

Möte Malmvägens förlängning 14 okt 2020

I befintligt protokoll nedan fört av kommunen finns reflektioner från samfälligheternas deltagare inlagt i rött.

På detta möte som handlade om utformningen av Malmvägen gick det inte att lyfta frågan vidare om huruvida det är rimligt att använda Malmvägen för detta ändamål istället för att använda befintlig gata vid Coop och OKQ8. Som vi uppfattat det behöver hela planen överklagas för att än en gång lyfta den frågan.

I mailutskick bifogas även de dokument som vi som representanter hade tillgång till innan mötet. Den boende på Kopparvägen som har ytterligare synpunkter/förslag att införliva till representanternas kommentarer ombedes inkomma med dem till sin samfällighets representant senast söndag 25/10 kl 20. Efter det kommer ett dokument med synpunkter att skickas till kommunen.

Deltagande under mötet:

Robin Boman, Samfälligheten Malmen, Maria Marklund, Carlslid Södra samfällighet, Lena Mören, Samfälligheten Kopparn, Roger Leijon, Carlslid Södra samfällighet

Lisa Persson, trafikplanerare Gator och parker

Magnus Nilsson, projektledare Gator och parker, Magnus Lingegård, landskapsarkitekt Gator och parker, Kajsa Dahlberg, projektledare Mark och exploatering, Frida Lindström, projektledare Mark och exploatering

3. Malmvägens förlängning

Vi förstår att det kommer att bli en stor förändring för boende i närområdet i samband med att Malmvägen förlängs. Malmvägens förlängning finns utpekad i vår översiktsplan och den förtätning i området det innebär är även den i linje med strategierna som finns i översiktsplanen för Umeå.

De flöden på Malmvägen som presenteras i trafikutredningen är vid en full utbyggnad (20 - 30 år bort). Det innebär att de flöden som förväntas i samband med att Malmvägen färdigställs och under många år framöver inte kommer att vara på den nivån.

Föreningarnas oro inför att det kommer att vara svårt att ta sig ut från Kopparvägen och Glimmervägen ut på Malmvägen är förståelig. Det kommer, som vi skriver ovan att innebära en stor förändring för er. Vid vissa tidpunkter på dygnet kommer trafiken från Kopparvägen att behöva vänta på att få komma ut på Malmvägen, det är ingen ovanlig situation i Umeå, vi har flera platser där så är fallet. I dagsläget har vi inga planer på att sätta trafikljus eller liknande i korsningarna Kopparvägen/Malmvägen. En lägre hastighet samt de tänkta passagera vid skolan kommer att skapa luckor för er som ska in eller ut från Kopparvägen. **Det kommer bli svårt att finna luckor med minst fem utfarter på mindre än 200 m som skall anpassa sig till huvudleden och dess trafik morgon och kväll. Utöver vanlig trafik tillkommer den tunga trafiken och busstrafiken. Utfarten från Glimmervägen till Malmvägen kommer utgöra problem för busstrafiken med deras snäva tidtabeller. Detta kan inte anses vara en god trafikmiljö för någon varken unga eller gamla.**

Vi har ingen ritning på detaljutformning ännu då projekteringen inte är färdig. Om vi framgent ser att det blir problem i takt med de ökande trafikmängderna får vi se över möjligheten till framkomlighetsåtgärder.

Malmvägen planeras att utformas, och få funktion, som stadsgata. Kommunens bedömning är att Malmvägen kommer att vara huvudled och det är hastighetssäkringarna på gatan som kommer att ta ner hastigheten.

Samfälligheterna fortsätter vidhålla att vi inte vill att Malmvägen ska vara en huvudled.

Föreningarna har uttryckt en oro över att många kommer att välja Glimmervägen och via Porfyrvägen istället för att köa ut på E4:an via Carlhemsrondellen.

Trafikutredningen har inte utrett korsningen Glimmervägen/Porfyrvägen då det, med de förväntat ökade flöden som kommer gå längs Malmvägen inte skapar kapacitetsbrist i Carlshemsrondellen. Detta behöver utredas.

4. Hur ser det ut på andra ställen i Umeå?

För att skapa en bild av hur mycket trafik som kommer att passera längs Malmvägen under ett vardagsdygn inom närtid och vid ett fullt utbyggt scenario så finns nedan några exempel på gator där

vi har dessa flöden idag. De tre första exemplen är platser som är jämförbara gällande flöden med Malmvägen i närtid. De två sista exemplen är vid fullt utbyggt scenario.

Ingen av de angivna exemplen upplevdes som bra trafiksituationer för samfälligheternas representanter.

6.

Kommunens målsättning är att skapa en trygg väg hem till alla bostadsområden. Tanken är att samla fotgängare, cyklister och bilister i samma stråk för att skapa trygghet under dygnets mörka timmar. Med bland annat detta som utgångspunkt, kommer det inte att byggas en planskildhet vid den planerade skolan söder om Malmvägen.

Gång och cykelväg längs Malmvägen har fått tillräckligt med utrymme för att kunna separera fotgängare och cyklister. Gång- och cykelvägen kommer att ingå i huvudvägnätet vilket innebär en högre standard både vad gäller utformning, drift och underhåll.

Gång- och cykelväg kommer att finnas fram till skolan från Glimmervägen på den södra sidan om Malmvägen så att de oskyddade trafikanter som kommer från Carlshem inte behöver passera Malmvägen. Det innebär att det finns ett alternativ till den cykelväg som går igenom naturmarken väster om Flintvägen (se figur 8). *Figur 8. Förslag till gestaltning av sträckan mellan befintlig cirkulationsplats på E4 fram till naturmarkssläppet. Gatusektionen som redovisas illustrerar funktioner som planeras ska finnas i gaturummet.*

7. En sänkt hastighet där det behövs

Det är viktigt att det är rätt hastighet på rätt plats. Vi vet att det är svårt att hålla nere hastigheter på längre raksträckor utan omkringliggande verksamhet/bostäder etc. I ett första skede ser vi över möjligheten att, innan allt är utbyggt, sätta 60km/h på första delen av Malmvägen (från Tomtebovägen sett). När Malmvägen närmar sig skolan är tanken att hastigheten ska sänkas. Samfälligheternas representanter kan inte se varför det ska vara 60 km i början av sträckan. Följden av det blir en köbildning när hastigheten går ner till 30 km/h. Vi motsätter oss detta.

Vid punkten av hastighetssänkningen kommer också åtgärder i gaturummet att krävas, vår projektör utreder just nu en utformning av den delen som går förbi skolan. På de punkter där oskyddade trafikanter ska passera kommer det att hastighetssäkras till 30km/h (se figur 9).

Att hastigheten ändras vid det mer bebyggda området samspelar med den planerade utformningen med upphöjda passager som bidrar till att sänka hastigheten. Att sätta gränsen på rätt ställe i kombination med andra åtgärder ger en bättre efterlevnad av hastighetsgränserna.

Det måste kunna gå tung trafik på Malmvägen, exempelvis så finns behov av det fram till skolan och förskolan. Vi ser framför oss att ungefär samma andel tung trafik kommer att gå på Malmvägen som på Tomtebovägen, dvs. cirka 3- 4% av trafikflödet. Ett förbud mot genomfart för tung trafik på Malmvägen begärs av representanterna.

Projekteringen av Malmvägen samordnas med projekteringen av skolan. Det är samma konsult som utreder Malmvägens utformning som utreder anslutningarna till skolan och hur dessa ska utformas. Anslutningsvägarna till skolfastigheten är ett pågående arbete och det är inte fastslaget hur dessa ska placeras eller utformas ännu, men vid mötet visades en möjlig utformning. Samfälligheternas representanter är kritiska till att infart och avlämningsplats för taxi till träningsskola ligger så nära cykelväg för oskyddade trafikanter.

Parkeringsmöjligheterna vid skola/förskola och idrottshall behöver också vara bättre.

8. Passager för oskyddade trafikanter längs Malmvägen

Det finns tydliga mål inom kommunen angående en hög prioritering av fotgängare och cyklister, detta ställer i sin tur krav på utformningen, inte minst utifrån både ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv. Vid punkter där många oskyddade trafikanter förväntas passera byggs hastighetssäkringar. En hastighetssäkring säkerställer att hastigheten på förbipasserande bilar inte överstiger 30 km/h. De passager som placeras i höjd med skolan kommer att hastighetssäkras till 30 km/h.

Många kommer att röra sig i området. Delvis då till den nya skolan och förskolan men också till det nya området för idrott samt Carlslidsskolan. Det är därför viktigt att planera för bra och säkra lösningar, vilket är en viktig aspekt vid utformningen av gatuanläggningen.

Föreningarna har en oro inför att kommunen inte planerar en planskild lösning för oskyddade trafikanter över Malmvägen. De aspekter som kommunen vill lyfta

- En planskild lösning skulle innebära högre framkomlighet för bilar, men sämre för cyklister och fotgängare. Det skulle i sin tur bidra till ett ökat buller eftersom gatan sannolikt får en högre hastighet. Att hitta ett alternativ till denna lösning är därför en trafiksäkerhetsfråga. **Man kan kombinera upphöjningar på gatan med en planskild övergång under gatan.**

- Vidare tror kommunen att en sådan lösning skulle medföra att fler bilister skulle välja Malmvägen framför andra vägalternativ om kommunen skapar en väg med god framkomlighet för just bil. **Gatan ska inte vara huvudled, hålla 30 km/h hela vägen samt ha upphöjningar. Lättaste sättet att få mindre trafikering vid skola och förskola är att enbart låta vägen vara en bussgata.**

- Finns en risk att en planskild lösning inte används av alla. Det skulle innebära att ett större antal bilister (punkt ovan) inte förväntar sig att det rör sig oskyddade trafikanter på vägen, vilket kan skapa en potentiellt väldigt farlig vägsträcka.

- Det som talar emot en planskild lösning är även trygghetsaspekten (hur en ex. tunnel upplevs) samt tillgänglighetsaspekten med de lutningar av gång- och cykelvägen som lösningen medför.

- En annan aspekt att ta hänsyn till är att en planskild lösning, i stället för vid flera säkra passager i markplan som ökar framkomligheten för cykel och fotgängare, då styrs till en punkt istället för till flera.

Som ni kan se så har kommunen tagit många aspekter i beaktande vid den planerade utformningen med upphöjda passager i stället för en planskild lösning.

9. Friluftspassage

Den friluftspassage som nämns i detaljplanen är tänkt att möjliggöra en nord-sydlig koppling mellan grönområdena.

Utformningen av denna koppling kommer troligtvis ske etappvis utifrån hur utvecklingen av bebyggelse längs med Tomtebovägen sker. Utformningen kommer att justeras allt eftersom behov uppstår.

Den utformning som planeras nu, i det första etappen av utbyggnaden mellan Tomtebo och Carlshem, möjliggör en passage men under eget ansvar. Den exakta placeringen eller utformningen av denna är inte färdigutredd ännu, men kommer endast att hamna i nivån "nollad kantsten" och eventuellt en förstärkt belysning. Det planeras inte för farthinder eller trafikljus i dagsläget, men detta kan komma med nästkommande etapputbyggnad i området när fler människor väntas röra sig mellan områdena. **Helt orimligt att på en sträcka som planeras för 60 km/h ha en oskyddad passage för övergång. Måste strida mot alla**

rekommendationer. Trafikljus måste i alla fall sättas upp. Planskild övergång vore lämplig här.

10. Kopparparken

Kommunen kommer att göra mindre åtgärder på Kopparparken där de nya bostäder kommer att göra en påverkan men exakt vilka åtgärder det är, är något som vi kommer titta på i senare i projekteringskedet.

Hur säkras trafiksäkerheten för de som passerar cykelstigen i det nybyggda området på befintlig fotbollsplan?

- I projekteringsuppdraget tittar kommunen och Sigma Civil inte på att lösa utformningen av passage från Carlslid till Skolområdet med en tunnel/port, utan andra lösningar.

- Samfälligheterna vill att uppdraget till Sigma Civil utökas till att omfatta optioner på en gångtunnel och en rörbro. Vi får då ett pris på vad vår trafiksäkerhet kostar. Att tillföra förfrågningsunderlaget/mängdförteckningen dessa poster utgör en marginell kostnad.

- Projekteringsarbetet går nu snart från att hittills ha varit en "förprojektering" där de stora frågorna löses, till att gå in i ett skede som kallas "detaljprojektering".

- I slutet av detaljprojekteringen upprättas tekniskbeskrivning med tillhörande mängdförteckning enligt "AMA-anläggning" för att bli en del i förfrågningsunderlaget inför upphandlingen av utförandet. Ett förfrågningsunderlag förväntas vara klart till våren (2021).

12. Fortsatt dialog

Frågan om hur fortsatt dialog kan se ut togs upp på mötet. Representanterna skulle återkoppla till sina respektive samfälligheter. Maria Marklund tog på sig uppgiften att vara sammankallande för de berörda samfälligheterna samt ansvarig för att en samlad återkoppling sker till kommunen. Kommunen inväntar återkoppling för att då ta ställning till hur en fortsatt kontakt kan se ut.