



# Sammanträdesprotokoll

2013-01-08

## Näringslivs- och planeringsutskottet

**Tid:** Tisdagen den 8 januari 2013 kl. 13:15-16:15

**Plats:** Kommunstyrelsens sammanträdesrum

**Beslutande:** Lennart Holmlund (S), ordförande  
Anders Ågren (M), vice ordförande  
Marie-Louise Rönmark (S)  
Åsa Ögren (S)  
Veronica Kerr (KD)  
Mattias Sehlstedt (V)  
Peder Westerberg (FP), tjug ersättare

**Övriga deltagare:** Se sid 2

**Utses att justera:** Anders Ågren (M)

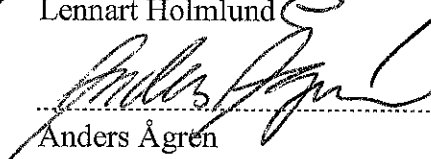
**Sekreterare:**

..... §§ 1-12  
Ingalill Bengtsson

**Ordförande:**

  
.....  
Lennart Holmlund

**Justerare:**

  
.....  
Anders Ågren

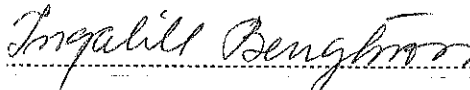
---

### BEVIS

**Justerat protokoll har offentliggjorts genom anslag**

Organ: Näringslivs- och planeringsutskottet  
Sammanträdesdatum: 2013-01-08  
Anslaget har satts upp: 2013-01-22  
Anslaget tas ner: 2013-02-13  
Förvaringsplats:

Underskrift:

  
.....

### Övriga deltagare

Från Slite Vind  
Fredrik Lindahl  
Stellan Lundberg  
Tommy Norgren  
Tryggve Sigurdsson  
Christer Olsson

### Tjänstemän

Margaretha Alfredsson, samhällsbyggnadsdirektör  
Claes Björnberg, kommunikation  
Isabella Forsgren, utveckling och planering  
Olle Forsgren, bygglov  
Doris Grellman, utveckling och planering  
Pernilla Helmersson, planering  
Karin Isaksson, gator och parker  
Stina Johansson, mark och exploatering  
Daniel Levisson, planering  
Aurora Lindberg, strategisk utveckling  
Patrik Lindkvist, fastighet  
Daniel Lindström, planering  
Elin Pietroni, planering  
Lage Olofsson, mark och exploatering  
Staffan Sjöström, mark och exploatering  
Tomas Strömberg, detaljplanering  
Sara Vård, planering  
Mikael Öhlund, stadsdirektör

## § 1

Diarienumr.: KS000416/2008

### Miljözon i Umeå

**Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att återremittera ärendet till Tekniska nämnden för en mer detaljerad utredning av konsekvenserna för exempelvis byggtrafik och lastbilar som forslar bort snö inom centrum samt tidpunkten för införandet.**

### Ärendebeskrivning

En miljözon är en trafikföreskrift enligt Trafikförordningen (SFS 1998:1276 kapitel 10) och kan beslutas på delegation av tekniska nämnden. Miljözonen bedöms dock i ett sådant skede utgöra sådant allmänintresse att ett principiellt beslut om ikraftträdande föreslås tas i kommunfullmäktige.

Tekniska nämnden har 2012-12-13 tagit ett förslag till beslut om införandet av miljözon 2014-01-01, under förutsättning att finansieringen av de kostnader Umeå kommun därmed får för bussar i lokaltrafiken finansieras. Kommunstyrelsens arbetsutskott har 2012-12-18 tagit beslut om att dessa kostnader finansieras från investeringsbudgeten för åtgärdsprogrammet för luft varför ärendet nu förs vidare. År 2007 antog kommunfullmäktige åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå. I detta program är miljözon en uttalad åtgärd.

Syftet med en miljözon är att förbättra luftkvaliteten i områden där många människor vistas. Miljözonen innebär att en miljöförbättring inträffar tidigare än vad som annars skulle ha blivit fallet, eftersom man stimulerar en tidigareläggning av inköp av nya fordon med bättre miljöegenskaper. Beräknade effekter på partiklar, kväveoxider och kolväten från Stockholm visar att miljözonen har haft bra effekt (se tabell nedan).

Miljözonen i Sthlm har medfört att utsläppen har minskat med	1996 - 1997	1996 - 2000	Under 2007
Kväveoxider	1-8 %	10 %	3-4 %
Kolväten	5-9 %	25 %	16-21 %
Partiklar	15-20 %	40 %	13-19 %

**Umeå kommun**  
**Näringslivs- och planeringsutskottet**

**Sammanträdesprotokoll**  
**2013-01-08**

---

SMHI har tillsammans med Umeå kommun under nov/dec 2012 genomfört en studie som redovisar skattningar av miljövinster som en tilltänkt miljözon genererar i Umeå. Med en förutsättning på fullständig regelefterlevnad skattas tunga lastbilar och bussar minska sina utsläpp av NOx (kväveoxid och kvävedioxid) med ca 8 % respektive ca 3 % med miljözon år 2014. År 2020 är motsvarande minskningar ca 38 % respektive ca 7 %. Utsläppen av NOx från den totala trafiken på Västra Esplanaden beräknas minska med ca 20 % till år 2020 med miljözon, i jämförelse med samma år utan miljözon.

Enligt Utvecklingsavdelningen är bedömningen att miljözon tillsammans med en ringled gör att miljö kvalitetsnormerna underskrids i centrala Umeå år 2017. För att få så stor effekt som möjligt nu när det bäst behövs innan ringen är klar, är det fördelaktigt med ett införande 2014-02-01.

Enligt uppgifter som framkom i Tekniska nämndens remiss 2008 fanns ett tydligt önskemål från det samlade Åkeriföretaget region norr, att tidspannet borde vara minst ett år mellan tidpunkt för införandebeslut och själva ikraftträdandet. Detta för att fordonsägare ska få en tidsmässig möjlighet att uppgradera sin fordonsflotta. Därför anpassas tidpunkten för ikraftträdandet efter kommunfullmäktiges tidpunkt för beslut, till 2014-02-01.

Statliga vägar kan ej i laglig mening ingå i en miljözon varför avgränsningen exkluderar Västra Esplanaden i dagsläget. När Umeå kommun övertar väghållaransvaret kommer den att inkluderas i miljözonen.

### **Beslutsunderlag**

Beslutad miljözonsavgränsning, TN 2012-12-13 § 151.

Gällande miljözonsbestämmelser, 2007.

SMHI:s/Umeå kommuns miljözonsberäkning, dec 2012, (sammanfattande slutsatser anges på sid 12-13 i rapporten).

---

### **Beredningsansvariga**

Isabella Forsgren

Daniel Lindström



**Förslag till beslut:**

*Kommunfullmäktige beslutar*

*Att avstyrka Tekniska nämndens förslag på tidpunkt för ikraftträdande av en miljözon 2014-01-01 utifrån Tekniska nämndens beslut om geografisk miljözonavgränsning.*

*Att anta tidpunkt för ikraftträdande av miljözon 2014-02-01 utifrån Tekniska nämndens beslut om geografisk miljözonavgränsning.*

**Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning**

Vid ärendets handläggning enas utskottet om att återremittera ärendet till Tekniska nämnden för en mer detaljerad utredning av konsekvenserna för exempelvis byggtrafik och lastbilar som forslar bort snö inom centrum samt tidpunkt för införandet.

**Beslutet ska skickas till**

Tekniska nämnden

Spara

## § 2

Diarienum: KS-2012/00937

### Samråd Detaljplan Grubbe 9:21

#### Beslut

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att lyfta ut anslutningsvägen mellan Grubbe och Västerslätt från pågående detaljplanearbete och enbart lösa vägfrågan till det särskilda boendet samt

att i övrigt tillstyrka att planförslaget förs vidare i planprocessen med beaktande av tjänsteskrivelsen.

#### Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för industritomter norr om Spinnvägen samt förlänga Rödbergsvägen så att en hopkoppling med Västerslätt industriområde (Kontaktvägen) möjliggörs. Syftet är också att möjliggöra en tomt för särskilt boende mellan Rödberget och Tvärån.

För planområdet gäller Fördjupningen för Umeå (FFU) antagen 29 augusti 2011. Delar av detaljplaneområdet (det särskilda boendet och befintligt ställverk) ligger inom ett område vilket i översiktsplanen anges som rekreationsområde. Detta är ett viktigt bostadsnära skogsområde med elljusspår och populärt strövområde. Placeringen av det särskilda boendet bedöms dock inte strida mot översiktsplanen. Tvärån går genom planområdets norra del och närområdet längs ån har formulerats som ett utvecklingsbart rekreationsstråk, Tväråstråket. I översiktsplanen finns även ett utpekad vägreservat som ger möjlighet till ny koppling mellan Grubbe och Västerslätt. Föreslagen förlängning av Rödbergsvägen följer detta reservat.

Utanför planområdet i norr sträcker sig ett kompensationsområde som är knutet till Umeaprojektet. Umeå kommun och Trafikverket har en gemensam ambition att det ska finnas en tydlig koppling mellan Tväråstråket och detta kompensationsområde. I ett vidare sammanhang skapar ett sammanhållet grönstråk från Kullabäcken via Tväråstråket, till Umeås centrala delar, ett

rekreativt mervärde för områdena. Det blir viktigt att man uppmärksammar tanken om naturområdet längs Tvärån inom och utanför detaljplaneområdet. För detaljplanen blir det därför viktigt att tillgängliggöra stråket varför en tydlig planskildhet där den föreslagna vägen går över Tvärån bör illustreras i planhandlingarna.

Antagande av planen kan prövas av byggnadsnämnden inom ramen för gällande delegation.

### **Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning**

Vid ärendets handläggning enas utskottet om att lyfta ut anslutningsvägen mellan Grubbe och Västerslätt från pågående detaljplanearbete och enbart lösa vägfrågan till det särskilda boendet.

### **Beslutsunderlag**

Plankarta  
Planbeskrivning

### **Beredningsansvariga**

Isabella Forsgren  
Daniel Lindström

### **Beslutet ska skickas till**

Samhällsbyggnadskontoret

Spara

## § 4

Diarienumr: KS000722/2004

### **Backen 4:8, 4:5 Umeå 2:1 m fl (KOTTEN) - Sandåkerns Bostadsområde - Planläggning och markanvisning - AC116127**

#### **Beslut**

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar  
att godkänna reservationsavtal med Standard i Umeå AB avseende del  
av kv. Kotten inom Sandåkerns bostadsområde i enlighet med bilaga.

#### **Ärendebeskrivning**

NP har tidigare beslutat markanvisa ett område inom Sandåkern till  
Standard i Umeå AB som önskar bygga ca 60 st hyresrätter. Mark och  
exploatering har därefter upprättat ett villkorat reservationsavtal med  
Standard i Umeå AB. Reservationsavtalet innebär bl.a. att villkor införs  
avseende begränsning av reservationstiden och att Standard i Umeå AB  
skall erbjuda kommunen hyresrätter för Socialtjänstens behov.

Reservationsavtalet i sin helhet framgår av bilaga.

#### **Beredningsansvariga**

Stina Johansson  
Lage Olofsson

#### **Beslutet ska skickas till**

Som ovan

#### **Bilaga**

---

Spara



**§ 5**

Diarienumr.: KS000732/2012

**Remiss - Förslag till förordnande om naturreservat för nedre Sävarån****Beslut**

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att yttra sig enligt förslaget med undantag av 1:a punkten under förslag till yttrande som får följande lydelse:

Reservatsområdet skyddas redan idag inom det europeiska Natura 2000 nätverket och delar av skogsmarken har utpekats som särskild viktiga för att uppnå bevarandemålets syften. Av den produktiva skogen ligger uppskattningsvis ca 150 ha, som brukats aktivt under de senaste 70 åren i det kommande reservatet. Dessa områden består av planterade och sådda monokulturer av tallungskogar där man inte kan visa på behovet av skydd. Det finns vissa bestånd i dessa områden som är planterade med genetiskt förädlad plantmaterial. Vi föreslår att man lyfter ut dessa områden och inför för dessa undantag från reservatföreskrifterna.

**Ärendebeskrivning**

Länsstyrelsen avser att bilda ett naturreservat längs nedre Sävarån som sträcker sig från Sävar samhälle ner till havet vid Skeppsvik. Processen att bilda naturreservatet har pågått under många år. Uppgörelser har nåtts för bl a den samfälliga marken som berörs av reservatet. Uppgörelser saknas dock med några enskilda markägare. Området ingår sedan 2004 i det europeiska nätverket Natura 2000 enligt EUs art- och habitatdirektiv samt direktiv för bevarandet av vilda fåglar.

Målet med reservatet är att långsiktigt bevara naturmiljöerna längs det flacka nedre loppet av Sävarån, en oreglerad skogsälv och dess mynningsområde med syfte att de naturliga processerna landhöjning, sedimentation och vattenståndsfuktuationer ska tillåtas att fortgå ostörda. Reservatet i sin helhet är svårtillgängligt från land på grund av ån, stora vattenytor och utbredda våtmarker. Därför är området lättast att besöka via ån med kanot eller båt. Målet är att ha två entréer båda belägna utanför reservatets gränser och där det finns lämpliga ställen för bilparkering och



iläggning av båtar/kanoter, en i norr vid Sävarbron och en i söder vid Skeppsvik. Vid Gladhällorna finns ett vindskydd med grillplats som används av kanotister och som avses rustas upp och i framtiden skötas av Länsstyrelsen.

Reservatet omfattar 815 ha. Av detta är 293 ha produktiv skog. Ungefär hälften av den är yngre produktionsskog. Delar av skogen är skyddad inom Natura 2000 nätverket eller är svår att bruka utan att påverka angränsande Natura-2000 habitat negativt. För de skogsskiften där avverkning inte är förenligt med bevarandemålen enligt habitat- och artdirektivet innebär reservatsbildningen att skogsägare får en ekonomisk ersättning för skogen.

Föreslaget naturreservat är ej i konflikt med reservatet för Norrbotniabanan och har stöd i förslaget till kustplan.

### Förslag till yttrande

I princip stödjer Umeå kommun förslaget att bilda ett naturreservat i området. Reservatsbildningen ses som en möjlighet att utveckla området som besöksmål och öka tillgängligheten och attraktiviteten för det rörliga friluftslivet. Reservatsbildningsprocessen har dock pågått under en lång tid och står i delar i konflikt med skogsbrukets intressen.

Umeå kommun anser att följande ska beaktas i den fortsatta processen:

- Reservatsområdet skyddas redan idag inom det europeiska Natura 2000 nätverket och delar av skogsmarken har utpekats som särskilt viktiga för att uppnå bevarandemålen syften. Ett noga övervägande bör göras för de delar av den för det mesta nyplanterade produktiva skog som ingår i förslaget och som inte anses att vara viktiga för att uppnå bevarandemålen. Målsättningen för naturreservatet bör inte vara mera långtgående än bevarandemålen för Natura 2000 området för att ta hänsyn till skogsbrukets intressen i kustområdet. Antingen att delar undantas från reservatsbildningen eller att undantag som tillåter skogsbruk görs.
- Längs Sävarån har det under tidigare år uppstått isproppbildningar som hotat att översvämma fastigheterna vid Gran. Reservatsbeslutet bör kompletteras med bestämmelser som medger rensning och röjning av åns stränder för att förhindra proppbildning. Det bör även vara tillåtet att spränga större isproppar.

Umeå kommun  
Näringslivs- och planeringsutskottet 2013-01-08

## Sammanträdesprotokoll

- Norra entrén till reservatet ligger på kommunens mark (Sävar 61:1) där Umeå kommun har ett avtal med Sävar Hyrtjänst AB avseende väg via deras fastighet Sävar 19:8 till parkeringen vid ån. Avtalet gäller fram till 2016-12-31. Länsstyrelsen bör inleda en dialog med Sävar Hyrtjänst och Umeå kommun angående en långsiktig lösning för att kunna angöra norra entrén med bil.
- Umeå kommun förutsätter att reservatet inte kommer att innebära något hinder för den fortsatta processen med Norrbotniabanan.

**Beredningsansvariga**

Isabella Forsgren

Doris Grellmann

Per Westergren

**Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning****Yrkande**

**Lennart Holmlund (s)** – Ändringsyrkande: 1:a punkten i förslag till yttrande får följande lydelse: Reservatsområdet skyddas redan idag inom det europeiska Natura 2000 nätverket och delar av skogsmarken har utpekats som särskild viktiga för att uppnå bevarandemålets syften. Av den produktiva skogen ligger uppskattningsvis ca 150 ha, som brukats aktivt under de senaste 70 åren i det kommande reservatet. Dessa områden består av planterade och sådda monokulturer av tallungskogar där man inte kan visa på behovet av skydd. Det finns vissa bestånd i dessa områden som är planterade med genetiskt förädlat plantmaterial. Vi föreslår att man lyfter ut dessa områden och inför för dessa undantag från reservatföreskrifterna. Näringslivs- och planeringsutskottet biträder Lennart Holmlunds yrkande.

Spara



**§ 6**

Diarienumr.: KS-2012/00847

**Detaljplan - Stadsliden 6:1, 6:2, 6:3 m.fl. inom Marieområdet (Olofsdal)****Beslut**

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att tillstyrka att planförslaget förs vidare i planprocessen med beaktande av det reviderade yttrandet.

**Ärendebeskrivning**

Förslaget till planprogram syftar till att pröva möjligheten skapa ett nytt stadsdelsområde innehållande upp till cirka 1 000 bostäder. Karaktären ska vara blandstad med bostäder och verksamheter. Två viktiga frågeställningar som lyfts är nya trafiklösningar samt hantering av dagvatten. För programområdet gäller Fördjupningen för Umeå antagen 2011. Delar av planområdet berörs av förslag till fördjupning för Universitetsstaden (samråd 2012).

**Beslutsunderlag**

Yttrande samråd planprogram Detaljplan - Stadsliden 6:1, 6:2, 6:3 m.fl. inom Marieområdet (Olofsdal).

**Beredningsansvariga**

Isabella Forsgren  
Pernilla Helmersson  
Staffan Sjöström

**Beslutet ska skickas till**

Margareta Alfredsson, samhällsbyggnadsdirektör

**Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning**

Vid ärendets handläggning enas näringslivs- och planeringsutskottet om vissa revideringar i förslag till yttrande.

Spara



YTTRANDE  
2013-01-03

REVIDERAT  
2013-01-08

## **Yttrande samråd planprogram Stadsdelsområdet Olofsdal - Stadsliden 6:1, 6:2, 6:3 m.fl. inom Marieområdet.**

### **FORTS ÄRENDEBESKRIVNING**

Två olika vägalternativ presenteras i planprogrammet. Alternativet i Bofinksvägens förlängning har planmässiga fördelar, se den fördjupade översiktsplanen för Universitets- och sjukhusområdet. Ett borttagande av Lilljansvägen ger fördelar i ambitionen av ett enhetligt grönstråk från Stadsliden ned till Sjukhus- och universitetsområdet. Varken anslutningen mot Bofinksvägen eller borttagandet av Liljansvägen är finansierade. Alternativet med anslutning mot Bofinksvägen är dyrare än alternativet med anslutning mot Liljansvägen och det kan inte uteslutas att skattemedel måste tillföras.

### **FÖRSLAG TILL YTTRANDE**

I visionen för området uttrycks att bebyggelsestrukturen ska utgöras av kvartersstad med uppdelning i offentliga och privata platser. Man poängterar även vikten av att infrastrukturen är genomtänkt liksom att ny bebyggelse ska utgöras av blandstadsbebyggelse. Inriktningen är tät kvartersstad. Men man skriver också att det ska vara möjligt att istället bygga bostäder om underlag för verksamheter saknas.

Planområdet ligger innanför ringen där det är viktigt att säkerställa riktlinjerna om byggande av kvarter, blandad stad. Avsnittet om "Nya stadsdelskvarter" bör därför betonas. I synnerhet skrivningen om att bebyggelsen MISSIV 2013-01-03

GA AA

utformas sin kvartersstad med småskaliga, blandade funktioner och ett offentligt liv på gator och platser. Kopplat till detta, och eftersom området ligger innanför ringen, bör markeffektiva parkeringar användas. Samlade parkeringsanläggningar förordas. Med fördel kan dessa byggas på höjden för bättre yteffektivitet. I den täta staden blir de offentliga rummen och ytorna allt viktigare och fokus bör vara att uppnå kvaliteter i förtätningen istället för att endast maximera exploateringen. Förtätning bör ge ett mervärde för alla t.ex. även för den befintliga bebyggelse och befolkningen.

I planprogrammet bör skrivningarna om natur- och friluftsliv kopplat till grönstråk utvecklas. Målet med grönstråket handlar inte bara om sociala värden utan även om ekologiska funktioner. Konsekvenser för dessa båda aspekter bör beskrivas utifrån de båda vägalternativ som studeras. Även möjligheterna att knyta samman skidspårsområden utifrån de olika alternativen skiljer sig. Exempelvis bedöms behovet av en väg i förlängningen Bofinksvägen tydligt påverka utvecklingsidéerna kring park- och vattenstrukturen vid dammarna.

Två olika vägalternativ presenteras i planprogrammet. Näringslivs- och planeringsutskottet förordar *alternativet två*.

Skissen på sid. 17 avseende södra Mariehemsängarna bör justeras så att konsekvenser av vägalternativet Bofinksvägen kan utläsas.

Byggstart av den kommunala delen av bebyggelseområdet ligger enligt förslag till bostadsförsörjningsprogram 2017-2020. Utbyggnaden torde dessutom behöva ske etappvis. Det innebär att programmet måste vara så flexibelt att det kan innefatta de förutsättningar som gäller vid kommande upprättande av detaljplaner.

Den låga exploateringsgraden 0,65 på den kommunala delen (f d paviljongområdet) är för låg för att kunna uppnå programmets vision om en tät kvartersstad med blandade funktioner och ett rikt offentligt liv i de MISSIV 2013-01-03 offentliga rummen. Stadsdelen läge är för bra för att man inte ska ta tillvara översiktsplanens intentioner om en tät och hög exploatering i områden där det är möjligt. En kommande detaljplan bör kunna medge bebyggelse upp till 6 våningar i stället för de 2-4 som föreslås. Punkthusens höjd bör inte

CA  
AA

1

begränsas av annat än flygplatsens krav på hinderfrihet. Inom området kommer det att finnas behov av förskolor och gruppboenden vilket påverkar möjligheten att åstadkomma önskvärt antal lägenheter vid en för låg exploateringsgrad. Jämför även exploateringsgraden 1,1 för f d BUP området.

Under genomförandeavsnittet sid 34 ska framgå att exploatörer via avtal i detaljplaneskedet ska delta i kostnaden för genomförandet av ny väganslutning till området likväl som för andra gemensamma kostnader nödvändiga för områdets utbyggnad, tex gemensamma dagvattenanordningar. Exploateringarna torde inte kunna finansiera det förslag till upplevelsepark som föreslås vid Sandbäckens befintliga översvänningsdamm. *Upplevelseparken är inte finansierad. Det saknas även finansiering av sammanhängande skidspår.*

På sid 29 finns bl a beskrivet omvandling av befintliga vägar så att de omfattas av kommunalt huvudmannaskap. Detta blir i så fall en principiellt viktig kursändring i huvudmannaskapsfrågan. Eftersom detta leder till fördyringar för kommunen som väghållare bör Gator och Parkers yttrande inhämtas.

AA

**§ 7**

Diariernr: KS-2012/00858

**Holmöleden - Val av transportalternativ****Beslut**

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att avge synpunkter enligt reviderat förslag inför Trafikverkets fortsatta process att välja framtida transportlösning för Holmöleden.

**Holmöleden – synpunkter på framtida trafiklösning**

Diariernr: KS-2012/00858

**Beslut**

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar att avge synpunkter enligt nedanstående förslag inför Trafikverkets fortsatta process att välja framtida transportlösning för Holmöleden.

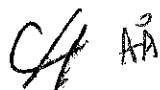
**Ärendebeskrivning**

Den statliga vägfärjan som i dag trafikerar Holmöleden har varit i drift i snart 30 år behöver bytas ut inom kort. I samband med detta har Trafikverket region Nord gjort en utredning för att kunna jämföra och väga konsekvenserna av olika trafikeringslösningar mellan varandra och därifrån ta ställning till val av ny lösning.

Bifogad rapport har tagits fram som del av beslutsunderlaget för ett sådant ställningstagande. I rapporten vägs fyra olika trafikeringsalternativ mot varandra från ett antal funktionskriterier med syfte att hitta den samhällekonomiskt mest kostnadseffektiva lösningen.

Följande alternativ har utretts:

1. Svävare med plats för 60 passagerare samt ett separat godsartyg (Det alternativ som regeringen beslutade om 2007).
2. Isbrytande fartyg med plats för 200 passagerare och 22 personbilar.





3. Isbrytande fartyg med plats för 100 passagerare och 8 personbilar inklusive en sopbil.
4. Modernare och större fartyg av samma typ som dagens alternativ, med plats för 100 passagerare och en sopbil. Den lilla svävaren används under perioder med is.

I syfte att hitta den samhällsekonomiskt mest kostnadseffektiva lösningen (mest nytta per skattekrona jämfört med befintligt alternativ), fokuserar rapporten på hur de studerade alternativen uppfyller följande behov:

- Minskad restid
- Godskapacitet
- Minskad sårbarhet vid ogynnsamma väderförhållanden
- Ökad komfort vid vind
- Bättre funktion vid is
- Miljö
- Handikappanpassning inklusive allergi

Rapporten konkluderar att "Ny större färja" är att föredra. Alternativet värderas vara ungefär lika samhällsekonomiskt som "Stor svävare".

Trafikverket önskar nu att värdera alternativens för- och nackdelar närmare för olika aktörer som underlag för en diskussion om medfinansiering av olika alternativ.

## Kommunens synpunkter

### Allmänt

Kommunen ser sammantaget vällovt på Trafikverkets ambition att ta fram ett underlag som kan ligga till grund för val av en långsiktigt hållbar lösning för Holmötrafiken. Nuvarande trafikeringslösning har inte uppfyllt funktionskraven och *kan med tanke på den bristande funktionen och de relativt höga kostnaderna inte ses som en samhällsekonomiskt hållbar lösning*. Holmön har med sina omfattande nationella intressen, sin unika särprägel och sitt läge i Kvarken mellan två mycket dynamiska och växande regioner på både svensk och finsk sida möjligheter att utvecklas till en möjlig plats för fler att bo på och en mycket attraktiv målpunkt för besökare. Detta förutsätter dock att en funktionell trafikeringslösning tillskapas.

Nuvarande trafikeringslösning har inneburit brister i många avseenden och har inte uppfyllt funktionskraven för att kommunen på ett tillfredställande

sätt ska kunna uppfylla de krav som ställs på samhällsservice. Därtill kan det tämligen säkert sägas att den inneburit att den fasta befolkningen stadigt har minskat. För att vända trenden och att kompensera för de tillkortakommanden som dagens lösning innebär och samtidigt tillgodose de potentialer som Holmön inrymmer så fordras en betydligt bättre lösning än vad som tillhandahålls idag. Detta gäller såväl isgående egenskaper, lastkapacitet, passagerarkapacitet, egenskaper vid svårt väder samt restid. Att ersätta Helena Elisabet med en ny liknade färjelösning uppfyller inte något av dessa kriterier.

Följande synpunkter inför det fortsatta arbetet har tagits fram i samråd med bl a UMEVA, Umeå Energi, Räddningstjänsten samt Umeå Fritid.

**Funktionskrav på en ny lösning:**

- Driftssäkerhet året om. Detta innebär en färja med isbrytande egenskaper och som klarar sämre väderförhållanden. Umeå kommun har just antagit en strategi för Holmön. Strategin har en målsättning att ön ska ha en fast befolkning på 100 personer. Ett antal som anses rimligt förutsatt att kommunikationerna fungerar väl samt nödvändigt för att kunna vidmakthålla, utveckla och tillvarata öns potentialer. Med en isbrytande färja bedöms trafiken kunna upprätthållas under större delar av året och möjligheterna att bygga upp en åretruntverksamhet ökar påtagligt. Därtill fordras också en frekvens och tidtabell vintertid som gör det möjligt att bo på Holmön och arbetspendla.
- Lastkapacitet som möjliggör transport av maskiner, utrustning och manskap utan fördyrande/försinkande uppehåll för ordinär färjetrafik. Behovet att rymma en treaxlad lastbil på upp till 25 ton värderas högt.
- Passagerkapacitet som kompenserar för nedklassningen som gjorts av Helena Elisabet samt tar höjd för en framtida utveckling av Holmön med ökat antal fast boende och besökande. Nytt fartyg bör av detta skäl som ett minimum rymma 150 passagerare.
- En färja som ger möjlighet till snabbare överfart än dagens.

**Umeå kommun**  
**Näringslivs- och planeringsutskottet**

**Sammanträdesprotokoll**  
**2013-01-08**

---

**Att beakta i det fortsatta arbetet samt behov av fördjupade studier:**

- Antalet passagerare varierar kraftigt beroende på säsong. Driftskostnaderna avgörs till stor del av erforderlig bemanning. Detta ger också ett stort utslag i föreliggande rapport. Möjligheterna att variera antalet besättningsmän beroende på antalet passagerare beaktat en flexibel utformning av färjan bör studeras vidare.
- Behovet och kostnaderna för att anpassa angöringarna på båda sidor bör också studeras ytterligare. Kommunen ifrågasätter kostnadsuppgiften för anpassningen till en mindre isbrytande färja där antalet fordon som belastar vägnätet på ön inte är så stort.
- Till sist så finns inte möjligheterna att ta ut avgift för transporten upptagen i rapporten. För en funktionell och driftsäker lösning bör det vara rimligt att ta ut en avgift. Umeå kommun har i nuläget inget förslag till utformningen av ett sådant system men hänvisar till tidigare uppgörelse i samband med Thage G Pettersons utredning, där kommunen tog på sig att svara för en lösning för de fast boende ute på Holmön. En avgift bör rimligtvis jämfört dagens lösning kunna täcka in eventuell merkostnad för en framtidsanpassad och funktionell lösning, vilket också anges i ovan nämnd uppgörelse.

**Fortsatt process:**

Det framgår inte klart hur Trafikverket har tänkt sig den fortsatta processen. Umeå kommun förutsätter dock att beslutsunderlaget kommer att utvecklas och skickas på en mer formell remissrunda. Dessa synpunkter får ses som en komplettering av det beslutsunderlag som Trafikverket hittills har tagit fram. De förslag till lösningar som redovisas tycker kommunen fungerar bra som diskussionsunderlag men se ingen av de redovisade lösningarna som den exakta lösningen utan förutsätter att beslutsunderlaget utvecklas vidare.

**Underlag**

Bilaga:

- Rapport: Samhällsekonomi Holmöleden, daterad 12-09-26

- Diskussionsunderlag: Funktionsbehov Umeå kommun

### **Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning**

Vid ärendets handläggning enades utskottet om vissa revideringar som är inskrivna i protokollet.

### **Beredningsansvariga**

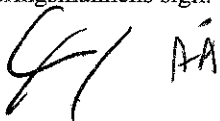
Isabella Forsgren

Nina Sandvik

### **Beslutet ska skickas till**

Trafikverket

Spara



**§ 8**

Diariennr: KS-2012/00940

**Vallberget****Beslut****Näringslivs- och planeringsutskott beslutar**

att uppdra till Näringslivsservice att ta fram alternativa investerings- och finansieringsförutsättningar för etablering av en internationell skidanläggning på Vallberget.

**Ärendebeskrivning**

Under många år har möjligheterna att etablera en internationell skidanläggning diskuterats. En detaljplan för området har fastställts. Grundläggande markarbeten och va har genomförts. Även elförsörjningen har uppgraderats.

En skidanläggning på Vallberget skulle profilera och göra Umeå mer attraktiv som vintersportregion och komplettera fritidsutbudet för såväl besökare som regionbefolkning. En utveckling av besöksnäringen i Umeå förutsätter att vi kan erbjuda besöksmål som får besökare att stanna längre, generera fler övernattningar och därmed öka den turistekonomiska effekten. En skidanläggning på Vallberget skulle kunna ge Umeå en mycket konkurrenskraftig vinterprodukt med stor potential för inte minst weekendturism.


**Beredningsansvariga**

Roland Carlsson  
Johan Gammelgård

**Beslutet ska skickas till**

Roland Carlsson  
Johan Gammelgård

Spara



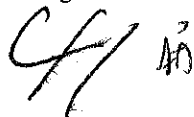
**§ 9**

Diariennr: KS000730/2011

**Information - Vindkraftpark på Holmön och  
Ängesön**

**Informationen föranleder inget beslut**

Slite Vind ger en lägesrapport inför tillståndsansökan till Länsstyrelsen.



**§ 10**

Diarienumr: KS000247/2012

**Ny regional utvecklingsstrategi för Västerbotten****Beslut**

Information om RUS-gruppernas arbete. Ärendet föranleder inget beslut.

**Ärendebeskrivning**

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är länets mest långsiktiga strategiska dokument. 8 grupper har bildats med avsikt att på ett brett sätt fånga in de viktigaste utvecklingsfrågorna för regionen för perioden 2014 - 2020.

Umeåregionen har tjänstepersoner i samtliga grupper varav Umeå kommun har tjänstepersoner i 7 av 8 grupper. Grupperna skall utifrån sina områden identifiera de viktigaste målsättningar för länet.


Resultatet av arbetet i grupperna skall levereras till Region Västerbotten för sammanställande den 15 februari 2013. Detta är en god möjlighet att få insikt i gruppernas arbete och de frågor som problematiserats fram till årsskiftet.

**Beredningsansvariga**

Aurora Lindberg

Daniel Levisson

Spara



## § 11

Diariernr:

### Informationsärende Stadshusprojektet

#### Beslut

Näringslivs- och planeringsutskottet beslutar

Att uppdra till Johan Gammelgård att skriva fram förslag på vilka regler som ska gälla för tilldelning av politikerrum.

#### Ärendebeskrivning

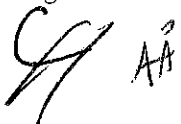
Anders Lindkvist lämnar lägesrapport rörande stadshusprojektet. Redovisningen finns på kommunens intranät.

#### Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning

Vid ärendets handläggning enas näringslivs- och planeringsutskottet att uppdra till Johan Gammelgård att skriva fram vilka regler som ska gälla för tilldelning av politikerrum.

#### Beslutet ska skickas till

Johan Gammelgård





**§ 12**

Diariernr:

*Anmälningsärenden*

Anmäles att till kommunstyrelsen inkommit och berörda förvaltningar delgivits

**Miljödepartementet**

Regeringsbeslut – Överklagande i fråga om Sladans naturreservat – Regeringen tar inte upp överklagandena av Sveriges Fiskares Riksförbund, Ostnäs bys samfällighet och Norra Skogsägarna till prövning.

Regeringsbeslut - Regeringen förordar att Länsstyrelsens beslut den 20 oktober 2011 om interimistiskt förbud enligt 7 kap 24 § miljöbalken inom Sladans naturreservat, ska upphöra att gälla från och med dagen för regeringens beslut

**LFV**

Delårsrapport 1 januari – 30 september 2012

*Inbjudan*

**Falkenberg**

Tillväxt dagar den 5-6 mars 2013 i Falkenberg