummet är väldefinierat med Rådhuset i fonden. Torgytan är sliten och motsvarar inte dagens krav på flexibilitet och gestaltning. Torgets funktion som arena och mötesplats samt kopplingen till Rådhusplanaden saknas.

Rådhusplanaden

Rådhusplanaden mellan rådhuset och järnvägsstationen bildar en grön axel genom stadens centrala delar. Esplanaden har björkalléplanterade gräsytor genombrutna av grusgångar och planteringar. Gångbanorna längs husfasaderna är relativt smala. I den norra delen närmare järnvägsstationen är husfasaderna mer slutna än i den södra delen närmast Rådhusstorget.

Rådhusplanaden har brister för gångtrafiken längs husfasaderna och onödig biltrafik finns inom området. Möjligheter finns att underlätta för verksamheter som kan skapa gatuliv att etablera sig i den norra delen av esplanaden.

Renmarkstorget

Renmarkstorget är ett oregelbundet torgrum med vattenspel centralt placerat. Funktionen som mötesplats kommer i konflikt med kraven att varutransporter och utryckningsfordon skall trafikera ytan. Den tunga trafiken sliter hårt och skadar beläggningen.

Renmarkstorget har möjligheter att utvecklas till ett mer renodlat torg där uteserveringar och vistelseytor prioriteras.



Rådhusstorget där det möter Kungsgatan.



Rådhusstorget med torghandel.



Rådhusplanaden och järnvägsstationen.



Rådhusplanaden vid Biblioteket.



Fontänten på Renmarkstorget.



Uteservering på Renmarkstorget.

Gatuutformning

Gatorna i centrala Umeå karaktäriseras av ett luftigt och ljust intryck. Den historiska rutnätsplanen är utförd i raka björkplanterade långgator och tvärgator. Ursprungligen fanns flera trädplanterade esplanader, där den enda som finns kvar i sin ursprungsform är Rådhusplanen.

Långgatorna har en gatubredd på 18 meter varav 8 meter utgör körbana, tvärgatorna en bredd på 12 m. Övrigt utrymme utgörs av dubbelsidig gångbana och trädplantering i alléform. Det finns några exempel på avsteg från den klassiska utformningen. Längs vissa sträckor har separat gång- och cykelväg eller kantstensparkering fällts in i gatan. På andra platser har körbanebredden minskats till 6,5 meter. Gatumark angränsar direkt till fastighetsmark och husfasaderna ligger i de flesta fall i gatuliv.



Bild på Storgatan utformad som den klassiska Umegatan.

Gångytor är plattbelagda och separata cykelbanor är asfaltsbelagda. Beläggningen på gatornas körbanor utgörs av asfalt med kantsten i granit. På vissa platser i centrala Umeå finns lämningar av den gamla ursprungliga kullerstensbeläggningen kvar, ett exempel är på Kungsgatan vid Mimer-skolan.

Gatornas bärighet varierar mycket i standard i hela centrala Umeå. Trafiken är inte den största orsaken till slitaget utan upprepade grävningsarbeten som nöter på gatorna. Grävningar och lagningar gör att gatorna successivt förlorar sin standard. Centrala Umeå är ett gammalt område där många av gatornas är slitna. Slitaget har också skyndats på av att allt mer tung trafik kommit i stadsdelen. Gågatan och torgen är plattbelagda. Dessa ytor har en relativt kort livslängd och är extra känsliga för tung belastning. Gågatan och torgytorna i centrala Umeå är i behov av upprustning.

Inom den så kallade centrumfyrekanten, förutom V Esplanaden, finns en generell hastighetsbegränsning på 30 km/h. Övrigt gatusystem i Centrum har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Huvudlederna Östermalmsleden, Vännäsvägen/E12 och E4 har en bit ut från stadskärnan 70 km/h.

Skyltningen i Centrum är omfattande och på många ställen med ett överflöd av skyltar. Skyltarna ska fylla en funktion för trafikanterna. För många skyltar gör att det blir svårt att uppfatta vilka regler som gäller samtidigt som de kan utgöra hinder i trafikmiljön och förfula gaturummet.

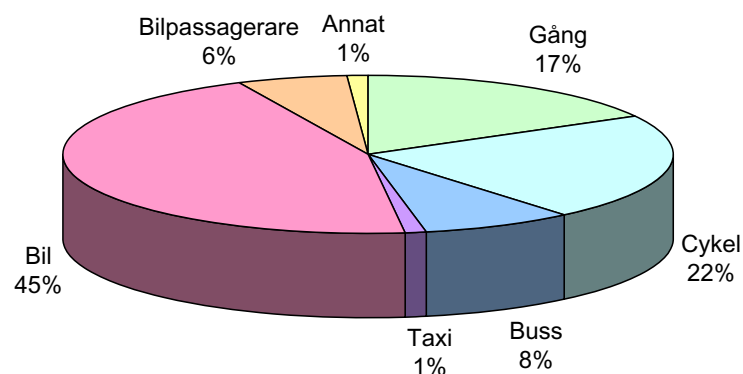
För att förbättra skyltningen bör en separat skyltinventering utföras där onödiga skyltar tas bort och de som måste vara kvar placeras där de är väl synliga utan att utgöra hinder.

Resbehov

Omfattning

En resvaneundersökning, Resvanor i Umeå, genomfördes i Umeå år 1998. Undersökningen visar att invånaren i Umeå i genomsnitt reser 3,5 gånger varje vardag och 2,5 gånger under lördag och söndag. Män reser något mer än kvinnor. Resorna till arbete och skola dominerar, därefter kommer fritidsresor och inköpsresor i nämnd följd.

De största arbetsplatsområdena är sjukhus- och universitetsområdet samt Centrala Stan, i huvudsak centrumfyrkanten. Centrala Stan är dessutom en viktig målpunkt för både fritids- och inköpsresor. I Umeå är bilen det dominerande färdmedelsvalet, antingen i form av egen bil eller alternativt som passagerare i bil. Under ett veckodygn görs ca 17 % av antalet resor av gångtrafik, 22 % av cykeltrafik, 8% av kollektivtrafik och 50 % av biltrafik.



Resornas fördelning på olika färdmedel.

Den målinriktade biltrafiken till Centrala Stan har bedömts med utgångsläge i resvaneundersökningen. Den målinriktade trafiken består av trafik med startpunkter utanför Centrum som har mål i Centrum eller omvänt. Bedömningen är att ca 25 000 resor med bil har start- eller målpunkt i centrumfyrkanten varje dygn, ca 4 500 resor med bil har start- eller målpunkt Öst på Stan och ca 7 500 resor med bil har start- eller målpunkt Väst på Stan. Bedömningen är gjord utifrån de förutsättningar som fanns år 1998 och med hänsyn till en generell trafikökning.

Den målinriktade trafiken i centrala Umeå är bara en del av den trafik som förekommer där. Övrig trafik består av intern trafik med både start och mål inom Centrum och genomfartstrafik. Genomfartstrafiken behöver passera Centrum antingen för att ta sig mellan olika stadsdelar eller genom Umeå. Genomfartstrafiken rör sig främst i två tydliga stråk, dels i nord-sydlig riktning längs E4/E12, dels i öst-västlig riktning längs E12/Järnvägsallén. Den trafikplats där genomfartstrafiken korsar varandra ligger i centrala Umeå.

En ny ringled runt Umeå kommer att minska den externa genomfartstrafiken genom centrala Umeå. Däremot är det inte troligt att den interna genomfartstrafiken minskar på samma sätt. Umeås långsträckta geografiska spridning gör att mycket trafik behöver korsa de centrala delarna av staden och att en förbifart inte får samma effekt som i en koncentriskt formad stad.

I Vägverkets vägutredning för ringleden från år 2002 har trafikmängderna för år 2050 beräknats. Siffrorna i tabellen anges i ÅDT och VADT. År 2005 uppgår trafikmängden i ÅDT till 28 800 på Tegsbron. ÅDT är årsmedeldygnstrafiken för alla sju dagarna i veckan. VADT är årsmedeldygnstrafiken för vardagarna dvs måndag till fredag. Trafikintensiteten är högre under veckodagarna. ÅDT uppgår till ca 90 % av VADT.

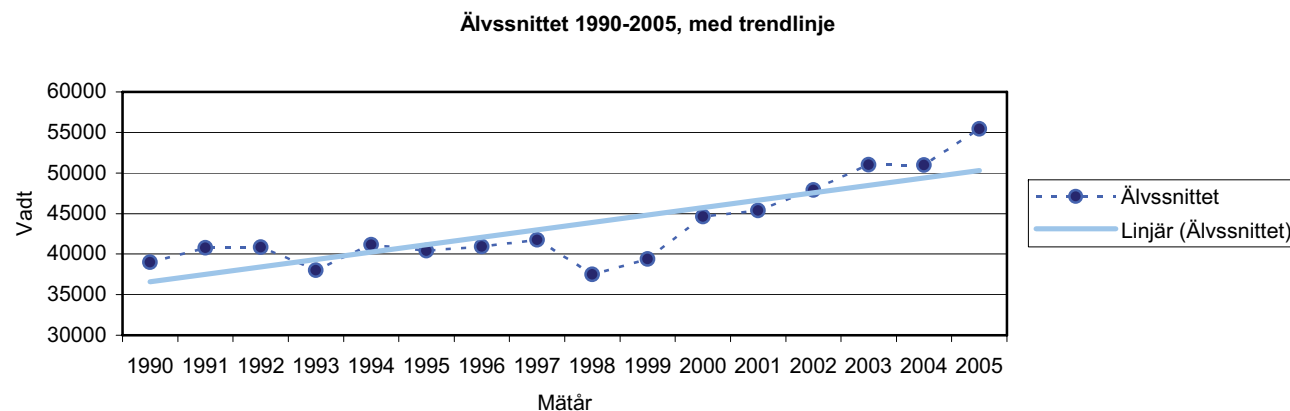
Trafikmängder på Tegsbron idag, beräknad trafikmängd år 2015 och år 2050 utan åtgärder samt med fullt utbyggd ringled. Trafikmängderna anges i ÅDT och VADT.

ÅDT	1998	2005	2050
Inget görs	21 500	28 800	37 500
Fullständig ringled	-	-	28 600
VADT	1998	2005	2050
Inget görs	23 900	32 000	41 600
Fullständig ringled	-	-	31 800

I vägutredningen föreslås ytterligare åtgärder för att minska trafiken. Dessa redovisas inte här.

Trafikens utveckling

Trafikutvecklingen i den enskilda tätorten påverkas främst av hur boendet och näringslivet förändras inom orten och hur det regionala sammanhanget ändras. I Umeå har en bedömning av biltrafikutvecklingen gjorts utifrån trafikflödet över älven. Bedömningen visar att biltrafiken ökat med 2 % per år den senaste tioårsperioden (1994-2004) men att ökningstakten varit större den senaste tre-femårsperioden då ökningen växlat mellan 3,5-5 %



Trafikens utveckling i älvssnittet åren 1983-2004. Älvssnittet är en sammanslagning av trafiken på Tegsbron, Kyrkbron och Kolbäcksbron.

per år. Mellan år 2003 och år 2005 har trafiken ökat med 15 % dvs drygt 7 % per år samtidigt som antalet resor med kollektivtrafiken minskade. Detta är en allvarlig signal som måste följas upp noggrant kommande år

En av de bakomliggande orsakerna till trafikökningen antas vara Umeås starka befolkningstillväxt. Den senaste trepårsperioden har befolkningen ökat med närmare 1500 personer per år. Trafikökningen är större än befolkningstillväxten trots att kommunen de senaste åren satsat på att förtäta i de centrala delarna för att minska resbehovet med bil.

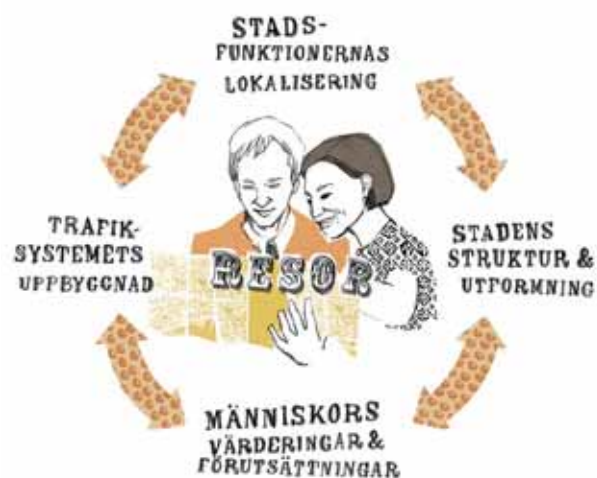
Orsakerna till att trenden varierar mycket från år till år och de kraftiga trendbrotten beror till viss del på att mätningarna utförts vid olika tidpunkter under åren. De senaste 3-4 åren har mätningarna utförts i maj med undantag för 2004.

Faktorer som bidrar till ökad biltrafik

- Försämrade kollektivtrafik
- Tätortens storlek
- Regionala samband
- Resecentras och de stora målpunkternas läge
- Typ av ärende
- Resans längd
- Vad resan kostar
- Tillgång till olika färdmedel
- Transportkvalitet inom olika färdmedel
- Möjlighet att välja när man ska resa
- Upplevd säkerhet och trygghet
- Tillgänglighet till parkering
- Väder, väglag och topografi
- Värderingar och attityder

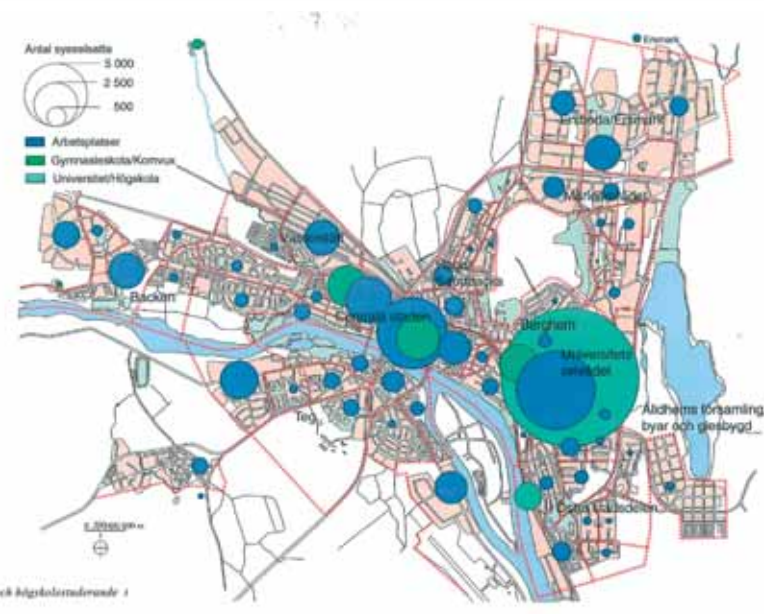
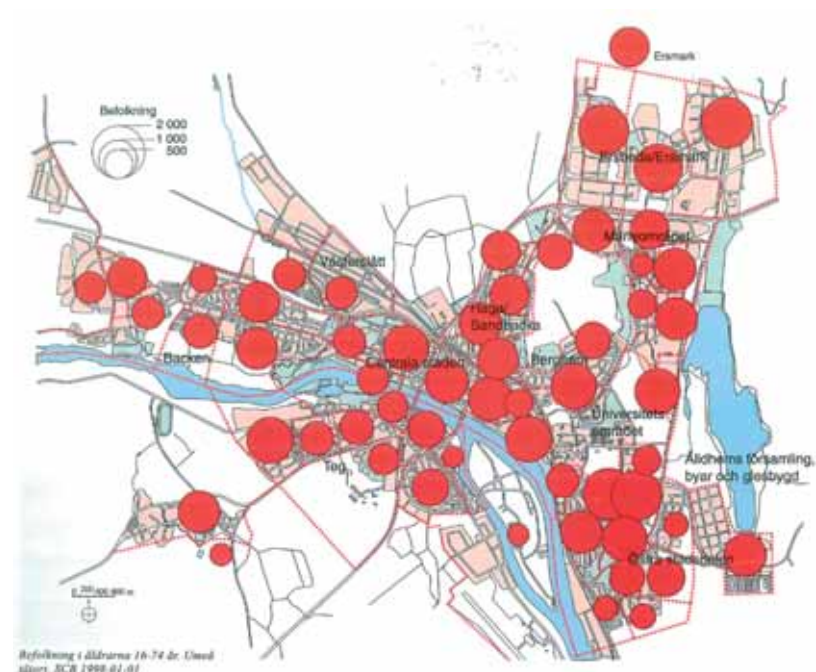
Trafiken påverkas av förhållandet mellan stadens struktur och utformning, människors värderingar och förutsättningar, trafiksystemets uppbyggnad och stadsfunktionernas lokalisering. Stadens struktur är en relativt statisk parameter som inte förändras så mycket. Så fort man förändrar några av parametrarna måste man dock vara beredd på att det ger effekter på trafiken.

I Umeå är en försämring av kollektivtrafiken en förändring i trafiksystemets uppbyggnad något som gör att biltrafiken ökar.



Olika parametrar samverkar och påverkar resandet, källa Vägverket och Sveriges kommuner och landsting.

Bilderna brevid visar befolkningens fördelning och arbetsplatsernas lokalisering i Umeå tätort. Universitetet och Centrala Stan är två stora målpunkter för arbetsplatser och skolor. Detta ger många resor till dessa områden varje dag.



Tillgänglighet

Tillgänglighet och framkomlighet är två begrepp som ligger nära varandra. Tillgänglighet handlar om lätthet att nå sin målpunkt. Framkomlighet kan definieras som den tid förflyttningen tar. Om man låter barn, äldre och funktionshindrade vara dimensionerande när man utformar trafikmiljön medför det generellt att även övriga trafikanter får god tillgänglighet. Tillgängligheten för barn behöver särskilt beaktas, då de behöver ett trafiksystem utformat med hög trygghet.

I Centrum finns en rad barriärer som medför brister i såväl tillgänglighet som framkomlighet. Eftersom utvecklingen av Centrum främst inriktas mot dem som är besökare till Centrum, så är tillgängligheten för dem viktigast. Tillgängligheten till Centrum i dag bedöms vara relativt god. Åtgärder behöver vidtas för att förbättra tillgängligheten för barn, äldre och funktionshindrade.

Umeå kommun har en handlingsplan för tillgänglighet, delaktighet och jämlikhet. I denna finns en rad åtgärder som bl.a. omfattar inventering och åtgärder av brister för funktionshindrade på allmänna platser. År 2010 ska hela Sverige vara tillgängligt för alla oavsett funktionshinder. Detta är ett lagkrav och innebär att allmänna miljöer måste åtgärdas.

Gångtrafik

Framkomlighetsproblem för gående sker främst i anslutning till huvudnätet för biltrafik. Höga trafikflöden längs V Esplanaden och Järnvägsallén gör det svårt att korsa dessa gator. Strandgatan kan också vara svår att korsa.

Cykeltrafik

Cykeltrafiken har mycket begränsad tillgänglighet till V Esplanaden pga att Tegsbron och E4-bron (över järnvägen) har förbud mot cykeltrafik. Även på Strandgatan och Järnvägsallén finns problem för cyklister att passera.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem längs V Esplanaden/E4 och då särskilt i korsningen med Skolgatan, på Tegsbron och längs E4 norr om citykärnan i rusningstid. Svårigheter att ta sig ut på V Esplanaden från Skolgatan orsakar köbildningar som ibland sträcker sig långt ut och blockerar delar av V Esplanaden. Framkomlighetsproblem uppstår också i korsningen Magasinsgatan/Järnvägsallén när bussarna ska ut på Järnvägsallén från busstationen eller Centrala Stan. Kollektivtrafiken upplever det också som ett problem att otillåten motorfordonstrafik trafikerar bussgator och busstorg.

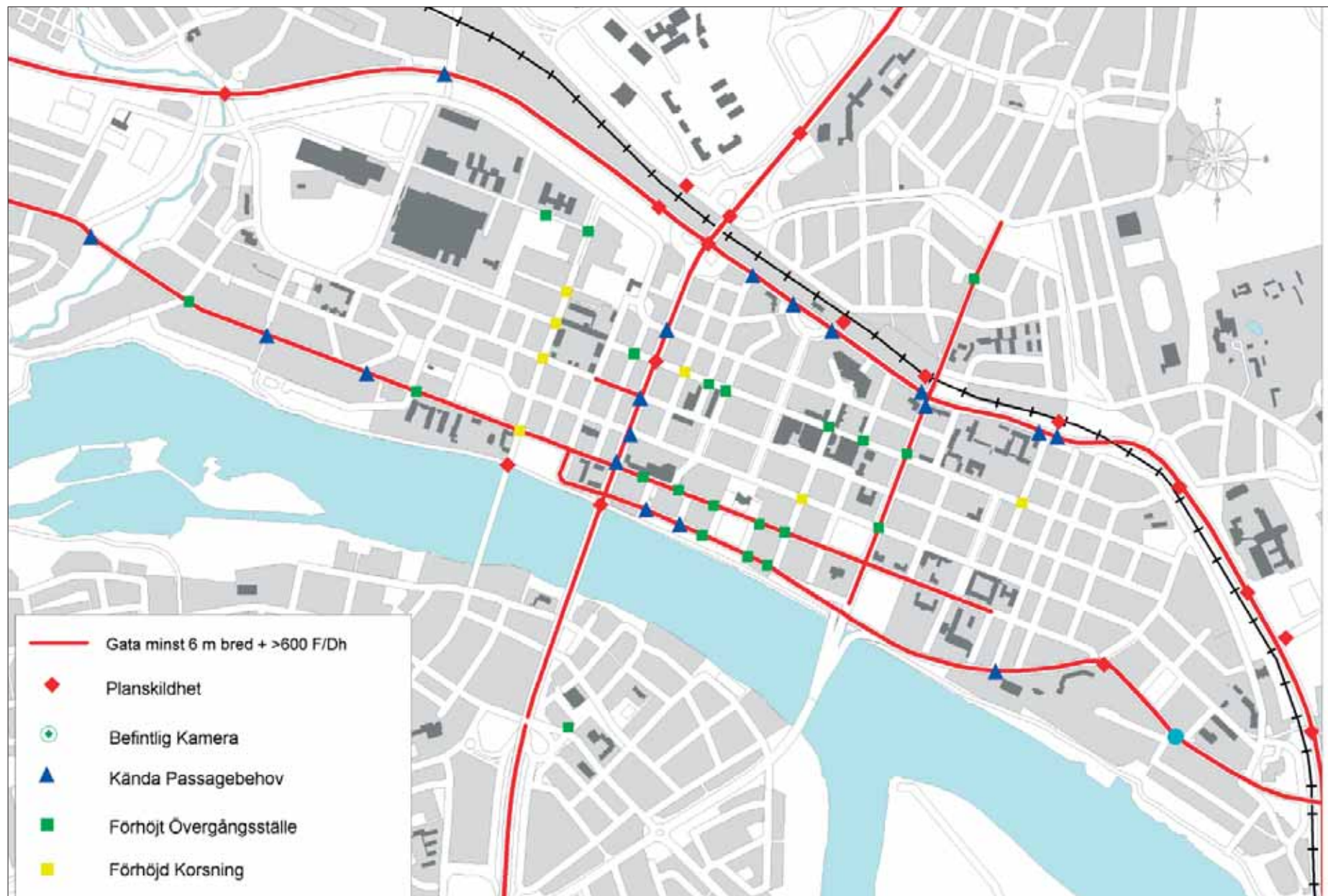
Biltrafik

Framkomlighetsproblem för biltrafiken uppstår främst efter V Esplanaden. Biltrafik som behöver förflytta sig genom Centrum får acceptera att deras framkomlighet inte är så god. Införandet av 30-zonen tillsammans med ombyggnaden av gator bidrar till att medvetet hålla nere framkomligheten. Strävan är att de som har möjlighet att välja andra färdmedel eller andra vägar skall ledas att göra det. Samtidigt är det inte önskvärt att framkomligheten blir alltför dålig, då detta bl.a. påverkar luftkvaliteten negativt. Det är viktigt att bilresande besökare till Centrum har relativt god tillgänglighet till gator och parkeringsplatser.

Boendetätheten är relativt jämn mellan olika stadsdelar i Umeå. Arbetsplatsernas lokalisering domineras däremot av Centrum och Unversitetsområdet. Detta medför många resor till och från dessa områden varje dag.

Godstrafik och utryckningstrafik

Godstrafiken ställer höga krav på framkomligheten på huvudnätet liksom utryckningstrafiken. Järnvägsallén och E4, delarna Tegsbron och V Esplanaden håller mindre god standard p.g.a. framkomlighetsproblem. Räddningstjänsten undviker därför dessa vägar och söker alternativ till dessa vid utryckning.



Barriärer, korsningar och hastighetssäkrade korsningar i Umeå centrum. Kartan visar både kända brister och åtgärdade barriärer.

Trygghet

Trygghet innebär olika saker för olika personer och olika trafikantgrupper. Trygghet och trafiksäkerhet är inte samma sak. En trafiksäker gata kan upplevas otrygg och tvärtom. När trafikanter känner sig otrygga tenderar de att göra andra vägval, vilket ibland medför att de utsätter sig för större faror än de själva upplever. Det är därför viktigt att trafikplaneringen inriktas på både god trygghet och god trafiksäkerhet.

Oro för överfall, mörka skogs- och parkområden, avsaknad av belysning, tunnlar utan sikt, mörka och nedklottrade tunnlar, långa broar och passager förbi t.ex. krogar ökar den upplevda otryggheten. God belysning, närhet till bostadsbebyggelse, lagom distans från krogar, friområden runt vägar i skogs- och parkområden och tunnlar med ljus och god sikt gör tvärtom att tryggheten ökar.

Otrygghet i trafikmiljön upplevs främst av gående och cyklister. Som bilist och bussresenär känner sig de flesta trygga. På sin väg till och från bilen eller bussen samt vid busshållplatser upplevs otrygghet. Kvinnor, barn, äldre och funktionshindrade upplever vi oftare otrygghet än andra.

Trygghetsbegreppet kan delas in i tre kategorier.

Situation	Upplevelse	Åtgärd
Verklig fara eller brist	Upplevd otrygghet	Faran/bristen minskas
Verklig fara eller brist	Ej upplevd otrygghet	Faran/bristen minskas
Upplevd fara eller brist	Upplevd otrygghet	Otryggheten minskas tex genom ökad kunskap

I en trygghetsinventering från år 1999 redovisas följande gång- och cykelvägar i Umeå Centrum som otrygga: Strandpromenaden, tunnel och cykelväg i anslutning till Kyrkbron, gång- och cykeltunnel vid Järnvägsstationen samt gång- och cykelväg och tunnel från Haga till Regementet.

Övriga platser i Centrum som ibland upplevs otrygga, särskilt kvälls- och nattetid är:

- Rådhusorget
- Renmarkstorget
- Trädgård i norr
- Parkeringshusen
- Kajparkeringen
- Vasaplan
- Delar av Kungsgatan
- Vänortsparken

Komplexa trafikmiljöer upplevs också som otrygga, t.ex. korsningarna över V Esplanaden, Järnvägsallén, gångbanorna på Tegsbron och Kyrkbron.

Cyklister känner sig otrygga längs Storgatan pga tät trafik och gatuparkeringar och cyklar därför ofta på gångbanorna.



Gång- och cykeltunneln vid Järnvägsorget är en av de platser som upplevs som otrygg.



Trädgård i norr är vackert på dagen men kan upplevas som otryggt när det är mörkt.

Trafiksäkerhet

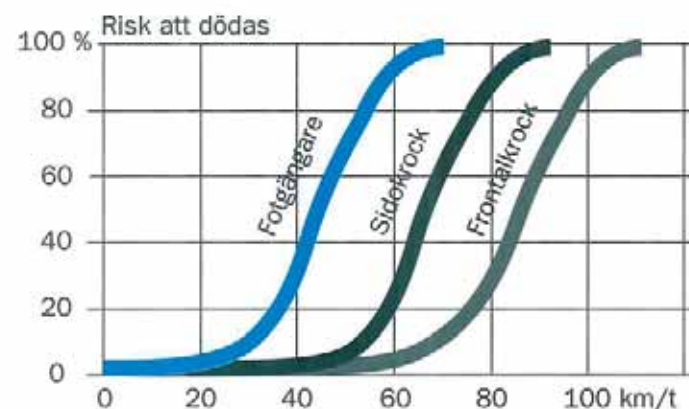
Dödsfall och personskador genom vägtrafikolyckor är ett stort folkhälso-
problem i Sverige. Mer än 500 personer dödas och flera tusen skadas svårt
varje år i trafiken. Inom tätorter är det framför allt oskyddade trafikanter,
gående, cyklister och mopedister, som skadas svårt.

I Umeå är cyklister den trafikantgrupp som råkar ut för störst antal olyckor
med personskada och gruppen får också svårast skador. De flesta cy-
kelolyckor är singelolyckor men även kollisioner med andra cyklister eller
personbilar är vanliga. Gruppen anses svårpåverkad ur beteendesynpunkt.
Insatser kan göras för att förbättra gång- och cykelnätet.

I den statistik som presenteras i kartan på nästa sida ingår inte gående som
skadas i singelolyckor (olyckor utan inblandning av fordon). Detta efter-
som dessa inte definieras som trafikolyckor. Antalet gående som skadas i
singelolyckor är stort och ger upphov till stort lidande och stora samhälls-
ekonomiska kostnader. Av den statistik som presenteras skadas gående of-
tast i konflikt med bilar. För att reducera olycksrisken vid konfliktpunkter
är det viktigt att motorfordonens hastighet är tillräckligt låg, den bör inte
överstiga 30 km/h.

Exempel på platser där gående ofta kommer i konflikt med fordon är över-
gångställen utefter V Esplanaden och Järnvägsallen.

Figuren bredvid visar hur stor andel som riskerar att dödas vid en kollision
mellan gående och bil respektive bil och bil i olika hastigheter.



Bilden visar krockvårdskurvorna som visar risken att dödas vid olika kollisionshastigheter.

Där många cyklister drabbas av olyckor, är där gång- och cykelvägar har
backar och i gång- och cykeltunnlar.

Bilister skadas ofta i samband med upphinnandeolyckor. Skadorna kate-
goriseras ofta som lindriga men kan ha långvariga följder. Detta medför
stora kostnader för samhället på grund av sjukskrivningar och tillhörande
produktionsbortfall samt lidande för den enskilda individen. Upphinnande
olyckor sker ofta på gator med stora trafikflöden, vid trafikljus eller vid
stopp och väjningsreglerade korsningar. Exempel på platser där upphin-
nande olyckor ofta inträffar är V Esplanaden och korsningen Blå vägen/
Strombergs väg.

Uppföljningen av trafiksäkerhetsprogrammet från 2001 visar att Umeå
kommun under de senaste åren har arbetat i rätt riktning när det gäller
trafiksäkerhet. Trots befolkningsökning och ökning av trafikarbetet har
antalet svårt skadade oskyddade trafikanter minskat. Lindrigt skadade tra-
fikanter har ökat.



Olycksstatistik 2001-2003.

Trafikens miljöpåverkan

Buller

Buller är ett folkhälsoproblem. I Sverige utgör trafiken den vanligaste orsaken till bullerstörningar. De flesta blir störda i bostaden både inomhus och utomhus. Tillgången på tysta områden minskar och buller i fritidsmiljöer upplevs också ofta störande, särskilt när människor söker sig till rekreationsområden för att koppla av.

Bullerpåverkan

Trafikbuller kan påverka människors hälsa och välbefinnande genom

- Sömnstörningar
- Påverkan på talkommunikation
- Effekter på prestation och inlärning
- Psykosociala och psykosomatiska effekter och symptom.

Miljömål och riktvärden

I enlighet med regeringens proposition ”Svenska miljömål och åtgärdsstrategier” har riksdagen fastställt bl.a. miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö. I ett delmål beträffande buller anges att antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar som överskrider de riktvärden som riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 % till år 2010 jämfört med år 1998.

Riksdagen antog år 1997 riktvärden för trafikbuller, som inte bör överskridas vid bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Dessa visas i tabellen bredvid.

Beslutade riktvärden för vägtrafikbuller.

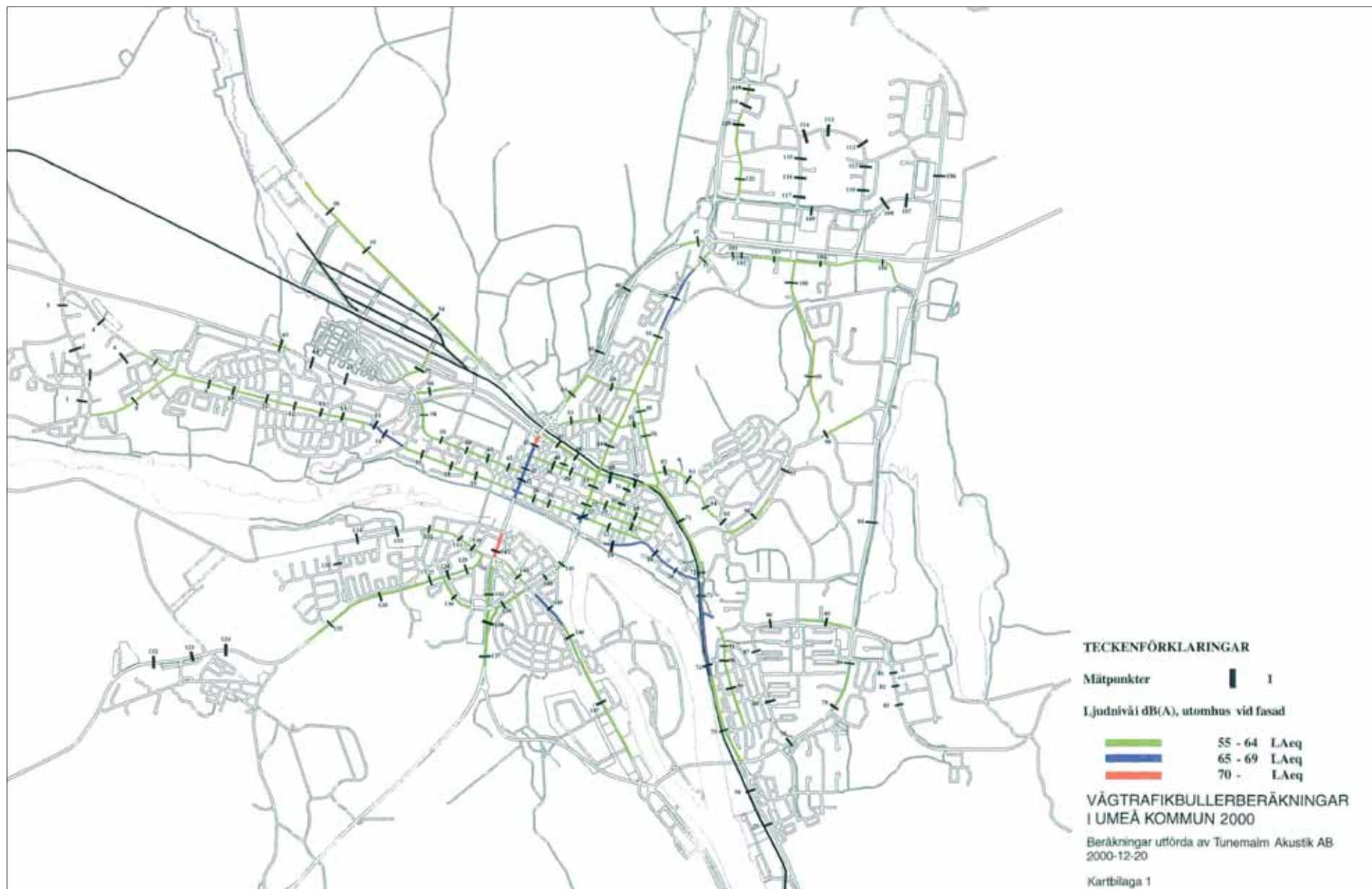
Utrymme	Högsta bullernivå dB(A)	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Inomhus	30	45 (nattetid)
Utomhus		
vid fasad	55	
vid uteplats	55	70

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Enligt miljömålskommitténs tolkning innebär delmålen att riktvärdena även ska gälla befintliga bostäder och att det är inomhusvärdena som är viktigast.

Trafikbuller i Umeå

Den senaste kartläggningen av trafikbuller i centrala Umeå genomfördes år 2000. Kartläggningen är baserad på beräkningar och omfattar dygns-ekvivalenta och maximala ljudnivåer utomhus vid fasad. Beräkningarna omfattar även en generell bedömning av det antal personer som berörs av trafikbuller över 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå. Enligt denna beräkning berörs i centrala staden ca 3300 personer av ekvivalenta ljudnivåer >55 dBA, ytterligare något hundratal berörs av maximala ljudnivåer >70 dBA. Bullersituationen idag bedöms i stort sett oförändrad jämfört med år 2000.



Vägrafikbullen i centrala Umeå utifrån beräkningar år 2000.

Vibrationer

Väg- och spårbunden trafik kan ge upphov till vibrationer. Problemen med vibrationer är idag inte så omfattande att det finns nationella mål eller riktvärden som gäller speciellt för fordonstrafik. Det finns dock riktvärden för bedömning av komfort i bostäder och kontor. Riktvärdet för nybyggnad är känseltröskeln.

När åtgärder vidtas bör riktvärdena eftersträvas. Utgångspunkten är att vidta de åtgärder som är tekniskt möjliga, ekonomiskt rimliga och miljömässigt motiverade. Till skillnad från buller finns ingen samhällsekonomisk värderingsmodell för vibrationer.

Vibrationer i tätort uppstår i första hand från spårburen trafik men kan även förekomma på gator tex vid upphöjda övergångsställen och korsningar eller fartgupp. Problem kan uppstå för fastigheter med undermålig grundläggning.

I Umeå är det främst Öst på Stan som det kan förekomma problem med vibrationer. Det är en viktig parameter att ta hänsyn till när ny bebyggelse lokaliseras Öst på Stan. Bra grundläggning av byggnader kan förhindra problem med vibrationer. De vibrationsmätningar som gjorts visar att vibrationerna endast påverkar boendekomforten och inte byggnadernas konstruktion.

Luftföroreningar

Vätrafikens orsakar utsläpp av bl.a. koldioxid, kvävedioxid, flyktiga organiska föreningar (främst kolväten), marknära ozon och partiklar. Dessa föroreningar har både miljö- och hälsoeffekter. Koldioxid bidrar till växthuseffekten, kvävedioxid bidrar till övergödning medan marknära ozon orsakar skador på växlighet. Kvävedioxid, partiklar och marknära ozon kan verka irriterande på människors andningsorgan samt ökar infektionsskänligheten och bidrar till cancersjukdomar. Ett speciellt problem med utsläpp

från vägtrafik är också att fordonens utsläpp sker i marknivå, dessutom ofta i miljöer där många människor vistas.

Regeringen har utfärdat en förordning (2001:527) om miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft. Förordningen trädde i kraft den 19 juli 2001. För alla miljökvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de ska vara uppfyllda. Om en miljökvalitetsnorm bedöms bli svår att klara till den utsatta tidpunkten, ska ett åtgärdsprogram upprättas.

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

MKN	Datum efter vilket MKN ej längre får överträdas
Kvävedioxid	31 december 2005
Kväveoxid	*
Svaveldioxid	*
Kolmonoxid	1 januari 2005
Bly	*
Bensen	1 januari 2010
Partiklar (PM10)	31 december 2004
Ozon	31 december 2009 resp. 31 december 2019 **

* MKN ska redan vara uppfylld

** För ozon: "skall eftersträvas"

Luften i Umeå

Generellt gäller att luftföroreningshalterna är högst vintertid. Orsaken till det är att utsläppen är som störst då, bland annat på grund av kallstarter, samtidigt som atmosfärens omblandningsförmåga ofta är dålig. Vintertid har höga halter av kvävedioxid uppmätts i centrala Umeå. Kvävedioxid är den luftförorening som ofta mäts i trafikmiljöer eftersom den används som en indikator vid bedömning av effekter på hälsa.

Under vintern 2003 överskreds miljökvalitetsnormen för kvävedioxid på V Esplanaden samt på Nygatan i kvarteren närmast V Esplanaden. Detta

överskridande anmäldes under år 2004 till Naturvårdsverket. Regeringen har därför gett Umeå kommun i uppdrag att i samråd med Vägverket och Länsstyrelsen ta fram ett åtgärdsprogram för att klara normen. Olika typer av åtgärder kan behöva vidtas. Ringleden ger en viss förbättring men det är mycket troligt att andra kraftfulla åtgärder behöver vidtas för att omfördela biltrafiken till andra färdmedel.

Det är mycket troligt att fler områden inom centrala Umeå har halter av kvävedioxid som överskrider gällande miljökvalitetsnorm. Ett sådant exempel är området kring Järnvägstorget där trafikmängderna på Järnvägsallén är mycket stora. Under de närmaste åren kommer flera platser inom centrala Umeå att kartläggas med avseende på kvävedioxidhalterna i gatunivå. Under hösten 2005 kommer en första luftberäkning i centrala Umeå att utföras. Beräkningarna utförs med programmet Simair.

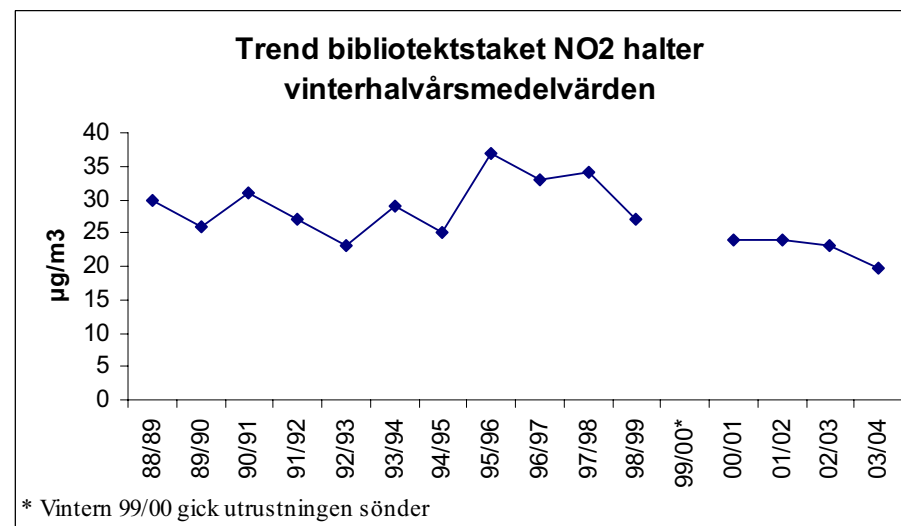
Miljökvalitetsnormer för kväveoxid och kvävedioxid.

Ämne	Timmedelvärde	Dygnsmedelvärde	Årsmedelvärde
Kväveoxid Kvävedioxid	90 µg/m ³ luft	60 µg/m ³ luft	40 µg/m ³ luft

På Naturvårdsverkets hemsida finns beskrivningar av hur man mäter olika luftföroreningar och hur man ska redovisa resultatet.

Halten av kvävedioxider i den urbana bakgrundsluften har följts i en punkt på bibliotekstaket sedan år 1988. Ur dessa mätningar är det möjligt att skönja en trend mot att halterna kvävedioxid i tätortsluften långsamt håller på att sjunka trots att trafikmängden i Umeå ökat mycket sedan slutet på 80-talet.

Orsaken till minskningen av kvävedioxider är att fordon utan katalysator skrotas och därmed försvinner från gatorna. Klimatförhållanden är olika varje vinter och det spelar påverkar också luftföroreningshalterna.



Mätningar av kvävedioxidhalter på bibliotekstaket åren 1988-2004.

En katalysator börjar inte att fungera förrän den uppnått arbetstemperatur. Det gör den först efter 3-4 km körning. Därför är korta resor särskilt skadliga för miljön. Av alla körda mil med bil på våra svenska vägar, står de korta resorna, dvs resor under 5 km, för ca 3 % av sträckan, men för hela 26 % av utsläppen. För att få ner kvävedioxidutsläppen ytterligare måste de korta resorna minska. Här krävs insatser för att påverka Umeborna att välja andra transportsätt som att gå, cykla eller åka kollektivt istället för bil på de kortare resorna.

Under våren förekommer dygn med mycket höga PM10-halter i Umeå. PM10 är en grov partikelfraktion och de höga halterna under våren beror främst på förekomsten av slitagepartiklar och andra partiklar från vägbanan.

Drift och Underhåll

Vägunderhåll vintertid

Till grund för vinterväghållningsstrategin ligger målet att erbjuda medborgarna och näringslivet en säker och miljövänlig trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Grunden är att gång- och cykelvägar och gator ska vara framkomliga för gående och tillåtna fordon. Friktionen ska vara sådan att gata, gång- och cykelväg kan trafikerats säkert. Undantag får endast förekomma vid extrema väderförhållanden. Uppdraget är att utifrån fastställda ramar och rutiner planera en så effektiv vinterväghållning som möjligt.

Det är inte rimligt ur kostnadssynpunkt att hålla sig med sådana resurser att snöröjning omedelbart kan utföras i hela kommunen samtidigt. Umeå kommun har därför valt att prioritera de mest trafikerade gång- och cykelvägarna, de kommunala buss- och huvudgatorna samt Centrala Stan.

Prioriteringsordning för vintervägunderhåll

Standard-klass	Gatuklass	Plogning påbörjas vid snömängd (cm)
A	Prioriterad gator enl karta	2-5
B	Lokalgator	5-10
C	Prioriterade huvudstråk gång- och cykelvägar	2
D	Övriga gång- och cykelvägar	5-8

Gångnät

Underhållet av gångvägnätet håller hög kvalitet i de centrala delarna. Gångbanor inom centrumfyrkanten snöröjs och sandas. Likaså snöröjs gångbanorna längs de öst-västliga stråken genom centrala Umeå samt de gångbanor Väst- och Öst på stan som ligger närmast citykärnan. Trots att vinterunderhållet har hög prioritet visar olycksstatistiken att det är många människor som söker sjukvård för halk- och fallolyckor.

Cykelnät

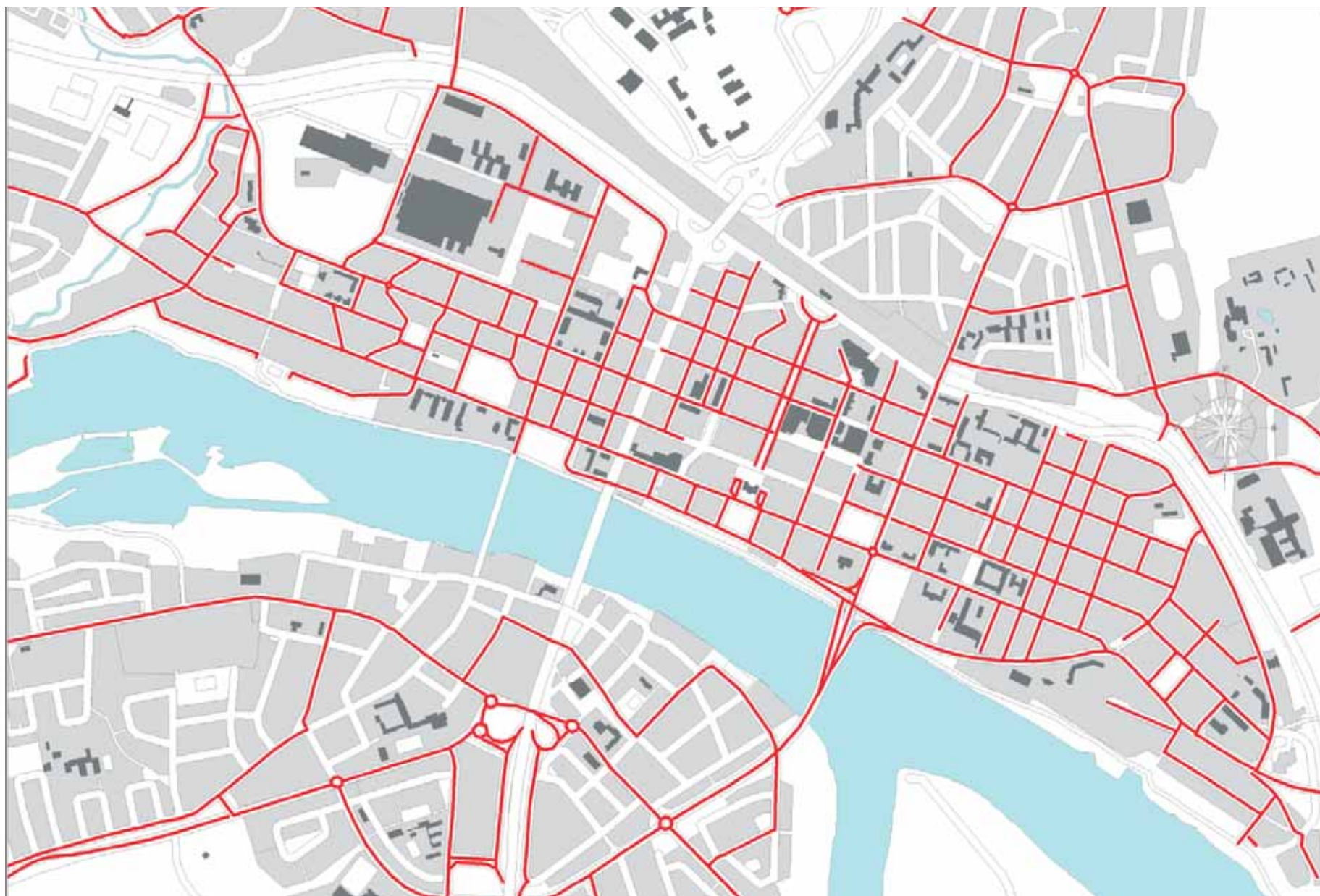
I Centrala Stan påbörjas plogning av cykelstråken längs Kungsgatan och Nygatan vid en snömängd på 2 cm och övriga gator i Centrum vid en snömängd av 2-5 cm. Målsättningen är att de prioriterade cykelstråken skall vara snöröjda/sandade före 06.30 respektive 16.30. Därefter åtgärdas övriga gång- och cykelvägar.

Bil-, gods och utryckningsnät

Kartan på nästa sida visar att de flesta gator i Centrala Stan är prioriterade när det gäller snöröjning.

Vägunderhåll sommartid

Även under sommaren sker en regelbunden översyn av gc-vägar och gator. Under våren sker sandupptagning samtidigt som samtliga ytor ses över. Därefter sker en prioritering av vad som skall åtgärdas under sommaren, exempelvis ny beläggning, mindre lagningar och målning. Under sommarhalvåret sopas de centrala delarna, där många gående rör sig dagligen. Från mitten av juli utförs en underhållssopning av hela gång- och cykelnätet och gatorna.



Prioriterade gator för snöröjning

Trafiksystem – trafiknät och bytespunkter

Gångtrafik

Trafikens omfattning och sammansättning

Den lokala resvaneundersökning som gjordes i Umeå år 1998 visar att omkring 17 % av resandet sker till fots. Kvinnor går i högre utsträckning än män och åldersgruppen äldre (65-74) går mer än övriga åldersgrupper.

Många rör sig till fots kring stora målpunkter och i dess närområde. I centrumkärnan uppskattas gångflödena, runt Rådhusorget kan det handla om 15 000-20 000 personer per dygn. Kommer man en bit utanför centralpunkten, längre ut längs Kungsgatan och Rådhusplanaden sjunker gångflödena till mellan 5 000-10 000 per dygn.

Gångtrafikens volym står i tydlig relation till resans längd. Kartan bredvid visar att stora delar av Umeå tätort nås inom två kilometer från Rådhusorget som är centralpunkten i cirklarna. Det ger en indikation om att den geografiska tillgängligheten för gående är god inom centrala Umeå.

Centrum och Universitetet ligger inte mer än 3 km fågelvägen från varandra vilket motsvarar ca 4 km verklig resväg från varandra.

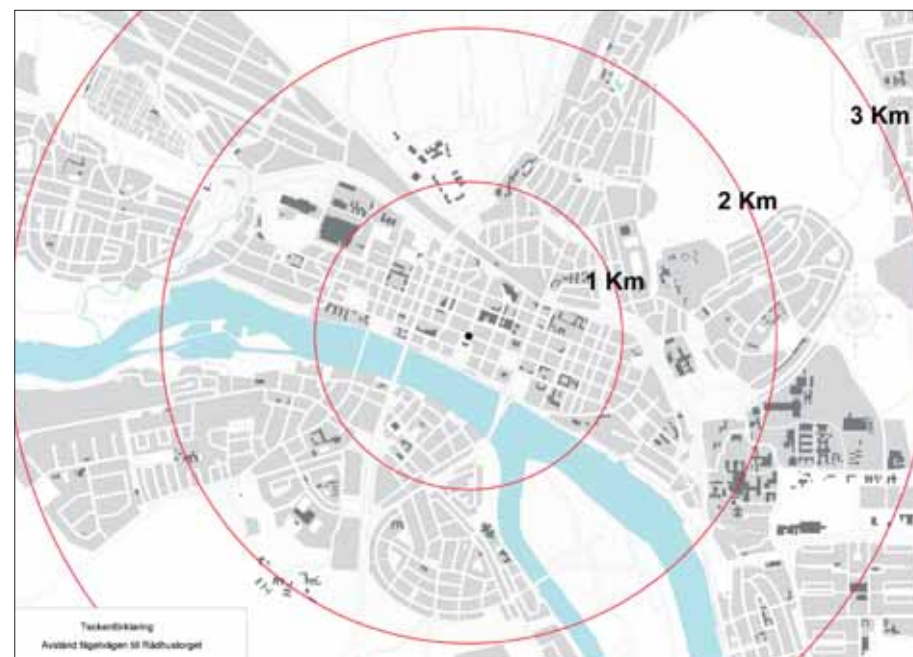
På tio minuter hinner en gående ca 500 m fågelvägen

Gångnät

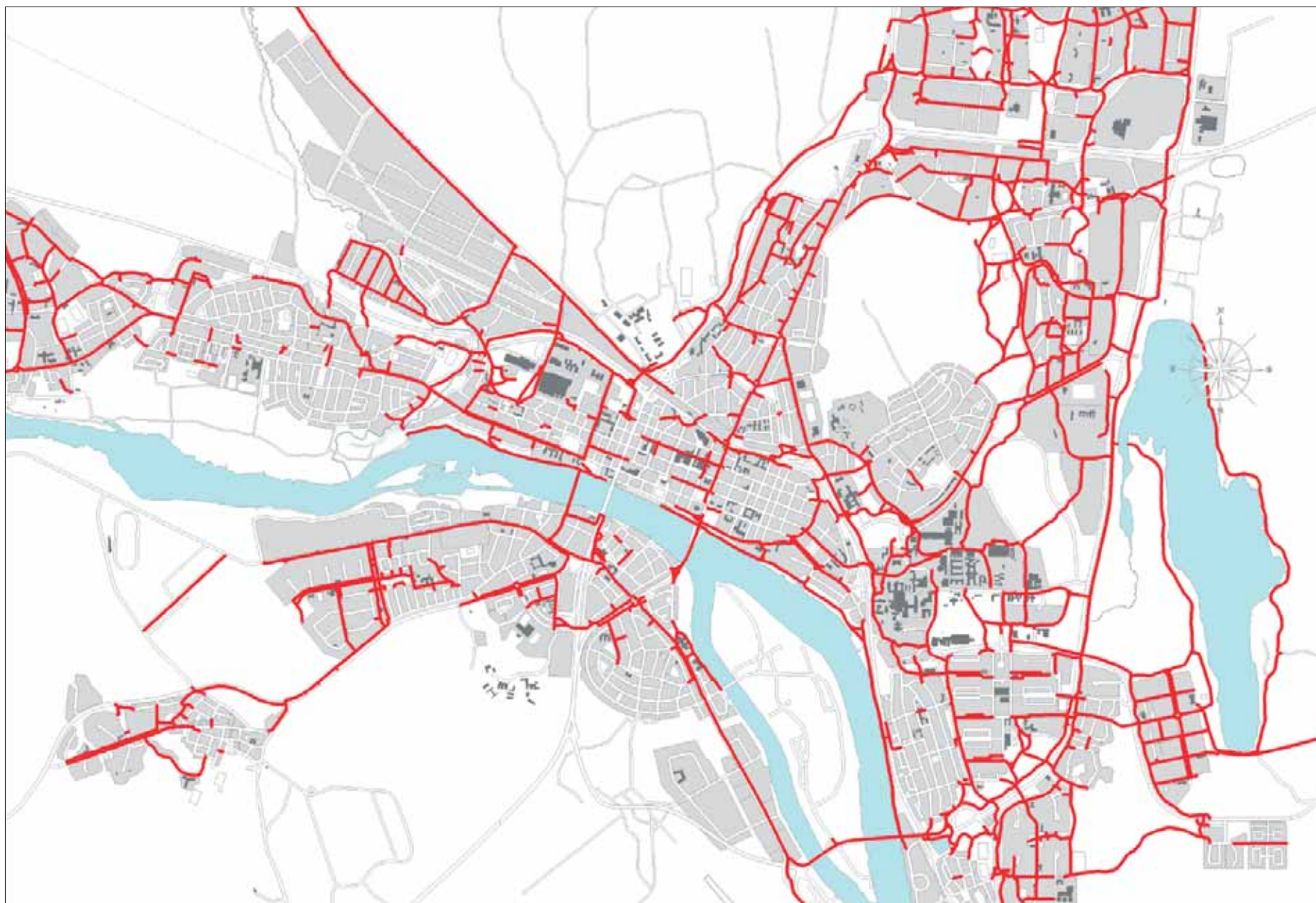
Huvudnätet för gående sammanfaller med huvudnätet för cyklister. Gång- och cykelstråken i öst-västlig riktning består i huvudsak av Kungsgatan, Nygatan samt rekreationsstråket Strandpromenaden. I citykärnan ligger gågatan som är stadens flänörstråk. I nord-sydlig riktning är huvudstråken Riddaregatan - Rådhusplanen, Regementsområdet/Umestan - Brogatan - Gamla bron samt Östra Kyrkogatan - Kyrkbron.

Lokalnätet för gående har en god täckningsgrad då de flesta av gatorna i centrala Umeå har gångbanor.

Barn äldre och funktionshindrade har speciella krav på utformningen av trafikmiljöer. Mer om detta och vilka faktorer som är begränsande för grupper med olika funktionshinder finns att läsa i Kommunförbundets skrift "Tillgänglig Stad".



Avstånd till centrum (Rådhusorget). Centrumpunkten i cirklarna markerar Rådhusorget. Cirklarnas radie är 1, 2 respektive 3 km fågelvägen.



Gång- och cykelvägnätet i Umeå.

Transportkvalitet

V Esplanaden utgör en stor barriär för gående mellan Centrum och Väst på stan, liksom Järnvägsallén är en barriär för gående mellan Umeås norra stadsdelar och Centrum. Trafiksituationen längs både V Esplanaden och Järnvägsallén är stressig med stundvis hög belastning. Detta gör att den oskyddade trafikanten känner sig extra utsatt i trafikmiljön. Sträckorna är generellt olycksdrabbade och olyckor mellan motorfordon och oskyddade trafikanter förekommer. En särskild risk uppkommer vid signalreglerade korsningar där motorfordon och gående får grönt samtidigt samt vid övergångsställen där den gående måste korsa flera körfält.



Många gående och cyklister använder sig av övergångsstället vid Järnvägsallén.

Sedan en ny gångbro byggts över E12 och spårområdet till gamla regementsområdet (Umestan) har gångflödena längs E12/Järnvägsallén in mot Centrum ökat. Kvaliteten på gångbanan från gångbron till busstationen är bristfällig och bör ses över, särskilt med hänsyn till det framtida byggandet av Resecentrum Umeå C. Brister finns även för gångbanorna längs Tegsbron och E4. Kyrkbron med dess tunnelsektion kan i många fall kännas otrygg eller inte tillräckligt gen att använda och gående väljer då Tegsbron, trots den tuffa trafikmiljön längs sträckan.

Cyklister som använder gångbanor utgör en otrygghet och ett problem för gående. Problem uppstår särskilt i områden där cyklister känner sig otrygga i gatumiljön eller där otydlig skyltning och utformning gör att cyklister tar gångbanor i anspråk. Det finns också gång- och cykelvägar där utrymmet är begränsat och gående och cyklister hamnar i konflikt, ett exempel är Kungsgatan avsnittet Järnvägsgatan - cykelviadukten Svingen.

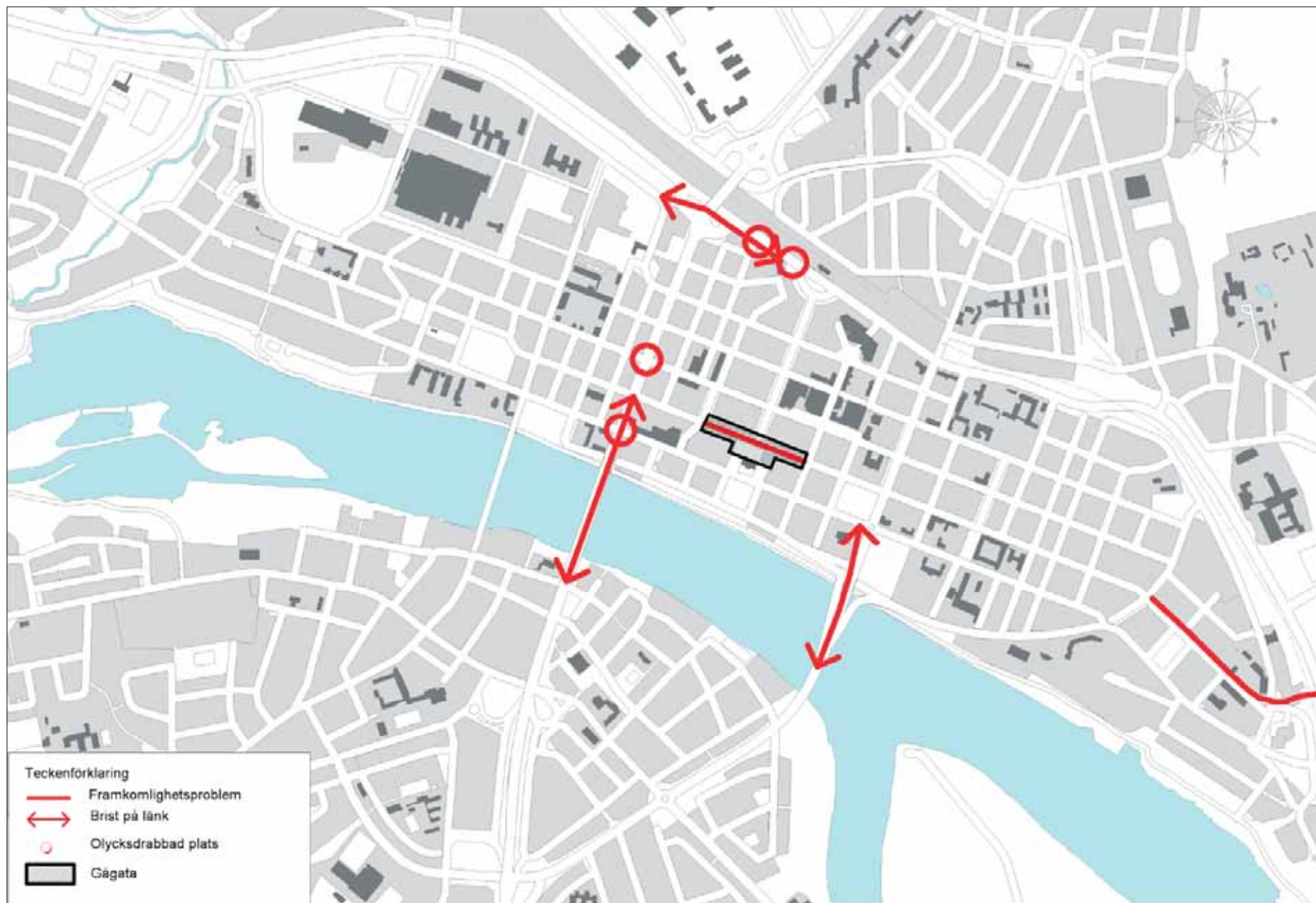
Gående vill kunna förflytta sig säkert och tryggt utan hinder och omvägar. Gångvägar och gångbanor bör vara användbara dygnet runt, året om. De bör vara väl belysta och ligga intill hus eller trafikerade gator. En rimlig ambition bör vara att huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska fungera lika väl under dygnets alla timmar, ljusa som mörka.



Kungsgatan kan vara svår att ta sig fram på som cyklist.



Tunneln längs Nygatan under V Esplanaden minskar barriären för gående och cyklister.



Kvalitetsbrister gångnät.

Cykeltrafik

Trafikens omfattning och sammansättning

I Umeå är ca 25 % av alla resor cykelresor, enligt riksresvaneundersökningen (Riks-RVU). Det kan jämföras med 12 % på nationell basis. De höga siffrorna för Umeå bekräftas i Umeås lokala resvaneundersökning från år 1998, "Resvanor i Umeå" som visar att cykelandelen för män är ca 20 % och för kvinnor ca 24 %. Orsaken till att så många cyklar är dels att Umeå är en studentstad, dels att det finns en stark cykeltradition i staden. Cykelflödena i Umeå varierar kraftigt i olika områden. De största flödena finns i de centrala delarna av Umeå samt i och kring Universitetsområdet. De flesta cykelresorna är arbets-, skol- eller fritidsresor.

Den högsta andelen cykelresor förekommer i åldersgruppen 13-17 år (Riks-RVU). "Resvanor i Umeå" visar att av alla resor är andelen cykelresor ca 45 % i åldrarna 16-24 år. Inkomst, bilinnehav och barn har stor betydelse för resandet och färdmedelsvalet, vilket kan förklara att andelen cykelresor sjunker till ca 20 % i åldersgruppen 25-44 år.

Generellt är cykelresandet väderkänsligt. Mängden cyklister minskar på vinterhalvåret för att öka kraftigt i maj (särskilt vecka 19-21) och fram till semestern i juli. Under hösten, fram till halka och snö kommer, är andelen cyklister också hög. I och med att Umeå är en studentstad är cykelandelen fortsatt relativt hög även under vinterhalvåret längs vissa stråk.

Cykelnät

I Centrala Stan består det öst-västliga gång- och cykelnätet i huvudsak av två stråk, Kungsgatan samt Nygatan. Kungsgatan-stråket nyttjas i de centrala delarna av 3 800 – 4 300 cyklister per dag och Nygatan-stråket nyttjas av ca 3 900 cyklister per dag. Därtill kommer Strandpromenaden som nyttjas av ca 800 cyklister per dag och som i huvudsak används som ett rekreativstråk.

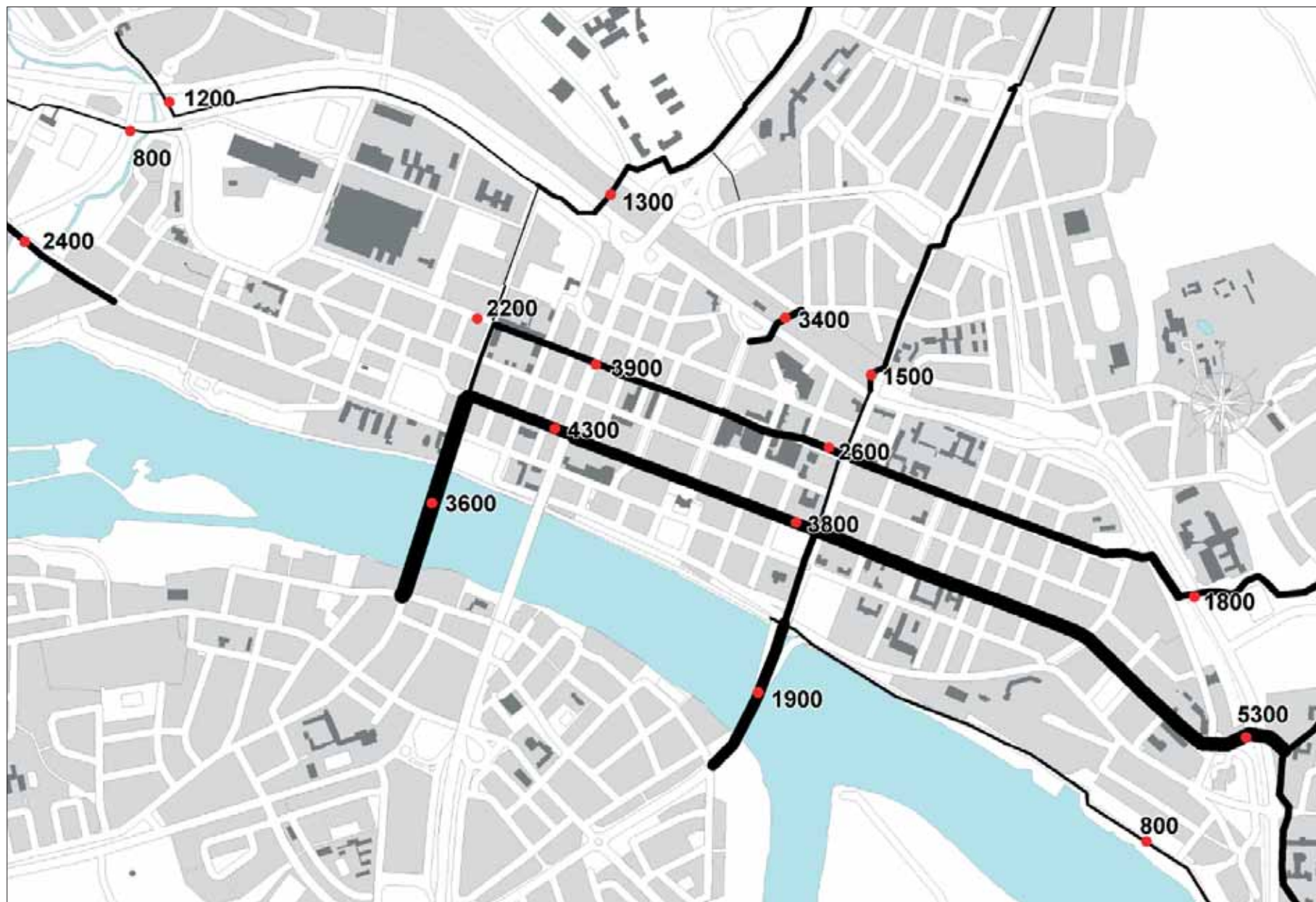
I nord-sydlig riktning är huvudstråken mindre tydliga men ett av dem är Gamla bron – Brogatan – Regementet. Delen mellan Gamla bron och Kungsgatan nyttjas av ca 3 600 cyklister per dag medan delen mellan E12 och Regementsområdet nyttjas av ca 1 300 cyklister. Rådhusplanaden, där cyklister rör sig i blandtrafik, nyttjas av ca 3 400 cyklister uppmätt vid tunneln under järnvägen. Östra Kyrkogatan nyttjas av 1 500 cyklister uppmätt vid tunneln under järnvägen, och ca 1 900 cyklister per dag vid Kyrkbron.

Mätningen av cykeltrafikflödet för år 2005 visar att flödet gått ner kraftigt i de flesta mätpunkterna. Ytterligare mätningar måste utföras innan nedgången kan säkerställas men om en minskning skett är det en allvarlig signal om att inte tillräckligt mycket görs för att öka cykeltrafiken.

Cykelflöden i antal cyklar/dygn för åren 2003 och 2005.

Stråk	År 2003	År 2005
Kungsgatan	5 000 - 5 500	3 800 - 4 300
Nygatan	4 000	3 900
Strandpromenaden	1 300	800
Gamla bron delen gamla bron-Kungsgatan	4 000 - 5 000	2 200- 3 600
E12 - Regementsområdet	2 500	1 300
Rådhusplanaden tunneln under järnvägen	3 000	3 400
Östra kyrkogatan tunneln under järnvägen	2 500	1 500
Kyrkbron	3 000 - 4 000	1 900

Utöver huvudnätet finns lokalnätet för cyklister som består av det allmänna gatunätet. Gatunätet är blandtrafikerat och cyklister samutnyttjar utrymmet med andra trafikanter.



Cykeltrafikflöden 2005.



Cykelstråket längs Nygatan.

Transportkvalitet

Precis som för gångtrafikanterna är V Esplanaden och Järnvägsallén barriärer för cykeltrafikanterna. Korsningar med bristande kvalitet kan göra det både svårt och otryggt att ta sig över lederna. Ett större antal olyckstillbud mellan cyklist och motorfordon sker vid korsningen Östra Kyrkogatan – Järnvägsallén, vid korsningar längs Östra Kyrkogatan i Centrum, längs Rådhusplanaden och i korsningen Kungsgatan/V Esplanaden.

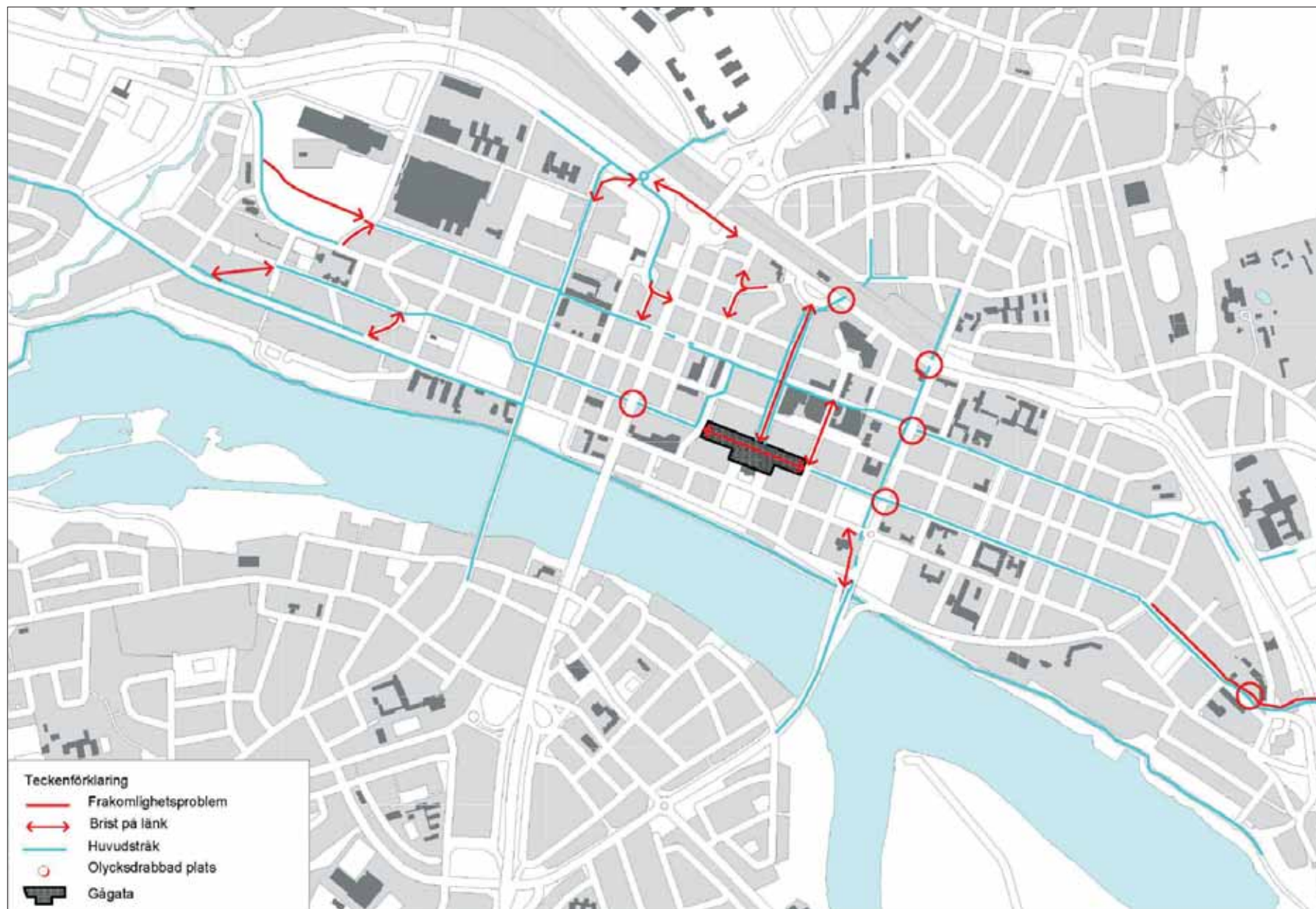
För cyklisterna är avståndet en avgörande faktor i valet av färdmedel. Cykelresor är ofta kortare än 5 km liksom en stor andel av bilresorna. Det finns därför en stor potential att överföra bilresor till cykelresor. Säkra och trygga förflyttningar utan hinder och omvägar är viktiga för att locka till detta. God kontinuitet i cykelstråken har också stor betydelse för att öka cyklisternas komfort.

Centrum saknar genomgående cykelvägar i nord-sydlig riktning. I nord-sydlig riktning rör sig de största cykelflödena i blandtrafik längs Rådhusplanaden och många cyklisterna cyklar på gångbanorna längs sträckan. I öst-västlig riktning övergår det huvudsakliga cykelstråket längs Kungsgatan till gågata i Centrum varpå cyklisterna tvingas välja en alternativ väg runt gågatas området under dagtid. Det resulterar i att många cyklar mot förbudet. Som alternativ finns Nygatan som är ett genomgående cykeltråk i öst-västlig riktning.

Möjligheterna att ta sig från Dunkersgatan/busstationsområdet till cykelstråket på Nygatan, Väst på stan eller Umestan är starkt begränsade. Gaturummet är inte anpassat för cykeltrafik och V Norrlandsgatan upplevs som en barriär med högt trafikerade korsningar och ett brett gaturum.

En brist i cykelstråken Väst på stan är att de inte alltid leds samman med huvudstråken längs Nygatan, Brogatan och Kungsgatan. Det gör att cyklisterna hamnar i en otydlig trafikmiljö eller i korsningar med V Esplanaden som inte är anpassade för cykeltrafik. Cykelstråket längs Storgatan saknar en bra koppling till Kungsgatan. Cykeltrafik finns längs Skolgatan men Dragongatan är lämpligare som cykelstråk eftersom den har en koppling till Nygatan. Cyklisterna som kommer från Ridvägen eller Umestan saknar en koppling till Brogatan/Nygatan.

Stora gång- och cykeltrafikflöden på "Svingen" och längs Kungsgatan, Öst på stan, gör att sträckan fram till Järnvägsgatan upplevs som trång. "Svingens" lutning gör att cyklisterna når höga hastigheter och att olyckorna därför får större konsekvenser. Situationen har förbättrats i och med att busstrafiken flyttats ut till Storgatan men konflikt mellan gång- och cykeltrafik uppstår fortfarande.



Kvalitetsbrister i cykelnätet.

En viktig kvalitetsfaktor för cyklisten är tillgången till dykelparkeringar med väderskydd med möjlighet att låsa fast cykeln. Denna kvalitet är i synnerhet viktig i centrala Umeå där flera målpunkter finns samlade och parkeringsbehovet därför är stort. Den upplevda risken att få sin cykel stulen i Centrum är också stor. Under 2004 stals 1270 cyklar i Umeå men forskning visar att bara omkring hälften av stölderna anmäls.

Underlagets standard är en mycket viktig faktor för cykeltrafiksäkerheten, särskilt vintertid. Underhållet av cykelnätet håller hög kvalitet i de centrala delarna. Huvudstråken för cyklister, Kungsgatan och Nygatan samt Gamla bron – Brogatan och Östra Kyrkogatan, snöröjs och halkbekämpas före

anslutande gatunät påbörjas. Lokalnätet sammanfaller med gatunätet och snöröjning och halkbekämpning påbörjas därmed samtidigt som insatser i anslutande gatunät.

I huvudnätet för cykel ingår också Rådhusplanaden, vilken snöröjs och halkbekämpas samtidigt som anslutande gatunät. Strandpromenaden som är ett viktigt rekreationsstråk snöröjs inte vintertid. När snön smälter undan sopas cykelvägar och gator, högt trafikerade sträckor prioriteras. Sommartid plockas glassplitter upp och hål i cykelvägen lagas inom 24 timmar efter upptäckt.



Cykelparkering på Renmarkstorget



Cykelparkering vid Filmstaden

Kollektivtrafik

Trafikens omfattning och sammansättning

Kollektivtrafiken i Umeå är uppdelad i Umeå lokaltrafik (ULTRA) och länstrafiken. Umeå tätort trafikeras av Ultra. Linjenätet är uppbyggt i ett system av huvudlinjer, lågtrafiklinjer, nattbusslinjer, direktbusslinjer och en flygbusslinje för att möta behovet från olika grupper av resenärer.

Resandet med buss är generellt högre under vardagar än under helgdagar och det är betydligt fler kvinnor (12 %) än män (5 %) som åker buss. Bussen nyttjas i större utsträckning under vinterhalvåret och en trolig anledning är att många byter cykel mot buss under vintern.

Enligt ”Resvanor i Umeå” är ca 8 % av det totala antalet resor bussresor. Sannolikheten att andelen bussresande minskat sedan undersökningstillfället är hög eftersom antalet resande har minskat och biltrafiken ökat. Under år 2004 hade Ultra ungefär 4 340 000 resor totalt jämfört med 5 426 000 resor år 1998. Resandestatistiken visar på en successiv minskning av resandet med ungefär 15 % sedan år 2000. Sämre turtäthet och prisökningar tros vara de huvudsakliga anledningarna till den kraftiga minskningen av resenärer. Detta är en allvarlig signal som måste tas på allvar för att förhindra att dessa resenärer istället väljer bil vilket ytterligare bidrar till att försämra luftkvaliteten i Umeå.

Mätningar av trafikflöden visar att det är sannolikt att de som tidigare åkte kollektivt idag färdas i egen bil. Minskningen av antalet resor inom kollektivtrafiken motsvarar en ökning med 1 000 - 2 000 bilresor varje dygn.

Ett av målen för Umeå kommun är att öka resandet med kollektivtrafik. Anslagen till kollektivtrafiken har inte ökat i samma takt som befolkningen och kostnaderna för kollektivtrafiken. Detta gör det svårt att nå målet med ökad andel kollektivtrafik.

Linjenät, större bytespunkter och resecentrum

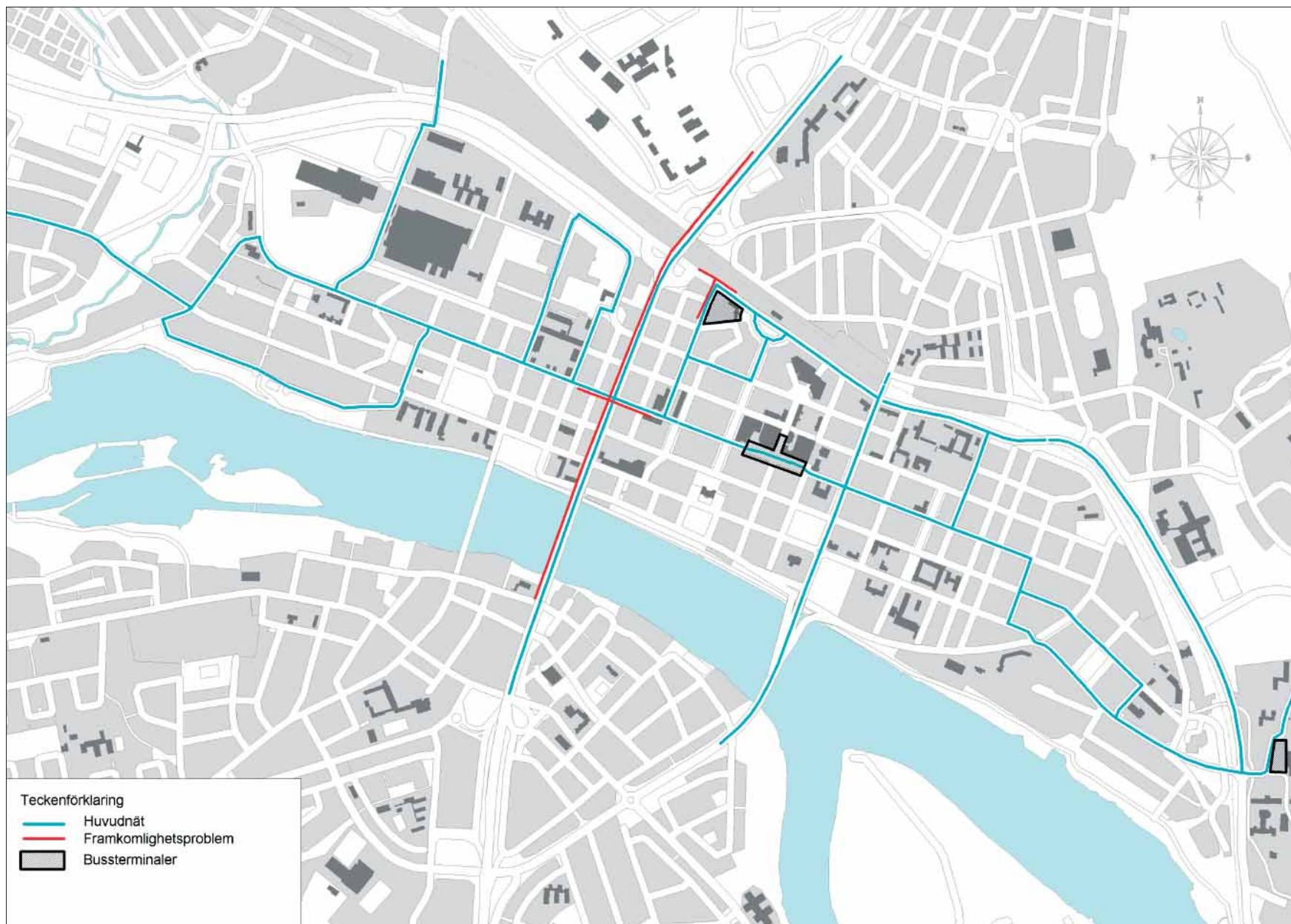
I centrala Umeå är busstrafiken koncentrerad till ett antal viktiga stråk. Storgatan, Fabriksgatan, Skolgatan, V Esplanaden, Magasinsgatan, Järnvägsallén och Östra Kyrkogatan är några av de huvudsakliga gatorna med busstrafik.

Vasaplan är den stora uppsamlingshållplatsen och bytespunkten för lokaltrafiken och den tätortsnära länstrafiken i centrala Umeå. Den andra stora uppsamlingshållplatsen är bussterminalen vid Norrlands universitetssjukhus (NUS). Fjärrbusstrafiken använder främst Umeå busstation men till viss del även bussterminalen vid NUS.

I stort sett fungerar trafiken på och i anslutning till Vasaplan bra. Det största problemet busstrafiken har är främst smittrafik längs Skolgatan. Varutransportfordonen har en tendens att ställa upp sig på Vasaplan vilket periodvis är en stor nackdel för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Vasaplan har också blivit ett tillhåll för missbrukare vilket leder till att resenärer inte så gärna väntar i väderskydden utan hellre står utanför.

I samband med utbyggnaden av Botniabanan kommer två nya resecentra att byggas i centrala Umeå. Resecentrum Umeå C kommer att uppföras på befintligt järnvägsstationsområde och Resecentrum Umeå Östra byggs på Öbacka, vid universitetssjukhuset. Målet är att den lokala busstrafiken ska knytas till båda resecentra för att få en komplett kollektiv reskedja. Umeå C kommer att kopplas till närliggande Umeå busstation och Umeå Ö får en koppling till bussterminalen vid NUS.



Kvalitetsbrister för kollektivtrafiken.



Bild från Vasaplan.



Entrén till Umeå Busstaion.



Överfull cykelparkering vid Umeå Busstation.

Transportkvalitet

Ett generellt förhållningssätt vid utbyggnad och förändring av kollektivtrafiken är att eftersträva gena, raka och centraliserade linjedragningar. En god samplanering mellan linjenätets uppbyggnad och den fysiska planeringen av bostäder, arbetsplatser och målpunkter ger ett bra resandeunderlag och ökar trafikens effektivitet.

Kollektivtrafiken ska vara snabb och smidig, det är därför positivt med prioritering för kollektivtrafiken där så är möjligt. Det kan handla om separata bussfält, bussgator eller signalprioriterade korsningar för busstrafiken för att minska restiden. Hastighetsdämpande åtgärder i form av gupp, förhöjda övergångsställen m.m. bör anpassas till kollektivtrafiken.

Avståndet mellan hållplatserna bör inte understiga 300 meter. Avståndet bör snarare vara så långt som möjligt utan att gångavståndet till hållplats överstiger 400 meter för merparten av resenärerna. Ett gångavstånd på 400 m motsvarar 310 m fågelvägen.

I Centrum är avstånden till Vasaplan, Busstation, Järnvägsstation eller hållplats mindre än 400 m vilket är god standard.

Utanför busstationen finns en vändplan och några parkeringar som underlättar för de som ska hämta eller lämna av någon som ska till busstationen. Vissa tider kan det vara svårt att få plats här men ofta fungerar det bra.”

Cykelparkeringen utanför busstationen är försedd med tak vilket är mycket bra. Däremot är antalet platser för få. Många cyklar står därför parkerade utanför cykelparkeringen där det idag råder parkeringsförbud.

Biltrafik

Trafikens omfattning och sammansättning

Den lokala resvaneundersökningen "Resvanor i Umeå" visar att användandet av bil, egen bil alternativt bil som passagerare, för män är ca 60 % och för kvinnor drygt 40 %. Andelen bilresor är 55 % i åldersgruppen 25-44 år och ökar något till omkring 60 % i åldersgrupperna 45-64 samt 65-74 år.

Inkomst, bilnehav och barn har stor betydelse för resandet och färdmedelsvalet, vilket kan förklara att andelen bilresor ökar kraftigt mellan åldersgrupperna 18-24 år respektive 25-74 år. Bilnehavet i Umeå är lägre än riksgenomsnittet, 340 bilar per invånare mot 450 bilar per 1000 invånare. Andra faktorer som påverkar valet av bilen som färdmedel är vädret och den fysiska planeringen.

Trafiken varierar på ett regelbundet sätt under året, under veckan och under dygnet. Årsvariationskurvan för vardagsdygnstrafiken på E4 mellan Kungsgatan och Skolgatan enligt mätning från år 1992 visar att flödet varierat mellan 20 000 och 29 000 fordon per dygn under året. Under perioderna vecka 17-25 och 32-35 ligger nästan alla vardagsdygnsvärden över årsmedelvärdet för vardagsdygnstrafik. Biltrafiken på vardagarna är betydligt större än under helgdagarna. Högst flöden uppmäts vanligen under torsdagar och fredagar. Över ett dygn varierar trafiken också kraftigt, tydliga toppar är vanliga på morgonen, vid lunch samt på eftermiddagen. Topparna ligger vanligtvis kl. 07-08, 12-13 samt 16-17.

Biltrafiken i Umeå tenderar att öka i högre takt än befolkningen. Trots att satsningar gjorts för att förtäta de centrala delarna av Umeå tenderar befolkningen att köra mer bil, även vid korta resor. Biltrafiken riskerar att försätta att öka så länge som inte tillräckliga förbättringar görs för övriga trafikslag.

Biltrafiknät

Biltrafiknätet indelas i huvudnät och lokalnät. Länkarna i huvudvägnätet är av typen genomfart, infart eller annan typ av huvudgata. Trafiken är sådan trafik som ska genom eller till en tätort eller mellan tätortens olika områden. E4 och E12 utmärker sig som de stora genomfartslederna samtidigt som de utgör mycket viktiga lokala förbindelselänkar. E4/E12 ansluter i Centrum med Järnvägsallén/Östermalmsleden som sedan leder trafiken öst mot bl. a sjukhus- och universitetsområde. Öst om centrumfyrkanten ligger Östra Kyrkogatan som i sydlig riktning via Kyrkbron/Tegsvägen ansluter till E4/E12.

Övriga länkar tillhör lokalnätet. Länkarna tar hand om trafiken inom ett område. Längsta körsträcka mellan en start/målpunkt inne i ett område och närmaste anslutning till huvudnätet bör inte överstiga 400 m.



Bilden visar Nygatan som är en del av lokalnätet i Umeå



Bilden visar Östra Kyrkogatan som är en del av huvudnätet i Umeå.



Trafikflöden bil, buss och lastbilstrafik 2004-2005.

Transportkvalitet

Biltrafiken har tidvis stora framkomlighetsproblem längs V Esplanaden/E4/E12 och Järnvägsallén, särskilt i anslutning till trafikplatsen där trafiklederna möts. Framkomlighetsproblemen är mest framträdande under rusningstid på morgonen och eftermiddagen. Långa väntetider gör att bilister använder mindre lokalgator i större utsträckning. Olyckstillbuderna är också många längs huvudstråken och särskilt utmärker sig upphinnandeolyckorna med koncentration till V Esplanaden. Kombinationen av trafiksignaler och hög trafikbelastning är den främsta orsaken till tillbuderna.

Vid hög trafikdensitet kan det också vara svårt för bilister från anslutande gator att ta sig ut på E12/Järnvägsallén. Ett tydligt exempel är korsningen Backenvägen-E12, där svårigheterna att ta sig ut gör att bilister väljer Storgatan och Skolgatan, lokalgator som inte är anpassade för stora biltrafikflöden. Ett eventuellt öppnande av korsningen Ridvägen-Bomvägen-E12 utreds för nuvarande. Ett öppnande kan ge ökade biltrafikflöden längs Ridvägen, Signalvägen och Skolgatan men samtidigt underlätta att fördela trafiken ut på E12.

Tidvis uppstår även framkomlighetsproblem för biltrafik som ska ut på Östra Kyrkogatan från nordöstra Centrum. Både V Norrlandsgatan och V Kyrkogatan är stängda för utfart vilket begränsar trafikens spridning. Längs Östra Kyrkogatan finns även konfliktpunkter mellan bilist och cyklist. Många bilister tycker att det är otryggt att passera upphöjda cykelöverfarter längs sträckan då man upplever att många cyklister inte saktar in och visar respekt när de korsar Östra Kyrkogatan.

Generellt förbättras tillgängligheten i bilnätet genom

- Färre omvägar
- Minskad trängsel
- Tillräckligt med parkeringsplatser
- Bra vägvisning
- Minskat antal förbud mot biltrafiken
- Minskning av avgifter.

En förbättrad tillgänglighet på bilnätet leder till ökad biltrafik, samtidigt som en hållbar utveckling förutsätter ett minskat bilberoende och en ökad andel kollektivtrafik och cykeltrafik.

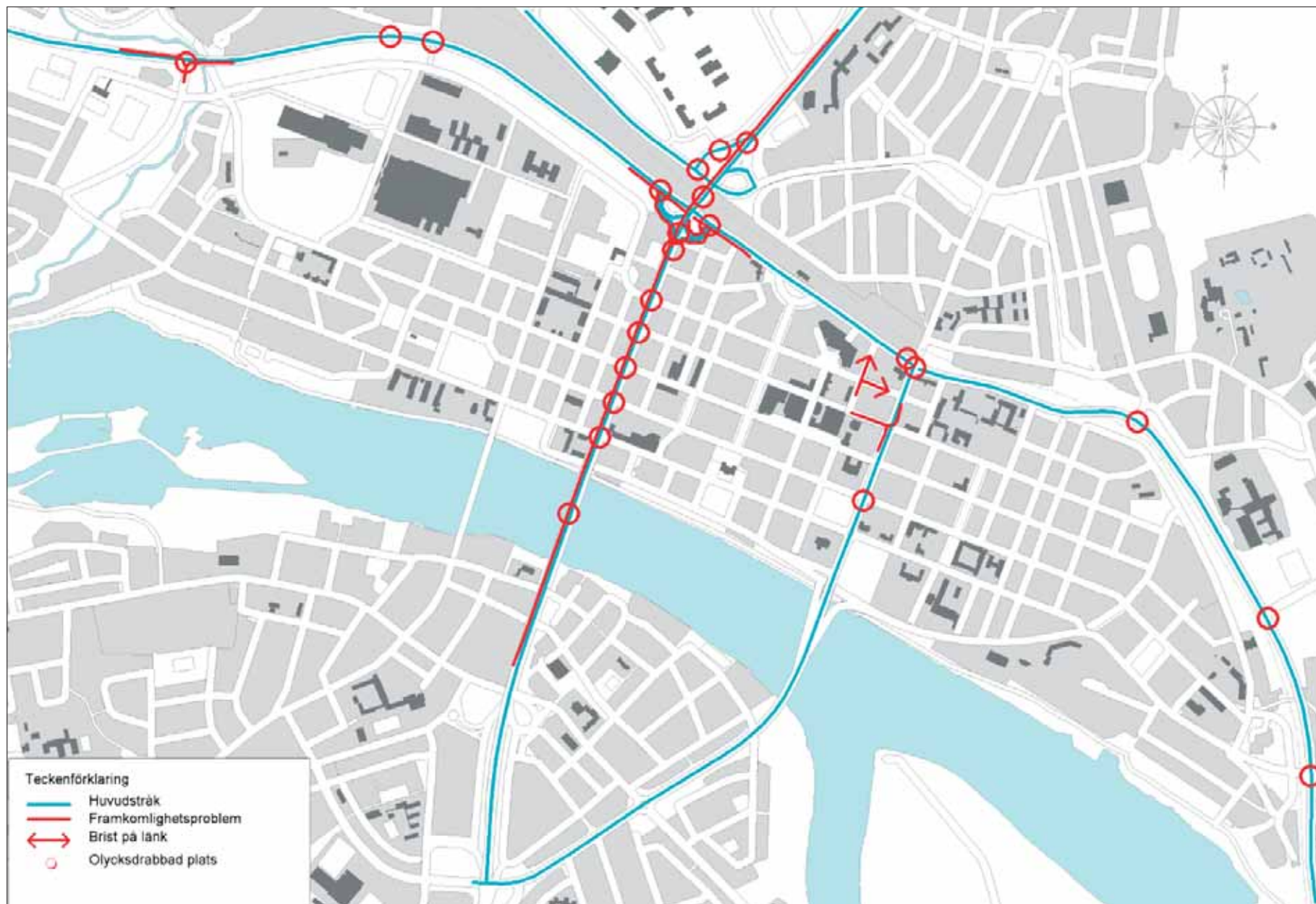
Umeås struktur kommer alltid att begränsa möjliga vägval. Det finns tre broar i nord-sydlig riktning -Tegsbron, Kyrkbron och Kolbäcksbron. I öst-västlig riktning finns 3-4 gator, som är öppna för genomgående biltrafik. Centrumfyrkanten avgränsas också av älven i söder och järnvägen i norr. Vägvalen är med andra ord starkt begränsade till några få länkar.

Tillgången på parkeringsplatser i Umeå Centrum är god. Platsefterfrågan förväntas öka successivt i samband med en utveckling av stadskärnan. Det är också en kommunalpolitisk vilja att besöken till stadskärnan ska öka. En förutsättning i projektet Staden mellan broarna är att befintlig parkering i kajområdet försvinner. Det skulle innebära att dessa parkeringar måste omlokaliseras och ersättas i närområdet.

I Umeå arbetar man för att prioritera parkering för boende, kunder och besökare före arbetsplatsparkeringar. En begränsad arbetsplatsparkering med avgiftbelagda parkeringsplatser kan påverka bilanvändningen. Beläggningsgrader under 90 % gör att det är relativt lätt att hitta parkering. Många lördagar är alla parkeringar upptagna dvs beläggningen är 100 %. Totalt finns 2352 allmänna parkeringsplatser inom centrumfyrkanten. Det goda parkeringsutbudet i kombination till relativt låga parkeringsavgifter gör att det är lockande att använda bilen vid resor till centrum

Tabellen visar beläggning för maxtimmen, måndag-fredag i sept år 2005.

Typ av parkering	Antal	Beläggning
Parkeringshuset Nanna	486	88 %
Dragonen	70	ca 90%
Parkeringshuset Parketten	374	över 80 %
Kajen, gatuparkering och parkering på kvartersmark	1422	varierar kraftigt



Kvalitetsbrister i biltrafiknätet.

Godstrafik

Trafikens omfattning och sammansättning

Godstrafiken består av tung trafik, där transporter av farligt gods ingår samt distributionstrafik.

Utvecklingen av handeln, strävandet efter att minimera lagerhållningen tillsammans med ökande försäljningsvariation, har inneburit att antalet godsleveranser i städerna ökat. Lastgårdar, lastkajer och lagerutrymme har minimerats vilket innebär att antalet leveransadresser har ökat i antal samtidigt som den levererade mängden gods per fordon och målpunkt har minskat.

Antalet inregistrerade lastbilar i trafik i Sverige uppgår till ca 400 000. Över 80 % av dessa är lätta lastbilar som väger mindre än 3,5 ton. Mellan åren 1975-2002 har antalet lastbilar ökat med 150 %, från 160 000 till 400 000 lastbilar. Den största ökningen har de lätta lastbilarna stått för.

Andelen tung trafik längs V Esplanaden genom centrala Umeå låg i 2004 års mätning på ungefär 10 % av totaltrafiken och år 2005 på 8 %. Motsvarande siffra på sträckan E4/E12 trafikplats – Järnvägsallén –Östermalmsleden var 6 % år 2004 och 7 % år 2005.

I maj 2005 utförde Umeå Brandförsvär tillsammans med Vägverket Region Norr och NTF en trafikräkning av farligt gods i Umeå tätort. Mätningen utfördes i tre punkter och pågick dygnet runt. Under en vecka registrerades 858 fordon med farligt gods varav 307 passerade mätpunkten på E4 söder om järnvägsviadukten.

80 % av fordonen passerade måndag-torsdag med sjunkande intensitet fredag-söndag. Den största andelen fordon transporterade klass 3, brandfarliga vätskor som tex bensin och diesel.

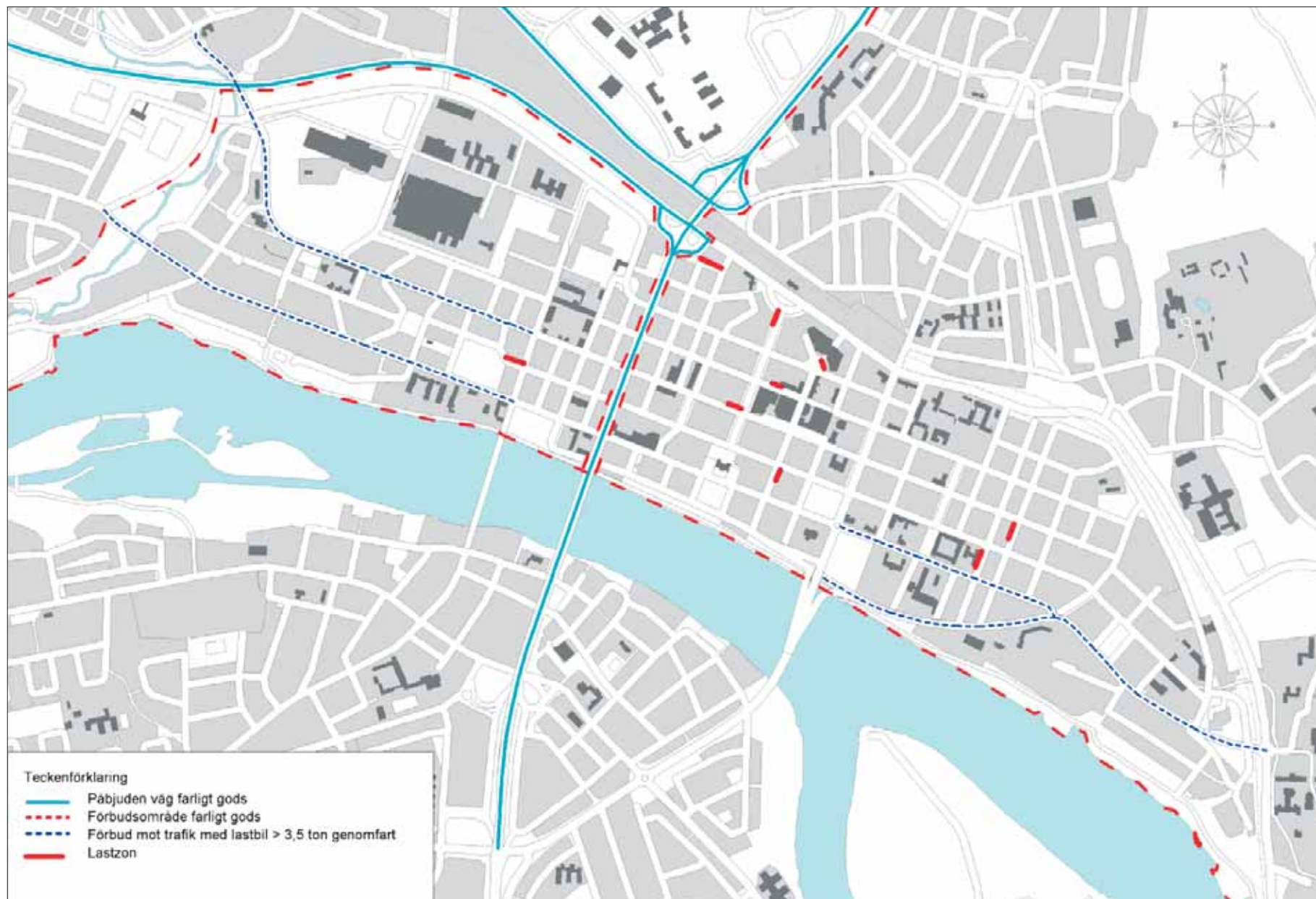
Godstrafiknät

Godstrafiken är hänvisad till stadens huvud- respektive lokalnät. Genomfartstrafik med lastbil tyngre än 3,5 ton är förbjuden på Storgatan Öst på stan, Östra Strandgatan, Skolgatan och Storgatan Väst på stan.

Trafik med farligt gods är hänvisad till rekommenderade primära transportvägar i och genom Umeå. Rekommenderade vägar inom planområdet är E4, E12 samt väg 363 Hissjövägen. I övrigt råder förbud mot transport av farligt gods i centrala Umeå enligt ett beslut från Länsstyrelsen. Det finns inga iordningställda rekommenderade parkeringsplatser för farligt gods i Umeå.



Varutransporter trafikerar även Renmarkstorget i Umeå centrum.



Påbjuden väg farligt gods, lastzoner, förbud mot trafik med lastbil samt förbudsområde farligt gods .

Transportkvalitet

Då godstrafik i huvudsak består av tunga transporter ställs höga anspråk på framkomlighet, främst på huvudnätet. Fysiska hastighetsdämpande åtgärder på huvudnätet bör därför vara anpassade till stora fordon. Förutom att ge begränsningar av framkomligheten även kan farthinder ge buller- och vibrationsproblem.

För att inte locka godstransporterna att välja genvägar via lokalgatorna bör huvudnätet ha en sådan struktur att viktiga målpunkter för godstransporter nås via huvudnätet. För varudistribution till butiker m.m. måste en del av det lokala gatunätet användas. Antalet lastzoner bör vara så många att de under maxtimme inte är fullt utnyttjade för att förhindra att godstransporterna blockerar gator, cykelvägar eller liknande.

Idag sker en del varuhantering på Renmarkstorget. Detta är olämpligt eftersom torget inte är utformat och dimensionerat för tunga fordon.

Stora volymer av farligt gods transporteras rakt genom centrala Umeå längs V Esplanaden/E4/E12. Den höga trafikbelastningen, de många korsningarna och de många olyckstillbudet är faktorer som gör att transporter av farligt gods inte kan bedömas som lämpliga längs sträckan. Många människor rör sig dagligen i och omkring vägområdet vilket kraftigt förvärrar konsekvenserna vid en olycka.

Utryckningstrafik

Trafikens omfattning och sammansättning

Utryckningstrafiken består av brandförsvaret, ambulans och polis.

Utryckningstrafiknät

Utryckningstrafikens primära och sekundära utryckningsvägar sammanfaller i hög utsträckning med huvudnätet för bil- och godstrafiken.

Transportkvalitet

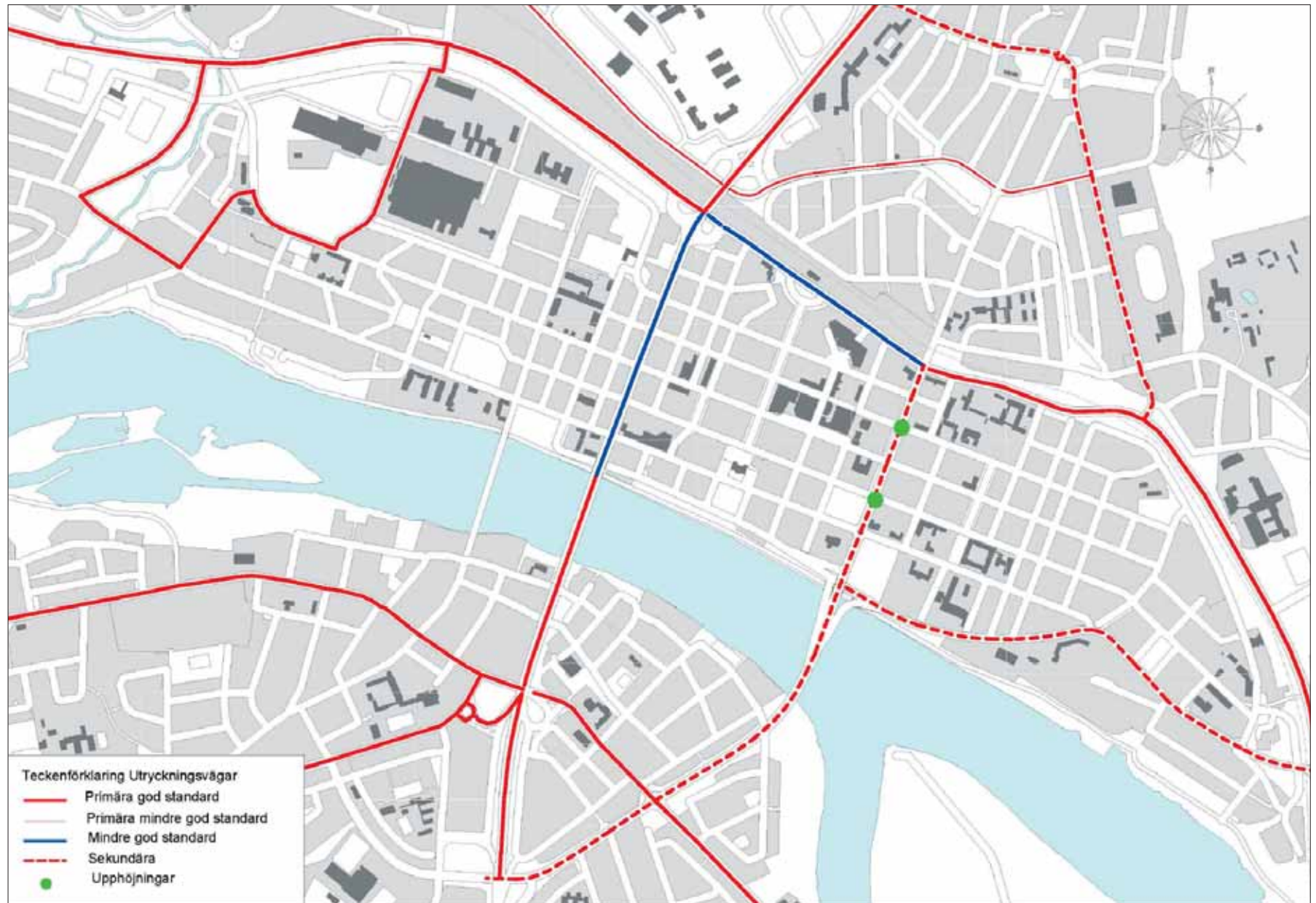
Det primära och sekundära utryckningsnätet bör hålla hög framkomlighet för att insatstiden ska kunna hållas kort. Hastighetsdämpande åtgärder och trånga gatusektioner måste anpassas till utryckningstrafikens anspråk. Här spelar antalet hastighetsdämpande åtgärder på framförallt det primära utryckningsnätet roll. I varje enskilt fall måste utryckningstrafikens behov vägas mot behovet av trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. För att framkomligheten ska vara god för utryckningstrafiken måste utryckningshastigheten beräknas och jämföras mellan nuläget och de hastighetsdämpande åtgärder som föreslås.



Bild tagen på V Esplanaden/E4 mot Tegsbron där bilköerna vissa tider kan bli långa.



Även på Järnvägsallén kan det uppstå köer vilket kan försvåra för utryckningstrafiken.



Primära och sekundära utryckningsvägar med kvalitetsklassning.

SLUTSATS

- **Kollektivtrafikresorna har minskat med 15 %** sedan 1998, trots att detta transportmedel bör stå för en större andel om kommunen ska komma till rätta med luft- och framkomlighetsproblemen i centrum.
- Minskningen av resor med kollektivtrafiken sker samtidigt som **biltrafiken ökar mer än befolkningen** i kommunen.
- Sedan 2003 har **biltrafiken ökat med alarmerande 7 % per år**, jämfört med normala 2 % per år.
- **Tillgängligheten för funktionshindrade behöver kartläggas och förbättras.** Just nu pågår framtagandet av en tillgänglighetsplan avseende gång- och cykelvägar och gator i Umeå. Del 1 behandlar stadsdelen Väst på stan.
- **Barn och äldre är särskilt utsatta trafikantgrupper** i Centrum. De känner otrygghet och får därför sin tillgänglighet och rörelsefrihet begränsad.
- **Trafiksäkerheten i centrum har förbättrats** kontinuerligt och följer gällande trafiksäkerhetsprogram. Det sker fortfarande många olyckor längs bl.a. V Esplanaden och Järnvägsallén. Antalet cykelolyckor är fortfarande stort.
- **Luftkvaliteten är redan i dag mycket bristfällig** och gällande miljökvalitetsnormer överskrids. Risker är stora att detta problem förvärras i takt med ökad biltrafik.
- **Många bilresor är korta, under 5 km, och står för bara 3 % av körsträckan men 26 % av utsläppen.** Den långväga genomfartstrafiken står för en del av detta, men den interna biltrafiken till och från och genom centrum står också för en stor del.

- **Åtgärdsprogrammet för luft** är mycket angeläget och måste integreras med övrig trafikplanering i kommunen.
- **Konflikter uppstår lätt mellan olika stadsbyggnadskvaliteter.** Det finns många möjligheter att åstadkomma en god gestaltning utan att exempelvis trafiksäkerheten blir eftersatt.

Kvalitet i nuläget

I tabellen visas kvaliteten för olika nät på E4/V Esplanaden, Järnvägsallén, Storgatan och Nygatan. Tabellen visar att Storgatan inte har så många brister trots att 8 900 fordon per dygn trafikerar gatan.

Kvalitetsbedömning för olika trafiknät. Rött är oacceptabelt, gult acceptabelt och grönt bra.

Kategori	E4 V Esplanaden	Järnvägsallén	Storgatan	Nygatan
Gångnät				
Cykelnät				
Kollektivtrafik			*	*
Biltrafik				
Godstrafik				
Utrycknings- trafik			*	*

**Kollektivtrafik och utryckningstrafik förekommer endast i begränsad omfattning längs Storgatan och Nyggatan i Centrum.*

SWOT-analys

En SWOT-analys kan göras med nulägesbeskrivningen som underlag. SWOT står för styrka, svaghet, möjlighet och hot. Att belysa sin stad och dess egenskaper ur detta perspektiv ger ett brett underlag för att forma alternativen i nästa steg.

SWOT-analys

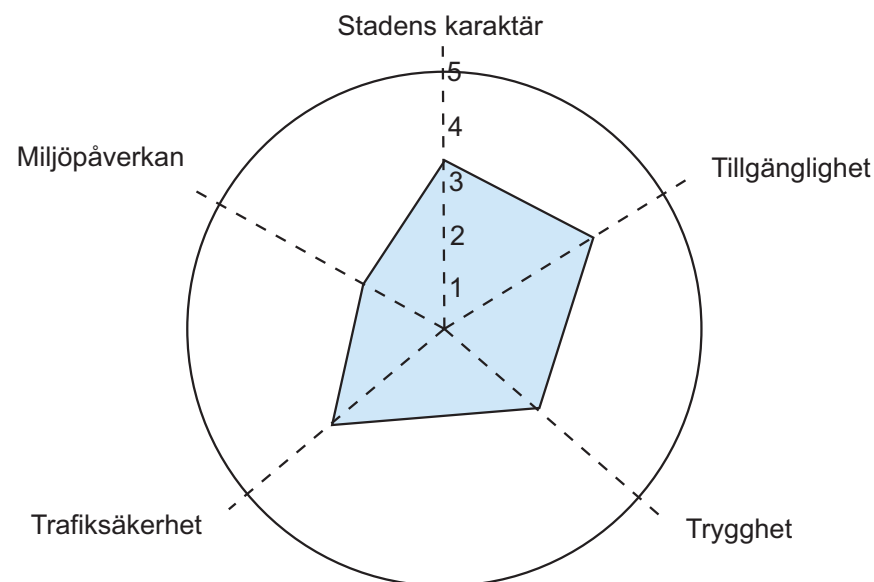
Styrkor Strength	Svagheter Weakness
Låg bebyggelse ger utrymme för förtätning och underlättar luftomblandning	Älven och järnvägen är barriärer
Många TS-åtgärder gjorda	Tre broar över älven ger begränsade vägval
Stor andel cyklister	Många målpunkter är koncentrerade till Centrala Stan
Möjligheter Opportunities	Hot Threat
Ringleden	Luftproblem
Umeås befolkning växer	Kapacitetsproblem
Botniabanan	Ringleden blir inte byggd
Utveckling av Kollektivtrafik Cykeltrafik	Resursfördelning mellan trafikslagen
Parkeringsstyrning	Minskning av cykelresor och resor med kollektivtrafik
Samordning av gods	

Värderos

En sammanställning av nulägesbeskrivningen kan göras med en så kallad värderos. Värderosor är bra som diskussionsunderlag och gör det möjligt att hålla många frågor tydliga samtidigt. Bedömningen av nuläget kan sedan användas för att bedöma hur väl olika scenarier och åtgärdsförslag leder mot de uppsatta målen.

Cirkelns ytterlinje motsvarar de mål man ställt upp och den blå ytan visar hur stor del av målen som uppfylls nu. Avståndet är ett sätt att visa var bristerna är störst.

Den värderos som visas här är en subjektiv bedömning av nuläget gjord av deltagarna på en Workshop inom uppdraget. På Workshopen deltog representanter från Umeå kommun och SWECO. Med hänsyn till att värderosen baseras på ett fåtal människors subjektiva bedömning bör den enbart ses som en indikation på dagens situation i Umeå Centrum.



Miljöpåverkan är den parameter som är längst ifrån måluppfyllelse.

REFERENSER

Litteratur

Trafik för en attraktiv stad, underlag och handbok (2004)
Översiktsplan Umeå kommun ÖPL 98 (1998)
Fördjupad översiktsplan för Centrala Stan (1998)
Fördjupning av seeden övergripande vägnät (2001)
Resvanor i Umeå (1998)
Trafikplan Umeå (1995)
Cykelprogram Umeå (2000)
Trafiksäkerhetsprogram Uppföljning (2001)
Parkeringsprogram (2000)
Tillgänglighet, delaktighet, jämlikhet (2000)
Sammanfattning Vägutredning alternativa E4 och E12-förbindelser vid Umeå (2005)
Järnvägsallén trafiksimulering (2004)
Kapacitetsutredning för Västra Esplanaden (2003)
Parallella uppdrag Umeå Centrum, White/Plot samt Snöhetta Umeås offentliga rum (2004)
Lugna gatan (1998)
Säkra gångpassagen (1998)
Parkeringslexikon (1990)

Internet

VGU-TRAST. <http://www.vv.se/vgu-trast/>

LundaMaTs. http://www.lund.se/upload/Tekniska%20f%C3%B6rvaltningen/Gatu-och%20trafikkontoret/LundaMaTs_l%C3%A4ngre%20sammanfattning%20av%20rapporten.pdf

Luftmätningar 2004. <http://www.umea.se/download/18.118a77010256f6c9018000426/%C3%85rsrapportLuft05.pdf>

MKB för Öst på Stan. <http://www.umea.se/download/18.101acff104be53e67180007772/Kopia+av+Rapp+Stadsbuss+20050706.pdf>

Naturvårdsverket. www.naturvardsverket.se

Kommunikationsplan

Politiska beslutsfattare

Tekniska Nämnden (uppdragsgivare)

Byggnadsnämnden

Kommunstyrelsens planeringsutskott

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden för samhällsbetalda resor

Kommunikationstillfällen

- 1 Information efter nulägesbeskrivningen är klar.
- 2 Information efter framtagandet av olika alternativ, efterföljs av formell remiss.
- 3 Information efter fastställandet i Tekniska Nämnden.

Med TN (uppdragsgivaren) hålls löpande kontakt under arbetets gång.

Kommunikationsplan

Offentliga myndigheter och liknande

Vägverket Region Norr

Banverket, norra banregionen

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Polisen i Västerbotten

Norrlands Universitetssjukhus, Olycksanalysgruppen

Norrlands Universitetssjukhus, Ambulansen

Umeå Universitet

Västerbottens läns landsting

Luftfartsverket

Umeå Hamn

Umeå Kommun, Brandförsvaret

Umeå Kommun, För- och grundskoleförvaltningen

Umeå Kommun, Gymnasieförvaltningen

Internt samarbete kommer regelbundet att ske med
delar av Samhällsbyggnadskontoret och
Stadsledningskontoret

Kommunikationstillfällen

- 1 Information om att planen påbörjats. Insamling av kontaktpersoner och tidiga synpunkter.
- 2 Information efter nulägesbeskrivningen är klar. Möjlighet att lämna synpunkter.
- 3 Information efter framtagandet av olika alternativ. Möjlighet att lämna synpunkter (formell remiss).
- 4 Information efter fastställandet i Tekniska Nämnden.

Kommunikationsplan

Organisationer, föreningar, trafikbolag, skolklasser och liknande

Umeva

Umeå Energi

Umeå Parkerings AB

Fastighetsägarna Norr

Umeå C

Handelskammaren

Svensk handel

Sveriges Hotell- och Restaurangföretagare

Sveriges Åkeriföretag, åkeriföreningen norr

Svenska Taxiförbundet, region norr

Umeå Taxi AB

Taxi Direkt AB

Länstrafiken i Västerbotten

Connex i Umeå

NTF

Cykelfrämjandet

Umeå Studentkår

Umeå Studentkår

Umeå Studentkår

Umeå Studentkår

Umeå Studentkår

Umeå Naturvetar- och teknologkår

Medicinska studentkåren

En skolklass, årskurs 4 Hedlundaskolan

En skolklass, årskurs 8 Minervaskolan

En gymnasieklass, årskurs 2 Dragonskolan

En gymnasieklass, årskurs 2 John Bauer-gymnasiet

HSO i Västerbotten

NTF:s äldreåd

Svenska Naturskyddsföreningen

Kommunikationstillfällen

- 1 Information om att planen påbörjats. Insamling av kontaktpersoner och tidiga synpunkter.
- 2 Information efter nulägesbeskrivningen är klar. Möjlighet att lämna synpunkter.
- 3 Information efter framtagandet av olika alternativ. Möjlighet att lämna synpunkter (formell remiss).
- 4 Information efter fastställandet i Tekniska Nämnden.

Kommunikationsplan

Medborgare

Kommunikationstillfällen

- 1 Information om att planen påbörjats sker i samband med öppet hus i Stadshuset (januari 2005).
- 2 Utställning i Stadshuset efter val av alternativ. Annons i dagspress. Möjlighet att lämna synpunkter.
- 3 Information efter fastställandet i Tekniska Nämnden. Ev vid nästa öppet hus (januari 2006) alternativt genom annons och utställning i Stadshuset vid annat tillfälle.
- 4 Kontinuerlig information kommer att ges via kommunens hemsida www.umea.se (Samhällsservice, Gator och trafik)

Medborgarnas synpunkter inhämtas också genom deras medverkan i olika organisationer, klasser etc.

Övergripande mål enligt fördjupad översiktsplan avseende övergripande vägnät 2001

- Höja attraktionskraften och vidareutveckla Umeå till en av de mest dynamiska tillväxtkommunerna i Europa
- Utveckla Umeå mot en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för boende, arbete, fritid och näringslivsutveckling; en god miljö som präglas av jämställdhet, mångfald och tillgänglighet för kommunens alla invånare
- Stärka Umeå som kraftcentrum i Norrland för utveckling av ett dynamiskt näringsliv, kvalificerad utbildning, forskning och vård, rikt och nyskapande kulturliv samt goda fysiska och elektroniska kommunikationer
- Sysselsättningstillväxten ska vara sådan att kvinnor och män kan arbeta i lika omfattning och förvärvsfrekvensen ligga kvar på en fortsatt hög nivå
- Den långsiktiga planeringen bör inriktas på att nå en genomsnittlig befolkningstillväxt på 800 – 1 000 per år med mål att nå 150 000 invånare senast år 2050
- Barn och ungdomar som växer upp i Umeå ska få bästa möjliga förutsättningar till utveckling för att kunna leva ett gott liv
- Centrala stan ska utvecklas och förnyas med bebyggelse och funktioner samtidigt som stadsbildens positiva särdrag behålls

Övergripande kommunikationsmål enligt översiktsplan 1998

(Kommentarer till målens aktualitet inom parentes)

- E4 och E12 ska passera staden som förbifartsleder (aktuellt, planering för genomförande pågår)
- Miljözon införs för tunga fordon i centrala Umeå (aktuellt, men ej genomfört)
- Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas (aktuellt, men ej genomfört, tvärtom har den försämrats och resandet gått ner)
- Gång- och cykeltrafiken ska ges hög prioritet i trafiksystemet (aktuellt, delvis genomfört)
- Botniabanan ska byggas (aktuellt, planering för genomförande pågår)
- Godstrafiken flyttas ut från centrum (aktuellt, men ej genomfört)
- Trafikmiljöåtgärder ska vidtas i tätorten (aktuellt, delvis genomfört)
- Huvudnätet för biltrafik ska utvecklas (aktuellt)

Mål för trafik och parkering enligt fördjupad översiktsplan för centrala stan 1998

(Kommentarer till målens aktualitet inom parentes)

- Begränsa överskridanden av riktvärden för buller- och luftföroreningar (aktuellt, pågående arbete)
- Flyttning av E4 och E12 till lägen utanför Centrala Stan (aktuellt, planering för genomförande pågår)
- Förbättra huvudnätet med Kolbäcksbron (aktuellt, genomfört)
- Öka attraktiviteten för gång- och cykeltrafik (aktuellt, delvis genomfört)
- Öka attraktiviteten för kollektivtrafiken (aktuellt, men ej genomfört, tvärtom har den försämrats och resandet gått ner)
- Inför en miljözon som omfattar bl. a. Centrala Stan (aktuellt, men ej genomfört)
- Utforma gaturummen så att konfliktpunkternas antal begränsas och hastigheterna sänks (aktuellt, delvis genomfört)
- Behåll och förstärk Kungsgatan och Nygatan som övergripande cykelstråk i öst-västlig riktning (aktuellt, delvis genomfört)
- I nord-sydlig riktning går huvudstråk längs Rådhusplanaden och Brogatan (aktuellt, delvis genomfört)
- Koncentrera kollektivtrafiken till ett fåtal stråk genom Centrala Stan med hög turtäthet (aktuellt, men turtätheten har försämrats)
- Se till att bilburna kunder och besökare kan angöra stadskärnan och hitta parkering på bekvämt avstånd från Centrum (aktuellt, delvis genomfört)
- Prioritera parkering för boende, kunder och besökare före arbetsplatsparkeringar (aktuellt, genomfört)

Mål enligt trafikplan (fördjupad översiktsplan) 1995

Kollektivtrafik

- Minska linjenätssuppsplittningen främst i centrala lägen (aktuellt, svårt att genomföra fullt ut)
- Förbättra framkomligheten (aktuellt, delvis genomfört, men ytterligare åtgärder krävs)

Biltrafik

- Minska genomfartstrafiken på lokala bostadsgator (aktuellt, delvis genomfört)
- Låt huvudgatorna utanför och mellan grannskapen ta hand om genomfartstrafik (aktuellt, delvis genomfört)

Gång- och cykeltrafik

- Förbättrad kvalitet på nätet (aktuellt, delvis genomfört)
- Fler planskilda korsningar (aktuellt längs det högtrafikerade huvudnätet, för övrigt är säkra plankorsningar/ övergångsställen/ att föredra på gator av mer lokal- och/eller centrumkaraktär)

Godstrafik

- Tillse att transporter av farligt gods får "säkra" vägar förbi Umeå (aktuellt, delvis genomfört)

Trafiksäkerhet

- Fortsatt separering av trafikslagen (aktuellt längs huvudstråken för bil- kollektiv- respektive gång- och cykeltrafiken, för övrigt är blandtrafik med punktvisa trafiksäkerhetsåtgärder att föredra på mindre trafikerade stråk)

