

2.2 Planförslagets bebyggelse och riktlinjer

I det aktuella planområdet avser kommunen främst upprätta bostadshus i södra delen vid Hovrättsgatan. Nybyggnadsriktvärden för bostadshus är 55 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå, frifältsvärde utanför fasad. Där riktvärdena överskrids kan avsteg medges om tysta (ekvivalentnivå < 45 dBA) eller bullerdämpade (ekvivalentnivå 45-50 dBA) sidor kan erhållas, mot vilka minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet kan placeras.

För uteplatser gäller 70 dB(A), frifältsvärde, maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. Riktvärdet får enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 överskridas högst 5 gånger/timme under den mest utsatta timmen, i medeltal under året. För denna beräkning ska antalet lastbilar, bussar eller tåg vid maxtimmen dagtid användas.

3. Beräkningsresultat, trafikbuller

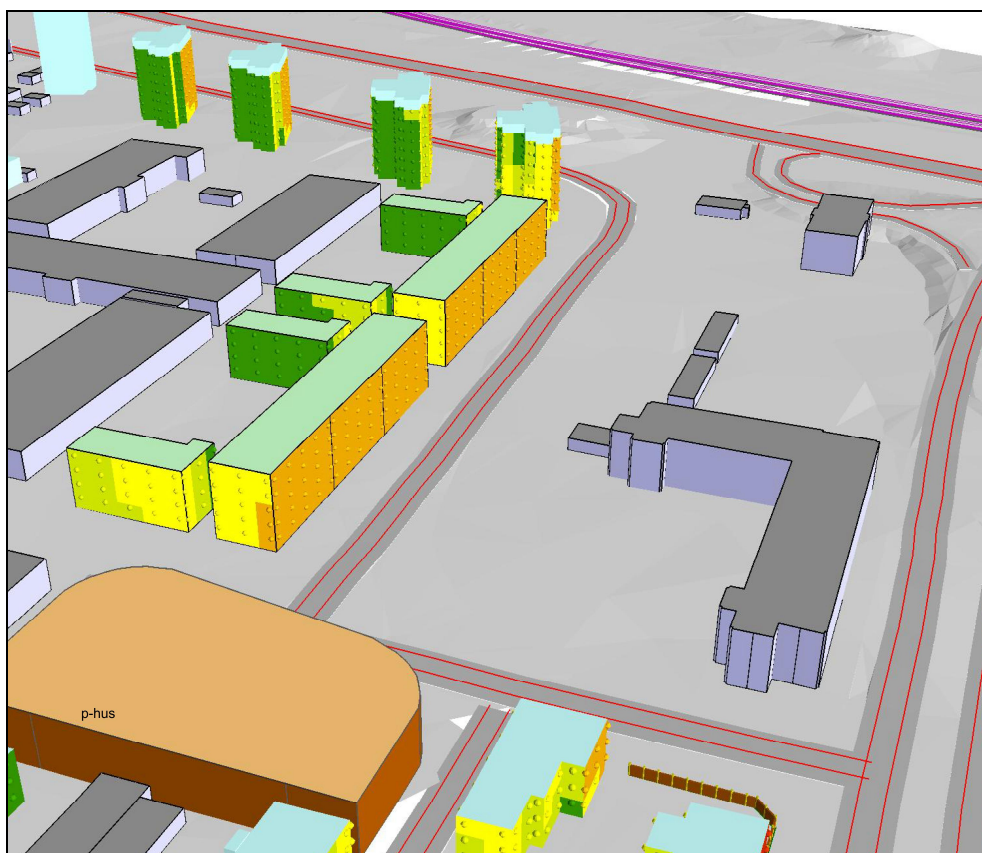
Som tidigare har dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och järnvägstrafiken samräknats, maximal ljudnivå har räknats separat för respektive trafikslag.

Beräknade ljudnivåer från väg- och spårtrafik redovisas på kartbilagor till denna PM, samt beskrivs nedan. Framtida situation utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen redovisas på kartbilaga VJ3, V103 och J103. Jämförelse mot situation med full utbyggnad av båda planområdena, på båda sidor om Ridvägen, görs under respektive kapitel.

3.1 Samräknad ekvivalentnivå från väg- och spårtrafik Se kartbilagor VJ3 samt VJ3:3D vy1-vy3.

Byggnadsfasader samt husgavlar närmast Ridvägen beräknas i allmänhet få dygnsekvivalenta ljudnivåer på 55-65 dBA, frifältsvärde, se bild 1 nedan, samt bullerutbredningskarta VJ3. På flera av fasaderna som vetter mot Vännäsvägen och järnvägen ligger de beräknade ekvivalenta ljudnivåerna över 55 dB(A). Vid fasader och uteplatser inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 55 dB(A) förekomma.

Skiltnad mot scenariot med bebyggelse i kv. Skvadronen:
Scenariot utan bebyggelse i kv. Skvadronen får i stort sett samma ekvivalentnivå på fasader mot Ridvägen. Bullerinfallet ökar visserligen från Västra Esplanaden, men samtidigt försvinner bidraget från ljudreflexer från trafiken på Ridvägen i motstående fasader i kv. Skvadronen, vilket ekvivalentnivåmässigt går på ett ut. Bullersituationen kan dock inte sägas bli exakt densamma eftersom Västra Esplanadens trafikering är och låter annorlunda än Ridvägens, vilket kan uppfattas på annat sätt.



Ljudnivå Leq 24

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <	
75 <	<= 80
70 <	<= 75
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
	<= 50

Bild 1. Det aktuella planområdet fullt utbyggt (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Samräknad ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader samt befintliga punkthus längs Ridvägens norra del, urklipp ur kartbilaga VJ3:3Dvy1.

3.2

Maximal ljudnivå från vägtrafik

Se kartbilagor V103 samt V103:3D vy1-vy3.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast Ridvägen kan få maximala ljudnivåer på 75-85 dBA från vägtrafiken. Även mot gavlar och fasader inne i kvarteret som är oskärmade mot Ridvägen kan ljudnivåer över 70 dB(A) förekomma, se bild 2. För dessa hus behöver uteplatser anordnas på bullerskyddad sida av husen.

PM 1 till Bullerkartläggning Östra Dragonfältet

Unr 1320004971



Ljudnivå Lmax

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

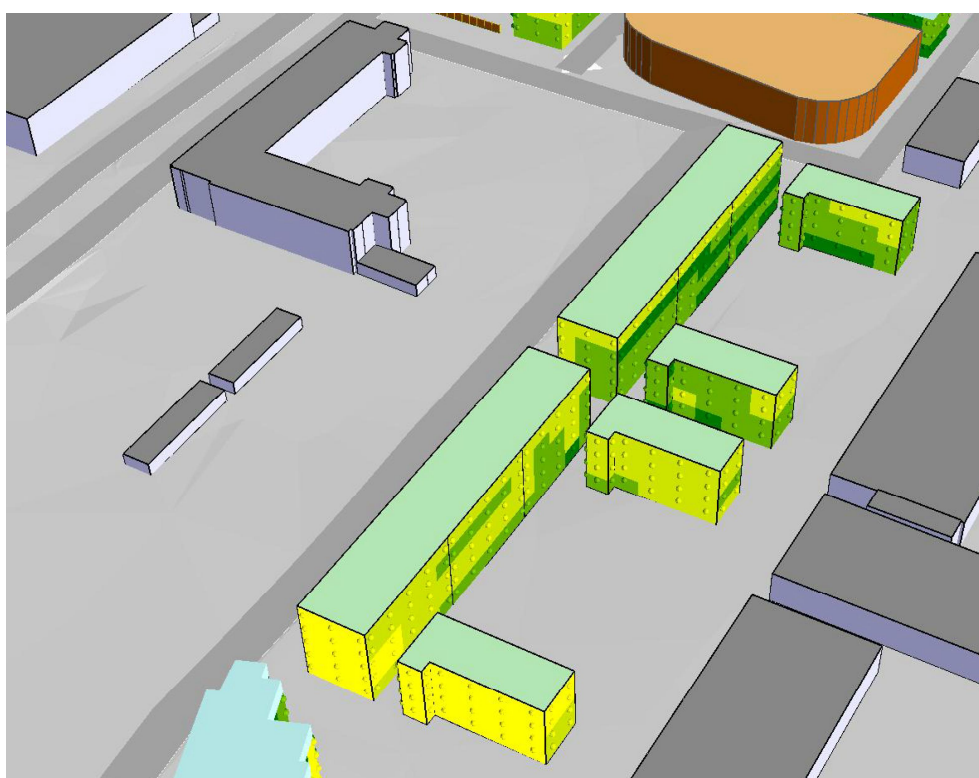
90 <	
85 <	<= 90
80 <	<= 85
75 <	<= 80
70 <	<= 75
65 <	<= 70
60 <	<= 65
	<= 60

Bild 2. Det aktuella planområdet (ljusgröna tak) sett söderifrån. Västra Esplanaden till höger i bilden. Maximal ljudnivå från vägtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta V103:3Dvy1.

Skillnad mot scenario med ny bebyggelse i kv. Skvadronen:
Scenariot utan bebyggelse i kv. Skvadronen innebär något minskad maximalnivå från trafiken på Ridvägen, som är den bullerkälla som ligger närmast planområdet och därför ger upphov till högsta maximalnivåerna vid passage av tunga fordon. Detta på grund av att man slipper ljudreflexer från motstående fasader i kv. Skvadronen.

3.3 Maximal ljudnivå från spårtrafik Se kartbilagor J103 samt J103:3D vy1-vy2.

Planerade bostadsfasader som ligger närmast järnvägen kan få maximala ljudnivåer över 70 dBA från järnvägstrafiken, se bild 3. För dessa hus kan bullerskydd behöva vidtas för uteplatser. För uteplats gäller dock att antalet passager av trafik som ger upphov till de högsta maximala ljudnivåerna, i detta fall lokdragna godståg, inte ska vara fler än fem under maxtimmen dagtid. Då dessa sammanlagt är 24 stycken per dygn enligt trafikprognos för år 2030, och betydligt färre i dagsläget då få lok är anpassade för Botniabanans signalsystem, torde godstågpassager inte förekomma oftare än fem gånger per timme.



Ljudnivå Lmax

i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

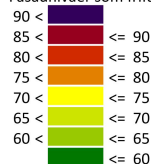


Bild 3. Planområdet (ljusgröna tak) sett norrifrån. Maximal ljudnivå från spårtrafik som frifältsvärde mot planerade fasader, urklipp ur bilaga/karta J103:3Dvy2.

Bullerberäkningarna är utförda på tidiga bebyggelsestrukturer där bland annat lägenhetsplanlösningar, balkongers placering och utformning ännu inte är inritade. Vid slutlig utformning av de nya byggnaderna kan de anpassas för att skydda mot buller på uteplatser eller balkonger. Alternativt kan man t ex utföra balkonger med bullerskyddsskärm på sida som är exponerad för trafik, se bild 4 nedan, som visar effekt av en skärm i norra kanten av västra fasaden på nordligaste gatuhuset i bild 3. Med en ca 2 m bred skärm får hela västra fasaden högst 70 dBA maximal ljudnivå från tågtrafik.

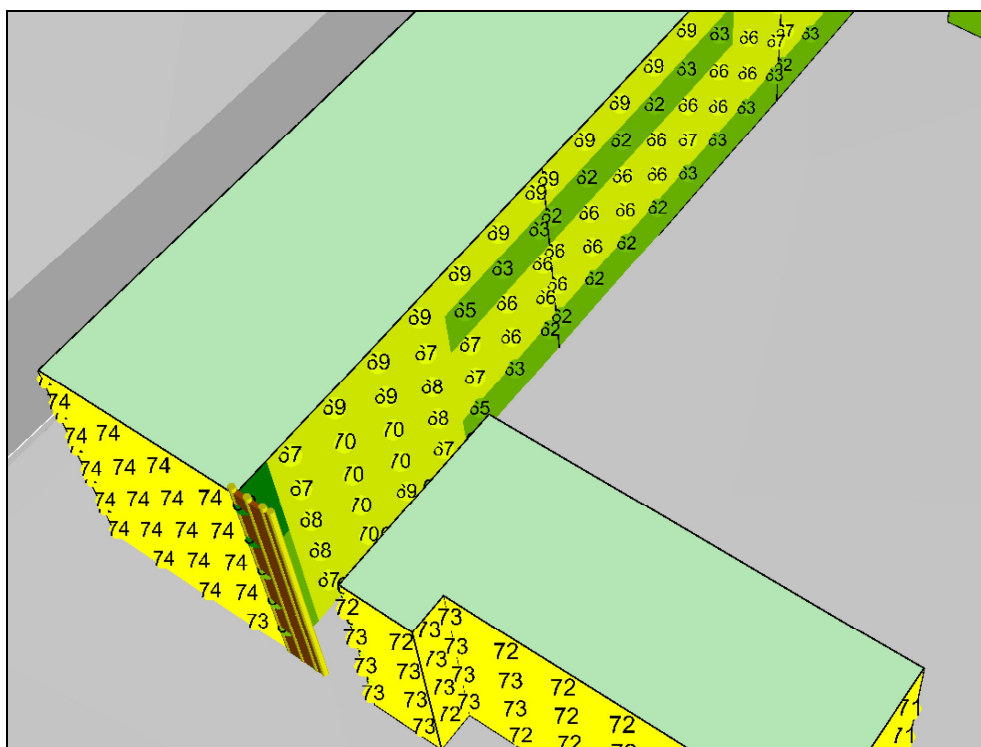


Bild 4. Exempel som visar hur en bullerskyddsskärm minskar ljudinfallet från tågtrafiken mot planerade husfasader i bild 3 ovan. I bilden anges maximal ljudnivå i dBA från spårtrafik (frifältsvärde) för varje beräkningspunkt på fasad.

Skillnad mot scenario med ny bebyggelse i kv. Skvadronen:
 Utan ny bebyggelse på kv. Skvadronen blir det marginellt ökad maximal bullernivå vid nya fasader längs Ridvägen. Drygt halva fasaden på norra längsgående huset får maxnivåer över 70 dBA, p g a minskad skärmning. Ingen skillnad för gårdshus eller inne på gård i nya bostadskvarteret.

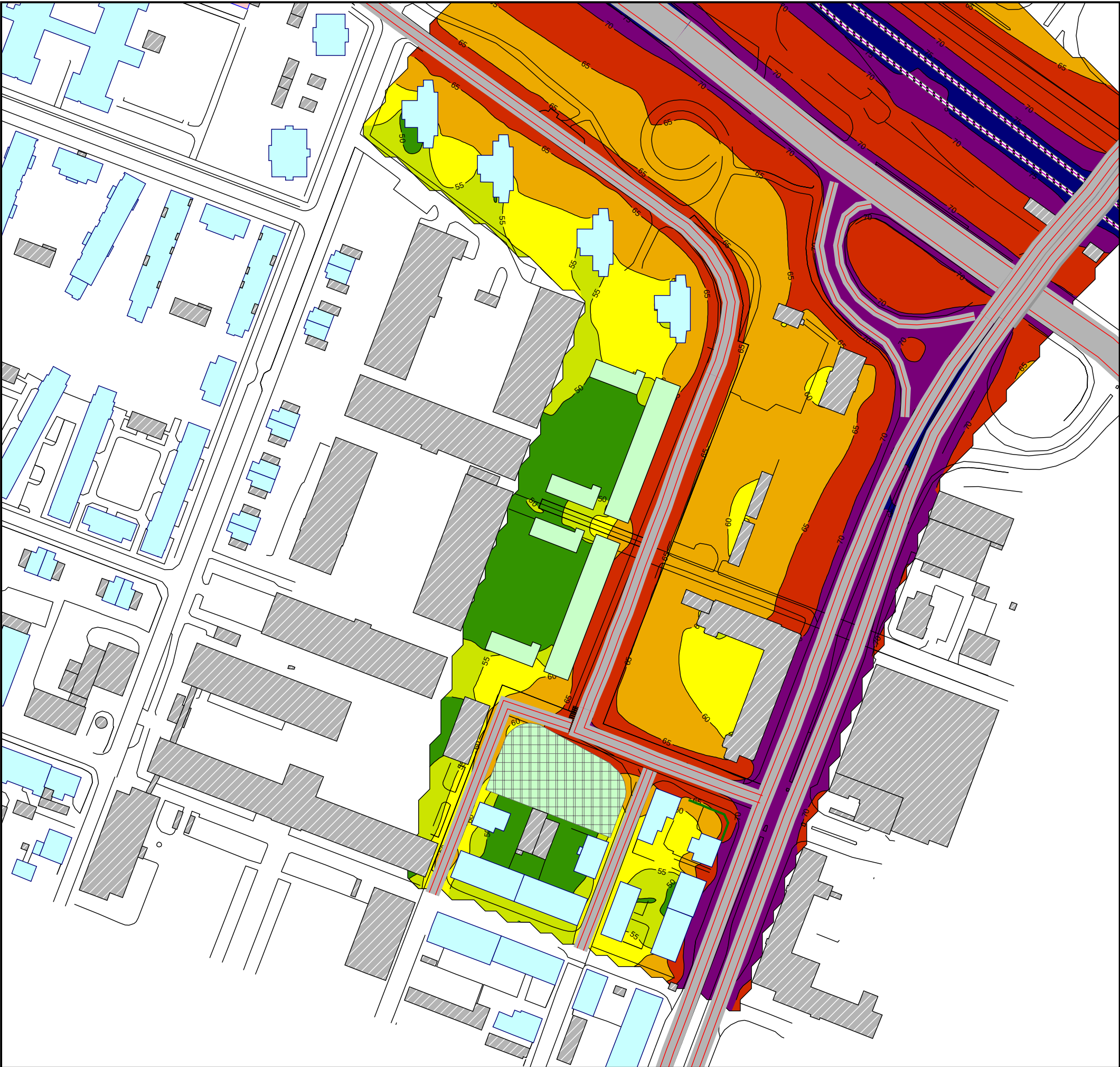
4. Samlad bedömning av planförslaget.

- Bullerberäkningen gjord under förutsättning att ingen ny bebyggelse tillkommer i kvarteret Skvadronen, öster om Ridvägen.
- Ljudnivåer över riktvärden på fasader mot vägar och järnväg.
- I stort sett samma ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik på fasader mot Ridvägen för båda alternativen, med eller utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen. Nästan samma maximala ljudnivå från järnvägstrafik men lägre maximalnivå från vägtrafik på Ridvägen på fasader mot Ridvägen om inte kv. Skvadronen byggs ut.
- Goda möjligheter för att tillämpa avstegfall med bullerdämpad sida med hjälp av bebyggelseutformning, omsorgsfull lägenhetsplanlösning och eventuellt kompletterande bullerdämpande åtgärder eller skyddsåtgärder, t ex skydd av vissa uteplatser.

5. Kartbilagor

Beräkningsresultaten finns redovisade på kartbilagor, totalt 11 stycken, enligt nedan.

Karta	bullerkälla	Situation/ljudnivå	Kartdatum
		Planerad situation, utan ny bebyggelse i kv. Skvadronen	
VJ3	Väg+ jvg	Bullerutbredning, samräknad ekvivalentnivå 2 m över mark	2015-01-14
VJ3:3D vy1-vy3	Väg+ jvg	Samräknad ekvivalentnivå frifältsvärde mot fasad	2015-01-14
V103	Väg	Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark	2015-01-14
V103:3D vy1-vy3	Väg	Maximalnivå frifältsvärde mot fasad	2015-01-14
J103	Järnväg	Bullerutbredning, maximalnivå 2 m över mark	2015-01-14
J103:3D vy1-vy2	Järnväg	Maximalnivå frifältsvärde mot fasad	2015-01-14



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen

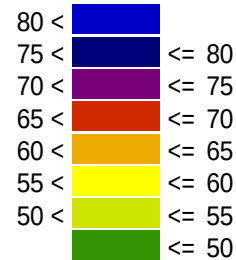
Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
2 m över mark

Karta
VJ3

38_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekvnivå_utan nya kontor_1
Result number 38
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
i dB(A), inkl fasadreflex



Teckenförklaring

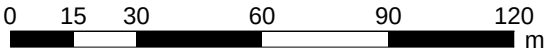
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

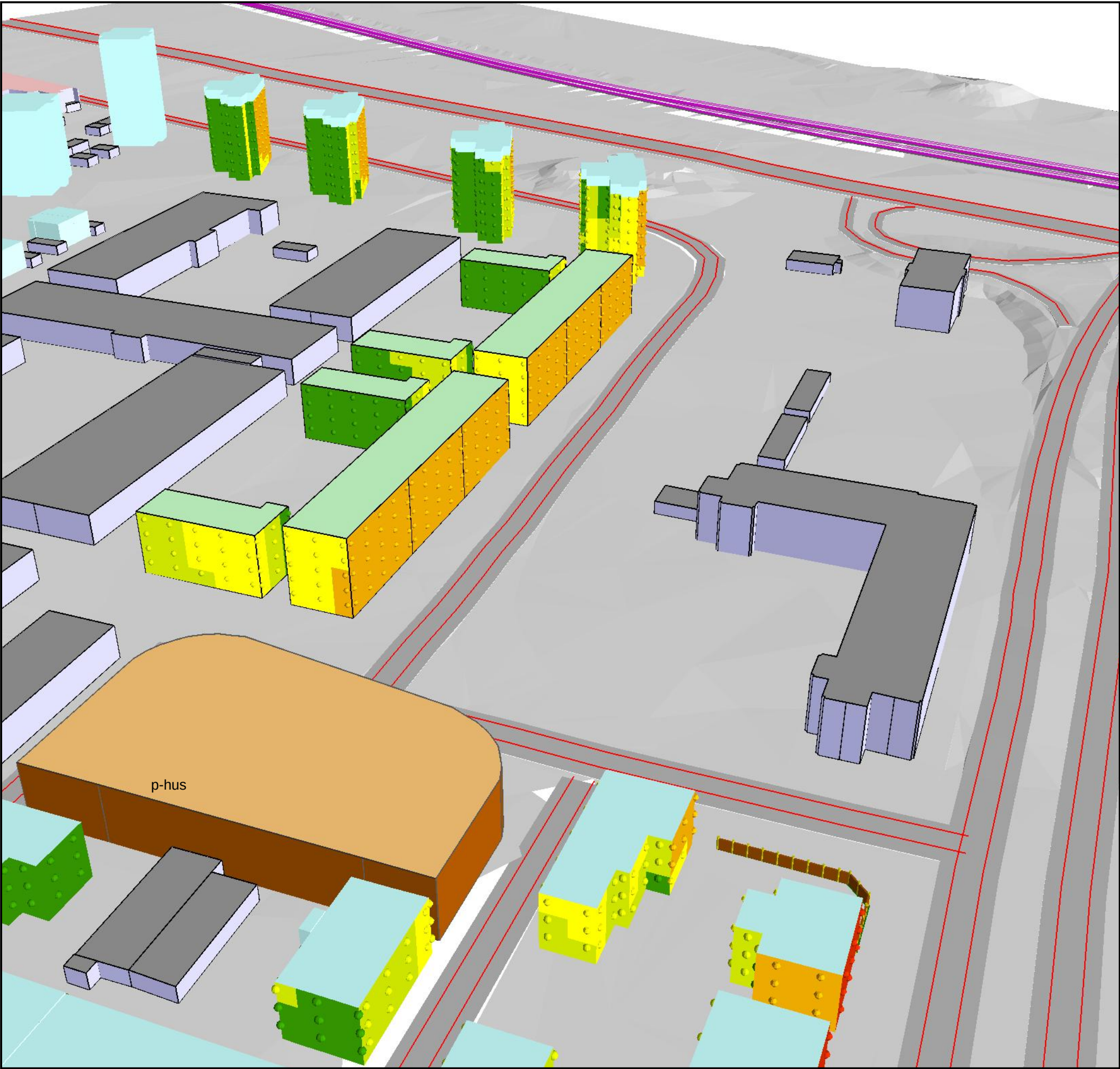
Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800





Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på planerad
bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

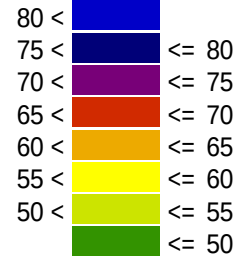
Karta
VJ3
3D
vy1

39_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekv nivå utan nya kontor_1
Result number 39

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde



Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på planerad
bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ3
3D
vy2

39_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekv nivå utan nya kontor_1
Result number 39

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50

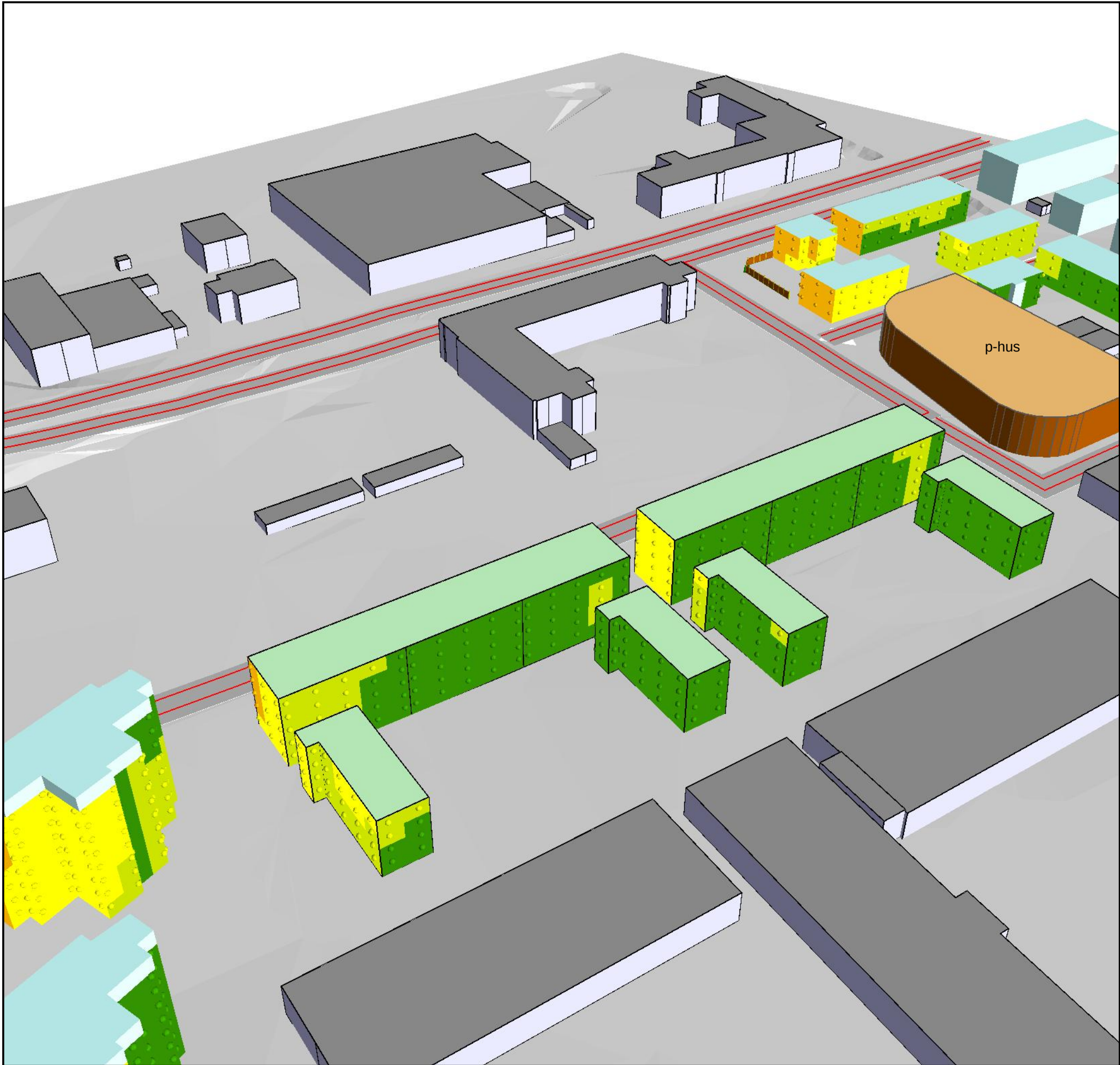
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Ekvivalentnivå från väg- och järnvägstrafik
som frifältsvärde mot fasad på planerad
bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
VJ3
3D
vy3

39_Planerad situation_väg+jvgtrafik ekv nivå utan nya kontor_1
Result number 39

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Leq 24
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50

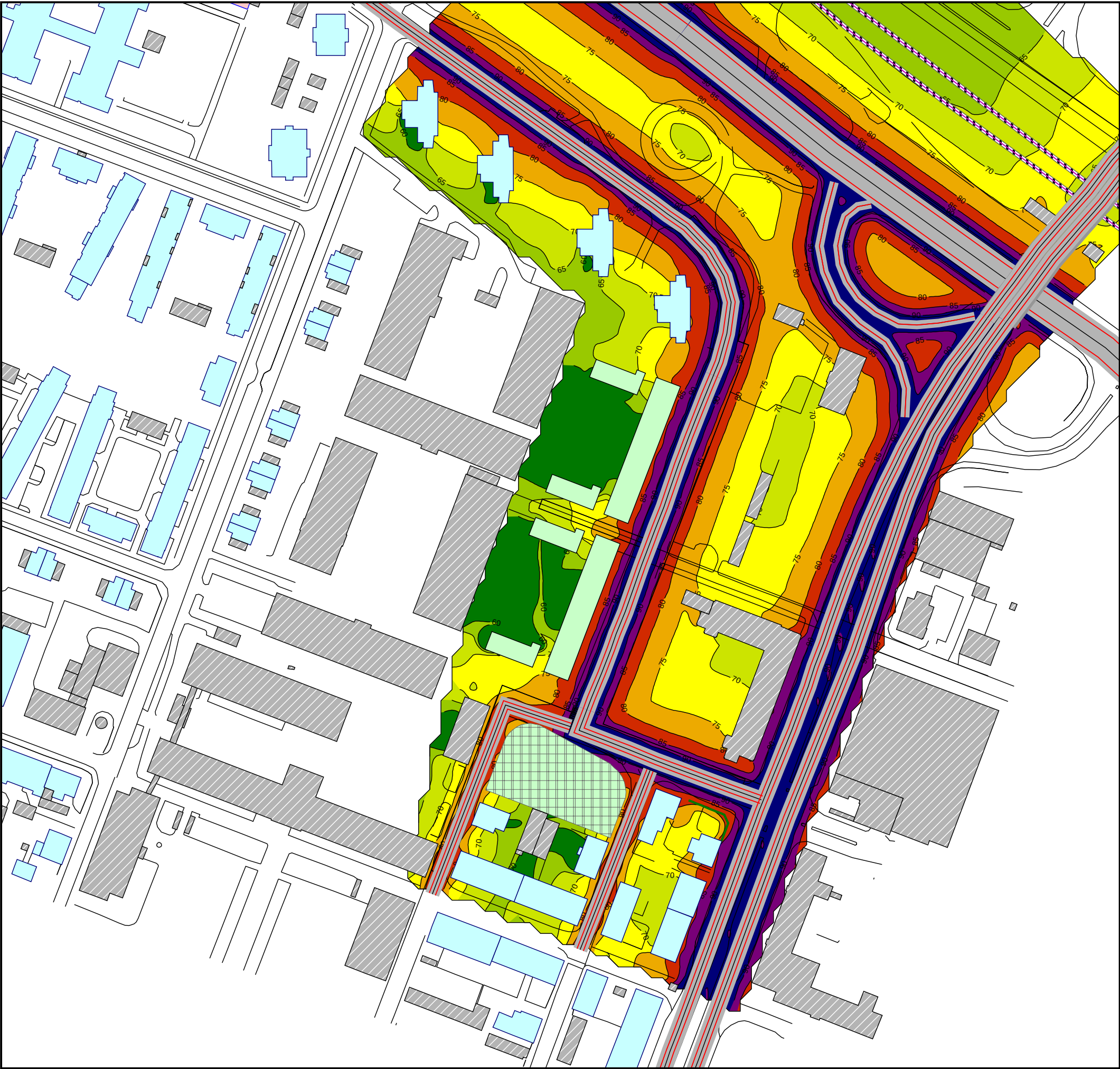
Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

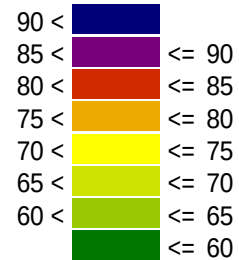
Maximalnivå från vägtrafik
2 m över mark

Karta
V103

42_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 42
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
i dB(A), inkl fasadreflex



Teckenförklaring

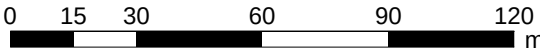
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

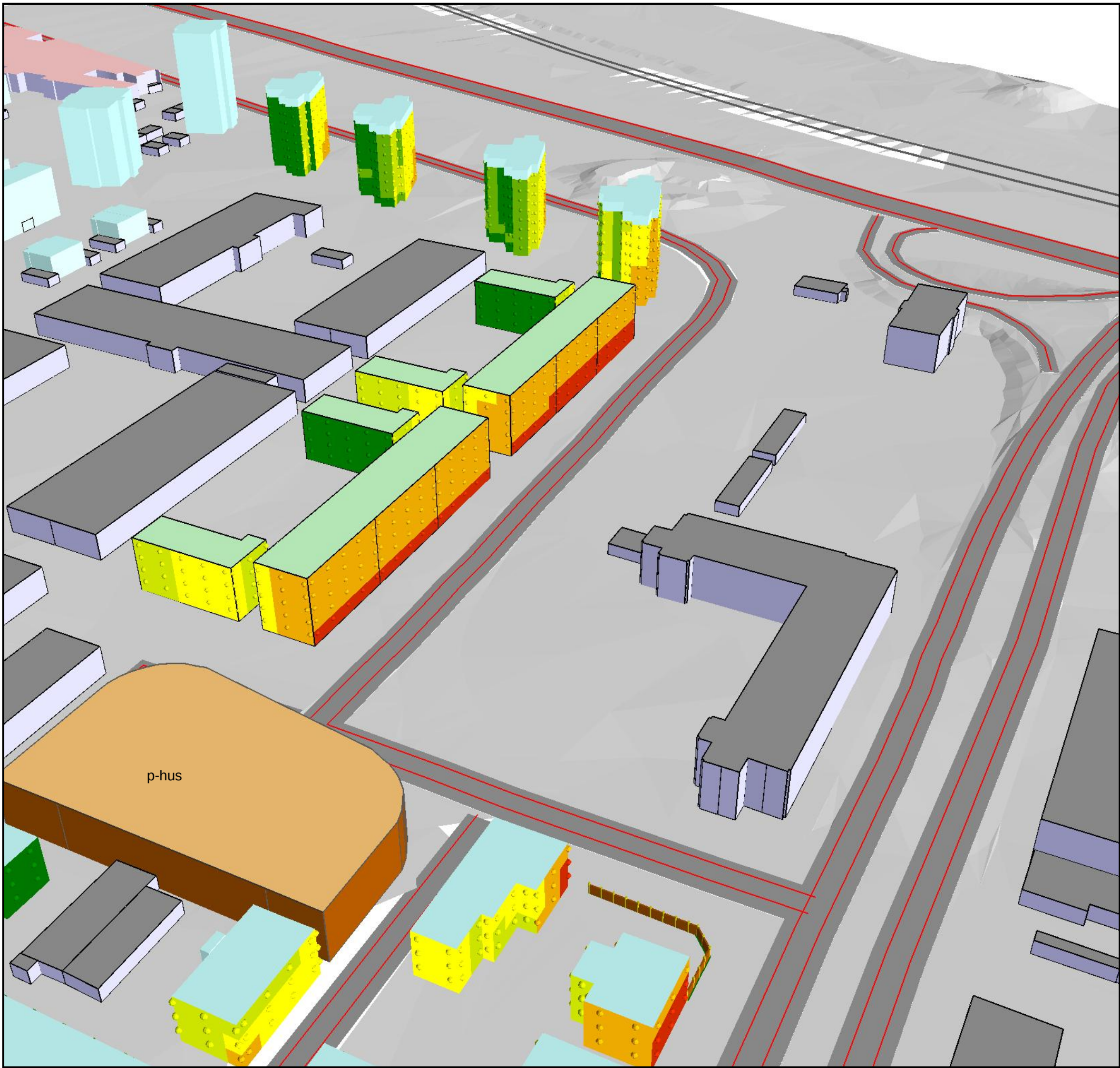
- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800



RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
V103
3D
vy1

43_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 43

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
i dB(A)
Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <

85 <

80 <

75 <

70 <

65 <

60 <

<= 90

<= 85

<= 80

<= 75

<= 70

<= 65

<= 60

Teckenförklaring

Emission line, road

Emission line, rail

Bef bostadshus

Övrig bebyggelse

Vårdlokal etc

Facade Noise Map

Beräkn.punkt fasad

Byggrätt enl DP

Planerat phus

Bef bullerskydd





Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
V103
3D
vy2

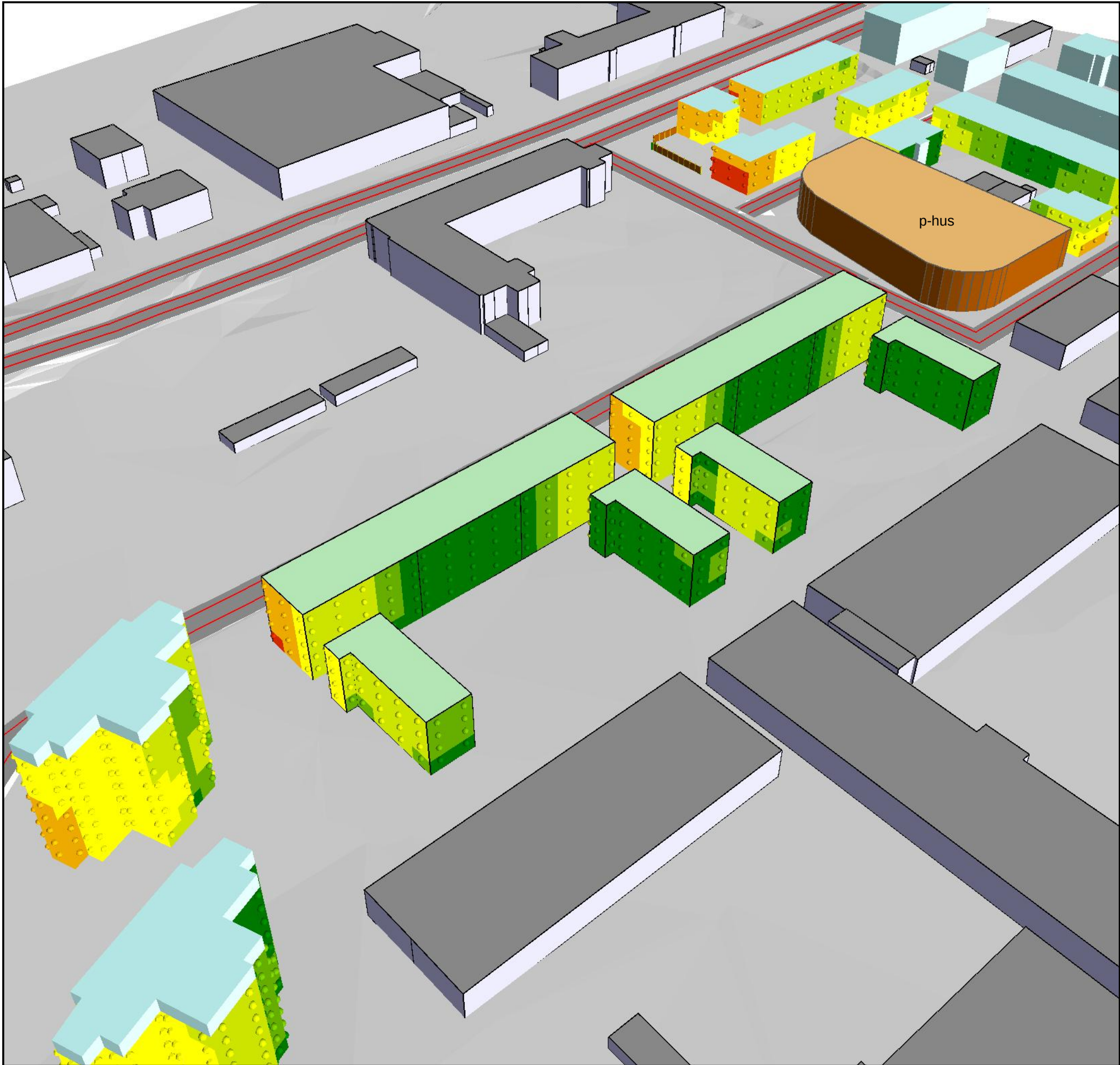
43_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 43

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
i dB(A)
Fasadnivåer som frifältsvärde
90 < 90
85 < 85
80 < 80
75 < 75
70 < 70
65 < 65
60 < 60

Teckenförklaring
Emission line, road
Emission line, rail
Bef bostadshus
Övrig bebyggelse
Vårdlokal etc
Facade Noise Map
Beräkn.punkt fasad
Byggrätt enl DP
Planerat phus
Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Maximalnivå från vägtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
V103
3D
vy3

43_Planerad situation_vägtrafik lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 43

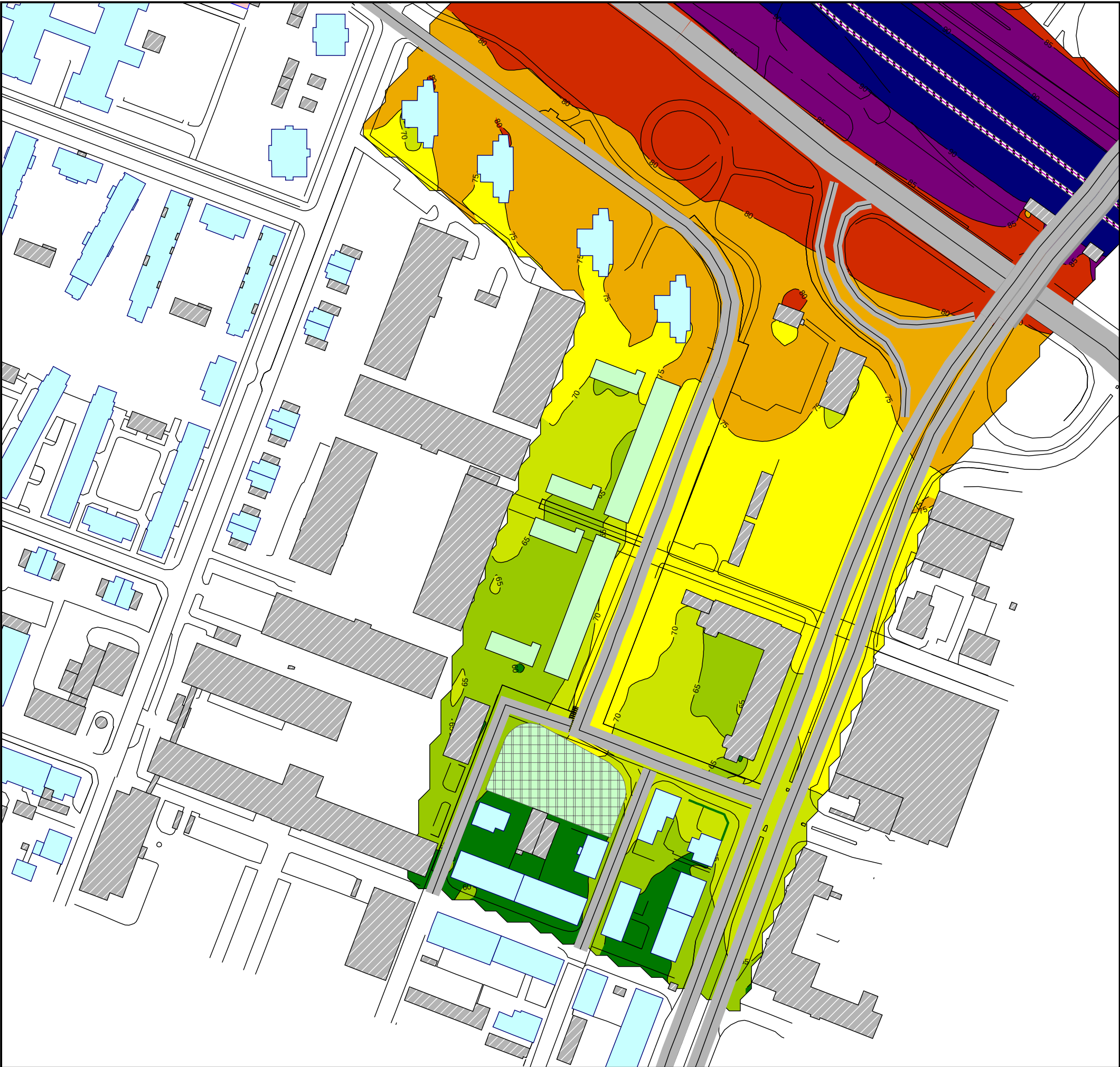
Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax road
i dB(A)
Fasadnivåer som frifältsvärde
90 < 90
85 < 85
80 < 80
75 < 75
70 < 70
65 < 65
60 < 60

Teckenförklaring
— Emission line, road
— Emission line, rail
Bef bostadshus
Övrig bebyggelse
Vårdlokal etc

Facade Noise Map
Beräkn.punkt fasad
Byggrätt enl DP
Planerat phus
Bef bullerskydd

RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

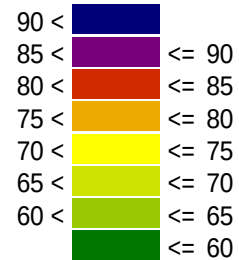
Maximalnivå från järnvägstrafik
2 m över mark

Karta
J103

40_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 40
Calculation in 2 m above ground

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax rail
i dB(A), inkl fasadreflex



Teckenförklaring

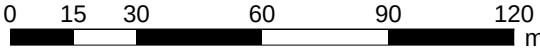
- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

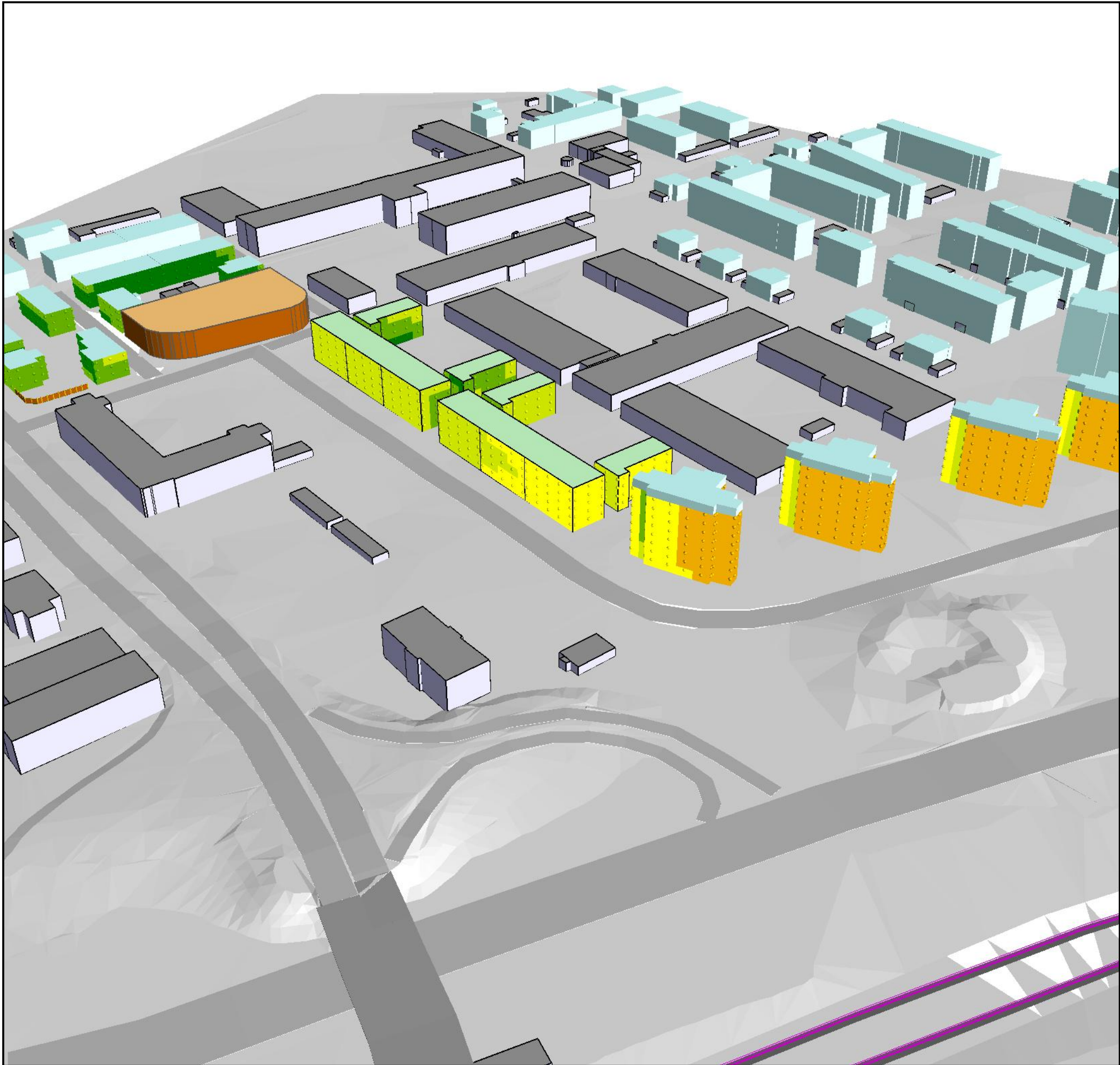
- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd



(A3) Skala 1:1800



RAMBOLL



Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Maximalnivå från spårtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
J103
3D
vy1

41_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 41

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax rail
i dB(A)
Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <	<= 90
85 <	<= 85
80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd





Umeå kommun
Uppdrag: Östra Dragonfältet Umeå
Uppdragsnr. 1320004971

Framtida situation
Scenario Utan ny bebyggelse i
kv Skvadronen.

Maximalnivå från spårtrafik
som frifältsvärde mot fasad
på planerad bebyggelse och befintliga
bostadshus inom planområdet.

Karta
J103
3D
vy2

41_Planerad situation_jvgtrafik_lmax o leq_utan nya kontor_15
Result number 41

Project engineer: Monica Waaranperä
Created: 2015-01-14
Processed with SoundPLAN 7.3, Update 2014-12-18

Ljudnivå Lmax rail
i dB(A)

Fasadnivåer som frifältsvärde

90 <	<= 90
85 <	<= 85
80 <	<= 80
75 <	<= 75
70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60

Teckenförklaring

- Emission line, road
- Emission line, rail
- Bef bostadshus
- Övrig bebyggelse
- Vårdlokal etc

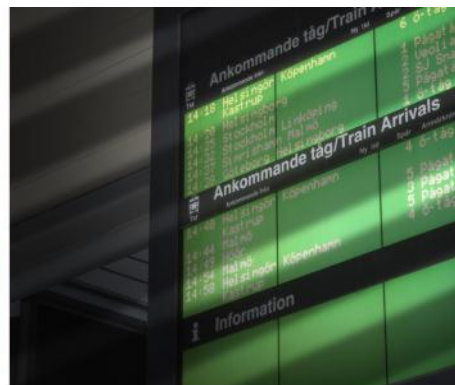
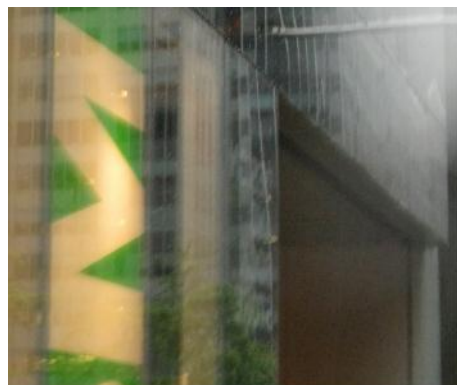
Facade Noise Map

- Beräkn.punkt fasad
- Byggrätt enl DP
- Planerat phus
- Bef bullerskydd

RAMBOLL

Trafikutredning för Östra Dragonfältet

Umeå kommun



Dokumentinformation

Titel: Trafikutredning för Östra Dragonfältet, Umeå kommun

Serie nr: 2014:02

Projektnr: 13203

Författare: Joachim Karlgren, 010-456 56 44, joachim.karlgren@trivector.se
Andreas Nordström, 010-456 56 13, andreas.nordstrom@trivector.se

Beställare: Umeå kommun
Kontaktperson: Magdalena Blomquist, tel 090-16 13 53,
magdalena.blomquist@umea.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2014-01-16		Beställare
0.9	2014-01-23	Korrigeringar efter beställarens önskemål	Beställare
1.0	2014-01-27	Mindre korrigeringar	Beställare
1.1	2014-02-03	Mindre korrigeringar	Beställare

Förord

Denna utredning utgör ett underlag för detaljplaneprogram för området Östra Dragonfältet i Umeå. Syftet är att ur ett trafikperspektiv beskriva konsekvenserna av ett nytt parkeringshus och vissa förändringar av gatustrukturen samt se över strukturen för gång- och cykelnätet. Utredningen innehåller en skiss på ny sträckning av Ridvägen och kapacitetsanalyser för korsningen mellan Ridvägen och Västra Esplanaden för att belysa effekten av ett nytt parkeringshus.

Utredningen har genomförts av tekn dr Joachim Karlgren och civ ing Andreas Nordström, båda på Trivector Traffic AB. Beställarens kontaktperson har varit Magdalena Blomquist.

Göteborg/Lund, februari 2014

Trivector Traffic AB

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund och syfte	1
2.	Förutsättningar	2
2.1	Utredningsområdet	2
2.2	Västra Esplanaden	2
2.3	Brogatan	3
2.4	Ridvägen	4
2.5	Skolgatan	4
2.6	Nygatan	5
2.7	Större målpunkter	5
2.8	Gång- och cykeltrafikens förutsättningar	6
2.9	Trafikflöden	7
3.	Korsningen med Västra Esplanaden	8
3.1	Köbildning	8
3.2	Trafiksignalen	9
3.3	Korsningens kapacitet	11
3.4	Västra Esplanadens och korsningens framtid	13
4.	Framtida utveckling	14
4.1	Förtätning och förändring i Väst på stan	14
4.2	Möjliga scenarion för trafikplaneringen i programområdet	15
5.	Konsekvenser av scenarios	17
5.1	Uppskattade konsekvenser för scenario 1	17
5.2	Uppskattade konsekvenser för scenario 2	23
5.3	Uppskattade konsekvenser för scenario 3 och 4	24
6.	Slutsatser	25

1. Bakgrund och syfte

Byggnadsnämnden i Umeå kommun har beslutat om detaljplaneläggning av del av Umeå 5:1 m fl, som benämns Östra Dragonfältet, Umeå kommun (se rödmarkerat område i figuren nedan).

Syftet med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för bostadsbebyggelse och parkering. Syftet är också att se över trafikstrukturen, för gång-, cykel- och biltrafik, inom området och dess kopplingar till den omgivande staden.

Bostadsbebyggelse samt verksamheter planeras bl a inom fastigheten Umeå 5:1 och en parkeringsanläggning inom fastigheten Muraren 7. Framtida omdaning av Västra Esplanaden till stadsgata är också en viktig förutsättning i planarbetet.

Denna utredning ska utgöra underlag för programarbetet men även för den miljökonsekvensbeskrivning som görs i anslutning till programarbetet.



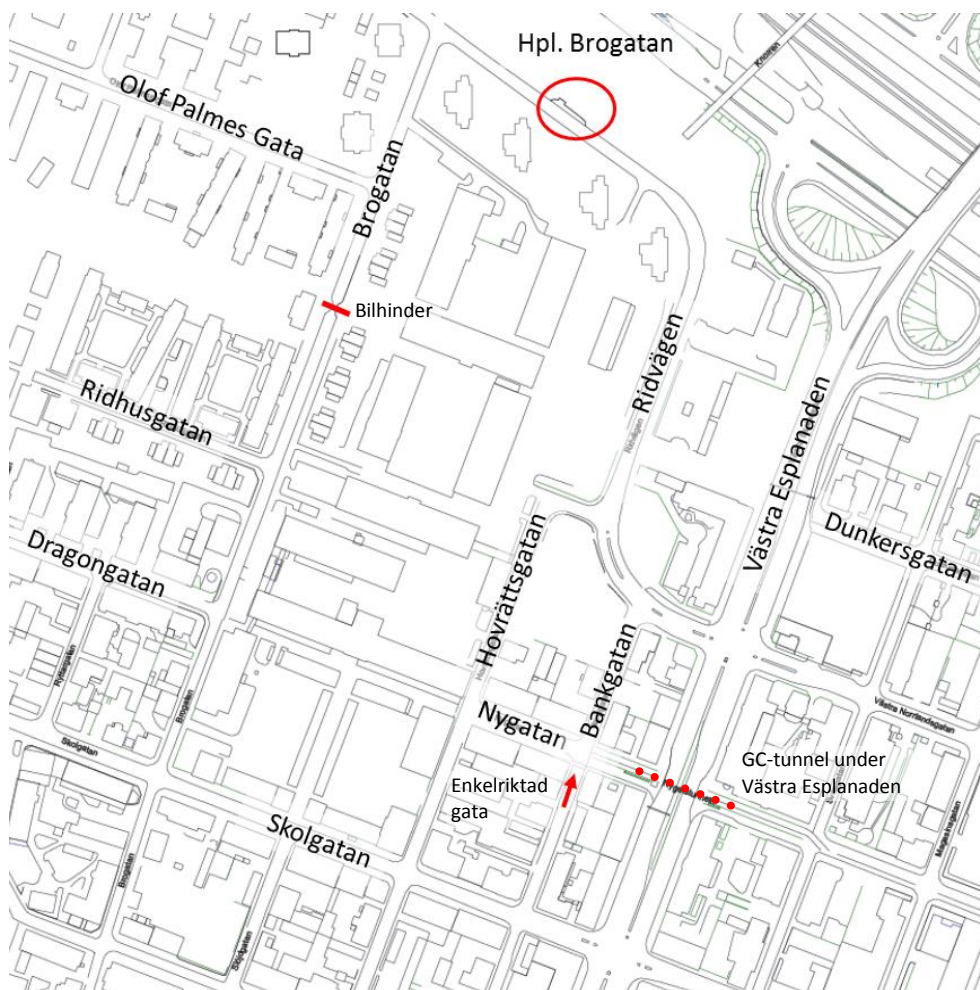
Preliminärt programområde

Figur 1.1 Preliminär avgränsning av planprogrammets utredningsområde.

2. Förutsättningar

2.1 Utredningsområdet

Utredningsområdets avgränsning redovisades i figur 1.1 ovan. Nedan redovisas vägnätet.



Figur 2.1 Nuvarande vägnät inom utredningsområdet. Ett bilhinder är lokaliserat på Brogatan mellan Olof Palmes Gata och Ridhusgatan. Bankgatan är enkelriktad norrut (cykeltrafik är tillåten söderut). Det finns en busshållplats längs Ridvägen nära gång- och cykelbron. Nygatan korsar under Västra Esplanaden som en gång- och cykelväg.

2.2 Västra Esplanaden

Västra Esplanaden utgör en delsträcka av väg 503 som löper mellan Söder-slätts- och Ersbodarondellen, och vägen skär genom stadens centrala delar. Sedan 7 oktober 2013 råder genomfartsförbud för tung trafik genom Umeå

centrum. Åtgärden har minskat den tunga trafiken på Västra Esplanaden, men det råder fortfarande problem med dålig luftkvalitet som uppkommer av det stora trafikarbetet som utförs på en relativt begränsad yta i kombination med inversion.

Miljökvalitetsnormen för kvävedioxider (NO₂), liksom även normen för partiklar (PM₁₀), överskrids på Västra Esplanaden. Lastbilstrafiken står för ungefär 10 % av antalet fordon på Västra Esplanaden, men bedöms stå för cirka 50 % av avgasutsläppen¹.

För väg 503 är staten väghållare, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för och sköter väg 503. Högsta tillåtna hastighet är 40 km/h. Cykelbana längs med Västra Esplanaden saknas idag.

Det var många upphinnande olyckor på Västra Esplanaden och för att minska dessa gavs trafiken på Västra Esplanaden ökad gröntid genom vägens trafiksignalanläggningar. Åtgärden ledde till kortare köer i på Västra Esplanaden. Dock har åtgärden även lett till ökad köbildning på anslutande vägar (vars gröntidsandelar har minskats).

Korsningen Västra Esplanaden-Ridvägen/Västra Norrlandsgatan

Västra Esplanadens korsning med Ridvägen och Västra Norrlandsgatan regleras med trafiksignaler. Belastningen på korsningen är hög under trafikens max-timmar och köer uppstår i samtliga tillfarter. Korsningen är till ytan stor och domineras helt av motortrafiken. Övergångsställen finns över korsningens samtliga ben, men cykelöverfarter saknas.

Västra Esplanadens tillfarter har vardera två körfält för genomgående trafik, och ytterligare två körfält i varje tillfart som är reserverade för höger- eller vänstersvängande trafik.

Ridvägens tillfart har två körfält, ett för trafik i riktning rakt fram eller höger, samt ett kort körfält som är avsett för vänstersväng. Västra Norrlandsgatans tillfart har också två körfält, ett för trafik rakt fram samt höger och ett för vänstersväng.

2.3 Brogatan

Brogatan stängdes för genomgående biltrafik i samband med att Dragonfältet byggdes cirka år 2005. Mellan Olof Palmes gata och Ridhusgatan finns ett bilhinder. Detta hindrar personbilar från att passera medan bussar kan köra förbi (se figur nedan). På grund av detta är trafikflödet på gatan litet. Brogatan trafik-

¹ <http://www.umea.se/umeakommun/trafikochinfrastruktur/arkiv/artiklartrafik/dentungatrafikenpavastraesplanadenharminskat.5.57b91f50142c25734341179.html>

eras inte av busstrafik för närvarande. Befintlig avstängning regleras i detaljplan.

Gatan i övrigt är hastighetsbegränsad till 30 km/h mellan Ridvägen och Skolgatan. Den är utformad som en låghastighetsgata med upphöjda korsningar, varierande beläggning och en gatumiljö som inte uppmuntrar till höga hastigheter. Brogatan är huvudväg för gång och cykeltrafik.



Figur 2.2 Brogatan mot norr med hindret för personbilar mitt i bilden. Foto från Google.

2.4 Ridvägen

Ridvägen är rak och bred, och den brister i att kommunicera att vägens högsta tillåtna hastighet är 40 km/h.

Ridvägen ansluter i nordväst till Vännäsvägen i en cirkulationsplats. Efter det att cirkulationsplatsen byggdes har Ridvägen fått en betydande trafikökning². På Ridvägen gäller sedan 2008 genomfartsförbud för tung lastbilstrafik (över 3,5 ton). Förbudet innebär dock att tung trafik med målpunkt längs Ridvägen för trafikera gatan.

Trafiken på Ridvägen i östlig riktning kan välja att passera rakt fram över Västra Esplanaden eller ansluta Västra Esplanaden för vidare färd norr- eller söderut.

2.5 Skolgatan

Skolgatan har primär funktion som kollektivtrafikstråk och trafikeras av linje 1 och 7, varför biltrafiken bör hållas så låg som möjligt här.

² Detaljplan för fastigheten STIGBYGELN 5 m fl inom Centrala Stan i Umeå kommun, Västerbottens län.

I korsningen med Västra Esplanaden är vänstersväng förbjuden för vidare färd norrut. Biltrafiken i utredningsområdet som ska vidare norrut på Västra Esplanaden hänvisas till Ridvägen eller Storgatan.

Även trafiken på Skolgatan öster om Västra Esplanaden har vänstersvängsförbud vilket medför ökad trafik på Västra Norrlandsgatan i riktning mot Västra Esplanaden.

2.6 Nygatan

Nygatan leds under Västra Esplanaden som en gång- och cykelbana. Bankgatan länkar samman cykelstråket på Ridvägen med Nygatan som är ett viktigt stråk för gång- och cykeltrafik mot centrum, universitetet och sjukhuset.

2.7 Större målpunkter

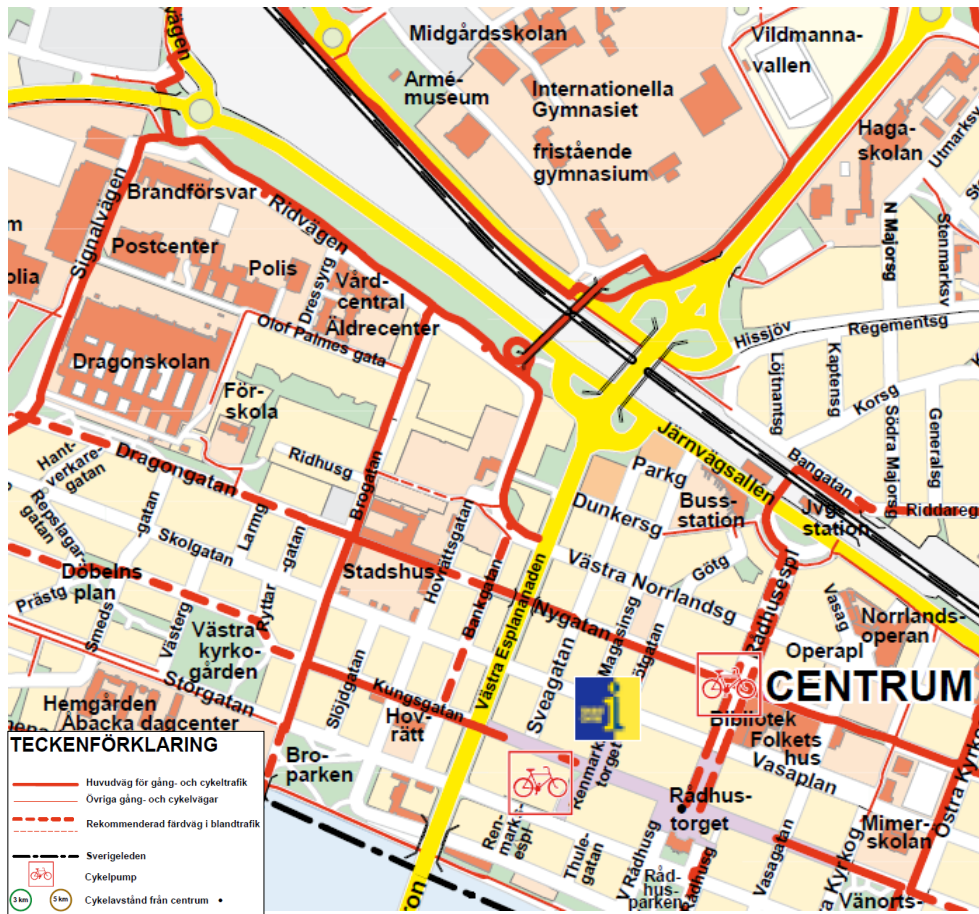
Dragonskolan är Umeås största gymnasieskola med cirka 2000 elever.

Stadshuset är beläget på Skolgatan, och har cirka 300-400 arbetsplatser.

Buss och järnvägsstationen finns i nära anslutning till utredningsområdet.

I områdets västra delar finns också flera *serviceverksamheter* samt *polis och räddningstjänst*.

2.8 Gång- och cykeltrafikens förutsättningar



Figur 2.3 Utsnitt ur cykelkartan 2013.

Vännäsvägen (väg 507) och Hissjövägen bildar tillsammans med spårområdet en avsevärd barriär, och gång- och cykeltrafiken leds här på en egen bro som landar på Ridvägen. Även Västra Esplanaden är en barriär för gång- och cykeltrafik.

Ridvägens korsning med Västra Esplanaden är inte anpassad för cykeltrafik. I nuläget leds gång- och cykeltrafiken längs Ridvägens norra sida till korsningen med Västra Esplanaden. Stråket upphör i korsningen, vilket resulterar i brister i kopplingen till centrum.

Nygatan leder ett gång- och cykelstråk under Västra Esplanaden och är huvudväg i befintligt trafiknät för gång- och cykeltrafik i öst-västlig riktning.

När området mellan Västra Esplanaden och Ridvägen ska förtätas reserveras ytor för ett framtida gångstråk mellan Ridvägen och förlängningen av Dunkersgatan öster om Västra Esplanaden.

2.9 Trafikflöden

I några punkter inom utredningsområdet har trafikmätningar genomförts. Dessa illustreras nedan med olika breda linjer beroende på trafikflöde. Baserat på data från de mätningar som erhållits av Umeå kommun, så bedöms maxtimmens trafik på eftermiddagen på Ridvägen och Västra Norrlandsgatan utgöra 9 % av medeldygnstrafiken (ådt). Detta gäller även för Västra Esplanaden. Ådt-värdet för Ridvägen i snittet närmast korsningen med Västra Esplanaden är baserat på de räkningar under en maxtimme som genomförts i den korsningen. I detta fall har maxtimmens andel av ådt antagits vara 10 % istället för uppmätta 9 % vilket ger ett något högre ådt-värde (anledningen till detta är att bygga in viss felmarginal i ådt-värdet då det är baserat på en trafikräkning av en enda timme).



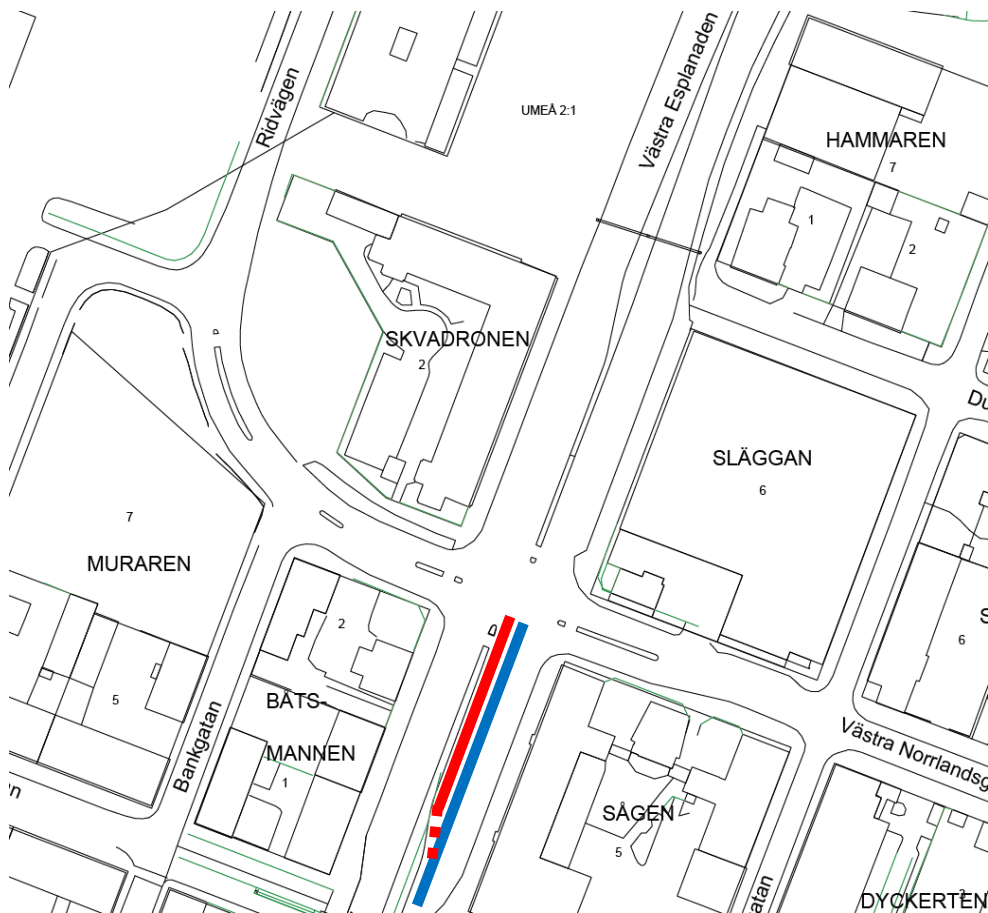
Figur 2.4 Illustrationen visar de sträckor där trafikmätningar finns tillgänglig samt vilka trafikflöden snitten har. Trafikflödena illustreras även med olika breda linjer, där vissa snitt har en linje för varje trafikriktning³.

³ Här används enheten fordon per årsmedeldygn (ådt). Detta värde är ungefär 90 % av det värde som många av Umeå kommuns trafikmätningar är angivna som, alltså fordon per vardagsdygn.

3. Korsningen med Västra Esplanaden

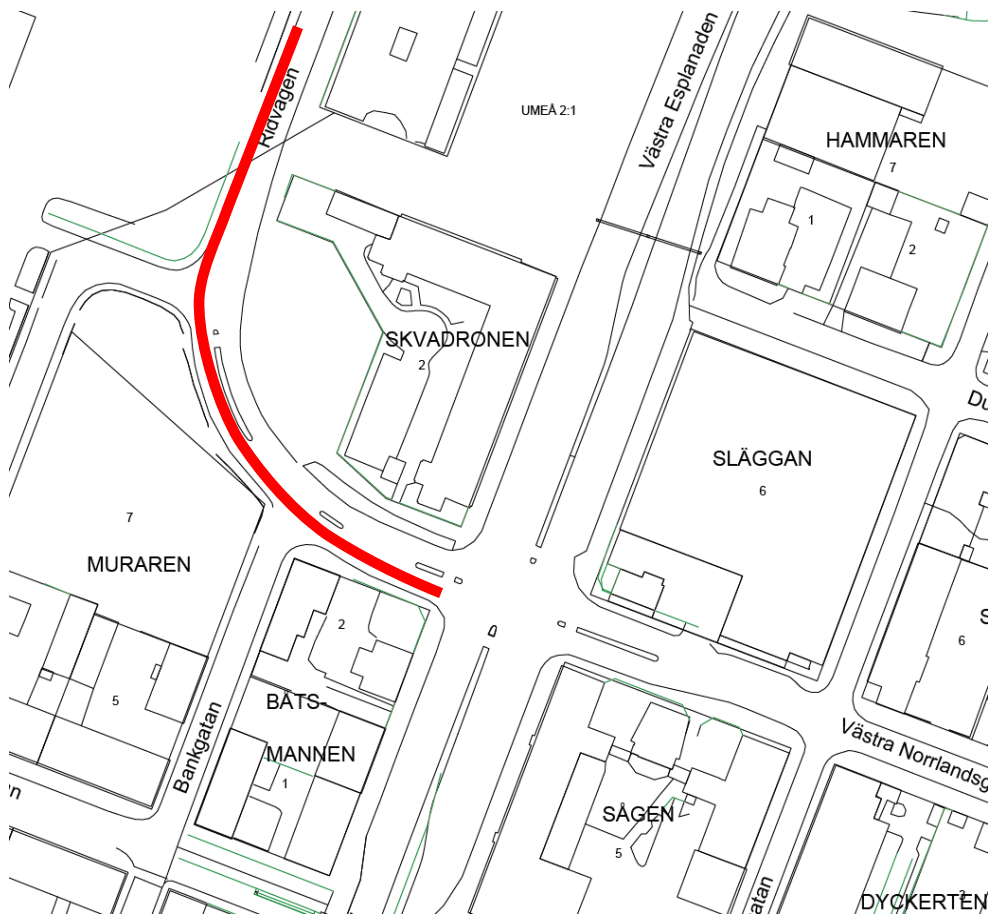
3.1 Köbildning

I dagsläget är det omfattande köbildning i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. Det blir köer på morgonen främst från söder, både för att köra rakt norrut men mest för att svänga vänster. Ibland fyller köerna för vänstersväng hela avsvängningsfältet ("K4", markerat med röd linje i figur 3.1 nedan) och växer bakåt in i det vänstra fältet för att köra rakt fram ("K3" markerat med blå linje i figur 3.1 nedan). Detta illustreras i figur 3.1 nedan där röd linje indikerar köbildning och röd streckad linje var köbildning för vänstersväng kommer i konflikt med körfält för att köra rakt fram. Det kan även uppstå köbildning på Västra Norrlandsgatan ut mot Västra Esplanaden.



Figur 3.1 Korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen samt Västra Norrlandsgatan, med markering i rött (körfält 4, K4) för köbildning för de som svänger vänster på morgonen och i blått för de i körfält 3 (K3) som ibland hindras av kön i K4.

På eftermiddagen är det långa köer längs Ridvägen för att få komma både norrut och söderut. Kön kan växa bakåt förbi korsningen med Hovrättsgatan och ytterligare längre bak (se markering i figur 3.2 nedan). Anledningen är att de som svänger vänster från Ridvägen måste ta hänsyn både till korsande fotgängare och fordon som kör från Västra Norrlandsgatan och rakt över till Ridvägen. Detta ger att det ibland bara kommer ut två-tre bilar från Ridvägen norrut per omlopp. Liknande köbildning med motsvarande orsaker ser vi på Västra Norrlandsgatan. På Västra Esplanaden kan kön för trafiken från norr växa hela vägen bak till bron över järnvägen.



Figur 3.2 Korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen samt Västra Norrlandsgatan, med markeringar för köbildning för de som svänger ut från Ridvägen på eftermiddagen.

3.2 Trafiksignalen

Trafiksignalen programmerades om omkring år 2009 för att ge bättre genomströmning åt trafiken på Västra Esplanaden på bekostnad av anslutningarna från Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Anledningen till förändringen var att det skedde många upphinnandeolyckor norr om korsningen. Orsaken var att bilar med för hög hastighet körde på bron över järnvägen, där sikten är dålig, och för sent upptäckte stillastående kö framför. Köer växte även bakåt in på den avfart från Vännäsvägen som leder till Västra Esplanaden. Kommunen påpekade den höga olycksfrekvensen för väghållaren Trafikverket och förändringen av signa-

len var den åtgärd som Trafikverket valde. Effekten blev minskade olyckor och högre genomströmning längs Västra Esplanaden⁴. 2011, efter omprogrammeringen, sänktes tillåten hastighet till 40 km/h. Denna hastighet gäller från strax norr om där bron passerar järnvägen och söderut. Dock har vägens geometri inte anpassats till denna sänkta tillåtna hastighet.

Västra Esplanadens korsning med Ridvägen ingår i ett samordnat signalsystem som ger trafiken på Västra Esplanaden grön våg under högtrafik. Systemet är helt anpassat för att tillgodose motortrafikens behov av framkomlighet. Den minskade kölängden på Västra Esplanaden som konfigurationen av samordningen resulterade i uppnåddes genom att förse Västra Esplanaden med en större andel av gröntiden i en förlängd omloppstid (130 sekunder)⁵. Prioriterad framkomlighet på Västra Esplanaden har dock resulterat i längre köer på Västra Esplanadens anslutande gator och vägens barriäreffekt förstärktes ytterligare, i synnerhet för oskyddade trafikanter som måste vänta längre för att kunna korsa vägen (kortare gröntider vid övergångsställena som leder över Västra Esplanaden). Västra Esplanadens medlöpande övergångsställen, som korsar Ridvägen och Västra Norrlandsgatan, har också de gynnats av en större gröntidsandel. Men då Västra Esplanadens utformning så tydligt prioriterar och kommunicerar motortrafikens framkomlighet är vägen inte ett attraktivt stråk för oskyddade trafikanter.

Korsningen saknar överfarter för cykeltrafik då det inte finns cykelbanor som ansluter till korsningen. Tillfarterna saknar anpassning för cykeltrafik, ex. målade cykelboxar. Fördelen med cykelbox är att den bidrar till att synliggöra cyklister och har på så sätt en trafiksäkerhetshöjande effekt.

I arbetet med denna utredning var antalet oskyddade trafikanter som rör sig i korsningen okänt, men kommunens tjänstemän är av uppfattningen att gångflödet över Västra Esplanaden är större på det norra övergångsstället än det södra. Detta bidrar främst till att reducera kapaciteten för vänstersvängande trafik från Ridvägen samt högersvängande trafik från Västra Norrlandsgatan som måste lämna gående företräde.

Filmmaterial som erhållits av Umeå kommun, som visar trafiksituationen i korsningen under eftermiddagens högtrafik (omkring kl 16:30 måndag 13/1 2014), illustrerar hur de köer som bildas av södergående trafik i Västra Esplanadens korsning med Skolgatan växer så pass långt att framkomligheten i korsningen med Ridvägen påverkas. Bakåtblockerarna hindrar avvecklingen av trafik under gröntiden i Ridvägens korsning. Detta kan ses som att systemet inte kan avveckla den trafik som släpps in, vilket resulterar i att gröntiden för Västra

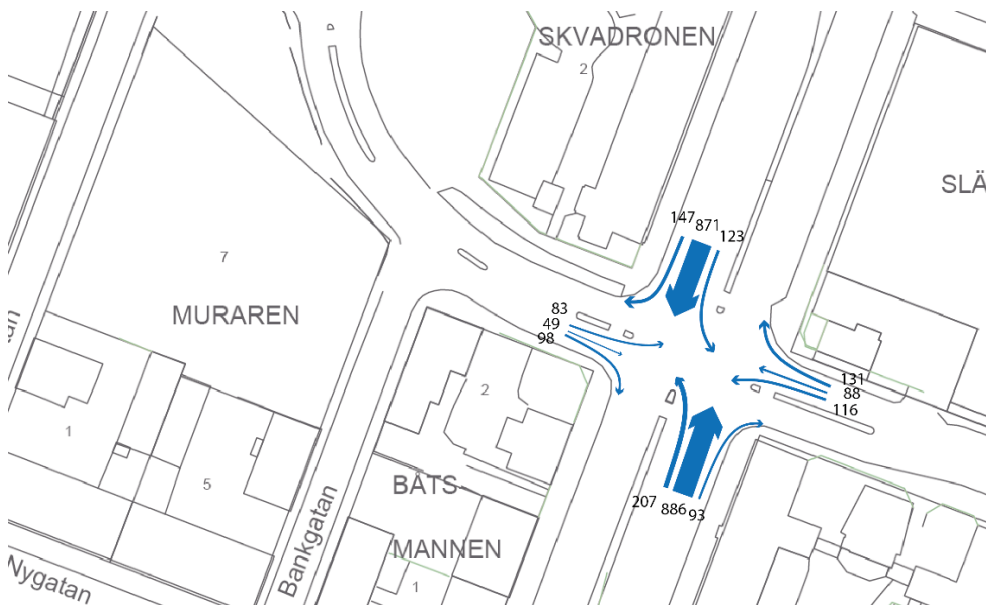
⁴ Enligt uppgifter från tjänstemän vid Umeå kommun.

⁵ Här kan nämnas att det i den äldre utgåvan av VGU, Vägars och gators utformning (gällande fram till 6 november 2012), i avsnitt 7.11.5 Kapacitet och framkomlighet, står att "Omloppstiden bör inte överstiga 120 s. Vid stor gångtrafik bör omloppstiden inte överstiga 90 s."

Esplanaden utnyttjas ineffektivt. Av filmmaterialet att döma bör signalsamordningen på Västra Esplanaden ses över⁶.

3.3 Korsningens kapacitet

Enligt de mätningar av trafikflöden som Umeå kommun genomfört under maxtimmen på eftermiddagen (16:00-17:00), så ser flödena i korsningen ut enligt nedan. Av de mätdata som varit tillgängliga inom detta arbete så har de flesta en maxtimme mellan 16:00 och 17:00, men enstaka platser har sin topp timmen tidigare. Det är också tydligt att timmen 15:00-16:00 har mer trafik än timmen 17:00-18:00 i de flesta mätpunkter, vilket antyder att den verkliga maxtimmen skulle ligga 15:45-16:45.

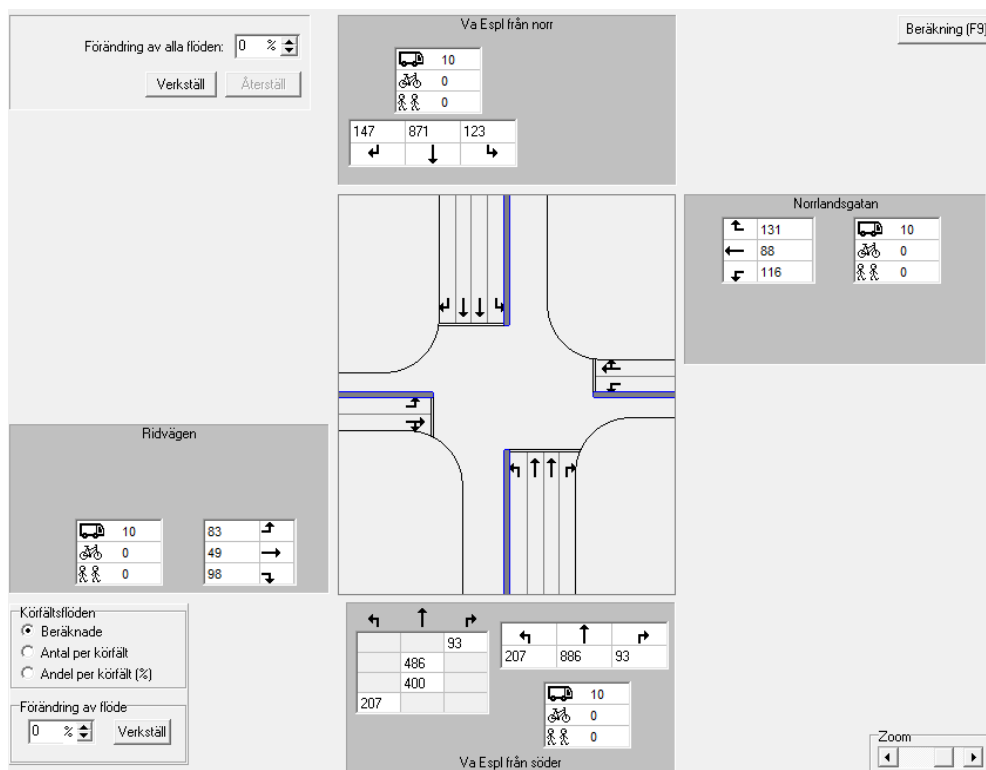


Figur 3.3 Trafikflöden per timme mellan 16:30 och 17:30 i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

När de räknade trafikflödena och svängandelarna i korsningen analyseras med kapacitetsberäkningsprogrammet Capcal (version 3.9.0.2) visar det sig att belastningsgraden hamnar på nästan 0,9 i flera körfält. Med detta avses att 90 % av den teoretiska kapaciteten i en viss relation används. Enligt den äldre utgåvan av VGU, (Vägars och gators utformning, gällande fram till 6 november 2012), i avsnitt 7.11.5 Kapacitet och framkomlighet, anges att standard gällande belastningsgrad i korsningar är god om den är under 0,7, mindre god mellan 0,7 och 0,8 samt låg om den är över 0,8 (eller under 0,3). Som indata för beräkning används korsningens geometri och utrymmen, fordonsflöden i samtliga svängrelationer, korsande gång- och cykeltrafik, trafiksignalers konfiguration. Nedan följer en skiss över de indata som använts. Inga indata för fotgängare och cyklister har funnits tillgängliga. Detta medför att beräkningarna inte

⁶ Samordnade trafiksignaler kräver kontinuerlig översyn och justeringar, och det är lämpligt att undersöka när detta gjordes senast då detta inte framgick under arbetet med denna utredning.

blir helt korrekta, att belastningen egentligen är högre än vad beräkningarna visar⁷.



Figur 3.4 De trafikflöden som använts vid kapacitetsberäkning av dagens situation i korsningen Västra Esplanaden-Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

När beräkningen görs för korsningen så blir resultaten enligt nedan redovisade figur för de mest belastade timmarna på dygnet:

Resultat 1A 304 timmar per år.							
Kapacitet och kölängder per körfält							
						Kölängd (antal fordon)	
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Medel	90-percentil
Ridvägen	1	HR	147	200	0.73	5.5	13.8
	2	V	83	172	0.48	2.8	7.6
Va Espl från norr	1	H	147	338	0.44	2.4	6.7
	2	R	435	947	0.46	7.1	17.5
	3	R	435	843	0.52	7.5	18.3
	4	V	123	238	0.52	4.0	10.3
Norrlandsgatan	1	HR	219	262	0.83	8.8	21.5
	2	V	116	165	0.70	4.5	11.5
Va Espl från söder	1	H	93	206	0.45	1.5	4.5
	2	R	486	1032	0.47	7.2	17.7
	3	R	400	449	0.89	9.7	23.4
	4	V	207	232	0.89	9.5	23.0

Figur 3.5 Utdata från Capcal gällande analys av nuläget i aktuell korsning.

Belastningsgraden är alltså nästan 0,9 för norrgående trafik som antingen ska svänga in till Ridvägen eller som kör i det vänstra körfältet av de två som leder rakt norrut (K3). Att den blir lika hög för båda beror på att kön där de som ska

⁷ Dock verkar Capcal ibland underskatta effekten av fotgängare. Vid ett test att lägga in 60 fotgängare per timme och för var och en av de fyra tillfarterna ökade inte belastningsgraden nämnvärt, från 0,73 till 0,75 för Ridvägen första körfält.

svänga vänster är längre än körfältet, så kön växer ut det i närliggande körfältet (K3) vilket hindrar de som ska köra rakt fram (detta illustreras i figur 3.2 ovan). Vidare ser vi att det också är mycket hög belastningsgrad (0,83) för trafiken från Västra Norrlandsgatan som ska svänga höger eller köra rakt fram. Även det andra körfältet från denna gata har hög belastning (0,70). För körfältet från Ridvägen som leder söderut eller rakt fram är belastningsgraden 0,73 vilket också är högt. Dessa värden stämmer väl med de iakttagelser av köbildning som gjorts på plats av kommunens tjänstemän och vad filmsekvenserna från korsningen visar.

3.4 Västra Esplanadens och korsningens framtid

Om signalen skulle återställas till som den var innan ovan nämnda omprogrammeringen, så skulle det bli lättare för trafiken att ta sig ut från Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Det skulle även bli lättare för fotgängare att korsa Västra Esplanaden. Det finns flera olika sätt, annat än att öka genomströmningen, att lösa de ovan nämnda tidigare problemen med upphinnandolyckor. Exempelvis kan mer tvingande åtgärder för hastighetsbegränsning införas än bara skyltar. Även annan skyltning med information om olycksrisk, varningssystem för köbildning och riktade informationskampanjer kan ha effekt. Man kan även bearbeta trafikanterna med olika former av Mobility Management-åtgärder för att minska trafikflödet (minska resor med bil)⁸ och öka medvetenheten för olycksriskerna.

När Västra Esplanaden tas över i kommunal regi (2018 eller senare) är avsikten att ändra på sektionen bland annat för att ge plats för cyklister (det finns idag inga cykelbanor längs gatan). Om ombyggnaden leder till minskad kapacitet för den nord-sydliga fordonstrafiken så kommer detta leda till att många bilister väljer annan väg. Dock kan man inte räkna med några stora överflyttningar innan några tydliga åtgärder genomförs. Det krävs både att det blir mindre bekvämt för bilar att köra på Västra Esplanaden (exempelvis att ta bort ett körfält i varje riktning) samt att olika former av satsningar på kollektivtrafik, fortsatt satsning på cykeltrafik, informationskampanjer m m, genomförs för att en tydlig minskning av trafiken ska uppstå.

Det råder restriktioner för tung trafik längs Västra Esplanaden, men med tanke på att där fortfarande kör många tunga lastbilar vore ökade övervakningsinsatser gällande detta önskvärt.

⁸ Exempelvis minskade resorna över Göta Älv (Stallbackabron och Klaffbron i Trollhättan samt bron i Vargön tillsammans) med 7000 bilresor per dag till följd av omfattande informationskampanjer och utökad kollektivtrafik. Detta genomfördes i samband med att Stallbackabron skulle repareras (2010-2011) och få halverad kapacitet. Omkring hälften av de 7000 försvunna resorna kan inte förklaras genom den information som varit tillgänglig för analysen, de har alltså "försvunnit" (genom samåkning, uteblivna resor mm). Se rapport Stallbackabron, ändrade resvanor – Utvärdering av projektet ändrade resvanor i samband med reparation av Stallbackabron, Rapport 2012:08 Trivector Traffic AB. Caroline Mattsson, Joachim Karlgren, Eric Dahlén. Kontaktperson: Kerstin Winberg, Trafikverket Göteborg.

4. Framtida utveckling

4.1 Förtätning och förändring i Väst på stan



Figur 4.1 Illustrationen visar stadsdelens kommande utveckling. Västra Esplanaden utvecklas till handelsstråk. Vännäsvägen flyttas norrut närmre spårområdet vilket ger större exploateringsbara ytor. Bilden är bearbetad, originalversion återfinns på s.38 i stadens fördjupade översiktsplan.

Stadsdelen Väst på stan avgränsas av Tväråstråket i väster, Västra Esplanaden i öster, järnvägen i norr och Umeälven i söder. Fördjupningen av översiktsplanen anger att 1200 nya bostäder ska tillkomma i omvandlingsområden i Väst på stan.

Västra Esplanaden

Västra Esplanaden kommer enligt nuvarande planering att övergå i kommunalt väghållarskap tidigast 2018. Avsikten är att den då ska ges en ny utformning ny utformning med en mer stadsmässig karaktär.

Parkeringshus

Platsen för det planerade p-huset, mellan Västra Esplanaden och Ridvägen, beskrivs i Umeås parkeringsprogram som ett mycket attraktivt läge som kan tillgodose centrum med arbetsplatsparkeringar. Parkeringshusets huvudsakliga ändamål är arbetsplatsparkering och troligtvis är det kontorsanställda som i huvudsak kommer nyttja anläggningen. I fördjupningen för de centrala stadsde-

larna anges 500 meter som maximalt gångavstånd för bostadsparkering, och för arbetsplatsparkering gäller maximalt 600 meter mellan arbetsplats och parkering. Dessa avståndsangivelser gör lokaliseringen mycket lämplig för ett p-hus då stora delar av centrala staden ligger inom detta avstånd

P-huset planeras för att ge plats åt cirka 300 parkeringsplatser. In- och utfart till p-huset lokaliseras till p-husets kortända mot Hovrättsgatan med trapphus och utgångar på kortändarna åt båda hållen. Avsikten med att ha entrén på den sidan är att undvika att trafiken ut från p-huset fastnar i de köer som ofta bildas på Ridvägen bakåt från korsningen med Västra Esplanaden.

I parkeringsprogrammet finns också ett reservat inlagt i området mellan Ridvägen och Vännäsvägen som är en del av områdets långsiktiga parkeringsstrategi och ska täcka parkeringsbehovet för tillkommande områden och verksamheter.

4.2 Möjliga scenarion för trafikplaneringen i programområdet

Programområdet som behandlas i denna utredning är en del av det nordöstra omvandlingsområdet i figur 4.1.

I samband med förtätningen inom programområdet kommer förändringar i trafikstrukturen att ske med syfte att:

- ▶ Skapa en mer stadsmässigt profil för Ridvägen med trottoarer. Gatan kan i nuläget upplevas mer som en trafikled än en länk i det lokala trafiknätet.
- ▶ Ridvägens radier ska minskas för att bättre anpassa gatan till stadens strukturer. Detta ger lägre hastigheter och kan bidra till reducerade bullernivåer nära korsningarna.
- ▶ Områdets struktur för gång- och cykelvägar ska förtydligas och bindas samman.

Tillkommande p-hus

Samtliga av de fyra scenarion som följer inkluderar ett nytt p-hus. Trafikalströmmen till- och från p-huset bedömas överslagsmässigt. Kontorsverksamheter kan antas alstra en resa per parkeringsplats, vilket adderar två fordon till den uppmätta trafiken. Denna trafik kan antas belasta trafiksystemet i maxtimmarna så som beskrivs i avsnitt 3.3 nedan.

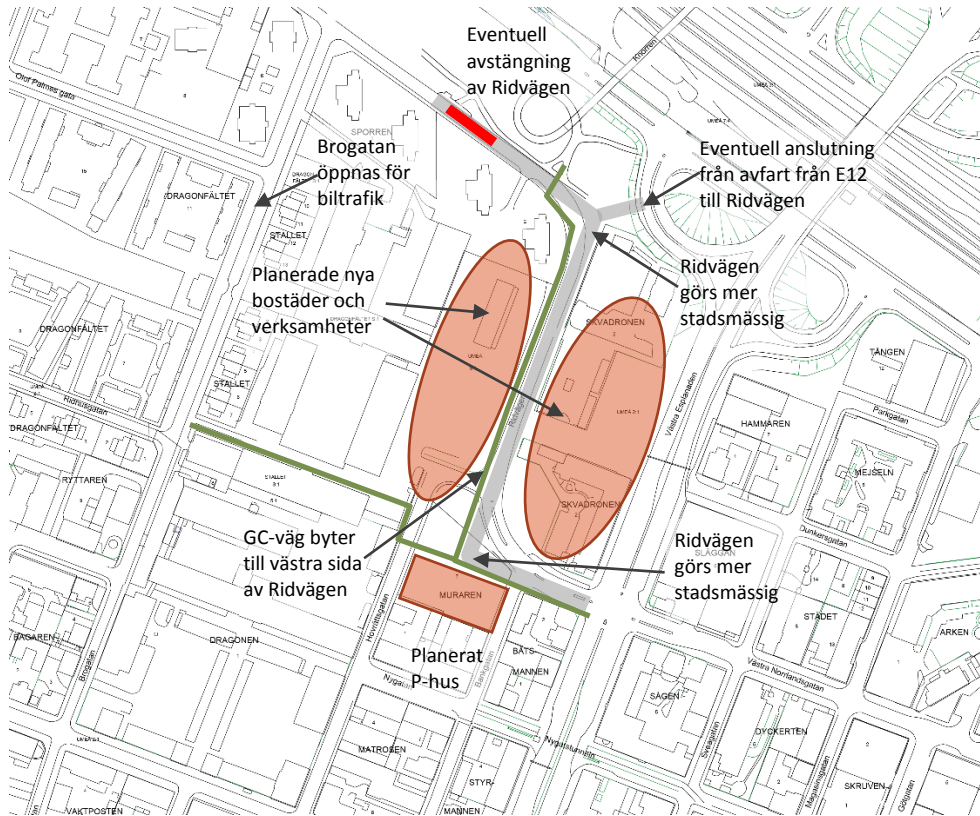
Tillkommande verksamheter och bostäder

Den planerade nya bostäderna längs Ridvägen (se figur 4.2 nedan) har grovt uppskattats till 6 000-8 000 kvm. Motsvarande för planerade verksamheter är 10 000-15 000 kvm.

Scenario 1

Scenario 1 innehåller följande:

- ▶ P-huset byggs.
- ▶ Korsningarna på Ridvågen rätas upp vid p-huset och vid befintliga punkthus.
- ▶ Gång- och cykelvägen vägen ändrar sträckning från östra till västra sidan av Ridvågen.
- ▶ Brogatan öppnas för biltrafik.



Figur 4.2 Illustration av de olika delarna av scenario 1-4.

Scenario 2

I scenario 2 stängs Ridvågen av för biltrafik, i övrigt är förslaget som scenario 1.

Scenario 3

I scenario 3 finns en ny koppling från avfarten mellan E12 och Västra Esplanaden direkt till Ridvågen. I övrigt är scenariot som scenario 2.

Scenario 4

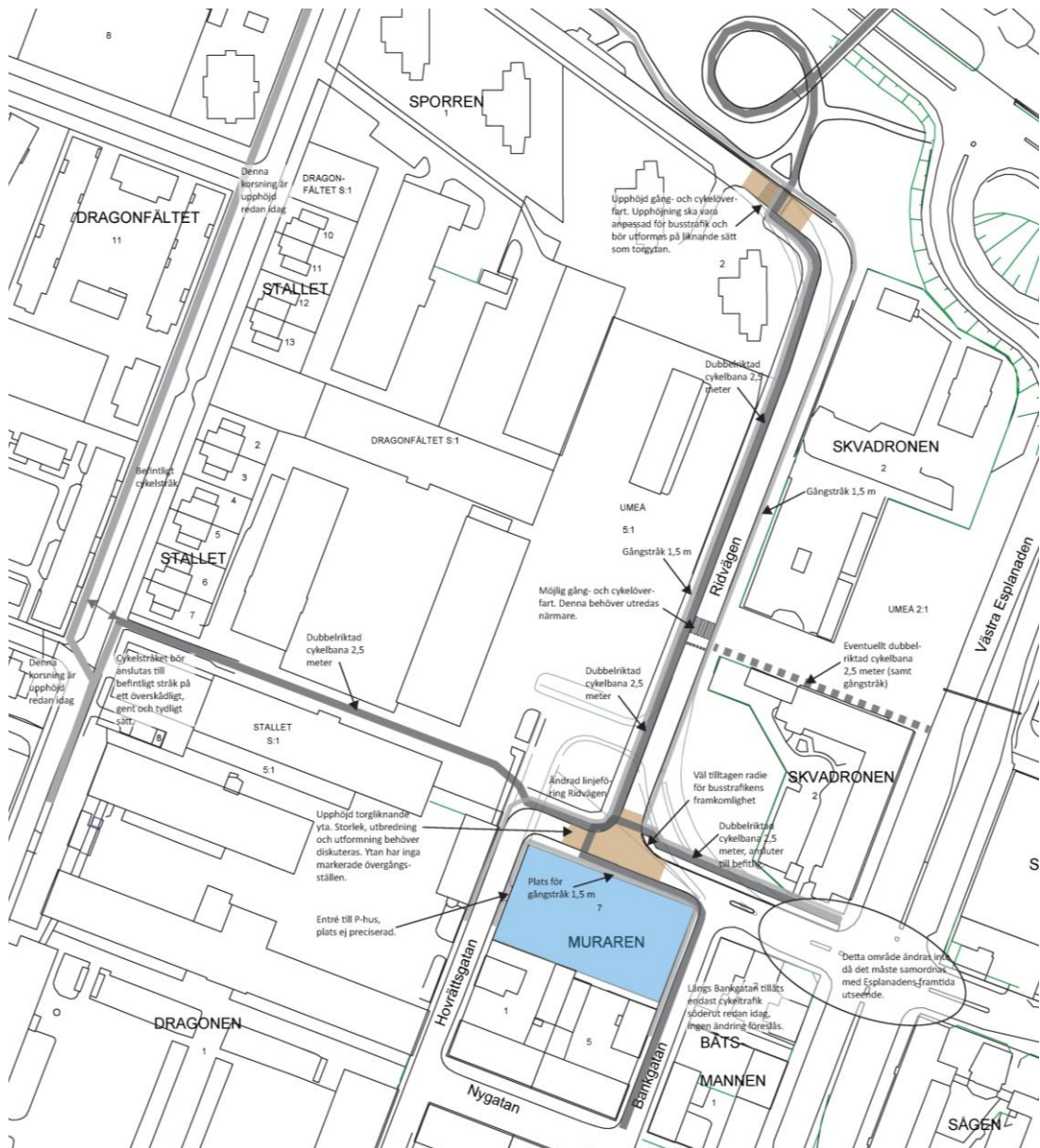
Scenario 4 är samma som scenario 3 men med Ridvågen öppen för biltrafik, vilket ger att 4 är en kombination av scenario 3 och 1. Alltså innehåller scenario 4 en anslutning från E12 till Ridvågen samt Ridvågen öppen för trafik.

5. Konsekvenser av scenarios

5.1 Uppskattade konsekvenser för scenario 1

Förslag till ny utformning av Ridvägen

Nedan redovisas en grov skiss över hur en mer stadsmässig utformning av Ridvågen skulle kunna se ut.



Figur 5.1 Förslag på ny utformning av utredningsområdet.

I skissarbetet har fokus legat på att skapa en gata som mer följer traditionell rutnätsutformning och som därmed bättre ansluter till övriga omgivningens gatukaraktär. Från cirkulationsplatsen vid Vännäsvägen i väster och fram till korsningen med Brogatan föreslås i nuläget ingen förändring, men det kan bli aktuellt med någon form av hastighetsdämpande åtgärder på denna sträcka om det visar sig att hastigheten här skiljer sig avsevärt från hastigheten längs östra delen av Ridvägen. Ungefär vid punkthuset görs korsningen något snävare och med tydligare vinkel för att dämpa hastigheten och göra gatan med stadsläk. Något större radier än vid en normal korsning har använts för att ge god framkomlighet åt busstrafiken. När gatan fortsätter söderut slutar den i en T-korsningen där Västra Norrlandsgatan har förlängts över Västra Esplanaden och hela vägen bort till där den möter Hovrättsgatan. Detta ger ytterligare en korsning som håller nere hastigheten för den trafik som passerar på Ridvägen oavsett om den är på väg till det planerade parkeringshuset eller Västra Esplanaden. Vid korsningen med Västra Esplanaden har gatugeometrin inte ändrats nämnvärt men den södra trottoaren kommer behöva göras något bredare för att inrymma ett gång- och cykelstråk.

Exakt hur bred gatans köryta bör vara beror på vilka krav kommunen i normala fall ställer på sina gator avseende framkomlighet och behov av snöupplag. I dagsläget är körytan 7 meter vilket i sammanhanget eventuellt kan ses som något snävt om två bussar ska kunna mötas. Om man å andra sidan väljer en mer rymlig profil är risken att den lockar till högre hastigheter. Då busstrafiken inte är omfattande torde det inte uppstå möten mellan bussar alltför ofta och därför väljer vi att bevara dagens 7 meter breda köryta. Ett annat skäl till detta är så få ombyggnader som möjligt ska behöva genomföras.

Exakta konsekvenser av gatans nya utformning är svåra att förutse men det kommer bli svårare att hålla hög hastighet genom gatan på grund av de snävare radierna, de upphöjda ytorna och den nya gång- och cykelöverfarten där bron landar mot Ridvägen. Om det finns smittrafik längs Ridvägen (alltså trafik som inte har målpunkt nära Ridvägen och som nyttjar Ridvägen för att undvika köer på Västra Esplanaden) så kommer dessa olika hastighetsdämpande åtgärder sannolikt att ha en dämpande effekt denna smittrafik. Även den nya dragningen av Hovrättsgatan kommer ha en dämpande effekt på hastigheten då kurvan söderut blir betydligt snävare än idag.

Gällande det planerade p-huset så är avsikten med att ha entrén ut mot Hovrättsgatan att undvika att trafiken ut från p-huset fastnar i de köer som ofta bildas på Ridvägen bakåt från korsningen med Västra Esplanaden redan innan de kommit ut från p-huset. Det är inte lämpligt att placera entrén mot Ridvägen eller Bankgatan dels på grund av köbildningen som skulle kunna blockera in- och utfarten helt, men även på grund av att trafiken till och från p-huset då skulle störa gång- och cykeltrafiken längs Ridvägen och Bankgatan. Med utfar-

ten mot Hovrättsgatan finns det möjlighet att direkt på Hovrättsgatan köra söderut på väg ut från p-huset.

Tillåten genomfartstrafik på Brogatan

Brogatan stängdes för genomfartstrafik omkring 2005. Att öppna denna igen skulle göra området omkring Brogatan mer lättorienterat för besökare och det kan totalt sett leda till minskat trafikarbete då genare färdvägar skapas. Med ökad möjlighet att fördela trafik mellan flera olika gator (exempelvis Hovrättsgatan och Brogatan) skapas ett mer robust och flexibelt system där effekter av eventuella störningar enklare kan hanteras. Vidare kan måttlig fordonstrafik upplevas positivt och mer tryggt genom att fler människor är i rörelse – gatan blir mer levande och under dygnets mörka timmar mer belyst genom fordonens närvaro.

Innan Brogatan stängdes var trafikmängden uppskattningsvis inte mer än 500 ådt. Då det saknas större trafikflöden i närheten, förutom på Ridvägen, finns det inget som talar för att gatan skulle få stora trafikflöden om den återigen öppnas för genomgående biltrafik. Dock kan den trafik tillkomma som genereras på grund av nya verksamheter, bostäder och p-hus. En stor del av denna kan komma att välja Brogatan istället för Ridvägen/Västra Esplanaden om köbildningen vid korsningen mellan Ridvägen och Västra Esplanaden blir mer omfattande än idag. Alternativen för de som ska köra söderut från området omkring Ridvägen, eller kommer söderifrån på väg mot Ridvägen, är Hovrättsgatan och Brogatan (om denna öppnas). En öppning av Brogatan kan även locka till sig trafik från områden söder om Skolgatan som idag kör via Västra Esplanaden och ut mot väster. Denna trafik skulle kunna se en fördel i att köra via Brogatan och Ridvägen för komma vidare till cirkulationsplatsen mellan Ridvägen och Vännäsvägen.

I efterföljande avsnitt redovisas uppskattade trafikökningar till följd av nytt p-hus, tillkommande verksamheter och bostäder. Av dessa tillkommande uppskattas omkring 80 fordon per maxtimme ha mål söderut. Som ett teoretiskt exempel på hur stort flödet maximalt bör kunna bli på Brogatan kan man anta att alla dessa tillkommande samt ytterligare 20 av de som idag svänger söderut i korsningen använder Brogatan, utöver den trafik som har mer lokala mål längs gatan. Dessa 100 fordon kan antas utgöra 13 % av ådt (vilket motsvarar den andel som maxtimmen idag utgör av ådt på Ridvägen), vilket ger ett ådt på ungefär 800. Den övriga trafiken som skulle bli på Brogatan, den med mer lokala mål, övergår sannolikt inte 500 ådt. Tillsammans ger detta att den framtida trafikmängden på Brogatan sannolikt inte kommer överstiga 1300 ådt. Således finns det mycket lite som talar för att trafiken på en öppnad Brogata skulle bli mer omfattande än den är idag på Hovrättsgatan (1350 ådt).

Genererad trafik från p-huset och tillkommande verksamheter samt bostäder

Den planerade nya bebyggelsen längs Ridvägen har, som nämndes ovan, grovt uppskattats till 6 000-8 000 kvm. Motsvarande för planerade verksamheter är 10 000-15 000 kvm. Enligt en analys med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg så kommer dessa byggnader tillsammans att generera omkring 500-700 ådt. Låt säga att det blir 700 ådt (ungefär 90 fordon i maxtimmen om den utgör 13 % av ådt⁹), då kan vi anta att omkring 550 av dessa (70 i maxtimmen) kommer trafikera sträckan söderut på Ridvägen mot Hovrättsgatan och ungefär 500 kommer trafikera sista sträckan mellan Bankgatan och Västra Esplanaden. I maxtimmen blir detta 65 bilar (totalt i båda riktningar) om maxtimmen utgör 13 % av ådt. På eftermiddagen kommer gissningsvis 40 av dem att vara på väg från Västra Esplanaden till Ridvägen och 25 i motsatt riktning. Fördelningen i korsningen förväntas vara att ungefär 40 % av trafiken kommer norrifrån eller är på väg mot norr, 40 % söderut och 20 % österut.

Om vi antar att platserna i det planerade parkeringshuset har en omsättning på 2 bilar per dygn (alltså att i genomsnitt två bilar parkerar och kör där ifrån varje dag) så blir trafikgenereringen för de 300 platserna $300 \cdot 2 \cdot 2$, alltså 1200 ådt. Här har inte hänsyn till beläggning tagits utan vi utgår från att samtliga 300 platser nyttjas två gånger under dygnet.

Med denna överslagsberäkning så kan vi tänka oss att trafikflödet på gatan som matar p-huset (Hovrättsgatan) skulle kunna öka med omkring 1200 ådt (idag är ådt ca 1350 eller 1500 fordon per vardagsdygn). Dock är det inte sannolikt att alla fordon som ska till eller från p-huset ska åt samma håll på Hovrättsgatan. För att få en känsla för hur korsningen med Ridvägen och Västra Esplanaden påverkas får vi göra antaganden om svängandelar. Tyvärr kan vi inte använda oss av dagens svängandelar eftersom det idag inte finns ett parkeringshus i närheten, och den tillkommande trafiken skulle inte alls ha samma mål eller resväg som dagens trafik.

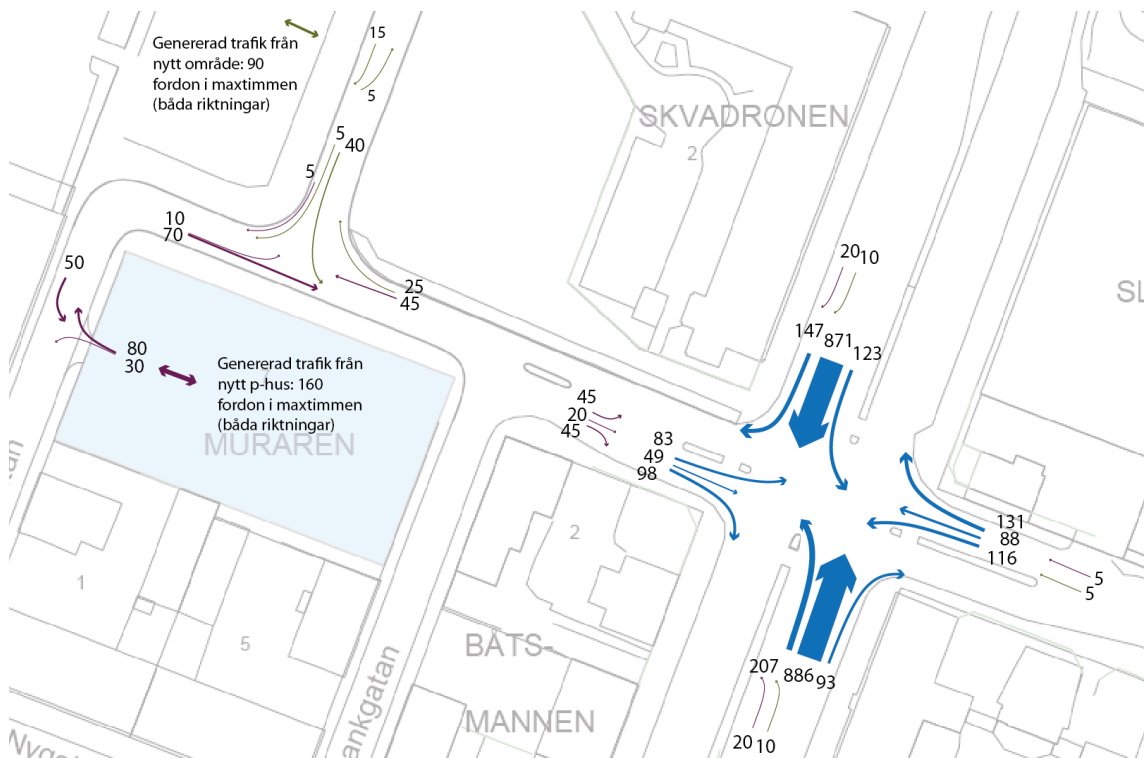
Av de 1200 tillkommande fordonen så bör som mest 160 trafikera systemet under maxtimmen (här har andelen 13 % av ådt antagits). Om vi tänker oss att 110 av dessa ska ut från parkeringshuset på eftermiddagens maxtimme (och därmed ska 50 in i parkeringshuset samma tid) så kanske 80 av dessa kör norrut på Hovrättsgatan. Av dessa kan man tänka sig att ungefär 70 kör mot Västra Esplanaden och 10 norrut på Ridvägen, och att 30 av de 70 svänger mot norr på Esplanaden, 30 mot söder och 10 kör rakt fram mot Västra Norrlandsgatan. På liknande sätt kan vi resonera om de 50 bilar som ska in till parkeringshuset under samma timme. Då bör 15-20 fordon komma från norr respektive söder på

⁹ Maxtimmen utgör normalt 10 % av ådt men i delar av trafiksystemet som i första hand försörjer resande till och från arbete/boende kan andelen bli högre. Mätningar på Hovrättsgatan visar att andelen där låg på 12 % 2013 medan mätningar längre västerut på Ridvägen visar att andelen där ligger på 9 %. Här väljs 13 % för att ge trafikvärden som motsvarar en maxtimme i den mest trafikerade månaden på året (normalt är detta maj månad).

Esplanaden och 5-10 från Västra Norrlandsgatan om 5 kommer från Ridvågen och inga alls från Hovrättsgatan.

Konsekvenser för korsningen med Västra Esplanaden

Enligt de antaganden om ökade trafikmängder som redovisas i avsnitten ovan så kan trafiken i korsningen förväntas så som redovisas i figur 5.2.



Figur 5.2 Trafikflöden per timme mellan 16:00 och 17:00 i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvågen/Västra Norrlandsgatan samt uppskattade tillkommande flöden till följd av nytt p-hus med 300 platser, nya bostäder (6-8000 kvm) och nya verksamheter (10-15000 kvm).

När de tillkommande flödena sammanställs för eftermiddagen i figuren ovan så blir det tydligt att det i första hand är trafiken från Ridvågen och ut på Västra Esplanaden som får ökning. Det är också här som vi kan se de största förändringarna i belastningsgrad när den framtida situationen analyseras med Capcal.

Resultat 1A 304 timmar per år.							
Kapacitet och körlängder per körfält							
Tillfart	Körfält	Riktning	Flöde (f/t)	Kapacitet (f/t)	Belastningsgrad	Körlängd (antal fordon)	
						Medel	90-percentil
Ridvågen	1	HR	212	201	1.06	20.5	48.3
	2	V	128	164	0.78	5.5	13.9
Va Espl från norr	1	H	177	392	0.45	2.9	7.9
	2	R	435	947	0.46	7.0	17.3
	3	R	435	843	0.52	7.4	18.2
	4	V	123	238	0.52	4.0	10.2
Norrlandsgatan	1	HR	229	263	0.87	10.0	24.0
	2	V	116	159	0.73	4.7	11.9
Va Espl från söder	1	H	93	206	0.45	1.5	4.5
	2	R	486	1032	0.47	7.1	17.6
	3	R	400	412	0.97	23.2	54.5
	4	V	237	244	0.97	17.6	41.6

Figur 5.3 Utdata från Capcal gällande analys av en framtida situation i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

I figuren ovan ser vi dels att belastningsgraden stiger till 1,06 (från 0,73) för trafiken från Ridvägen mot höger och rakt fram, samt att den ökar till 0,97 (från 0,89) för de två körfälten norrut på Västra Esplanaden (K3 och K4 enligt figur 3.1 ovan). Vi kan också se att belastningsgraden ökar något, till 0,87 (från 0,83) för trafiken på Västra Norrlandsgatan på väg åt höger eller rakt fram. Återigen bör påpekas att detta är utan att hänsyn tagits till de befintliga korsande fotgängarna och cyklisterna. Med dessa inräknade skulle belastningsgraderna öka något. Att det skiljer i tillfarters kapacitet mellan redovisad beräkning ovan och den som redovisas i figur 3.5 beror på att kapaciteten för ett visst körfält även är beroende av flöden i andra tillfarter som har grönt ljus samtidigt.

Dessa siffror bör tolkas med viss försiktighet vad gäller mer precist hur trångt det kommer bli i korsningen och p-huset och de övriga nya husen uppförs. Men de visar tydligt att de nya byggnaderna kommer medföra tydligt ökad trängsel och köbildning i korsningen. Enligt Capcal kommer kölängden för de som ska från Ridvägen och vidare österut eller söder efter korsningen att få tredubblad kölängd i antal bilar. På Västra Esplanaden fördubblas kölängden för de som ska svänga vänster mot Ridvägen. Detta skulle göra situationen mer osäker än idag då fler blister på väg norrut troligen skulle undvika denna ökade kö genom att byta körfält till det innersta som leder rakt norrut. Kanske skulle ven detta körfält isåfall bli överbelastat. Detta vänstersvängfält från Västra Esplanaden mot Ridvägen rymmer 4-5 bilar och det blir idag fullt vid i princip varje grönperiod under maxtimmen. Om vi i Capcal fördubblar fältets längd, till 60 meter, så minskar belastningsgraden från 0,89 till 0,63 om data från nuläget används. Men detta ger egentligen inte mer kapacitet, det ger bra mer utrymme åt köerna så att de inte stör intilliggande körfält lika mycket och därmed kanske eventuella mindre påkörningsolyckor skulle minska. Fler fordon kommer dock inte kunna passera korsningen med denna åtgärd.

Sen ser man ju tydligt att de som kommer från Ridvägen och Norrlandsgatan har svårt att komma ut på Esplanaden, lite på grund av korsande fotgängare men mest på grund av mötande bilar som ska rakt fram. De hade mått bra av mer gröntid.

Konsekvenser för kollektivtrafiken

Med ökade köer i korsningen och på Ridvägen så är risken för längre restider för kollektivtrafiken uppenbar. Om de oftare fastnar i köer, oavsett om de står i vänstersvängfältet på väg till Ridvägen eller på Ridvägen för att köra söderut på Västra Esplanaden, så blir konsekvensen att restiden ökar, att tillförlitligheten blir sämre och att bussens konkurrenskraft gentemot bilen minskar. Dock kan det finnas lösningar på detta, som att låta bussen köra andra vägar, låta bussen få företräde eller eget körfält, m m.

Effekten av att göra överfarten på Ridvägen där gång- och cykelbron landar till en upphöjd överfart kan bli ökad trygghet och bekvämlighet för resenärerna då övrig trafik tvingas sakta in vid passage av den närliggande hållplatsen.

Konsekvenser för gång- och cykeltrafiken

Gång- och cykelvägnätet blir med föreslagen förändring mer sammanhängande och överskådligt. Det blir lättare att ta sig från Brogatan till Bankgatan och ned mot Nygatan. Det blir även lättare att ta sig till och från gång- och cykelbron över Vännäsvägen, bland annat genom att det blir lättare att ta sig över Ridvägen nära bron. När väl Västra Esplanaden byggs om kommer anslutningen till gång- och cykelnätet omkring Ridvägen bli smidig att genomföra.

Den nya korsningen mellan Ridvägen och Hovrättsgatan måste utformas med omsorg då det är stor risk för köbildning här, vilket kan göra det svårt för fotgängare och cyklister att ta sig fram.

5.2 Uppskattade konsekvenser för scenario 2

Syftet med att stänga Ridvägen skulle huvudsakligen vara att förhindra eventuell smittrafik mellan Västra Esplanaden och cirkulationsplatsen längre nordväst (där Vännäsvägen, Bomvägen och Ridvägen möts), alltså fordon som väljer Ridvägen istället för Västra Esplanaden-Vännäsvägen under höghastighet och köbildning. Denna trafik är sådan som inte har målpunkt i det område som primärt försörjs av Ridvägen.

Om Ridvägen stängs av för genomfartstrafik kommer troligen trafiken på Brogatan (förutsatt att denna öppnas för trafik) att öka. Trafiken som i detta läge skulle välja den vägen skulle troligen köra ut mot Västra Esplanaden via Skolgatan. Det är inte önskvärt att få ökad trafik på den gatan. Viss trafik kommer troligen att välja Vännäsvägen som alternativ till Ridvägen. Detta skulle kunna leda till att trafiken på norra delen av Västra Esplanaden skulle öka. De fordon som har mål nära Ridvägen, exempelvis det framtida p-huset eller de planerade verksamheterna/bostäderna, skulle alla tvingas köra via Västra Esplanaden eller Hovrättsgatan för att nå sitt mål. Det är alltså inte helt säkert att belastningen i korsningen mellan Ridvägen och västra Esplanaden skulle minska av en sådan avstängning.

Det kan vara mer fördelaktigt att sträva efter en ökad ”genomsipprighet” (eller ”silning” av trafik) i gatunätet då detta leder till mer finfördelad trafik och med många alternativa vägar så blir systemet heller inte lika störningskänsligt. Detta talar för en lösning där Brogatan öppnas och där Ridvägen behålls öppen som idag.

Ett annat sätt att försöka dämpa den ovan nämnda eventuella smittrafiken utan att försämra genomsipprigheten, är att göra det mindre attraktivt att nyttja Rid-

vägen, förslagsvis genom hastighetsdämpning med farthinder. Då gatan trafikeras av bussar i linjetrafik krävs att en sådan lösning utförs på ett sätt som medger smidig passage för bussar och att farthindren placeras där bussarna ändå håller låg hastighet (vid korsningar, övergångsställen och hållplatser).

Om vi jämför konsekvenserna för scenario 2 med de för scenario 1 så blir de likvärdiga förutom att viss trafik kommer lyftas från Ridvägen till Brogatan/Skolgatan och Vännäsvägen. Det finns också en viss risk att det totala trafikarbetet ökar då körvägarna blir längre.

5.3 Uppskattade konsekvenser för scenario 3 och 4

Scenario 3 liknar scenario 2 men med en koppling mellan Vännäsvägens avfart mot Västra Esplanaden och Ridvägen.

Den ovan nämnda kopplingen skulle troligen vara fysiskt och geometriskt fullt möjlig att genomföra. Dock är det tveksamt om den medför något positivt för Ridvägen och Västra Esplanaden. Den gör det lättare att ta sig in till Ridvägen men denna relation (att svänga höger från Västra Esplanaden till Ridvägen) är inte högt belastad idag. Således ger den inga tydliga vinster, mer än att några få fordon som ska till de nordöstra delarna av Ridvägen från Vännäsvägen skulle slippa köra genom via Västra Esplanaden, men de som skulle gynnas av detta är troligtvis inte många. Det finns också en viss risk att fler fordon väljer Ridvägen som smitväg vid köer på Västra Esplanaden om de kan köra av via denna föreslagna koppling.

Scenario 4 är som scenario 3 men utan avstängningen av Ridvägen. Oavsett om Ridvägen är avstängd eller inte så medför inte kopplingen mellan Ridvägen och Vännäsvägen någon tydlig fördel som motiverar kostnaden att genomföra åtgärden. Visserligen ökas genomsipprigheten någon men det är uppskattningsvis för få som får nytta av den för att den ska vara värd att genomföra.

6. Slutsatser

Genom att komplettera gång- och cykelvägnätet enligt förslaget i figur 5.1 så blir det mer sammanhängande och överskådligt. Det blir lättare att med dessa färdmedel ta sig mellan Brogatan via Bankgatan till Nygatan där gång- och cykeltunneln under västra Esplanaden finns.

Idag är situationen i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan ansträngd med omfattande köbildning i de flesta tillfarter. Vissa gående som korsar Västra Esplanaden uppfattar att de inte hinner korsa gatan på den tiden som det är grönt ljus.

Oavsett vilket av de olika scenarios som beskrivs i avsnitt 4.2 Möjliga scenarion för trafikplaneringen i programområdet så kommer det medföra ökad trafik i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och ökad trafik längs Västra Esplanaden.

P-husets entré bör förläggas ut mot Hovrättsgatan. Det är inte lämpligt att placera entrén mot Ridvägen eller Bankgatan, dels på grund av köbildningen från korsningen med Västra Esplanaden som skulle kunna blockera in- och utfarten helt, dels på grund av att trafiken till och från p-huset då skulle störa gång- och cykeltrafiken längs Ridvägen och Bankgatan.

Att skapa en direktförbindelse från Vännäsvägen in till Ridvägen skulle inte påverka situationen nämnvärt då den nya körmöjligheten i första hand skulle attrahera de som svänger höger när de kör söderut på Västra Esplanaden. Denna svängrelation är idag en av de minst belastade. Att stänga av Ridvägen skulle troligen resultera i ett något större trafikarbete totalt sett genom överflyttning av trafik till Skolgatan som i sin tur medför omväg för merparten av trafikanterna. Detta skulle även leda till ökad trafik på Skolgatan vilket inte är önskvärt då gatan är ett huvudstråk för kollektivtrafiken. Eventuellt skulle åtgärden leda till en något minskad belastning i Ridvägens anslutning till Västra Esplanaden. Att öppna Brogatan för biltrafik kommer leda till trafikökning på denna gata men sannolikt kommer flödet inte överstiga 1300 ådt. Troligen skapar en sådan åtgärd ett något mer gent trafiksystem som kan minska det totala trafikarbetet och det kan ha en viss avlastande effekt på korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan.

För att hantera korsningen och de köer som finns där idag bör Umeå kommun undersöka möjligheterna att programmera om trafiksignalerna så att gröntider-

na för den genomgående trafiken på Västra Esplanaden minskar till förmån för Ridvägen och Västra Norrlandsgatan. Detta skulle även göra det lättare för fotgängare att korsa Västra Esplanaden och det skulle ge möjlighet att ”flytta” de ibland stillastående köer som idag finns längs Västra Esplanaden mellan Ridvägen och Skolgatan så att de hamnar norr om Ridvägen. Vilken effekt detta och eventuellt avbrott i befintlig grön våg skulle få för exempelvis kollektivtrafikens framkomlighet är något som behöver utredas.

Det scenario som Trivector rekommenderar är scenario 1 men med två kompletteringar: 1) att trafiksignaler ändras så att de köer som idag skapas längs Västra Esplanaden flyttas längre norrut och 2) att åtgärder vidtas för att generellt minska trafikflödet på Västra Esplanaden. Inga nya verksamheter som genererar trafik bör få tillkomma inom utredningsområdet innan köbildning i korsningen och trafikflödet på Västra Esplanaden har minskats med motsvarande mängd som de tillkommande verksamheterna förväntas generera. Anledningen till detta är för att luftkvaliteten längs Västra Esplanaden inte ska försämrats och för att köproblematiken i korsningen inte ska förvärras. Om p-hus, verksamheter eller nya bostäder uppförs i ett tidigare skede kommer detta leda till ökad köbildning och försämrad luftkvalitet. De beräkningar och analyser som genomförts med Capcal och som redovisas i 5.1 Uppskattade konsekvenser för scenario 1 ovan visar att korsningen skulle bli kraftigt överbelastad om mer trafik tillförs utan att åtgärder vidtas. Belastningsgraden skulle enligt beräkningarna överstiga 1 för tillfarten från Ridvägen med riktning mot söder. Köerna skulle inte hinna avvecklas utan växa långt bakåt från korsningen och hindra annan trafik och andra trafikslag.

Trafiksignaler möjliggör att reglera inflödet av trafik mot de centrala delarna av staden, och det förefaller som olämpligt att lokalisera köande trafik till de mest centrala delarna av staden. Istället bör kön som bildas av den södergående trafiken få växa norrut från korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan. De upphinnandeolyckor som tidigare var ett problem bör kunna åtgärdas på annat sätt (se mer om detta i avsnitt 3.4 Västra Esplanadens och korsningens framtid). Vidare så är det söder om aktuell korsning som luftkvaliteten är som sämst längs Västra Esplanaden och minskade köer längs denna del av gatan skulle resultera i bättre luftkvalitet.

PM Känslighetsanalys Västra Esplanaden Umeå

Datum 2015-01-22

Ramboll Sverige AB
V. Norrlandsgatan 11 B
903 27 Umeå

Uppdrag MKB för detaljplan Östra Dragonfältet
Beställare Umeå kommun, planavdelningen
Handläggare Gustav Edvinsson, Christina Berggren, Johanna
Sandström Ramboll Sverige AB
Till Magdalena Blomquist
PM nummer 1
Plangranskning maj 2015.

T: +46-10-615 60 00
D:
F: +46-90-77 90 29
www.ramboll.se

Unr 1320004971

Ramboll Sverige AB
Org nr 556133-0506

Sammanfattning och slutsatser

När det gäller luftkvalitetsberäkningar finns relativt stora osäkerheter i allt från fordonens verkliga utsläpp, vädrets inverkan och säkerheten i den trafikräkning och prognos som nyttjas. När spridningsberäkningar utförs för en situation där alla ingångsdata är mycket välkända kan beräkningarna ha ett fel på cirka 10 procent förutsatt att resultaten korrigerats mot uppmätta halter i samma situation och med likadana förutsättningar. I basmodellen vilken ligger till grund för beräkningsresultaten denna analys har en prognostiserad trafikmängd om 26130 mätt som ÅDT för både 2017 och 2020 använts. I bilaga 1 framgår beaktade trafiktillskott i prognosen. År 2013 uppgick trafiken till 21 394 ÅDT enligt kommunens mätning. Trafikmätningar sedan 2007 visar en relativt konstant om inte lätt avtagande trafikmängd senaste åren.

I ett gatuavsnitt längs V Esplanaden (KV söder om V Norrlandsgatan) framgår av beräkningarna att år 2017 med relativt stor säkerhet innehåller fortsatta överskridanden av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid. Detta gäller även om trafiken inte ökar med anledning av bl a. etableringen av Söderslätts handelsområde, exploateringen av Östra dragonfältet (planförslaget) och nya Thulehuset inom Kv Magne. Oavsett om vädret är gynnsamt eller ej kan alltså fortsatta överskridanden av dygn och timme förväntas avseende kvävedioxid. Om ett vädermässigt gynnsamt år inträffar kan årsmedelvärde komma att innehållas även 2017.

Den trafikalstring vilken redovisas i Trafikutredningen (avser tidigare planprogram) medför beräknade haltförändringar som är mindre än 1 µg/m³ i aktuellt avsnitt av V Esplanaden. Analysen visar att miljökvalitetsnormen kan

innehållas helt år 2020 både vid ett gynnsamt år och ett normalt år med viss marginal. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden liknande 2011 så överskrids dock miljökvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Detta förhållande och denna risk kan således antas föreligga ytterligare ett antal år efter år 2020 så länge emissioner föreligger från en trafik i samma storleksordning som i dag.

Beräkning av partikelhalten (PM10) på Västra Esplanaden visar att ett kallt år 2017 är, likt 2011 så kommer miljökvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde att överskridas med ca 4 µg/m³. Detta innebär att normvärdet kan komma att överskridas för många dygn. Konstaterade överskridandena år 2013 är därför fortsatt troliga.

Känslighetsanalys för luftföroreningshalter på Västra Esplanaden

Allmänt

Den konsensus som har varit slutsatsen i utredningar de senaste åren för Västra Esplanaden indikerar att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kommer att kunna innehållas år 2020. Prognoserna bygger på beräkningar vilka utförts med ett beräkningsprogram SIM AIR vars ägare och upphovsperson är SMHI. Den kanske starkaste indikationen till att situationen vid Västra Esplanaden väntas förbättras är att nya fordon som släpps ut på marknaden får allt högre krav på utsläppsprestanda och därför släpper ut allt mindre föroreningar/ utfört arbete, den s.k. teknikstegringen. Detta påverkar även den urbana bakgrundsluftens haltbidrag i gaturummen. Umeå kommuns ambitioner i den fysiska planeringen kan också få stor betydelse för utvecklingen. För närvarande jan 2015, antar vi dock att inga väsentliga förändringar i trafik och struktur kommer till stånd längs Västra Esplanaden innan år 2020. För närvarande har även Västra Länken i Umepaketet stoppats. Något aktuellt nollalternativ, dvs vad som händer om Västra länken inte byggs, har inte funnits inför denna utredning. År 2018 planeras Västra Esplanaden övergå från statligt till kommunalt huvudmannaskap.

Den europeiska gemenskapens (EU) direktiv om utsläpp från motorfordon föreskriver att utsläppen ska minskas i en viss takt vilken bestämts genom att nya Euroklasser (miljöklasser) införs med jämna mellanrum och med krav på minskade utsläpp. Tillverkarna eller importören måste i standardiserade tester visa att deras fordon överensstämmer med emissionskraven för aktuell euronorm innan fordonet får släppas ut på marknaden. Testerna är framtagna för att i någon mån efterlikna utsläpp och förbrukning vid en verklig körcykel. Baserat på dessa körcykler samt vetenskap om de registrerade fordonens

åldersfördelning och egenskaper vid mer verkliga förhållanden kan emissionsdata sammanställas för beräkning av fordonstrafikens utsläpp.

Bakgrund i planärendet

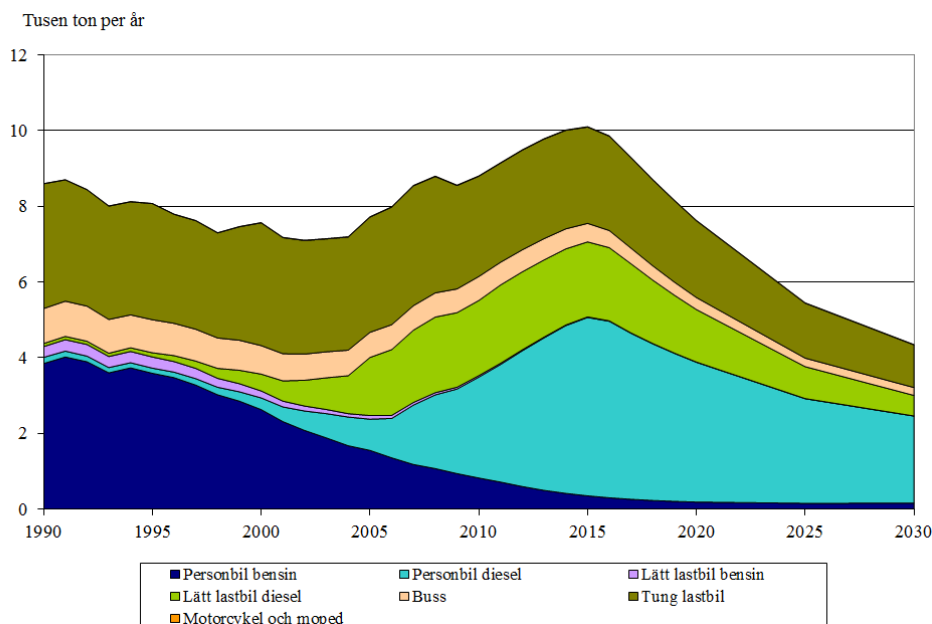
I planärendet Östra Dragonfältet har luftsituationen utretts inför planförslagets samråd. Utredningen redovisar beräkningsresultat vilka indikerar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid kommer att kunna innehållas år 2020 längs V Esplanaden. Planförslaget belastar V Esplanaden med ca 650 fordon ÅDT i vardera körriktning. Halterna PM 10 ligger nära de halter som förekommit under de senaste årens mätningar. Utredningen likt mätningarna signalerar därför en fortsatt risk för överskridanden av miljö kvalitetsnorm för PM 10, i synnerhet om trafiken ökar eller omfattningen av nuvarande gatustädning upphör. I tidigare luftutredning har en något beskedligare trafikprognos använts än i denna känslighetsanalys. Verktuget SIM AIR har även använts med en något annan metod än i föregående luftutredning samt SMHIs miljö zonsutredning varför tidigare beräknade korrigeringsfaktorer inte kan användas i denna känslighetsanalys.

Vid plansamrådet framfördes synpunkter dels om att planförslaget riskerar att försvåra för miljö kvalitetsnormen dels att V Esplanadens prognos fram till 2020 inte är tillräckligt väldefinierad utifrån ett s.k. worst case.

Med anledning av inkomna samrådssynpunkter har därför en översiktlig känslighetsanalys utförts som komplettering till tidigare handlingar anförda i planärendet. Känslighetsanalysen visar inom vilket spann halterna kan förväntas ligga om:

- väderförhållandena blir ogynnsamma, normala eller gynnsamma med avseende på luftföroreningsituationen i gaturummet.
- Trafiken ökar utifrån 3 givna stadsomvandlingsprojekt
- Andelen tung trafik ökar eller minskar i samma storleksordning som den varierat sedan 2007.

För att illustrera situationer som kan inträffa fram till år 2020 har beräkningarna anpassats för att avse en prognos för omkring år 2017. Prognosåret har valts med anledning av den senaste tidens ifrågasättande av den så kallade dieselpeaken, dvs att primäremissionerna av NO₂ från dieslbilar kulminerar 2015, varefter de snabbt väntas avta. Se figur 1. År 2014 införs euro 6 inom EU. Euro 6 får släppa ut 70% mindre NO₂ än euro 4 som infördes 2006 och 30 % mindre än euro 5 från som infördes 2008. Euro 6 är över 95% renare än dieslarna på mitten av 90-talet.



Figur 1 Uppskattade emissioner av NO₂ för åren 1990 till 2030 från den svenska vägtrafiken (Håkan Johansson, Trafikverket).

För att närmare beskriva den troliga variationen i ett framtida scenario år 2020 har samma beräkningar utförts dock med olika meteorologi.

Luftkvalitetens känslighet i nuläget

Klar väderlek och låg temperatur har stor inverkan på NO_x / NO₂ emissionernas effekt på haltförhållanden. Exempelvis kan låga temperaturer leda till inversion eller s.k. stabil skiktning vilket innebär att luften i gaturummet inte kan stiga i höjddled och spädas ut. Detta medför i sin tur att luftföroreningarna stannar kvar i marknivå varför halterna ökar i gaturummet. Inversion ter sig olika vid olika väderförhållanden men uppstår främst vid kallt och klart väder. Stabilitetens effekter blir väldigt påtagliga vid -10 till -12°C enligt lokala studier där halterna visats öka markant när temperaturen sjunker. Eftersom detta fenomen får en avgörande betydelse för halten i gaturummet vintertid så väntas även år 2017 såväl som 2020 att präglas av hur vintervädret faller ut. Detta trots att en emissionsminskning kan väntas. Det är alltså intressant att bedöma känsligheten i trafiksystemets luftpåverkan utifrån ett normalår och ett för luftomblandningen ogynnsamt respektive gynnsamt år. I SIMAIR utgörs som standard ett framtida årtal av metrologin vid ett normalår (2008)

Med anledning av detta har känslighetsanalysen genomförts med meteorologisk data och bakgrundshalter från tre olika år:

- 2008, vars meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter representerar ett normalår, benämns härnäst *Normalår*.
- 2011, som representerar ett ovanligt kallt vinterhalvår. (även de högsta halterna någonsin längs V Esplanaden) benämns härnäst *Ogynnsamt*.
- 2012, vars meteorologi baseras på år 2012 när en mild vinter gav de lägsta uppmätta halter på flera år. Benämns *Gynnsamt*.

Metod

Beräkningarna har genomförts i SMHI:s beräkningsverktyg SIMAIR. Denna modell ger möjlighet att identifiera platser där luftföroreningshalterna förväntas vara höga och kan ligga nära miljö kvalitetsnormen (MKN). Beräkningarna har utförts som gaturumsberäkningar där hänsyn tas till instängningseffekter från omgivande hus. SIMAIR använder avancerad spridningsberäkningsmodell, OSPM-modellen, i gaturumsberäkningar.

Syftet med SIMAIR är att samla den information som påverkar luftföroreningshalterna längs vägarna i en kommun till en beräkning. I beräkningsdatat inbegrips en rad faktorer som avgör hur höga halterna kan förväntas bli vid en viss väg. Programmet beaktar även beteenden såsom andelen bilar som inte nått optimal förbränningstemperatur alltså andelen kallstartade bilar. Modellen tar även hänsyn till att nyare fordon enligt prognoser och krav förväntas släppa ut mindre luftföroreningar per utfört transportarbete. Fordonsutsläppen i beräkningarna baseras på en emissionsmodell HBEFA (Handbook of Emission Factors for Road Transport) vilken arbetats fram av miljömyndigheterna från ett antal europeiska länder, däribland Sverige. Modellen utgår ifrån "EURO FLEET" vilken bland annat definierar åldersfördelningen för varje fordonskategori i fordonsparken och således utifrån respektive euroklass vilka utsläpp som kan förväntas olika år.

Till detta kopplas avancerade spridningsmodeller. SIMAIR är således ett verktyg för att bedöma föroreningshalten i vägars närhet, dvs där trafiken utgör den huvudsakliga lokala källan och där meteorologin och bakgrundshalter påverkar.

SIMAIR publicerar inte prognostiserade emissionsfaktorer för år 2017 varför vi använder utsläppsdata för 2012. Detta betyder att fordonsparkens åldersfördelning i beräkningarna för 2017 är 5 år försenad relativt hur HBEFA förutspår fordonsparken utveckling för EU. Detta är ett rimligt förhållande med tanke på senaste tidens ifrågasättande av verkliga utsläppsnivåer jf.m. kraven i de senare euroklasserna 4, 5 och 6 vilka infördes från årsmodell 2006, 2009 respektive 2014. En sådan 5 års försening av euroklassernas verkliga genomslag anses ytterst rimlig och anses vara trolig enligt en norsk studie (Transportøkonomisk Institutt, 2011) om verkliga emissioner i storstäder och subarktiskt klimat.

Beräkningarna har kompletterats med lokala förutsättningar för prognostiserat trafikflöde, andel tung trafik (buss och tung lastbil), hastighet, andel kallstart, sandning, dubbdäcksanvändning, vägbredd, antal körfält, mittsträngs bredd, gaturumsbredd, hushöjder samt bränslefördelning (exempelvis andel dieslbilar) som förväntas år 2017. I bilaga 1 redovisas beräkningsdata som använts för ovan nämnda parametrar.

De tre scenarion som beräknats för 2017 bygger alltså på därvidlag 5 år gamla emissionsfaktorer från år 2012. Avseende trafikförhållandena antar vi prognostiserade värden för 2017. Bland annat antar vi att trafiken ökar med 3130 ÅDT till 26 130 jf.m. vår tidigare antagna prognos om ca 23 000 ÅDT. En mätning år 2013 redovisar 21 394 ÅDT.

Inställningar av trafikens sammansättning och vägens utformning hålls konstant i de tre scenarierna, det är enbart året, det vill säga de meteorologiska förhållandena och bakgrundshalterna, som ändras.

Utvecklingen av bakgrundshalterna av kvävedioxid och partiklar enligt SMHI prognos och beräkningsprogrammet redovisas i tabell 1.

Tabell 1 Bakgrundshalter av NO₂ och PM₁₀ under olika år

År	NO ₂ (µg/m ³)			PM ₁₀ (µg/m ³)	
	Regionalt bidrag utland	Regionalt bidrag Sverige	Urbant bidrag	Regionalt bidrag utland och Sverige	Urbant bidrag
2008, Normal	0,8	0,8	6,1	7,9	3,4
2011, ogynnsamt	1,1	0,2	6,2	10,1	3,8
2012, gynnsamt	0,9	0,2	6,2	8,4	3,2
2020, Normal	0,8	0,5	5	7,9	3

De ytterst marginella skillnaderna mellan de valda typ-åren gör att vi i metoden inte beaktar någon allmän nedgång av bakgrundshalter till 2017. Vi antar att bakgrundshalterna liknar förhållandena för respektive beräkningsår.

Korrektionsfaktorer

Det finns ofta brister i beräkningsresultatet, beroende av till exempel osäkerheter i indata som emissioner, bakgrundshalter etc. samt brister i själva beräkningsmodellen. Den senaste tiden har det även i ett antal studier konstaterats att främst moderna dieselbilar (EURO 4,5 och 6) kan släppa ut i medeltal 7 ggr mer kvävedioxid än vad normen tillåter. Utsläppsmodellen HBEFA anses även trots att det beaktats i senaste versionen, underskatta de verkliga utsläppen vid verkliga körförhållanden.

Därför är det viktigt att jämföra beräkningsresultaten med mätdata från lokala förhållanden om så är möjligt. I detta fall har beräkningsresultat med förutsättningar från år 2008, 2011 och 2012 jämförts med mätdata från respektive år vid Västra Esplanaden. Närmare bestämt i det snitt av Västra Esplanaden där luftmätning sker i gaturummet strax söder om korsningen V Esplanaden och V Norrlandsgatan.

Jämförelsen visar att det finns en skillnad mellan uppmätta och beräknade resultat för dygnmedelvärde och timmedelvärde för NO₂. De beräknade värdena är lägre än de uppmätta värdena i synnerhet för extremerna. Kvoten mellan värdena kan användas som korrigeringsfaktor för att öka säkerheten i resultaten. Korrigeringsfaktorn omfattar på detta sätt den samlade effekten av flertalet felkällor inbyggda i metoden. De beräknade korrigeringsfaktorerna redovisas i tabell 2 nedan.

Tabell 2 Korrektionsfaktorer för NO₂ vid Västra Esplanaden

	år 2008, normalår	år 2011, ogynsamt	År 2012, gynsamt
Årsmedel (µg/m ³)	1,35	1,23	1,07
98-percentil dygnsmedel (µg/m ³)	1,62	2,59	1,68
98-percentil timmedel (µg/m ³)	1,96	2,59	1,84

Metodiken för korrigering enligt ovan är godkänd av beräkningsmetoden och simuleringsprogrammets upphovsperson SMHI. Det finns mer information kring metodiken i rapporten *"Beräkningar av kvävedioxidhalter vid några gator i Umeå åren 2014 och 2020 med och utan miljözon"*. I den rapporten och i tidigare luftutredning i MKB redovisas något annorlunda korrigeringsfaktorer. Det beror på att olika indata använts i beräkningarna och att det kompenseras för låg luftomblandning (pga stabil skiktning) genom att ange smalare gaturum och högre hushöjder än verkliga förhållanden.

Ingen korrigering har visats vara nödvändig avseende beräkning av partikelhalter PM₁₀.

Beräkningsresultat

Beräkningssnittet är uppdelat i två punkter, en för vardera sidan om vägen. Resultaten nedan visas som medelvärdet av de två punkterna. Resultaten visar halter på en höjd av 2 meter över marken.

Tabell 3 Beräknade och korregerade kvävedioxidhalter år 2017 med olika års meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter

NO ₂	Årsmedelvärde (µg/m ³)	98-percentil dygnsvärde (µg/m ³)	98-percentil timvärde (µg/m ³)
Normalår	40,2	75,6	108,8
Ogynnsamt	38,3	125,9	153,8
Gynnsamt	32,3	74,5	101,2
MKN	40	60	90

Beräkning av kvävedioxidhalten vid Västra Esplanaden år 2017 visar att årsmedelvärdet kommer vara lika som miljö kvalitetsnorm normala år eller ligga nära miljö kvalitetsnorm ogynnsamma år. Att medelvärdet ogynnsamt år beräknas bli något lägre än normalår kan bero på att de meteorologiska förhållandena utanför den kritiska vinterperioden var gynnsammare vilket drar ner årsmedel. Om gynnsammare väderförhållanden inträffar kan miljö kvalitetsnormen för årsmedelvärde innehållas. Både dygns- och timmedelvärdet kommer att överskridas år 2017, oavsett meteorologiska förhållanden.

Framförallt med det meteorologiska året 2011 med ovanligt kall vinter blir halterna mycket höga och ligger långt över normen. Av tabellen ovan framgår att just temperaturen har en stor påverkan på extremvärdena när trafiken är konstant. Halterna i gaturummet kommer alltså att bli mycket höga under vintermånaderna om 2017 blir ett kallt år, med liknande meteorologi som 2011.

I tabell 3 b redovisas beräknade halter som kan förväntas vid de olika väderförhållandena år 2020. I denna beräkning har emissionsdata för fordonsparken år 2020 använts. Observera att ingen hänsyn har tagits för att bakgrundshalter år 2020 förväntas vara lägre relativt i dag. Ett normalår motsvarar bakgrundshaltens minskning 2 µg/m³ för årsmedelvärde samt korregerat ca: 4 resp 9 µg/m³ för extremerna dygns- och timmedelvärde.

Tabell 3b Beräknade och korregerade kvävedioxidhalter år 2020 med olika års meteorologiska förhållanden och utan hänsyn till minskande bakgrundshalter till år 2020.

NO₂	Årsmedelvärde (µg/m ³)	98-percentil dygnsvärde (µg/m ³)	98-percentil timvärde (µg/m ³)
Normalår	26,3	51,2	78,8
Ogynnsamt	24,8	85,6	113,2
Gynnsamt	21,0	51	75
MKN	40	60	90

Beräkningen av kvävedioxidhalterna vid Västra Esplanaden år 2020 visar att miljö kvalitetsnormen kan innehållas helt både vid ett normalår och ett gynnsamt år. Om år 2020 får ett kallt vinterhalvår med ogynnsamma omblandningsförhållanden överskrids miljö kvalitetsnormen avseende dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Halterna liknar de som uppmättes i samma gatusnitt år 2013. Då noterades 37 dygns och 415 timmars överskridanden.

Tabell 4 Beräknade partikelhalter år 2017 med olika års meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter

PM₁₀	Årsmedelvärde (µg/m ³)	90-percentil dygnsvärde (µg/m ³)
Normalår	25,6	45,2
Kallår	28,8	54,1
Varmår	24,1	43,8
MKN	40	50

Beräkning av partikelhalten (PM₁₀) på Västra Esplanaden visar att om 2017 är ett kallt år, likt 2011, kommer miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärde att överskridas för många dygn. Även under normala temperaturer ligger dygnsmedelvärdet nära miljö kvalitetsnormen och ska därför mätas regelbundet. Eftersom partiklar är starkt väderberoende så föreligger fortsatt risk för överskridande likt det som inträffade år 2013.

Ökning av ÅDT – påverkan på NO₂-halten

Vid utbyggnad enligt tidigare planprogram beräknas trafikmängden öka ytterligare omkring 650 ÅDT i aktuellt snitt längs V Esplanaden, vilket påverkar kvävedioxidhalten. Observera att detaljplaneförslagets trafikstring är mindre än den trafikstring som redovisas i planprogrammets trafikutredning.

Tabell 5 Beräknad haltökning kvävedioxid år 2017 med planprogrammets ökade trafikmängd utifrån olika års meteorologiska förhållanden och bakgrundshalter

Ökning NO ₂	Årsmedelvärde (µg/m ³)	98-percentil dygnsvärde (µg/m ³)	98-percentil timvärde (µg/m ³)
Normalår	0,3	0,5	0,6
ogynnsamt	0,4	0,6	0,8
gynnsamt	0,2	0,6	0,5
MKN	40	60	90

Trafikalstringen från planprogrammet innebär i samtliga beräkningsfall en haltökning av både årsmedelvärde och extremvärden som är mindre än 1 µg/m³.

Osäkerheter

Det finns alltid osäkerheter vid beräkning av luftföroreningar. Noterbart är att även mätning av luftkvalitet är behäftade med olika fel. Att korrigera beräknade värden mot uppmätta värden ställer minst lika höga krav på riktigheten hos mätresultaten samt bakomliggande databehandling.

Osäkerheten kan även ligga i hur väl modellen är uppsatt, emissionsfaktorer, prognostiserade trafikflöden, kvaliteten på meteorologisk indata, hur väl modellen kan ta hänsyn till den lokala geografin, spridningsmodellen i sig själv etc. När spridningsberäkningar görs för ett nuläge där alla ingångsdata är mycket välkända och att kontroller/ korrigering av modellen har gjorts, uppskattas av SMHI att modelleringen kan ha ett fel på cirka 10 procent. För 2017 vilket är nära, bedöms liknande säkerhet vara möjlig förutsatt att liknande väder förhållanden och bakgrundshalter inträffar. I denna analys har beräkningar även utförts med emissionsdata för 2020 för de olika beräkningsåren vilket då ökar osäkerheterna eftersom teknikstegringens faktiska genomslag bygger på prognoser enligt HBEFA. Bakgrundshalter väntas minska till 2020. Minskningarna har inte beaktats i redovisade resultat vilket i någon mån kompenserar för om HBEFAs emissionsutveckling underskattar verkliga förhållanden i Umeå.

I EUs luftdirektiv och svenska föreskrifterna finns kvalitetsmål för beräkningar av luftkvalitet se tabell 6

Tabell 6 Kvalitetsmål för data (modellberäkningar)

Osäkerhet	NO ₂	PM ₁₀
Timmedelvärde	50%	-
Dygnsmedelvärde	50%	Ännu ej fastställt
Årsmedelvärde	30%	50%

Osäkerhet för denna utredning har jämförts med kraven på beräknade halter enligt Naturvårdsverkets föreskrift om kontroll av MKN för utomhusluft. Resultaten presenterade i denna PMs tabeller bedöms kunna innehålla kvalitetsmålen ovan efter att beräknade värden korrigerats.

2030

Utvecklingen av halterna av kvävedioxid på Västra Esplanaden fram till 2030 beror av flera faktorer. Meteorologin kommer fortsatt att ha ett stort inflytande på de halter som uppkommer på Västra Esplanaden. Samtidigt innebär klimatförändringarna en sannolik utveckling med högre temperaturer generellt. Hur påverkas vintern? Vintern är den årstid då temperaturvariationen mellan enskilda år är som störst. Långsiktigt kommer dock de riktigt kalla och ur luftkvalitetssynpunkt ogynnsamma vintrarna i Umeå att inträffa allt mer sällan.

När det gäller emissioner av NO₂ förväntas de nå sin topp omkring 2015 och därefter minska. (Figur 1) Orsaken till uppgången är som tidigare nämnts den ökande primäremissionen av NO₂ från framförallt dieselpersonbilar men också från lätta diesellastbilar. Strängare avgaskrav kommer fram till 2030 att ha medverkat till en väsentlig minskning av emissionerna jämfört med idag även om det finns frågetecken kring prognoserna för emissionsutvecklingen. Det beror bland annat på studier från de senaste åren som visat att utsläppen av kväveoxider är betydligt högre i verklig trafik jämfört med vad Europastandarder anger. Speciellt gäller det för typisk ojämn körning i städer och vid kalla väderförhållanden.

Nya lastbilar enligt Euro 6 verkar samtidigt släppa ut mindre kvävedioxider i verkligheten varför de å andra sidan överträffar testcyklerna. Nyligen gjorda mätningar ger lovande resultat men för utsläpp från lätta lastbilar i stadstrafik, där det är svårare att få avgasreningen att fungera bra, är resultaten inte lika tydliga. Det har därför inom EU talats om införande av RDE, Real Driving Emissions, som ett komplement till nuvarande tester, om det blir verklighet skulle det kunna pressa fordonstillverkarna till bättre verklig avgasrening.

Förutom teknikstegringen förändras även människors beteendemönster och förutsättningar för bilberoende. Umeås kollektivtrafik inte minst, är ett exempel på detta eftersom kundunderlaget har ökat stadigt ända sedan 2005. Under våren 2014 beslutades att ca 24 nya elbussar ska upphandlas. Dessa kommer att trafikera Umeås gator innan år 2020. Redan 2015 sätts 8 elbussar in. Elbussar har väsentligt lägre eller inga utsläpp jämfört med dieseldrivna.

Den övergripande fysiska planeringen av Umeå stad omfattar ett flertal strategier vilka tar avstamp i översiktsplaneringen. Översiktsplaneringen strävar efter en stadsomvandling där hållbar utveckling genom blandstaden och "nära till allt" är en av ambitionerna. En stor del i stadsomvandlingen går ut på att öka befolkningstätheten i de centrala stadsdelarna för att underlätta miljösmarta vanor och kundunderlag för nära och lättillgänglig service och handel. Längs V

Esplanaden kan detta te sig genom att gatan på sikt byggs om till stadsgata med 1+1 körfält med en prognostiserad trafik om ca: 21 000 fordon mätt som ÅDT.

I aktuellt planärende tas även i någon mån avstamp för den parkeringsstrategi vilken ska minska arbetsresor med bil in till de centrala stadsdelarna och som föreslår ett system som kan innehålla s.k. *park and ride-principer*. Detta baseras på att styra trafik till mer distalt belägna parkeringsanläggningar från vilka exempelvis arbetspendlare tar cykeln eller den kollektiva elbussen sista biten. Stadsomställningen har startat men vilken effekt den får på just luftkvaliteten går inte att beräkna eller för den delen förutspå. Den samlade bilden och inte minst ambitionen är att skapa utrymme för beteenden vilka på sikt minskar användandet av fossilt drivna fordon.

Även om den prognostiserade utsläppsminskningen och dieselkulmen i figur 1 kan komma att förskjutas 5 år framåt (Transportøkonomisk Institutt, 2011) så indikerar den närmaste framtiden en tydligt minskande emissionstrend fram till år 2030 avseende NO₂ och även NO_x. Beräkningsresultaten i denna känslighetsanalys visar att situationen förbättrats redan fram till år 2020 vid normala vädersituationer och med viss trafikökning relativt i dag. Det är dock mycket komplext att mer exakt utreda när det sista överskridandet av miljökvalitetsnormen för kvävedioxid med säkerhet inträffar.

Det kan dock konstateras att så länge trafik i samma storleksordning som i dag genererar emissioner av NO₂ och NO_x i gaturummen så föreligger en haltsituation som är ytterst känslig för ogynnsamma väderförhållanden. Väder som vi inte kan påverka. Med tanke på hur extremvärdena beter sig vid ogynnsam väderlek är den enda framtida regulatören därför att åstadkomma en avsevärd reduktion av emissioner om halttopparna (överskridanden) ska kunna kapas. Emissionsminskningen bedöms inte med säkerhet kunna förväntas från enbart teknikstegringen varför en varsam begränsning av trafikmängderna också kontinuerligt bör övervägas. Åtminstone måste anfordr emissionsreduktion åstadkommas under de känsligaste förhållandena om det säkert ska kunna garanteras att inga ytterligare överskridanden sker mellan åren 2020- 2030. Emissionsutvecklingen fram till 2030 borgar dock i allmänhet för haltsituationer vilka är betydligt mindre känsliga för ogynnsamma väderförhållanden eftersom det kan förväntas lägre halter i gaturummet.

Det verkliga utfallet och effekterna av Umeås stadsomvandling och trafikstrategi tillsammans med den förväntade teknikstegringens verkliga emissionsutveckling kommer att vara avgörande för när miljökvalitetsnormen stadigvarande kan sägas uppfyllas. Det bedöms i grunden finnas goda förutsättningar att hinna åstadkomma detta längs V Esplanaden till 2030 om väsentligt förändrade omvärldsfaktorer inte faller krokben.

Bilaga 1

Beräkningsförutsättningar i SIMAIR

SIMAIR behandlar luftföroreningar på tre nivåer; regionalt, urbant och lokalt. De regionala och urbana halterna är förinställda bakgrundshalter (framräknade och övervakade av SMHI och berörda kommuner) och det är endast de lokala halterna som går att anpassa genom inställningar av mätplatsens egenskaper. Indata för beräkning av emissionerna i ett mätsnitt på Västra Esplanaden år 2017 återfinns i tabell 1:1 nedan. Årsdygnstrafiken år 2017 baseras på trafikstring från nyexploatering av Söderslätts handelsområde vid entré Syd 2750 ÅDT samt förtätning enligt detaljplan för Kv Magne 150 ÅDT och Östra dragonfältet 650 ÅDT. Den 7 oktober 2013 infördes genomfartsförbud för lastbilar på Västra Esplanaden varför andelen tung trafik enl mätningar har minskat från ca 10 % till omkring **8,6 %** år 2017. Hastighetsbegränsningen i är aktuellt snitt 40 km/h, men då detta inte går att välja i SIMAIR har hastigheten 50 km/h använts vid beräkningarna. Dubbdäcksanvändningen i Umeå uppgår till ca 93 % enligt programbakgrunden. Andelen kallstarter är satt till **27 %**, vilket är en av SMHI angiven siffra i emissionsdatabasen. Västra Esplanadens gaturum är 20 meter bred med två körfält i vardera riktningen samt en mittremsa om 4 meter. Längs gatan finns trottoarer på båda sidor och längs västra sidan finns även en busshållplats. Gaturumsbredden är 36 meter. Det finns hus på båda sidor om gatan vilka är 10 respektive 12 meter höga. Andel dieslbilar är 25% och för tung trafik är dieselandelen 100%.

Tabell 1:1 Indata för beräkning av utsläppshalter i beräkningssnitt på Västra Esplanaden år 2017

År 2017	ÅDT	Hastighet	Gaturumsbredd	Hushöjd
Västra Esplanaden	26 130 f/d	50 km/h	36 m	10 / 12 m

Den meteorologiska indata för år 2008, 2011, 2012 och prognos 2020 som används vid beräkningarna kommer från SMHI:s databaser. År 2020 baseras på meteorologi för ett normalår vilket av SMHI anges vara 2008 kompletterat med lägre bakgrundshalter.

Indata vid beräkning av korrektionsfaktorer

Vid beräkning av utsläppen 2008, 2011 och 2012 har uppmätta trafikmängder och andel tung trafik för respektive år använts, se tabell 1:2.

Tabell 1:2 Trafikmängd på Västra Esplanaden

År	ÅDT (f/d)	ÅDT lastbil (f/d)	Andel lastbil
2008	22 869	1 844	8,06 %
2011	23 288	2 469	10,6 %
2012	21 394	1859	8,69 %



Diarienummer: BN-2013/00202
Datum: 2015-06-22

Kulturmiljöstudie tillhörande detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå kommun, Västerbottens län



Flygbild över aktuell del av Umeå. Planområdet är markerad med svart raster.

SAMMANFATTNING

Detaljplanearbete pågår för Östra Dragonfältet i Umeå, en del av f.d. K4:s område. I denna kulturmiljöstudie behandlas detaljplanens konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön.

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Vidare är syftet att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett skydd.

I planen föreslås en förändrad gatustruktur, där Ridvägen rätas upp och nya, rätvinkliga kvarter skapas för bostadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen får ha högst fem våningar mot Ridvägen och fyra våningar i kvarterets inre. Planförslaget innehåller planbestämmelser om bebyggelsens utformning, som syftar till att ge gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. I kvarteret Muraren föreslås ett nytt parkeringshus med högsta total byggnadshöjd 11,5 meter.

Umeå kommun
Postadress: 901 84 Umeå
Besöksadress: Skolgatan 31A
Telefon: 090-16 10 00 (växel)
Webbplats: www.umea.se/kommun

Kulturmiljöstudie.
Detaljplan för Östra Dragonfältet, Umeå
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10), delvis inom värdekärnan **Regementsstaden Umeå/Dragonregementet**. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets nordöstra del förtätas samt att nya typer av bebyggelse tillkommer.

Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen för in en ny bebyggelsekaraktär, med bostäder och parkeringshus. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regements-epoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning. I planförslaget har den nya bebyggelsens höjd anpassats så att varken stadshusets monumentalitet eller stallgårdarnas tydliga karaktär ska störas.

Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur. Det förslag till ny bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar de viktiga siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån samt längs stråket utmed stallbyggnaderna. En tydligare gräns skapas mellan regementsområdet och den omgivande staden. Sambandet mellan det f.d. sjukhuset, öster om planområdet, och resten av regementsbebyggelsen blir mindre tydligt, men detta samband är redan idag stort genom att regementsområdets nordöstra del är splittrat till karaktären.

En annan av riksintressets värdekärnor, **Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente**, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i denna värdekärna kan i någon mån påverkas indirekt, genom att ny, tätare och högre bebyggelse på Dragonregementet förändrar områdets karaktär sett från Västerbottens regemente och därmed kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt.

Tre **kulturarhistoriskt värdefulla byggnader** enligt den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden ligger inom planområdet. I planförslaget förses två av dessa, de f.d. stallbyggnaderna, med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får förvanskas utvändigt eller rivas. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse. En rivning av vagnboden innebär en förlust av kulturarhistoriska värden, men den står i ett område där flera andra byggnader från regements-epoken redan har rivits och är inte en av de mest värdefulla byggnaderna för förståelsen av riksintressets värden.

Fortsatt planering för att förhindra negativ miljöpåverkan

- Utformningen av den nya bebyggelsen kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen och framförallt, om planen antas, i bygghandlingsskedet.
- I planförslaget finns skyddsbestämmelser för de två f.d. stallbyggnaderna, som följs upp vid hantering av bygglov.

BAKGRUND

Planförslaget omfattar nordöstra delen av Dragonregementets område. Se flygbild på sidan 1 samt karta på nästa sida. Planförslaget redovisar ny bostadsbebyggelse, ändrad struktur på gatunätet samt ett nytt parkeringshus i kvarteret Muraren.

Denna kulturmiljöstudie har upprättats för att särskilt belysa kulturmiljö- och stadsbildaaspekter.

Avgränsning, utredningsområde

Kulturmiljöstudien omfattar endast planförslagets konsekvenser avseende kulturmiljö och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön. Det s.k. utredningsområde som behandlas utgörs av planområdet med dess närmaste omgivningar. Att utredningsområdet är större än planområdet beror på att hela den del av staden som präglas av Dragonregementet behöver beaktas när det gäller planförslagets påverkan på kulturmiljö- och stadsbildsmässiga värden. Se karta på nästa sida.

Utgångspunkter, planeringsunderlag

Umeå kommuns gällande fördjupade översiktsplan för de centrala stadsdelarna är från år 2011. I översiktsplanen pekas planområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse. Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad genom att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Se vidare planbeskrivningen.

Följande detaljplaner gäller för planområdet:

- Stadsplan för K4-fältet, P21/1974.
- Stadsplan för kvarteren Matrosen, Muraren och Svarvaren, P12/1952



Dragonregementet sett från Västra Norrlandsgatans övergång till Ridvägen, vid planområdets östra gräns. Mitt i bild syns gaveln på ett av de f.d. ridhusen, till höger en av de f.d. stallbyggnaderna.

UTREDNINGSOMRÅDETS KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

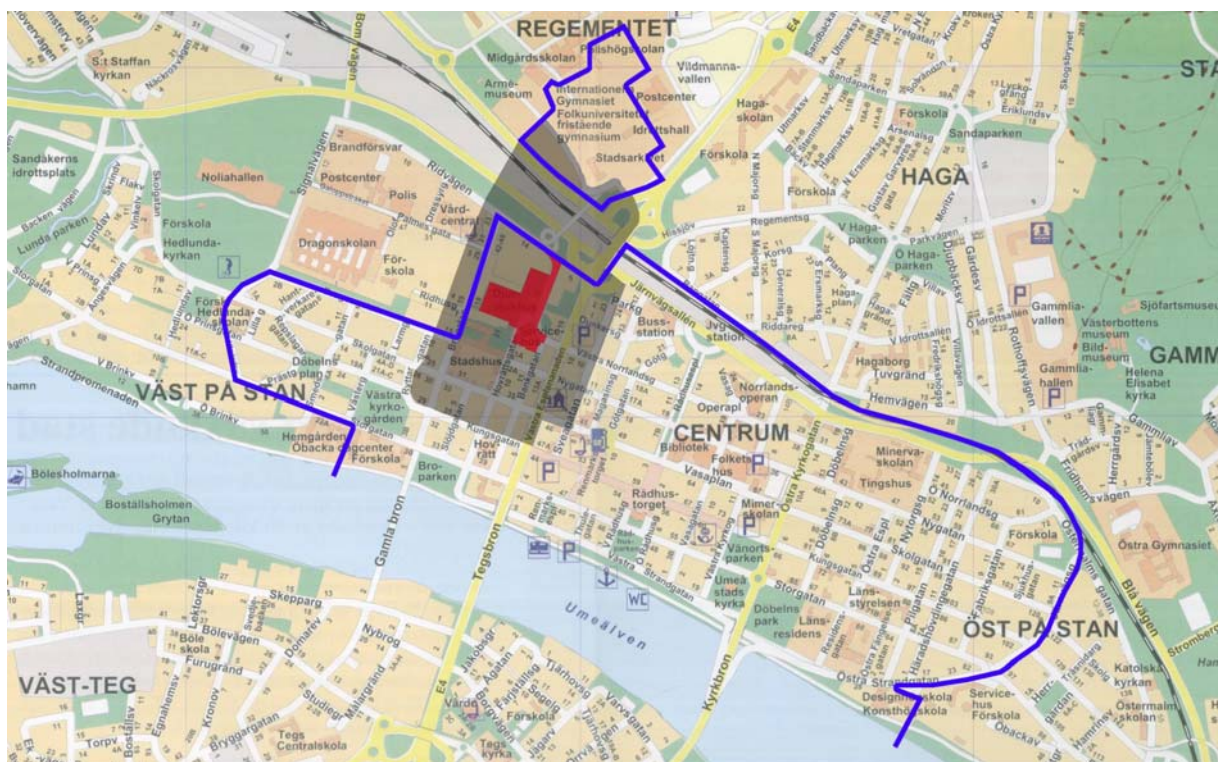
Riksintresse kulturmiljö

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 6 §, benämnd **Umeå (AC10)**. Se karta nedan. I den riksintressebeskrivning som Länsstyrelsen Västerbotten tagit fram anges följande sammanfattande karaktäristik av riksintresset:

Riksintressets innebörd är den gamla staden Umeå och de karaktärsdrag som finns kvar från perioden från 1780-talet och fram till omkring 1940-talet. Karaktärsdragen är:

- Residensstadsprägel med förvaltnings-, utbildnings-, regementsbyggnader och miljöer med framträdande placeringar och som är väl synliga i stadsmiljön.
- Trästadskarakteristik med trähus i en eller två våningar, enkla men medvetet utformade hus blandade med förnämlig panelarkitektur.
- Offentliga byggnader i sten upp till tre våningar.
- Kvarterstruktur med huvudbyggnader placerade mot gatorna och enklare, lägre byggnader placerade mot kvarteretsmitten.
- Avstånd och luft mellan husen.
- Rutnätsplan med öppna platser, genomsiktighet i alla riktningar och kontakt med älven.
- Storgatan, historisk kommunikationsled och paradgata.
- Breda, avskiljande esplanader.
- Parker, björkalléer utmed gatorna samt trädgårdstomter Öst och Väst på stan.
- Hamnstråk med sjöfartspräglade och representativa kvarteretsfasader mot älven samt gles och låg bebyggelse utmed kajen.

(Källa: Länsstyrelsen Västerbotten, riksintressebeskrivning, beslutad 2010.)



Riksintresset Umeå (blå gräns på kartan), planområdet på Östra Dragonfältet (rött) samt utredningsområdet för denna kulturmiljöstudie (gråtonat).

I riksintressebeskrivningen redovisas s.k. värdekärnor inom riksintresseområdet. Planområdet ligger till stor del inom en sådan värdeskärna: **Dragonregementet**. Ytterligare tre värdekärnor ligger nära planområdet: **Västerbottens regemente**, **Amerika – kvarteret Bagaren** samt **Typisk trähusbebyggelse ifrån sekelskiftet 1900**. Se karta på nästa sida. Nedan återges ett referat av Länsstyrelsens värdebeskrivning, med fokus på de delar av värdekärnorna som ligger nära planområdet.

Referat av riksintressebeskrivning

Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. Norrlands Dragonregemente K 8, senare K 4, var stadens första regemente och är därmed en viktig komponent i den blivande regementsstadens utveckling. Det tillhör den äldsta gruppen av totalt 52 militäretablissemang som uppfördes i landet 1895-1924. Byggnaderna uppfördes 1898-1911 efter ritningar av Erik Josephson, en av landets då mest betydande arkitekter. Kasernbyggnaden i Umeå, numera kommunhus, räknas som hans bäst komponerade.

Regementsbyggnaderna är inordnade efter stadens rutnätplan. Kasernbyggnaden i foden av Slöjdgatan har en medveten placering och siktlinjen är viktig att vidmakthålla. Norr om kasernbyggnaden finns några av landets ytterst få bevarade stallar, ridhus och förrådsbyggnader från ett kavalleriregemente. På östra sidan ligger det f.d. sjukstallet och det f.d. sadelmakeriet. Det senare byggdes som bostad för nödställda efter stadsbranden och övertogs sedan av regementet. Dessa byggnader samt exercishuset är till skillnad från de övriga byggda i trä. I kvarteret Skvadronen ligger Dragonregementets f.d. sjukhusbyggnad omgärdad av den lilla kvartersparken Dunkerslunden, anlagd 1919. Den har ett värde för närområdet genom sin karaktär av oas med stora träd som mjukar upp miljön. Runt den f.d. kaserngården på sydsidan, som fortfarande har kvar den viktiga öppenheten, ligger det före detta exercishuset, officersbostaden, två entrépaviljonger och ett kontorshus symmetriskt placerade. Dragonregementets byggnader är betydelsefulla också för att de tjänade som förebild till många av de privata trähusen i Umeå.

Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente. Av praktiska skäl förlades ofta flera truppslag till samma ort. I Umeå fanns Dragonregementet sedan 1898 och 1909 lokaliserades även Västerbottens regemente (I 20) hit. Begreppet regementsstad knöts i och med detta till Umeå. Elva militära etablissemang i landet fick samma typutförande som I 20. Av dem är I 20 idag ett av de mest välbevarade.

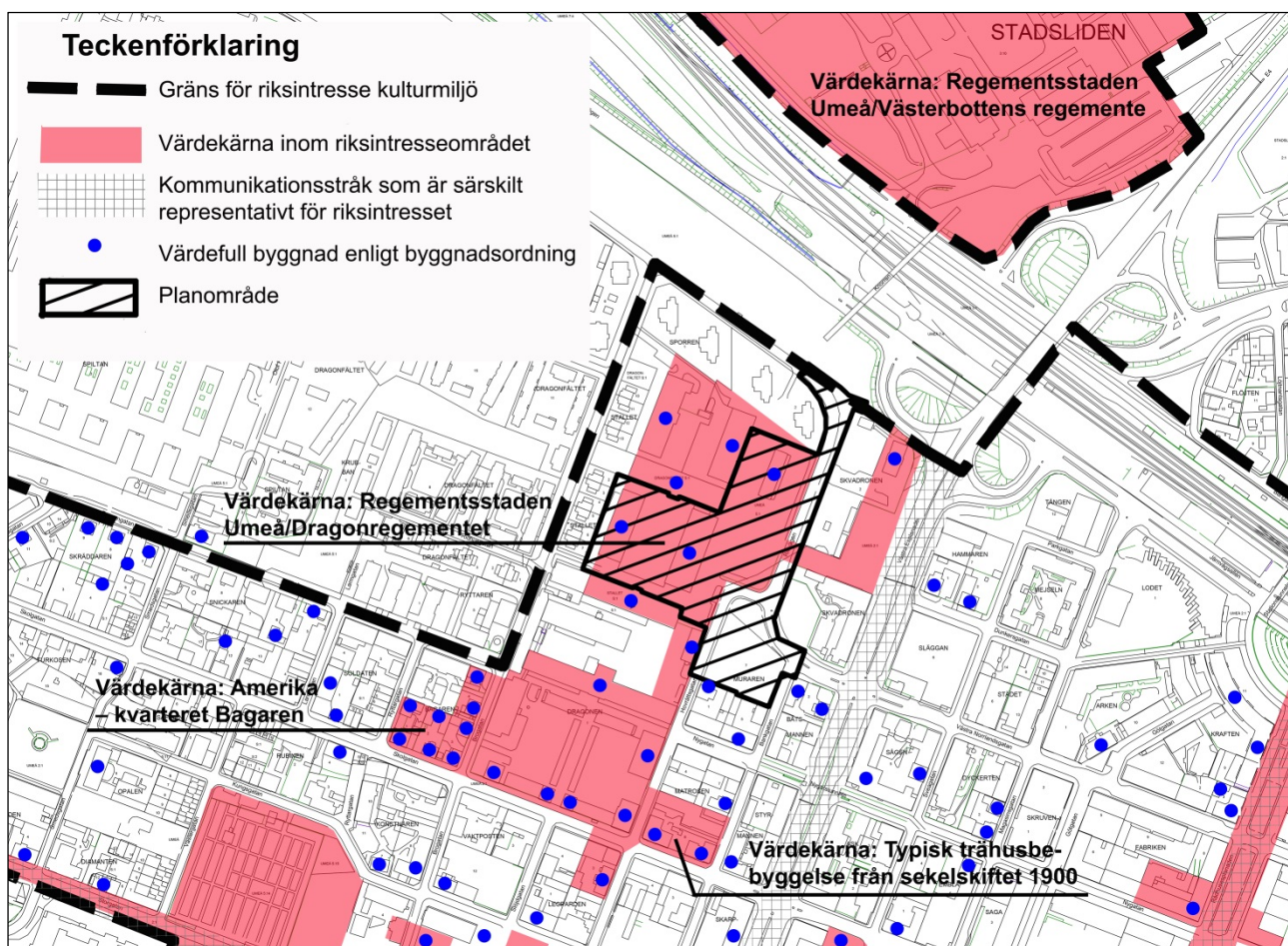
Arkitekten bakom utformningen var även här Erik Josephson vid fortifikationen. I strävan att manifesteras försvaret placerades regementet väl synligt. Ordning och rätlinjighet karakteriserar arkitekturen. Utformningen bygger på den kasernbyggnadskonst som har sin grund i 1500-talets Frankrike och som fick sitt genombrott i Europa vid 1800-talets mitt. Runt den fortfarande öppna och grusade kaserngården ligger de viktigaste byggnaderna, uppförda mellan 1908 och 1918. Kanslihuset som var ansiktet mot staden, är byggt i sten och har rikare utsmyckning än övriga byggnader. Intill låg huvudingången till regementsområdet fram till 1950-talet.

Officersmässen med allt möblemang finns fortfarande kvar i kanslihusets översta våning. Även kasernerna och sjukhuset är stenbyggnader, om än något enklare i sin utformning. Exercishuset, matinrättningen och gymnastikbyggnaden är annorlunda utformade och uppförda i trä, liksom de flesta andra byggnader. Antalet personer som vistades inom regementsområdet samtidigt kunde uppgå till 2 000 personer, vilket ibland var mer än i själva staden.

Amerika – kvarteret Bagaren. Kvarteret ingick i det område som vid mitten av 1800-talet kallades Amerika. Tomtindelningen är från 1870-talet. De flesta tomterna i kvarteret bebyggdes efter stadsbranden 1888 och efter stadsplanen från 1922. Här finns enkla men representativa trähus för stadsdelen från tiden 1880-1930. De flesta är bostadshus för två eller fler familjer och oftast i två våningar. I öst-västlig riktning genom kvarteret går stadens enda hela bevarade brandgata, ett viktigt minne från det gamla Umeå.

Typisk trähusbebyggelse från sekelskiftet 1900. På Dragonregementets tid bestod miljön mellan stadens centrum och regementet (nuvarande stadshuset) av träbyggnader i en till två våningar, ofta med vacker panelarkitektur. Bebyggelsen i kvarteret Matrosen är exempel på detta, med tidstypiska tvåvåningshus från omkring 1905 utmed Skolgatan. De är ritade av Erik Eriksson, som var involverad i de flesta större byggprojekt efter stadsbranden. Erik Olof Mångbergs bostadshus i kvarteret Leoparden är byggt 1888. Även Mångberg har ritat många hus i Umeå.

Källa: Länsstyrelsen Västerbotten, riksintressebeskrivning, 2010.



Kulturmiljöer och byggnader av utpekad värde inom utredningsområdet.

Byggnader skyddade enligt kulturminneslagen

Inga byggnadsminnen eller andra byggnader med skydd enligt kulturminneslagen finns i planområdet eller i dess närområde (utredningsområdet).

Fornlämningar

Inga fornlämningar finns inom planområdet eller i närområdet.

Övriga utpekade kulturmiljövärden

I bilaga till den fördjupade översiktsplanen för de centrala stadsdelarna finns en kulturmiljökarta, där hela Dragonregementets område markerats som ett värdefullt stadsparti. Vidare har ett stort antal enskilda byggnader markerats som värdefulla. Se kartor ovan och på nästa sida. I kommunens *Byggnadsordning för Väst på stan*, som är under framtagande, beskrivs karaktären hos dessa byggnader och stadspartier närmare. Syftet är att bidra till en gemensam syn på hur arkitektoniska, kulturhistoriska och miljömässiga kvaliteter kan tas tillvara i stadsdelens fortsatta utveckling.

Bebyggelsekaraktär

Planområdet omfattar bara en del av Dragonregementets område, men planförslaget behöver ses i ett större sammanhang, som utgår från hela Dragonregementets område och dess närmaste omgivningar.

Dragonregementet bildar, med sin enhetliga och karaktärsstarka bebyggelse, en tydligt avgränsad enklav i dagens täta kvartersstad. När regementet byggdes låg det i utkanten av staden, med ridfält, övningsfält och hästthagar på Dragonfältet, där det idag ligger modern bostadsbebyggelse. Långt in på 1900-talet var markerna nordväst om regementet obebyggda. Se fotot nedan. Kasernbyggnaden byggdes om till stadshus redan i slutet av 1960-talet, men stall, ridhus och hästthagar var i bruk för hästsport in på 1990-talet. Därefter tillkom bostadsbebyggelse på Dragonfältet samt längs Ridvägens norra del.



Flygfoto över Dragonregementet från 1950-talet, med I20-området i bakgrunden. (Källa: Byggnadsordning för Väst på stan, samrådshandling 2013)

Regementsområden är av tradition slutna enklaver med enhetlig bebyggelse, där inga landmärken sticker upp. Dragonregementet, som numera omges av tät bebyggelse, är därmed inte så synligt på håll – bebyggelsekaraktären och de kulturhistoriska värdena upplevs bäst inifrån området. Vid stadshuset (f.d. kasernbyggnaden) med dess förgård (f.d. kaserngården) är den historiska kopplingen till militärepokan mycket tydlig, likaså inne på gårdarna vid ridhusen och stallarna. I regementsområdets yttre delar är kopplingen inte lika tydlig. Gatunätets rutnätsstruktur gör dock att man från vissa stråk i den omgivande staden har utblickar mot enskilda byggnader på regementsområdet. Mest tydligt är det från Slöjdgatan, där det var ett medvetet stadsplanedrag att regementet skulle manifestera sig.

Karaktäristiskt för regementsbebyggelse är även den geometriskt tydliga bebyggelsestrukturen, med axialitet och rätvinklighet som karaktärsdrag och med de officiella, monumentala byggnaderna samlade kring kaserngården, i kontrast till de enklare utformade bakomliggande servicebyggnaderna (t.ex. stallarna inom det aktuella planområdet).

Det f.d. militärsjukhuset ligger, som en utpost från militärepokan, i en ganska trafikpräglad miljö mellan Ridvägen och Västra Esplanaden. Förutom sjukhusbyggnaden finns här även en enklare träbyggnad. Byggnaderna ligger i ett litet parkområde, en rest av Dunkerslunden som anlades 1919 men minskade kraftigt i storlek när Ridvägen fick sin nuvarande dragning på 1970-talet.

På senare år har ett par byggnader i planområdets nordöstra del rivits, vilket gör att denna del av Dragonregementet är glesare bebyggd idag än under militärepokan och att viss sikt finns från delar av Västra Esplanaden, där ridhus och stallar skymtar mellan träden i Dunkerslunden. En tydlig siktlinje finns från Västra Norrlandsgatan mot gaveln på ett av ridhusen. Se foto på sidan 3. En motsvarande siktlinje finns västerifrån från Ridhusgatan.

Utöver den forna regementsbebyggelsen som beskrivs ovan finns ytterligare tre byggnader nära planområdet som tas upp som värdefulla i den fördjupade översiktsplanen: två bostadshus i kvarteret Båtsmannen samt ett i kvarteret Muraren. Se tabell på sidan 9. Området där dessa byggnader är belägna upplevs inte som en del av regementsområdet, men heller inte fullt ut som en del av stadsdelen Väst på Stan. De stora öppna ytor där regementsbebyggelse har rivits bidrar tillsammans med Ridvägens väl tilltagna kurvor, som har vägens formspråk snarare än gatans, till att detta område bitvis upplevs som stökigt och ostrukturerat.

Övrig bebyggelse i planområdets närhet är ett kontorshus från sent 1970-tal i kvarteret Skvadronen, en rad med stadsvillor längs Brogatan samt fyra åttavånings punkthus längs Ridvägen, som avslutar regementsområdet norrut mot väg 507, Vännäsvägen. Här kan man se över till I20-området och, trots vägarnas och järnvägens barriäreffekt, uppfatta sambandet mellan de två regementena. Punkthusen tillkom vid 2000-talets början. Väster om Dragonregementet ligger bostadsområdet Dragonfältet med bostadsbebyggelse från samma tid, huvudsakligen i fem våningar.



Regementsområdets nordöstra del, med den f.d. vagnboden till vänster (inom planområdet), bakom denna en av de f.d. stallarna, som numera är parkeringsgarage och till höger ett av de moderna punkthusen (utanför planområdet).

PLANFÖRSLAGET

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en ny parkeringsanläggning. Vidare är syftet att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden samt att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett skydd.

Planförslaget redovisar i huvudsak följande förändringar:

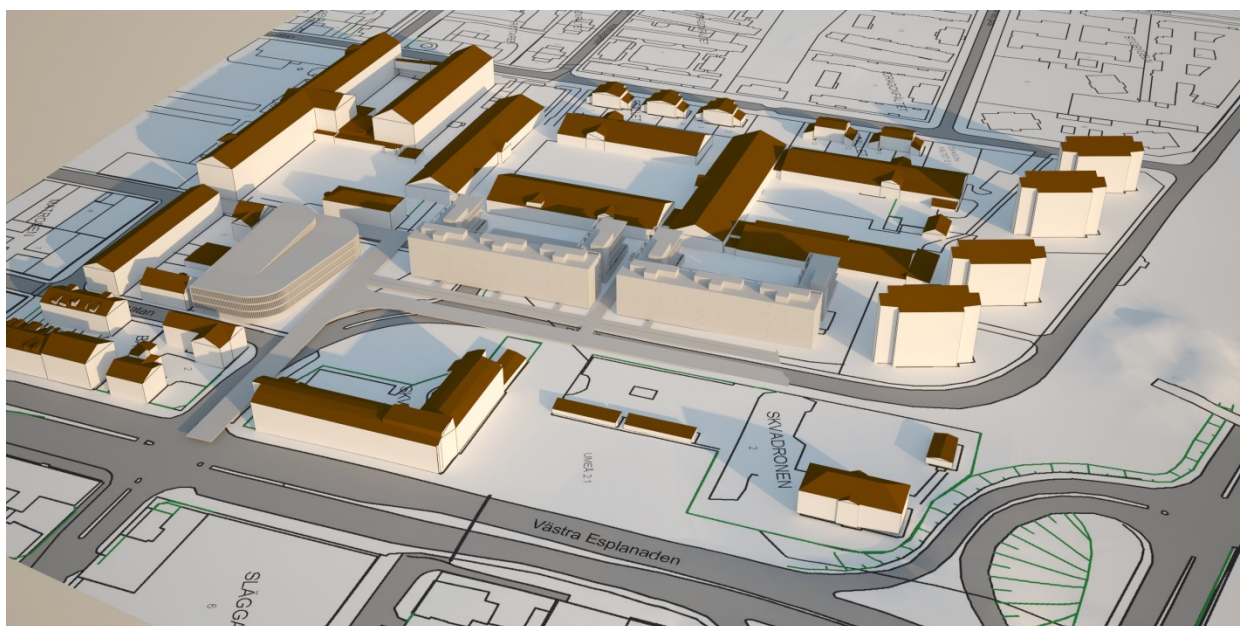
- **Gatustrukturen** inom planområdet förändras för att ge en effektivare markanvändning och ett mer läsbart och lättorienterat stadsrum. Ridvägen får en mer stadsmässig utformning. Gång- och cykelstråken binds samman.
- **Ny bostadsbebyggelse** i två kvarter föreslås inom kvarteret Dragonen, Umeå 5:1, på Ridvägens västra sida. Bebyggelsen får ha högst fem våningar mot Ridvägen och fyra våningar i kvarterets inre. Planförslaget innehåller planbestämmelser om bebyggelsens utformning, som syftar till att ge gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter.
- Norra delen av kvarteret Muraren avsätts för ett **nytt parkeringshus** med en högsta total byggnadshöjd på 11,5 meter. Parkeringshusets placering har anpassats så att siktlinjen i Västra Norrlandsgatans förlängning mot gaveln på ett av de f.d. ridhusen ska bevaras. Se bild på sidan 16.
- Av de **kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna** inom planområdet föreslås de två f.d. stallarna (H på kartan sid 7) ges formellt skydd i form av en skyddsbestämmelse som anger att byggnaderna inte får förvanskas utvändigt eller rivas. Planen medger användning för centrumskapande verksamheter och kontor. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse.
- Bostadskvarterens **gårdar** får byggas under med bjälklag som planteras. Endast mindre byggnader, såsom trädgårdsförråd, miljöhus, cykelparkering m.m., kan tillkomma på gårdarna. Planbestämmelser anges om hur planteringar på gårdarna ska utformas
- Det öppna stråket mellan stallbyggnaderna och bostadsgårdarna planläggs som allmän plats, gångfartsområde.

En mer utförlig beskrivning av förslaget finns i planbeskrivningen.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE AVSEENDE KULTURMILJÖ OCH STADSBILD

Konsekvenser för riksintresset

Riksintresset **Umeå** omfattar en stor del av Umeå stad och kulturmiljövärdena består i stadens stadsbyggnadshistoriska helhetsvärden. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets norra del föreslås förtätas och att bebyggelsekaraktären i denna del av regementsområdet därmed förändras. Se modell nedan.



Dragonregementet med närområde. Vita byggnadsvolymer är befintliga, grå volymer redovisar ny bebyggelse enligt vad planförslaget medger. (Modell: Sweco, baserad på modellfiler från TM, White samt Umeå kommun. De nya byggnadernas utformning är inte avgjord; modellen visar endast principiellt möjliga byggnadsvolymer.)

Vid bedömning av kulturmiljövärden brukar begreppen kunskapsvärde, upplevelsevärde samt bruksvärde användas. Kunskapsvärdet är kulturmiljöns informationsinnehåll. Upplevelsevärdet innefattar visuella, upplevelsemässiga och identitetsskapande värden. Bruksvärdet beror på hur kulturmiljön används idag och hur det kan användas framöver.

De förändringar som planförslaget möjliggör påverkar främst riksintressets **upplevelsevärden**. Konsekvenserna består i att stadsbilden förändras och därmed även möjligheterna att genom stadsbilden uppleva och tolka riksintressets värden. En närmare beskrivning görs nedan för var och en av de värdekärnor inom riksintresseområdet som ligger nära planområdet. Värdekärnorna beskrivs närmare i avsnitt *Utredningsområdets kulturmiljö och stadsbild*.

Planområdet ligger delvis inom värdekärnan **Regementsstaden Umeå/Dragonregementet**. Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen är avsedd för bostäder och för därmed in en ny bebyggelsekaraktär. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regementsepoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning. Tidigare har de moderna punkthusen

i norr och bostadshusen i väster på motsvarande vis som det nu aktuella detaljplaneförslaget förtätat och moderniserat Dragonregementets karaktär, men med bibehållande av vissa siktlinjer och stråk som gör att man fortfarande upplever områdets bakgrund som regemente.

Det förslag till ny bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar därmed de siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån samt längs stråket utmed stallbyggnaderna. Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur.

Den nuvarande bebyggelsens enhetlighet i skala gör att de bebyggda delarna av regementsområdet upplevs som en helhet. Från längre håll är det främst stadshuset som manifesterar sig, sett från Slöjdgatan, i övrigt ligger regementsbebyggelsen dold av omgivande, ganska jämnhögt bebyggelse. Planförslagets placering av nya byggnader och reglering av högsta tillåtna byggnadshöjder innebär att stadshuset även fortsatt kommer att framstå som en monumentalbyggnad och regementskaraktären fortfarande kommer att vara tydlig i området där de f.d. ridhusen och stallbyggnaderna ligger. Se vidare nedan under *Konsekvenser för bebyggelsekaraktär och stadsbild*.

Planförslaget innehåller skyddsbestämmelser för två f.d. stallar, vilka nämns i riksintressebeskrivningen såsom några av landets ytterst få bevarade. Däremot föreslås en f.d. vagnbod i planområdets nordöstra del ersättas med ny bostadsbebyggelse. Därmed påverkas riksintressets **kunskapsvärden**. Vagnboden är en del av Dragonregementets bebyggelsehistoria, men står i ett område där även andra hus har rivits och där sammanhanget därmed inte är det ursprungliga. Den nämns inte särskilt i riksintressebeskrivningen och saknar skyddsbestämmelser i gällande detaljplan. En rivning av vagnboden innebär en förlust av kulturhistoriska värden, men denna byggnad är inte en av de mest värdefulla för förståelsen av riksintressets värden.

En annan av riksintressets värdekärnor, **Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente**, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i denna värdekärna kan påverkas indirekt genom att den nya, tätare och högre bebyggelse som planförslaget medger förändrar utblickarna från Västerbottens regemente mot Dragonregementet. Det förändrade utblickarna kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt. Avståndet mellan de två regementsområdena är dock relativt långt och det är bara från vissa platser inom Västerbottens regementets södra del som man kan se bebyggelsen på Dragonregementet. Det finns även befintlig bebyggelse, träd m.m. som skymmer sikten. (Se före-efterbilder från gång- och cykelbron mellan regementsområdena på sidan 15.)

Värdekärnorna **Amerika** samt **Typisk trähusbebyggelse ifrån sekelskiftet 1900** ligger inte i direkt anslutning till planområdet och har heller inga utblickar mot det. De påverkas därmed inte alls av planförslaget.

I tabellen nedan redovisas en bedömning av planförslagets innebörd med avseende på riksintressets karaktärsdrag.

Riksintressets karaktärsdrag enl. riksintressebeskrivning	Planförslagets innebörd	Slutsats
Residensstadsprägel med förvaltnings-, utbildnings-, regementsbyggnader och miljöer med framträdande placeringar och som är väl synliga i stadsmiljön.	Planförslaget berör regementsbebyggelsen och visar en hänsyn till denna, såväl strukturmässigt som vad gäller högsta höjd för ny bebyggelse.	<i>Samverkar.</i>
Trästadskaraktär med trähus i en eller två våningar, enkla men medvetet utformade hus blandade med förnämlig panelarkitektur.	Planförslaget berör inte detta karaktärsdrag.	<i>Berörs inte.</i>
Offentliga byggnader i sten upp till tre våningar.	Planområdet gränsar till de delar av Dragonregementet där denna typ av byggnader finns, men planförslaget bedöms inte påverka dessa.	<i>Påverkas inte.</i>
Kvartersstruktur med huvudbyggnader placerade mot gatorna och enklare, lägre byggnader placerade mot kvartersmitten.	Planförslaget berör inte detta karaktärsdrag.	<i>Berörs inte.</i>
Avstånd och luft mellan husen.	Planförslaget kan inte direkt relateras till detta karaktärsdrag, som främst avser stadens kvartersbebyggelse.	<i>Påverkas inte.</i>
Rutnätsplan med öppna platser, genomsiktighet i alla riktningar och kontakt med älven.	Planförslaget innefattar omläggning av Ridvägen till ett mer rätvinkligt gatusystem, bättre anpassat till stadens rutnätsplan än dagens situation.	<i>Samverkar.</i>
Storgatan, historisk kommunikationsled och paradgata.	Planförslaget berör inte Storgatan.	<i>Berörs inte.</i>
Breda, avskiljande esplanader.	Planförslaget berör inte esplanaderna.	<i>Berörs inte.</i>
Parker, björkalléer utmed gatorna samt trädgårdstomter Öst och Väst på stan.	Planförslaget berör inte detta karaktärsdrag.	<i>Berörs inte.</i>
Hamnstråk med gles och låg bebyggelse samt sjöfartspräglad och representativ fasad mot älven.	Planförslaget berör inte hamnstråket	<i>Berörs inte.</i>

Sammanställning av planförslagets innebörd för riksintressets karaktärsdrag.

Konsekvenser för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Tre byggnader inom planområdet tas upp som **kulturhistoriskt värdefulla** i den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden och byggnadsordningen för Väst på stan: två f.d. stallbyggnader samt en f.d. vagnbod. Dessa byggnader saknar lagskydd och har inga skyddsbestämmelser i gällande detaljplan. I planförslaget förses de två f.d. stallbyggnaderna med en skyddsbestämmelse som anger att de inte får förvanskas utvändigt eller rivas.

Den f.d. vagnboden får däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse enligt planförslaget. Vagnboden är en del av Dragonregementets bebyggelsehistoria, men tillhör inte de kulturhistoriskt mest värdefulla byggnaderna. Se även sidan 12.

Konsekvenser för övrig skyddsvärd kulturmiljö

De förhållningssätt till värdefulla stadspartier som anges i byggnadsordningen för Väst på stan (se sid 7) har beaktats under detaljplanarbetet. Se vidare avsnitt *Konsekvenser för bebyggelsekaraktär och stadsbild* nedan. Många frågor som rör nya byggnaders utformning avgörs dock först i bygglovskedet.

Konsekvenser för bebyggelsekaraktär och stadsbild

Ett genomförande av planförslaget kommer att ge planområdets östra del en **ny bebyggelsekaraktär**, en stadsmässig bostadsbebyggelse. Detta innebär att en tydligare gräns skapas mellan regementsområdet och den omgivande staden. Dagens stora, obebyggda ytor med flytande gränser mot ett storskaligt vägrum ersätts med en rätvinklig struktur av samma typ som på regementsområdet.

Att stadsbebyggelsen kryper närmare in på regementsbebyggelsen behöver inte betyda att regementskaraktären blir svårare att uppleva och tolka. Även under tidigare epoker har planområdets östra del varit en övergångszon mellan regementet och den omgivande staden. Planförslaget innebär visserligen att sambandet mellan det f.d. sjukhuset, öster om planområdet, och resten av regementsbebyggelsen blir mindre tydligt, men detta samband är redan idag stort genom att området mellan stallarna och sjukhuset är så splittrat i karaktären. En byggnad från regementsepoken försvinner – den f.d. vagnboden – men den ligger idag på en öppen hårdgjord yta, utan tydliga samband med den övriga bevarade regementsbebyggelsen. Planförslaget ger en ökad tydlighet i bebyggelsestrukturen, där det öppna stråket längs stallbyggnaderna bevaras och bildar gräns för regementskaraktären.

Nedan och på följande sidor visas några platser där man idag har sikt mot regementets byggnader och därmed upplever den kulturhistoriska bebyggelsekaraktären, samt hur dessa platser kan te sig efter ett genomförande av planförslaget.

Den tätare bebyggelsen inom planområdet innebär att sikten in mot området sett österifrån och norrifrån delvis kommer att skymmas, men de viktigaste **siktlinjerna** har beaktats i planförslagets utformning av nytt gatunät. Omläggningen till tydligare rutnätsstruktur förtydligar siktlinjerna längs Västra Norrlandsgatan och Dunkersgatan sett österifrån. Se bildparet nedan.



Från Ridvägen vid Västra Esplanaden, västerut. Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. Nytt parkeringshus till vänster, till höger skymtar de nya bostadshusen bakom vegetationen. (Fotomontage: TM Konsult. Fasadutformning avgörs inte i detaljplanen; illustrationen ska endast ses som ett exempel.)

Norriifrån kan man idag se den gamla regementsbebyggelsen bl.a. från gång- och cykelbron över Vännäsvägen. Här kommer den nya, tätare bebyggelsen att ändra vyn. Se övre bildparet nedan. (Även en pågående tillbyggnad på norra sidan av stadshuset, utanför aktuellt planområde, kommer att förändra vyn sett från detta håll.) Planområdets östra del har idag en mycket öppen karaktär – det utgörs till stor del av asfaltytor där byggnader har rivits. Tidigare har detta område varit tätare bebyggt och mer blandat i karaktären, som en övergång mellan regementsområdet och den omgivande staden. På fotot på sidan 8, från 1950-talet, syns både regementsbebyggelse och andra byggnader som idag är rivna, bl.a. regementets djursjukhus som revs helt nyligen och låg öster om stallbyggnaderna. På fotot kan man även se parken Dunkerslunden, som då var betydligt större än idag och bl.a. omfattade området norr om kvarteret Muraren, där Ridvägen går idag. Senare bebyggdes kvarteret Muraren med en modern trevåningsbyggnad på den plats där planförslaget anger parkeringshus. Planområdets östra del hade alltså under senare delen av 1900-talet en blandad bebyggelsekaraktär, tätare än idag.

Den rätvinkliga gatustruktur som planförslaget medför samt den nya bebyggelsens placering parallellt med de f.d. stallbyggnaderna påminner om hur området varit disponerat under regementsepoken. Se nedre bildparet nedan.



Från gång- och cykel bron över Vännäsvägen, söderut. Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. De nya bostadshusen ger en tätare bebyggelsekaraktär och regementskaraktären blir mindre tydlig sett härifrån. (Fotomontage: White. Fasadutformning avgörs inte i detaljplanen; illustrationen ska endast ses som ett exempel.)



Från planen intill de f.d. stallbyggnaderna (H på karta sid 7), norrut. Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. De nya bostadshusen ger en tätare bebyggelsekaraktär, men bevarar siktlinjen i stråket längs stallbyggnaderna. (Fotomontage: White. Fasadutformning avgörs inte i detaljplanen; illustrationen ska endast ses som ett exempel.)

De nya byggnader som planförslaget medger blir inte synliga i det viktiga centralperspektivet från Slöjdgatan eller från stadshusgården. Även sett västerifrån bevaras regementskaraktären – den nya bebyggelsen blir bara synlig i begränsad omfattning. Se nedan.



Från Brogatan österut, mot gaveln på det södra ridhuset (F på karta sidan 7). Till vänster nuvarande situation, till höger med bebyggelse enligt vad planförslaget medger. Översta delarna av de nya bostadshusen syns bakom den f.d. stallbyggnaden (H på kartan). (Fotomontage: Sweco. 3D-modell: White, Umeå kommun. Modellen visar endast principiellt möjliga byggnadsvolymer.)

Byggnadshöjd och byggnadsvolymer i de nya kvarteren har anpassats till den omgivande bostadsbebyggelsen på Dragonfältet och regementsbebyggelsen på Dragonregementets södra del. Den avviker däremot från envåningslängorna (f.d. stall och ridhus) i Dragonregementets norra del. Planbestämmelser anges om bebyggelsens utformning, bl.a. att fasaderna på de långa byggnaderna mot Ridvägen ska delas upp i flera volymer, för att få en mer uppbruten skala (f_1). De mindre, tvärställda, bostadshusen får inte byggas ihop med husen utmed Ridvägen (p_2), för att kvarteren inte ska upplevas som kompakta. Planförslaget låser inte **nya byggnaders utformning**, och konsekvenserna för stadsbilden kan därför inte beskrivas i detalj. Den befintliga bebyggelsen inom planområdet är enklare i sitt formspråk än de monumentala byggnaderna på Dragonregementets södra del och har en något ljusare färgsättning. Planförslaget anger att de nya bostadshusens fasader i huvudsak ska utföras i puts och samtliga ytor ska ha varma, ljusa kulörer. Bostadshusen ska utformas med markerad sockelvåning och tak ska utföras som sadeltak med svart bandtäckt plåt (f_1). Dessa bestämmelser bedöms ge en god anpassning till den befintliga bebyggelsen.

Den öppna gården mellan de två stallbyggnaderna ska, enligt planbeskrivningen, inte bebyggas alls, inte heller planteras med parkartad vegetation, eftersom öppenheten speglar områdets militära användning. På plankartan finns bestämmelse om att byggnad inte får uppföras på gården.

Det nya parkeringshuset i kvarteret Muraren ligger utanför riksintressets värdekärna och med bibehållande av siktlinjen från Västra Norrlandsgatan mot ett av ridhusen, vilket ger relativt goda förutsättningar för att det ska kunna få en såpass tillbakadragen roll i stadsbilden att helheten inte störs. Byggnadshöjden har i planförslaget anpassats till omgivande bebyggelse. I planbestämmelser anges att parkeringshusets fasader i huvudsak ska utföras i trä och färgbehandlas i varma, ljusa kulörer. Parkeringshuset ska utföras med rundade hörn mot norr. Taket ska utföras som två lutande skivor med växtbeklätt tak (f_2). Planförslaget bedöms ge förutsättningar för en god anpassning till den befintliga bebyggelsen och för att parkeringshuset inte ska få en dominerande roll i stadsbilden, men ett parkeringshus innebär ofrånkomligen en stor byggnadsvolym. Det utformningsförslag som ligger till grund för modellen på sidan 11 och fotomontaget på

sidan 14 utgörs av en ”kilformad” byggnad med rundat hörn, som medvetet anpassats i höjd och volym till den omgivande bebyggelsen. Enligt planbeskrivningen har utgångspunkten varit att hålla nere volymens höjd framförallt i det nordvästra hörnet, som vetter mot det f.d. sadelmakeriet (byggnad G på karta sidan 7). Detta innebär alltså ett hänsynstagande till den omgivande bebyggelsens kulturmiljövärden. Byggnadens utformning styrs dock inte så detaljerat i planförslaget att denna utformning säkras. Samma byggnadshöjd, 11,5 meter, anges för hela den yta där parkeringshuset är placerat.

FORTSATT PLANERING FÖR ATT FÖRHINDRA NEGATIV MILJÖPÅVERKAN

- Utformningen av de nya byggnader som planförslaget medger kommer att studeras vidare under den fortsatta planprocessen och framförallt, om planen antas, i bygglovskedet.
- I planförslaget finns skyddsbestämmelser för de två f.d. stallbyggnaderna, som följs upp vid hantering av bygglov.

UNDERLAG

- Fotomontage. White Arkitekter samt TM Konsult. Juni 2015.
- Förslag till byggnadsordning för Väst på stan – ett förhållningssätt till stadsdelens karaktärsdrag. Umeå kommun. Samrådshandling juni 2013, rev. december 2013.
- Översiktsplan Umeå kommun. Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen 29 augusti 2011.
- Detaljplan för fastigheten Umeå 5:1 m.fl. inom Umeå. Behovsbedömning. Bedömning av behovet att upprätta en miljöbedömning enligt Plan- och bygglagen och MKB-förordningen. Dnr BN-2013/00202. Umeå kommun. 2013-09-10.
- Centrala Umeå och f.d. regementet I 20 – en kulturmiljö av riksintresse. Riksintressebeskrivning 2009. Länsstyrelsen Västerbotten. Januari 2010. Beslutad 2010-04-20.
- Stadsplan för K4-fältet, P21/1974.
- Stadsplan kvarteret Svarvaren och del av kvarteret Skvadronen, P10/1979.
- Stadsplan för kvarteren Matrosen, Muraren och Svarvaren, P12/1952
- Stadsplan för kvarteret Båtsmannen, P83/1946.
- Bebyggelseregistret, Riksantikvarieämbetets webbplats (byggnadsminnena), www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/
- Fornlämningsregistret, Riksantikvarieämbetets webbplats, www.raa.se/hitta-information/fornsok-fmis/

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Kulturmiljöstudien har upprättats av landskapsarkitekt LAR/MSA Åsa Hermansson, Sweco, Falun, på uppdrag av Umeå kommun. I uppdraget har även planeringsarkitekt MSA Tony Svensson medverkat.

Detaljplan, Umeå kommun augusti 2014, rev. juni 2015

Magdalena Blomquist
Planarkitekt

Åsa Hermansson
Landskapsarkitekt LAR/MSA

BYGGNADER PÅ DRAGONREGELEMENTET SAMT I PLANOMRÅDETS OMEDELBARA NÄRHET, SOM TAS UPP I FÖRSLAG TILL BYGGNADSORDNING FÖR VÄST PÅ STAN

Byggnadernas läge framgår av karta på sidan 7.

Beteckn	Byggnad, adress	Beskrivning (ur Byggnadsordning för Väst på stan)
	A F.d. officersbostad, numera kontor. Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31.	Valmat tak täckt med svart skivplåt. Frontespiser med sadeltak i alla fyra väderstreck. Stomme av stående timmer. Fasad ursprungligen panelklädd, senare reveterad och putsad. Kraftiga hörnkedjor. Åttarutors fyrluftsfönster. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i>
	B F.d. grindstugor, 2 st, numera kontor. Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31.	Brutna valmade tak klädda med svart skivplåt. Små välvda takkupor i alla väderstreck. Putsade fasader med kraftiga hörnkedjor, horisontellt listverk i takfot. Korspostfönster, ursprungligen med tätspröjsade överdel. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i>
	C F.d. officersmäss, numera konferensverksamhet. Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31.	Valmat tak med svart plåt i bandtäckning. Välvda takkupor i tre väderstreck. Entréfasad med fyra halvkolonner under tympanonfält med ovalt fönster. Dekorativ smidesbalkong över porten. I övrigt putsad fasad med kraftiga hörnkedjor och högt sittande horisontella listverk. Korspostfönster, ursprungligen med tätspröjsade överdel. Arkitekt Erik Josephson. 1911. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i>
	D F.d. excercishus, numera stadshusets restaurang Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31.	Innehåller en stor sal och omklädningsrum. Sadeltak täckt med svart skivplåt. Fasad indelad med horisontella och vertikala listverk. I väggfälten liggande och stående fasspontpanel. Högt sittande tätspröjsade fönster av ursprungligt utseende. Arkitekt Erik Josephson 1898–1900. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i>
	E F.d. kasernbyggnad, numera stadshus Stadshusområdet. Dragonen 1. Skolgatan 31.	Förlängd åt väster och öster 1908. Innehöll från början logement och matsal. Ombyggt till förvaltningsbyggnad för Umeå kommun 1966–69. Bandtäckt sadeltak med halvrunda takkupor. Putsad fasad med svagt utskjutande mitt- och sidopartier, rusticerad i bottenvåningen och rytmiskt indelad av vertikala band. Åttarutors fyrluftsfönster. Arkitekt Ernst Josephson 1898–69/VAB Sten Ehnberg 1966–69. <i>Skyddad genom k-märkning i detaljplan.</i>
	F F.d. ridhus, 2 st, numera parkeringsgarage. Stadshusområdet. Stallet S:1 och Dragonfältet S:1	Sadeltak täckta med svart korrugerad plåt. Fasader indelade med horisontella och vertikala listverk. I väggfälten liggande och stående fasspont. Högt sittande tätspröjsade fönster av ursprungligt utseende. Arkitekt Erik Josephson 1898–1900. <i>Skyddad genom q-märkning i detaljplan. Får inte rivas eller förvanskas.</i>
	G F.d. sadelmakeri, numera kontor Stadshusområdet. Umeå S:1. Hovrättsgatan 21.	Ursprungligen uppförd som nödbostad efter stadsbranden 1888. Under regimentstiden använd som sjukhus, expedition och sadelmakeri. Flackt valmat tak klätt med svart skivplåt. Fasad i nyrenässans indelad med pilastrar och listverk. Liggande fasspontpanel nedtill, i övriga väggfält stående locklistpanel. Konsolfris i takfoten. Konsolburna fönsterkornischer. [Uppgift om arkitekt saknas.] 1888.

Byggnadernas läge framgår av karta på sidan 7. Utöver de byggnader som anges nedan är även Båtsmannen 2, Västra Esplanaden 17, upptagen i byggnadsordningen, men denna byggnad har nyligen brunnit ned.

Beteckn	Byggnad, adress	Beskrivning (ur Byggnadsordning för Väst på stan)
	H F.d. stallbyggnader på södra stallgården, 2 st, numera kontor och förråd Stadshusområdet. Umeå 5:1. Hovrättsgatan 17. INOM PLANOMRÅDET	Skivtäckta svartmålade plåttak. Fasad indelad med horisontella och vertikala lister. I väggfälten liggande och stående fasspont. Högt sittande tätspröjsade fönster av ursprungligt utseende. Byggnaderna har eftersatt underhåll. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900.
	I F.d. stallbyggnader på norra stallgården, 2 st, numera parkeringsgarage. Stadshusområdet. Sporren 1 och 2.	Sadeltak täckt med papp lagd på trekantlister. Små trekantiga takkupor med spröjsade fönster. Fasad indelad med horisontella och vertikala listverk. Väggfält med liggande och stående fasspont. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900. <i>Skyddad genom q-märkning i detaljplan. Får inte rivas eller förvanskas.</i>
	J F.d. vagnbod, numera kontor och förråd Stadshusområdet. Umeå 5:1. Ridvägen 16 INOM PLANOMRÅDET	Bandtäckt plåttak. Fasad indelad med horisontella och vertikala listverk. I väggfälten liggande och stående fasspont. De flesta dörrar och fönster tillkomna i sen tid. Arkitekt Erik Josephson. 1898–1900.
	K F.d. sjukhus, numera kontor Skvadronen 2. Ridvägen 5	Valmat svart bandtäckt plåttak med små halvrunda takkupor. Putsad fasad. Korspostfönster. Över entrédörren liten pelarburen balkong med smidesräcke. Byggnaden ligger fritt i en parkmiljö. Arkitekt och byggår okända.
	L Bostadshus Båtsmannen 2. Bankgatan 18	Fick nuvarande utseende efter en omfattande om- och tillbyggnad 1933. Ursprunget var ett äldre envåningshus, vars stomme nu finns kvar inbyggd i husets södra del. Ett exempel på tidig skickligt utförd förtätning på stadens tomter. Sadeltak med skivplåt. Frontespiser mot gatan. Sexrutors tvåluftsfönster med breda sidofoder. Stående spontad lockpanel. Halvöppen tvåvån. entréveranda m.m. mot gården. 1889. Arkitekt omb. J D Sundberg 1933.
	M Bostadshus Muraren 1. Hovrättsgatan 14	Bostadshus, ursprungligen med en lägenhet i vardera planet. Typiskt för Erik Eriksson, en av stadens mer namnkunniga arkitekter, är det brutna taket och den indragna, halvöppna entréverandan mot gården. Skivklätt plåttak. Tilläggsisolerat, ny lockpanel. Välbevarat och trivsamt. Arkitekt Erik Eriksson 1924.

Program till detaljplan för

Östra Dragonfältet



Medverkande:	Frida Bergström, trafikingenjör Katarina Bergström, trafikplanerare Magdalena Blomquist, planarkitekt Anna Flatholm, stadsträdgårdsmästare Hanna Jonsson, planerare Lage Olofsson, mark- och exploateringsingenjör Elin Pietroni, planeringschef Annika Söderlund, miljöinspektör Gustav Edvinsson, Ramböll miljöbedömning Åsa Hermansson, Sweco kulturmiljöstudie Joachim Karlgren, Trivector trafikutredning
Fotografier:	Umeå kommun, om inte annat anges
Kartor och illustrationer:	Umeå kommun, om inte annat anges
Besöksadress:	Skolgatan 31 A
Postadress:	Umeå kommun, Detaljplanering, 901 84 Umeå
E-postadress:	detaljplanering@umea.se
Internet:	www.umea.se/stadsplanering
Telefon:	090-16 10 00 (växel) 090-16 13 61

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	4
Bakgrund	4
Syfte	5
Avgränsning av programområdet	5
Planprocessen	5
Behovsbedömning	6
Gällande planer och beslut	7
Översiktsplan	7
Detaljplaner	8
Riksintresse.....	8
Programförslaget	9
Övergripande markanvändning och struktur.....	10
Föreslagen ny bebyggelse	10
Gestaltning	10
Befintlig bebyggelse.....	11
Parkområden.....	11
Gator och trafik.....	12
Kollektivtrafik	13
Gång- och cykeltrafik.....	13
Västra Esplanaden	14
Korsningen Västra Esplaneden/Ridvägen	14
Parkering.....	15
En ny parkeringsanläggning.....	15
Parkeringsbehov inom området	16
Teknisk försörjning.....	16
Etapper.....	16
Konsekvenser av programförslaget	16
Miljöbedömning	16
Luftkvalitet.....	16
Långsiktigt bättre luftmiljö.....	18
Buller	18
Kulturmiljö	19
Kulturmiljöstudie	20
Handlingar	
Planprogram	
Miljöbedömning (separat handling)	
Kulturmiljöstudie (separat handling)	
Trafikutredning (separat handling)	

INLEDNING

Bakgrund

Programområdet ligger i anlutning till Ridvägen i det nordöstra hörnet av stadsdelen Väst på stan. Området avgränsas i öster av Västra Esplanaden, i norr av väg 507, Vännäsvägen och i väster av Dragonfältet.

Programmet har sin utgångspunkt i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna¹. Programområdet är en del av det omvandlingsområde som ligger kring Ridvägen och Vännäsvägen se bild under avsnittet, översiktsplan. Översiktsplanen illustrerar här en utveckling med ny kvartersbebyggelse. Området ligger centralt i Umeå nära kollektivtrafikstråk och lämpar sig därmed väl för förtätning med både bostäder och verksamheter.

I den fördjupade översiktsplanen presenteras en parkeringsstrategi som har till syfte att omfördela befintlig arbetsplatsparkering till förmån för kunder och boende samt styra den angöringstrafik som har sitt mål i centrum. Parkering för kunder, besökande och boende går före arbetsplatsparkering i stadskärnan. Arbetsplatsparkering ska anordnas samlat utanför centrumfyrkanten. Kv Muraren har pekats ut som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil².

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå och delvis inom värdekärnan Regementsstaden Umeå/ Dragonregementet.



Programområdets läge i Umeå

¹ Översiktsplan Umeå kommun, Fördjupning för de centrala stadsdelarna. Antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011.

² Parkeringsprogram 2013-08-05, fastställt i Kommunstyrelsen november 2013

Det första tillfället är det så kallade programsamrådet vilket är det skede som den aktuella planen befinner sig i nu.

Programmet ska beskriva planeringsförutsättningarna för området, ange mål, vilja och inriktning för stadsutvecklingen samt presentera förslag till omdaning i området. Det ska utgöra ett diskussionsunderlag för sakägare, myndigheter, boende och andra berörda. Programmet ska sedan, tillsammans med de synpunkter och förslag till förändringar som kommer in, ligga till grund för fortsatt detaljplanering av området.

Byggnadsnämnden tog 24 maj 2013 del av syftesblad för östra delen av Dragonfältet och därmed påbörjades planprocessen.



Behovsbedömning

När en ny detaljplan tas fram ska kommunen ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i Miljöbalken.

En behovsbedömning har upprättats där planen bedöms innebära betydande miljöpåverkan³. En miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ bedöms därför behöva genomföras.

Behovsbedömningen grundas på en genomgång av planens miljöpåverkan. Enligt genomgången finns det för kombinationen av ändringar i vägnätet och uppförande av ny parkeringsanläggning och dess påverkan på luftmiljön anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Det finns anledning att anta att miljökvalitetsnorm kommer att överskridas. Planen medför också påverkan i område av riksintresse för kulturmiljön.

Länsstyrelsen har den 16 oktober 2013 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 18 oktober 2013 till och med 8 november 2013.

³ Behovsbedömning av detaljplan för fastigheten Umeå 5:1 m fl, Umeå kommun 2013-09-10.

GÄLLANDE PLANER OCH BESLUT

Översiktsplan

För området gäller översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. I översiktsplanen pekas programområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse.

Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad genom att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Staden ska präglas av attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner. Det i sin tur ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ökat bilanvändande och en prioritering av gående och cyklister är en av förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling.

I översiktsplanens förslag för Väst på stan beskrivs utvecklingen av bl a omvandlingsområdet. I den norra delen mot väg- och järnvägsområdet finns stadsdelens långsiktiga tillväxtpotential.

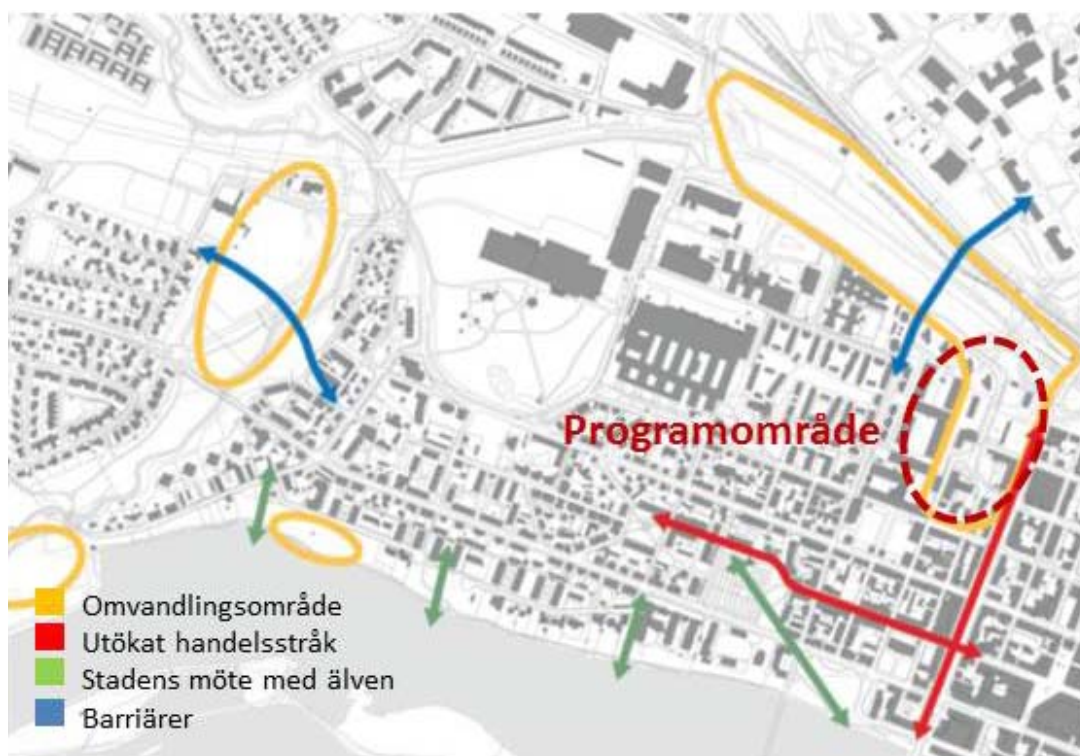


Illustration ur översiktsplanen, förslag till Väst på stan

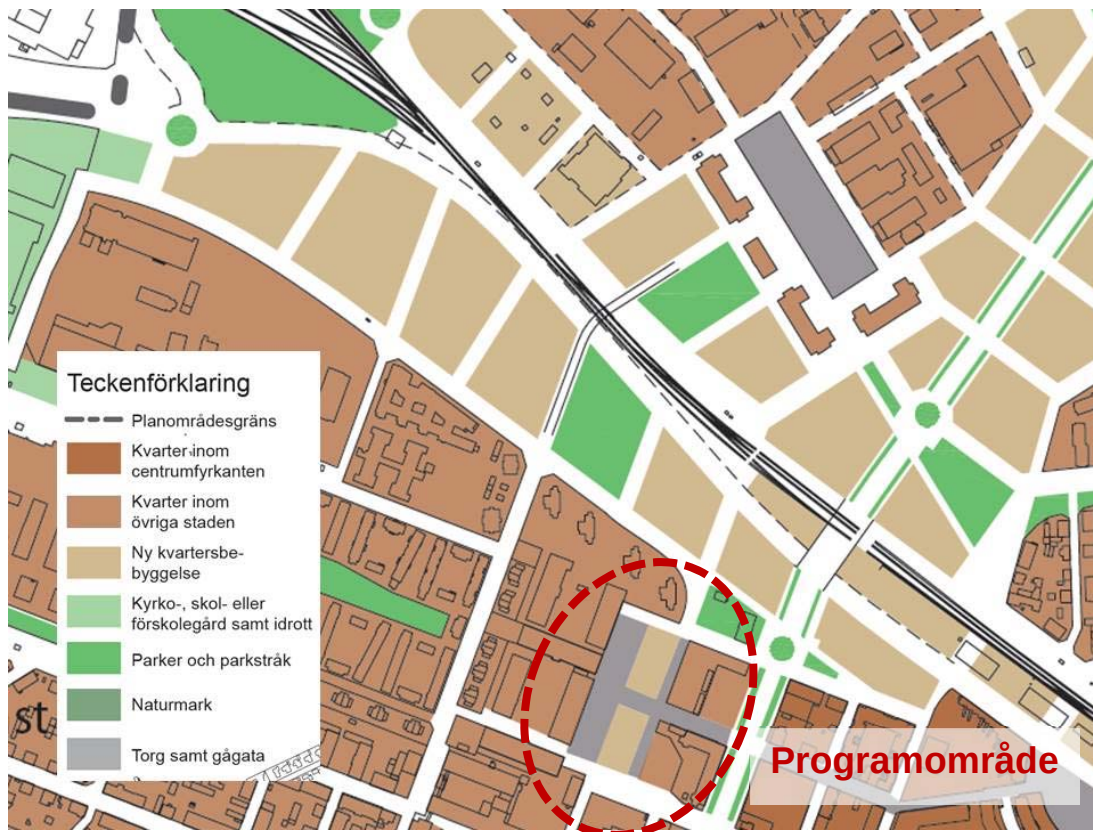


Illustration ur översiktsplanen, detalj över norra delen av omvandlingsområdet

Genom att flytta väg 507, Vännäsvägen, mot spårområdet frigörs exploateringsbara ytor av större slag. I riktlinjerna för stadsutvecklingen för det här området ingår bl a att komplettera med ny blandstadsbebyggelse längs den flyttade Vännäsvägen. Den norra delen ingår inte i det aktuella programområdet då de förändringarna ligger på längre sikt och kräver större omflyttning av vägstrukturen och stora investeringar.

Detaljplaner

För kv Dragonen (Umeå 5:1) samt kv Skvadronen gäller stadsplan för K4-fältet, P21/1974. För kv Svarvaren gäller stadsplan P10/1979, kv Muraren stadsplan P12/1952 och kv Båtsmannen stadsplan P83/1946.

Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, Centrala Umeå. Delar av programområdet ligger inom värdekärna, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplane-drag. Programområdet gränsar också till Västra Esplanen som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset för kulturmiljö. Se vidare under avsnittet om kulturmiljö.



Programförslag, siffror i kartan relaterar till sifferhänvisningar i texten till programförslaget.

PROGRAMFÖRSLAG

Övergripande markanvändning och stadsstruktur

Målet med omvandlingen i programområdet är att läka samman den, av vägar och parkeringsytor, splittrade stadsmiljön genom att bygga stad i form av ny kvartersbebyggelse. Programmets fokus ligger på markens användning samt bebyggelse- och vägstruktur.

Inom programområdet föreslås en förtätning med verksamheter, huvudsakligen kontor, bostäder samt ett läge för ett nytt p-hus. Programförslaget innehåller också en förändring i gatustrukturen för att åstadkomma en effektivare markanvändning och ett mer läsbart och lättorienterat stadsrum. Ridvägen får en mer stadsmässig utformning.

Föreslagen ny bebyggelse

Sifferhänvisningar inom klammer i texten relaterar till siffror i karta till programförslaget.

Ny bebyggelse föreslås inom kv Dragonen [**1**], Umeå 5:1, i form av huvudsakligen bostäder. I programmet illustreras två kvarter mellan Ridvägen och de befintliga stallbyggnaderna.

Inom kv Skvadronen [**2**] föreslås en förtätning med ytterligare verksamheter, huvudsakligen kontor mot Västra Esplanaden. Mot Ridvägen kan även bostäder provas.

Norra delen av kv Båtsmannen [**3**] föreslås förtätas med kontor och bostäder.

I den norra delen av kv Muraren [**4**] föreslås ett läge för ett nytt parkeringshus.

Gestaltning

Bebyggelsen ska utformas och placeras så att de ger gaturummen stadga och stadsbyggnadskvaliteter. Bebyggelsen ska också bidra till att skapa en inspirerande stadsmiljö med tydlig struktur i form av stadskvarter. Mot gata ska bebyggelsen vara öppen, utåtvänd och ha en inbjudande karaktär som ger förbipasserande en intressant och trygg upplevelse.

Bebyggelsen ska i förhållande till befintlig bebyggelses kvaliteter ges en medveten och formmässig gestaltning. Detta är inte minst viktigt i anslutning till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i området. Utformningen av p-huset ska ges särskild omsorg med hänsyn till intilliggande bostäder och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

I den fortsatta detaljplaneprocessen ska bebyggelsens utformning, höjd och volym utvecklas mer i detalj och gestaltungsprogram ska tas fram.

Befintlig bebyggelse

Inom kv Dragonen, Umeå 5:1, ligger kulturhistoriskt värdefulla byggnader i form av de fd stallarna [5] som tillhörde Norrlands Dragonregemente. Stallarna ska bevaras och föreslås få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse i kommande detaljplan. Byggnaderna kan fortsättningsvis användas för olika funktioner och verksamheter anpassade till byggnaderna och omgivningen.



Stallbyggnader inom Umeå 5:1

Även regementets fd sjukhusbyggnad [6] som ligger inom kv Skvadronen ska bevaras och föreslås få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse i kommande detaljplan. Öppenheten med den omgivande parken är viktig för upplevelsen av byggnaden och bör värnas. Tillskott av kompletterande bebyggelse kan vara möjligt att pröva i kommande detaljplanering.

Inom Umeå 5:1 ligger även en fd vagnbod som idag används som kontor och förråd. På den platsen planeras nya bostäder. Befintlig kontorsbebyggelse inom kv Svadronen kan kompletteras med ny. Även den befintliga bebyggelsen inom kv Båtsmannen kan komma att kompletteras eller ersättas med nya byggnader.

Parkområden

Översiktsplanen, fördjupning för de centrala stadsdelarna, framhåller att natur och grönska har stor betydelse för att ett hållbart stadsbyggande ska nå framgång. Parker är viktiga inte minst för att skapa attraktiva mötesplatser och stråk. Där beskrivs även förhållningssätt för parker och grönområden samt riktlinjer för de centrala stadsdelarnas grönska.

I kvarteret Skvadronen ligger Dragonregementets fd sjukhusbyggnad omgärdad av den lilla kvartersparken, Dunkerslunden anlagd 1919 [6]. Den har ett värde för upplevelsen av byggnaden och mjukar upp miljön. Dunkerslunden med sina uppvuxna träd är värdefull för stadsmiljön, men den har också ett läge intill den starkt trafikerade Västra Esplanaden som gör den mindre attraktiv.

Mellan Ridvägen och Västra Esplanaden, genom kv Skvadronen, finns idag ett gång- och cykelstråk som ligger i ett parkområde [7]. Programmet föreslår att det utvecklas till en park man rör sig genom som en del i ett stråk via Dunkersgatan och vidare mot Umeå C, järnvägsstationen. Det är viktigt att parken blir tillräckligt stor för att kunna inrymma sittplatser och växter.

Gator och trafik

Planprogrammet innehåller förslag på förändringar i strukturen för gator och gång- och cykelbanor. Syftet med förändringarna är dels att Ridvägen ska få en mer stadsmässig utformning samt öka tydligheten, tillgängligheten och orienterbarheten för olika trafikanter i området. Syftet är också att få ner hastigheten på Ridvägen samt att minimera effekter på den redan hårt belastade Västra Esplanaden.

Till programmet har en trafikutredning⁴ tagits fram där olika lösningar för strukturen i området har studerats och vilka effekter och konsekvenser de skulle få. Utredningen har resulterat i ett förslag till ny utformning av gator och gång- och cykelvägar i området.



Förslag till utformning av gator och gång- och cykelvägar inom programområdet, Trivector (kartbildens finns i större skala i trafikutredningen)

Förslaget innebär att gatorna får en struktur som följer traditionell rutnätstruktur och som därmed bättre ansluter till övriga omgivningens gatukaraktär. Ridvägens korsning vid punkthuset vid kv Sporren görs något snävare med en tydligare vinkel för att dämpa hastigheten och göra gatan mer stadslig. Ridvägen slutar sedan i en T-korsning där Västra Norrlandsgatan förlängs över Västra Esplanaden och hela vägen bort till där den möter Hovrättsgatan. Upphöjda ytor föreslås vid överfarten där cykelbron landar i Ridvägen samt i T-korsningen. Konsekvenserna av sådana förändringar kan antas bli att hastigheterna sänks på Ridvägen och att de hastighetsdämpande åtgärderna kan ha en dämpande effekt på den upplevda smittrafiken.

⁴ Trafikutredning för Östra Dragonfältet, Rapport 2014:02 Trivector 2014-02-03

Brogatan, direkt väster om programområdet, är idag stängd för genomgående biltrafik och försedd med ett bilhinder som dock bussar kan passera. Brogatan trafikeras inte av busstrafik för närvarande. Gatan är utformad som en låghastighetsgata med upphöjda korsningar, varierade beläggning och en gatumiljö som inte uppmuntrar till höga hastigheter. Brogatan föreslås åter öppnas för biltrafik för att göra området omkring Brogatan mer lättorienterat för besökare och totalt sett minska trafikarbetet då genare färdvägar skapas. Med ökad möjlighet att fördela trafik mellan flera olika gator (exempelvis Hovrättsgatan och Brogatan) skapas ett mer robust och flexibelt system där effekter av eventuella störningar enklare kan hanteras. Att öppna Brogatan för genomgående biltrafik igen skulle innebära en viss ökning av fordonstrafiken men att trafikmängderna även då skulle vara relativt låga (<1300 ådt, fordon per årsmedeldygn).

Kollektivtrafik

Ridvägen trafikeras av bussar i linjetrafik med hållplatslägen längs vägens norra sträckning. Det finns ingen hållplats inom programområdet. Programförslaget medför ökad trafik på Ridvägen vilket kan medföra en ökad köbildning i korsningen vid Västra Esplanaden. Det i sin tur kan medföra en risk för längre restider för kollektivtrafiken då bussarna fastnar i köer. För att lösa problemet med att kollektivtrafiken hindras av köbildning, vilket förekommer även idag, skulle t ex kunna vara att låta bussen köra andra vägar, få företräde eller eget körfält.

Gång- och cykeltrafik

Ett av de övergripande målen är att Umeå ska vara attraktivt att cykla och att gå i, sommar som vinter. Det innebär att det måste finnas gena, säkra och estetiskt tilltalande gång- och cykelvägar. Hur konkurrenskraftig gång- och cykeltrafiken är styrs ofta av vilka fysiska förutsättningar vi planerar i miljön. Det handlar framförallt om att skapa korta resrelationer för att ge cyklister och fotgängare konkurrensfördelar gentemot bilisten.



Inom programområdet föreslås en del förändringar framför allt för att skapa tydliga gc-stråk och åstadkomma länkar där de saknas idag (se kartbild på sid 11).

Vintercyklist i Umeå

Cykelbanan längs Ridvägen är en del av huvudvägnätet för cykel. I programförslaget får cykelbanan ett nytt läge på den västra sidan av Ridvägen för att kopplingen till anslutande gc-bana på Bankgatan och stråket längs Nygatan ska bli tydligare och genare. Gång- och cykelbron över väg 507, Vännäsvägen, landar i en upphöjd över-

fart över Ridvägen. Brogatan och Hovrättsgatan knyts samman med ett tydligare gång- och cykelstråk. Den nya korsningen mellan Ridvägen och Hovrättsgatan måste utformas med stor omsorg då det är stor risk för köbildning här. När omdaning av Västra Esplanaden genomförs kommer anslutningen till gång- och cykelnätet kring Ridvägen bli smidig att genomföra.

Västra Esplanaden

Programområdet gränsar i öster till Västra Esplanaden. Den utgör en delsträcka av väg 503 (fd E4) och går genom Umeås centrala delar. Det är genomfartsförbud för tung trafik genom Umeå centrum vilket har minskat den tunga trafiken på Västra Esplanaden, men det råder fortfarande problem med dålig luftkvalitet som uppkommer av det stora trafikarbetet som utförs på en relativt begränsad yta i kombination med inversion. Västra Esplanaden är också en kraftig barriär i staden då den är bred och kraftigt trafikerad vilket gör den besvärlig att korsa. Staten är väghållare, vilket innebär att Trafikverket ansvarar för och sköter vägen. Högst tillåtna hastighet är 40 km/h. Cykelbana längs med Västra Esplanaden saknas idag.



Att omvandla trafikleder till stadsmiljö är en av strategierna för en hållbar tillväxt som finns med i de fördjupade översiktsplanerna. Kommunen jobbar med ett förslag till omvandling av Västra Esplanaden. Det innebär i stora drag att esplanaden får en ny utformning med en mer stadsmässig karaktär. Förändringarna är en viktig förutsättning och påverkar också trafikförhållningen i programområdet.

Exempel på gata med egna körfält för kollektivtrafiken, utdrag ur översiktsplanen.

En trafikanalys över Västra länkens påverkan för trafiken i centrum visar att den skulle attrahera trafik från centrum och då främst Västra Esplanaden, vilket gör att Västra länkens färdigställande är en viktig förutsättning för att nå minskad biltrafik på Västra Esplanaden. En stor del av biltrafiken på Västra Esplanaden skulle kunna passera Umeå via ringleden, istället för att gå genom de centrala delarna. Det befintliga trafiksystemet och Västra Esplanaden måste anpassas för lägre trafikvolym, miljözon och för prioritering av önskade färdmedel, såsom dubbelriktade bussfält för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. Ringleden är en förutsättning för att en ombyggnation av trafiklederna genom centrum ska kunna påbörjas eftersom det är först då Umeå kommun blir väghållare, vilket blir tidigast 2018.

Korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen

Västra Esplanadens korsning med Ridvägen och Västra Norrlandsgatan regleras med trafiksignaler. Belastningen på korsningen är idag hög under trafikens max-timmar

och köer uppstår i samtliga tillfarter. Korsningen är till ytan stor och domineras helt av motortrafiken. Övergångsställen finns över korsningens samtliga ben, men cykelöverfarter saknas.

Planerade bostäder, verksamheter och parkeringshus inom programområdet kommer att medföra ökad trafik i korsningen mellan Västra Esplanaden och Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och ökad trafik längs Västra Esplanaden. Korsningen skulle därmed bli kraftigt överbelastad om mer trafik tillförs utan att åtgärder vidtas. Åtgärder vid korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen bör samordnas med arbetet kring E4/E12 innanför ringen.

Parkering

I den fördjupade översiktsplanen, för de centrala stadsdelarna, presenteras en parkeringsstrategi. Den syftar till att minska befintlig arbetsplatsparkering i centrum, och ersätta dem med platser i samlade anläggningar utanför stads kärnan, till förmån för kunder och boende i centrum. Det bidrar till att minska trafiken i centrumfyrkanten och därmed också minska luftmiljöproblematiken.

En ny parkeringsanläggning

Kv Muraren har pekats ut i kommunens parkeringsprogram⁵ som ett läge för en ny parkeringsanläggning för bil. Ett parkeringshus i kvarteret Muraren innebär inte ett nettotillskott av parkeringar utan ersätter parkeringar i centrumfyrkanten. Anläggningen är ett steg mot att införliva översiktsplanens intentioner gällande parkeringsköp av arbetsplatsparkeringar och i förlängningen förbättra Umeås luftkvalitet. En parkeringsanläggning i kv Muraren är attraktiv med sitt läge vid Ridvägen och med närheten till Västra Esplanaden. Utformningen av p-huset kommer att bli viktig. Dels på grund av läget i en kulturmiljö men också på grund av närheten till bostäder och att vi nu bygger stadsmiljö.



Befintlig markparkering i kv. Muraren

⁵ Parkeringsprogram, Umeå kommun 2013-08-05, fastställt i KS nov 2013

I parkeringsprogrammet finns också ett reservat inlagt i området mellan Ridvägen och Vännäsvägen. Det reservatet är tänkt på längre sikt som en långsiktig strategi för parkeringslösningar också för tillkommande områden och verksamheter.

Parkeringsbehov inom området

Planprogrammet innehåller förslag till nya verksamheter och bostäder vilka alstrar ett behov av parkeringsplatser i området. En djupare analys av p-platsbehovet, i form av en parkeringsutredning, ska göras inom ramen för kommande detaljplaner då antalet bostäder och volym för verksamheterna läggs fast.

Teknisk försörjning

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppssystemet och befintligt elnät och bör anslutas till befintligt fjärrvärme nät om inte mer miljövänliga kan redovisas. Avfall ska källsorteras och inriktningen bör vara att minska avfallsmängderna och öka återvinningen. I Ridvägen ligger en stor ledningsgata som behöver tas hänsyn till i kommande detaljplaner.

Etapper

Programmet kommer efter samråd och revidering att godkännas av byggnadsnämnden och sedan ligga till grund för kommande detaljplaner. Utvecklingen enligt programmet kan delas in i etapper och eventuellt även i flera detaljplaner. Trafiklösningar kan byggas i etapper liksom bebyggelsen inom kv Skvadronen.

KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Miljöbedömning

En miljöbedömning enligt miljöbalken (MB) 6 kap 11 § ska göras för kommunala planer eller program som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningen⁶ avgränsas i det här fallet, i första hand, till aspekterna luftkvalitet och kulturmiljö där det, enligt genomförd behovsbedömning, föreligger risk för betydande miljöpåverkan. Även buller tas upp i miljöbedömningen då det kan påverka utformningen av kommande detaljplan. I programskedet benämns handlingen miljöbedömning eftersom planförslaget inte är så detaljerat beskrivet att en komplett miljökonsekvensbeskrivning (MKB) kan upprättas.

Luftkvalitet

Planen kommer att innebära förändringar av vägnätet samt uppförande av ny parkeringsanläggning och påverkar således luftkvaliteten. Miljökvalitetsnormen för kvävedioxid överskrids på Västra Esplanaden och ändrad trafikföring på Västra Esplanaden och Ridvägen påverkar luftmiljön i programområdet.

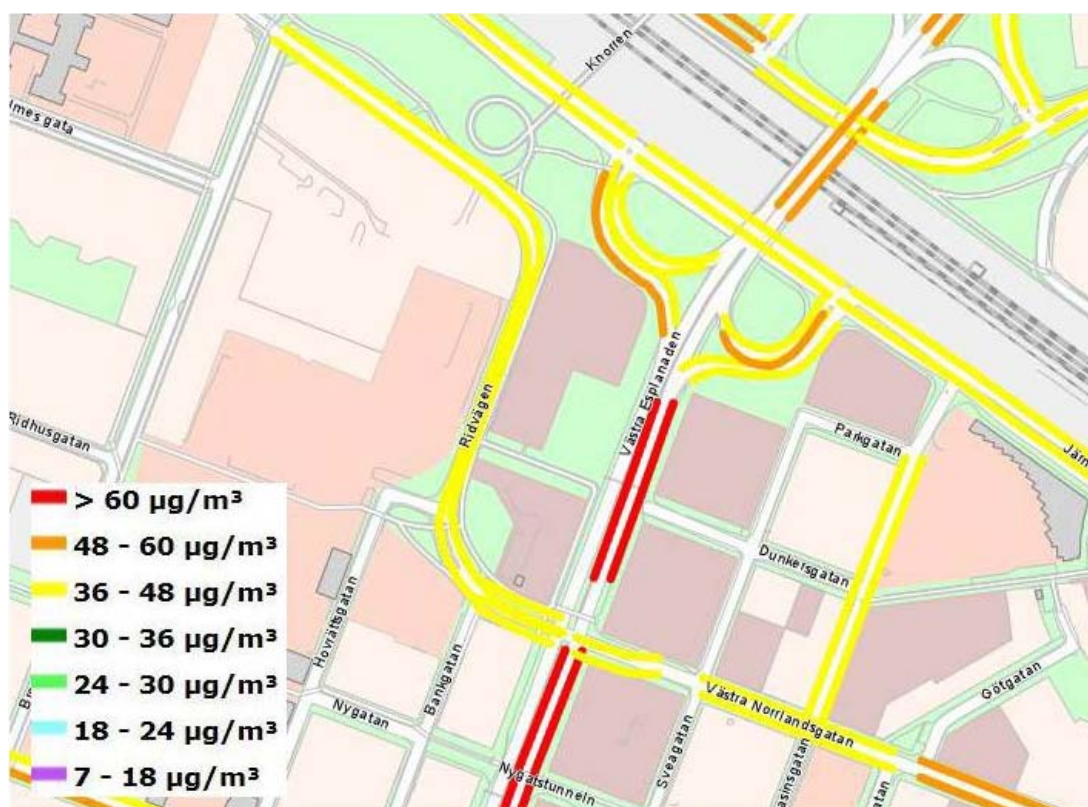
⁶ Miljöbedömning tillhörande planprogram, Östra Dragonfältet, Ramböll 2014-01-30

Umeå kommuns beräkningar av luftföroreningar utifrån trafikår 2011 visar att halterna av kvävedioxid och partiklar ligger under samtliga miljökvalitetsnormer i programområdet.

Då programområdet ligger i nära anslutning till Västra Esplanaden och Väg E12 går det att anta att luftsituationen på Västra Esplanaden påverkar planområdet i form av halttillskott. Programförslagets påverkan på områdets föroreningshalter avseende partiklar och kvävedioxid har utifrån nomogrammetoden⁷ bedömts som liten. Den totala belastningen inklusive nuvarande situation motiverar ändå skyddsåtgärder såsom att föreskriva friskluftsintag ska placeras eller utformas så att inblandning av gatuluftens orenheter minimeras. Lämpligen kan intag samlas i taknivå.

Den beräknade haltökningen längs Västra Esplanaden är så liten att den utifrån programmets syfte och lokala karaktär bedöms ha marginell betydelse för arbetet med att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar. Luftkvalitetspåverkande effekter från ökad köbildning som framställs i Trivectors trafikutredning och från parkeringshuset som punktkälla har hittills inte kunnat utredas.

För att beslutsunderlaget ska förtydligas i luftfrågan rekommenderas att miljöbedömningen fördjupas med luftberäkningar som är mer noggranna och kompletta än de skattningar som genomförts i programskedet. Förutom noggrannare beräkningar behöver även köbildningarnas effekt på luftmiljön utredas.



Utsnitt ur Umeå kommuns luftkarta med beräknade halter av dygnsmedelvärde kvävedioxid

⁷ genom objektivskattning utifrån nomogrammetoden

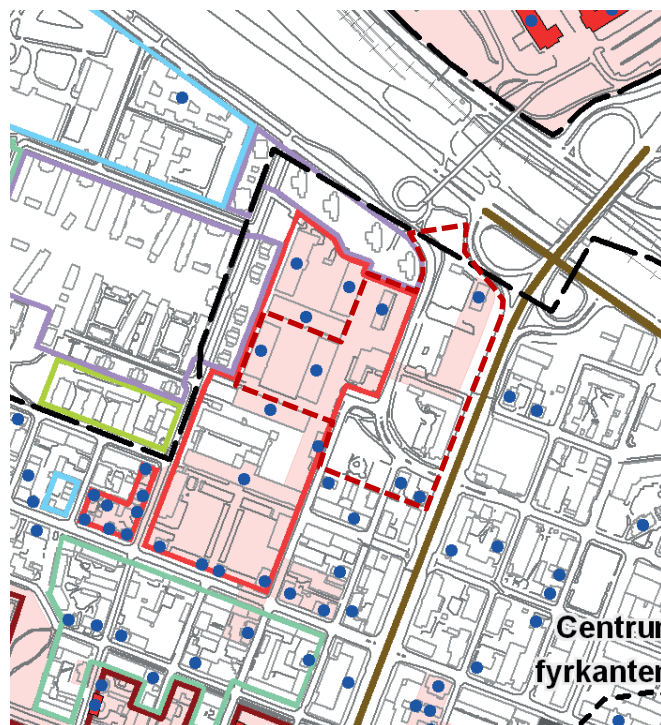
De trafikökningar som kan förväntas bedöms medföra icke hörbar ökning av bullernivåer i storleksordningen 1 – 2 dBA ekvivalent ljudnivå. Undantaget för en del av Brogatan där bullernivån kommer öka mer eftersom gatan i nuläget utgörs av bussgata utan linjetrafik och i ett avsnitt förbjuden fordonstrafik. Den nya trafiken utgör ett nytt nära inslag i ljudmiljön längs Brogatan och bedöms kunna generera överskridanden av riktvärdet 55 dBA.

I kommunens åtgärdsprogram för buller anges att Boverkets allmänna råd 2008:1 ska tillämpas vid avsteg från grundregeln 55 dBA. I Boverkets råd framgår bland annat att god inomhusmiljö och tyst eller åtminstone ljuddämpad sida måste kunna åstadkommas för nya bostäder om avsteg från huvudregeln ska kunna anses motiverad. Vi förutsätter och rekommenderar att den kommande detaljplanens bebyggelsestruktur i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med Boverkets rekommendationer. I praktiken innebär det att bebyggelsestrukturen behöver anpassas utifrån rådande akustiska förhållanden.

I det fortsatta planerarbetet rekommenderas akustiska studier där det framgår vilka ljudnivåer bostäder och kontor exponeras för.

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljö, Umeå (AC10). Delar av planområdet ligger inom värdekärnan, Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. En värdekärna är särskilda områden inom riksintresset med värdefulla stadsplanedrag. Programområdet gränsar till Västra Esplanen som är ett kommunikationsstråk som är särskilt representativt för riksintresset.



Utdrag ur översiktsplan för de centrala stadsdelarna;

Svart streckad linje = gräns för riksintresset

Rosa ytor = värdekärna inom riksintresset

Blå prickar = värdefulla byggnader enligt fördjupad översiktsplan för de centrala stadsdelarna.

Mörkröd streckad linje = programområdet

Kulturmiljöstudie

Enligt den behovsbedömning som gjorts i samband med planprogrammet konstateras att det finns risk för betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Därför har en särskild kulturmiljöstudie⁹ tagits fram där planprogrammets konsekvenser avseende kulturmiljön och de stadsbildaaspekter som har koppling till kulturmiljön analyserats. Studien genomförs översiktligt i programskedet för att sedan fördjupas i detaljplaneskedet.

Programförslaget påverkar riksintresset, Umeå (AC10), genom att bebyggelsen inom Dragonregementets norra del föreslås förtätas och att bebyggelsekaraktären i denna del av regementsområdet därmed förändras. Regementsområdet kommer att få en tätare bebyggelsefront än idag österut (mot Ridvägen) och norrut (mot Vännäsvägen). Den nya bebyggelsen är avsedd för bostäder och kontor och för därmed in en ny bebyggelsekaraktär i dessa delar av området. Dock har dessa delar av det forna regementsområdet idag en splittrad prägel, bl.a. eftersom gatunätet förändrats sedan regementsepoken och byggnader har rivits. Så länge man fortfarande kan uppfatta och tolka områdets historiska bakgrund behöver inte riksintresseområdets värden påverkas negativt av att området förändras i denna riktning.

Det förslag till ny bebyggelse som planprogrammet redovisar följer och förtydligar väg-/gatustrukturen och bevarar därmed de siktlinjer man idag har mot de f.d. ridhusen och stallarna österifrån och norrifrån.



Dragonregementet på 50-talet

En annan av riksintressets värdekärnor, Regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente, ligger nära planområdet och med viss utsikt mot detta. Upplevelsevärdena i

⁹ Kulturmiljöstudie tillhörande program till detaljplan för Östra Dragonfältet, Sweco 2014-01-28

denna värdekärna kan i någon mån påverkas genom att den nya bebyggelse som planprogrammet medger förändrar utblickarna mot Dragonregementet och därmed kan göra sambandet mellan de två regementsområdena mindre tydligt. Dessa vyer är viktiga att beakta i den fortsatta planeringen.

Sex byggnader inom planområdet tas upp som kulturhistoriskt värdefulla i den fördjupade översiktsplanen för Centrala staden och byggnadsordningen för Väst på stan. Planprogrammet föreslår att tre av dessa (de två f.d. stallarna och det f.d. regementssjukhuset) ges skyddsbestämmelser i kommande detaljplan. Den f.d. vagnboden föreslås däremot ersättas med ny bostadsbebyggelse. Beträffande bostadshusen i Kv Båtsmannen tar planprogrammet inte ställning till ett eventuellt bevarande.



Fd Regementssjukhus

Planprogrammet låser inte nya byggnaders utformning, och konsekvenserna för stadsbilden kan därför inte beskrivas i detalj i programskedet. I kulturmiljöstudiens¹⁰ sista avsnitt beskrivs principer för hur en ny bebyggelsestruktur kan skapas med hänsyn tagen till bebyggelsekaraktär och stadsbild. Hänsyn kommer att tas till dessa principer i kommande detaljplaner.

¹⁰ Kulturmiljöstudie tillhörande program till detaljplan för Östra Dragonfältet, Sweco 2014-01-28



Samrådsredogörelse program

Diarienummer: BN-2013/00202

Datum: 2014-03-03

Handläggare: Magdalena
Blomquist

Program till detaljplan för Östra Dragonfältet Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till program till detaljplan för fastigheterna Umeå 5:1 m fl, Östra Dragonfältet, har upprättats av Umeå kommun, detaljplanering i februari 2014.

Syftet med programmet är att undersöka möjligheterna att utveckla Östra Dragonfältet med ytterligare bostäder, lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor, samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med programmet är också att studera hur strukturer för gång-, cykel- och biltrafik och dess kopplingar till omgivande delar av staden kan förtydligas, göras mer ändamålsenliga och stadsmässiga. Kulturmiljön i området studeras för att identifiera behov av skydd för miljöer och enskilda byggnader i kommande detaljplaner.

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har inletts med ett planprogram. Programmet har varit ute på samråd under tiden 5 – 28 februari 2014. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Följande skriftliga synpunkter har inkommit under samrådet:

LÄNSSTYRELSEN

Har inkommit med ett yttrande enligt nedan.

Allmänt

Länsstyrelsen är positiv till en utveckling av Östra Dragonfältet Dock måste utvecklingen ske på ett sätt så att den kulturhistoriska värdekärnan inom riksintresset tillgodoses. Det hade varit önskvärt att det redan i planprogrammet fördes en mer detaljerad diskussion kring lämpliga byggnadshöjder och byggnadsvolymer. Utvecklingen av området måste också ske på ett sätt så att boende i området inte utsätts för negativa hälsoeffekter härrörande från buller och luftföroreningar. För att Länsstyrelsen ska kunna acceptera kommande detaljplaner måste det tydligt framgå att ovan nämnda är beaktat. Länsstyrelsen ser positivt på den föreslagna gatustrukturen som följer traditionell rutnätsutformning och ges en mer stadsmässig karaktär. Likaså är det positivt att det i planprogrammet skapas tydliga och sammanlänkande gc-stråk.

Synpunkter

Kulturmiljö

Definition av vad en värdekärna inom riksintresset är beskrivs felaktigt i planprogrammet (sid 19). Det fortsatta planarbetet bör ta utgångspunkt i att;

- visa hur riksintresset/värdekärnan tillgodoses, d.v.s. mer än att den inte skadas
- visa hur upplevelsen av d: o kan bibehållas/förstärkas/utvecklas samt
- redogöra för hur siktlinjerna inom och mot värdekärnan bibehålls.

Det är också viktigt att studera hur tillkommande byggnader bör utformas och färgsättas med hänsyn till den befintliga arkitekturen. Även markbehandling etc. bör studeras på samma sätt.

Programmet medger rivning f.d. vagnbod inom riksintressets värdekärna. En sådan rivning kan vara negativt för bl.a. avläsbarheten av värdekärnan. Länsstyrelsen anser därför att en analys ska göras hur en eventuell rivning påverkar riksintressets värdekärna.

Länsstyrelsen ser positivt på att f.d. sjukhusbyggnaden och de två f.d. stallbyggnaderna föreslås få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelser i kommande detaljplan. Vi ställer oss tveksamma till om kompletterande bebyggelse är möjlig vid f.d. sjukhusbyggnaden då öppenheten med den omgivande parken är viktig för upplevelsen av f.d. sjukhusbygganden, vilket även framgår av programmet.

Luftföroreningar

Planprogrammet berör ett område som idag är relativt högt trafikbelastat. Den närliggande sträckan längs väg 503, d.v.s. Västra Esplanaden, har stora problem med överskridande av miljökvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid och till viss del för partiklar (PM10). Även sidogator till Västra Esplanaden har höga halter av luftföroreningar även om de inte nödvändigtvis överskrider MKN. Att anlägga en målpunkt för biltrafik (parkeringshus) i så nära anslutning till ett redan kraftigt påverkat område riskerar att förvärra situationen både på Västra Esplanaden och i det aktuella området. Avgränsningen

i planprogrammet gör också att flera betydelsefulla faktorer inte kommit med i bedömning. Det handlar bland annat om den planerade ombyggnaden av Västra Esplanaden till bussgata med reducerad framkomlighet för biltrafik, samt etableringen av ett nytt handelscentrum vid Umeås södra infart. Trafikflöden bör rimligen påverkas av dessa planer.

Intentionerna i det av Umeå kommun framtagna åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid kan komma att motverkas av en satsning på parkeringsanläggning i området. I Trivectors rapport, i slutet på handlingen, framgår att det redan idag råder kraftig överbelastning av biltrafik på vissa vägvägsnitt och inget i programmet talar för att förhållandena skulle förbättras om programmet genomförs. När kommunen har rådighet över väg 503/ Västra Esplanaden kan förutsättningarna förändras vilket med fördel skulle kunna beskrivas i planprogrammet.

Buller

Bullersituationen för de som idag bor i angränsning till planområdet kommer att försämrats vid ett genomförande av planprogrammet vilket måste beskrivas och utredas mer i detalj i kommande detaljplaner. I kommande detaljplaner måste det även tydlig framgå att gällande riktvärden och allmänna råd för buller följs.

Risk

I kommande detaljplaneprocess bör det göras en utredning som klargör om förtätningen kan medföra ökad översvämningrisk vid t ex kraftig nederbörd dvs. kapaciteten

gällande ledningsnätet för dagvattnet. I utredning ska det även tas hänsyn till ett framtida klimat och vilka följder det kan tänkas få för området.

Lämpligen görs det även en riskanalys för farlig godsolycka då Vännäsvägen men kanske främst järnvägen angränsar till planområdet. Kommande planhandlingar bör även innehålla en riskmatris omfattande ett antal typhändelser. För identifierade ej godtagbara risker ska det finnas åtgärdsförslag.

Trygghet

Följande textavsnitt kan med fördel utvecklas i kommande planhandlingar:

- **Parkområden**
Kvinnor upplever i större utsträckning än män otrygghet i det offentliga rummet och speciellt grönområden kan på kvällen och beroende på årstid upplevas som otrygga. Texten om parkområden bör uppmärksamma att nya parkområden måste utformas så att de upplevs som trygga av både flickor och pojkar, kvinnor och män.
- **Gång- och cykeltrafik**
Kvinnor känner sig oftare mer otrygga än vad män gör i samband med förflyttningar i staden. Att känna sig säker som trafikant är inte alltid samma sak som att känna sig trygg och det är därför viktigt att det i texten om gång- och cykeltrafik uppmärksammas att cykel- och gångvägar inte bara ska vara säkra utan också trygga för både flickor och pojkar, kvinnor och män.
- **En ny parkeringsanläggning**
Parkeringshus förknippas ofta med otrygghet på grund av sin ofta instängda karaktär, vilket kan begränsa särskilt kvinnors vilja till att använda dessa parkeringsmöjligheter. Att stärka tryggheten ur ett jämställdhetsperspektiv bör uppmärksammas i förhållande till texten om vikten av det nya p-husets utformning.

Kollektivtrafik

Det är positivt att förslaget till planprogram problematiserar risken för längre restid med kollektivtrafiken. Kvinnor som grupp använder generellt kollektivtrafiken i större utsträckning än män och ur ett jämställdhetsperspektiv är det viktigt att både kvinnor och mäns transportbehov tillgodoses.

Kommentar

Vad gäller den framtida utvecklingen i området har fokus i programmet legat på områdets struktur och markanvändning. Nya byggnaders volym och höjder inom området kommer att definieras i efterföljande detaljplaner. I detaljplaneskedet kan också förändringens effekter på kulturmiljön och hur riksintresset och värdekärnan tillgodoses preciseras. Där fastställs ju också bestämmelser och detaljer kring både befintlig och tillkommande bebyggelse. I nästa skede får också belysas hur ev. rivningar av byggnader eller kompletteringar påverkar riksintressets värdekärna.

En stadsutveckling i enlighet med programförslaget kommer att påverka trafiksituationen och därmed luftmiljön i närområdet vilket också beskrivs i programhandlingen. Programmet baseras på de principer för stadsutveckling som lades fast i översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, som långsiktigt ska leda till en bättre trafiksituation och luftkvalitet i centrala Umeå.

Det kommer dock att ta tid innan man fullt ut kan se effekterna av de hållbara stadsbyggnadsprinciperna där parkeringsstrategin och parkeringsprogrammet är en del. Detta beskrivs under rubriken, Långsiktigt bättre luftmiljö, i programhandlingen. Luft- och bullersituationen i området kommer att beskrivas och utredas mer i kommande detaljplaner och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att fördjupas.

I kommande detaljplaner kommer även risk- och trygghetsfrågor att belysas.

TRAFIKVERKET

Trafikverket har tagit emot förslaget till program till detaljplan för Östra Dragonfältet, Väst på stan, och har följande synpunkter.

Trafiksituation och luftmiljö

Trafikutredningen pekar på att parkeringsanläggningen kommer att medföra en ökad trafik i området och att det riskerar att uppstå ökade köer på både Ridvägen och Västra Esplanaden. Detta riskerar att försämra luftkvaliteten och framkomligheten för kollektivtrafiken.

Trafikverket anser att det är olämpligt att planera på ett sätt som innebär en försämring av luftmiljön på Västra Esplanaden. Placering och/eller trafiklösningen bör ses över så att en försämring undviks.

Trafikverket och Umeå kommun för för närvarande dialog om åtgärder på kort sikt för att förbättra luftmiljön på Västra Esplanaden. De verksamheter, bostäder och parkeringsanläggningar som planeras enligt planprogrammet medför ytterligare behov av åtgärder för att minska påverkan på luftmiljön och kollektivtrafikens framkomlighet. Trafikverket anser att det bör vara kommunen som bekostar de åtgärder som krävs till följd av tillkommande verksamhet.

Det är viktigt att trafiklösningen och bebyggelsen överensstämmer med den planerade framtida ombyggnaden av Västra Esplanaden. Trafikverket instämmer i slutsatsen att de lösningar som beskrivs som scenario 2, 3 och 4 inte är att föredra. Vi vill även påtala att Vännäsvägen felaktigt benämns E12.

Trafikverket ifrågasätter lämpligheten med att skapa ny cykelväg i Dunkersgatans förlängning då den inte har någon koppling eller passage över Västra Esplanaden. Den riskerar därför att inbjuda till passager av Västra Esplanaden på andra ställen än vid de signalreglerade passagerna.

Buller

Byggnaderna mot Västra Esplanaden kommer att vara mycket utsatta för buller. Därför bör verksamhetsrelaterade lokaler placeras i de mest bullerutsatta lägena.

En mer detaljerad bullerutredning krävs i kommande skeden där den samlade bullerverkan från flera bullerkällor analyseras. Det är viktigt att bullerutredningen

beräknas utifrån trafikprognoser för framtida trafikering och även inkluderat den trafikallstring som sker med de planerade exploateringarna i området. Bullerutredningen bör även redovisa förslag till åtgärder för att klara förutsättningarna enligt Boverkets allmänna råd.

Kommentar

I kommande detaljplan, när detaljer kring p-huset och tillkommande bebyggelse blir tydligare, kan utformning och/eller trafiklösningar och de effekter och vilka åtgärder som kommer att behövas får förtydligas. Det blir viktiga förutsättningar i den fortsatta dialogen kring Västra Esplanaden. En gång- och cykelväg i Dunkersgatans förlängning finns med i den övergripande strukturtanken och kräver naturligtvis en passage över Västra Esplanaden. Mer detaljerade bullerutredningar kommer att utföras i kommande detaljplaner. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

SWEDAVIA, UMEÅ AIRPORT

Swedavia, Umeå airport förutsätter att kommunen tar hänsyn till att eventuell bebyggelse inte genomtränger aktuell hinderyta för området. I övrigt har de inget att erinra på planförslaget.

Kommentar

Aktuell hinderyta kommer att beaktas i kommande detaljplaner.

MILJÖ- OCH HÄLSOSKYDDSNÄMNDEN, UMEÅ KOMMUN

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat följande synpunkter.

Miljö- och hälsokonsekvenserna av parkeringshus i kvarteret Muraren behöver fördjupas och kompletteras med luftberäkningar som är mer noggranna och kompletta än de skattningar som genomförts i programskedet. Förutom noggrannare beräkningar behöver även köbildningarnas effekt på luftmiljön utredas. Nämnden anser att kommande detaljplan måste anpassas så att luftkvaliteten, lokaltrafikens framkomlighet på stamlinjerna och den planerade omvandlingen av Västra Esplanaden inte äventyras.

Föreslaget parkeringshus i kvarteret Muraren har inte stöd i fördjupad översiktsplan för centrala stadsdelarna. Parkeringsanläggningen finns dock utpekad i kommunens nyantagna parkeringsprogram. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig i samrådsförslaget till parkeringsprogrammet att innan programmet fastställs bör luftsituationen för centrumkärnan och i anslutning till parkeringsanläggningen Muraren m.fl. utredas vidare. Nämnden anförde att slutsatserna från utredningen (MKB) bör bli grund för ställningstaganden om vilka anläggningar som med tanke på luftföroreningar prioriteras i närtid och vilka som eventuellt bör skjutas på framtiden eller tas bort från den slutliga versionen av programmet.

Minskade klimatgasutsläpp och förbättrad luftkvalitet i centrum kräver minskad trafik. För att inte undergräva de positiva effekterna som den framtida ombyggnaden av Västra Esplanaden väntas ge bör vägkapaciteten på Östra Dragonfältet inte öka. Detta kan ske genom enkelriktning av vägar, ombyggnation till gång- och cykelväg eller upprättande av bussfiler/bussvägar.

För programområdet ska bli attraktivt får boende och passerande i enlighet med fördjupningens intentioner bör befintliga alléträd bevaras och förutsättningar skapas för

ytterligare gröna strukturer inom kvartersmark, t.ex. gröna förgårdar. Parken i Dunkersgatans förlängning är i programförslaget så smal (ca 15 m) att den inte bedöms leva upp till programmets ambition att den ska vara tillräckligt stor för att på ett attraktivt sätt kunna inrymma sittplatser och växter. Stora träd i kvarteret Skvadronen till får värden som om möjligt bör tas tillvara när kvarteret detaljplaneras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att tydliga skrivningar om önskvärd energiprestanda infogas i programmet. Umeå kommun ansöker om att bli Europas miljöhuvudstad. Kommunen är också medlem i nätverket för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat, med målet att "År 2020 är Umeåregionen en världsledande region för hållbart byggande och förvaltande i kallt klimat". Klimatfrågan är en vår tids stora utmaningar. Östra Dragonfältet är till stor del kommunägd mark som kommer att exploateras av delvis kommunala intressenter. Detta ger bra förutsättningar för en satsning på energisnålt byggande.

Kommentar

I kommande detaljplaner kommer luftkvaliteten, lokaltrafikens framkomlighet på stamlinjerna och den planerade omvandlingen av Västra Esplanaden att vara viktiga förutsättningar. Utgångspunkten är att förutsättningarna långsiktigt inte ska försämrast. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att fördjupas vad gäller luft- och bullersituationen. De planerade förändringarna på Ridvägen och Brogatan förväntas minska det totala trafikarbetet i närområdet som till viss del kan kompensera effekterna av en utbyggnad enligt programmet. Storlek och den exakta placeringen av parker inom området och hur befintliga värden ska kunna tas till vara kommer att studeras i kommande detaljplaner. Särkrav vad gäller energiprestanda i planbestämmelser är inte förenligt med PBL men kommunens ambitioner kan tydliggöras i kommande detaljplaner.

NÄRINGS- OCH PLANERINGSUTSKOTTET

Närings- och planeringsutskottet har beslutat att tillstyrka att planprogrammet förs vidare i planprocessen med beaktande av tjänsteskrivelsen.

Programmet bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner, bland annat gällande fortätning med funktionsblandad stadsbebyggelse i de centrala stadsdelarna. Att programmet möjliggör byggnation av parkeringshus är en viktig del i att införliva översiktsplanens intentioner om minskat antal arbetsplatsparkeringar i centrumfyrkanten och möjliggöra parkeringsköp i centralt belägna fastigheter.

Yttrandet har tagits fram av planeringsenheten och mark och exploatering i samverkan. Antagande av programmet kan prövas av Byggnadsnämnden inom ramen för gällande delegation.

UMEÅ KOMMUNFÖRETAG- UKF

Umeå Kommunföretag- UKF- vill framföra följande synpunkter på programförslaget.

Ridvägen utgör ett viktigt stråk för den regionala kollektivtrafiken till/från Umeå centrum. Det gäller både inomkommunala linjer och flera av Landstingets stamlinjer som ansluter till Umeås centrala delar via Ridvägen. Längs vägen finns två stora och

viktiga hållplatser som trafikerar resenärer till/från Umeå Företagspark, Hagaskolan, Dragonskolans gymnasium och stora arbetsplatser Väst på stan däribland Umeå kommun.

Redan idag är framkomligheten under eftermiddagen undermålig. Det finns en oro att planerad exploatering kommer att försämra framkomligheten ytterligare. Bl a beroende på en ökad trafik men också på grund av förändrad vägdragning vilken kommer att försvåra för kollektivtrafiken.

UKF:s förhoppning är därför att i detta fortsatta planarbete tas hänsyn till kollektivtrafikens behov. Om våra behov inte kan tillgodoses är det en uppenbar risk att körtiderna behöver förlängas och att fler fordon behövs för att upprätthålla tidtabellen. Kostnader som kommer att drabba både Umeå kommun och Landstinget.

Kommentar

Planerade förändringar av Ridvägen ska ske med utgångspunkten att inte framkomligheten för kollektivtrafiken försämras. I kommande detaljplaner får utformningen av Ridvägen ske i samråd med UKF. Köbildning på Ridvägen i högtrafik hänger ihop med framkomligheten i korsningen med Västra Esplanaden.

UMEVA

Umeva framför följande synpunkter på planprogrammet;

Vatten och avlopp

En väl genomtänkt fortätning av centrala stadsdelar är mycket positivt, bland annat för att befintlig infrastruktur ofta är tillräcklig utan större behov av investeringar. I detta fall behöver kapaciteten i va-ledningsnätet studeras närmare innan behovet av eventuella förstärkningsåtgärder kan klargöras. Detta gäller i första hand vatten- och spillvattensystemet, vilket är Umevas ansvar. Däremot kommer i programmet föreslagna ändringar av markanvändningen att medföra omfattande ledningsomläggningar, vilket delvis måste finansieras av annan part än Umeva.

Dagvattenhanteringen tas inte upp i något av dokumenten, inte ens i miljöbedömningen. Trots att Umeå är mottagande recipient och inte bedöms vara känslig för dagvattenutsläpp borde ändå frågan om vilka riktlinjer som ska gälla tas upp till diskussion. Umeå kommuns dagvattenstrategi är inte färdigställd och beslutad men att kommunen ska verka för så kallad hållbar dagvattenhantering, gällande kvalitet och kvantitet, torde vara självklart. Höjdsättning, relativ eller absolut, ska styras upp i kommande detaljplaner så att yttlig dagvattenavledning ska kunna tillämpas i så hög grad som möjligt. Hänsyn ska tas till Västra Esplanadens framtida ombyggnation så att dagvatten från delar eller hela området kan ledas till grön- och avvattningsstråken längs Esplanaden.

Avfall och återvinning

Inom programområdet och kommande detaljplan ska yta avsättas för uppställningsplats (ÅVS) för insamlingsbehållare i enighet med producentansvaret för tidningar och förpackningar. I anslutning till denna plan finns idag en ÅVS på kv. Spiltan som kommer att tas bort i samband med etablering av ytterligare bostäder i området. Inom

centrala Umeå råder det stor brist på återvinningsstationer. Umeva ansvarar för insamling av hushållens avfall i enlighet med av fullmäktige beslutad Avfallsplan 2020. För att möjliggöra medborgarens skyldighet att källsortera är det av största vikt att yta avsätts inom planen för en återvinningsstation.

Kommentar

Dagvattenhanteringen liksom va-frågan kommer att hanteras i kommande detaljplaner då placering och volymer för tillkommande bebyggelse också kan definieras. En ev placering av en återvinningsstation inom området får också behandlas i kommande detaljplaner.

UMEÅ ENERGI

Inom planområdet har Umeå Energi Elnät AB anläggningar av olika slag som kommer att påverkas. Strax norr om före detta djursjukhuset är en transformatorstation belägen som kommer att behöva ersättas. Längs Ridvägen norra och östra sida finns den 145 kV kabel som ingår i det sk. överliggande nätet för bl.a. centrala stadens elförsörjning. Kabeln korsar Ridvägen och fortsätter söderut på Hovrättsgatans östra sida. Se bifogad kabelkarta (bilaga 1), gul markering. Planförslaget innebär att denna kabel kommer att behöva flyttas. För att elförsörja planområdet så kommer det sannolikt att behövas två nya transformatorstationer, den gamla stationen avvecklas.

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar vilka behöver beaktas i det fortsatta planarbetet. Nya byggnader kan anslutas fjärrvärme och fjärrkyla om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna medger detta. Sannolikt behöver fjärrvärmematning till planområdet förstärkas från befintlig ledning inom Kv Dragonen I. I övrigt inget att erinra mot planförslaget i detta skede.

Kommentar

Placering av elförsörjning och transformatorstation inom området får fastläggas i kommande detaljplaner.

BRANDFÖRSVAR OCH SÄKERHET

Närhet till farligt gods

Vid nybyggnation i anslutning till farligt gods leder bör en riskanalys tas fram, alternativt nyttjas åtgärder som framkommit genom tidigare riskanalyser på områden med liknande avstånd till farligt gods led ex. möjlighet att stänga av ventilationen, möjlighet till utrymning på sida som ej vetter mot järnvägen.

Brandposter

Brandposter finns inom närområdet.

Kommentar

Riskanalys för området med anledning av närheten till farligt gods led får göras i kommande detaljplaner när detaljer kring planerad bebyggelse fastläggs.

GATOR OCH PARKER

Gator och parker framhåller att planprogrammets intentioner gällande infrastrukturen är goda. Kollektivtrafikens behov beaktas och för gång- och cykeltrafiken sker en stor förbättring genom skapandet av gena och tydliga stråk.

Som planprogrammet beskriver är en lösning av trafiksituationen i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen/V. Norrlandsgatan en viktig förutsättning för att klara trafiktillskottet inom såväl programområdet som på Västra Esplanaden. Här är den kommande nya utformningen av Västra Esplanaden en viktig faktor. Utvecklingen av planområdet bör ske i takt med nödvändiga trafiklösningar såväl inom programområdet som på Västra Esplanaden. Det vill säga genomtänkt etappindelning av utbyggnaden av programområdet samt eventuell uppdelning i fler detaljplaner är troligen nödvändigt.

Fortsatt trafikutredning krävs för att dels säkra kollektivtrafikens framkomlighet, både på Ridvägen och Västra Esplanaden samt säkra framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningen Västra Esplanaden/Ridvägen, så att tillgängligheten till den nya parkeringsanläggningen tillgodoses.

Kommentar

En vidareutveckling av trafikutredningen och etappindelning av kommande utbyggnad och åtgärder inom området får bli en del av kommande detaljplaner.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM

Västerbottens museum har lämnat följande synpunkter och kommentarer till planprogrammets förslag:

Föreslagen ny bebyggelse

kv Dragonen, Umeå 5:1

Ny bebyggelse föreslås i form av huvudsakligen bostäder.

Kommentar: Nybebyggelsen kommer att innebära att sambandet mellan gamla sjukhusbyggnaden och regementsområdet i övrigt bryts. I vilken grad beror dock på hur nybebyggelsen utformas. För att begränsa den negativa effekten är det viktigt att siktlinjerna och grönytor häremellan behålls.

- *Nybebyggelse möjlig under förutsättning att gamla sjukhuset inte skärmas av från regementsområdet*
- *Se även kommentarer till Parkområden*

kv Skvadronen

Förtätning med kontor mot Västra Esplanaden och bostäder mot Ridvägen.

Kommentar: Förslaget visar att en stor del av parken (Dunkerslunden) skulle tas i anspråk vilket vore olyckligt.

- *Se även kommentarer till Parkområden*

Norra delen av kv Båtsmannen

Här föreslås förtätning med kontor och bostäder.

Kommentar: Tomten är idag bebyggd med äldre trähus som har kulturhistoriskt värde. Förslaget konstaterar att byggnaderna kan komma att rivas men tar inte vidare ställning i detta inledande skede av planprocessen.

- *Från kulturhistorisk synpunkt anser vi att det vore värdefullt om byggnaderna kan bevaras*
- *Se även kommentarer till Befintlig bebyggelse*

Norra delen av kvarteret Muraren

Ett nytt parkeringshus föreslås placeras på den nuvarande rivningstomten.

Kommentar: Vi ifrågasätter inte behovet av ett parkeringshus i området men är mer tveksamma om detta är rätt plats. Vi förutsätter dock att byggnaden ges en lämplig utformning med hänsyn till den omgivande bebyggelsen och kulturmiljön.

- *Tveksam placering*

Gestaltning

Bebyggelsen ska i förhållande till befintlig bebyggelses kvaliteter ges en medveten formmässig gestaltning och ett gestaltungsprogram tas fram.

Kommentar: får kommenteras när gestaltungsprogram är framtaget

Befintlig bebyggelse

Stallarna föreslås få ett formellt skydd med skyddsbestämmelse i kommande detaljplan

Kommentar: Att stallarna bevaras och skyddas är mycket positivt.

Skyddsbestämmelserna måste utformas så att byggnadernas arkitektoniska och kulturhistoriska värde bibehålls och säkerställs.

Vagnboden är en del av det gamla dragonregementet men kan vid en nödvändig prioritering betraktas som möjlig att undvara. Det är dock idag den enda byggnad som direkt sammanbinder regementsområdet med f d regementssjukhuset.

- Rivning av vagnboden ingen erinran

Regementets fd sjukhusbyggnad

Även den gamla sjukhusbyggnaden i kv skvadronen föreslås få ett formellt skydd i detaljplan. Öppenheten med den omgivande parken är viktig för upplevelsen av byggnaden och bör värnas.

Kommentar: Att fd sjukhuset bevaras och skyddas är givetvis positivt och här gäller detsamma som för stallarna att skyddsbestämmelserna utformas så att byggnadernas arkitektoniska och kulturhistoriska värde bibehålls och säkerställs. Det är också positivt att grönområdet närmast byggnaden föreslås behållas men är alldeles för snålt tilltaget.

- *Se även kommentarer till Parkområden*

Norra delen av kv Båtsmannen

Förslaget innebär förtätning med kontor och bostäder.

Kommentar: Fastigheten Båtsmannen 2 är idag bebyggd med två äldre trähus som är upptagna i Byggnadsordningen för Umeå och på bilagan till den fördjupade översiktsplanen för Umeå centrala delar. Bostadshuset mot Västra Esplanaden har bevarat sitt ursprungliga utseende från 1911 och huset mot Bankgatan är ett bra exempel på en

varsam ombyggnad från 1933. Båda är värdefulla typiska Ume-hus som idag tyvärr får betraktas som sällsynta. Förslaget konstaterar att byggnaderna kan komma att rivas men tar inte vidare ställning i detta inledande skede av planprocessen.

- *Från kulturhistorisk synpunkt anser vi att det vore värdefullt om de gamla trähusen kan bevaras*

Parkområden

I förslaget framhålls grönskans betydelse för miljön och för att skapa attraktiva mötesplatser. En del av grönområdet närmast fd sjukhuset föreslås bevaras medan samtidigt större delen av parken *Dunkerslunden* skulle tas i anspråk för nybyggnad.

Kommentar: Motiveringen att parken ligger vid den starkt trafikerade Västra Esplanaden och därför inte är så attraktiv kan nog stämma i dagsläget- men då trafiken enligt alla utredningar och målsättningar måste minskas, förutsätter vi att detta förhållande på sikt kommer att förbättras.

Parken tillsammans med fd sjukhuset utgör dessutom en värdekärna i riksintresset: *"Dunkers lunden, anlagd 1919 har ett värde för närområdet genom sin karaktär av oas med stora träd som mjukar upp miljön."* Med fler boende i området finns allt större anledning att behålla en så stor del av detta grönområde som möjligt.

• *Dunkerslunden är både kulturhistoriskt och miljömässigt värdefull och bör inte bebyggas.*

Kulturmiljöstudien

En kulturmiljöstudie har upprättats för att särskilt belysa kulturmiljö och stadsbildaaspekter. Studien ger inte några tydliga konsekvenser för kulturmiljön eller principer för den nya bebyggelsestrukturen men lyfter viktiga frågor att studera till nästa skede i planprocessen.

Kommentar

Utformning av tillkommande bebyggelse, skydd av befintlig bebyggelse samt parkområdenas utformning kommer att fastläggas i kommande detaljplaner. Då området ligger delvis inom en värdekärna inom riksintresset kommer det att ha betydelse för områdets utformning. Kulturmiljöstudien kommer att fördjupas i kommande detaljplaner och gestaltungsprogram kommer att tas fram.

POLISMYNDIGHETEN

Polismyndigheten har i första hand tittat på trafikutredningen för Östra Dragonfältet. I stort bedömer de trafikutredning som väl genomförd men det är några aspekter som inte berörs alls eller endast omnämns i utredningen. Det de vill belysa är att det strax utanför området finns en vårdcentral som har ett stort upptagningsområde. Detta nämns inte i utredningen. Ridvägen är dessutom en uttryckningsväg för Polisen och Räddningstjänsten vilken inte heller tas någon hänsyn till i utredningen. Polisen i Umeå har idag ca 400 anställda och det förväntas öka då vi blir regionhuvudstad för Polismyndigheten Region Nord år 2015. I området finns även Kriminalvården med häkte, Åklagarmyndigheten och Ekobrottsmyndigheten.

Att korsningen mellan Ridvägen/Västra Norrlandsgatan och Västra Esplanaden har nått sin smärtgräns framgår tydligt av utredningen. Vilken scenariolösning som är bäst får man nog fortsätta utreda men att öppna för trafik på Brogatan kommer att underlätta situationen på Ridvägen. Att stänga Ridvägen ser polisen inte som ett alternativ. Polismyndigheten har två förslag som kan avlasta belastningen på Ridvägen och Västra Esplanaden. Det första är att öppna en uttryckningsväg mellan Ridvägen och Vännäsvägen. Detta underlättar för uttryckningsfordonen och skulle korta ner

framkörningstiderna. Det andra förslaget är att förbättra anslutningen på Vännäsvägen/Järnvägsallen för fordon som kommer från Västra Esplanaden. Polisen upplever idag att många väljer att svänga vänster från Västra Esplanaden och att köra Ridvägen till Vännäsvägen med anledning av att anslutningen från Västra Esplanaden till Vännäsvägen/Järnvägsallen är svår.

Kommentar

I trafikutredningen nämns flera serviceverksamheter samt polis och räddningstjänst som större målpunkter i anslutning till programområdet. Att Ridvägen är utryckningsväg för polis och räddningstjänst har också varit en förutsättning. Köbildning på Ridvägen i högttrafik hänger ihop med framkomligheten i korsningen med Västra Esplanaden.

Förändringar av Västra Esplanaden är under utredning i samarbete med Trafikverket som är väghållare. De förslag på trafiklösningar som räddningstjänsten föreslår för att underlätta vid utryckningar ligger inte inom programområdet utan får ses som en del i det fortsatta arbetet med omvandling av området mellan Ridvägen och väg 507, Vännäsvägen. Utformningen inom programområdet kommer att studeras vidare i kommande detaljplaner.

SAKÄGARE

BRF STALLGÅRDEN 1

Brf Stallgården 1 har tagit del av samrådshandlingarna och har i stort inget att erinra utan ser med intresse fram emot planernas förverkligande.

Några synpunkter vill vi dock framföra, som berör vår närhet.

1. Vi uppskattar att Brogatan öppnas för trafik. Observera att cykeltrafiken utefter gatan till och från är väldigt livlig och att cyklarna ofta framförs med hög hastighet. Cykeltrafiken korsar dessutom snett över Brogatan i höjd med Ridhusgatan. Vi anser att det därför är viktigt att hastigheten för biltrafik utefter Brogatan hålls nere. Detta kan enklast ske genom att "bussmidjan" behålls i nuvarande urformning med sin markerande belysning och att hastighetsbegränsning till 30km/t införs. Givetvis måste det fysiska hindret i midjan tas bort.
2. De i planförslaget utpekade byggnaderna av kulturhistoriska värden - stallarna - ser idag anskrämliga ut. En genomgripande renovering och upprustning måste säkert till för stora kostnader för att bevara dem. Vår förening liksom säkert våra grannföreningar ser fram emot en sådan upprustning.

Kommentar

Korsningen Brogatan/ Ridhusgatan är upphöjd där gång- och cykeltrafiken korsar Brogatan för att hålla hastigheterna nere. Brogatans framtida utformning läggs fast i samband med den process som blir kring att bestämmelsen om bussgata tas bort. Ambitionen är att även fortsättningsvis hålla hastigheterna nere. Programmet föreslår att stallarna bevaras och får ett formellt skydd. En upprustning är på gång.

BOENDE I PARHUSEN PÅ BROGATAN

Boende i parhusen på Brogatan, motsätter sig att Brogatan öppnas för trafik.

Vi befärar att boendemiljön avsevärt kommer att försämrats av ökat buller, luftföroreningar och större risk för olyckor. Av tillgängliga handlingar framgår inte att åtgärden skulle innebära någon väsentlig förbättring av trafiksituationen i området. I vart fall uppvägs inte den eventuella förbättringen av den försämring som vi skulle drabbas av.

Kommentar

Att öppna Brogatan för biltrafik skulle göra området mer lättorienterat och totalt sett leda till minskat trafikarbete i området då genare färdvägar skapas. Med ökad möjlighet att fördela trafik mellan flera olika gator skapas ett mer robust och flexibelt system där effekter av eventuella störningar kan hanteras. Då trafikflödena kring Brogatan är relativt små, förutom på Ridvägen, är det inget som talar för att gatan skulle få stora trafikflöden om den åter öppnas för genomgående biltrafik. Den framtida trafikmängden kommer sannolikt inte överstiga 1300 ådt (fordon per årsmedeldygn).

BRF. SKVADRONEN, SAMFÄLLIGHETEN STALLET, BRF. KAVALLERISTEN

Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen uttrycker ursinne inför planerna på att öppna Brogatan för genomfartstrafik. De ifrågasätter om man kan göra så då avstängningen var en förutsättning för utbyggnaden av området.

Enligt programförslaget är Brogatan idag försedd med "bilhinder" som tillåter bussar att passera. "Bilhindret" spårviddsbegränsning plus upphöjning i mitten fanns redan 2003. När busstrafiken startade visade det sig, att bussarna var för låga för hindret, vilket omgående kapades ned ordentligt. Busstrafiken upphörde inom kort, och gatan var således avstängd för all fordonstrafik. Kort därefter iordningställdes "bilhindret" för smitningstrafik, genom att spårviddsbegränsningen togs bort. Nu var det i princip ingen bil, som hindrades längre. Detta inträffade redan runt 2005 och sedan dess har gropan fyllts med sand och jord, och smittrafiken löper på med c:a 100 fordon per dygn. Eftersom gatan byggdes om för smittrafik, tappade polisen intresset att övervaka en "avstängd" gata, som öppnats.

Tisdagen den 18 februari 2014 informerades om planprogrammet i stadshuset. Ingen politiker och ingen från "trafiken" var närvarande, varför frågor, som ej gick att besvara genom att läsa programmet förblev obesvarade. Enligt programmet finns fyra olika alternativ, men i samtliga alternativen öppnas Brogatan för genomfartstrafik. Skälen för att öppna Brogatan är så allmängiltiga, att de kan användas för att ta bort varje trafik hinder jag känner till. Det blir lättare för bilister, mer lättorienterat, genvägar skapas osv. Dessutom skall det upplevas positivt av oss boende. Det blir ljusare på grund av alla billyktor, som kommer att belysa gatan.

Trots att man har flyttat E 4 från V:a Esplanaden tror man sig inte lyckas få ned utsläppen av kvävedioxid i korsningen V:a Esplanaden-Ridvägen utan att leda över den smittrafik, som idag finns på Ridvägen till Brogatan. Dessutom behöver man utrymme att utöka utsläppen med minst 3% för att bygga ett nytt P-hus intill Ridvägen.

Det är ytterst beklämmande om man inte tror sig klara av trafiksituationen utan att sprida ut trafiken, som egentligen skall gå på Västra länken in på smågator i tätbebyggt område. Använd de ytor som finns till förfogande runt Vännäsvägen, och avvakta

effekten på årsbasis för den partiella avstängningen av tung trafik på V:a Esplandaen, samt påskynda Västra länken, eventuellt genom förskottsfinansiering åt Trafikverket, men förstör inte miljön för dom boende efter Brogatan.

Kommentar

Öppningen av Brogatan för genomgående biltrafik skulle leda till en minskning av det totala trafikarbetet inom närområdet, även om trafikarbetet skulle öka på Brogatan, då det i första hand är trafiken till och från Dragonområdet som skulle utnyttja Brogatan.

Öppning av Brogatan för genomgående biltrafik kommer att hanteras i en egen process genom ett tillägg till gällande detaljplan där man plockar bort bestämmelsen "bussgata". Samtliga berörda kommer då att ha möjlighet att lämna synpunkter i den planprocessen.

I övrigt se kommentar till boende i parhusen på Brogatans yttrande.

BRF STALLHAGEN 2

Brf Stallhagen 2 har följande synpunkter på programförslaget;

Trafikmiljö: Som författarna till de två rapporterna *Trafikutredning för Östra Dragonfältet*, (Trivector) och *Miljöbedömning tillhörande nytt planprogram, Östra Dragonfältet*, Ramböll beskriver den intensiva trafiken på Ridvägen och Västra Esplanaden i allmänhet och korsningen mellan de två gatorna i synnerhet, så kan vi boende på Brogatan 46 - 48 bara instämma.

Trivector pekar på nuvarande "*brister*" vad gäller överskridna hastigheter på Ridvägen samt att Ridvägen har fått en betydande trafikökning efter 2008 då rondellen vid Vännäsvägen stod klar.

Planprogrammet säger (sid 12) att förutom syftet att göra Ridvägen mer stadsmässig, så syftar förändringarna också till att få ner hastigheten på Ridvägen. Därpå följer en rad hastighetsdämpande förslag, vilka vi ser positivt på. Vad vi ändå vill betona är vad Trivectors rapport säger på sid 4 "*den (=Ridvägen) brister i att kommunicera att vägens högsta tillåtna hastighet är 40 km*".

Förslag från stallhagen 2: Förbjud all tung trafik på Ridvägen. Åtkomlighet till Nolia kan ske via Vännäsvägen och rondellen in på Signalvägen. Sänk hastigheten till 30 km/tim för att minska "smitttrafiken", vilket är ett verkligt stort problem under morgon- och eftermiddagstimmar. Sätt in täta polis-och hastighetskontroller under en period. Vi boende efter Ridvägen skulle på så sätt kunna få en bättre trafikmiljö redan under 2014.

Vi ser mycket positivt på planprogrammets förslag till förbättringar av gång- och cykelbanor. Ett promenadstråk genom Skvadronen är ett välkommet tillskott för att nå centrala delarna av Umeå. Att "parken blir tillräckligt stor" känns mycket viktigt då många andra öppna markytor kommer att försvinna med det nya förslaget. Därför får inte heller björkarna med tillhörande smala grönområde efter Ridvägens västra sida, i jämnhöjd med nuvarande vagnsboden (märkt J i Kulturmiljöstudien) som ska rivas, sågas ned till förmån för den nya cykelbanan.

Parkering: Stadshuset är en stor arbets- och mötesplats med stort parkeringsbehov redan idag. Där av de många parkerade bilarna under dagtid. Med nya bostäder, kontor och andra verksamheter kommer biltrafiken att öka. Att dessutom ytterligare styra den

centrala stadens biltrafik hit till områdets parkeringshus utan att det ska få alltför stora negativa konsekvenser, låter utopiskt.

Bebyggelse: Vi kan börja med att konstatera att det idag är vi i bostadsrättsföreningarna som i hög grad bidrar till att Östra Dragonfältet upplevs som en kulturhistoriskt intressant miljö genom vårt underhåll av fyra K-4 byggnader. För att området i framtiden ska vara kulturhistoriskt intressant, måste Kommunens två byggnader (nr 5 på sid 9 i planprogrammet) rustas upp med det snaraste, innan de förfaller. Vi ser också positivt på det förslag som Föreningen för Byggnadskultur har lagt fram: att behålla vagnboden alternativt flytta den.

Vi i Stallhagen 2 har stora förväntningar på att planprogrammets ambitioner vad gäller byggnadernas utformning - *nya höga byggnader inom programområdet kan få negativa effekter* (sid 13 i Kulturmiljö studie) kommer att förverkligas. Detta inkluderar ambitionerna för det nya parkeringshusets utformning (sid 15 i Kulturmiljöstudien).

Verksamheter: I planprogrammet skriver man att marken ska användas till bostäder, kontor och andra verksamheter. Vilka är dessa verksamheter? Dragonfältet saknar idag butiker och vi i stallhagen 2 ser bland annat fram emot en eller flera små kvartersbutiker. Är detta något som den kommande detaljplanen kan styra? Låt kommunen iordningsställa de K-4stallar, som nu håller på att förfalla, till mysiga varuhallar kanske?

Under byggtiden: Planprogrammet beskriver ett omfattande förändringsarbete med orobyggnationen av Ridvägen samt ett stort antal nya stora byggnader, ett förändringsarbete som kommer att ta många år. Under tiden ska vi leva i våra bostäder. Hur kommer åren under byggtiden att se ut vad gäller frisk luft, låg bullernivå och attraktiv utemiljö? Många medlemmar i vår förening är äldre personer som gärna vistas i sina bostäder dagtid när det huvudsakliga arbetet kommer att ske. Vilka hänsyn tar kommunen till de närboendes situation under byggarbetstiden?

Förslag: Använd den kulturhistoriskt intressanta miljön till ett trevligt utflyktsmål för stadens flanörer. Låt de gamla byggnaderna dominera kvartersbilden, och låt verksamheter som förstärker den historiska miljön flytta in i gamla stallar och bodar.

Kommentar

Ett av syftena med förändringen av Ridvägens utformning är att minska genomfartstrafiken och sänka hastigheten på vägen. Det råder förbud mot tung trafik på Ridvägen redan idag. Den framtida utformningen av vägen och gång- och cykelstråk kommer att studeras i kommande detaljplaner. Effekterna av planerad bebyggelse och parkeringshus kommer att fördjupas i kommande detaljplaner då alla berörda också kommer att ha möjlighet att lämna synpunkter. I kommande detaljplaner kommer också detaljerna kring kommande bebyggelse att bli tydligare, omfattning, höjder, innehåll mm. I kommande skeden kommer också frågorna kring kulturmiljön att fördjupas.

AB BOSTADEN

Gestaltning sida 10

I programmet står: "Mot gata ska bebyggelsen vara öppen, utåtvänd och ha en inbjudande karaktär som ger en förbipasserande en intressant och trygg upplevelse."

Denna skrivning kan komma att stå i konflikt med de ljudkrav som står under avsnittet buller där skrivelsen lyder "Vi förutsätter att och rekommenderar att den kommande detaljplanens bebyggelsestruktur i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med Boverkets rekommendationer. I praktiken innebär det att bebyggelsestrukturen behöver anpassas utifrån rådande akustiska förhållanden."

Ska ljudkraven klaras i alla delar utifrån dessa krav kan det innebära att bebyggelsen behöver dras in från gatan och att gårdarna sluts mot bullerkällorna. Den beskrivningen står också under avsnitt " 4.3.3 förslag till åtgärder", i bilagan miljöbedömning. För att kunna se konsekvenserna måste det ske ytterligare akustiska studier som också författaren har skrivit i planprogrammet.

Fortsättningsvis står också att: "Bebyggelsen ska i förhållande till befintlig bebyggelses kvaliteter ges en medveten och formmässig gestaltning. Detta är inte minst viktigt i anslutning till de kulturhistoriska värdefulla byggnader och miljöer området" Betyder det att bebyggelsen ska vara stil med det gamla låga K4 byggnaderna? Eller kan de utformas i en ny gestaltning som byggnaderna i söder eller som de nya tillbyggnaderna på stadshuset?

I bilagan kulturstudie anges att byggnadsvolymer ska studeras och där refereras byggnadshöjder och volym till stadshuset och punkthusen efter Ridvägen. Det anges också att högre bebyggelse kan tillåtas i vissa delar av programområdet än i andra. Den totala bilden blir otydlig över vilken gestaltning som kommer att gälla för området.

Buller, sida 18-19

Bullernivåerna från trafik överskrider inom större delen av planområdet, detta innebär att bebyggelsekaraktären måste anpassas efter detta. Enligt skrivningen (sid 19, 2:a stycket) har " ribban redan" lagts; citat "I kommunens åtgärdsprogram för buller anges att Boverkets allmänna råd 2008:1 ska tillämpas vid avsteg från grundregeln 55 dBA. I Boverkets råd framgår bland annat att god inomhusmiljö och tyst eller åtminstone ljuddämpad sida måste kunna åstadkommas för nya bostäder om avsteg från huvudregeln ska kunna anses motiverad. Vi förutsätter och rekommenderar att den kommande detaljplanens bebyggelsestruktur i allt väsentligt utformas i överensstämmelse med Boverket rekommendationer. I praktiken innebär det att bebyggelsestrukturen behöver anpassas utifrån rådande akustiska förhållanden." Slut citat.

Vi uppfattar denna skrivning sådan att förutsättningarna att bygga mindre lägenheter i det nya kvarteret är i princip icke möjligt. Det bör vara tydligt från början på vilket sätt det kommer att hanteras i planarbetet. För Bostadens del är det oerhört viktigt att få dessa förutsättningar klarlagda från början.

Kulturmiljö, sida 19

Planområdet ligger inom området för riksintresse och i behovsbedömningen konstateras att det finns risk för betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö. Området ligger också nära värdekärnan regementsstaden Umeå/Västerbottens regemente som också ska tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet Även om det står att det i nästa planeringsskede

ska utredas miljökonsekvenser för kulturmiljön, så borde det framgå några tydligare riktlinjer i detta planprogram.

Sammanfattning

Programmet för detaljplanen anger i ett flertal fall motstridiga och otydliga uppgifter. Även om detta är en plan till detaljplan och det står att dessa frågor ska utredas vidare i nästa skede som är detaljplaneprocessen, så befarar AB Bostaden att det finns risk att den kommande detaljplaneprocessen blir komplicerad och i tid väldigt i tid utdragen.

Kommentar

I kommande detaljplaner kommer detaljer kring den planerade bebyggelsen att läggas fast i samarbete med markägarna. Bullersituationen och kulturmiljön är viktiga förutsättningar som kommer att påverka utformningen av en förtätning med utgångspunkt i översiktsplanens intentioner. Då programskedet är genomförd utgör den ett bra underlag för det fortsatta arbetet då processen redan har kommit en bit på väg. Programområdet kommer att indelas i ett antal detaljplaner där respektive områden kan utvecklas. Bebyggelsens placering, höjd och utformning kommer då att studeras mer i detalj.

SOLVEIG HÄLLGREN

Solveig Hällgren anser det högst olämpligt att öppna Brogatan för biltrafik. Både bullermässigt och med tanke på andra störningar av trafik på en smal gata förefaller det otidsenligt och olämpligt att öppna för biltrafik på 1300 ÅTD genom ett bostadsområde med nära bebyggelse! Att hänvisa till att gatan hade 500 fordon 2005 (innan stängningen) är irrelevant med tanke på att andra vägändringar och avstängningar gjorts sedan dess. Det finns andra gator utan bostadsbebyggelse i närheten som alternativ. Ordvalet att trafiksituationen skulle bli mer "robust" är ett svårförståeligt uttryck som inte beskriver situationen för de boende. Solveig samtycker till att Stallarna bevaras och förhoppningsvis rustas upp/renoveras.

Kommentar

Se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

BRF STALLHAGEN 1

Brf Stallhagen 1 vill framföra synpunkter enligt nedan.

Trafikmiljö: Styrelsen instämmer i de delar i rapporterna som bland annat beskriver den intensiva trafiken och överskridna hastigheter som förekommer i nuläget efter Ridvägen. Styrelsen delar de förslag till hastighetsdämpande åtgärder som redovisas men vill komplettera dessa enligt nedan, förslagen till förbättringar av gång- och cykelbanor delar vi med er.

Våra synpunkter:

- Stäng Ridvägen för genomfartstrafik till och från Vännäsvägen.
- Se till att icke behöriga fordon och arbetsmaskiner inte använder Ridvägen som genomfart, gäller alla som inte har slutadress Ridvägen enligt tidigare kommunalt beslut.

- Initiera en bättre utredning på luft och buller längs hela Ridvägen, framför allt i rusningstrafik morgon och eftermiddag.
- Initiera även en utredning om vad som kommer att hända med luft och buller då parkeringshuset kommer på plats med de nya trafikförutsättningarna (Ingen körbar västra länk före 2020)
- Öppna inte Brogatan för genomfartstrafik, programområdesgränsen borde utökas och inkludera Brogatan.
- Skulle ändå Brogatan öppnas måste utfart för gångare från Brogatan 42-48 göras säkrare speciellt vintertid.
- Gör också övergångsstället på Ridvägen väster om Brogatans nordliga utfart (det kommer huvudcykelstråket från Teg) överhöjt lika det föreslagna vid träbron över till 120-området. Programområdesgränsen måste utökas längs Ridvägen för att klara detta.
- Sänk hastigheten längs Brogatan och Ridvägen till 30 km/tim vilket skulle minska genomfartstrafiken.

Bebyggelse: Styrelsen instämmer även i de redovisade ambitionerna vad gäller byggnadernas utformning och att nya höga byggnader inom programområdet kan få negativa effekter. Styrelsen är positiv till förslaget att de två tidigare stallarna (H) och f d sjukhuset (K) ska få ett formellt skydd i den kommande detaljplanen.

Våra synpunkter:

- Sätt " litet q-märke" på stallbyggnaderna "H" lika de övriga stallar som bostadsrättsföreningarna tagit ansvar för samt bevara även byggnad "K".

Kommentar

Se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

BRF STALLGÅRDEN 3

Brf Stallgården 3 tillhör samfälligheten Stallgården Dragonfältet i Umeå, och omfattar adresserna Ridhusgatan 17,19 och 23, placerat ungefär mitt i Dragonfältets samlade fastigheter med vidhängande markparkeringsplatser. För ut- resp. infart till fastighetens markparkerings krävs lång färdväg via Brogatan-Skolgatan-Hovrättsgatan och slutligen Ridvägen mot korsningen med Västra Esplanaden och hotell Dragonen. Ett förslag från Brf stallgården 2 nu vid senaste stämma april 2013 var att öppna upp Brogatans försnävning för att delvis kunna underlätta för vi boende i mitten av område U längs Ridhusgatan/att ta oss ut till Ridvägen norrut och mot Signalvägens rondell, alltså för BEHÖRIG trafik dvs endast för de boende inom området och särskilt för de 60-tal bilägare som har sina bilar parkerade under tak i det södra Ridhuset. Skrivelse har en l Brf stallgården 2 ingått till Umeå kommun. Att däremot öppna upp brogatan norrut för allmän trafik har inte varit aktuellt från samfällighetens sida. Vi inom Bfr 3 stödjer motionen från Bfr 2 att endast öppna upp för behörig trafik via försnävningen på Brogatan. Denna bör vara kvar med upplysta pollare i befintligt antal /8/. Gropen i körbanorna kan med lätthet fyllas igen och jämnas till -redan idag- till en billig kostnad.

Kommer vi bilägare bara lättare ut mot signalvägens rondell så är mycket vunnet miljö/klimatmässigt. Hastighetsreduktionen till 30 måste vara kvar. Givetvis kan vi i utfarten mot Skolgatan från Brogatan vika av höger/västerut på Skolgatan för att nå Signalvägen och norrut ansluta till rondellen men det var väl inte Kommunens avsikt då

Skolgatan är en kollektiv bussgata i första hand. Således öppna upp Brogatan inom Dragonfältsområdet NU för behörig trafik dvs för de boende i första hand med besökare och enklare godstrafik.

I övrigt tycker vi på stallgården 3 att östra dragonfältets trafikproblem MASTE samköras med de nya bostadshus, som skall uppföras längs Dragongatan --detaljplanen för detta område inklusive Spiltans ombyggnad kommer att presenteras efter 4 mars en l uppgift idag från Mex. Där tre tilltänkta bostadshusen med gavel mot Dragongatan kommer att utrustas med källare men inga markparkeringar med undantag för några handikapplatser. Området har i Riksbyggens byggregi fått namnet Dragonen 4. Bostadsinnehavarna kommer att tilldelas parkeringsplatser i värme under jord i Dragonskolans källare med in/ut farter dels vid Signalvägen dels vid OP 53 ungefär strax norr om Dragonskolans ÖSTRA ingångs cykelparkeringsplatser. Via OP, Dressyrgatan kan trafiken ta sig ut på Ridvägen mot Signalvägens rondell. Ut/in fart via Dragonskolans västra ingång framför Dragonens mässcentrums infart. Enligt Mex kommer troligen Dragongatan att försnävas och enkelriktas med hänsyn till Dragonskolas gående och cyklande elever ... 2000 st. Hänsyn måste också tas till de föräldrar s m lämnar och hämtar Spiltans barn- fn 3 grupper -vilka skall utökas till 4 st. Mer föräldrar = mer/fler bilar efter Spiltans nybyggnation och översyn av fintliga grönytor.

Kommentar

Vad gäller den delen av yttrandet som gäller planerna på nya bostäder inom kv Spiltan får vi hänvisa till det planärendet (PLA 12-21).

I övrigt se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

STALLGÅRDENS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING

Stallgårdens samfällighetsförening motsätter sig att Brogatan öppnas för allmän genomfart. Föreningen framför däremot önskemål om att Brogatan öppnas för trafik enligt tidigare inlämnad skrivelse (januari 2013), se nedan.

"Undertecknade representerar tre av bostadsrättsföreningarnas Samfällighetsförening på Dragonfältets södra del.

Sedan busstrafiken på Brogatan upphört för ett antal år sedan har många boende inom Dragonfältet ifrågasatt rådande förbud även för dem att trafikera gatan från exempelvis Skolgatan till Ridvägen. Den enda fördelen man ser är att förbudet förhindrar genomfartstrafik, vilken man antog skulle öka i och med rondellens tillkomst vid E12-an nära brandstationen. I och med att en bussfil inrättats vid korsningen Västar Esplanaden och Skolgatan för trafik österut och att all annan trafik endast får svänga till höger i korsningen, har betydande trafikstockningar vid högtrafik uppstått i motsvarande korsning mellan Västra Esplanaden och Ridvägen. Samtidigt har smågatorna Hovrättsgatan och Bankgatan fått betydligt ökad trafik.

Det finns endast en tillfart via Brogatan till södra respektive norra delen av bebyggelsen på Dragonfältet. Om man behöll förbudet att trafikera hela Brogatan förbi

Dragonparken genom att skylta "Genomfartstrafik förbjuden" skulle de boende på Dragonfältet utan att överträda förbudet kunna passera "bussmidjan" vid parken - den trafiken är ju ingen genomfartstrafik utan endast trafik till och från de olika delarna av bebyggelsen på Dragonfältet. Samtidigt skulle trafiken från södra delen av Dragonfältet på ovan nämnda smågator avlastas. Åtgärden skulle säkert också innebära att E12-rondellen vid brandstationen skulle avlasta trafikstockningarna vid Ridvägens korsning med Västra Esplanaden, då mycket av trafiken till och från Dragonfältet skulle välja denna väg.

Ovan förslag är en enkel väg att förbättra trafiksituationen på många punkter Väst på Stan- enda detaljen är nya skyltar och att hindren vid bussmidjan på Brogatan avlägsnas. PS: vi som bor på Dragonfältet kan konstatera att rådande trafikförbud på Brogatan inte följs i någon större utsträckning, dagligen passerar många obehöriga både norrut och söderut utefter gatan.

Kommentar

Se kommentarer till Boende i parhusen på Brogatan samt Brf. Skvadronen, samfälligheten Stallet samt brf. Kavalleristen yttrande.

FÖRENINGEN FÖR BYGGNADSKULTUR I UMEÅ

Föreningen för Byggnadskultur i Umeå, nedan kallad föreningen, har tagit del av såväl samrådshandling som kulturmiljöstudie tillhörande program till detaljplan för östra Dragonfältet och vill framföra nedanstående synpunkter.

1. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet

Inom programområdet finns sex byggnader som enligt översiktsplanen för Centrala staden och byggnadsordningen för Väst på stan anses kulturhistoriskt värdefulla.

I planprogrammet föreslås att tre av dessa, d.v.s. de två tidigare stallarna på södra stallgården (märkta med H på karta) och f.d. sjukhuset på Ridvägen 5 (märkt med K) skall få ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelser i kommande detaljplan; vilket vi noterar med stor tillfredsställelse.

Föreningen anser att man bör överväga om inte även den f.d. vagnboden (märkt med J) kan ges ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelse i kommande detaljplan; då denna byggnad är en del av riksintressets värdekärna. Föreningen noterar i detta sammanhang att frågor om en eventuell flyttning av byggnaden har framförts till oss.

Föreningen konstaterar att det redan i programmet till detaljplan pekas på det kulturhistoriska värdet av de två bostadshusen på kvarteret Båtsmannen med adresserna Västra Esplanaden 17 och Bankgatan 18. Dessa två byggnader, som är uppförda under tidigt 1900-tal respektive sent 1800-tal, är de enda kvarvarande bostadsbyggnaderna inom området från tiden strax efter stadsbranden. Byggnaderna kan, som påpekas i kulturmiljöstudien, ses som representanter för Umeås trästadskaraktär.

Byggnaderna i den norra delen av kvarteret Båtsmannen har inte bara ett kulturhistoriskt värde i sig utan bildar också en naturlig övergång och kontrast till den nyare

bebyggelsen i området. Detta ger en betraktare möjlighet att utläsa den byggnadshistoriska kontinuiteten fram till nutid.

2. Kvarteret Dragonen

Enligt förslaget föreslås ny bebyggelse på kvarteret Dragonen, uppdelat till två kvarter (siffra 1 på karta) belägna mellan Ridvägen och de befintliga stallbyggnaderna. Föreningen föreslår att det nya norra kvarteret med sin f.d. vagnbod undantas från exploatering, dels p.g.a. bevarandevärdet i sig, men också för att möjliggöra att som besökare uppleva och förstå värdekärnan Dragonregementet och därmed tillgodose och värna kulturhistoriska värden.

3. Kvarteret Skvadronen

Mellan Ridvägen och V. Esplanaden i nuvarande kvarteret Skvadronen föreslår programmet nybebyggelse och förtätning av två kvarter (märkta med siffra 2 på karta). Det i programmet föreslagna "parkområdet" (märkt med siffra 7) blir så begränsat/litet att det inte kommer att göra rätt för benämningen park utan blir ett gång- och cykelstråk med sin långsmala struktur.

Föreningen anser därför att det norra kvarteret närmast f.d. sjukhuset bör utgå och att ett sammanhängande grönområde återskapas mellan den igenlagda Dunkersgatan och f.d. sjukhuset. Detta som en kompensation för den parkanläggning som tidigare låg väster om sjukhuset fram till 1970-talet, men som fått stryka på foten i samband med Ridvägens tillkomst.

4. Kvarteret Båtsmannen

Beträffande kvarteret Båtsmannen föreslår programmet att norra delen av kvarteret förtätas med kontor och bostäder. Om detta skall tolkas som på- och tillbyggnad eller nybebyggelse går inte att utläsa. Som vi har framhållit ovan anser föreningen att de två bostadshusen i norra delen av kvarteret (med adresserna Västra Esplanaden 17 och Bankgatan 18) har ett mycket stort kulturhistoriskt värde. Vi motsätter oss därför detaljplaneändringar som tillåter ytterligare exploatering av denna del av kvarteret och vi vill istället föreslå att de två berörda byggnaderna får ett formellt skydd i form av skyddsbestämmelser i kommande detaljplan.

5. Gestaltning

Inför den fortsatta planeringen är det av stor vikt att nya byggnader utformas så att områdets gamla karaktär av gammalt regementsområde bibehålls. Alltför stora och höga nya byggnader, nära de gamla regementsbyggnaderna, riskerar att reducera upplevelsen av områdets historia.

Föreningen delar uppfattningen i kulturmiljöstudien att: "Där regementskaraktären ska råda behöver man arbeta med samma typ av volymer som de befintliga, i samma rätvinklighet och låta en konsekvent tanke styra byggnadshöjden."

Kommentar

Programmet beskriver en förtätning av staden i enlighet med översiktsplanens intentioner. Det har i första hand sitt fokus på huvudsaklig struktur och markanvändning. Detaljer och avvägningar kring den framtida bebyggelsens utformning, befintlig bebyggelse samt parkområden kommer att läggas fast i kommande detaljplaner. Att delar av området ligger inom riksintresse för kulturmiljö samt delar inom en värdekärna inom riksintresset är en viktig förutsättning för områdets utveckling. Kulturmiljöstudien kommer att fördjupas i kommande detaljplaner och gestaltungsprogram kommer att tas fram.

ÖVRIGA

Jonatan Nilsson framhåller att för att minska gamla E4:s roll som barriär mellan kärnan och resten måste här byggas tätt och kompakt. Med en byggnadsstil som känns centrumfyrkant har centrum chans att växa utåt i de närmaste förorterna på ett naturligt sätt. Istället för höga punkthus med meningslösa gräsytor mellan väg och byggnad föreslår jag kvartersbyggnader med uppemot 5 våningars höjd.

Kommentar

Yttrandet beskriver det byggnadssätt som programmet föreslår.

Ändringar efter samråd

Inkomna yttranden bedöms inte föranleda någon ändring i programmet.

Detaljplan, Umeå kommun mars 2014

Magdalena Blomquist
Planarkitekt

Tomas Strömberg
Planchef



Kvalitetsprogram

tillhörande

Detaljplan för Östra Dragonfältet

BN 2013/00202, Umeå 5:1 m fl



Umeå kommun, Detaljplanering

juni 2015

rev dec 2016

INLEDNING

Varför ett kvalitetsprogram?

Byggnadsnämnden i Umeå antog den 19 mars 2014 program till detaljplan för östra delen av Dragonfältet (Umeå 5:1). Syftet med programmet var att undersöka möjligheterna att utveckla östra delen av Dragonfältet med ytterligare bostäder, lokaler för verksamheter, i huvudsak kontor, samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med programmet är också att studera hur strukturer för gång-, cykel- och biltrafik och dess kopplingar till omgivande delar av staden kan förtydligas, göras mer ändamålsenliga och stadsmässiga. Kulturmiljön i området studerades för att identifiera behov av skydd för miljöer och enskilda byggnader.

I översiktsplan, Fördjupning för de centrala stadsdelarna, beskrivs generella förhållningssätt till bebyggelse inom kulturmiljöer. Ett av förhållningssätten är att ny- och påbyggnader i eller nära kulturmiljöer av riksintresse föregås av särskilda gestaltungsprogram. Därför har i samband med detaljplanen ett kvalitetsprogram för området tagits fram.

Hur ska det användas?

Kvalitetsprogrammet är ett komplement till detaljplanens bestämmelser och beskrivning. Här fördjupas frågor kring placering och utformning av bebyggelsen och dess omgivningar. Kvalitetsprogrammet redogör för kommunens syn på utformningen i området och utgör underlag för byggherrar och bygglovgivning.



Planområdets avgränsning

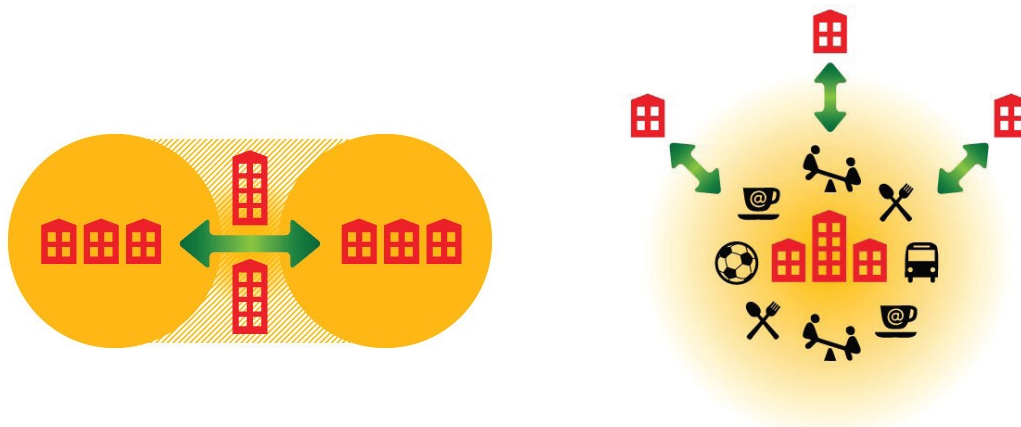
Kvalitetsprogrammet beskriver inriktning för placering och utformningen och utgör underlag till planens bestämmelser. Kvalitetsprogrammet är inte juridiskt bindande. De formella principerna läggs fast i detaljplanens planbestämmelser.

HÅLLBAR STADSUTVECKLING

För området gäller översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna. I översiktsplanen pekas planområdet ut som ett omvandlingsområde för ny kvartersbebyggelse.

I översiktsplanen har ett antal utvecklingsstrategier formulerats som syftar till att uppnå en hållbar stadsutveckling. Strategierna tar utgångspunkt i Aalborgåtagandena och genomsyras även av de andra tvärsektoriella målsättningar som kommunen antagit, däribland miljö- och hälsomålen och deklarationen om jämställdhet mellan kvinnor och män, där arbete med stadsplanering och lokal planering ur ett genusperspektiv ingår.

Visionen för Umeås centrala stadsdelar är att åstadkomma en tätare blandstad och att fördubbla antalet boende och arbetsplatser. Staden ska präglas av attraktiva mötesplatser, tydliga stadsrum och en blandning av funktioner. Det i sin tur ger liv, trygghet och rörelse åt den utvidgade stadskärnan. Den täta staden gynnar barn och ungdomar samt, framför allt, kvinnors rörlighet i staden. En starkt prioriterad kollektivtrafik med hög turtäthet i stället för ökat bilanvändande och en prioritering av gående och cyklister är en av förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling.



Illustrationer ur översiktsplan, fördjupning för de centrala stadsdelarna

Hållbar byggteknik

För att kunna uppfylla kommunens långsiktiga mål för en hållbar utveckling vid planeringen för det framtida Umeå, rekommenderas för bostadsbyggnaders uppförande att byggmaterial väljs som ger sunda bostäder. För att få sunda bostäder måste även byggmetoder användas som förhindrar att fukt tillförs under byggskedet. Val av material och byggmetoder ska göras med hänsyn till framtida återvinning och återanvändning. För installationer rekommenderas att energisnåla system för vatten, uppvärmning och ventilation installeras.

DEL AV STADEN

En del av visionen är att förstärka stadens identitet genom att varsamt förädla stadsdelarnas karaktär och märkesbyggnader. Samtidigt kan nya kvarter fogas till de gamla på ett sådant sätt att en spännande kontrast mellan gammalt och nytt, lågt och högt, glest och tätt kan förstärka de befintliga kvalitéerna.

Kvartersstruktur

Östra Dragonfältet är just ett sådant exempel som har en särskild karaktär med sin historiska koppling till regementet, K4, och byggnaderna från den tiden. Området kommer att bli en allt tydligare del av staden genom att området kring regementsbyggnaderna kompletteras med nya blandstadskvarter vid ett genomförande av planen. Blandstaden har den traditionella kvartersstaden som förebild med småskaliga, blandade funktioner och ett rikt offentligt liv på gator och platser. Idén om blandstaden ska vara vägledande när Umeå planeras för att bli en tätare, mer sammanhållen stad.



Förslag till kvartersindelning, ur program till detaljplan för Östra Dragonfältet

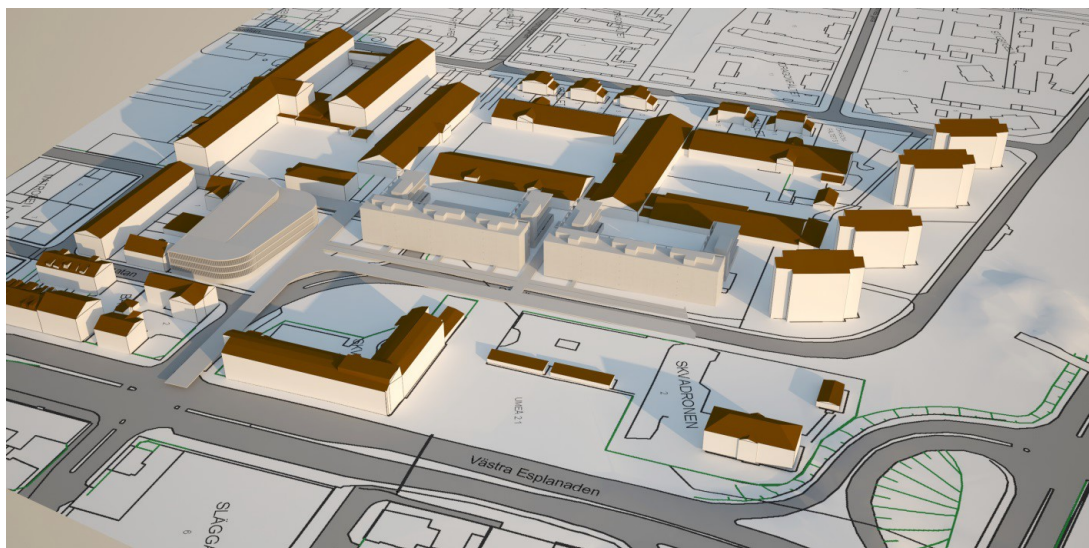
Kompletteringen inom östra delen av Dragonfältet bygger vidare på den småskaliga rutnätsstruktur som är typisk för de centrala stadsdelarna och väst på stan. Kvarteren mellan Västra Esplanaden och Ridvägen blir ca 70x60 meter stora. Bebyggelsen placeras i kvarterens ytterkant och därmed kan delar av den befintliga grönskan sparas i dess inre delar. Mellan kvarteren går ett allmänt park och gc-stråk i förlängning av Dunkersgatan som ligger öster om Västra Esplanaden och mynnar i Järnvägstorget. Detta stråk fortsätter mellan bostadskvarteren på den västra sidan av Ridvägen inom det aktuella planområdet. Bostadskvarteren blir något smalare, ca 60x45 meter då avståndet mellan Ridvägen och de befintliga stallarna sätter gränserna. Det planerade p-huset sluter kvarteret Muraren mot norr i anslutningen till den nya korsningen vid Ridvägen.

Skala

Bebyggelsen på Östra Dragonfältet bygger vidare på den skala som återfinns i bostadsbebyggelsen på Dragonfältet. Omgivande bebyggelse varierar mellan två till åtta våningar. Mot Ridvägen får bostadsbebyggelsen uppföras i fem våningar. Byggnaderna på bostadsgårdarnas kortsidor får uppföras i fyra våningar detta för att gå ner i höjd intill de befintliga stallbyggnaderna.

I kv Skvadronen kan bebyggelsen gå upp något i skala i anslutning till Västra Esplanaden och centrumfyrcanten. Längs Ridvägen får bebyggelsen uppföras i fem våningar medan bebyggelsen mot Västra Esplanaden kan bli ytterligare något högre. Volymen i kvarteren Skvadronen och Båtsmannen prövas i kommande detaljplaner.

Parkeringshusets placering och volym, i kv Muraren, har anpassats till omgivande kvarter. Höjden har hållits nere för att anpassas till omgivande bebyggelse. Volymen är relativt stor och parkeringshusets utformning (fasadmateriell, fasadutformning, färgsättning mm) är viktig för att det inte ska få en dominerande roll i stadsbilden.



Utdrag ur 3D-modell med volymer; vita byggnadsvolymer är befintliga, grå volymer redovisar ny bebyggelse enligt vad planförslaget medger (Sweco)

DEL I KULTURMILJÖN

Planområdet ligger inom en kulturmiljö av riksintresse, Umeå (AC10), delvis inom värdekärna Regementsstaden Umeå/Dragonregementet. Planförslaget påverkar riksintresset genom att bebyggelsen inom Dragonregementets nordöstra del förtätas samt att nya typer av bebyggelse tillkommer och att bebyggelsekaraktären i denna del av området därmed förändras.

Siktlinjer

Den nya bebyggelse som planförslaget redovisar följer och förtydligar gatustrukturen och bevarar därmed de siktlinjer man idag har mot de fd ridhusen och stallarna

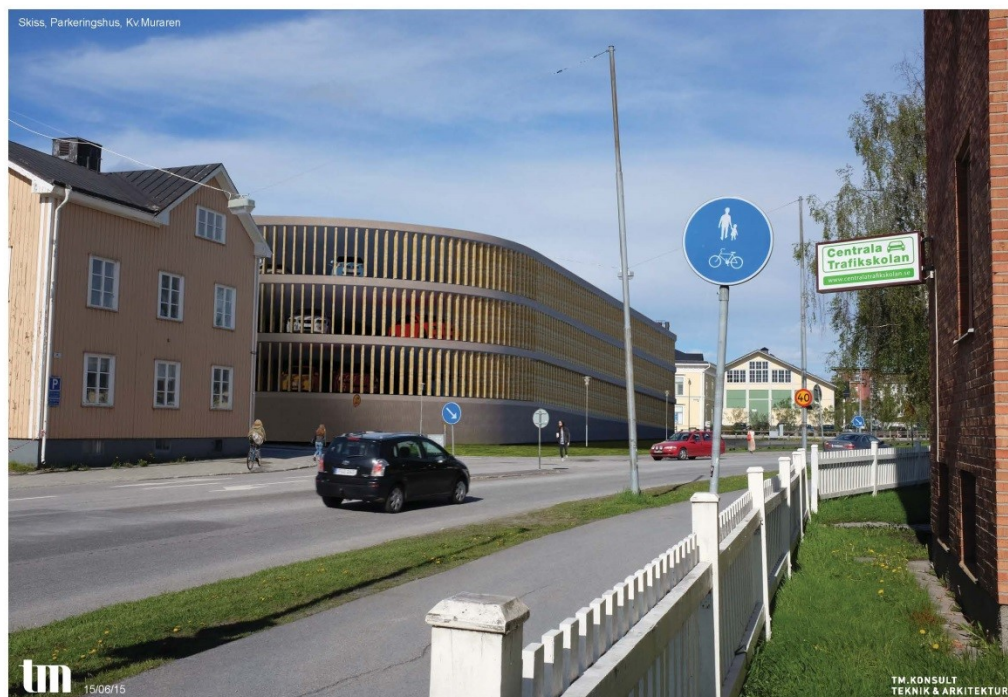
österifrån och norrifrån. Den strikta placeringen av de nya byggnaderna inom den rätvinkliga gatustrukturen stämmer med områdets historiska bebyggelsestruktur.

Anpassning

Den befintliga bebyggelsen, som tillhört Dragonregementet, inom planområdet är enklare i sitt formspråk än de monumentala byggnaderna längre söderut i området och har en något ljusare färgsättning. Den nya bebyggelsen ska efterlikna dessa drag. Principen för gestaltningen av området är att de byggnader som planeras för bostäder anknyter i utformning och materialval till de byggnader som använts för bostadsändamål inom regementsområdet. Medan p-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader.

Ridhusen och stallarna har en annan skala, större och lägre volymer, än omgivande bebyggelse. De är kvar som en enklav med en egen karaktär, ett minne från regementsepoken och anpassningen till dem sker i färgsättningen inte i skalan. Den öppna gården mellan de två stallbyggnaderna, samt mellan stallarna och de nya bostadskvarteren, bör inte bebyggas alls, inte heller planteras med parkartad vegetation, eftersom öppenheten speglar områdets militära användning.

Utformningen av parkeringshuset i kv Muraren ska ges särskild omsorg med hänsyn till intilliggande bostäder och kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Parkeringshuset ligger utanför riksintressets värdekärna. Placeringen bibehåller siktlinjen från Västra Norrlandsgatan mot ett av ridhusen samt även det fd sadelmakeriet. Det ger goda förutsättningar för att det ska få en så pass tillbakadragen roll i stadsbilden att helheten inte påverkas negativt.



3D modell av p-hus, TM, fotomontage Sweco

EXTERIÖR UTFORMNING

Bostadskvarteren

De nya bostadskvarteren vid Ridvägen byggs i en omgivning som huvudsakligen består av relativt storskaliga byggnader, ridhus och stallar, bostäder i form av punkthus, kontorsbyggnader samt stadshus. Det och den föreslagna kvartersstrukturen medger en bebyggelse som knyter an till den omgivande skalan.

De två bostadskvarteren får en storlek som överensstämmer med angränsande kvarter och utgörs av byggnader som omgärdar gårdar. Kvarteren är mer slutna mot Ridvägen och öppnar sig mot väster. Husen mot Ridvägen består av lamellhus som sträcker sig längs hela kvarterets längd, dels för att markera kvartersstrukturen samt ge en bättre ljudmiljö inne på gårdarna. Husen åt väster står tvärställda lamellhuset och utgör gräns för gårdarna. Lamellhusen mot gatan och de mindre bostadshusen är inte sammanbyggda för att kvarteren ska upplevas mindre kompakta. För att åstadkomma en räthet och renhet i fasaduttrycket, som anknyter till regementsbyggnaderna, tillåts bara utskjutande och inglasade balkonger mot gårdarna. Husen är relativt smala, dels för att ge ett smäckert intryck av hänsyn till omgivande bebyggelse, men också för att möjliggöra ljusa genomgående lägenheter.

Lamellhus

Kvarteren domineras av de omkring sextio meter långa och fem våningar höga lamellhusen mot Ridvägen. För att lamellhusens långfasader ska få en mer uppbruten skala delas de upp i flera volymer. Trapphusen kan göras indragna och/eller uppglasade. Entréer i lamellhusen är genomgående så att husen går att nå både från gatan och gårdssidan. Lägenhetsförråd förläggs till trapphus, bottenvåning eller källarvåning.



Illustration av nya bostadskvarter, White

Slutlig utformning avgörs inte i detaljplanen.

Illustrationer ska endast ses som exempel.

Mindre bostadshus

De mindre bostadshusen som omgärdar gårdarna får uppföras i fyra våningar. Skalan ska anpassas till gårdarnas storlek så att goda ljusförhållanden på gårdarna kan åstadkommas. De mindre bostadshusen har entréer endast från gårdssidan.



Illustration av nya bostadskvarter vid stallarna, White

Gårdar

Miljöhus och cykelförråd på bostadsgårdarna får inte uppföras då gårdarna utgör bostädernas friyta och är begränsad. Möblering på gårdarna bör placeras med stor omsorg så att inte gårdarna bryts upp och den öppna karaktären går förlorad. Väderskyddad cykelförvaring kan tillgodoses inomhus i markplan eller i källarplan. Utrymmen för avfallsåtervinning kan tillgodoses under jord, i källare eller med nedkast i markplan. Det är välgörande med stora vistelserum som knyter an till regementsgårdarnas karaktär.

Fasader

De två bostadskvarteren är tydligt definierade genom den föreslagna planutformningen. Avsikten är att de två kvarteren ska vara sammanhållna genom liknande hus- och gårdsvolmer. Samtidigt kan variation åstadkommas genom att de båda kvarteren får särskiljande uttryck genom gestaltning, material och/eller färgsättning. Kvarteren ska ”prata” med varandra men kan ändå skilja sig åt i utformning.

Bostadskvarteren ska utföras med putsade fasader som knyter an till närliggande byggnader som bostadshusen på Dragonfältet, stadshusets huvudbyggnader och det före detta sjukhuset. Principen för gestaltningen av de byggnader som planeras för bostäder anknyter i utformning och materialval till de byggnader som använts för

bostadsändamål inom regementsområdet. Putsen kan kombineras med ytskikt av träpartier eller andra material. Intrycket av lamellhusens höjd reduceras genom att bottenvåningen ges en avvikande utformning och materialbehandling, där en eventuell förhöjd våningshöjd betonas.

Material och färger disponeras så att fasader mot gårdarna kan ges en mer varierad utformning än gatufasader. Den ljusa putsen ska dock vara framträdande även i gårdsfasaderna.

Färger

Bostadskvarteren ska ges en sammanhållen färgskala, men också innehålla variationer. Särskilt viktigt är att fasader mot Ridvägen får en samstämmig färgsättning. För att ge byggnaderna lätthet, ska färgsättningen domineras av puts i ljus kulör, där dock visa partier kan utgöras av kontrasterande kulörer. Kulörerna ska inte vara för mättade eller för klara. Byggnadernas samtliga synliga ytor ska färgbehandlas. Olackerat trä, olackerade aluminiumytor eller råa betongytor får inte förekomma.

Tak

Taklandskapet är en viktig del av stadsbilden och bör därför ges en medveten och ambitiös utformning. Samtliga flerbostadshus ska förses med sadeltak i svart bandtäckt skivplåt som anknyter till utformningen av tak inom regementsområdet. Takfoten ska vara tydligt utkragande med lätt karaktär och får ej kläs in. Taken får inte förvanskas av storskaliga genombrott. Mindre takgenomföringar samlas till skorstensliknande volymer, arkitektoniskt väl utformade och symetriskt placerade.

Parkeringshuset

Det nya parkeringshuset i den norra delen av kv. Muraren utformas i material som ansluter till den omgivande bebyggelsen; puts med inslag av trä eller stål. Principen för gestaltningen av p-huset ska utformas i material som knyter an till förråds- och stallbyggnader inom regementsområdet. Taket, inklusive eventuella ventilationsdon, ges en medveten gestaltning.

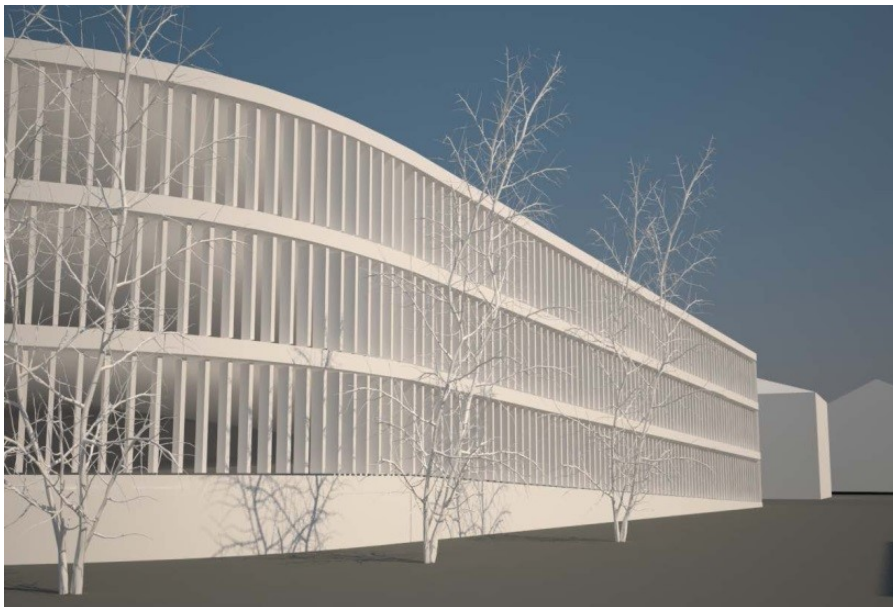


Illustration TM

Parkeringshuset placeras på fastigheten så att den norra fasaden ligger i linje med fd sadelmakeriets, på stadshusområdet, gavelfasad. Placeringen är viktig för att inte skymma viktiga utblickar mot bebyggelsen på fd Dragonregementet. Särskilt viktigt är att siktlinjen, i förlängningen av Norrlandsgatan, mot gavelmotivet på det södra ridhuset inte bryts.

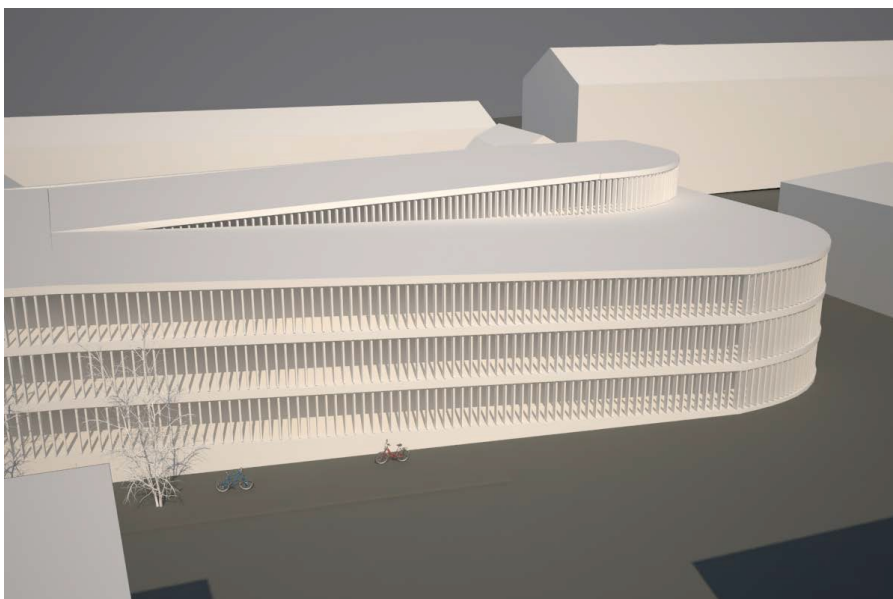


Illustration TM

Byggnadens tak utförs som två lutande skivor för att minska upplevelsen av en enda stor volym. Taket ska kläs med gröna växter, t ex sedum, som minskar dagvattenavrinningen och minimerar reflektioner. P-husets tak kommer att kunna ses och upplevas från omkringliggande högre byggnader som en grön yta som växlar med årstiderna.

Den vägg som vetter mot bostäderna kan också kläs med växtlighet, antingen genom klättrande växter eller vertikala planteringar, för att mjuka upp intrycket mot den intilliggande bostadsgården. Väggen vänder sig mot söder vilket ger goda förutsättningar för växtlighet. Reflekterande material i fasaden ska undvikas.



Ex på vertikal grön vägg i Helsingborg



Ex på testvägg i Stockholm

Volym

P-huset utgör en stor byggnadsvolym, och kommer att placeras i en kulturhistoriskt känslig miljö. För att på bästa sätt anpassa byggnaden till sin kontext, är volymen utformad så att byggnadens fotavtryck anpassar sig till tomten och omgivande kvarter. Detta innebär att ena gaveln blir smalare och att byggnaden får ett ”kilformat” uttryck.

Byggnaden ska utföras med rundade hörn mot norr, och inordnar sig i kvartersstrukturen mot söder. Rundningarna skapar god funktion (siktlinjer, upplevelse) för det cykelstråk som kommer norrifrån, och ”dämpar” upplevelsen av den relativt stora volymen på platsen. Vidare tas hänsyn till fd sadelmakeriet där rundningen säkerställer fortsatta siktlinjer och upplevelser av denna byggnad.

Höjder & Gestaltning

Byggnaden utförs med lutande plan, vilket avspeglar sig både i fasaduttryck, och att byggnaden får olika höjder. Utgångspunkten har varit att hålla ner volymens höjd i byggnadens nordvästra hörn för att respektera det kulturhistoriskt viktiga fd sadelmakeriet detta medför att volymen blir aningen högre mot öster.

Byggnadens bjälklagskanter görs synliga för att förstärka upplevelsen av de lutande planen, och fasaden däremellan utförs av ett raster av limträ, och anknyter därmed till närliggande träbyggnader som t ex fd sadelmakeriet och ridhus och stallar. Träpartier liksom betong och plåt bör färgbehandlas och färgsättningen ska domineras av ljusa kulörer som knyter an till färgsättning på intilliggande bebyggelse.

Belysningen inne i parkeringshuset ska vara avskärmad med en behaglig färgton på ljuset och inte placeras som en allmänbelysning som kan ha en bländande effekt. Bilarnas lyktor ska också avskärmas vid de p-platser som vetter ut mot gata eller bostadsgård för att inte blända.

Gång- och cykelstråket utmed parkeringshusets långsida ska vara relativt bred och skiljas från körbanan med en rad med gatuträd. Belysningsstolpar placeras intill fasaden och belyser gc-bana och insidan på träden vilket ger en trygg miljö för de gående och cyklande.



Exempel på belysning från Vasagatan

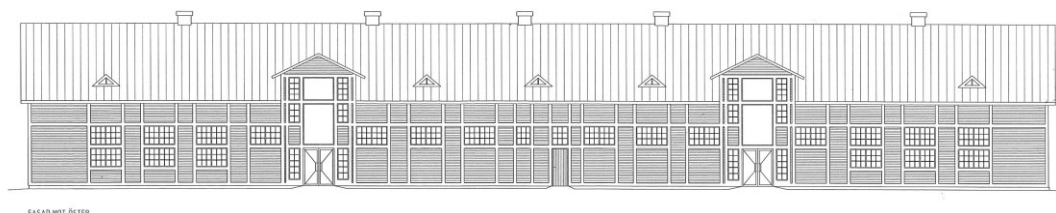
Vid utformning och placering av entréer till parkeringshuset ska hänsyn tas till förbipasserande på gång- respektive cykelbana så att konflikter undviks.

Befintliga byggnader

Stallbyggnaderna

De två befintliga stallarna, inom planområdet, är en del av den skyddsvärda kulturmiljön kring fd Dragonregementet. Ett av stallarna har skivtak plåttak och det andra stallet har bandfalsat plåttak. Fasaderna i trä är indelade med horisontella och vertikala lister. I väggfälten liggande och stående fasspont. Fönstren är tätspröjsade och sitter högt på fasaden. Fönstren har, i de flesta fall, ursprungligt utseende.

Den här delen av ridanläggningen från sekelskiftet tas med i detaljplanen och bibehålls som byggnader och får ny användning. Stallarna får en skyddsbestämmelse i planen som bl a innebär att byggnaderna inte får rivas och att exteriörerna inte får förvanskas. De exteriöra förändringar som kan bli nödvändiga ska utföras med utgångspunkt i byggnadernas ursprungliga utseende. Vid fasadrenovering ska material likvärdigt ursprungsmaterialen användas. Ombyggnad ska ske i samarbete med kommunen och antikvarisk expertis.



Förslag till ombyggnad av fd stallbyggnad

Utemiljö

Befintlig grönska i närområdet och björkallén längs Ridvägen är utgångspunkten för utemiljöns grundkaraktär. Syftet är att skapa en utemiljö som har en sammanhållen gestaltning i den offentliga miljön där vissa detaljer återkommer och är gemensamma medan de privata bostadsgårdarna har en egen prägel. Målsättningen är att spara en så stor del som möjligt av befintliga träd. Avgränsningar och staket i utemiljön ska utföras med stolpar i natursten eller svart metall och med räcken i svart metall.

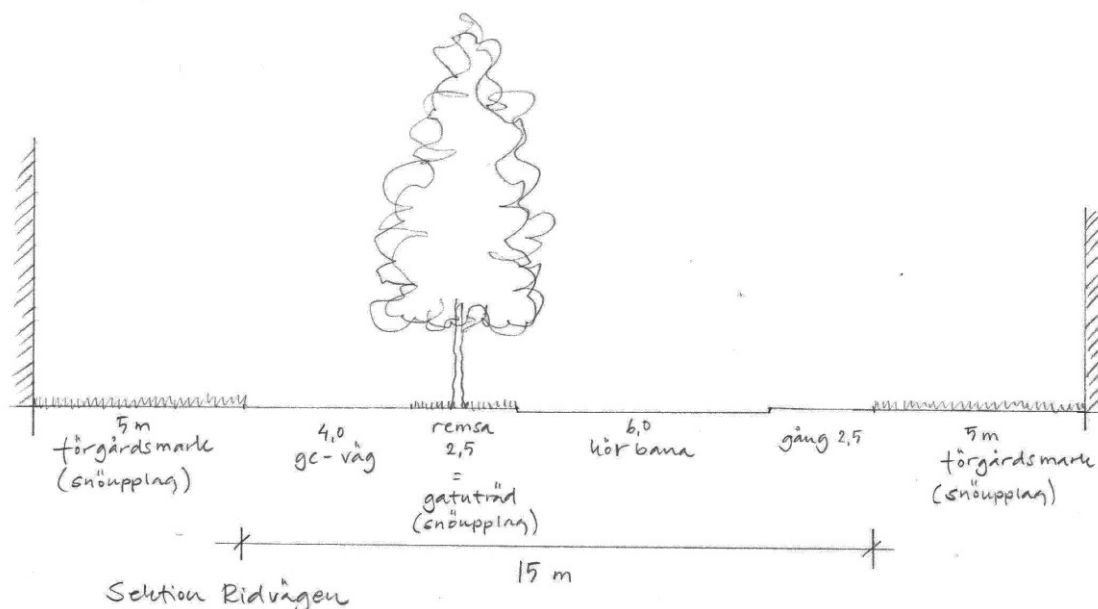
Allmän mark

Gaturummet längs lokalgatorna

Områdets allmänna mark utgörs av lokalgator, gångfartsområde, trottoarer och cykelbanor. Lokalgatorna ska ges stadskaraktär med trädplanteringar i huvudsakligen hårdgjorda markytor. Den nya Ridvägen ges en sektion på 15 meter medan sektionen blir något bredare i anslutning till korsningarna.

Av hastighetsdämpande skäl utformas vissa korsningar lätt upphöjda och belagda med smågasten/marksten inom avgränsande plattrader.

I gaturummet ingår fem meter kvartersmark på var sida om gatan i form av förgårdsmark. I förgårdsmarken står den befintliga björkallén som kan bevaras. Alt. ersätts björkallén på ny plats i gatusektionen. Kör- och cykelytor beläggs med asfalt med kantsten av granit. Gångytor beläggs med grå betongsten.



Ridvägen får en sektion vars bredd blir densamma som idag på ca 15 meter. Ombyggnaden av Ridvägen sker succesivt i takt med exploateringen av området och aktualiseras i samband med att bostadskvarteren byggs ut. Efter färdig ombyggnad ska

Ridvägen omfatta en gång- och cykelväg, en remsa för gatuträd och snöupplag, körbana samt gångbana på den östra sidan.

Mot lokalgator och gångfartsområde intill stallarna ska inte uteplatser anläggas inte heller utskjutande byggnadsdelar såsom balkonger eller burspråk. Över förgårdsmark kan utskjutande byggnadsdelar medges från en höjd över marknivån på 3,0 meter, med hänsyn till snöröjning.

Området kring stallarna

Den öppna gården mellan de två stallbyggnaderna samt stråket mellan stallarna och bostadskvarteren fyller en viktig funktion för upplevelsen av den kulturhistoriska miljön vid stallarna. Området ska inte bebyggas, inte heller planteras med parkartad vegetation eller träd. Värdet ligger framför allt i att ytorna är öppna, eftersom öppenheten speglar områdets militära användning, det ger också en möjlighet att uppleva stallarnas fasader i sin helhet.

Området mellan bostadskvarteren och stallar utformas som ett gångfartsområde där all trafik sker på de gåendes villkor. På området kan angöring och viss korttidsparkering för besökande till bostadskvarteren och de verksamheter som inryms i de gamla stallarna förekomma. Området blir en form av entrésida för de omgivande verksamheterna och kvarteren och kan även innehålla vissa vistelsefunktioner. Ytan ska vara hårdgjord med en strikt och symmetrisk utformning. Beläggningmaterialet ska vara grus och granit. Fordon får bara parkeras på särskilt anordnade parkeringsplatser.



Illustration av bostadskvarter och området vid stallarna, White

Kvartersmark

Bostadsgårdar

Gårdarna ska i första hand vara en halvoffentlig miljö för de boende runt respektive gård. Då merparten av bostäderna kan nås via genomgående entréer kan gårdarna bli helt bilfria. Gårdarna ska ha grönska, blommande växter, lugna sittplatser och lekmöjligheter för de mindre barnen. Gårdsmiljön ska med vegetation, rumsverkan och lekutrustning särskilt anpassas för att tillgodose barns behov av friytor. På gårdarna ska stora karaktärsträd planteras för att ge karaktär, skapa rumslighet och ta ner skalan på gårdsmiljön. Bostadsentréerna ska vara välkomnande och tydligt utformade med entrébelysning och närliggande cykelparkering.

Bostadsgården ska ha en tydlig avgränsning mot den öppna ytan utmed stallarna. Avgränsningen kan göras i form av staket i svart metall/smide. Gångytor utförs i packat stenmjöl, marksten eller betongplattor. Entréer till gårdar och bostadsentréer ges en särskild detaljering i markbehandlingen. Allmänbelysning anordnas med låga stolp- och pollararmaturer. Belysningen ska vara väl avskärmad.



Inspirationsbilder, bostadsgårdar.

Förgårdsmark

Mellan bostadshusen utmed Ridvägen och gång- och cykelstråket finns en förgårdsmark på fem meter. Förgårdsmarken ska planteras med buskar och gräs samt innehålla träd för att ta ner skalan på lamellhuset vid Ridvägen. Vid det norra bostadskvarteret står en befintlig rad med björkar som kan bevaras. Förgårdsmarken kan avgränsas mot gång- och cykelbanan med en låg häck, på högst 80 cm, eller motsvarande plantering. Avgränsningen bidrar till att rama in förgårdsmarken och förstärka den halvprivata zonen. Cykelparkering i anslutning till entréer ska utföras enhetligt för de båda kvarteren.

Medverkande:

Magdalena Blomquist, planarkitekt

Anna Flatholm, stadsträdgårdsmästare

Magnus Lingegård, landskapsarkitekt

Olle Forsgren, stadsarkitekt

Byggnadsnämnden

Tid: Onsdagen den 14 december 2016 kl. 8:30–16:10
Ajournering kl.11:40–13:25, § 371 kl. 14:45–14:52

Plats: Saluten, Stadshuset

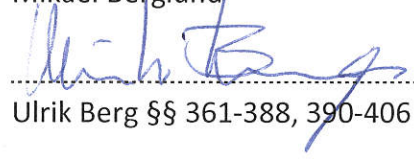
Beslutande: Mikael Berglund (S), ordförande
Ulrik Berg (M), 1:e vice ordförande, §§ 361-388, 390-406
Harald Svensson (M), ersättare för Ulrik Berg (M) § 389
Alireza Mosahafi (MP), 2:e vice ordförande
Karin Svedlert (S)
Ingemar Jangvad (S)
Mona Westman (S)
Roger Persson (L)
Eric Bergner (C)
Veronica Kerr (KD)
Mattias Sehlstedt (V)
Maria Myrstener (V), §§ 361-399
Örjan Mikaelsson (V), ersättare för Maria Myrstener (V) §§ 400-406

Övriga deltagare: Se sidan två

Utses att justera: Ulrik Berg §§ 361-388, 390-406 och Alireza Mosahafi § 389

Sekreterare:  §§ 361-406
Hannele Häkkinen

Ordförande: 
Mikael Berglund

Justerare: 
Ulrik Berg §§ 361-388, 390-406 
Alireza Mosahafi § 389

BEVIS**Justerat protokoll har offentliggjorts genom anslag**

Organ: Byggnadsnämnden
Sammanträdesdatum: 2016-12-14
Anslaget har satts upp: 2016-12-22
Anslaget tas ner: 2017-01-17
Förvaringsplats: Umeå kommun, Detaljplanering
Underskrift: 
Hannele Häkkinen

Övriga deltagare

Ej tjänstgörande ersättare

Ola Borgström (S)
Emma Vigren (S)
Maria Vängbo (S)
Gabriel Farrysson (MP)
Igor Jonsson (M), §§ 361-368
Harald Svensson (M), §§ 361-388, 390-406
Lennart Sandström (L)
Lennart Persson (C)
Örjan Mikaelsson (V), §§ 361-399

Tjänstemän

Britta Nordbrandt-Nilsson, bostadsanpassningschef, § 362
Tomas Strömberg, stadsarkitekt, §§ 363-364, 367-368, 370, 372-377, 380-381
Jonas Andersson, bygglovchef, § 363
Nelli Flores Nilsson, planarkitekt, §§ 365, 371
Magdalena Blomquist, planchef, §§ 369, 378-379
Maria Blomqvist, biträdande stadsarkitekt, §§ 365, 382-398
Johan Ledstedt, bygglovhandläggare, §§ 400-402
Emma Lundström, jurist, §§ 403-406
Elisabeth Wangdell, koordinator
Fredrik Björkman, kartingenjör
Hannele Häkkinen, nämndsekreterare
Linn Näslund, praktikant
Margaretha Alfredsson, samhällsbyggnadsdirektör
Mary Pettersson, bygglovhandläggare
Niklas Forsgren, kommunikatör

§ 369

Umeå 5:1 m.fl.

Diariennr: BN-2013/00202

Detaljplan för östra delen av Dragonfältet - bostadsbebyggelse

Beslut

1. Byggnadsnämnden godkänner den reviderade detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl. med tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet. Sökanden bör tillse att kompetens inom området konsulteras i projekteringen av anläggningen.
2. Byggnadsnämnden föreslår kommunfullmäktige att anta den reviderade detaljplanen för östra delen av Dragonfältet, Umeå 5:1 m.fl.

Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för ny kvartersbebyggelse i form av bostäder, ombyggnad av lokalgata samt en parkeringsanläggning. Ett syfte med detaljplanen är också att säkerställa gång- och cykelstrukturen och dess kopplingar till omgivande delar av staden. Syftet är också att ge kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer ett formellt skydd.

Ett förslag till detaljplan för Östra Dragonfältet har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under juni 2015, reviderad december 2016.

Samråd/Utställning

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Av de synpunkter som har inkommit under samråd och granskning har ett särskilt utlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår att detaljplanen reviderats efter granskning.

Umeå kommun, Detaljplanering gör bedömningen att revidering av planhandlingarna inte fordrar fortsatt handläggning.

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- Brf Muraren
- Brf Stallhagen 1
- Brf Stallhagen 2
- Trafikverket.

Övriga berörda, (underrättelse):

- Föreningen för Byggnadskultur i Umeå

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2016-12-01.

Antagandehandlingar

- Utlåtande daterat december 2016
- Plankarta med planbestämmelser daterad juni 2015, reviderad december 2016
- Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning daterad juni 2015, reviderad december 2016
- Samrådsredogörelse daterad juni 2015
- Miljökonsekvensbeskrivning inklusive bilagor daterad juni 2015
- Kulturmiljöstudie daterad juni 2015
- Kvalitetsprogram daterat juni 2015, reviderat december 2016
- Planprogram daterat februari 2014
- Samrådsredogörelse tillhörande planprogram daterad mars 2014.

Beredningsansvariga

Magdalena Blomquist, planchef

Tomas Strömberg, stadsarkitekt

Förslag till beslut på sammanträdet

Mikael Berglund (S) – Godkänna detaljplanen med tillägg att det nya parkeringshuset ska formas med fokus på jämställdhet och trygghet.

Sökanden bör tillse att kompetens inom området konsulteras i projekteringen av anläggningen.

Byggnadsnämnden bifaller förslaget.

Beslutet med handlingar ska skickas till

- Sökande
- Länsstyrelsen
- De med kvarstående synpunkter
- Umeå kommun, kommunfullmäktige.



Diariennr: KS-2017/00066

Revidering av "Äldreplan i Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040"

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Äldreplan Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040 enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

AC konsensus rekommenderar Västerbottens 15 kommuner och Västerbottens läns landsting att *Äldreplan Västerbotten* antas i kommunfullmäktige respektive landstingsfullmäktige under våren 2017.

Historik- nuläge

Enligt beslut 2016-05-27 i AC Konsensus, Region Västerbotten, har en uppföljning av Äldreplanen genomförts under hösten 2016. Äldreplan Västerbotten har konkretiserats utifrån aktuella förutsättningar som gäller 2016 och framåt. Planen ska utgöra ett stöd vid strategisk planering för landstinget och kommunerna med målet att bidra till jämlik och jämställd hälsa i ett inkluderande samhälle för innevånare i Västerbotten. Äldreplanen ska gälla under en mandatperiod, utfall det uppstår behov av uppföljning under pågående mandatperiod, ges ett uppdrag från AC Konsensus till Länssamordningsgruppen avseende behovet.

Äldreplan Västerbotten godkändes på tjänstepersonsnivå i Länssamordningsgruppen LSG 2016-11-08.

Äldreplan Västerbotten beslutades i det politiska samverkansorganet AC Konsensus 2016-12-12.

Beslutsunderlag

Äldreplan i Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040.
Rekommendation från AC Konsensus.

§ 47

Diariennr: KS-2017/00066

Revidering av "Äldreplan i Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040" - Rekommendation från AC Konsensus

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta reviderad Äldreplan Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040 enligt bilaga.

Ärendebeskrivning

AC konsensus rekommenderar Västerbottens 15 kommuner och Västerbottens läns landsting att *Äldreplan Västerbotten* antas i kommunfullmäktige respektive landstingsfullmäktige under våren 2017.

Historik- nuläge

Enligt beslut 2016-05-27 i AC Konsensus, Region Västerbotten, har en uppföljning av Äldreplanen genomförts under hösten 2016. Äldreplan Västerbotten har konkretiserats utifrån aktuella förutsättningar som gäller 2016- framåt. Planen ska utgöra ett stöd vid strategisk planering för landstinget och kommunerna med målet att bidra till jämlik och jämställd hälsa i ett inkluderande samhälle för innevånare i Västerbotten.

Äldreplanen ska gälla under en mandatperiod, utifall det uppstår behov av uppföljning under pågående mandatperiod, ges ett uppdrag från AC Konsensus till Länssamordningsgruppen avseende behovet.

Äldreplan Västerbotten godkändes på tjänstepersonsnivå i Länssamordningsgruppen LSG 2016-11-08.

Äldreplan Västerbotten beslutades i det politiska samverkansorganet AC Konsensus 2016-12-12.

Umeå kommun
Kommunstyrelsens arbetsutskott

Protokollsutdrag
2017-02-07

Beslutsunderlag

Äldreplan i Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040.
Rekommendation från AC Konsensus.

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Äldreplan i Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040



REGION
VÄSTERBOTTEN

 VÄSTERBOTTENS
LÄNS LANDSTING

Äldreplan i Västerbotten 2013 -2020 med utblick mot 2040

Förord

I slutet av 2010 tog Hälso- och sjukvårdsutskottet i landstinget och socialnämndernas presidier i länet initiativ till en Regional Äldreplan.

Varför är den viktig? Medborgarna ska känna sig trygga i att åldras i Västerbotten. Alla äldre har samma rätt till vård och omsorg och därför behöver vi nyttja våra gemensamma resurser effektivt och öka vårt samarbete. Staten riktar också ofta bidrag till huvudmännen gemensamt.

Den regionala äldreplanen belyser områden som vänder sig till äldre i Västerbotten, men planen syftar även till att vara ett styrdokument för de respektive huvudmännen.

Planen ska antas av landstinget och länets 15 kommuner och den ska följas upp regelbundet

Det politiska samverkansorganet AC Konsensus beslutade 2016 att revidera Äldreplanen utifrån aktuella förutsättningar. En politisk styrgrupp utsågs med representanter från både landstinget och kommunerna.

Styrgruppen

Landstinget

Harriet Hedlund, Liv Granbom, Janeth Lundberg, Marita Fransson, Andreas Löwenhök, Roland Sjögren

Kommunerna

Sonja Eriksson, Vännäs, Magnus Eriksson Norsjö, Kenneth Fahleson, Skellefteå, Annika Wibrell, Vilhelmina, Janet Ågren, Umeå, Gunilla Johansson, Lycksele

Innehållsförteckning

1. Målbild	4
2. Syfte och målgrupp	4
3. Beskrivning av länet samt befolkningsutveckling	4
4. Samverkan	5
4.1 Samverkansgrupperingar	5
5. Förebyggande och hälsofrämjande insatser	6
6. Samhällsplanering bostäder och infrastruktur	6
7. Jämlik vård och omsorg och mänskliga rättigheter	7
8. Delaktighet och inflytande	8
9. Områden med regionala överenskommelser/fokusområden	8
9.1 Demens	8
9.2 Psykisk hälsa	9
9.3 Mest sjuka äldre	9
10. Rehabilitering	9
11. Kompetens och personalförsörjning	10
12. Digitalisering	11
12.1 Digital teknik i hemmet	11
13. Forskning, utveckling och utbildning	11
14. Uppföljning	12

1. Målbild

”Som äldre i Västerbotten vill jag ha möjlighet att bo och leva i en miljö som främjar ett aktivt liv samt ha kunskap om, och förutsättningar för att behålla min hälsa. Jag vill ha inflytande i samhället och över min vardag så att jag kan åldras i trygghet och med bibehållet oberoende. Jag vill bemötas med respekt och värdighet. Om jag behöver vård och omsorg sker det på mina villkor, efter mina behov och med stöd av närstående om jag/de så önskar.”

2. Syfte och målgrupp

Syftet med den regionala äldreplanen är att beskriva det gemensamma uppdraget som landsting och kommuner har för Västerbottens äldre befolkning. Planen belyser områden som vänder sig till äldre i Västerbotten, men den syftar även till att vara ett styrdokument för respektive huvudman. Den beskriver nuläge samt förhållningssätt inför framtid och de utmaningar vi behöver strategier för att klara. Den är en grund för att utveckla samarbete på många olika plan utifrån de förutsättningar som finns lokalt. Målgruppen är medborgare och beslutsfattare.

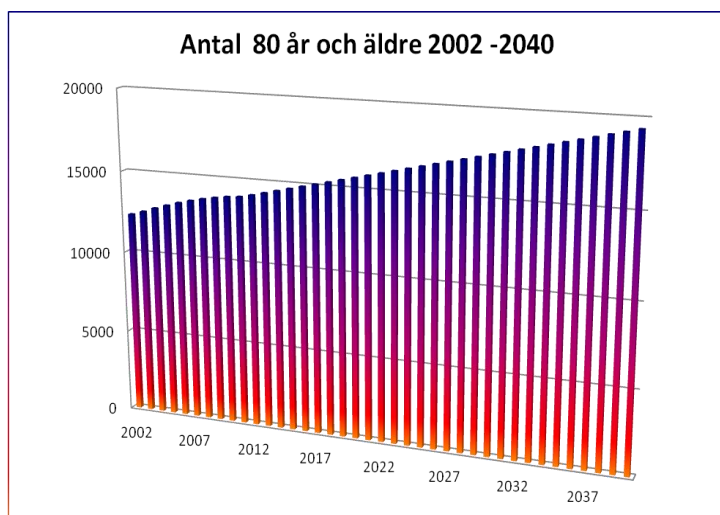
3. Beskrivning av länet samt befolkningsutveckling

Till ytan är Västerbottens län det nästa största i Sverige och består av 15 kommuner - Bjurholm, Dorotea, Lycksele, Malå, Nordmaling, Norsjö, Robertsfors, Skellefteå, Sorsele, Storuman, Umeå, Vilhelmina, Vindeln, Vännäs och Åsele. Skillnaden mellan kommunernas storlek är stor. Umeå är den största kommunen med en folkmängd på 120 761 invånare (dec -15) och Bjurholm den minsta kommunen med en folkmängd på 2 452 invånare (dec -15). Alla kommuner i länet har glesbygd.

Vi blir fler äldre i befolkningen och behöver främja ett aktivt åldrande i ett tryggt samhälle som tar vara på den äldres resurser. Kommunernas olika storlek och länets struktur ställer stora och olika krav på lösningar för att vården och omsorgen ska vara likvärdig.

Den demografiska utvecklingen i Sverige och övriga Europa kommer att innebära stora utmaningar för de sociala välfärdssystemen, för pensionerna, samt för hälso- och sjukvård och äldreomsorgen. Skillnaderna mellan olika generationer i äldregruppen, män och kvinnor, utrikesfödda och socioekonomiska grupper kommer sannolikt att bli större.

Fram till 2050 förväntas andelen invånare över 65 år öka till cirka 25 procent av befolkningen. Antalet personer över 80 år i Västerbotten förväntas öka med 25 procent mellan åren 2016-2040 enligt nedanstående tabell.



4. Samverkan

En god hälsa och en vård på lika villkor för hela befolkningen är grunden för den svenska hälso- och sjukvården. Samverkan är en avgörande framgångsfaktor för att vi ska lyckas med vårt gemensamma hälso- och sjukvårds och omsorgsuppdrag gentemot den äldre befolkningen i Västerbotten.

I Västerbotten finns tre sjukhus. Norrlands universitetssjukhus i Umeå ansvarar för den högspecialiserade sjukvården till invånarna i norra sjukvårdsregionen. Universitetssjukhuset och de två länsdelssjukhusen i Lycksele och Skellefteå fungerar som akutsjukhus för var sin del av länet. Länsdelssjukhusen är mindre och har olika unika kompetenser. Psykiatrisk verksamhet finns vid länets tre sjukhus och på öppenvårdsmottagningar i Storuman och Vilhelmina.

Hälsocentralerna ska svara för befolkningens behov av grundläggande medicinsk behandling, omvårdnad, och förebyggande arbete som inte kräver sjukhusens medicinska och tekniska resurser. På sjukstugorna i inlandet finns möjlighet att lägga in akut sjuka patienter då sjukstugorna har bemanning samt laboratorium röntgen och telemedicinsk utrustning.

Den 1 september 2013 övertog kommunerna i Västerbotten genom skatteväxling ansvaret för hälso- och sjukvård upp till primärvårdsnivå i ordinärt boende (hälso- och sjukvård i hemmet). Det innebär att kommunens hälso- och sjukvårdsansvar omfattar hälso- och sjukvårdsinsatser i ordinärt boende för vuxna över 18 år, alla tider på dygnet samt rehabilitering och habilitering. Redan tidigare hade kommunerna ansvaret för hälso- och sjukvården upp till och med sjuksköterskenivå för de västerbottningar som bor i särskilt boende.

Landstingets kvarvarande ansvar för hälso- och sjukvård är rehabilitering och habilitering av arbetsterapeuter och sjukgymnaster i ordinärt boende för barn, samt rehabiliteringsinsatser och habilitering som bedrivs på hälsocentral/sjukstuga eller annan mottagning på primärvårdsnivå. Landstingets ansvar omfattar hembesök av arbetsterapeut/sjukgymnast som behövs för utredning och åtgärd/intervention vid demensutredning.

I många av kommunerna finns ett väl fungerande samarbete mellan kommunens hälso- och sjukvård och landstingets primärvård. Dessa samverkansformer behöver fortsatt stärkas.

4.1 Samverkansgrupperingar

Region Västerbotten är det formaliserade samverkansorganet för länets 15 kommuner och Västerbottens läns landsting. På länsplanet är AC Konsensus det politiska samverkansorganet med representanter från kommun och landstingsledning. Här hanteras övergripande politiska samverkansfrågor som berör samtliga huvudmän. Till AC Konsensus är kopplat två beredningsgrupper, Länssamordningsgruppen och Länsgrupp barn och unga.

Länssamordningsgruppen ska bereda ärenden som rör vård och omsorg och folkhälsa och är gemensamma för kommunerna och landstinget. Gemensamma frågor som rör skola, socialtjänst och landstinget ska beredas av Länsgrupp barn och unga.

Lokal samverkan är systematiserad HÖK (huvudöverenskommelsen i Skellefteå), i SÖK (samverkansöverenskommelsen i Umeå) samt i LÖK (lokala överenskommelsen i Lycksele). I övriga kommuner ser samverkansformerna med landstinget olika ut utifrån lokala förhållanden och förutsättningar.

Västerbottens kommuner och landstinget ser att samverkan är en avgörande framgångsfaktor för att gemensamt klara av de utmaningar och den utveckling som våra verksamheter kräver. För att fortsatt kunna säkerställa kommande vård-, omsorgs- och kompetensbehov, behöver samverkan fortsätta att utvecklas också i nya samarbets- och organisationsformer, med tydliga uppdrag och processer för informationsspridning, kommunikation, förankring, beslut och uppföljning.

Våra strategier:

- **Fortsätta att stimulera central och lokal samverkan mellan huvudmännen**
- **Främja en samverkan som utgår ifrån patienten och/eller brukarens bästa**
- **Utveckla samverkan med andra samhällsaktörer och samverkanspartners**

5. Förebyggande och hälsofrämjande insatser

Det övergripande målet för folkhälsan är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen.

Erfarenheterna visar att det finns fyra områden som är speciellt viktiga för att äldre ska må bra. Dessa områden kallas de fyra hörnstenarna för ett gott åldrande och omfattar: Social gemenskap, delaktighet/meningsfullhet, känna sig behövd, fysisk aktivitet och bra matvanor.

Individrelaterade faktorer har stor betydelse för den äldres hälsa och funktionsförmåga men även medicinska framsteg och förändringar i samhällets infrastruktur påverkar. För att förebygga ohälsa är ansvaret delat mellan individen själv som har ett egenansvar för sin livsstil, och hälso- och sjukvården som har ansvar för att stödja individen samt vårda och behandla om behov finns eller uppstår. Närstående gör en oerhört stor insats för sina äldre och framtidens ökade behov torde kräva en ökad andel av frivilliginsatser. Pensionärsorganisationer, invandrarföreningar och övriga frivilliga organisationer gör ett förtjänstfullt arbete för folkhälsan och den sociala gemenskapen och behöver samhällets stöd för att utvecklas ytterligare.

I Västerbotten tänker vi skapa förutsättningar för att i samverkan stödja såväl samhällsaktörer som individer till en livsstil som främjar hälsa

Våra strategier :

- **Stödja den tekniska utvecklingen som i sin tur kan leda till egenansvar, att fler söker kunskap via nätet.**
- **Utveckla digitala lösningar för tidiga insatser till de äldre**
- **Bedriva en aktiv hälsofrämjande samhällsplanering**
- **Införliva nationella riktlinjer gemensamt inom olika områden**
- **Utveckla samverkan med seniorer, pensionärsorganisationer och övriga frivilligorganisationer samt volontärverksamhet.**

6. Boende, samhällsplanering och infrastruktur

Samhällsplanering handlar i vid mening om att skapa ett samhälle som är funktionellt och anpassat för alla människor inom de olika områdena samhällsservice, kommersiell service, kommunikationer, mötesplatser samt bostäder och livsmiljö. Kommunen har ett grundläggande ansvar för bostadsförsörjningen men socialtjänsten och hälso- och sjukvården kan bidra med kunskaper som skapar en bra livsmiljö för alla människor som också kommer de äldre till del.

Många äldre vill bo kvar i sin bostad så länge de upplever sig trygga. Bostadsanpassning är ett sätt att underlätta för många äldre att bo kvar hemma, men även tillgång och tillgänglighet till kollektivtrafik och

service samt stödjande miljöer för fysiska och kulturella aktiviteter är viktiga delar. Äldre betonar själva sociala aktiviteter som väsentliga och att nätverk bidrar till ökad livslust. Att bli sedd och känna sig betydelsefull är grundläggande och måste beaktas. En mångfald av aktiviteter ökar chanserna att fler ska hitta något som känns meningsfullt.

En ytterligare trygghetsskapande insats är att det finns ett varierat utbud av bostäder som är anpassade för de äldre. En viktig insats är emellertid att öka tillgängligheten i det befintliga bostadsbeståndet och att vid om- eller nybyggnation utforma utemiljöer och bostäder så de blir attraktiva för de äldre och anpassade för trygghet och välfärd även med funktionsnedsättningar av skilda slag. De äldre behöver förutsättningar för att kunna göra egna val, ett val som ska kunna innebära att bo kvar hemma. Det ligger främst på den enskilde ett eget ansvar att planera och förbereda sig för sin ålderdom där. Därutöver har kommunen ett ansvar för att skapa förutsättningarna för den enskildes planering, förberedelser och val där individens behov styr och vägleder.

En viktig uppgift är att bevaka de äldres behov i all samhällsplanering, att skapa förutsättningar för att de allra flesta ska kunna bo kvar genom att skapa trygghet i de ordinära boendena och ha en välfungerande infrastruktur. För att detta ska vara möjligt behöver hänsyn tas både när gäller de insatser som äldreomsorgen tillhandahåller samt den enskildes bostad och närmiljö.

I Västerbotten tänker vi vara väl förtrogna med levnadsförhållandena hos medborgarna och medverka i samhällsplaneringen genom att samarbeta med andra samhällsorgan, organisationer, föreningar och enskilda för att främja goda miljöer.

Våra strategier:

- **Öka Socialtjänstens och hälso- och sjukvårdens engagemang i samhällsplaneringen.**
- **Skapa möjligheter att bo kvar hemma efter eget val.**
- **Verka för att bibehålla och utveckla närservice.**
- **Utveckla nya former för hemdistribution av varor och tjänster.**
- **Planera boende och övriga insatser i samverkan med pensionärsföreträdare**

7. Mänskliga rättigheter, jämlik vård och omsorg

Vård och omsorg ska erbjudas på lika villkor och med ett gott bemötande till alla. Det innebär att alla ska erbjudas generella insatser men anpassade på ett sådant sätt att de motsvarar olika människors behov.

Morgondagens vård och omsorg kommer i högre utsträckning att vara mångkulturell. Bland annat kommer den ökade invandringen som sker i vårt län innebära att fler av olika nationaliteter och med olika religiös och kulturell bakgrund kommer att behöva insatser inom vård och omsorg. Det kommer att finnas ett ökat behov av personal med språk och kulturell kompetens för att möta behov som uppstår.

Kommun och landsting har även ett lagstadgat minoritetsansvar med syfte att motverka diskriminering och utsatthet samt att stärka de nationella minoriteternas egenmakt och inflytande. Förutom rätten att tala sitt eget språk vid kontakter med myndigheter ska blanketter och information till allmänheten kunna översättas till finska och samiska eller tvåspråkiga versioner när ett sådant behov finns. Det kan också innebära att kartlägga och ange personalens språkkompetens. Om det inte finns minoritetsspråktalande personal bör myndigheten ta fram rutiner så att det kan ordnas en tolk med relativt kort varsel. Kommunerna bör eftersträva att ha minoritetsspråktalande personal för att vård och omsorg ska kunna ge till dessa grupper på bästa sätt.

Kommuner och landsting bör speciellt uppmärksamma att alla har samma möjlighet att få vård, behandling och stöd utifrån olika livssituationer och behov. För att öka jämställdheten och synliggöra skillnader är det viktigt att arbeta med statistik, analysera och utbilda vård- och omsorgspersonal.

I Västerbotten ska alla erbjudas vård och omsorg på lika villkor som är anpassade till den enskildes behov.

Våra strategier:

- Använda ledningssystem och Öppna jämförelser och andra kvalitetsregister för att följa utvecklingen i hälsa, tillgänglighet, vårdkvalitet och vidta nödvändiga åtgärder.
- Säkra tillgång till personal med olika kulturell och språklig kompetens.
- Utbilda personal inom äldreomsorgen i att bemöta och vårda äldre på ett respektfullt och värdigt sätt.

8. Delaktighet och inflytande

I takt med en åldrande befolkning, krävs att samhället klarar av att möta vård- och omsorgsbehoven men även lyckas främja delaktighet och inflytande. Patientlagen (2014:821) syftar till att inom hälso- och sjukvårdsverksamhet stärka och tydliggöra patientens ställning, främja patientens integritet, självbestämmande och delaktighet.

Delaktighet och inflytande kan delas in i tre olika typer: *Individnivå*, när individen själv deltar i planering och val av sin egen vård, *Verksamhetsnivå* när brukare vid olika verksamheter deltar i planering, skötsel eller utvärdering av vården, samt *Systemnivå* när medlemmar från brukar- och anhörigorganisationer deltar i planering och/eller utvärdering av vården inom det geografiska området.

I Västerbotten tror vi att brukare och patienters delaktighet kan leda till förbättringar inom vård- och omsorg, både för den enskilde och för vårdens utformning. Vårt mål är att alla brukare och patienter ska känna att de fått information och fått vara delaktiga i sin vård- och omsorg, samt att hälso- och sjukvården systematiserar sitt förbättringsarbete utifrån patienternas perspektiv.

Våra strategier:

- Skapa förutsättningar för genomförande och tillvaratagande av brukar-/patientinflytande på individ- verksamhets- och systemnivå i länet.

9. Områden med regionala överenskommelser/fokusområden

Nedan listas några utvalda områden som ingår i regeringens särskilda satsning eller är regionala fokusområden under kommande år.

9.1 Demens

Demens är ett samlingsnamn och en diagnos för en rad symtom som orsakas av hjärnskador. Vanligen försämras minnet, förmågan att planera och klara av sin vardag. Tidsuppfattning, orienteringsförmåga, och språket påverkas också negativt. Till sjukdomsbilden kan även höra oro, nedstämdhet och beteendeförändringar. Personer med demens har därför ofta svårt att klara sig själva utan stöd av sina närstående eller av vård- och omsorg. Det finns ofta behov av insatser från såväl hälso- och sjukvård som socialtjänst, vilket kräver en nära samverkan mellan de olika huvudmännen. I takt med att befolkningen åldras ökar också antalet dementa personer. I Västerbotten finns framtagna rutiner för tidig upptäckt, med fokus på samverkan och kontinuitet mellan huvudmännen.

I Västerbotten anser vi det viktigt att främja följsamhet till framtagna vårdprogram och rutiner samt ta beslut som går i linje med dessa.

9.2 Psykisk hälsa

Psykisk ohälsa är vanligt förekommande hos äldre. Uppskattningsvis har 25-30 % av alla äldre någon form av psykiatrisk sjukdom, t.ex. depression eller ångest. Suicid och suicidförsök blir vanligare bland äldre personer, och en fjärdedel av alla självmord i Sverige begås av personer äldre än 65 år. Kroppsliga sjukdomar och demens ökar risken för depression men även stressande livshändelser är en riskfaktor. Andra riskfaktorer är svagt socialt nätverk, sömnstörningar, funktionshinder och tidigare depressioner. Riskgrupper är äldre med varaktig och fysisk funktionsnedsättning, äldre med missbruksproblematik, samt äldre utrikesfödda som löper risk för isolering p.g.a. språkliga brister. Ett stort antal äldre saknar diagnos och behandling, samtidigt som de har pågående kontakt med hälso- och sjukvård och socialtjänst.

Det finns en överenskommelse mellan SKL och Socialdepartementet som sträcker sig från 2016 till 2018 med syfte att skapa förutsättningar för ett långsiktigt arbete med ett gemensamt ansvarstagande från berörda aktörer. Detta görs med målsättningen att befolkningen ska erbjudas individ- och behovsanpassade samt effektiva insatser av god kvalitet när det gäller området psykisk hälsa.

Kopplat till överenskommelsen finns i Västerbotten målsättningen att alla äldre ska ha tillgång till gemenskap med andra

9.3 Mest sjuka äldre

Västerbottens mest sjuka äldre är de personer med svår samsjuklighet och skörhet och som behöver omfattande sjukvård. För att hitta ändamålsenliga lösningar för denna grupp är samverkan en framgångsfaktor. I Västerbotten finns en handlingsplan framtagen, gemensamt mellan landstinget och länets kommuner: Handlingsplan för "Bättre liv för sjuka Äldre" i Västerbotten.

I Västerbotten vill vi fortsätta med det långsiktiga arbetet som handlingsplanen beskriver med målområdena sammanhållen vård och omsorg, god vård i livets slutskede, preventivt arbetssätt, god vård vid demenssjukdom och god läkemedelsbehandling för äldre.

Våra strategier för att nå målen kopplat till regionala överenskommelser/fokusområden:

- Utveckla stöd för suicidprevention i form av utbildning i första hjälpen till psykisk hälsa/äldreversion (MHFA)
- Utveckla olika typer av mötesplatser och aktiviteter som anpassade för äldre
- Säkerställa tillgång till geriatrisk och äldrepsykiatrisk kompetens för hela länet
- Säkerställa tillgång till specialiserad psykiatrisk öppen- och slutenvård för äldre
- Säkerställa följsamhet till nationella och regionala handlingsplaner och rutiner

10. Rehabilitering

Definitionen av rehabilitering är: Insatser som ska bidra till att en person med förvärvad funktionsnedsättning, utifrån dennes behov och förutsättningar, återvinner eller bibehåller bästa möjliga funktionsförmåga samt skapar goda villkor för ett självständigt liv och aktivt kunna delta i samhällslivet.

Det finns stora vinster för äldre att få tillgång till tidiga insatser, förebyggande insatser och specifika insatser vid funktionsnedsättning och aktivitetsbegränsning. Hälso- och sjukvården tillsammans med socialtjänsten har en stor utmaning i att möta upp mot äldres önskan att bo kvar hemma. Flera satsningar runt om i Sverige har också visat att riktade rehabiliteringsinsatser till äldre ger en ökad självständighet likväl som ökad trygghet och livskvalitet.

De korta vårdtiderna inom dagens slutenvård innebär att rehabiliteringsprocessen bara hinner påbörjas. Det finns ett behov av att utveckla samverkan mellan huvudmännen kopplat till informationsöverföring i

samband med utskrivning. Den äldre behöver få veta vilken vård och rehabilitering som personen kan förvänta sig efter utskrivning från slutenvård. Det behövs en framåtsyftande planering i den samordnade vårdplanen, som syftar till fortsatt rehabilitering och uppföljning av efter hemkomst. Idag görs ett stort arbete med att uppmärksamma och kartlägga risker via Senior Alert. Här finns ett behov av resurser för att arbeta vidare med att åtgärda riskerna.

Våra strategier:

- **Inventera vilka behov som finns av rehabilitering**
- **Utveckla samarbetsformer mellan huvudmännen för överenskommelse om åtgärder**

11. Kompetens och personalförsörjning

I Västerbotten är vård och omsorg den enskilt största branschgruppen med cirka 25 000 sysselsatta, dvs. 21 procent av den förvärvsarbetande befolkningen. Det innebär också att de största pensionsavgångarna förväntas ske inom vård och omsorg. Allt färre väljer dessutom att skaffa sig den yrkesförberedande omvårdnadsutbildningen.

En viktig insats för att behålla personal och att öka intresset för vårdarbetet är att skapa en god arbetsmiljö och förutsättningar för att orka arbeta inom vårdyrket genom hela arbetslivet. Vårdyrket behöver bli mer attraktivt för personer som är på väg in i arbetslivet. Tydliga målformuleringar, uttalade förväntningar, gott ledarskap, rätt till heltid, god lön och delaktighet är viktiga faktorer för välbefinnande och utveckling. Ett gott ledarskap likaväl som ett gott medarbetarskap förutsätter också tillräckliga resurser för att ge möjlighet att möta de behov av individuell anpassning som ett arbetsliv kräver. Verksamheterna behöver även arbeta hälsofrämjande även om det åligger den anställde själv att bidra till att förbättra sin hälsa.

Vård- och omsorgscollege Västerbotten är ett samverkansorgan bestående av utbildningsanordnare, arbetsgivare och fackliga organisationer inom vård- och omsorgsområdet. Samverkans övergripande syfte är att trygga framtida personal- och kompetensförsörjning inom vård och omsorg där slutmålet är god vård och omsorg för regionens invånare.

För att kunna möta behovet av kompetens inom vården finns diskussioner om hur äldre kan förlänga sin yrkeskarriär och på vilket sätt de kan bidra för att möta de kommande behoven. Region Västerbotten har lyft frågan om äldre arbetskraft med syfte att skapa en effektiv process för samarbete med fördelar för både de äldre som behöver förlänga sitt arbetsliv och ungdomar som behöver komma ut på arbetsmarknaden.

Våra strategier:

- **Analysera hur seniorer kan bli en resurs inom framtida vård och omsorg**
- **Utveckla vuxenutbildningen och samverka med arbetsförmedlingen.**
- **Ta till vara utrikesfödda som en resurs i framtidens vård och omsorg.**
- **Skapa karriärvägar för vårdpersonal**
- **Prioritera insatser för att locka fler till vård och omsorg.**
- **Genomföra aktiviteter som gör det möjligt att arbeta inom vård och omsorg till 65 år och som stimulerar individen att fortsätta arbeta efter 65 år.**
- **Samverka kring utbildningsinsatser när det gäller äldre med fokus på bland annat psykisk ohälsa, personer med kognitiv svikt, multisjuka m.fl.**
- **Vidta åtgärder för att stimulera till specialistutbildningar med inriktning på vård av äldre**

12. Digitalisering

Det pågår en växande diskussion om digitaliseringen och på vilket sätt det kan bidra till utvecklingen, inte minst för vården och omsorgen. Samhällets digitalisering har medborgaren i fokus mot att tidigare ha varit en utveckling av administration och samverkan mellan huvudmännen. Region Västerbotten, länets kommuner, Örnsköldsviks kommun och landstinget samverkar i projektet Digitala Västerbotten för att genomföra den Regionala Digitala Agendan (RDA). Projektets mål är att öka antalet digitala tjänster i regionen. Projektet och RDA har ett särskilt fokusområde inom eHälsa.

12.1 Digital teknik i hemmet

Digital teknik kan bidra till att äldre och personer med funktionsnedsättningar kan bo kvar i hemmet och känna trygghet. Under 2014 fattade samtliga kommuner i regionen ett inriktningsbeslut om att arbeta utifrån konceptet Trygghet, service och delaktighet i hemmet genom digital teknik. Konceptet inkluderar bland annat digitala trygghetslarm, tele- och video kommunikation, sensorer i hemmet, ett mobilt arbetssätt samt övriga digitala tjänster som ger mervärde. Detta är ett hjälpmedel och komplement till vård- och omsorg.

Glesbygdsmedicinskt centrum (GMC) i Storuman är en forsknings- och utvecklingsenhet inom primärvården. GMC har utvecklat ett koncept med distansteknik. Det handlar om att arbeta förebyggande, bygga kunskap med forskning och om att utbilda efter länets speciella behov. På det sättet utökas diagnostiken och behandlingen kommer närmare patienter i länet som inte fordrar sjukhusets resurser. Genom att arbeta med verksamhetsutveckling av äldre vården med stöd av digital teknik i hemmen och boenden, är det möjligt att skapa lösningar som medför att patient och anhöriga upplever vården och omsorgen mer tillgänglig.

Regional samverkan är viktig för att klara dagens och kommande utmaningar. Det gäller inte bara teknisk samverkan, utan även möjligheten som tekniken medför till kompetenssamverkan.

Våra strategier:

- **Satsa på digital teknik som har de äldre i fokus.**
- **Fortsätt utveckla en gemensam organisering på länsnivå för att optimera de samlade effekterna av teknikutvecklingen inom vård och omsorg.**
- **Utveckla den patientnära diagnostiken och behandlingen för patienter som inte behöver sjukhusvård.**

13. Forskning, utveckling och utbildning

I länet finns Umeå universitet och ett antal FoU-enheter samt pågående utvecklingsarbeten inom ramen för respektive huvudmans verksamhet. Den viktigaste källan för forskning och utveckling är naturligtvis universitetet i Umeå som i hög grad bidrar till kunskapsutveckling och lärande. Det är också det forum som olika kunskapskällor stödjer sig på och i framtiden i än högre grad behöver utveckla sin samverkan med.

Det finns i dag ett antal verksamheter som genom samverkan bedriver forskning och utveckling inom äldreområdet. Bland annat FOU Valfärd, Region Västerbotten, som är en viktig länk som tillsammans med andra kunskapsmiljöer ska stödja och bidra till lokal kunskapsbildning inom området genom metodstöd, förbättringsarbete, praktisk forskning och uppföljning.

Dagens olika kunskapsmiljöer som inriktar sig på äldre är av stor vikt för det kommande arbetet med forskning och utveckling men även för möjligheterna till utbildning inom området.

I Västerbotten använder vi oss av de kunskapsmiljöer som finns och samverkar tillsammans med dem för att utveckla arbetet kring äldre.

Våra strategier:

- **Prioritera att skapa goda förutsättningar för kommuner och landstinget att utveckla kunskapsbaserad trygghet och säker vård- och omsorg.**

14. Uppföljning

Den regionala äldreplanen beslutas i samverkansorganet AC Konsensus. Beslutet är en rekommendation till huvudmännen att med den regionala äldreplanen som utgångspunkt göra lokala anpassningar.

Den regionala äldreplanen ska uppdateras utifrån aktuella förutsättningar en gång per mandatperiod. Länssamordningsgruppen ansvarar för att uppföljningen genomförs och återspeglas till AC Konsensus

Respektive huvudman ansvarar för att följa upp äldreplanens mål och strategier i sina ordinarie planerings- och uppföljningsprocesser

En konferens ska anordnas en gång per mandatperiod, innehållande seminarium kring goda exempel, lärdomar, utvecklingsområden och samverkan, som kan inspirera i arbetet med att genomföra insatser för att nå det gemensamma målet för våra äldre i Västerbotten. Länssamordningsgruppen ansvarar för att planera och genomföra konferensen.



2016-12-29

Rekommendation från det politiska samverkansorganet AC Konsensus

Äldreplan Västerbotten 2013-2020 med utblick mot 2040 (uppdaterad version 2016)

AC konsensus rekommenderar Västerbottens 15 kommuner och Västerbottens läns landsting att **Äldreplan Västerbotten** antas i kommunfullmäktige respektive landstingsfullmäktige under våren 2017.

Aktuellt

Enligt beslut 2016-05-27 i AC Konsensus, Region Västerbotten, har en uppföljning av Äldreplanen genomförts under hösten 2016.

Äldreplan Västerbotten har konkretiserats utifrån aktuella förutsättningar som gäller 2016- framåt. Planen ska utgöra ett stöd vid strategisk planering för landstinget och kommunerna med målet att bidra till jämlik och jämställd hälsa i ett inkluderande samhälle för innevånare i Västerbotten. Äldreplanen ska gälla under en mandatperiod, utfall det uppstår behov av uppföljning under pågående mandatperiod, ges ett uppdrag från AC Konsensus till Länssamordningsgruppen avseende behovet.

Äldreplan Västerbotten godkändes på tjänstepersonsnivå i Länssamordningsgruppen 2016-11-08
Äldreplan Västerbotten beslutades i det politiska samverkansorganet AC Konsensus 2016-12-12

Bakgrund

Äldreplan i Västerbotten 2013 -2020 med utblick mot 2040 beslutades av AC Konsensus i juni 2013 med en rekommendation till landstinget och Västerbottens 15 kommuner att anta planen.

Den Regionala Äldreplanen omfattar många områden som vänder sig till Västerbottningarna 65 år och äldre. Den beskriver både nuläge och framtid. Den är inte en manual för hur man ska göra utan ett redskap för att utveckla samarbete på många olika plan och utifrån de förutsättningar som finns lokalt. Medborgarna ska känna sig trygga i att åldras i Västerbotten. Planens målbild visar på dessa möjligheter.

Beslutsunderlag: Äldreplan rev. 20161107.pdf

Peter Olofsson (s)
Ordförande AC Konsensus

Margareta Rönngren (s)
Vice ordförande AC Konsensus

Diariennr: KS-2016/00908

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst 2017

Förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta generella föreskrifter och villkor för kommunal färdtjänst i enlighet med bilaga – Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst i Umeå kommun.

att det nya generella föreskrifterna och villkoren ska gälla från och med 2017-04-01

Ärendebeskrivning

Lag om färdtjänst (SFS 1997:736) anger endast de grundläggande kraven som kommunen måste uppfylla. Lagen behöver kompletteras med generella föreskrifter och villkor, vilka utgör en allmän yttre ram för verksamheten och gäller för färdtjänsten i stort.

De generella föreskrifterna och villkoren utgör ett komplement till lagen och kan ses som ett stöd och hjälpmedel i den individuella hanteringen av tillstånd. De är grunden för eventuella individuella föreskrifter och villkor. De befintliga riktlinjerna uppdateras med anledning av att tekniska nämnden den 2016-11-17 (§ 96, TN-2016/00960) beslutade att de generella föreskrifterna och villkoren ska anpassas med ett frivilligt åtagande som innebär möjlighet att ta med förskrivna förflyttningshjälpmedel i den kommunala färdtjänsten, även om det inte beviljas enligt lagstiftningen och prejudicerande domar. De förskrivna förflyttningshjälpmedel som avses är eldriven rullstol med tre hjul och styrstång samt manuell rullstol med drivaggregat (Emove, Emotion).

Umeå funktionshinderråd har informerats 2016-11-11 om förändringen.

Beslutsunderlag

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst i Umeå kommun. Bilaga.

Tjänsteskrivelse

Dnr: KS-2016/00908

Beredningsansvariga

Marie Frostvinge samt färdtjänstkonsulenterna

Jonas Jonsson
stadsdirektör

Carina Heimersson
kommunjurist

§ 29

Diariennr: KS-2016/00908

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst 2017

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta generella föreskrifter och villkor för kommunal färdtjänst i enlighet med bilaga – Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst i Umeå kommun.

att det nya generella föreskrifterna och villkoren ska gälla från och med 2017-04-01.

Reservation

Ulrika Edman (V) reserverar sig till förmån för egna yrkanden.

Ärendebeskrivning

Lag om färdtjänst (SFS 1997:736) anger endast de grundläggande kraven som kommunen måste uppfylla. Lagen behöver kompletteras med generella föreskrifter och villkor, vilka utgör en allmän yttre ram för verksamheten och gäller för färdtjänsten i stort.

De generella föreskrifterna och villkoren utgör ett komplement till lagen och kan ses som ett stöd och hjälpmedel i den individuella hanteringen av tillstånd. De är grunden för eventuella individuella föreskrifter och villkor. De befintliga riktlinjerna uppdateras med anledning av att tekniska nämnden den 2016-11-17 (§ 96, TN-2016/00960) beslutade att de generella föreskrifterna och villkoren ska anpassas med ett frivilligt åtagande som innebär möjlighet att ta med förskrivna förflyttningshjälpmedel i den kommunala färdtjänsten, även om det inte beviljas enligt lagstiftningen och prejudicerande domar. De förskrivna förflyttningshjälpmedel som avses är eldriven rullstol med tre hjul och styrstång samt manuell rullstol med drivaggregat (Emove, Emotion).

Umeå funktionshinderråd har informerats 2016-11-11 om förändringen.

Beslutsunderlag

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst i Umeå kommun. Bilaga.

Tekniska nämndens protokoll 2016-12-15, 103.

Beredningsansvariga

Marie Frostvinge samt färdtjänstkonsulenterna

Arbetsutskottets beslutsordning

Yrkanden

Ulrika Edman (V) yrkar följande:

- 1) Att i första stycket på s. 1 stryka den uppfordrande meningen.
"Färdtjänsten syfte är att transportera personer, inte hjälpmedel" i enlighet med nytilkommet stycke på sista sidan (s. 8).
- 2) Att meningen "Gruppresor inom anordnande verksamheter" bör förtydligas då gruppresor bland vänner/kollegor i en egen kommunal verksamhet så som gruppbostad eller daglig verksamhet bör kunna anordna gemensamma aktiviteter med färdtjänst.
- 3) Att meningen "verksamhet ska stå för sina egna kostnader" stryks och byts ut mot "annan myndighet med betalningsansvar" då det inte bör gälla egna kommunala verksamheter vid anordnade av t. ex fritidsaktiviteter i grupp.
- 4) På s. 6 under rubriken "Högekostnadsskydd inom färdtjänsten" bör förtydligas att det handlar om kostnad motsvarande ett månadskort i kollektivtrafiken alternativt ett årskort i kollektivtrafiken enligt gällande förutsättningar för resenären inom kollektivtrafik för ökad likvärdighet. För den vanlige resenären inom kollektivtrafiken är det en väldigt stor prisskillnad mellan ett månadskort (540 kr/månaden) och ett årskort (400 kr/mån), vilket är en stor orättvis skevhet till funktionshinderades nackdel.
- 5) Att ett tillägg under förtydligande av "arbetsresor" inte endast bör omfatta lönearbete och daglig verksamhet, utan i enlighet med arbetslinjen så som arbetspraktik, praktikplats, studier, yrkesutbildning m.fl. Dock ej "ideellt arbete". Detta är en likvärdighetsfråga där "lönearbete" bör likställas med

arbetsmarknadsåtgärder eller studier som syftar till att uppnå självförsörjning.

- 6) Att den omdebatterade skrivningen på s. 2 stryks "Om resenär kan flytta över till säte i personbil beviljas inte dyrare färdsätt. Behov av att ta med hjälpmedel som ska användas på resmålet berättigar inte till dyrare färdsätt" som går stick i stäv med det Socialdemokraterna har gått ut med att de nu har "reformerat". Denna mening ersätts med: "Om den enskilde är beroende av förflyttningsmedlet på resmålet bör specialfordon kunna beställas".
- 7) Att under rubriken "medresenär" ska tilläggas att den enskilde har rätt att kostnadsfritt ta med upp till två minderåriga barn om detta uppges vid beställning.

Propositionsordning

Bifall till förslag i tjänsteskrivelsen mot Edmans yrkanden. Ordföranden finner att arbetsutskottet beslutar att bifalla förslag i tjänsteskrivelsen.

§ 103

Diariennr: TN-2016/01046

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst 2017

Beslut

Tekniska nämnden föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta generella föreskrifter och villkor för kommunal färdtjänst i enlighet med bilaga – Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst i Umeå kommun.

att de nya generella föreskrifterna och villkoren ska gälla från och med 2017-04-01.

Reservation Vänsterpartiet (se nedan).

Ärendebeskrivning

Lag om färdtjänst (SFS 1997:736) anger endast de grundläggande kraven som kommunen måste uppfylla. Lagen behöver kompletteras med generella föreskrifter och villkor, vilka utgör en allmän yttre ram för verksamheten och gäller för färdtjänsten i stort.

De generella föreskrifterna och villkoren utgör ett komplement till lagen och kan ses som ett stöd och hjälpmedel i den individuella hanteringen av tillstånd. De är grunden för eventuella individuella föreskrifter och villkor.

De befintliga riktlinjerna uppdateras med anledning av att tekniska nämnden den 2016-11-17 (§ 96, TN-2016/00960) beslutade att de generella föreskrifterna och villkoren ska anpassas med ett frivilligt åtagande som innebär möjlighet att ta med förskrivna förflyttningshjälpmedel i den kommunala färdtjänsten, även om det inte beviljas enligt lagstiftningen och prejudicerande domar. De förskrivna förflyttningshjälpmedel som avses är eldriven rullstol med tre hjul och styrstång samt manuell rullstol med drivaggregat (Emove, Emotion).

Umeå funktionshinderråd har informerats 2016-11-11 om förändringen.

Förslag på sammanträdet

Johan Stål (V) föreslår följande sju punkter:

- 1) Att i första stycket på s. 1 stryka den uppfordrande meningen.
"Färdtjänsten syfte är att transportera personer, inte hjälpmedel"
i enlighet med nytilkommet stycke på sista sidan (s. 8).
- 2) Att meningen "Gruppresor inom anordnande verksamheter" bör förtydligas då gruppresor bland vänner/kollegor i en egen kommunal verksamhet så som gruppbostad eller daglig verksamhet bör kunna anordna gemensamma aktiviteter med färdtjänst.
- 3) Att meningen "verksamhet ska stå för sina egna kostnader" stryks och byts ut mot "annan myndighet med betalningsansvar" då det inte bör gälla egna kommunala verksamheter vid anordnade av t. ex fritidsaktiviter i grupp.
- 4) På s. 6 under rubriken "Högekostnadsskydd inom färdtjänsten" bör förtydligas att det handlar om kostnad motsvarande ett månadskort i kollektivtrafiken alternativt ett årskort i kollektivtrafiken enligt gällande förutsättningar för resenären inom kollektivtrafik för ökad likvärdighet. För den vanlige resenären inom kollektivtrafiken är det en väldigt stor prisskillnad mellan ett månadskort (540 kr/månaden) och ett årskort (400 kr/mån), vilket är en stor orättvis skevhet till funktionshindrades nackdel.
- 5) Att ett tillägg under förtydligande av "arbetsresor" inte endast bör omfatta lönearbete och daglig verksamhet, utan i enlighet med arbetslinjen så som arbetspraktik, praktikplats, studier, yrkesutbildning m.fl. Dock ej "ideellt arbete". Detta är en likvärdighetsfråga där "lönearbete" bör likställas med arbetsmarknadsåtgärder eller studier som syftar till att uppnå självförsörjning.

- 6) Att den omdebatterade skrivningen på s. 2 stryks "Om resenär kan flytta över till säte i personbil beviljas inte dyrare färd sätt. Behov av att ta med hjälpmedel som ska användas på resmålet berättigar inte till dyrare färd sätt" som går stick i stäv med det Socialdemokraterna har gått ut med att de nu har "reformerat". Denna mening ersätts med: "Om den enskilde är beroende av förflytningsmedlet på resmålet bör specialfordon kunna beställas".
- 7) Att under rubriken "medresenär" ska tilläggas att den enskilde har rätt att kostnadsfritt ta med upp till två minderåriga barn om detta uppges vid beställning.

Stefan Nordström (M) med instämmande av Lena Karlsson Engman (S) och Fredrik Rönn (C) yrkar bifall till tjänsteskrivelsen och avslag till Ståls (V) sju tilläggs- och ändringsförslag.

Tekniska nämndens beslutsgång

Ordföranden frågar först om nämnden bifaller förslag i tjänsteskrivelsen och konstaterar att nämnden gör det.

Därefter frågar ordföranden om nämnden bifaller eller avslår Ståls sju tilläggs- och ändringsförslag och konstaterar att nämnden avslår samtliga sju förslag.

Reservation

Johan Stål (V) och Lasse Jacobson (V) reserverar sig mot beslutet till förmån för sina egna förslag.

Beslutsunderlag

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst i Umeå kommun. Bilaga.

Beredningsansvariga

Marie Frostvinge samt färdtjänstkonsulenterna

Beslutet ska skickas till

Kommunfullmäktige

Umeå kommun
Tekniska nämnden

Protokollsutdrag
2016-12-15

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

2016-11-28

Generella föreskrifter och villkor (riktlinjer) för kommunal färdtjänst 2017 (TN-2016/01046)

Komplement till lag och färdtjänst (1997:736) som stöd i bedömning och beslut om tillstånd för kommunal färdtjänst i Umeå kommun. Dessa föreskrifter och villkor bör omprövas i början av varje mandatperiod eller vid behov.

Vad är kommunal färdtjänst?

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv trafikform, som efter behovsprövning får användas av personer som på grund av funktionsnedsättning, som inte endast är kortvarig, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. För barn och ungdomar görs samma bedömning som för vuxna personer. Färdtjänstens syfte är att transportera personer, inte hjälpmedel.

Färdtjänst kan endast beviljas av den kommun där man är folkbokförd.

Färdtjänsttillståndet omfattar inte resor där annan betalningsansvarig finns, exempelvis sjukresor, skolresor till grundskola och särskola, gruppresor inom anordnade verksamheter. Här ingår även resor till/från arbetslivsinriktad rehabilitering. Sådana resor ska bekostas av respektive verksamhet enligt principen att varje verksamhet ska stå för sina egna kostnader.

Färdtjänst får således inte användas för resor som görs i tjänsten. Arbetsgivare ska normalt bekosta dessa resor.

Att utreda och besluta om individuellt tillstånd till färdtjänst innebär myndighetsutövning vilket är delegerat från nämnd till färdtjänstkonsulent. Dokumentationsplikt föreligger enligt förvaltningslagen. Handläggning är sekretesskyddad och hanteras i överensstämmelse med personuppgiftslagen.

Umeå Kommun

Postadress 901 84 Umeå
Besöksadress Skolgatan 31A
Tel växel 090-16 10 00 (växel)

Gator och parker

Marie Frostvinge
090-16 13 85
marie.frostvinge@umea.se

Umeå kommuns generella föreskrifter och villkor

Funktionsnedsättningens varaktighet

Funktionsnedsättningen ska bedömas vara minst 3 månader från ansökningsdagen för att anses vara varaktig enligt färdtjänstlagens mening.

Vid tillfällig funktionsnedsättning bedöms man inte vara berättigad till kommunal färdtjänst.

Färdsätt

Färdsätt bedöms och beslutas med billigaste färdmedel med hänsyn till resenärens funktionsnedsättning. Tillstånd till dyrare färdsätt, fordon med rullstolsplats alternativt liggande transport, beviljas när resenär behöver annat färdsätt än ordinarie färdtjänstfordon (personbil) för resans genomförande. Om resenär kan flytta över till säte i personbil beviljas inte dyrare färdsätt. Behov att ta med hjälpmedel som ska användas på resmålet berättigar inte till tillstånd för dyrare färdsätt.

Följande färdsätt kan beviljas;

- Färdtjänstfordon
- Fordon med rullstolsplats (specialfordon)
- Liggande transport

Endast ett fordon får bokas/användas per resa.

Liggande transport:

- Tillstånd till liggande transport beviljas maximalt för tolv månader
- För att beviljas liggande transport ska personen inte ens kunna sitta korta stunder med hjälp av förskrivet hjälpmedel anpassat till rullstol eller bilsäte.

Medresenär

Färdtjänstberättigad har möjlighet till medföljande medresenär:

- Medresenär ska stiga på och av på samma adress som resenären.
- Medresenär betalar avgift enligt gällande taxa.
- Antal medresenärer ska uppges vid resebeställning och begränsas till det som ryms i samma färdtjänstfordon som resenär.

Ledsagare, reshjälp

För resenär som på grund av funktionsnedsättning har behov av hjälp med att planera eller att genomföra färdtjänstresa, beviljas ledsagare/reshjälp.

Behov av ledsagare ska vara knutet till själva resan, enbart behov av hjälp på resmålet berättigar inte till ledsagare. Ledsagare ska kunna ge den hjälp och service som resenären har behov av för att genomföra resa.

Ledsagare:

- ska stiga på och av på samma adress som resenär
- får inte själv vara färdtjänstberättigad.
- åker med avgiftsfritt.

Resenär ansvarar själv att ordna ledsagare inför resa, plats för ledsagare måste uppges vid resebeställningen.

Antal resor

Obegränsat antal färdtjänstresor för berättigad resenär.

Avstånd (geografisk begränsning)

Kommunal färdtjänst avser resor inom Umeå kommun.

Utökat färdtjänstområde

Efter särskild prövning kan färdtjänstresor tillåtas utanför kommungränsen om resmålet ligger inom en radie av 20 km från bostaden.

Tidpunkt

Färdtjänstresa kan göras dygnet runt.

Bagage samt Hjälpmedel

Två kassar/väskor samt gånghjälpmedel/förskriven rullstol - som ryms i beviljat fordonsslag - får medtas vid resa. En förutsättning är att hjälpmedlet går att förankra på ett trafiksäkert sätt, vilket avgörs av entreprenör/förare. För att få resa sittande i rullstol måste rullstolen vara godkänd att sitta i under färd. Maximal vikt på hjälpmedel 20 kg.

Servicenivå vid färdtjänstresa

Förare hjälper vid behov till med:

- att följa resenär mellan port i markplan och fordon,
- i- och urstigning,
- i- och urlastning av bagage och hjälpmedel samt
- att ta på/av bilbälte.

Om hinder förekommer så att fordonet inte kan köra fram till ytterdörr kan annan mötesplats (än ytterdörr i markplan) bli aktuell.

Uppehåll

Inget uppehåll under färdtjänstresa medges.

Assistanshund (servicehund, signalhund, alarmerande hund, ledarhund)

Färdtjänstberättigad har rätt att medföra legitimerad assistanshund.

Medföljande assistanshund måste uppges vid resebeställning.

Djur får inte färdas lösa i färdtjänstfordon. All last ska vara säkert förankrad, inklusive medföljande djur. Exempelvis kan transport av hund ske i bur som går att förankra alternativt med så kallat hundbälte. Resenär som har medföljande assistanshund (djur) ansvarar att medföra nödvändig utrustning. Resenär kan kontakta beställningscentral angående gällande trafiksäkerhetsregelverk.

Husdjur

Husdjur får medfölja om plats finns. Medföljande husdjur måste uppges vid resebeställning. Angående säker förankring av medföljande djur i färdtjänstfordon - se beskrivning ovan.

Förbeställningstid

Förbeställning av färdtjänstresa ska ske minst en timme innan önskad avgångstid för att garantera resa.

För att garantera resa i fordon med rullstolsplats eller med liggande transport, gäller förbeställning senast kl. 18.00 dagen före avresa. Vid speciella storhelger, exempelvis jul krävs längre förbeställningstid.

Starttidsstyrning

Så långt det är möjligt ska samåkning eftersträvas, d.v.s. att flera färdtjänstresenärer åker i samma fordon. För att samplanera resorna kan entreprenören styra avgångstiden till 30 min senare eller 60 min tidigare utifrån önskad avgångstid. Överenskommen ankomsttid till resmålet ska alltid respekteras.

Försening, resegaranti

Om resenär inte hämtas vid utlovad tidpunkt betraktas det som försening.

Resenär i:

- personbil behöver inte betala egenavgift om fordonet är mer än 5 minuter försenat.
- fordon med rullstolsplats (specialfordon) alternativt liggande transport behöver inte betala egenavgift om fordonet är mer än 10 minuter försenat.

Tiderna baseras på överenskommen hämtningstid vid bokning av resan.

Tidsbegränsade tillstånd

I Umeå är samtliga färdtjänsttillstånd tidsbegränsade. Färdtjänsttillståndet förnyas inte automatiskt. Tillståndshavaren ansvarar för att ansöka på nytt i god tid – ca en månad före datum då beslutet upphör gälla - om behov kvarstår.

Återkallelse av tillstånd

Ett tillstånd kan återkallas om villkor för tillståndet inte längre uppfylls, exempelvis om den färdtjänstberättigade har;

- förbättrats i sitt hälsotillstånd
- flyttat från kommunen
- medverkat till att någon annan använt färdtjänsttillståndet
- genomfört färdtjänstresor i strid mot begränsningar i tillståndet
- genomfört färdtjänstresor för besök hos vårdgivare/för vårdgivande behandling

Alternativt om kollektivtrafiken har blivit mer tillgänglig.

Bomresor

Fordonet väntar i upp till 5 minuter utifrån överenskommen avgångstid.

Entreprenörens regler vid bomresa tillämpas. Eventuell ersättning regleras mellan entreprenör och resenär.

Frivilliga åtaganden (krävs ej enligt lagstiftning)

Resa inom en annan kommun (RIAK)

Resor inom annan kommun medges, begränsat till max 40 resekuponger per kalenderår och färdtjänstberättigad. En resekupong motsvarar en enkelresa. Uttagen resekupong är förverkad.

Samma regler gäller vid resa i annan kommun som vid kommunal färdtjänstresa inom kommunen, d.v.s. resekuponger får inte användas för resor där annan betalningsansvarig finns. Exempelvis får resekuponger inte användas för resor som görs i tjänsten.

- Beställning av resekuponger måste ske i god tid, minst 10 dagar innan avresa.
- I samband med riksfärdtjänstresa kan efter särskild prövning extrakuponger tilldelas för anslutningsresa till/från allmänna kommunikationer, om årets kvot av resekuponger är uttagen.
- Vid avflyttning från kommunen finns möjlighet att erhålla maximalt 10 resekuponger i den nya folkbokföringskommunen med giltighet maximalt en månad efter avflyttning.

Högekostnadsskydd i färdtjänst

Arbetsresor – ett högekostnadsskydd för resor mellan bostad och arbetsplats

Färdtjänstresa kan användas till/från arbetet, resenär kan även ansöka om komplementet "arbetsresor" - ett högekostnadsskydd för resor mellan bostad och arbetsplatsens adress. Anställningsbevis ska lämnas till tillståndsenheten med uppgift om arbetsplatsens adress samt anställningsform.

- Med arbete avses lönearbete med anställningstid på minst 3 månader.
- Arbetsresor medges till färdtjänstberättigad och är ett komplement till färdtjänst. Det fungerar som ett högekostnadsskydd för resor mellan bostadsadress och arbetsplatsens adress, vilken kan vara olika vid arbetsdagens start respektive slut.
- Maximalt ingår 44 arbetsresor per kalendermånad (två enkelresor per arbetsdag).
- Kostnaden motsvarar ett 30-dagars periodkort/kalendermånad i kollektivtrafiken för den aktuella sträckan. Debitering av arbetsresor sker månadsvis i efterskott.

- För varje påbörjad kalendermånad då arbetsresor genomförts debiteras kostnad för hela kalendermånaden oavsett antal resor.
- Utökat färdtjänstområde för arbetsresa kan medges inom rimligt pendlingsavstånd, vilket motsvarar cirka 60 minuters restid med allmän kollektivtrafik för samma rese-relation. Färdmedel bedöms utifrån funktionsnedsättning samt billigaste färd sätt för kommunen, vilket kan innebära olika färd sätt på olika delar av resan.

Arbetsresor faktureras månadsvis i efterskott. Resenär som inte betalat sin faktura förlorar möjligheten att använda högkostnadsskyddet för arbetsresor tills upplupen skuld är reglerad. Resenär som använder arbetsresor på ett felaktigt sätt förlorar möjligheten att använda högkostnadsskyddet för arbetsresor. Resor till/från arbetet kan under tiden genomföras som övriga färdtjänstresor d.v.s. egenavgift betalas i fordonet till chauffören efter varje avslutad resa.

Arbetsresor gäller inte för andra resor, exempelvis;

- resor till arbetspraktik, praktikplats eller ideellt arbete
 - resor för studier eller för resor under yrkesutbildning
- Färdtjänstresa kan användas för dessa ändamål.

Resor till/från daglig verksamhet – ett högkostnadsskydd för resor mellan bostad och daglig verksamhet

Färdtjänstresa kan nyttjas till/från daglig verksamhet, resenär kan även ansöka om ett högkostnadsskydd för resor mellan bostad och den dagliga verksamhetens adress.

Beslutsmeddelande om beviljad daglig verksamhet ska lämnas till tillståndsenheten, med uppgift om den dagliga verksamhetens adress samt beviljad tidsperiod.

- Med daglig verksamhet avses beviljad insats om daglig verksamhet enligt Lag om stöd och service för vissa funktionshindrade (LSS).
- Resor till/från daglig verksamhet medges till färdtjänstberättigad och är ett komplement till färdtjänst. Det fungerar som ett högkostnadsskydd för resor mellan bostadsadress och den dagliga verksamhetens adress.
- Maximalt ingår 44 resor per kalendermånad (två enkelresor per dag).
- Kostnaden motsvarar ett 30-dagars periodkort/kalendermånad i kollektivtrafiken för den aktuella sträckan. Debitering av resorna sker månadsvis i efterskott.
- Resenär debiteras kostnad för varje påbörjad kalendermånad där resa till/från daglig verksamhet har genomförts, oavsett antal resor.

Högekostnadsskyddet faktureras månadsvis i efterskott. Resenär som inte betalat sin faktura förlorar möjligheten att använda högekostnadsskyddet för resor till/från daglig verksamhet tills upplupen skuld är reglerad. Resenär som använder resorna på ett felaktigt sätt förlorar möjligheten att använda högekostnadsskyddet. Resor till/från daglig verksamhet kan under tiden genomföras som övriga färdtjänstresor d.v.s. egenavgift betalas i fordonet till chauffören efter varje avslutad resa.

Resa med rullstol

Personer som beviljas kommunal färdtjänst i personbil och har ett förskrivet förflyttningshjälpmedel erbjuds möjlighet att resa i specialfordon. De förskrivna förflyttningshjälpmedel som avses är eldriven rullstol med tre hjul och styrstång samt manuell rullstol med drivaggregat (Emove, Emotion).

Förutsättningar är att:

- Personen är beviljad kommunal färdtjänst i kommunen
- Intyg på förskrivet förflyttningshjälpmedel enligt ovan inlämnats till tillståndsenheten.

Antalet resor är obegränsat. Kostnaden för resenären är densamma som i ordinarie färdtjänstfordon (personbil). Bokning av resa sker hos kommunens upphandlade entreprenör av fordon med rullstolsplats (specialfordon).

|

Diariennr: KS-2017/00012

KS - Anmälningssärenden februari 2017

Förslag till beslut

Anmälningssärenden föranleder inte några beslut

Ärendebeskrivning

Delegationsbeslut

Delegationsanmälan avseende mark och fastighetsärenden 2017-01-01 –
2017-01-31

Skrivelse

Beslut om extern granskning av representation i Svenska Kommun
Försäkrings AB

Protokoll

Svenska Kommun Försäkrings AB 2016-12-29

Svenska Kommun Försäkrings AB 2016-12-02

Förnamn, Efternamn
Befattning

Anna Holmstedt
nämndsekreterare

Delegationsanmälan avseende mark och fastighetsärenden

2017-01-01 -- 2017-01-31

Kommunstyrelsens delegationer till stadsdirektören samt dennes vidaredelegationer till chef och handläggare inom Mark och exploatering.

[illegible]

From: info@skfab.se
Sent: den 16 januari 2017 15:03
To: gavle.kommun@gavle.se; kommun@kommun.kiruna.se; kommun@pitea.se; kommunen@ornskoldsvik.se; helsingborg@helsingborg.se; uppsala.kommun@uppsala.se; trollhattan.stad@trollhattan.se; Umeå kommun; tk.postmottak@trondheim.kommune.no; sundsvalls.kommun@sundsvall.se
Subject: Beslut om extern granskning av representation i SKFAB

Beslut om extern granskning av representation i SKFAB

Svenska Kommun Försäkrings AB (SKFAB) ägs av tio kommuner i Sverige och Norge och finns till för att delägarkommunerna ska få ett väl anpassat försäkringsskydd. Delägarna är Gävle kommun, Sundsvalls kommun, Kiruna kommun, Piteå kommun, Trollhättan stad, Uppsala kommun, Helsingborgs stad, Umeå kommun, Örnsköldsviks kommun och norska Trondheim kommun.

Med anledning av uppgifter som kommit till styrelsens kännedom har man under fredagen den 13 januari fattat beslut om att snarast tillsätta en extern oberoende revision för att reda ut eventuella felaktigheter. Uppgifterna rör framför allt kostnader och efterföljelse av regler för bolagets representation. Bolaget kommer därför också att låta utreda sina interna rutiner.

-En egen granskning är helt nödvändig för att kunna bena ut vad som hänt och kunna fatta ytterligare beslut framöver, säger styrelsens ordförande Åsa Wiklund Lång.

Bolagets VD Björn Ryd har från och med torsdagen den 12 januari arbetsbefriats från sin tjänst som VD för SKFAB tills dess att den interna granskningen är klar.

Karl-Ove Andersson tar i egenskap av vice VD för Svenska Kommun Försäkrings AB över den operativa ledningen av bolaget tills vidare.

För mer information kontakta ordförande Åsa Wiklund Lång, tfn 070-414 11 08.

Svenska Kommun Försäkrings AB
Att: Karl-Ove Andersson

Stockholm den 19 januari, 2017

Uppdragsbrev - Granskning av rese- och representationskostnader

Efter inledande diskussioner mellan Ernst & Young AB ("EY") och Svenska Kommun Försäkrings AB ("SKFAB", eller "bolaget") har vi upprättat denna uppdragsbeskrivning. Uppdragsbeskrivningen samt FAR SRS allmänna villkor för fristående rådgivning utgör avtalet mellan EY och SKFAB avseende uppdraget.

1. Bakgrund

Arbetsbladets har genomfört en genomgång av representationskostnader inom SKFAB, resultatet av denna har redovisats i ett antal artiklar den senaste veckan. Enligt artiklarna har främst VD och ytterligare en anställd i bolaget representerat frekvent, med enligt tidningen, stora och dyra inköp av alkohol.

Med beaktande av dessa artiklar har bolagets styrelse beslutat att genomföra en extern granskning med EY som leverantör. Bolagets VD har blivit arbetsbefriad (fram till dess annat beslut fattas).

Bolagets VD är dessutom VD i två andra bolag, med delvis samma ägare som SKFAB (en "systerkoncern"); Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB och Kommun Garanti Reinsurance S.A. Administrationen av dessa bolag sköts av SKFAB. VD är även arbetsbefriad från sin tjänst i dessa bolag.

2. Omfattning av uppdraget

EYs uppdrag omfattar

- Svenska Kommun Försäkrings AB
- Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB
- Kommun Garanti Reinsurance S.A. (till den del information finns tillgänglig i Sverige¹).

EYs uppdrag består av fyra delar.

2.1 Bakgrundsundersökning

Syftet med bakgrundsundersökningen är:

- att spåra eventuella bisysslor eller jävssituationer. Häri ingår att granska om bolagets VD har styrelseposter eller andra uppdrag i företag som är leverantörer till

¹ Detta kan eventuellt utökas, i det fall Kommun Garanti Reinsurance S.A. begär in information från sin bokföringsbyrå i Luxemburg,

SKFAB, alternativ om VD har representerat på SKFABs bekostnad med anställda i dessa bolag.

- att identifiera individer som kan anses vara personliga vänner snarare än affärsrelationer

2.2 Granskning av styrdokument och policyer

Syftet med detta granskningssteg är att bedöma vilka regelverk som finns på bolaget och för att i nästa steg kunna avgöra om bolagets anställda brutit mot dessa regelverk.

2.3 Granskning av transaktioner

Granskningen kommer att omfatta:

- Bolagets VD
- Bolagets "vVD"²
- Övriga anställda som har ett företagskort
- Bolagets nuvarande och tidigare styrelseledamöter

Vi kommer att granska:

- Inköp gjorda med företagets Visa Business Gold Card
- Kontantuttag gjorda med företagets Visa Business Gold Card
- Resor och representationskostnader som betalats via resebyrå
- Utlägg som gjorts av styrelse och anställda som ersatts via reseräkningar
- Inköp som gjorts via leverantörsreskontran som gjorts från leverantörer som kan anses vara uppseendeväckande

Dessutom kommer vi att granska inköp och eventuella kontantuttag gjorda med VDs företagskort i Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB.

Granskningen kommer att omfatta åren 2012 - 2016³.

Baserat på uppgifter från bolaget så uppgår antalet transaktioner för inköp via företagskort till ca 3 000⁴.

2.4 Granskning av uppdrag som getts till bolagets revisorer

Syftet med detta granskningssteg är att se om bolaget har kommunicerat med någon av sina revisorer⁵, avseende granskning av resor och representation.

Om inte granskning av attester och efterlevande av bolagets riktlinjer för representation skett skall granskningen föreslå bolaget vilken/vilka revisionsuppdrag som bör inkludera detta i sin revision.

² Denna person är inte registrerad hos Bolagsverket som vVD. Enligt uppgift från bolaget är han VDs ställföreträdande vid oplanerad frånvaro. I årsredovisningen för 2015 beskrivs han som Försäkringstagarrepresentant i styrelsen

³ Granskningen kan i ett senare skede utvidgas till att omfatta ytterligare år och personer. Skulle så ske kommer detta att överenskommas i ett addendum till detta uppdragsbrev.

⁴ Åtta anställda med två - tre transaktioner i månaden och två anställda med ca 15 transaktioner i månaden under fem år

⁵ KPMG (av årsstämman vald revisionsbyrå), Grant Thornton (av Finansinspektionen vald särskild granskare) och lekmannarevisorer

2.5 E-postgranskning

Vi har diskuterat huruvida vi skall granska e-post för relevanta personer. Vi har gemensamt kommit överens om att parkera denna fråga, till senare under utredningen. Baserat på vad vi hittar i vår övriga granskning kan frågan aktualiseras igen.

3. Metodik

Uppdraget påbörjas med ett gemensamt uppstartsmöte⁶, där detaljer i projektets olika moment och tidplan diskuteras.

3.1 Bakgrundsundersökning

Bakgrundsundersökningen kommer att ske genom sökningar i offentliga källor (såsom Bolagsverket och Skatteverket), i sociala medier samt i sökmotorer (t.ex. Google).

3.2 Styrdokument och policyer

Vi kommer att ta del av se styrdokument som finns i bolaget. Exempel på policyer som vi kommer att ta del av är; VD-instruktion, Representationspolicy, Attestordning, och Etiska regler.

3.3 Transaktioner

Vi kommer att granska underlagen till bolagets bokföring enligt 2.3 ovan. Fokus kommer att ligga på:

- Attest och utanordning
- Är kostnaden förenlig med bolagets regelverk (policyer, regelverk, affärsmässighet, etc.)?
- Finns det privata levnadsomkostnader som belastat bolaget?
- Uppfyller verifikatet Skatteverkets krav (deltagare, syfte, beloppsgränser)?

3.4 Uppdrag som getts till bolagets revisorer

Vi kommer att granska revisorernas rapporter samt korrespondens mellan bolaget och revisorer, samt bolagets dokumentation av revisionerna (t.ex. vad som står angivet i styrelseprotokoll).

3.5 Övrigt

Vi kommer att genomföra med dels ekonomipersonal på bolaget, och dels nuvarande och tidigare styrelseordförande på bolaget. Syftet med dessa intervjuer är att inhämta förståelse för hur processer och den interna kontrollen fungerar (nu och tidigare under den granskade perioden) på bolaget.

Ytterligare personer att intervjua kan tillkomma.

⁶ Detta möte avhölls den 17 januari, 2017

4. Avrapportering

Uppdraget kommer att avrapporteras i en skriftlig rapport. Om så önskas kommer vi även att göra en muntlig avrapportering till bolaget och/eller bolagets ägare.

Vi kommer dessutom att ha muntliga avrapporteringar till bolagets ledning under projektets gång.

5. Avgränsningar

Uppdraget kan inte jämföras med en lagstadgad revision och kan inte åberopas som sådan.

Rådgivningen i sin helhet samt innehållet i våra rapporter utgör inte någon juridisk rådgivning.

Genomgången görs med hjälp av det material som görs tillgängligt av bolagets personal.

Granskningen inkluderar inte transaktioner gällande Kommun Garanti Reinsurance S.A., då dessa faller under Luxemburgsk lagstiftning och skatte/redovisningsregler.

6. Förutsättningar för uppdraget

En förutsättning för uppdragets genomförande är att EY får tillgång till all relevant dokumentation och också bereds möjlighet till samtal och intervjuer med relevanta personer. Väsentligt är också att lämplig kontaktperson finns tillgänglig för att löpande understödja och assistera i granskningen.

7. Preliminär tidplan

Vi avser påbörja granskningen så snart ett uppdragsbrev har undertecknats.

Preliminär Tidplan	Vecka
Uppstartsmöte	v.3 - tisdag
Bakgrundsundersökning	v.3
Inläsning av material	v.3
Intervjuer	v.4
Granskning av transaktioner	v.4 - (ev. 5)
Utkast till rapport	v.5

8. Bemanning från EY

Projektet bemannas med följande resurser från EY:

Namn	Projekttroll	Ansvarsområde
Erik Skoglund	Kvalitetssäkrande partner	Primär kundkontakt, granskning av uppdrag till revisorer
Lina Fransson	Teamledare	Intervjuer, transaktionsgranskning
Mia-Maria Skog	Granskare	Bakgrundsundersökning, transaktionsgranskning

Vid sjukdom eller annan oplanerad frånvaro kan, efter godkännande av uppdragsgivaren, annan granskare komma att ingå i projektet.

9. Arvode

Arvodet för uppdraget utgår på löpande räkning i enlighet med nedan tabell:

Befattning	Timkostnad exkl. moms
Uppdragsansvarig, kvalitetssäkrare	2 800 kr
Teamledare	1 875 kr
Granskare	1 075 kr

Nedlagd tid avrapporteras till uppdragsgivaren veckovis i efterhand. Kostnader för resor, restid och övriga eventuella utlägg tillkommer.

Faktureringskommer att ske löpande varannan vecka.

Betalningsvillkor är 30 dagar⁷ efter fakturadatum.

⁷ Vilket är ett avsteg från FARs allmänna villkor, som säger 10 dagar.

10. Uppdragsbegräffelse

Vänligen kontakta undertecknad om ni har några frågor angående innehållet i detta Uppdragsbrev. Vi ber er underteckna detta uppdragsbrev för att visa att ni bekräftar och samtycker till denna överenskommelse om rådgivningsuppdraget.

Kontaktpersoner

EY: Erik Skoglund, 070 -318 99 39

SKFAB: Karl-Ove Andersson 070 -954 83 87

Med vänlig hälsning



Erik Skoglund, Partner

Datum

Ernst & Young AB

Jag/Vi accepterar härmed projektbeskrivningen och villkoren i denna uppdragsbeskrivning:



2017-01-19

Behörig(a) firmatecknare SKFAB

Datum

Karl-Ove Andersson

Bilaga 1:

FAR Allmänna villkor om rådgivningstjänster (2014:1)

Allmänna villkor om rådgivningstjänster

version 2014:1 – januari 2014

1 Allmänt

1.1 Tillämpning

Dessa allmänna villkor gäller Uppdrag avseende de rådgivningstjänster som Uppdragstagaren åtar sig att utföra för Uppdragsgivaren enligt ett särskilt Uppdragsbrev.

1.2 Uppdragsavtal och ramavtal

Dessa allmänna villkor och Uppdragsbrev utgör tillsammans Uppdragsavtalet mellan Uppdragstagaren och Uppdragsgivaren.

Uppdragstagaren kan träffa ramavtal med Uppdragsgivaren enligt vilket alla framtida Uppdrag avseende rådgivningstjänster ska omfattas av dessa allmänna villkor.

1.3 Motstridigheter

Vid eventuella motstridigheter mellan å ena sidan dessa allmänna villkor och å andra sidan Uppdragsbrevet ska Uppdragsbrevet ha företräde.

2 Uppdragets omfattning och utförande

2.1 Uppdragsbrev

Uppdragets närmare omfattning, eventuell tillämplig standard eller klassificering, och inriktning regleras i ett Uppdragsbrev, som ska bekräftas skriftligen av Uppdragsgivaren.

2.2 Ändringar och tillägg

Ändringar av och tillägg till ett befintligt Uppdragsavtal gäller endast om de bekräftats skriftligen av båda Parter.

3 Parternas åtaganden

3.1 Uppdragstagarens åtagande

Uppdragstagaren ska utföra Uppdraget med sådan skicklighet och omsorg som följer av för Uppdragstagaren tillämplig god yrkessed i revisions- och rådgivningsbranschen.

3.2 Uppdragsgivarens åtagande

Uppdragsgivaren ansvarar för att beslut fattas på underlag av tillräcklig omfattning och kvalitet samt att verksamheten bedrivs i enlighet med gällande lagar och bestämmelser.

Uppdragsgivaren ska på begäran av Uppdragstagaren utan dröjsmål tillhandahålla sådan kom-

plett och korrekt information som behövs för Uppdragets genomförande. Om Uppdragsgivaren, eller tredje man som Uppdragsgivaren anvisat, dröjer med att tillhandahålla information och material eller inte vidtar åtgärder som krävs för Uppdragets utförande, kan detta orsaka förseningar och merkostnader. Uppdragstagaren ansvarar inte för sådana förseningar och merkostnader, vare sig det rör sig om ökade arvodeskostnader eller andra merkostnader.

Om inte Uppdragsgivaren och Uppdragstagaren särskilt har kommit överens om något annat i Uppdragsavtalet, baseras Uppdraget på den information och det material som Uppdragsgivaren tillhandahåller.

Uppdragstagaren utgår från att informationen och materialet är korrekt och fullständigt, vilket innebär att Uppdragstagaren inte självständigt verifierar den information och det material som lämnats. Uppdragstagaren ansvarar inte för slutsatser eller rekommendationer baserade på felaktig eller bristfällig information från Uppdragsgivaren eller tredje man som Uppdragsgivaren anvisat. Om det finns uppenbara skäl för Uppdragstagaren att anta att den information som man fått är felaktig eller bristfällig, ska Uppdragsgivaren skyndsamt informeras om detta.

Under Uppdragets utförande ska Uppdragsgivaren se till att Uppdragstagaren utan dröjsmål får löpande information om eventuella förändringar i förutsättningarna för Uppdraget.

För att Uppdragstagaren ska kunna genomföra Uppdraget inom de uppsatta tidsramarna eller i övrigt inom rimlig tid och med bibehållen kvalitet, ska Uppdragsgivaren säkerställa att Uppdragsgivarens personal finns tillgänglig för att ge Uppdragstagaren den assistans som Uppdragstagaren rimligen kan begära.

Om Uppdragstagaren behöver tillträde till Uppdragsgivarens lokaler för att kunna utföra Uppdraget, ska Uppdragsgivaren också tillhandahålla lokaler och de andra resurser Uppdragstagaren rimligen kan begära. Uppdragstagaren åtar sig att efter skriftliga anvisningar från Uppdragsgivaren följa de säkerhetsföreskrifter som gäller för användningen av Uppdragsgivarens datautrustning, tillgången till datanätverk eller lokaler.

4 Behandling av personuppgifter

Inom ramen för Uppdraget och i enlighet med personuppgiftslagen (1998:204) kommer Uppdragstagaren, eventuellt nätverksföretag eller annan som anlitas av Uppdragstagaren, att för Uppdragsgivarens räkning behandla personuppgifter som Uppdragsgivaren lämnat självmant och personuppgifter som Uppdragstagaren, eventuellt nätverksföretag eller annan som anlitas av Uppdragstagaren inhämtat från externa register. Uppdragstagaren ska vidta de tekniska och organisatoriska åtgärder som krävs enligt personuppgiftslagen för att skydda sådana personuppgifter mot obehörig åtkomst, förstörelse och ändring. Uppdragstagaren ska tillse att den som agerar för Uppdragstagarens räkning vidtar motsvarande åtgärder.

5 Avrapportering m.m.

5.1 Avrapportering

Om Uppdraget innefattar leverans av dokument ska följande gälla. Uppdragstagaren fullgör sitt Uppdrag genom att leverera slutdokument (i pappersform och/eller elektronisk form) till Uppdragsgivaren. Dokumenten kan omfatta råd och rekommendationer i rapporter, mötesanteckningar, korrespondens, utlåtanden i olika avseenden samt handlingar upprättade på Uppdragsgivarens begäran.

5.2 Muntliga råd

Under Uppdragets utförande och på begäran av Uppdragsgivaren kan Uppdragstagaren komma att muntligen (vid telefonsamtal eller möten) och mer informellt lämna svar på direkta frågor eller i övrigt lämna kommentarer. Eftersom detta kan innebära ett snabbt svar på eller en snabb kommentar till ett komplicerat problem där Uppdragstagaren inte har tillgång till fullständig och korrekt information, blir Uppdragstagaren inte ansvarig förrän svaret eller kommentaren bekräftats skriftligen.

5.3 Utkast till dokument

Utkast till dokument som Uppdragstagaren tillhandahåller Uppdragsgivaren under hand utgör inte Uppdragstagarens slutliga ställningstagande, och Uppdragsgivaren kan därför aldrig förlita sig på eller agera eller avstå från att agera med stöd av sådana utkast.

6 Uppdragets bemanning

6.1 Egen personal

Uppdragstagaren åtar sig att bemanna Uppdraget med personal på ett sådant sätt att åtagandet enligt punkt 3 uppfylls. Om Parterna i Uppdragsbrevet eller något annat dokument i Uppdragsavtalet har kommit överens om vilka medarbetare som ska ingå i Uppdragsteamet – utan någon särskild begränsning av rätten att byta ut personal – får Uppdragstagaren byta ut medarbetare om detta inte negativt påverkar Uppdragstagarens åtagande enligt punkt 3, ökar kostnaderna för Uppdragsgivaren eller medför att en eventuell tidsplan i något väsentligt hänseende rubbas.

6.2 Underkonsulter

Om Uppdragsbrevet inte särskilt reglerar Uppdragstagarens rätt och möjlighet att anlita underkonsulter, kan Uppdragstagaren, om det bedöms lämpligt, anlita underkonsulter förutsatt att dessa uppfyller Uppdragstagarens åtagande enligt punkt 3. Uppdragstagaren svarar för underkonsultens arbete som sitt eget och har rätt till ersättning för arbete som utförts av en underkonsult som ingår i Uppdraget. Uppdragstagaren åtar sig också att ansvara för att underkonsulten följer de riktlinjer och åtaganden i övrigt som gäller för Uppdragstagaren gentemot Uppdragsgivaren. Om Uppdragstagaren ingår i ett nätverk, anses alla andra nätverksanslutna företag (nätverksföretag) och individer anslutna till dessa som underkonsulter i de fall de anlitas i Uppdraget.

7 Rekrytering

Parterna förbinder sig att under Uppdraget och sex (6) månader efter att det upphört inte – vare sig direkt eller indirekt genom någon annan – anställa eller försöka anställa någon hos respektive Part som varit involverad i Uppdraget.

8 Arvode, utlägg m.m.

8.1 Allmänt

Om inte något annat särskilt avtalats i Uppdragsbrevet, ska nedanstående gälla för arvode, utlägg och kostnader, tillkommande skatter och avgifter m.m.

8.2 Beräkning av arvode

Arvodet för Uppdraget kommer att debiteras enligt de beräkningsgrunder som anges i Uppdragsbrevet. Om sådana beräkningsgrunder saknas, kommer Uppdragstagaren att debitera ett skäligt arvode och då ta hänsyn till bl.a. resursåtgång inklusive specialistkunskap, komplexitet i Uppdraget, forskning och know-how som utvecklats av Uppdragstagaren, användning av teknik och strukturkapital samt om Uppdraget varit så brådskande att arbetet behövt utföras efter ordinarie arbetstid, på helger eller under semesterperioder.

Om Uppdragsbrevet anger ett beräknat arvode, ska Uppdragstagaren underrätta Uppdragsgivaren skriftligen så snart det är uppenbart att det beräknade arvodet kommer att överskridas. Uppdragsgivaren ska senast inom tio (10) arbetsdagar efter underrättelsen meddela Uppdragstagaren om man har några invändningar.

8.3 Prisjustering, utlägg och skatter

Uppdragstagaren har rätt att för löpande uppdrag göra sådana prisjusteringar som kan hänföras till allmänna pris- eller kostnadsförändringar.

Utöver arvode har Uppdragstagaren rätt till ersättning för utlägg och kostnader i samband med Uppdraget, såsom bl.a. ansöknings- och registreringsavgifter samt utlägg för resor, kost och logi.

Uppdragsgivaren ska betala Uppdragstagaren den mervärdesskatt eller skatt av annat slag som ska tas ut med anledning av Uppdraget.

9 Fakturering och betalningsvillkor m.m.

9.1 Fakturering och betalningsvillkor

Om inte något annat särskilt avtalats i Uppdragsbrevet ska följande gälla. Uppdragstagaren fakturerar Uppdragsgivaren löpande baserat på det arbete som utförts och de utlägg som gjorts. Uppdragstagaren kan alternativt fakturera Uppdragsgivaren a conto baserat på uppskattat arvode för Uppdraget. Uppdragsgivaren ska betala senast tio (10) dagar från fakturadatum. Vid försenad betalning tas dröjsmålsränta ut enligt räntelagen (1975:635).

9.2 Försenad betalning

Om Uppdragsgivaren inte betalar en fordran i rätt tid, har Uppdragstagaren rätt att omedelbart avbryta Uppdraget till dess den utestående fordr-

ran är till fullo betald, och Uppdragstagaren är då fri från ansvar för en försening eller någon annan skada som kan bli följden av avbrottet. Uppdragstagaren har rätt att säga upp Uppdragsavtalet enligt punkt 12 om Uppdragsgivaren efter mer än trettio (30) dagar efter förfallodagen ännu inte betalat. Motsvarande gäller om Uppdragsgivaren inte i tid betalar för något annat uppdrag som Uppdragstagaren utfört.

10 Sekretess, nyttjanderätt och immateriella rättigheter

10.1 Parternas sekretessåtagande

Om inte något annat följer av lag eller för Uppdragstagaren tillämplig god yrkessed avtalar Parterna att följande sekretessåtagande ska gälla. Respektive Part förbinder sig att inte lämna konfidentiell information om Uppdraget till utomstående, inte heller information om den andra Partens verksamhet och angelägenheter, utan den andra Partens skriftliga samtycke. Uppdragstagaren äger dock rätt att lämna konfidentiell information, i den mån det erfordras för att Uppdraget ska kunna utföras. Uppdragstagaren svarar för att en eventuell underkonsult är bunden av detta sekretessåtagande.

Med konfidentiell information avses varje råd och upplysning, i muntlig eller skriftlig form, av teknisk, ekonomisk eller kommersiell art som utväxlats mellan Parterna under Uppdraget eller som någon av Parterna på något annat sätt får kännedom om med anledning av Uppdraget, med undantag för sådana råd och upplysningar som

- är allmänt kända eller kommer till allmän kännedom på något annat sätt än genom brott mot sekretessåtagandet ovan, eller
- en Part tagit emot från tredje man som inte är bunden av sekretessåtagandet ovan eller mottagande Part självständigt tagit fram eller redan känner till.

Parterna har rätt och ibland skyldighet att lämna konfidentiell information om det följer av författning, professionell skyldighet eller myndighetsbeslut.

Uppdragstagaren har vidare rätt att lämna konfidentiell information till

- sina försäkringsbolag eller juridiska rådgivare inför eller i samband med ett rättsligt förfarande i den mån det krävs för att Uppdragstagaren ska kunna ta tillvara sina rättmätiga intressen,
- eventuella nätverksföretag eller annan som anlitas av Uppdragstagaren i syfte att kontrollera Uppdragstagarens eventuella krav på opartiskhet och självständighet samt utföra kvalitetskontroller och övriga risk management-åtgärder, och
- eventuella nätverksföretag eller annan som anlitas av Uppdragstagaren i administrativt syfte (såsom internredovisning, finansiell rapportering, nyttjande av gemensamma IT-resurser och/eller för att utföra administrativa stödtjänster).

10.2 Nyttjanderätt till resultat

Uppdragsgivaren har inte rätt att till tredje man eller i den egna organisationen sprida eller använda material som tillhandahålls av Uppdragstagaren i samband med att Uppdraget utförs, såsom resultat i form av exempelvis rapporter som tas fram under Uppdraget ("Resultatet"), i vidare mån än vad som följer av Uppdragsbrevet. Uppdragstagaren får utan begränsning återanvända eller nyttja innehållet i Resultatet av Uppdraget i andra uppdrag, förutsatt att man inte genom detta handlar i strid med punkt 10.1.

10.3 Immateriella rättigheter

Uppdragstagaren behåller äganderätten till alla immateriella rättigheter, såväl ägda eller utvecklade före Uppdraget som utvecklade under Uppdraget. Uppdragsgivaren får dock använda sig av immateriella rättigheter ägda eller utvecklade av Uppdragstagaren för att kunna tillgodogöra sig Resultatet av Uppdraget, men inte i vidare mån än vad som följer av punkt 10.2.

Om Uppdraget omfattar eller berör immateriella rättigheter som ägs eller har utvecklats av Uppdragsgivaren och som under Uppdragets gång modifieras eller utvecklas genom insatser från Uppdragstagaren, behåller Uppdragsgivaren den fulla äganderätten till dessa rättigheter. Uppdragstagaren får dock – om inte något annat avtals i Uppdragsbrevet – återanvända eller nyttja

den kunskap och know-how som man genom sina insatser tillfört Uppdragsgivaren, förutsatt att man inte genom detta handlar i strid med punkt 10.1.

Ingendera Part får använda den andra Partens varumärken, logotyp eller andra kännetecken utan uttryckligt och skriftligt samtycke.

11 Intressekonflikter

Parterna har åtagit sig att såväl innan Uppdragsavtalet träffats som under avtalstiden vidta rimliga åtgärder för att undersöka att inte Uppdraget ger upphov till en intressekonflikt som kan äventyra Uppdragets fullgörande samt att informera den andra Parten om ändrade förhållanden. Uppdragstagaren måste ges möjlighet att beakta eventuella tvingande regler och andra standarder inom revisions- och rådgivningsbranschen, såsom FARs EtikR 1 *Yrkesetiska regler*. Parterna är överens om att det inte är möjligt att upptäcka och förutse alla de intressekonflikter som eventuellt finns när Uppdragsavtalet träffas eller som, enligt någondera Parts uppfattning, uppstår därefter. Uppdragsgivaren är medveten om att Uppdragstagaren är bunden av sekretess rörande uppdrag för andra kunder och att bakgrunden till en intressekonflikt därför ibland inte kan lämnas. Då någondera Part (eller båda) anser att det finns en intressekonflikt, ska dock Parterna efter bästa förmåga försöka finna former för att lösa frågan för att Uppdraget ska kunna fullföljas.

12 Giltighetstid och uppsägning

12.1 Uppdragsavtalets giltighetstid

Uppdragsavtalet börjar gälla från den dag som anges i Uppdragsbrevet eller från den dag Uppdraget påbörjas om något startdatum inte anges i Uppdragsbrevet. Uppdragsavtalet gäller fram till dess Uppdraget avslutats.

12.2 Uppsägning – avtalsbrott

En Part får genom ett skriftligt meddelande säga upp Uppdragsavtalet med omedelbar verkan, om den andra Parten bryter mot villkoren enligt Uppdragsavtalet, avvikelsen är av väsentlig betydelse och en möjlig rättelse inte sker inom trettio (30) dagar från det att en skriftlig begäran framställts.

12.3 Uppsägning – obestånd m.m.

En Part får genom ett skriftligt meddelande säga upp Uppdragsavtalet med omedelbar verkan, om den andra Parten inte kan betala sina skulder eller har konkursförvaltare, företagsrekonstruktör eller likvidator utsedd eller om det finns skäl att anta att något sådant kommer att inträffa.

12.4 Uppsägning – opartiskhet eller självständighet

En Part får genom skriftligt meddelande säga upp Uppdragsavtalet med omedelbar verkan, om det visar sig att Uppdraget kan komma att hota Uppdragstagarens opartiskhet eller självständighet i egenskap av revisor för Uppdragsgivaren eller någon annan revisionskund och hotet inte går att reducera till en acceptabel nivå genom andra åtgärder.

12.5 Uppsägning – arvode

Vid uppsägning av Uppdragsavtalet ska Uppdragsgivaren betala Uppdragstagaren arvode, utlägg och andra kostnader enligt punkt 8 som Uppdragstagaren enligt Uppdragsavtalet är berättigad till fram till upphörandetidpunkten. Om uppsägningen inte görs enligt punkt 12.3 eller 12.4 eller om den görs av Uppdragsgivaren och inte grundar sig på ett väsentligt avtalsbrott från Uppdragstagarens sida, ska Uppdragsgivaren även ersätta Uppdragstagaren för andra rimliga kostnader som uppstått i samband med uppsägningen av Uppdragsavtalet. Till sådana kostnader räknas bl.a. kostnader för underkonsultavtal, särskilda investeringar som föranleds av Uppdraget och särskilda avvecklingskostnader till följd av att Uppdragsavtalet upphört i förtid. Uppdragstagaren ska vidta skäligen åtgärder för att så långt möjligt begränsa sådana kostnader.

13 Ansvar

13.1 Force majeure

Uppdragstagaren är inte ansvarig för en skada som beror på svensk eller utländsk lag eller myndighetsåtgärd, krigshändelse, strejk, blockad, bojkott, lockout eller någon annan liknande omständighet. Ifråga om strejk, blockad, bojkott och lockout gäller förbehållet även om Uppdragstagaren själv är föremål för eller vidtar en sådan konfliktåtgärd.

13.2 Lagändringar m.m.

Uppdragstagaren genomför Uppdraget i enlighet med gällande regler och utifrån förståelsen av tillämpliga författningstolkningar och domslut vid den tidpunkt som Uppdraget eller en del av Uppdraget genomförs. Uppdragstagaren har inget ansvar för följderna av författningsändringar eller omtolkningar som görs efter det datum som Uppdragstagaren avrapporterat Uppdraget eller en relevant del av Uppdraget.

13.3 Tredjemansanspråk

Om inte något annat avtalats i Uppdragsbrevet är resultatet av Uppdraget avsett att endast användas av Uppdragsgivaren, och därför accepterar Uppdragstagaren inte något ansvar gentemot tredje man eller någon utomstående som försöker utnyttja, dra fördel av eller förlita sig på det arbete som Uppdragstagaren utfört i Uppdraget.

Uppdragstagaren ska hållas skadeslös av Uppdragsgivaren för varje form av krav på ersättning som tredje man riktar mot Uppdragstagaren – innefattande Uppdragstagarens egna kostnader på grund av tredjemanskrav – till följd av att Uppdragsgivaren gjort Resultatet av Uppdraget, eller någon del därav, tillgängligt för tredje man. Uppdragsgivaren blir dock inte ansvarig för tredjemanskrav, om det kan visas att Uppdragstagaren uppsåtligt har handlat felaktigt eller förfarit grovt vårdslöst.

13.4 Begränsning av ansvar

Skador i andra fall än de som avses i punkterna 13.1 och 13.2 ska Uppdragstagaren ersätta endast om Uppdragstagaren förfarit oaktsamt. Uppdragstagaren är inte i något fall ansvarig för bortfall av produktion, utebliven vinst eller någon annan indirekt skada eller följdskada av något som helst slag.

13.5 Maximalt ersättningsbelopp

Om Uppdragstagarens ansvar inte regleras i lag är Uppdragstagarens ansvar för alla skador, förluster, kostnader och utgifter i Uppdraget begränsat till det högsta av antingen två (2) gånger betalat arvode för Uppdraget enligt Uppdragsavtalet eller tio (10) gånger det prisbasbelopp enligt socialförsäkringsbalken (2010:110) som gällde när Uppdragsavtalet träffades. Begränsningen

gäller dock inte då det visas att Uppdragstagaren förorsakat skadan genom uppsåt eller grov vårdslöshet.

13.6 Reklamation

Uppdragsgivaren ska utan dröjsmål skriftligen till Uppdragstagaren reklamera sådana fel eller brister i utförandet av Uppdraget eller en del av Uppdraget som Uppdragsgivaren upptäcker eller bort upptäcka. Reklamationen ska innehålla tydliga uppgifter om felets eller bristens art och omfattning. Efter en reklamation eller anmärkning ska Uppdragstagaren beredas tillfälle att inom skälig tid avhjälpa felet eller bristen – om detta är möjligt – innan Uppdragsgivaren kräver ersättning. Uppdragsgivarens rätt till skadestånd eller annan gottgörelse är förverkad om reklamationen inte görs inom skälig tid.

För att skadeståndskrav ska kunna göras gällande mot Uppdragstagaren, ska Uppdragsgivaren först göra en reklamation och därefter framställa skadeståndskraven skriftligen senast inom tolv (12) månader efter reklamationen.

14 Uppdragsdokumentation, meddelanden och elektronisk kommunikation

14.1 Uppdragsdokumentation

Uppdragstagaren bevarar uppdragsdokumentationen i minst tio (10) år efter avslutat Uppdrag och förvarar den på sådant sätt att den inte blir tillgänglig för obehöriga.

14.2 Meddelanden

Reklamationer, uppsägningar och andra meddelanden avseende Uppdragsavtalets tillämpning samt adressändringar ska översändas genom bud eller rekommenderat brev, e-post eller telefax till Parternas senast angivna adresser.

14.3 Elektronisk kommunikation

Elektronisk överföring av information mellan Parterna kan inte garanteras vara säker eller fri från virus eller fel, och följaktligen kan sådan information obehörigen fångas upp, förvanskas, förloras, förstöras, försenas, komma fram i ofullständigt skick, skadas på något annat sätt eller vara riskabel att använda av någon annan anledning. Parterna är medvetna om att system och rutiner inte kan garantera att överföringar inte kommer att utsättas för risker, men båda Parter samtycker till att använda kommersiellt rimliga metoder för viruskontroll eller sekretess innan information skickas elektroniskt. Parterna accepterar dessa risker och godkänner elektronisk kommunikation dem emellan.

15 Fullständigt avtal, partiell ogiltighet

Uppdragsavtalet utgör hela överenskommelsen mellan Parterna rörande Uppdraget. Det ersätter och upphäver varje tidigare förslag, korrespondens, överenskommelse eller annan kommunikation, skriftlig som muntlig.

Om någon bestämmelse i Uppdragsbrevet konstateras ogiltig, ska detta inte innebära att dessa allmänna villkor eller Uppdragsavtalet i sin helhet är ogiltiga. I den mån ogiltigheten påverkar en Parts rättigheter eller skyldigheter, ska istället skälig jämkning ske.

16 Tillämplig lag

Svensk lag, med undantag för dess lagvalsregler, ska tillämpas på Uppdraget.

17 Tvister

Tvister med anledning av Uppdraget ska avgöras av svensk allmän domstol.

Fel i PDF konvertering: Filen "Styrelseprotokoll SKFAB den 29 december 2016 .msg" kunde inte konverteras till pdf.



SVENSKA KOMMUN FÖRSÄKRINGS AB

STYRELSEMÖTE 2016-12-02

2016-12-02

Sid 1 (15)

17 bilagor

PROTOKOLL

Närvarande

Åsa Wiklund Lång	ordförande
Johan Nikula	vice ordförande
Karl-Ove Andersson	ledamot
Ulf Krabisch	ledamot
Hans Lindberg	ledamot
Olaf Løberg	ledamot
Per Nylén	ledamot
Peter Roslund	ledamot
Marlene Burwick	ledamot
Jan-Ivar Bjørnli	tjänstgörande ersättare
Fredrik Ahlstedt	tjänstgörande ersättare
Mats-Johan Adner	ersättare
Måns Montell	ersättare

Frånvarande

Ann-Catrin Fredriksson	ledamot
Paul Åkerlund	ledamot
Elin Ask	ersättare

Övriga deltagare

Björn Ryd	VD ej § 27
Ulrica Kjellman	Svenska Kommun Försäkrings AB ej § 27

SVENSKA KOMMUN FÖRSÄKRINGS AB

Svenska Kommun Försäkrings AB, Drottninggatan 35, 803 11 Gävle

Tfn 026-17 80 60 (vx) E-post info@skfab.se

www.skfab.se

Åul

Eva Karlsson	Svenska Kommun Försäkrings AB ej § 27
Maria Scheele	Svenska Kommun Försäkrings AB ej § 27
Sofia Carlsson	Svenska Kommun Försäkrings AB ej § 27
Roger Nyman	Svenska Kommun Försäkrings AB ej § 27

§ 1 Mötets öppnande, godkännande av dagordning och val av justeringsman

Mötet öppnas av ordförande Åsa Wiklund Lång som hälsar de närvarande välkomna, vilket följs av ett upprop.

Styrelsen beslutar att godkänna den föreslagna dagordningen utan någon på förhand anmäld övrig fråga.

Protokollet nedtecknas av Roger Nyman. Till att jämte ordföranden justera dagens protokoll utses Peter Roslund.

§ 2 Föregående styrelseprotokoll

Ordförande går igenom protokollet från styrelsemötet 2016-09-30. (Bilaga 1). Korrigering avseende § 9; styrelsemötet den 23 februari 2017 hålls på Arlanda, samt § 13, i protokollet redovisade styrdokument skall vara:

- Försäkringstekniska riktlinjer och teckningsinstruktioner
- Representationsregler
- Riktlinjer för regelefterlevnad
- Riktlinjer för riskkontroll med hantering av risker
- Etiska riktlinjer

Styrelsen beslutar att med dessa korrigeringar lägga protokollet till handlingarna.

§ 3 Verkställande direktörens rapporter

Styrelsen beslutar att godkänna VD-rapporten. (Bilagor 2-6).

Ärende och beslutsunderlag

VD Björn Ryd redovisar för resultat- och balansrapport 2016-10-31, finansiell rapport 2016-10-31, resultat per kommun 2016-10-31, förmånsrättsregister

0
AW RB

SKFAB 2016-10-31, genomgång stop loss per skadeår, skador 2016, överprövningsärenden, rapport implementering Kollektiv Olycksfallsförsäkring, VD/Styrelseansvarsförsäkring för SKFAB 2017, Företagsförsäkring för SKFAB 2017, Utbetalning styrelsearvoden för 2016 i december, personalärenden, rapport implementering Kollektiv Olycksfallsförsäkring, pågående granskning av Arbetarbladet, artiklar om SKFAB i Affärstidningen Näringsliv, avslutad skatterevision från Skatteverket i Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB, status i tvist med Gjensidige Forsikring samt VD information till Fullmäktige och Kommunstyrelser.

Styrelsen diskuterar branden i Uppsala (Kullens förskola) under augusti med en reserverad skadekostnad uppgående till drygt 11 mnkr, ökningen av vattenskador med kommande analys från SKFAB samt även planerad VA-konferens under 2017, effekter av investeringar i skadeförebyggande arbeten, värdet av att medverka i de seminarier som kundteamet leder och ansvarar för och som hade över 60 deltagare senast med mycket positiv respons, ny ekonomichef i form av Rita Galanti från februari 2017, backup från Eva Karlsson (som gör sin sista dag som anställd vid SKFAB dagens datum) på 40 % fram till maj 2017, backup från Matilda Holm som från och med den 5 december intar rollen som TF ekonomichef fram till det att Galanti är installerad och med fokus på årsbokslutet, status i sjukskrivning, behovet av nyrekrytering likväl som kompetensväxling, vikten av framtida kompetenssäkring, konsekvenser av en rörlig organisation där mycket händer, försäkringspolicyns implementering i Umeå samt närliggande tingsrättsförhandling i tvisten med Gjensidige.

§ 4 Beslut hantering av risk för egen räkning och påverkan på framtida säkerhetsreserv

Styrelsen beslutar att risken på 70 mnkr för egen räkning högt upp i layern i energiprogrammet utgår från och med 2017.

Ärende och beslutsunderlag

VD går igenom konsekvensen av regelverksförändringen för avsättning till säkerhetsreserv och att självbehållsregeln på tre gånger största enskilda risk för egen räkning tas bort helt från 2019. Dessutom försvinner även koncernregeln. Självbehållsregeln och koncernregeln ersätts med beräkning baserad på premieinkomst och skadeavsättning enligt förordning från Finansinspektionen för avsättning till säkerhetsreserv. VD föreslår att SKFAB använder denna beräkning för avsättning

AWL RZ

AWL

till säkerhetsreserv från och med 2017 vilket innebär att SKFAB ökar sitt fria egna kapital 2017.

§ 5 **Beslut Verksamhetsplan 2017 med Budget 2017**

Styrelsen beslutar att anta föreslagen verksamhetsplan och budget för 2017 med angiven justering och tillägg. Bilaga 7.

att ge VD i uppdrag att vid nästkommande ordinarie styrelsemöte den 23 februari presentera en jämförande undersökning gällande organisationsstorlek och administrativa kostnader för SKFAB och andra kommunala försäkringsbolag, som även tar hänsyn till de olika captivens respektive uppdrag.

att VD framför anmäld synpunkt från styrelseledamot avseende höjda styrelsearvoden för ordförande och vice ordförande till valberedningen, liksom övrig diskussion i frågan.

Ärende och beslutsunderlag

VD går igenom föreslagen verksamhetsplan respektive budgetförutsättningar för SKFAB under 2017. Justering görs i den skriftliga utsända verksamhetsplanen avseende datum och plats för tema- och styrelsemöte 2017, preliminärt i Kiruna den 28-30 september. Noteras att upphandlingen av återförsäkring inte är slutförd och att ett mycket stort intresse föreligger. På fråga från styrelsen om risken för projektförsäkringen i Kiruna så klargör Karl-Ove Andersson att risken för SKFAB:s del är begränsad till 1,6 mnkr per projekt.

Styrelsen diskuterade budgeten för 2017, där en reviderad version tas fram in på början av nästa år. Budgeten innehåller en ökad personalkostnad relaterat återgångar i tjänst efter sjukdom och barnledighet, samt behov av nyrekrytering och kompetensväxling. Dessutom tillkommer konsultkostnader under en övergångsperiod innan den nye ekonomichefen finns på plats. Styrelsen ställer frågan hur organisationen och kostnaderna står sig i en extern jämförelse med andra kommunala captivebolag. VD redogör för en övergripande uppskattning i frågan och återkommer med ett mer preciserat material till nästkommande styrelsemöte den 23 februari. Ordförande påpekar vikten av att alltid särredovisa kostnader mot uppdrag för att uppnå en relevant jämförelse olika bolag emellan.

Ulf Krabisch lyfter frågan om ökade nivåer i styrelsearvoden för ordförande och vice ordförande. Ordförande menar att frågan om arvoden för styrelsen är en fråga

Handwritten signature

för valberedningen men att det mycket riktigt är så att kraven på ordförande, vice ordförande och hela styrelsen har utökats successivt över tid, inte minst vad gäller ansvarsuppdag mot nya regelverk. Styrelsen diskuterar detta och är överens om att Krabisch anmälda fråga, samt diskussionen i övrigt, skall delges valberedningen då det är en ägarfråga.

Styrelsen diskuterar även frågan om sponsring, som dock är helt upp till respektive ägarkommun att besluta om, då kostnaderna fullt ut tas från respektive resultatenshet.

§ 6 Genomgång och status återförsäkringsupphandling 2017 (muntlig information)

Styrelsen beslutar att VD uppdras att presentera slutlig återförsäkringspanel vid extra styrelsemöte den 29 december 2016.

Ärende och beslutsunderlag

VD avger en statusrapport i frågan om de pågående återförsäkringsupphandlingarna inför 2017, vilka beräknas på försäkringsvärden per 2016-07-01. Några för SKFAB nya återförsäkringsbolag kommer att kontrakteras, medan någon av de nuvarande faller ifrån på grund av prismässiga orsaker. Real Estate och Others upphandlas till vardera 50 %, medan övriga återförsäkringsprogram avser upphandling till 100 %. Diskussionerna om upphandling startade vid det föregående styrelsemötet den 30 september i Trondheim, där det även beslutades att återförsäkringen från Kommun Garanti Reinsurance S.A. skulle konkurrensutsättas för att säkra att armlängds avstånd råder för prissättning bolagen emellan. Detta har nu genomförts då Swiss Re från 2017 går in med 10 % i bolagets Multi Line, mot SKFAB och Kommun Garanti Reinsurance S:A resterande 90 % av Multi Line. Premien till Swiss Re utgör då 1 490 000 kronor, motsvarande 10 % av 14 900 000 kronor och resterande 90 % av premien går till Kommun garanti Reinsurance S.A.

Deltagande återförsäkringsbolag, förfrågan och risktagande, Skadediarium, Stop Loss, TSI-värden, högst värderade försäkringsobjekt samt Kollektiv Olycksfallsförsäkring går igenom och redovisas styrelsen av VD.

Styrelsens tidigare uppdrag till VD att konkurrensutsätta Multi Line och utvärdera tre olika scenarier för Multi Line delen är därmed genomfört.

C
All

10/12

§ 7 Revidering av SKFAB:s försäkringsvillkor (muntlig information)

Sofia Carlsson informerar styrelsen om det omfattande arbete som utförts avseende revidering av SKFAB:s försäkringsvillkor. Stora delar av ansvarsvillkoren är uppdaterade inför 2017 och arbetet kommer att fortsätta in på det nya året och mot nästkommande förnyelseprocess.

Villkoren är justerade och förtydligade. På fråga från styrelsen om förändringarna medför förbättringar i försäkringsvillkor för kund svarar Sofia att villkoren varken har getts några försämringar eller förbättringar gentemot någon part. Till nästa år kan dock åtstramningar komma att ske i villkoren. Vidare är villkoren efter utförda justeringar nu överensstämmande med bolagets försäkringsbrev, med likalydande innehåll i text och därmed utan motstridighet. Det justerade försäkringsmaterialet är även jämfört med motsvarande dokument hos ett antal privata försäkringsbolag, liksom andra kommunala captivebolag. Arbetet har innefattat allmänna avtalsvillkor med en anpassning till Försäkringsavtalslagen, allmän ansvarsförsäkring, byggherre- och entreprenörsavtal samt ansvar för elever, praktikanter och vårdtagare.

§ 8 Beslut administrationsavtal 2017 SKFAB och Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB

Styrelsen beslutar att anta föreslaget administrationsavtal mellan SKFAB och Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB.

Ärende och beslutsunderlag

VD presenterar förslag till administrationsavtal mellan SKFAB och Kommungaranti Skandinavien Försäkrings AB gällande från 2017-01-01. Det ettåriga avtalet är prisjusterat uppåt med ca 300 000 kronor jämfört med nuvarande avtal relaterat Solvens II och rapportering, men i övrigt utan ändringar. Bilaga 8.

§ 9 Beslut rapport internrevision (oberoende granskning) SKFAB (muntlig redovisning av Andreas Stefansson, Grant Thornton)

Styrelsen beslutar att godkänna internrevisionsrapporten från Grant Thornton avseende 2016. Bilaga 9.

Handwritten signature

Ärende och beslutsunderlag

Andreas Stefansson, Grant Thornton, presenterar den skriftliga rapport avseende utförd internrevision (oberoende granskning) av SKFAB som styrelsen gett Grant Thornton i uppgift att framställa utefter fastställda direktiv. Rapporten har fokuserat på åtgärder utefter anmärkningar från externa kontrollfunktioner, implementering samt hantering av Solvens II med justerade och nya styrdokument samt myndighetsrapportering. Resultatet visar på att SKFAB i allt väsentligt har en tillfredsställande internkontroll och företagsstyrning, samt att SKFAB beaktat tidigare granskningssynpunkter, oaktat nyttjandet av enklare avtal i form av så kallade Cover Notes. Inga riktlinjer saknas och ingen text är motstridig olika styrdokument emellan. Ordningen i bolagets register är god och riktlinjerna synes efterlevas. Myndighetsrapportering till Finansinspektionen, Bolagsverket och Skatteverket har hanterats oklanderligt.

Rapporten noterar även att:

- uppdragsavtalen med Crawford, Cunningham Lindsey och Handelsbanken inte till fullo harmoniserar med upprättade riktlinjer vad gäller krav på den utlagda verksamhetens redovisade beredskapsplaner samt SKFAB:s möjlighet till återtagande av verksamhet, där ett tilläggsavtal kan utgöra en lösning.
- SKFAB föreslås sammanföra granskningsfunktionernas synpunkter i ett och samma dokument för att utöka säkerhetsgraden i hantering av tidsplaner, ansvar och uppföljning.
- processen med beställaransvar mot nyckelfunktioner haltar, delvis på grund av att Finansinspektionen ännu inte godkänt beställaransvariga. Internredovisningen noterar att SKFAB har tagit fram en process med en enkelt utformad utvärderingsmall för ett iscensättande från och med 2017, och betonar värdet av att Finansinspektionen inom kort inkommer med svar på förslaget ansvariga personer från SKFAB.
- ORSA processen ligger efter den tidsram som beslutats i styrdokumentet ORSA policy respektive riktlinjer för riskhantering (ORSA grupp).
- Styrdokumentet är numerärt omfattande och möjligheten att slå samman några av dessa, som har ett närbesläktat innehåll, borde finnas i syfte att förenkla och undvika risker för motstridigheter dokumenten emellan.

AM B

På fråga från styrelsen om internrevisionen anser riktlinjerna och granskningsplanerna mot Solvens II-regelverket som fullt relevanta återkommer Grant Thornton.

§ 10 Rapport Solvens II-arbetet

Styrelsen beslutar att godkänna presenterad Solvens II-rapport. Bilaga 10.

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman går igenom tillställd rapport avseende aktuell Solvens II-status inom SKFAB, med besluts- respektive informationspunkter enligt § § 11-16. Utöver detta redovisas en sammanställning från styrelsens grupparbeten vid tema- och strategidagen den 29 september avseende bolagets största risker, liksom från genomförd kompetensövning inom Fit & Proper vid samma tidpunkt. Förändring i styrelsens uppställning jämfört med 2015 har inneburit en bibehållen kompetensbild utefter genomförd självskattning. Därmed uppnås fortsatt medeltal som kan bedömas som goda, eller mycket goda, ställda i relation med de riktlinjer som bestämts tidigare avseende Fit & Proper för styrelsen.

Fram till det nästkommande styrelsemötet skall respektive ledamot kortfattat motivera sin självskattade kompetens mot de fem kunskapsområdena inom Fit & Proper. Nyman går vidare igenom den kommande Solvens II-rapporteringen som skall tillsändas Finansinspektionen senast 20 veckor in på 2017. Den väldigt omfattande rapporteringen inkluderar en mängd kvantitativa och även kvalitativa rapporter. Det innebär ett minutiöst förberedande arbete med att tolka mycket komplicerade rapportmanualer, sätta arbetsstrukturer och fördela ansvar, ta fram rapporteringsunderlag samt säkra hela processen med hjälp av GAP-analyser i syfte att inget avsnitt tappas bort. Allt detta innan själva rapporteringen kan ta form. SKFAB har tagit stor hjälp av Marsh Management Services Sweden AB (Matilda Holm), men kommer att driva på projektet själva i dialog med Matilda under tiden för hennes prioriterade arbete med årsbokslutet.

SKFAB arbetar i de övergripande avsnitten delvis gemensamt med andra kommunalpartier för att hantera förberedelserna på bästa möjliga sätt. Styrelsen skall innan rapportering godkänna samtliga Solvens II-rapporter och det är av särskilt stor vikt att styrelsen sätter sig in i den publika solvens- och verksamhetsrapporten SFCR, som även läggs ut på bolagets hemsida. Ett utkast till denna rapport skall finnas upprättat senast i slutet av januari.

Bolagets Governance Manual kommer inte att kunna verka som ett skarpt styrdokument under 2016 då det inte korrelerar fullt ut med verksamheten och övriga

riktlinjer avseende nödvändig uppdatering. Under 2017 kommer styrdokumentet att återuppföras för att fungera som ett övergripande styrdokument i bolaget, i syfte att utgöra en ledningshandbok.

§ 11 Beslut pul-ansvarig SKFAB

Styrelsen beslutar att utse Roger Nyman till pul-ombud för SKFAB.

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman redovisar de krav som föreligger från Datainspektionen (DI) gällande personuppgiftsbehandlingar. SKFAB skall som huvudregel anmäla personuppgifter som är helt eller delvis automatiserade till Datainspektionen. Om SKFAB har utsett ett pul-ombud som dessutom är anmält till DI behöver bolaget dock inte anmäla behandlingarna till DI. Istället är det tillfyllest att pul-ombudet för en förteckning över de behandlingar som bolaget genomför. Ombudet skall också se till att behandlingarna genomförs på ett lagligt och korrekt sätt och påtala eventuella brister (38 § pul). Pul-ombudet håller sedan dessa anmälningar samlade och har en uppdaterad förteckning över dessa.

§ 12 Beslut process för beställaransvar SKFAB 2017

Styrelsen beslutar att fastställa föreslagen process för beställaransvar.

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman redovisar framtaget förslag till process för beställaransvar mot nyckelfunktioner. Beställaransvaret inom SKFAB har till syfte att kontrollera och utvärdera att bolagets nyckelfunktioner efterlever ingångna uppdragsavtal. Beställaransvaret följer av Solvens II-reglementet och bidrar till att säkerställa verksamhets- och kostnadskontrollen inom SKFAB.

§ 13 Beslut beställaransvar internrevision (oberoende granskning)

Styrelsen beslutar att utse Fredrik Ahlstedt för uppdraget som beställaransvarig för SKFAB:s internrevision (oberoende granskning).

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman informerar om att Finansinspektionen tidigare har meddelat att rollen som beställaransvarig för internrevisionen (oberoende granskning) som utförs av Grant Thornton avseende SKFAB skall uppdras områdeskunnig styrelseledamot. Styrelsen diskuterar kandidat för uppdraget och föreslår Fredrik Ahlstedt.

§ 14 Uppföljning av påpekanden i riskkontrollrapport

Roger Nyman beskriver de justeringar som SKFAB gjort vad gäller påpekanden från riskkontrollfunktionen.

I bolagets beredskapsplan skall innebörden av frånvaro på kort & lång sikt definieras.

- Detta har nu åtgärdats med definitionen två månader.

Återförsäkringsavtalen består till stor del av "Cover Notes", som är förenklade avtal, bolaget borde istället använda sig av s.k. fullständiga avtal.

- Bolaget beslutade redan 2014 att fortsätta med Cover Notes, vilket meddelats riskkontrollfunktionen tidigare. Nytt påpekande görs till den utlagda kontrollfunktionen avseende bolagets inställning.

Bolaget bör upprätta definierade principer och metoder för att beräkna "Best Estimates."

- Detta har nu skrivits in i styrdokumenterna "Försäkringstekniska riktlinjer och teckningsinstruktioner SKFAB" respektive "Reservsättningsinstruktioner."

Återförsäkringsavtalet för skogsförsäkring med IF är tecknat som ett direktavtal och borde istället tecknas som ett återförsäkringskontrakt.

- Bolaget har tagit upp detta för diskussion med IF Skadeförsäkring.

§ 15 Beslut reviderade styrdokument

Styrelsen beslutar att anta reviderade styrdokument enligt förslag. Bilagor 11-17.

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman föredrog de riktlinjer och styrdokument som föreslås revideras:

Au RB

- Beredskapsplan och kontinuitetsplan för oförutsedda händelser SKFAB; *förtydligande*.
- Försäkringstekniska riktlinjer och teckningsinstruktioner SKFAB; *omfattande komplettering*.
- Reservesättningsinstruktioner; *omfattande komplettering*.
- Etiska riktlinjer SKFAB; *delvisa justeringar*.
- Arbetsmiljöpolicy SKFAB, *mindre komplettering*.
- ORSA Policy SKFAB, *delvisa justeringar*.
- Riktlinjer för riskhantering (ORSA grupp), *mindre justeringar*.

§ 16 Status avseende ORSA rapport SKFAB 2016

Styrelsen beslutar att godkänna föreslagen hantering med fastställande av ORSA rapporten i ett extra styrelsemöte den 29 december, samt att tidsperioden justeras i ORSA-policyn liksom i riktlinjer för riskhantering (ORSA grupp) vad gäller ORSA-processens tidsintervall till att innefatta hela kalenderåret.

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman informerar för ORSA-gruppens räkning att gruppen träffats den 28 november för att diskutera slutligt innehåll i ORSA rapporten. Det innebär att ORSA rapporten föreslås fastställas av styrelsen senare under december.

§ 17 Beslut risknivå 2017 för Kapitalförvaltningen

Styrelsen beslutar att en risknivå på 5 % för SKFAB:s kapitalförvaltning skall gälla, samt att diskussionen återupptas i september 2017.

Ärende och beslutsunderlag

VD går igenom förväntad årlig avkastning på kapital utifrån Svenska Handelsbankens prognoser. Styrelsen diskuterar det politiska och ekonomiska läget i Europa och världen, med uppenbara risker i ekonomiska placeringar. Styrelsen anser att

en fortsatt risknivå på 5 % är lämplig och att man stämmer av frågan igen under hösten 2017.

§ 18 Status i implementering av försäkringspolicy

VD avrapporterar status i frågan om bolagsgemensam försäkringspolicy. Uppsala kommun har redan 2015 beslutat om en koncerngemensam riskhanterings- och försäkringspolicy, Gävle kommun tar upp frågan till beslut i februari 2017 och Umeå kommun bereder frågan för en formell hantering i närtid.

§ 19 Nya försäkringsklasser

VD informerar om nya försäkringsklasser i SKFAB som följer av Umeå kommuns kommande beslut att anta den gemensamma försäkringspolicyn. Det gäller tjänsteresa och motorförsäkring där nuvarande leverantörer efter utgångna avtalsperioder kommer att bytas ut mot SKFAB som försäkringsgivare. En ny försäkringsform utgörs av projektförsäkring, som dock inte är en ny försäkringsklass i bolaget.

§ 20 Affärssystemet INSMAN

Ulrica Kjellman informerar styrelsen om aktuell status i affärssystemet INSMAN. Den omfattande förnyelseprocessen, Boomerang, har nu genomförts till 99 % vad gäller reviderade fastighetslistor innehållandes förändringar i objekt och försäkringsvärden. Arbetet har gått mycket bra, även om någon ägarkommun släpat i sin inrapportering. Allt inrapporteringsarbete hanteras nu interaktivt i systemmiljö, liksom all skadereglering, vilket garanterar datakvalitet och även full spårbarhet utefter krav i Solvens II. Ytterligare förbättringar i INSMAN kommer att införas successivt under våren 2017 och även presenteras för styrelsen. SKFAB kommer att kunna ta rygga på Göta Lejon som har en pågående implementering av systemet.

Styrelsen ställer frågan på vilken beräkningsgrund olika fastighetsvärden fastställs för uppräknings, vilket besvaras med att detta hanteras och avgörs av kommunerna själva. En något högre värdering än en lägre sådan är att föredra ur försäkrings-synpunkt, om det nu inte går att hamna exakt rätt. Kommunerna får även hjälp av SKFAB och kundteamet med indexerings- och schablonvärden i form av färdiga tabeller som de kan använda för ändamålet.

0
AUL PE

§ 21 Status i extremvädersmodellering

VD presenterar en extremvädersmodellering som utförts av General Re för SKFAB:s räkning och som beräknas på fastighetsvärden, inklusive skog. Modelleringen visar i huvudsak stormskador och följer Finansinspektionens önskan från tidigare i det att bolaget anmodades utverka en modellering som om någon återförsäkring inte fanns. Resultatet visar att bolagets skydd uppgående till 50 mnkr är att betrakta som tillräckligt i dagsläget.

En modellering utan involverad skog kommer att tas fram av General Re till styrelsemötet den 23 februari 2017.

§ 22 Former för revisionsutskott i SKFAB (muntlig information)

Styrelsen beslutar att genomföra en extern utbildning i revisionsutskottets process vid styrelsemötet den 19 maj 2017.

Ärende och beslutsunderlag

Roger Nyman informerar om att den ansvarsprocess som det sedan tidigare i namn fastställda revisionsutskottet kommer att uppdras bör förklaras ytterligare av initierad expertis. Bolagets funktion för externrevision, KPMG och ansvarig revisor, Gunilla Wernelind, föreslås ge styrelsen en utbildning i uppdraget, inkluderat arbetsinnehåll och lämplig mötesfrekvens.

§ 23 Ny organisation SKFAB (muntlig redovisning)

VD presenterar rubricerat det arbete som SKFAB genomfört under de senaste två åren gällande organisationsfrågor under koncentrerade verksamhetsplaneringar, personalmöten samt regelbundna veckomöten. Det huvudsakliga syftet med arbetet har varit att optimera bolagets operativa resurser för att kunna möta en framtid i form av breddad verksamhet med bland annat utökade teambaserade krav och tvådelade befattningsbeskrivningar. Arbetet inbegriper behovet av fortsatta nyanställningar såväl som kompetensväxlingar och påverkar även bolagets personalkostnader, framför allt kortsiktigt.

Styrelsen frågar om det förts diskussioner om att nyttja gemensamma funktioner mellan de kommunala captivebolagen för att uppnå organisatoriska och personella synergieffekter, att minska bolagens operativa sårbarhet samt även i syfte att

AW

uppnå kostnadsbesparingar. VD menar att frågan är mycket intressant och att de kommunalägda försäkringsbolagen har en hel del samarbeten redan i dag, vilket mycket väl skulle kunna utvecklas ytterligare i en framtid och som man även diskuterat på gemensamma VD-träffar. Ordförande betonar att en fortsättning i detta arbete uppmuntras från styrelsens sida.

§ 24 Skadeförebyggande arbete (muntlig information)

Maria Scheele redovisar vad SKFAB och kundteamet har gjort i skadeförebyggande arbete den senaste tiden och vad som ligger i pipeline rent prioriteringsmässigt i detta hänseende framöver. RM-konferensen för Fastighet/Bostad på Arlanda den 7-9 november var väldigt lyckad, med externa föreläsare och mycket positiv respons från de drygt sextio deltagarna. Ett gemensamt seminarium med Göta Lejon och Göteborg Energi kommer att genomföras under våren 2017. SKFAB skall fortsatt på bästa sätt stötta aktieägarkommunerna i deras skadeförebyggande arbete, där preventiva åtgärder samt analysarbeten mot ansvars- och egendomsskador gällande vatten ges hög prioritet 2017.

§ 25 Ägarledningsprövning mot kvalificerat innehav, respektive väsentligt inflytande över verksamheten i kommunalägda bolag (muntlig information)

VD informerar om att Finansinspektionen nu avgett svar på den fråga som SKFAB, genom Ahlford Advokatbyrå, ställt gällande ägarledningsprövning mot kvalificerat innehav, respektive väsentligt inflytande över verksamheten, inom kommunala bolag. Svaret som myndigheten ger är att en kommun inte innefattas av dessa regler i den meningen att kommunens ledningspersoner inte behöver ägarledningsprövas. Likaså menar Finansinspektionen att kommuner undantas från regelverket om väsentligt inflytande (10 % eller högre ägarinnehav) när det gäller ledningsprövning av kommunledning.

§ 26 Övriga frågor

En under mötet inkommande fråga anmälades. Ulrica Kjellman meddelade att någon intressekonflikt inte råder avseende styrelseledamots olika kommunala uppdrag. Detta efter ett klargörande från Fredrik Ahlstedt och pågående insamling av styrelseledamöternas uppdrag som kan vara av karaktären intressekonflikt.

AWL

§ 27 SKFAB:s långsiktiga plan för succession/generationsskifte avseende VD-posten

Styrelsen behandlade den fortsatta strategi- och planeringsfrågan avseende hantering av VD-posten i ett framtida perspektiv.

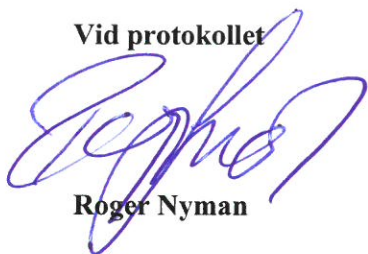
§28 Nästa styrelsemöte

Extra styrelsemöte äger rum den 29 december kl. 09.00 på telefon. Nästa ordinarie styrelsemöte förläggs till Arlanda den 23 februari 2017.

§ 29 Mötets avslutande

Ordförande avslutar mötet.

Vid protokollet



Roger Nyman

Justeras:



Åsa Wiklund Lång
Ordförande

Justeras:



Peter Roslund
ledamot



Own Risk & Solvency Assessment ORSA rapport 2016

Svenska Kommun Försäkrings AB

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund och sammanfattning	3
2.	Syfte och process.....	4
3.	Affärsmodell och organisation.....	5
4.	Riskprofil.....	11
5.	Riskaptit	13
6.	Nuvarande solvensposition	15
7.	Framtida solvensposition	16
8.	Stresstester.....	17
9.	Slutsatser och rekommendationer	21
10.	Förteckning över bilagor	22
11.	Bilaga A - Riskregister.....	23
12.	Bilaga B - SCR och stresstester	26
13.	Bilaga C - Treårsbudget	39

1. Bakgrund och sammanfattning

ORSA rapporten för Svenska Kommun Försäkrings AB (SKFAB/bolaget) 2016 redovisar bolagets egen bedömning av verksamhetens risker och solvenskvoter i ett nuläges- och framtåtblickande tidsperspektiv. Rapporten bygger på de ekonomiska förhållanden inom SKFAB som var gällande per den 31 december 2015, på bolagets risk- och solvensbedömningar samt på innehållet i fastställda styrdokument och riktlinjer. Styrelsen har bedömt att en treårsöverblick ger goda förutsättningar för att uppnå en överskådlig bild av SKFAB:s prognosticerade utveckling och resultat, där ORSA rapporten även beskriver bolagets organisation, affärsmodell, strategi och internkontroll.

Styrelsen är drivande i ORSA processen och ansvarar i samråd med riskhanteringsfunktionen, tillika bolagets ORSA grupp, för att risk- och solvensbedömning integreras som en naturlig del av SKFAB:s verksamhet. Styrelsen har i dialog med ORSA gruppen fokuserat på att fånga upp de ekonomiskt och verksamhetsmässigt största riskerna utefter scenarier som bolaget skulle kunna mötas av inom de närmaste tre åren. Efter genomgångar och diskussioner har majoriteten risker som identifierats bedömts som hanterbara efter genomförd riskreducering. SKFAB har valt att titta närmare på tre risker som skulle kunna påverka bolaget mycket negativt i ett verksamhets- och kostnadsmässigt perspektiv. Dessa är 1) en inträffad storskada om 50 mnkr 2) en tillgångsminskning med 30 % samt 3) en katastrofskada på 1 mdkr.

SKFAB har genom bolagets aktuarie stresstest dessa tre risker utefter scenarier mot nuvarande och framtida solvensposition, där bolagets riskprofil och riskaptit tagits i beaktande, liksom affärsplan och strategi med övriga antaganden. Styrelsen har beslutat att SKFAB skall inneha en solvenskvot (tillgängligt kapital=kapitalbas/solvenskapitalkrav=SCR) som uppgår till minst 1,5 (solvensmarginal 50 %). Om det efter ett ogynnsamt rörelseresultat kan bedömas att bolaget får svårigheter att möta detta krav skall åtgärder vidtas i syfte att solvenskvoten om 1,5 skall kunna uppfyllas inom 12 månader.

Solvenskvoten per 2015-12-31 ligger på 1,6 vilket innebär att den fastställt lägsta kvoten uppnås. För 2016 är den prognosticerade solvenskvoten ungefärligen den samma, medan den ökar till omkring 2,6 för perioden 2017 - 2019. Detta beror huvudsakligen på att bolaget från 2017-01-01 väljer att ta ett lägre självbehåll avseende energirisk. Den framtida solvenspositionen har bedömts efter antaganden som berör försäkringsportföljens storlek och innehåll, återförsäkringsprogrammet, investeringsstrategin, antalet skador, premieintäkter samt driftkostnader.

Scenarioanalyser med stresstester 2016 ger att solvenskvoten hamnar under 1,5 medan den stressade kvoten från 2017 och fram till 2019 överstiger 1,5. Inget kapitaltillskott hade således krävts under 2016 i det fall något riskscenario inträffat då en solvenskvot på minst 1,5 skulle ha klarats av redan 2017 med tanke på scenarietutfallet för stresstester.

Resultatet av genomförda stresstester visar att SKFAB står väl rustat med ett ekonomiskt överskott i samtliga enskilda test perioden 2017 - 2019.

Utfallet i ORSA rapporten 2016 innebär att styrelsen bedömer att någon kapitalförstärkning under den kommande treårsperioden inte kommer att behövas. Den färdiga ORSA rapporten har fastställts av styrelsen.

2. Syfte och process

Den egna risk- och solvensbedömningen i form av ORSA är en process för att skapa en komplett bild och förståelse för verksamhetens risker och konsekvenser med dessa, där ägarna informeras om kapitalbehovet i SKFAB över en treårsperiod. ORSA kopplar även samman den totala bilden av bolagets risker med den interna kontrollen och styrningen i bolaget. Övriga syften med ORSA är att:

- bedöma bolagets riskhantering och nivå på solvenskapital
- fånga upp risker innan de inträffar och är kvantifierbara
- fungera som input för de strategiska beslut som skall fattas
- fungera som ett verktyg för att belysa viktiga aspekter avseende riskhantering, solvenskapitalkrav och kapitalplanering
- följa regelverk och lagstiftning och ge tillsynsmyndigheten en inblick i kvalité och riskförstående hos bolagets ledning och styrelse

Utgångspunkten för SKFAB:s ORSA process är att styrelsen startar ett arbete med att identifiera bolagets risker och sedan bedömer dessa utifrån fastställd affärsmodell och strategier. En uppskattning görs hur antaganden för solvensberäkningarna förhåller sig till de identifierade och analyserade riskerna med en tillhörande riskstrategi.

ORSA processen genomförs årligen eller utefter de behov som anges i särskilt upprättad ORSA policy och är en del av bolagets strategiska beslutsprocess som sammanfattningsvis kan sägas utgöra:

- en identifiering av riskerna
- en uppskattning och mätning av riskernas storlek
- en bedömning av förmågan att aktivt styra och kontrollera bolagets identifierade risker
- ett säkerställande av informationsvägar för kontinuerlig rapportering av riskernas storlek och utveckling

De källor som använts för att upprätta ORSA rapporten har inhämtats från hela bolaget.

SKFAB:s externa kontrollfunktioner har verifierat att bolaget innehar en företagsstyrning och internkontroll som i allt väsentligt anses vara tillfredsställande.

3. Affärsmodell och organisation

Svenska Kommun Försäkrings AB bildades den 1 januari 2003 och ägs av nio svenska samt en norsk kommun i olika andelar. Dessa är Gävle kommun, Sundsvalls kommun, Kiruna kommun, Piteå kommun, Uppsala kommun, Trollhättan Stad, Trondheim kommun, Helsingborgs Stad, Örnsköldsviks kommun samt Umeå kommun. Bolagets styrelse inrymmer representation från varje aktieägarkommun samt en särskilt utsedd försäkringstagarrepresentant. Tillkommer gör även fem ersättare, vilket gör att hela bolagsstyrelsen uppgår till 16 personer. SKFAB består av tio anställda medarbetare inräknat VD, där sätet återfinns i Gävle och med delar av verksamheten utlagd på uppdragsavtal.

Att bli aktieägare i SKFAB är endast öppet för kommuner och bolaget är enligt fastställd bolagsordning förhindrat att verka på en marknad utanför aktieägarkretsen. SKFAB har bildats för att aktieägarna, samt de kommunala bolag som aktieägarna äger, i långsiktig samverkan och till så förmånliga villkor som möjligt skall kunna få ett välanpassat försäkringsskydd. SKFABs affärsidé är vidare att genom ett gott skadeförebyggande arbete i kombination med en samlad styrka på återförsäkringsmarknaden över tiden uppnå fördelaktiga försäkringslösningar för aktieägarna. Målsättningen för SKFAB är i grunden att skapa trygga kommuner med en nollvision vad gäller skadeutfall. SKFAB arbetar strategiskt och aktivt för att minska antalet skador, vilket skett med framgång då skadeutfallet är lågt med en fortsatt sjunkande trend.

Bolaget försäkrar alla typer av risker som ägarkommunerna har i form av egendom och ansvarsrisker. Det kan vara allt från traditionell kommunrisk såsom försäkring av skolor, förskolor, förvaltningsbyggnader, sportanläggningar till bostadsbolag, energibolag, flygplatser och hamnar. Bland de största enskilda försäkringsobjekten i SKFAB är Johannes kraftvärmeverk i Gävle samt Dragonskolan i Umeå. Under 2016 har bolaget även börjat försäkra kollektiv olycksfallsförsäkring hos tre aktieägarkommuner.

SKFAB finansierar, koordinerar och leder det risk- och skadeförebyggande arbetet för aktieägarkommunerna, där mycket fokus läggs på att förhindra anlagd brand, vatten och ansvarsskador. Arbetet bedrivs i form av utbildningar och seminarier, samt i nätverksform mellan delägarkommunerna och präglas av stor delaktighet avseende närvaro samt utveckling av arbetsmetoder. Uteblivna eller minskade skador ger omedelbar pay off för kommunerna, då delar av bolagets resultat återbetalas som finansieringshjälp till ägarkommunerna för att användas till skadeförebyggande projekt. SKFAB har över tid även gjort ett mycket gott ekonomiskt resultat, bland annat tack vare det skadeförebyggande arbetet.

Från 2017 utökas innehållet i SKFAB:s försäkringserbjudande med tjänstereseförsäkring. Dessutom kommer kollektiv olycksfallsförsäkring fortsätta att implementeras hos alla 10 aktieägarkommuner. Fler aktieägarkommuner väntas under 2017 anta en av styrelsen beslutad försäkringspolicy som innebär att kommunerna arbetar utifrån en koncerngemensam riskhantering och förbinder sig att lägga alla försäkringar i SKFAB. Detta kan innebära att några nya försäkringstagare tillförs SKFAB under 2017 - 2018. Bolaget planerar även att genomföra ytterligare nyrekryteringar och även genomgå viss kompetensväxling, i syfte att optimera organisationen för att fortsatt på bästa sätt kunna hantera de krav som medföljer en utökad affärsverksamhet och ge kunderna bra service. Detta inkluderar även en god kontroll och utvärdering av utlagd verksamhet i form av beställarkompetens.

SKFAB har definierat följande strategiska mål som även sammanfattar syftet med bolaget och olika intressenters förväntningar. SKFAB skall:

- vara det självklara alternativet som försäkringsbolag inom kommunförsäkring
- erbjuda konkurrenskraftiga försäkringslösningar till aktieägarna
- öka och utveckla skadeförebyggande insatser
- stärka bolagets ställning i förhandlingar med aktörer på återförsäkrings- och försäkringsmarknaden
- minska antalet skador per försäkringskategori
- stärka bolagets ekonomiska plattform
- eftersträva en genomgående hög miljö- och etisk profil

Vidare har SKFAB fastställt styrmål för att verksamheten skall bedrivas i syfte att uppnå de strategiska målen där bolaget:

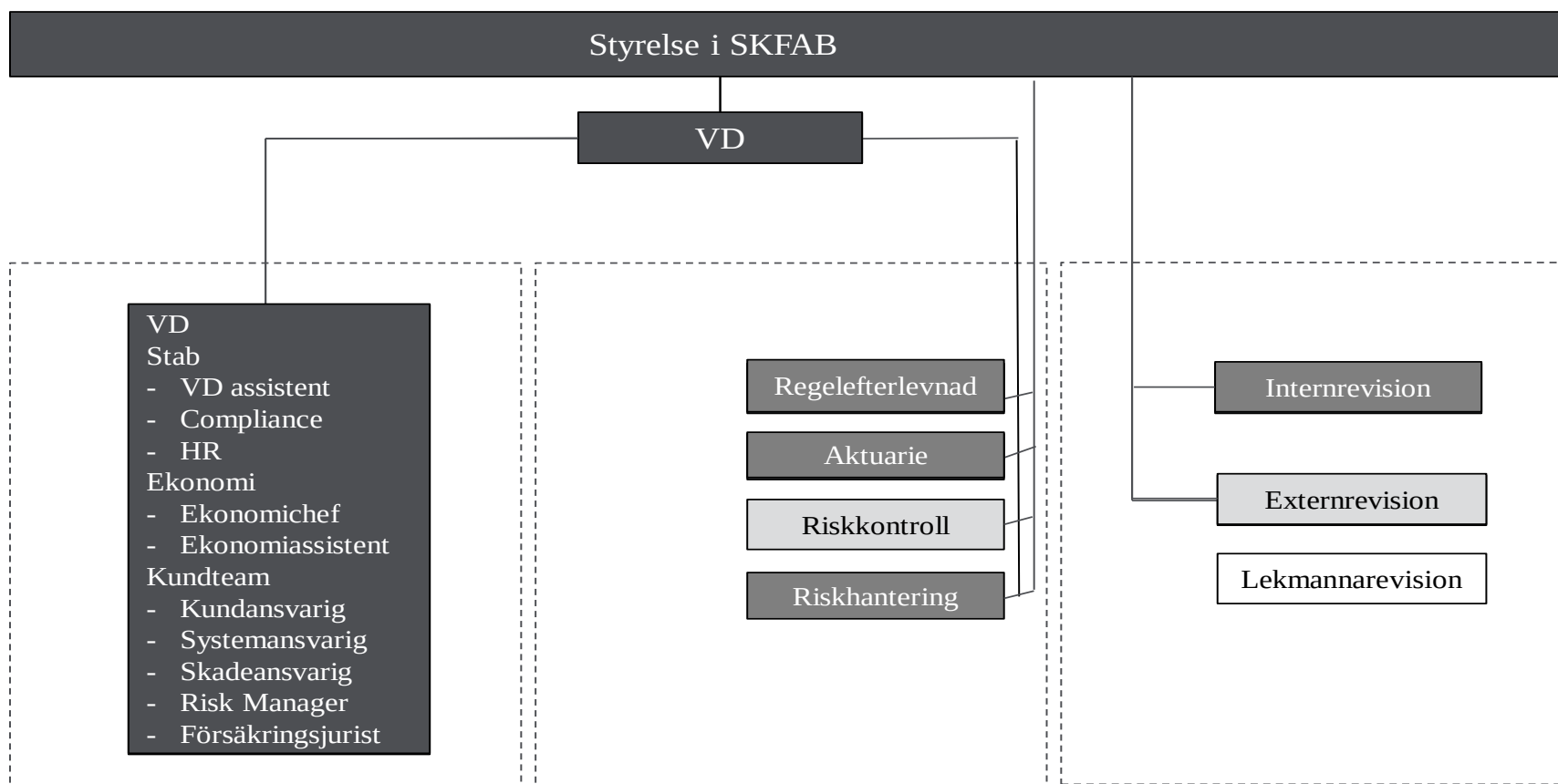
- ser till att ägarna använder SKFAB som ett verktyg i riskhanteringsarbetet för att minska ägarkommunernas skador
- genom produktutveckling svarar upp mot kommunernas försäkringsbehov
- arrangerar riskseminarier, genomför riskanalyser och säkerhetsutbildningar liksom finansiering av kommunprojekt
- genomför regelbundna möten med nuvarande och potentiella återförsäkrare
- genom årlig återbäring till skadeförebyggande åtgärder minskar skadorna
- ger aktieägarkommune med låga skador en omedelbar payoff genom att respektive ägarkommun har en egen resultatenhetsgenom aktiv prövning och riskurval av potentiella ägarkommuner minskar risken i försäkringsportföljen
- med ett direkt inflytande och återkoppling genom ägarkommunernas styrelserepresentation bidrar till fokus på riskhantering
- genom ett nätverk mellan ägarkommunernas säkerhetsavdelningar skapar benchmarking och kunskapsöverföring vilket bidrar till en unik teamkänsla
- i form av återkoppling i olika led ökar förståelsen för bolagets strategier
- beaktar etik- och miljöprofil vid val av leverantör

För att uppnå målen för styrning har SKFAB inrättat en företagsstyrning baserat på ett antal grundregler.

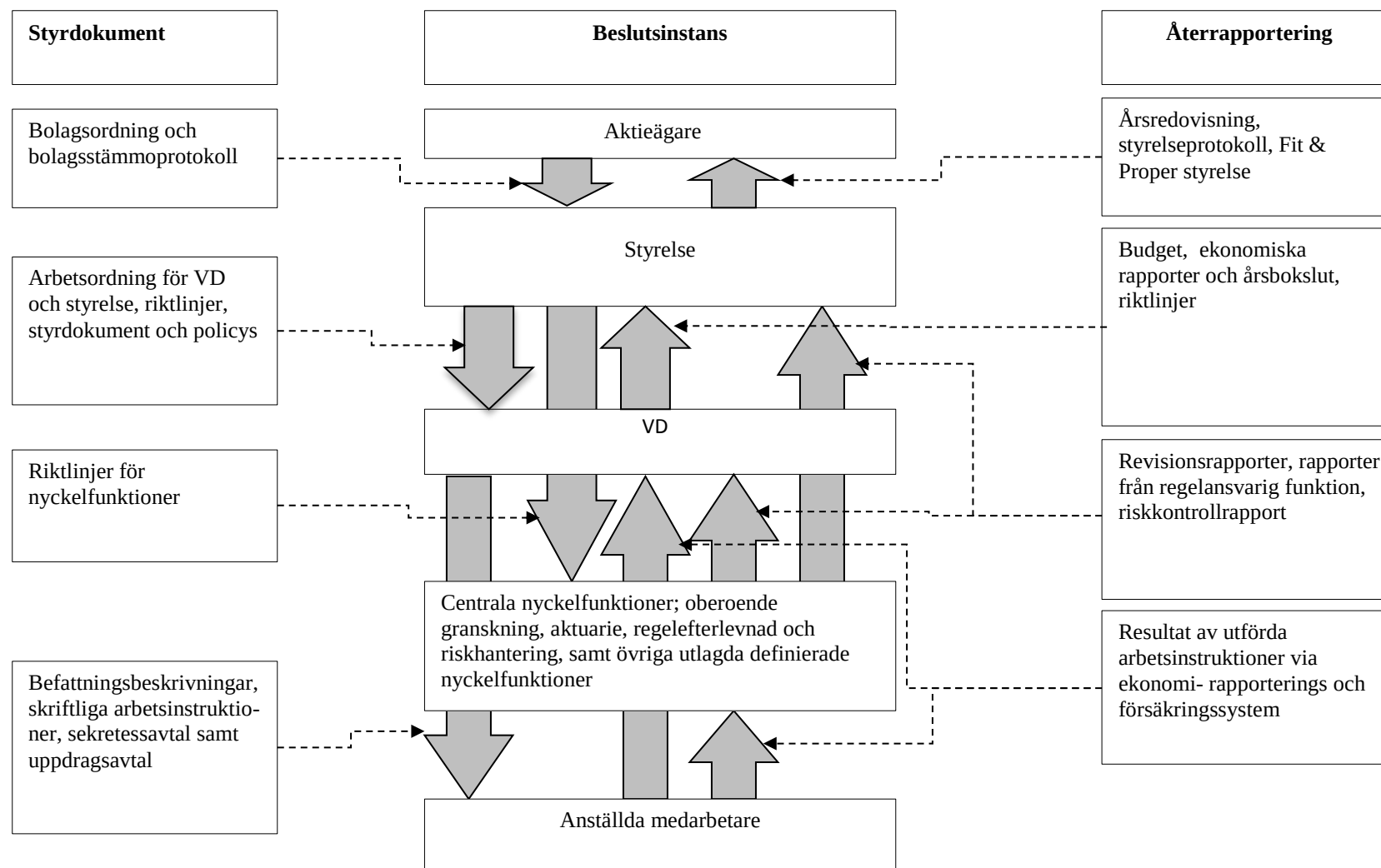
- Styrelsen i SKFAB är ytterst ansvarig för bolagets resultat och hur verksamheten bedrivs. Styrelsen måste därför ha erforderlig kapacitet till sitt förfogande för att fullgöra sitt uppdrag. Det innebär att styrelsen, utöver redan uppburen kompetens, ges kontinuerlig utbildning inom exempelvis de kompetensområden som ryms inom Fit & Proper. Styrelsen ansvarar även för att upprätthålla en lämplig samverkan med bolagets ledning samt nyckelfunktioner. Därtill skall styrelsen aktivt efterfråga information från dessa funktioner och även ifrågasätta upplysningarna om man känner att behov så föreligger. Styrelsen, liksom övriga nyckelfunktioner, skall efterleva de krav som ställs i särskilt upprättade styrdokument, bland annat specifika riktlinjer samt ställda kompetenskriterier i Fit & Proper.

- SKFAB skall inneha en integrerad funktion för regelefterlevnad vars mål är att se till att bolaget alltid uppfyller juridiska, regulatoriska och administrativa krav. Arbetsuppgifterna inom bolaget skall vara fördelade så att samtliga nyckelfunktioner kan utföra självständig och oberoende risk- och verksamhetsstyrning, riskreducering, bevakning, rapportering och revision. Dokumenteringen av bolagets styrdokument och strategi för att formalisera alla processer skall garantera säkerhet, effektivitet och en dualitet.
- Bolagets rapporteringsprocesser till styrelsen skall alltid vara tydliga och heltäckande i syfte att hjälpa styrelsen att sköta verksamheten i linje med de strategiska målen.
- Samtliga nyckelfunktioner kontrolleras av en i företaget utsedd funktion i rollen som beställaransvarig i syfte att tillse att respektive leverantör utför sitt uppdrag enligt beställning. Den utsedda funktionen skall vara lämplig för uppdraget genom tillräckliga kunskaper och erfarenheter inom området. En formalisering av detta, med skriftliga granskningsrapporter, kommer att iscensättas från och med 2017.

Organisation enligt tre försvarslinjer



Intern styrning och kontroll



SKFAB har koncession inom följande försäkringsklasser under 2016:

Direkt försäkring

- | | |
|-----------------------|---|
| • Grupp a) | Olycksfalls- och sjukförsäkring |
| • Grupp e) | Försäkring mot brand och annan skada på egendom |
| • Försäkringsklass 3 | Landfordon (andra än spårfordon) |
| • Försäkringsklass 6 | Fartyg |
| • Försäkringsklass 7 | Godstransport |
| • Försäkringsklass 10 | Motorfordonsansvar |
| • Försäkringsklass 12 | Fartygsansvar |
| • Försäkringsklass 13 | Allmän ansvarighet |
| • Försäkringsklass 16 | Annan förmögenhetsskada |

Mottagen återförsäkring

- | | |
|--------------------------|---|
| • Grupp a) | Olycksfalls- och sjukförsäkring |
| • Grupp e) | Försäkring mot brand och annan skada på egendom |
| • Försäkringsklass 3 | Landfordon (andra än spårfordon) |
| • Försäkringsklass 6 | Fartyg |
| • Försäkringsklass 7 | Godstransport |
| • Försäkringsklass 12 | Fartygsansvar |
| • Försäkringsklass 13 | Allmän ansvarighet |
| • Livförsäkringsklass 1a | Livförsäkring |

4. Riskprofil

Styrelsen i SKFAB anser att bolaget innehar en aktsam riskprofil med en låg riskaptit. Således har bolaget även ett lågt risktagande för att uppnå de strategiska och ekonomiska mål som styrelsen fastställt. Ett av de främsta målen med bolagets riskhanteringsstrategi är att kunna styra riskexponeringen. Avsikten är därmed att dämpa de ekonomiska effekterna av oönskade och/eller oväntade händelser.

Några av de huvudsakliga målen med företagets riskregister är att det skall:

- identifiera de risker som utgör ett hot mot bolagets strategiska mål
- identifiera, effektivisera och utvärdera metoder för riskhantering
- utgöra indata till bolagets ORSA rapport.

Bolagets styrelse har med hjälp av ORSA gruppen uppdaterat bolagets riskregister där såväl riskernas frekvens som konsekvens har bedömts. Efter genomgång och diskussion har de risker som identifierats bedömts som hanterbara efter riskreducering. Tre risker har studerats närmare då dessa skulle kunna påverka bolaget mer negativt i ett verksamhets- och kostnadsmässigt perspektiv. Riskerna är värdesatta med en sannolikhet för inträffande på ett mer ingående sätt än övriga 33 risker som återfinns i bilagt riskregister. Kapitalbehovet som anges har inget med utförda stresstester att göra, utan är endast en teoretisk uppskattning.

Riskscenario 1

Kredit- och motpartsrisk - Storskada på 50 mnkr, ingen återförsäkring. Skadan reservsätts.

Ekonomiskt värde; 50 mnkr

Sannolikhet; 5 %

Kapitalbehov; 2,5 mnkr

Riskbeskrivning:

- Återförsäkrare kan inte fullgöra sina åtaganden på grund av insolvens, kontraktsbrott, konkurs, myndighetsutövning etc. Eller; oenighet mellan parterna på grund av olika tolkningar, vilket innebär att pengar inte inkommer i rätt tid. Totalskada på 50 mnkr, ingen av återförsäkrarna betalar i den redan inträffade skadan.

Riskreducering:

- Kontinuerlig uppföljning av återförsäkrarens soliditet samt kontroll av att löpande och korrekt information ges om skador. Uppföljning av återförsäkrarens betalningsförmåga. Kontinuerlig avstämning mot bolagets styrdokument försäkringstekniska riktlinjer och teckningsinstruktioner. Utskick av Cash call direkt när så är motiverat. Val av återförsäkrare som har god rating. Diversifierat återförsäkringsprogram, kunskap om återförsäkringsmarknaden samt korrekta avtal med löpande avtalsuppföljning.

Riskscenario 2

Investerings- och matchningsrisk - tillgångsminskning med 30 %

Ekonomiskt värde; 25 mnkr

Sannolikhet; 10 %

Kapitalbehov; 2,5 mnkr

Riskbeskrivning:

- Kraftigt förändrade marknadsvillkor uppstår i kombination med en felaktig diskretionär kapitalförvaltning vilket bidrar till ett väsentligt lägre marknadsvärde på SKFAB:s tillgångar. Anlitad kapitalförvaltare gör grava felbedömningar och agerar utanför vad bolagets placeringsreglemente tillåter avseende tillåtna placeringar, låg riskaptit och risknivå. Detta medför att tillgångarna för SKFAB minskar med 30 % under kort tid.

Riskreducering:

- Investeringarna går att göra likvida inom tre bankdagar vilket kan utgöra tillräcklig reaktionstid. Investeringsfonden har begränsningar i riskprofilen vilket kapitalförvaltaren är fullt medveten om. Bolagets placeringsreglemente anger tillåten risknivå samt diversifiering i fonderna, med ett beaktande av aktsamhetsprincipen. Syftet med placeringsreglementet är även att, utöver en reglering av det finansiella risktagandet, säkerställa riskkontroll och uppföljning av placeringsverksamheten. Avtalet mellan SKFAB och kapitalförvaltaren reglerar förvaltningsvillkoren detaljerat med tillåtna placeringar och risknivå. SKFAB och kapitalförvaltaren har regelbundna avstämningar där bolaget erhåller aktuell utveckling i investerade medel.

Riskscenario 3

Kredit- och motpartsrisk- katastrofskada på 1 mdkr. Skadan reservsätts.

Ekonomiskt värde; 1 000 mnkr

Sannolikhet; 1 %

Kapitabelbehov; 10 mnkr

Riskbeskrivning:

- Katastrofskada (energi) i form av att en av bolagets största enskilda risker utsätts för totalskada i form av sabotage. Återförsäkrarna går in och täcker över 1 mnkr, vilket innebär att en betydande fordran på återförsäkrare sätts upp i balansräkningen.

Riskreducering:

- Tydliga avtal mellan SKFAB och återförsäkrare. Bolaget håller sig uppdaterad i lagtexter. Bolagets försäkringstagare arbetar skadeförebyggande.

5. Riskaptit

SKFAB:s riskaptit anger gränsen för det risktagande som bolaget är berett att acceptera för att uppnå de strategiska mål som fastställts. Riskaptiten definierar därmed toleransnivåerna för samtliga riskkategorier så att en aktsam hantering av verksamheten garanteras, samtidigt som den ligger i linje med ägarnas förväntningar och uppsatta mål. Styrelsen har som ansvarsuppdrag att se till att bolagets hantering och kontroll av risker är tillfredsställande. De risker som bolaget är utsatt för och som skall hanteras är operativa risker, kredit & motpartsrisker, marknadsrisker, likviditetsrisker, teckningsrisker, reservsättningsrisker samt återförsäkringsrisker. Riktlinjer för vilka risker som bolaget får ikläda sig ansvar för och vilka självbehåll som skall gälla, fastslås av bolagets styrelse i beaktande av bolagsordningen och de begränsningar som gäller för bolaget med avseende på dess egna kapital och i övrigt med hänsyn till de begränsningar som finns i försäkringsrörelselagen. Bolagets styrelse skall tillse att SKFAB har ett tillfredsställande återförsäkringsskydd för tecknade risker där återförsäkringspanelen skall borgen för starkast möjliga återförsäkringsskydd utifrån rating och kostnad. Vid placering av återförsäkring skall återförsäkrarens soliditet och betalningsförmåga (security) bedömas. Såvida styrelsen inte beslutar annorlunda, skall avgiven återförsäkring placeras hos återförsäkrare som enligt Standard & Poors kreditvärdighetsklassificering är lägst ”A” för ansvarsskador medan ”BBB” får accepteras för övriga risker. Avsteg från detta får göras när fullgod bedömning av återförsäkrarens security gjorts av styrelsen.

SKFAB har definierat maximalt självbehåll samt best estimates, där värdet av de försäkringstekniska avsättningarna för solvensändamål är lika med summan av bästa skattningen och riskmarginalen. Bolaget får inte för egen räkning ikläda sig ansvarighet som bedöms kunna leda till att bolagets skadekostnad överstiger något av följande belopp:

- för en och samma händelse 50% och
- för ett och samma försäkringsfall (en och samma risk) 50%

av summan av redovisat eget kapital, säkerhetsreserv och årets aktuella premie för egen räkning.

Självbehållsgränser uttryckt i KSEK (2016):

Bostadsbolag	per skada	1 000
	per år	3 000
Energibolag	per skada	76 000
	per år	81 000
Kommunrisker övrigt	per skada	2 000
	per år	17 000
Ansvar	per skada	3 000
	per år	22 000
Kollektiv olycksfall	per skada	1 350
	per år	5 686
Terrorism	per skada	100

	per år	200
Skog	per skada	100

Solvenskvoten för SKFAB skall inte understiga 1,5. Styrelsen beslutade under 2016 att öka den lägsta tillåtna solvenskvoten till 1,5. Om det efter ett ogynnsamt rörelseresultat kan bedömas att bolaget får svårigheter att möta detta krav skall åtgärder vidtas i syfte att solvenskvoten skall kunna uppfyllas inom 12 månader. I de fall bolaget uppskattar att det finns väsentliga osäkerhetsfaktorer avseende fordringar, vidtar bolaget försiktighetsåtgärder genom nedskrivning i balansräkningen.

SKFAB:s finansieringsplan innebär att samtliga placeringar av bolagets tillgångar sker på ett sådant sätt att de tryggar åtaganden genom en långsiktigt förväntad avkastning, där definierad risknivå alltid går före avkastningsmål. SKFAB följer aktsamhetsprincipen och syftet är att alltid kunna uppskatta balansräkningens planerade utveckling, samt upptäcka och bedöma förändringar i finansieringsberoenden över tid. En god betalningsförmåga skall då kunna upprätthållas vid varje enskild tidpunkt. Vid alla placeringar skall hänsyn tas till eventuell profil på förväntade skadeutbetalningar, villkor i gällande återförsäkringsavtal, solvenskvot samt resultatet av bolagets ORSA rapport. SKFAB har genom egen kompetens och affärsstrategi till viss del säkrat att bolaget inte uteslutande är beroende av den information som lämnas från tredje part i form av anlitad kapitalförvaltare. SKFAB kräver också att den anlitade kapitalförvaltaren har kunskap om Solvens II och aktsamhetsprincipen i termer av kapitalförvaltning och rapportering.

Förväntat avkastningsmål för SKFAB är beslutat till 1,5 % realt (inflation + 1,5 %) då bolaget har ett åtagande som är kopplat till realekonomin som kan påverka avkastningen. På lång sikt förväntar sig bolaget således 1,5 % i real avkastning efter kostnader som compensation för den risk som kapitalet utsätts för. Risknivån för kapitalförvaltningen går alltid före målet för förväntad avkastning och är ett i förväg kalkylerat årligt mått som kan variera mellan 5, 10 eller 15 % i enlighet med det beslut som styrelsen tar. Styrelsen i SKFAB har beslutat om en låg riskaptit för kapitalförvaltningen med en fastställd risknivå på 5 %, vilket innebär att investeringsportföljen under 2016 inte får minska i värde med mer än maximalt 5 % under året. Investeringsportföljen förvaltas diskretionärt av Svenska Handelsbanken i fonden Global Dynamic Allocation 90.

Placeringar får ske i svenska, nordiska och globala aktier & aktiefonder som står under Finansinspektionens tillsyn eller som står under tillsyn av motsvarande utländsk marknads tillsynsmyndighet. Dessutom får bolagets medel investeras i svenska räntebärande tillgångar utefter beslutad fördelningsmodell. SKFAB har även fastställt en etisk och miljömässig profil vad gäller möjliga placeringar.

6. Nuvarande solvensposition

Nedanföör återfinns bolagets SCR-beräkning baserat på värden per 2015-12-31.

Summering av solvenskrav	Belopp (kkkr)
SCR (Solveskapitalkrav)	121 846
MCR (Minimikapitalkrav)	34 730
Basic SCR	117 493
Tillgängligt kapital (kapitalbas)	188 779
Överskott	66 933
Marknadsrisk	26 753
Motpartsrisk	43 493
Försäkringsrisk	78 428
Operationell Risk	4 352

De risker som främst driver kapitalet är försäkringsrisken. Anledningen till den höga försäkringsrisken är att bolaget tar ett högt självbehåll avseende en energirisk mycket högt upp i försäkringsprogrammet. Denna risk kommer återförsäkras bort från 2017.

Bolagets motpartsrisk genereras till största delen av återförsäkrarnas andel av försäkringstekniska avsättningar, övriga fordringar på återförsäkrare samt bankmedel. Premie- och reservrisken som betyder risk för att premier är felprissatta och att reserverna är underreserverade är vanligtvis den största risken för ett skadeförsäkringsbolag. En möjlighet för att sänka risken är att återförsäkra en större del av affären vilket då skulle resultera i att motpartsrisken stiger.

Den faktor som mest påverkar marknadsrisken är aktierna i investeringsfonden Global Dynamic Allocation 90. Aktierisken innebär i princip ett större kapitalkrav ju högre andel aktier bolagets investeringsportfölj innehåller.

I beaktande av ovanstående risker finns ändå ett överskott på nästan 67 mnkr relativt bolagets SCR på knappt 122 mnkr. Enligt SCR har SKFAB tillräckligt med kapital för att täcka oförutsedda förluster över de kommande 12 månaderna på en säkerhetsnivå motsvarande kraven för Solvens II. Med den nuvarande solvenskvoten på 1,5 och en solvensmarginal uppgående till 50 % anser styrelsen att SKFAB innehåller en god ekonomi baserat på bolagets riskprofil.

7. Framtida solvensposition

Styrelsen för SKFAB har bedömt den framtida solvenspositionen med en planeringshorisont på tre år (2017-19). Styrelsen anser inte att det kommer föreligga några större förändringar av bolagets riskprofil under dessa år. Utvecklingen av SCR uppskattas över dessa år baserat på bolagets affärsplan och syn på den framtida utvecklingen. Följande antagande har gjorts:

- Försäkringsportföljens innehåll ökar med tjänstereseförsäkring och kollektiv olycksfall implementeras hos fler aktieägarkommuner
- Återförsäkringsprogrammet behåller nuvarande struktur, med undantag för ökad återförsäkring avseende energirisk
- Investeringsstrategin förändras inte över perioden
- Skadorna ökar något relaterat ökad försäkringsportfölj
- Premieintäkter ökar något
- Driftkostnader enligt budget

Baserat på antagandena så kommer bolaget framtida solvensposition se ut enligt nedan:

Summering av solvenskrav; 2016	2017	2018	2019
Belopp (kkkr)			
SCR (Solvenskapitalkrav)	119 226	68 246	69 288
MCR (Minimikapitalkrav)	34 730	34 730	34 730
Basic SCR	114 519	63 224	64 035
Tillgängligt kapital (kapitalbas)	189 127	175 548	179 302
Överskott	69 901	107 302	110 014
Marknadsrisk	23 720	24 147	24 654
Motpartsrisk	33 395	34 540	34 430
Försäkringsrisk	83 910	22 936	23 726
Operationell Risk	4 707	5 022	5 253

Styrelsen anser att diagrammet ovan visar att bolagets SCR och tillgängliga kapital kommer vara stabilt. Solvenskvoten 2016 uppgår till 1,6 vilket är överstigande styrelsens beslut om lägst 1,5. Perioden 2017 - 2019 stabiliseras solvenskvoten på en högre nivå runt 2,6 och med solvensmarginalen 160 %. Detta beror främst på att bolagets självbehåll avseende energirisk minskar.

8. Stresstester

SKFAB har med ett antal scenarion stresstestat nuvarande och framtida solvensposition med hjälp av bolagets aktuarie. Dessa scenarion är:

1. En inträffad storskada om 50 mnkr utan att återförsäkrarna betalar
2. En tillgångsminskning med 30 %
3. En katastrofskada på 1 mdkr

2016 går solvenskvoten ner under 1,5 vid samtliga scenarier, medan utfallet för perioden är ganska identiskt och på en stabil nivå.

Scenario SCR avseende 2016	SCR upp/ner	Nytt SCR	Kapitalbas efter stresstest	SCR-överskott efter stresstest
1. En inträffad storskada om 50 mnkr	↑ 5 %	125 119	138 513	13 394
2. En tillgångsminskning med 30 %	↓ 3 %	116 186	138 000	21 814
3. Katastrofskada på 1 mdkr	↑ 32 %	157 438	184 390	26 952

SKFAB klarar samtliga stressrelaterade scenarier med en solvenskvot överstigande 1,0 men understigande 1,5.

- 1,1 för scenario 1 (solvensmarginal 10 %)
- 1,2 för scenario 2 (solvensmarginal 20 %)
- 1,2 för scenario 3 (solvensmarginal 20 %)

Ett inträffat riskscenario under 2016 skulle ha inneburit att solvenskvoten hamnat under den solvenskvot på 1,5 som styrelsen fastställt under året.

Scenario SCR avseende 2017	SCR upp/ner	Nytt SCR	Kapitalbas efter stresstest	SCR-överskott efter stresstest
1. En inträffad storskada om 50 mnkr	↑ 13 %	76 872	124 381	47 509
2. En tillgångsminskning med 30 %	↓ 6 %	64 156	123 463	59 307
3. Katastrofskada på 1 mdkr	↑ 41 %	96 245	171 657	75 412

SKFAB står rustat i samtliga stressrelaterade scenarier vad gäller solvensnivåer och med solvenskvoter uppgående till:

- 1,6 för scenario 1 (solvensmarginal 60 %)
- 1,9 för scenario 2 (solvensmarginal 90 %)
- 1,8 för scenario 3 (solvensmarginal 80 %)

Styrelsens bedömning är att sannolikheten för behov av kapitalförstärkning under 2017 som beräkningarna omfattar är låg och att behov av kapitaltillskott inte föreligger.

Scenario SCR avseende 2018	SCR upp/ner	Nytt SCR	Kapitalbas efter stresstest	SCR-överskott efter stresstest
1. En inträffad storskada om 50 mnkr	↑ 12 %	77 885	128 146	50 261
2. En tillgångsminskning med 30 %	↓ 6 %	65 097	126 147	61 050
3. Katastrofskada på 1 mdkr	↑ 40 %	97 237	175 409	78 172

SKFAB står rustat i samtliga stressrelaterade scenarier vad gäller solvensnivåer och med solvenskvoter uppgående till:

- 1,6 för scenario 1 (solvensmarginal 60 %)
- 1,9 för scenario 2 (solvensmarginal 90 %)
- 1,8 för scenario 3 (solvensmarginal 80 %)

Styrelsens bedömning är att sannolikheten för behov av kapitalförstärkning under 2018 som beräkningarna omfattar är låg och att behov av kapitaltillskott inte föreligger.

Scenario SCR avseende 2019	SCR upp/ner	Nytt SCR	Kapitalbas efter stresstest	SCR-överskott efter stresstest
1. En inträffad storskada om 50 mnkr	↑ 12 %	78 588	132 166	53 578
2. En tillgångsminskning med 30 %	↓ 6 %	65 687	129 023	63 336
3. Katastrofskada på 1 mdkr	↑ 40 %	97 868	179 427	81 559

SKFAB står väl rustat i samtliga stressrelaterade scenarier vad gäller solvensnivåer och med solvenskvoter uppgående till:

- 1,7 för scenario 1 (solvensmarginal 70 %)
- 2,0 för scenario 2 (solvensmarginal 100 %)
- 1,8 för scenario 3 (solvensmarginal 80 %)

Styrelsens bedömning är att sannolikheten för behov av kapitalförstärkning under 2019 som beräkningarna omfattar är låg och att behov av kapitaltillskott inte föreligger.

9. Slutsatser och rekommendationer

SKFAB:s styrelse och riskhanteringsfunktion (ORSA grupp) har identifierat totalt 36 risker vilka skulle kunna påverka bolaget ogynnsamt i det fall SKFAB inte säkerställer verksamheten utefter en tillfredsställande riskhantering och affärsstrategi, med en väl fungerande intern- och externkontroll.

Efter genomgångar av dessa risker anser styrelsen och ORSA gruppen att samtliga är hanterbara, särskilt efter riskreducerande åtgärder. Tre risker har studerats närmare då dessa skulle kunna påverka bolaget mest negativt i ett verksamhets- och kostnadsmässigt perspektiv.

Styrelsen har beslutat att SKFAB skall inneha en solvenskvot som normalt uppgår till minst 1,5.

Efter genomförda stresstester konstaterar styrelsen att bolagets solvenskvoter uppnår goda, tillika jämna, nivåer för perioden 2017 - 2019. Solvenskvoten för 2016 hamnar under 1,5 men ändå en bit över 1,0. Inget kapitaltillskott hade krävts 2016 och den av styrelsen fastställda tiden om högst 12 månader för återställande till en solvenskvot på minst 1,5 skulle ha klarats av med tanke på scenariutfallet för stresstester 2017, i det att ett riskscenario verkligen inträffat.

Med grund av ovanstående och vad som övrigt anges i ORSA rapporten är styrelsens bedömning att sannolikheten för att SKFAB skulle behöva någon kapitalförstärkning från aktieägarkommunerna fram till och med 2019 liten och att något behov av kapitaltillskott därför inte föreligger.

ORSA gruppen rekommenderar att:

- Styrelsen godkänner ORSA rapporten med dess bedömningar.
- Styrelsen ger ORSA gruppen till uppgift att till nästa år återigen gå igenom alla bolagets risker och fokusera på de risker som bedöms vara mest sannolika och kostnadskrävande.

10. Förteckning över bilagor

Bilaga A - Risknivåer och Riskregister

Beslutade underlag för bedömning av risknivåer med tillhörande färgschema efterföljt av bolagets fullständiga genomgång av sin riskprofil uppdelat per riskkategori.

Bilaga B - SCR och Stresstester

Beräkning av bolagets Solvenskapitalkrav, på nuvarande solvensposition samt på ett framåtblickande perspektiv 2017 - 2019 samt stresstester på detta.

Bilaga C - 3 årsbudget för FLAOR

Budget och antaganden för 2017-2019.

11. Bilaga A - Riskregister

Nr	RISKESKRIVNING			Kvantifierad risk före åtgärder			RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER	Kvalitativ riskbedömning efter reducerande åtgärd			RISKMAL	UTVÄRDERING AV RISKREDUCERING	
	Risk område	Kritiska moment	Kommentar	Kons.	Frek.	Risk		Kons.	Frek.	Risk		Utvärdering	Ansvarig funktion
1	Kredit & Motpartsrisk	Återförsäkrare	Se § 4	4	2	8	Se § 4	3	1	3	2	Tillräcklig	Styrelse/VD
2	Investering & Matchningsrisk	Ränterisk, spridning, pris, inflation, beskattning, lagar och regler	Se § 4	3	2	6	Se § 4	3	1	3	2	Tillräcklig	Styrelse/VD
3	Omvänt riskscenario, katastrofrisk, reservsättningsrisk, motpartsrisk	Maxskada	Se § 4	4	1	4	Se § 4	3	1	3	2	Tillräcklig	Styrelse/VD
4	Operationell risk	Bolagets styrelse	Styrelsen kan inte fullgöra sina åtaganden (orsaken kan vara sjukdom, entledigande, intressekonflikt, okunskap Fit & Proper, ledningsprövning m.m.)	4	1	4	Styrelsen består av 11 ordinarie ledamöter och 5 suppleanter, 2/3 närvaro krävs för beslutsfattande. Kompetenskrav uttefter Fir & Proper. Utbildning bl.a. i Fit & Proper, kunskapskontroller genom valideringsövningar, redovisning av övriga uppdrag för att motverka intressekonflikter (FI) etc.	1	1	1	1	Tillräcklig	Styrelsens ordförande
5	Operationell risk	Bolagets VD	VD kan inte fullgöra sina åtaganden (orsaken kan vara sjukdom, entledigande, intressekonflikt m.m.) okunskap Fit & Proper, pensionsavgång	4	2	8	Vid kortare frånvaro: Backup för VD-tjänst (interimslösning) outsourcing hos Captive Management leverantör Marsh, dualitet skall finnas. Utbildning ex vis i Fit & Proper, kunskapskontroller genom valideringsövningar, redovisning av övriga uppdrag för att motverka intressekonflikter (FI) etc. VD går över pensionsåldern 2017. Styrelsen förbereder förlängning all. nyrekrytering.	1	1	1	1	Tillräcklig	Styrelsen
6	Operationell risk	Myndighetsutövning	Myndighetsingripande p.g.a. okunskap/öföberedelse i nya regelverk finns risk för sanktioner från FI.	3	1	3	Upprätta styrdokument och riktlinjer samt följa dessa. Intern compliance, bevakning av nya regelverk.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD/styrelsen
7	Operationell risk	Regelefterlevnadsfunktionen (extern och intern Compliance)	Regelefterlevnadsfunktionen kan inte fullgöra sitt åtagande (orsaken kan vara sjukdom, uppsägning av kontrakt/anställning, okunskap Fit & Proper, intressekonflikt m.m.)	2	1	2	Intern compliance utbildas och utbildar (anställda och styrelse) kontinuerligt. Läger upp process för att bolaget skall kunna följa gällande och kommande regelverk. Kontrollerar process med utvärdering/kontroll av nyckelfunktioner. Bekräfta att AGRC (extern compliance) har beredskapsplaner och back-up på plats. Kontroll av leverantör enligt riktlinje.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
8	Operationell risk	Riskhantering (ORSA grupp) samt riskkontroll	Funktionerna kan inte fullgöra sitt åtagande (orsaken kan vara sjukdom, entledigande, intressekonflikt, okunskap Fit & Proper m.m.)	2	1	2	Säkerställs bl.a. genom styrdokument att bolaget har beredskapsplaner och backup på plats. Rätt kompetens återfinns i ORSA gruppen. Förmedla och föreslå innehåll och utformning av ORSA rapport till styrelsen. Diskussion, ifrågasättande och fastställande av ORSA rapport i styrelsen. Kontroll av funktioner enligt riktlinjer.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
9	Operationell risk	Oberoende granskningsfunktion/ internrevision	Oberoende granskning kan inte fullgöra sitt åtagande (orsaken kan vara sjukdom, entledigande, intressekonflikt, okunskap Fit & Proper m.m.)	2	1	2	Bekräfta att Grant Thornton har kompetens för uppdraget samt beredskapsplan och backup på plats. Kontroll av leverantör enligt riktlinje.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
10	Operationell risk	Aktuariefunktionen	Aktuariefunktionen kan inte fullgöra sitt åtagande (orsaken kan vara , sjukdom, entledigande, intressekonflikt, okunskap Fit & Proper m.m.)	3	1	3	Bekräfta att Nordic Actuary AB har kompetens för uppdraget samt beredskapsplan och backup på plats. Kontroll av leverantör enligt riktlinje.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD/styrelsen
11	Operationell risk	Anställda i bolaget	Den administrativa funktionen kan inte fullgöra sitt åtagande (orsaken kan vara sjukdom, uppsägning av anställningskontrakt, okunskap, intressekonflikt m.m.)	2	1	2	Rätt kompetens vid rekrytering. Beredskapsplaner, back up, processbeskrivningar på plats. Medarbetarsamtal med uppföljning. Outsourcing via Marsh som leverantörer för Ekonomichief.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
12	Operationell risk	Placeringsverksamheten (Utlagd diskretionär, samt egen placering)	Placeringsfunktionen kan inte fullgöra sitt åtagande (orsaken kan vara sjukdom, uppsägning av kontrakt, intressekonflikt m.m.)	2	1	2	Beredskapsplaner och processbeskrivningar på plats för Svenska Handelsbanken. Att bolaget har sina riktlinjer tillgängliga och uppdaterade och förmedla dessa till berörda funktioner. Följa Placeringsreglementet. Kontroll och uppföljning av placeringsfunktionen.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD

Nr	RISKBESKRIVNING			Kvantifierad risk före åtgärder			RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER	Kvalitativ riskbedömning efter reducerande åtgärd			RISKMÅL	UTVÄRDERING AV RISKREDUCERING	
	Risk område	Kritiska moment	Kommentar	Kons.	Frek.	Risk		Kons.	Frek.	Risk		Utvärdering	Ansvarig funktion
13	Operationell risk	Granskning av försäkringskontrakt, direkt samt ÅF	Försäkringskontrakten är ej korrekta alt. ofullständiga (orsaken kan vara sjukdom, tidsbrist, okunskap, otillräcklig grundinformation).	4	2	8	Avstämning främst av Försäkringsjurist, men även av VD och RM. Oberoende kontroll av extern konsult samt Riskkontrollfunktionen.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
14	Operationell risk	Försäkringspremier ÅF	Premier betalas ej i tid (orsaken kan vara sjukdom, tidsbrist, tekniska problem, uppsägning av kontrakt m.m.)	4	1	4	Bra administrativa rutiner, betalningar läggs in i bank årsvis, skulden ligger i BR, avstämning sker.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
15	Operationell risk	Matchning av investeringar: tillgångar vs skulder & ev. valutamatchning	Investeringar är ej korrekt matchade (orsaken kan vara sjukdom, tidsbrist, tekniska problem, ändrade marknadsförhållanden m.m.)	1	1	1	Se till att placeringspolicy är tillgänglig och uppdaterad. Upprättande av förmånsrättsregister. Riskkontroll och alt. regelefterlevnadsfunktionen en gång per år.	1	1	1	1	Tillräcklig	Ekonomichef
16	Operationell risk	Intern finansiell rapportering (ägare och styrelse)	Intern rapportering blir ej gjord i tid (orsaken kan vara sjukdom, entledigande, tekniska problem m.m.)	1	1	1	Bekräfta att administrationen har processbeskrivningar och backup på plats. Outsourcing via Marsh som leverantörer för Captive Management tjänster.	1	1	1	1	Tillräcklig	Ekonomichef
17	Operationell risk	Myndighetsrapportering (FI & SCB)	Extern rapportering blir ej gjort i tid (orsaken kan vara sjukdom, entledigande, tekniska problem m.m.)	2	1	2	Bekräfta att administrationen har processbeskrivningar och backup på plats. Outsourcing via Marsh som leverantörer för Captive Management tjänster.	2	1	2	1	Tillräcklig	Ekonomichef
18	Operationell risk	Arkivering av redovisningsmaterial & originaldokument, kontrakt	Arkiveringen blir ej gjord alt. fel utförd (orsaken kan vara sjukdom, uppsägning av kontrakt, entledigande, tekniska problem, oklara rutiner m.m.)	1	1	1	Bekräfta att processbeskrivningar och backup finns på plats. Outsourcing via Marsh som leverantörer för Captive Management tjänster.	1	1	1	1	Tillräcklig	Ekonomichef
19	Operationell risk	IT	Ingen tillgång till internet, server, redovisningssystem, skadehanteringssystem, rapporteringssystem m.m.	2	2	4	Gävle kommun ansvarar för IT-drift och back up Supportavtal med Visma, Tagetic Nordic AB och IFACTS.	2	1	2	1	Tillräcklig	Informations assistent
20	Kredit & Motpartsrisk	Bank	Banken kan inte fullgöra sitt åtagande.	3	1	3	Kontinuerlig uppföljning av bankers rating. Bolaget använder två olika banker.	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
21	Kredit & Motpartsrisk	Finansinstitut	Kapitalplacerare kan inte fullgöra sina åtaganden (ev pga insolvens, konkurs etc.)	3	1	3	Kontinuerlig uppföljning av portföljen. Kapitalplaceraren har en backupplan. Investeringar går att göra likvida inom 3 bankdagar.	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
22	Likviditet & Koncentrationsrisk	Täckning av FTA	Otillräcklig täckning av FTA.	2	2	4	Skadereserver sätts till "rätt belopp" och bolaget har kontinuerlig uppföljning och uppdatering av förmånsrättsregistret. Översyn och uppdatering av interna riktlinjer. Oberoende kontroll av riskkontroll alt regelefterlevnadsfunktionen .	1	1	1	1	Tillräcklig	Ekonomichef/RM
23	Likviditet & Koncentrationsrisk	Likviditet	Otillräcklig likviditet (ex.vis pga. ej tillräckliga investeringar i likvida papper eller bankmedel alt. otillräcklig likviditetsplanering.)	2	1	2	Investeringar kan göras likvida inom 3 bankdagar. Upprätta likviditetsbudget.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
24	Likviditet & Koncentrationsrisk	Får ej betalt av ÅF	Återförsäkrare betalar inte skada i tid.	3	1	3	Val av återförsäkrare enligt riktlinje, diversifierat ÅF-program, kunskap om återförsäkringsmarknaden och instruktioner i de försäkringstekniska riktlinjerna om hur återförsäkringsrisker skall hanteras.	2	1	2	1	Tillräcklig	VD

Nr	RISKBESKRIVNING			Kvantifierad risk före åtgärder			RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER	Kvalitativ riskbedömning efter reducerande åtgärd			RISKMÅL	UTVÄRDERING AV RISKREDUCERING	
	Risk område	Kritiska moment	Kommentar	Kons.	Frek.	Risk		Kons.	Frek.	Risk		Utvärdering	Ansvarig funktion
25	Likviditet & Koncentrationsrisk	Finansiell styrka	Bristande soliditet.	4	1	4	Premie rätt satt, investeringar följer aktsamhetsprincipen, ÄF-programmet	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
26	Likviditet & Koncentrationsrisk	Koncentration	Otillräcklig diversifiering av investeringar.	2	1	2	Alltid ha god spridning av emittenter i fonden samt spridning mellan likvid och investerade värdepapper, köpa "hårt golv", uppföljning att diskretionär kapitalförvaltare följer placeringsreglementet	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
27	Underwriting & Reserveringsrisk	Försäkringsförmåelse	Förmåelseprocessen kan inte slutföras, alt. att den försenas pga bristande kundintresse.	2	1	2	Bekräfta att administrationen har processbeskrivningar på plats.	1	1	1	1	Tillräcklig	RM
28	Underwriting & Reserveringsrisk	Försäkringspremie	Ofullständig premieallokering pga felaktig UW info. Ofullständig premieallokering pga. tidsbrist, okunskap, intressekonflikt, påverkan av lokala lagar/regler, premieskatt etc.	2	2	4	Säkerställande av att bolaget har rätt underlag. Uppföljning av exempelvis statistik, skadeutfall, premier etc. Kunskap om premiesättning.	2	1	2	1	Tillräcklig	RM
29	Underwriting & Reserveringsrisk	Skador	Otillräckliga avsättningar/beräkningar för IBNR och/eller IBNER.	1	2	2	Översyn och ev. uppdatering av interna riktlinjer. Kontrollfunktionen granskar aktuariella beräkningar. Aktuarie tillställs korrekt underlag.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
30	Underwriting & Reserveringsrisk	Skador	Faktiska skadekostnaden blir högre än beräknat pga. exvis felaktig skadereglering, inflation, valutaförändringar i NOK, etc.	2	2	4	Kontrollera och följa upp att skadereserver är rätt satta, följer upp och granskar skadereglering, kontinuerlig diskussioner vid större skador. Premier, skadereserver och placering av kvarvarande premie är alltid i NOK avseende försäkringar i Trondheim	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
31	Underwriting & Reserveringsrisk	Skador	För hög riskexponering för katastrofskador.	3	1	3	Scenarioanalyser, kontroll av ÄF.	1	1	1	1	Tillräcklig	VD
32	Underwriting & Reserveringsrisk	Riskbedömning	Otillräckliga riskbedömningar/beräkningar exvis för EML, vilket resulterar i "spillover" kostnader.	3	1	3	Regelbunda riskanalyser, utvärdering av leverantör.	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
33	Underwriting & Reserveringsrisk	Oförväntad kumulation av skador	En skada trigger flera följdsador.	3	1	3	Scenario & riskanalyser.	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
34	Återförsäkringsrisk	Genomgång av försäkringsvillkor och avtal	Otillräcklig insamling av information vid genomgång av försäkringsvillkor (orsaken kan vara okunskap, oklarheter i kontrakt, intressekonflikt m.m.) Signerade försäkringskontrakt stämmer ej överrens med upphandlade försäkringsvillkor och/eller försäkringstekniska riktlinjer respektive teckningsinstruktioner.	4	1	4	Kontroll och uppföljning av underlag, villkor vid förnyelseprocessen i egna villkor ställt mot ÄF-villkor. Uppföljning av försäkringstekniska riktlinjer och teckningsinstruktioner. Oberoende kontroll görs av riskkontrollfunktionen.	2	1	2	1	Tillräcklig	VD
35	Strategi & Ryktesrisk	Externa risker	Risker belägna utanför SKFABs kontroll såsom politiska risker (även inom ägarkommunerna), penningtvätt, sanktioner från FI etc.	3	1	3	Bolaget skall alltid arbeta för en öppen dialog och kontinuerlig kommunikation med ägarkretsen. Efterlevande av regelverk.	2	1	2	1	Tillräcklig	Styrelse/VD
36	Strategi & Ryktesrisk	Interna risker	Oenighet i ägarkretsen, styrelse eller bland personal, förtal etc.	3	1	3	Bolaget skall alltid arbeta för en öppen dialog och kontinuerlig kommunikation med och inom ägarkretsen. Verka för öppenhet och en god dialog inom bolaget. Efterlevande av regelverk. God juridisk hjälp.	2	1	2	1	Tillräcklig	Styrelse/VD

12. Bilaga B - SCR och stresstester

	Yr 2015 (Day 1)	Yr 2016	Yr 2017	Yr 2018	Yr 2019
MCR-ratio	537%	533%	499%	511%	523%
SCR-ratio	155%	159%	257%	259%	262%
MCR	34 730 420	34 730 420	34 730 420	34 730 420	34 730 420
SCR	121 845 531	119 225 838	68 246 129	69 287 660	69 996 221
BSCR	117 493 463	114 518 949	63 224 236	64 034 693	64 545 770
Capital base (MCR)	186 528 509	185 027 683	173 303 491	177 331 108	181 645 094
Capital base (SCR)	188 779 126	189 126 803	175 548 260	179 301 737	183 319 914
Operational risks	4 352 069	4 706 889	5 021 894	5 252 967	5 450 451
Adjustment	0	0	0	0	0
Market risks	26 752 598	23 719 899	24 146 833	24 654 391	25 194 644
Concentration	4 440 966	4 724 713	4 813 341	4 912 206	5 017 748
Spread	2 088 108	1 890 242	1 925 700	1 965 253	2 007 478
Interest Rate	257 273	111 667	111 570	115 246	118 996
Equity	23 252 313	20 704 023	21 092 396	21 525 628	21 988 121
FX	4 509 541	3 215 347	3 230 525	3 325 977	3 423 807
Counterparty Default risks	43 492 836	33 395 128	34 540 478	34 430 469	34 474 889
Health	126 563	5 879 839	5 925 831	5 930 863	5 932 312
Premiums & Reserves	126 563	643 458	770 991	784 556	788 449
Lapse	0	0	0	0	0
Catastrophe	0	5 685 874	5 685 874	5 685 874	5 685 874
Non-life	78 428 315	83 909 668	22 935 685	23 726 340	23 901 684
Premiums & Reserves	19 985 829	21 202 051	21 767 052	22 566 712	22 743 971
Lapse	0	0	0	0	0
Catastrophe	71 007 042	76 059 187	3 605 551	3 605 551	3 605 551

	Yr 2016 (Base)	Sc 1 (2016)	Sc 2 (2016)	Sc 3 (2016)
MCR-ratio	533%	387%	386%	455%
SCR-ratio	159%	111%	119%	117%
MCR	34 730 420	34 730 420	34 730 420	39 359 504
SCR	119 225 838	125 119 448	116 186 382	157 438 015
BSCR	114 518 949	120 198 759	111 479 493	123 757 641
Capital base (MCR)	185 027 683	134 240 783	133 901 369	179 236 619
Capital base (SCR)	189 126 803	138 513 021	138 000 489	184 389 773
	0	0	0	0
Operational risks	4 706 889	4 920 689	4 706 889	33 680 375
Adjustment	0	0	0	0
Market risks	23 719 899	23 719 899	17 006 438	23 719 899
Concentration	4 724 713	4 724 713	3 307 299	4 724 713
Spread	1 890 242	1 890 242	1 323 169	1 890 242
Interest Rate	111 667	111 667	111 667	111 667
Equity	20 704 023	20 704 023	14 492 816	20 704 023
FX	3 215 347	3 215 347	3 215 347	3 215 347
Counterparty Default risks	33 395 128	33 394 952	33 395 128	45 668 315
Health	5 879 839	5 879 839	5 879 839	5 879 839
Premiums & Reserves	643 458	643 458	643 458	643 458
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	5 685 874	5 685 874	5 685 874	5 685 874
Non-life	83 909 668	89 992 879	83 909 668	83 996 269
Premiums & Reserves	21 202 051	32 708 320	21 202 051	21 382 428
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	76 059 187	76 059 187	76 059 187	76 059 187

Scenario 1 - Storskada på 50 MSEK, ingen ÅF. Skadan reservsätts.

Scenario 2 - Tillgångar minskar med 30%.

Scenario 3 - katarofskada på 1,000 MSEK. Skadan reservsätts.

	Yr 2017 (Base)	Sc 1 (2017)	Sc 2 (2017)	Sc 3 (2017)
MCR-ratio	499%	351%	349%	485%
SCR-ratio	257%	162%	192%	178%
MCR	34 730 420	34 730 420	34 730 420	34 730 420
SCR	68 246 129	76 871 512	64 155 824	96 245 267
BSCR	63 224 236	71 849 619	59 133 930	74 034 821
Capital base (MCR)	173 303 491	121 806 807	121 218 132	168 596 953
Capital base (SCR)	175 548 260	124 380 846	123 462 901	171 657 160
	0	0	0	0
Operational risks	5 021 894	5 021 894	5 021 894	22 210 446
Adjustment	0	0	0	0
Market risks	24 146 833	24 146 833	17 305 260	24 146 833
Concentration	4 813 341	4 813 341	3 369 339	4 813 341
Spread	1 925 700	1 925 700	1 347 990	1 925 700
Interest Rate	111 570	111 570	111 570	111 570
Equity	21 092 396	21 092 396	14 764 677	21 092 396
FX	3 230 525	3 230 525	3 230 525	3 230 525
Counterparty Default risks	34 540 478	34 540 301	34 540 478	46 822 131
Health	5 925 831	5 925 831	5 925 831	5 925 831
Premiums & Reserves	770 991	770 991	770 991	770 991
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	5 685 874	5 685 874	5 685 874	5 685 874
Non-life	22 935 685	34 168 836	22 935 685	23 109 348
Premiums & Reserves	21 767 052	33 088 638	21 767 052	21 942 746
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	3 605 551	3 605 551	3 605 551	3 605 551

	Yr 2018 (Base)	Sc 1 (2018)	Sc 2 (2018)	Sc 3 (2018)
MCR-ratio	511%	362%	358%	497%
SCR-ratio	259%	165%	194%	180%
MCR	34 730 420	34 730 420	34 730 420	34 730 420
SCR	69 287 660	77 884 501	65 096 715	97 237 032
BSCR	64 034 693	72 631 534	59 843 748	74 797 717
Capital base (MCR)	177 331 108	125 849 041	124 175 930	172 622 359
Capital base (SCR)	179 301 737	128 145 725	126 146 559	175 408 913
	0	0	0	0
Operational risks	5 252 967	5 252 967	5 252 967	22 439 315
Adjustment	0	0	0	0
Market risks	24 654 391	24 654 391	17 673 695	24 654 391
Concentration	4 912 206	4 912 206	3 438 544	4 912 206
Spread	1 965 253	1 965 253	1 375 677	1 965 253
Interest Rate	115 246	115 246	115 246	115 246
Equity	21 525 628	21 525 628	15 067 940	21 525 628
FX	3 325 977	3 325 977	3 325 977	3 325 977
Counterparty Default risks	34 430 469	34 430 292	34 430 469	46 712 399
Health	5 930 863	5 930 863	5 930 863	5 930 863
Premiums & Reserves	784 556	784 556	784 556	784 556
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	5 685 874	5 685 874	5 685 874	5 685 874
Non-life	23 726 340	34 877 636	23 726 340	23 899 192
Premiums & Reserves	22 566 712	33 801 091	22 566 712	22 741 452
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	3 605 551	3 605 551	3 605 551	3 605 551

	Yr 2019 (Base)	Sc 1 (2019)	Sc 2 (2019)	Sc 3 (2019)
MCR-ratio	523%	375%	367%	509%
SCR-ratio	262%	168%	196%	183%
MCR	34 730 420	34 730 420	34 730 420	34 730 420
SCR	69 996 221	78 587 723	65 687 461	97 867 534
BSCR	64 545 770	73 137 272	60 237 009	75 282 718
Capital base (MCR)	181 645 094	130 165 175	127 347 840	176 936 101
Capital base (SCR)	183 319 914	132 165 576	129 022 660	179 426 899
	0	0	0	0
Operational risks	5 450 451	5 450 451	5 450 451	22 584 815
Adjustment	0	0	0	0
Market risks	25 194 644	25 194 644	18 065 242	25 194 644
Concentration	5 017 748	5 017 748	3 512 423	5 017 748
Spread	2 007 478	2 007 478	1 405 235	2 007 478
Interest Rate	118 996	118 996	118 996	118 996
Equity	21 988 121	21 988 121	15 391 685	21 988 121
FX	3 423 807	3 423 807	3 423 807	3 423 807
Counterparty Default risks	34 474 889	34 474 712	34 474 889	46 759 329
Health	5 932 312	5 932 312	5 932 312	5 932 312
Premiums & Reserves	788 449	788 449	788 449	788 449
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	5 685 874	5 685 874	5 685 874	5 685 874
Non-life	23 901 684	35 058 000	23 901 684	24 075 041
Premiums & Reserves	22 743 971	33 982 360	22 743 971	22 919 193
Lapse	0	0	0	0
Catastrophe	3 605 551	3 605 551	3 605 551	3 605 551

SKFAB		2016-12-31	
Assets	Current	Solvency II	
Intangible assets	5 600 000	0	
Deferred tax assets	0	4 099 120	
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	
Investments	170 421 046	170 421 046	
Investment funds	170 421 046	170 421 046	
Reinsurance recoverables	70 727 918	70 872 465	
Non-life and health similar to non-life	70 727 918	70 872 465	
Non-life excluding health	69 724 483	69 619 418	
Health similar to non-life	1 003 435	1 253 046	
Cash and cash equivalents	37 844 102	37 844 102	
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	
Total assets	317 093 066	315 736 733	
Liabilities	Current	Solvency II	
Technical provisions	103 709 714	125 969 929	
Technical provisions - non-life (excluding health)	99 555 974	119 683 118	
TP calculated as a whole	99 555 974	-	
Best Estimate		108 413 685	
Risk margin		11 269 433	
Technical provisions - health (non similar to life)	4 153 740	6 286 811	
TP calculated as a whole	4 153 740	-	
Best Estimate		5 153 701	
Risk margin		1 133 110	
Other technical provisions	9 083 306		
Any other liabilities, not elsewhere shown	640 000	640 000	
Total liabilities	113 433 020	126 609 929	
Basic Own Fund Items	Current	Solvency II	
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	
Surplus funds (*)	4 721 046	0	
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	170 939 000	0	
Net deferred Taxes	0	4 099 120	
Reconciliation reserve		157 027 683	
Excess of assets over liabilities		189 126 803	
Other basic own fund items		32 099 120	
Total BOF	203 660 046	189 126 803	
Total liabilities	317 093 066	315 736 733	

SKFAB		2017-12-31	
Assets	Current	Solvency II	
Intangible assets	4 200 000	0	
Deferred tax assets	0	2 244 769	
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	
Investments	173 617 865	173 617 865	
Investment funds	173 617 865	173 617 865	
Reinsurance recoverables	73 463 100	73 661 744	
Non-life and health similar to non-life	73 463 100	73 661 744	
Non-life excluding health	72 243 975	72 139 352	
Health similar to non-life	1 219 125	1 522 391	
Cash and cash equivalents	38 818 441	38 818 441	
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	
Total assets	322 599 406	320 842 818	
Liabilities	Current	Solvency II	
Technical provisions	106 872 476	121 444 679	
Technical provisions - non-life (excluding health)	101 658 975	114 413 010	
TP calculated as a whole	101 658 975	-	
Best Estimate		109 789 646	
Risk margin		4 623 364	
Technical provisions - health (non similar to life)	5 213 501	7 031 669	
TP calculated as a whole	5 213 501	-	
Best Estimate		6 429 133	
Risk margin		602 536	
Other technical provisions	8 370 065		
Any other liabilities, not elsewhere shown	23 849 880	23 849 880	
Total liabilities	139 092 421	145 294 559	
Basic Own Fund Items	Current	Solvency II	
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	
Surplus funds (*)	87 506 985	0	
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	68 000 000	0	
Net deferred Taxes	0	2 244 769	
Reconciliation reserve		145 303 491	
Excess of assets over liabilities		175 548 260	
Other basic own fund items		30 244 769	
Total BOF	183 506 985	175 548 260	
Total liabilities	322 599 406	320 842 818	

SKFAB		2018-12-31	
Assets	Current	Solvency II	
Intangible assets	2 800 000	0	
Deferred tax assets	0	1 970 629	
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	
Investments	177 183 926	177 183 926	
Investment funds	177 183 926	177 183 926	
Reinsurance recoverables	74 927 420	75 123 964	
Non-life and health similar to non-life	74 927 420	75 123 964	
Non-life excluding health	73 708 295	73 601 572	
Health similar to non-life	1 219 125	1 522 391	
Cash and cash equivalents	18 016 887	18 016 887	
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	
Total assets	305 428 233	304 795 406	
Liabilities	Current	Solvency II	
Technical provisions	109 326 875	124 209 135	
Technical provisions - non-life (excluding health)	103 895 448	116 928 349	
TP calculated as a whole	103 895 448	-	
Best Estimate		112 176 129	
Risk margin		4 752 221	
Technical provisions - health (non similar to life)	5 431 427	7 280 786	
TP calculated as a whole	5 431 427	-	
Best Estimate		6 649 187	
Risk margin		631 599	
Other technical provisions	8 528 312		
Any other liabilities, not elsewhere shown	1 284 533	1 284 533	
Total liabilities	119 139 720	125 493 668	
Basic Own Fund Items	Current	Solvency II	
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	
Surplus funds (*)	90 288 513	0	
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	68 000 000	0	
Net deferred Taxes	0	1 970 629	
Reconciliation reserve		149 331 108	
Excess of assets over liabilities		179 301 737	
Other basic own fund items		29 970 629	
Total BOF	186 288 513	179 301 737	
Total liabilities	305 428 233	304 795 406	

SKFAB	2019-12-31
-------	------------

Assets	Current	Solvency II
Intangible assets	1 400 000	0
Deferred tax assets	0	1 674 819
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000
Investments	180 990 847	180 990 847
Investment funds	180 990 847	180 990 847
Reinsurance recoverables	76 450 313	76 644 623
Non-life and health similar to non-life	76 450 313	76 644 623
Non-life excluding health	75 231 188	75 122 232
Health similar to non-life	1 219 125	1 522 391
Cash and cash equivalents	19 765 262	19 765 262
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000
Total assets	311 106 422	311 575 552

Liabilities	Current	Solvency II
Technical provisions	111 879 451	126 918 115
Technical provisions - non-life (excluding health)	106 387 077	119 577 305
TP calculated as a whole	106 387 077	-
Best Estimate		114 763 513
Risk margin		4 813 792
Technical provisions - health (non similar to life)	5 492 374	7 340 810
TP calculated as a whole	5 492 374	-
Best Estimate		6 710 766
Risk margin		630 044
Other technical provisions	8 631 538	
Any other liabilities, not elsewhere shown	1 337 523	1 337 523
Total liabilities	121 848 512	128 255 638

Basic Own Fund Items	Current	Solvency II	Unrestricted Tier 1	Tier 3
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	28 000 000	
Surplus funds (*)	93 257 910	0	0	
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	68 000 000	0	0	0
Net deferred Taxes	0	1 674 819		1 674 819
Reconciliation reserve		153 645 094	153 645 094	
Excess of assets over liabilities		183 319 914	183 319 914	
Other basic own fund items		29 674 819	29 674 819	
Total BOF	189 257 910	183 319 914	181 645 094	1 674 819

Total liabilities	311 106 422	311 575 552
--------------------------	--------------------	--------------------

SKFAB	2016-12-31	Solvency 2 balance sheet		
Assets	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3
Intangible assets	0	0	0	0
Deferred tax assets	4 099 120	4 272 238	4 099 120	5 153 154
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
Investments	170 421 046	170 421 046	119 294 732	170 421 046
Investment funds	170 421 046	170 421 046	119 294 732	170 421 046
Reinsurance recoverables	70 872 465	70 857 098	70 872 465	1 078 974 811
Non-life and health similar to non-life	70 872 465	70 857 098	70 872 465	1 078 974 811
Non-life excluding health	69 619 418	69 604 051	69 619 418	1 077 721 765
Health similar to non-life	1 253 046	1 253 046	1 253 046	1 253 046
Cash and cash equivalents	37 844 102	37 844 102	37 844 102	37 844 102
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
Total assets	315 736 733	315 894 484	264 610 419	1 324 893 113
Liabilities	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3
Technical provisions	125 969 929	176 741 463	125 969 929	1 139 863 340
Technical provisions - non-life (excluding health)	119 683 118	171 055 266	119 683 118	1 133 175 934
TP calculated as a whole	-	-	-	-
Best Estimate	108 413 685	158 869 274	108 413 685	1 117 525 451
Risk margin	11 269 433	12 185 993	11 269 433	15 650 483
Technical provisions - health (non similar to life)	6 286 811	5 686 197	6 286 811	6 687 407
TP calculated as a whole	-	-	-	-
Best Estimate	5 153 701	5 153 701	5 153 701	5 153 701
Risk margin	1 133 110	532 496	1 133 110	1 533 705
Other technical provisions				
Any other liabilities, not elsewhere shown	640 000	640 000	640 000	640 000
Total liabilities	126 609 929	177 381 463	126 609 929	1 140 503 340
Basic Own Fund Items	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000
Surplus funds (*)	0	0	0	0
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	0	0	0	0
Net deferred Taxes	4 099 120	4 272 238	4 099 120	5 153 154
Reconciliation reserve	157 027 683	106 240 783	105 901 369	151 236 619
Excess of assets over liabilities	189 126 803	138 513 021	138 000 489	184 389 773
Other basic own fund items	32 099 120	32 272 238	32 099 120	33 153 154
Total BOF	189 126 803	138 513 021	138 000 489	184 389 773
Total liabilities	315 736 733	315 894 484	264 610 419	1 324 893 113

SKFAB		2017-12-31	Solvency 2 balance sheet		
Assets	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3	
Intangible assets	0	0	0	0	
Deferred tax assets	2 244 769	2 574 039	2 244 769	3 060 207	
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	
Investments	173 617 865	173 617 865	121 532 506	173 617 865	
Investment funds	173 617 865	173 617 865	121 532 506	173 617 865	
Reinsurance recoverables	73 661 744	73 646 377	73 661 744	1 081 764 090	
Non-life and health similar to non-life	73 661 744	73 646 377	73 661 744	1 081 764 090	
Non-life excluding health	72 139 352	72 123 985	72 139 352	1 080 241 699	
Health similar to non-life	1 522 391	1 522 391	1 522 391	1 522 391	
Cash and cash equivalents	38 818 441	38 818 441	38 818 441	38 818 441	
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	
Total assets	320 842 818	321 156 722	268 757 459	1 329 760 603	
Liabilities	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3	
Technical provisions	121 444 679	172 925 996	121 444 679	1 134 253 563	
Technical provisions - non-life (excluding health)	114 413 010	166 167 122	114 413 010	1 126 819 461	
TP calculated as a whole	-	-	-	-	
Best Estimate	109 789 646	160 245 234	109 789 646	1 118 901 411	
Risk margin	4 623 364	5 921 888	4 623 364	7 918 050	
Technical provisions - health (non similar to life)	7 031 669	6 758 874	7 031 669	7 434 102	
TP calculated as a whole	-	-	-	-	
Best Estimate	6 429 133	6 429 133	6 429 133	6 429 133	
Risk margin	602 536	329 741	602 536	1 004 969	
Other technical provisions					
Any other liabilities, not elsewhere shown	23 849 880	23 849 880	23 849 880	23 849 880	
Total liabilities	145 294 559	196 775 876	145 294 559	1 158 103 443	
Basic Own Fund Items	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3	
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000	
Surplus funds (*)	0	0	0	0	
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	0	0	0	0	
Net deferred Taxes	2 244 769	2 574 039	2 244 769	3 060 207	
Reconciliation reserve	145 303 491	93 806 807	93 218 132	140 596 953	
Excess of assets over liabilities	175 548 260	124 380 846	123 462 901	171 657 160	
Other basic own fund items	30 244 769	30 574 039	30 244 769	31 060 207	
Total BOF	175 548 260	124 380 846	123 462 901	171 657 160	
Total liabilities	320 842 818	321 156 722	268 757 459	1 329 760 603	

SKFAB		2018-12-31	Solvency 2 balance sheet		
Assets	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3	
Intangible assets	0	0	0	0	
Deferred tax assets	1 970 629	2 296 684	1 970 629	2 786 554	
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000	
Investments	177 183 926	177 183 926	124 028 748	177 183 926	
Investment funds	177 183 926	177 183 926	124 028 748	177 183 926	
Reinsurance recoverables	75 123 964	75 108 597	75 123 964	1 083 226 310	
Non-life and health similar to non-life	75 123 964	75 108 597	75 123 964	1 083 226 310	
Non-life excluding health	73 601 572	73 586 205	73 601 572	1 081 703 918	
Health similar to non-life	1 522 391	1 522 391	1 522 391	1 522 391	
Cash and cash equivalents	18 016 887	18 016 887	18 016 887	18 016 887	
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	
Total assets	304 795 406	305 106 093	251 640 228	1 313 713 677	
Liabilities	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3	
Technical provisions	124 209 135	175 675 836	124 209 135	1 137 020 231	
Technical provisions - non-life (excluding health)	116 928 349	168 678 505	116 928 349	1 129 329 518	
TP calculated as a whole	-	-	-	-	
Best Estimate	112 176 129	162 631 717	112 176 129	1 121 287 894	
Risk margin	4 752 221	6 046 788	4 752 221	8 041 624	
Technical provisions - health (non similar to life)	7 280 786	6 997 330	7 280 786	7 690 713	
TP calculated as a whole	-	-	-	-	
Best Estimate	6 649 187	6 649 187	6 649 187	6 649 187	
Risk margin	631 599	348 144	631 599	1 041 526	
Other technical provisions					
Any other liabilities, not elsewhere shown	1 284 533	1 284 533	1 284 533	1 284 533	
Total liabilities	125 493 668	176 960 369	125 493 668	1 138 304 764	
Basic Own Fund Items	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3	
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000	
Surplus funds (*)	0	0	0	0	
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	0	0	0	0	
Net deferred Taxes	1 970 629	2 296 684	1 970 629	2 786 554	
Reconciliation reserve	149 331 108	97 849 041	96 175 930	144 622 359	
Excess of assets over liabilities	179 301 737	128 145 725	126 146 559	175 408 913	
Other basic own fund items	29 970 629	30 296 684	29 970 629	30 786 554	
Total BOF	179 301 737	128 145 725	126 146 559	175 408 913	
Total liabilities	304 795 406	305 106 093	251 640 228	1 313 713 677	

SKFAB	2019-12-31	Solvency 2 balance sheet		
Assets	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3
Intangible assets	0	0	0	0
Deferred tax assets	1 674 819	2 000 402	1 674 819	2 490 798
Property, plant & equipment held for own use	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
Investments	180 990 847	180 990 847	126 693 593	180 990 847
Investment funds	180 990 847	180 990 847	126 693 593	180 990 847
Reinsurance recoverables	76 644 623	76 629 256	76 644 623	1 084 746 969
Non-life and health similar to non-life	76 644 623	76 629 256	76 644 623	1 084 746 969
Non-life excluding health	75 122 232	75 106 865	75 122 232	1 083 224 578
Health similar to non-life	1 522 391	1 522 391	1 522 391	1 522 391
Cash and cash equivalents	19 765 262	19 765 262	19 765 262	19 765 262
Reinsurance receivables	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
Total assets	311 575 552	311 885 767	257 278 298	1 320 493 876
Liabilities	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3
Technical provisions	126 918 115	178 382 668	126 918 115	1 139 729 454
Technical provisions - non-life (excluding health)	119 577 305	171 320 597	119 577 305	1 131 983 776
TP calculated as a whole	-	-	-	-
Best Estimate	114 763 513	165 219 101	114 763 513	1 123 875 278
Risk margin	4 813 792	6 101 496	4 813 792	8 108 498
Technical provisions - health (non similar to life)	7 340 810	7 062 070	7 340 810	7 745 678
TP calculated as a whole	-	-	-	-
Best Estimate	6 710 766	6 710 766	6 710 766	6 710 766
Risk margin	630 044	351 305	630 044	1 034 913
Other technical provisions				
Any other liabilities, not elsewhere shown	1 337 523	1 337 523	1 337 523	1 337 523
Total liabilities	128 255 638	179 720 191	128 255 638	1 141 066 977
Basic Own Fund Items	Base	Sc 1	Sc 2	Sc 3
Ordinary Share Capital and related Share Premium Account	28 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000
Surplus funds (*)	0	0	0	0
Other items approved by supervisory authority as basic own funds not specified above	0	0	0	0
Net deferred Taxes	1 674 819	2 000 402	1 674 819	2 490 798
Reconciliation reserve	153 645 094	102 165 175	99 347 840	148 936 101
Excess of assets over liabilities	183 319 914	132 165 576	129 022 660	179 426 899
Other basic own fund items	29 674 819	30 000 402	29 674 819	30 490 798
Total BOF	183 319 914	132 165 576	129 022 660	179 426 899
Total liabilities	311 575 552	311 885 767	257 278 298	1 320 493 876

13. Bilaga C - Treårsbudget

Resultaträkning

	Rev budget 2016	Budget 2017	Budget 2018	Budget 2019
Premieinkomst	160 910 031	172 272 956	179 975 393	186 558 214
Förändring premiereserv	-4 013 740	-4 876 501	-4 876 501	-4 876 501
Avgiven återförsäkring Externt	-48 364 720	-50 782 956	-53 322 104	-55 988 209
Avgiven återförsäkring KG Re	-18 523 000	-18 523 000	-18 523 000	-18 523 000
Förändring af premiereserv	1 003 435	1 219 125	1 219 125	1 219 125
Premieintäkt Egen Räkning	91 012 006	99 309 624	104 472 913	108 389 629
Betalda skador samt reserver	-77 060 000	-83 498 197	-87 015 330	-89 434 182
Betalda skador ÅF	18 560 000	18 560 000	18 560 000	18 560 000
Ceding & profit Commission	1 852 300	1 852 300	1 852 300	1 852 300
Reservförändringar IBNR/IBNER	0	1	0	0
Resultat Egen Räkning	34 364 306	36 223 728	37 869 883	39 367 746
Driftskostnader	-24 693 874	-25 558 160	-26 452 695	-27 378 540
Nedskrivning immateriella tillgångar	-1 179 000	-1 400 000	-1 400 000	-1 400 000
Kapitalinkomster	5 856 095	2 974 668	3 030 613	3 093 019
Norsk Naturskadepool	-2 213 175	-2 301 702	-2 393 770	-2 489 521
Skadeförebyggande	-7 273 306	-6 741 715	-7 087 969	-7 385 783
Resultat före dispositioner och skatt	4 861 046	3 196 819	3 566 060	3 806 921
Upplösning/avsättning säkerhetsreserv	0	102 939 000	0	0
Bolagsskatt	-140 000	-23 349 880	-784 533	-837 523
Resultat efter dispositioner och skatt	4 721 046	82 785 939	2 781 527	2 969 398

<u>TILLGÅNGAR</u>	2016-12-31	2017-12-31	2018-12-21	2019-12-21
Balanserade utgifter för programvaror	5 600 000	4 200 000	2 800 000	1 400 000
Placeringar				
Global Dynamic Allocation 90	84 990 523	86 588 933	88 371 963	90 275 423
SHB Korträntefond	85 430 523	87 028 933	88 811 963	90 715 423
	<u>170 421 046</u>	<u>173 617 865</u>	<u>177 183 926</u>	<u>180 990 847</u>
<i>ÅF's andel av försäkringstekniska avsättningar</i>				
premiereserv	1 003 435	1 219 125	1 219 125	1 219 125
skadereserv	35 200 000	36 608 000	38 072 320	39 595 213
IBNR	<u>34 524 483</u>	<u>35 635 975</u>	<u>35 635 975</u>	<u>35 635 975</u>
	<i>70 727 918</i>	<i>73 463 100</i>	<i>74 927 420</i>	<i>76 450 313</i>
Fordringar återförsäkring	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
Inventarier	2 500 000	2 500 000	2 500 000	2 500 000
Kassa bank	37 844 102	38 818 441	18 016 887	19 765 262
Totalt tillgångar	317 093 066	322 599 406	305 428 233	311 106 422
<u>SKULDER</u>				
Eget kapital				
Aktiekapital	28 000 000	28 000 000	28 000 000	28 000 000
Balanserat resultat	0	4 721 046	87 506 985	90 288 512
Årets resultat	4 721 046	82 785 939	2 781 527	2 969 398
Säkerhetsreserv	170 939 000	68 000 000	68 000 000	68 000 000
<i>Försäkringstekniska avsättningar</i>				
premiereserv	4 013 740	4 876 501	4 876 501	4 876 501
skadereserv	59 060 000	61 360 000	63 814 400	66 366 976
Norsk Naturskadepool	7 000 000	7 000 000	7 000 000	7 000 000
IBNR	40 635 975	40 635 975	40 635 975	40 635 975
Premieåterbäring	<u>2 083 306</u>	<u>1 370 065</u>	<u>1 528 312</u>	<u>1 631 538</u>
	<i>112 793 020</i>	<i>115 242 541</i>	<i>117 855 187</i>	<i>120 510 989</i>
Skatt	140 000	23 349 880	784 533	837 523
Skulder uppl kostn	500 000	500 000	500 000	500 000
Totalt Eget kapital och skulder	317 093 067	322 599 406	305 428 233	311 106 422