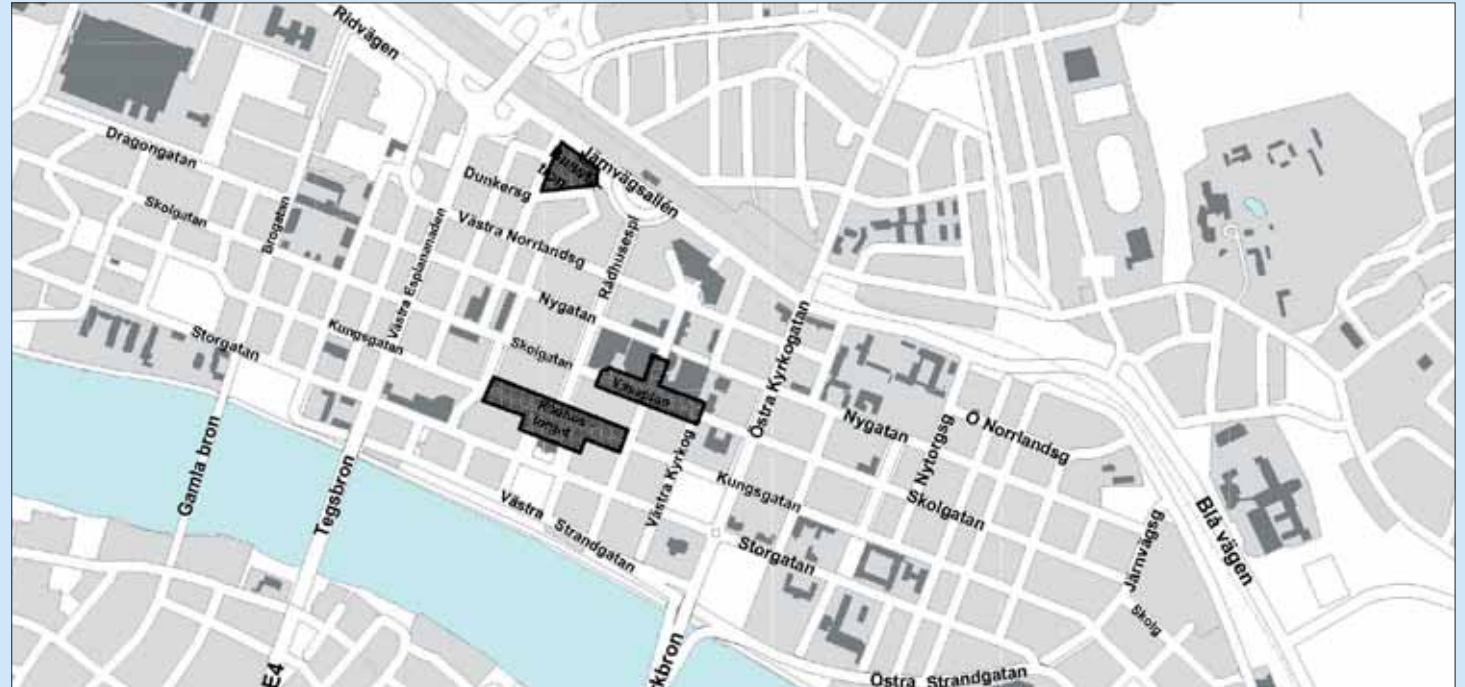


UNDERLAG FÖR TRAFIKPLANERINGEN I UMEÅ CENTRUM



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
Kollektivtrafilplanerare
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 belysas.

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 läsbara.
- 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 ljus intryck. Den historiska rutnätplanen är utförd i raka björkplanterade långgator och tvärgator. Ursprungligen fanns flera trädplanterade esplanader. Den enda som idag finns kvar i sin ursprungsform är Rådhusplanen.

Biltrafiken har ökat dramatiskt de sista åren

De största arbetsplatsområdena är sjukhus- och universitetsområdet samt Centrala Stan, i huvudsak centrumfykanten. 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. Centrumfykanten 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 svärast skador. De flesta cykelolyckor är singelolyckor men även kollisioner med andra cyklister eller personbilar är vanliga. Gruppen anses svärpåverkad 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 övergångställena 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 biltrafikanterna 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 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. Anslaget 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 cykelöverfarer 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 utrycknings- trafik. 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.

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 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.

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

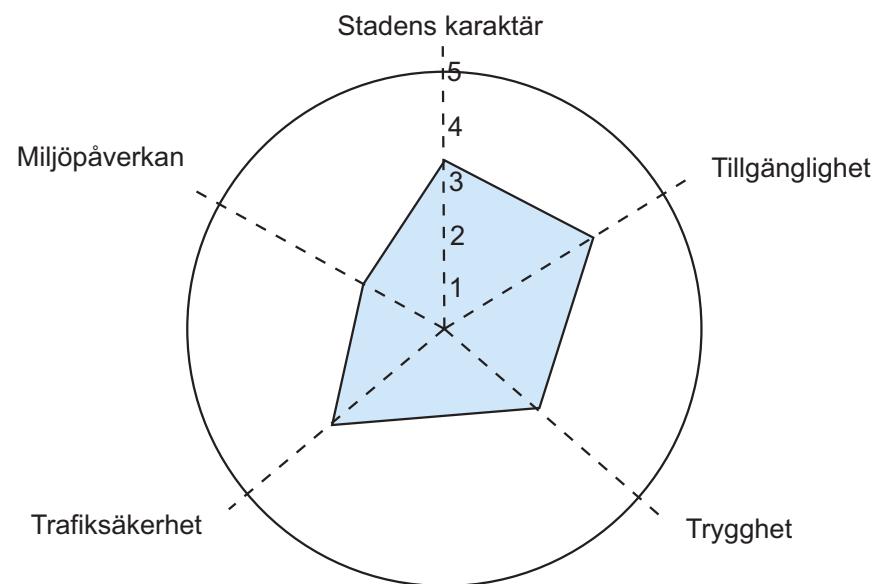
Styrkor Strength	Svagheter Weakness
Låg bebyggelse ger utrymme för förtätning och underlättar luftomblandning	Älven och järnvägen är barriärer
Många TS-åtgärder gjorda	Tre broar över älven ger begränsade vägval
Stor andel cyklist	Många målpunkter är koncentrerade till Centrala Stan
Möjligheter Opportunities	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.

