

Synpunkter på detaljplan Ön 1:96 m fl (Diarienummer BN-2013/0345)

Umeå kommun har målet att koldioxidutsläppen ska vara nere på netto noll 2040 och att det konsumtionsbaserade utsläppen ska vara nere på 1 ton per person 2050. I december förra året anslöt sig kommunen också till Viable cities, vilket innebär att staden ska vara koldioxidneutral 2030. Det är mål som kräver genomgripande förändringar på en rad områden. Planeringen av nya bostadsområden är ett område som kommer att vara mycket viktigt. De beslut som tas när det gäller dessa projekt får betydelse under många årtionden framöver.

Det finns till att börja med starka skäl att ifrågasätta om Umeå kommuns ambition att växa till 200 000 invånare fram till 2050 är förenlig med ambitionerna när det gäller klimatomställning. Städer står för en oproportionerligt stor andel av både klimatpåverkande utsläpp, energi- och resursförbrukning.¹ Snabbt växande städer är ett särskilt problem. De stora behoven av nybyggnation driver på utsläppen, särskilt som växande städer inte bara byggs ut, utan också ständigt byggs om. Med tanke på att varje ytterligare kvadratmeter orsakar omkring 500 kilo koldioxidutsläpp är en fortsatt snabb tillväxt för staden i det närmaste oförenlig med klimatambitionerna.²

En viktig del av klimatomställningen är att minska utsläppen från matproduktion. Att en väsentligt större andel av maten kan produceras i närområdet är en del i denna omställning. Därför gäller det att värna den jordbruksmark som finns i närheten av städer. Med tanke på detta är det problematiskt att planen innebär att jordbruksmark i ett mycket centralt läge bebyggs.

Samtidigt som det går att resa dessa invändningar mot den övergripande inriktningen för kommunens planering finns det också tydliga fördelar med att bygga ett nytt bostadsområde på Ön. Det centrala läget gör att det, med de nya broar som planeras, går att nå både centrum och sjukhus-/universitetsområdet till fots eller med cykel. I planhandlingarna konstateras att "planområdets unika läge nära Centrala Stan, flygplatsen, järnvägsstationen Umeå Östra, Umeå universitet och Universitetssjukhuset ger platsen goda förutsättningar för arbetet med en planering för minskat biltrafiken och främja hållbara transporter". Det är lätt att instämma i denna beskrivning.

Att området kommer att bestå av flerfamiljshus skapar förutsättningar för en låg energianvändning. Målet att det ska bo 5000 till 6000 människor i området ger goda förutsättningar för en kollektivtrafik med hög turtäthet. De trafiklösningar som beskrivs i planen, där gång och cykeltrafik prioriteras, pekar också i rätt riktning. En styrka är också att det planeras för att det ska finnas handel i området. Det minskar behovet av dagliga resor.

Men när det kommer till det viktigaste, det beräknade antalet bilar och mängden biltrafik, faller planen tillbaka till en planering som bygger på ett stort bilberoende och därmed inte kommer i närheten av att leva upp till Umeå kommuns målsättningar när det gäller klimatomställningen.

I trafikutredningen beräknas behovet av parkeringsplatser utifrån fyra olika scenarier för vilken typ av bostäder som kommer att byggas i området. Utifrån detta och det förväntade invånarantalet går det att räkna ut den förväntade biltätheten i de olika scenarierna. Utgår man från de nya

1 Se exempelvis "Can a city be sustainable", World Watch Institute.

2 "Minskad klimatpåverkan från nybyggda flerbostadshus", Sveriges Byggindustrier.

parkeringsnormer som är under utarbetande så ger det en biltäthet mellan 194 till 337 bilar per 1000 invånare.

Även i alternativet med en minskad bilanvändning jämfört med nuläget i Umeå beräknas det tillkomma 5600 bilresor per dygn mellan Ön och Teg. I alternativet med dagens fördelning mellan färdmedel blir ökningen 8500 bilar per dygn. Detta i sin tur leder till slutsatsen att dagens trafiksystem inte klarar den ökade belastningen. Det skissas i planen på en ny förbindelse – Söderslättsvägen – som ska skära genom bostadsområdet på Tegssidan och ansluta till E12.

Planen bygger också på beräkningen att de människor som idag bor på ön kommer att fortsätta att köra bil i samma omfattning som idag. Detta trots att möjligheterna att nå både centrum och många arbetsplatser till fots och med cykel kommer att förbättras avsevärt. Detta har en marginell betydelse för den totala trafikmängden, men framstår ändå som märkligt.

Även om planen utgår från att antalet bilar ska vara avsevärt lägre än genomsnittet i Umeå (433 bilar per 1000 invånare 2019) är minskningen helt otillräcklig för att rymmas inom Umeås klimatmål. Detta gäller inte minst målet om att de konsumtionsbaserade utsläppen ska vara högst ett ton per person 2050.

Den undersökning av de konsumtionsbaserade utsläppen i Umeå kommun som Stockholm Environmental Institute publicerade 2018 visade att utsläppen från biltrafiken per person är ungefär 1,5 ton CO₂ per person. Det visar att det krävs en minskning av dessa utsläpp till bråkdelar av dagens nivå. Den övergång till eldrivna fordon som förväntas inom de kommande åren löser bara en del av problemet. En rad undersökningar visar att även eldrivna fordon under sin livstid orsakar betydande klimatpåverkande utsläpp. En färsk rapport från Tekniska universitetet i Eindhoven kommer exempelvis fram till att en eldriven VW Golf orsakar utsläpp på 78 gram CO₂ per kilometer, ungefär hälften jämfört med motsvarande fossildrivna bil. Detta visar att det förutom en omställning bort från fossila bränslen också kommer att krävas en kraftig minskning av biltrafiken och antalet bilar för att klara klimatomställningen.

Att nya bostadsområden orsakar sådana trafikökningar att det ställer krav på utbyggnader av vägtrafiksystemet, vilka i sig orsakar betydande ytterligare koldioxidutsläpp, rymms absolut inte i den mycket knappa koldioxidbudget som står till förfogande.

Det finns starka rättviseargument för att ett bostadsområde som Ön bör ha en mycket låg biltäthet. I Umeå kommun och i landet finns områden där det inte är lika lätt att hitta fungerande alternativ till biltrafik. Det gäller inte minst för glesbygdsområden med dålig tillgång till grundläggande service. Även i dessa områden kommer biltrafiken att behöva minska och ställas om till andra drivmedel än bensin och diesel. Men för att omställningen ska uppfattas som rättvis måste områden i städer med mycket goda förutsättningar för att i huvudsak lösa persontransporter med annat än personbilar gå före i omställningen.

I ett globalt perspektiv är det också orimligt att ett bostadsområde i ett gynnsamt läge i en stad med väl fungerande kollektivtrafik i bästa fall ska ha en biltäthet som kommer i närheten av genomsnittet i världen. (Enligt biltillverkarnas internationella organisation OICA var gick det 184 bilar på 1000 invånare i världen 2015)

Förutom att planens bedömningar av personbilstrafiken inte är förenliga med kommunens klimatmål innebär de också försämringar av boendemiljön både för de boende på Ön och i de delar av Teg som berörs av trafikökningen.

Slutsatsen av detta är att inriktningen bör vara att de tre mobilitetshusen som planeras i området görs betydligt mindre än i planen. De bör byggas för att kunna ge plats för bilpooler, fordon för personer med funktionshinder, samt ett visst mått av besöksparkeringar. Det bör vara tydligt att området som grundregel inte är byggt för privat bilägande.

Med en sådan inriktning kommer kollektivtrafikresandet till och från området att bli betydligt högre än i de båda scenarierna som finns med i trafikutredningen. Den snabba ökningen av bussåkandet i Umeå under senare år visar på den potential som finns att öka bussresandet.

Att Umeå kommun i december anslöt sig till klimatkontraktet Vaible cities, signalerar en ambition att gå före i klimatarbetet. Bland annat innebär detta att Umeå stad ska vara klimatneutral redan 2030. Men ett sådant ställningstagande måste få praktiska konsekvenser i den kommunala planeringen. Då krävs mycket höga ambitioner vid bygget av ett nytt stort bostadsområde.

Utifrån detta går det att ställa några frågor:

- Hur stora koldioxidutsläpp beräknas bygget av det nya bostadsområdet orsaka? På vilka sätt kan utsläppen som byggandet orsakar minimeras?
- Hur ska den biltäthet och de trafikmängder som planen räknar med förenas med kommunens klimatmål?
- Hur kommer boende i området att påverkas av den nya Söderslättsväg som skissas i förslaget? Hur går det att förena bygget av nya vägar med kommunens klimatmål?

Arne Müller,
Lövstigen 37
90343 Umeå