

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN
Upprättad 2015-05-13
Reviderad
BN-2015/00865

Måning: MU
Kartkonstruktion: AH

Kartstandard enligt HMK
- Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats
- Läge noggrannhet: Objektet är skapade genom stereobearbetning eller
terrester inmätning (innerstan)
- Aktualitetsstandard: Visst preciserat kartinnehåll inom planområdet är kontrollerat och
aktuellt vid på kartan angiven tidpunkt

Koordinatsystem i plan och höjd: Sweref 99 20 15 resp RH 2000
Höjdförskallning: Laserskannat 2013.
Ursprung: Digital primärkarta
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
Plangränser och planbestämmelser redovisas ej på grundkartan
Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
Upphovs rätt: Umeå kommun
Kartan är anpassad för skala 1:2000



Orienteringskarta

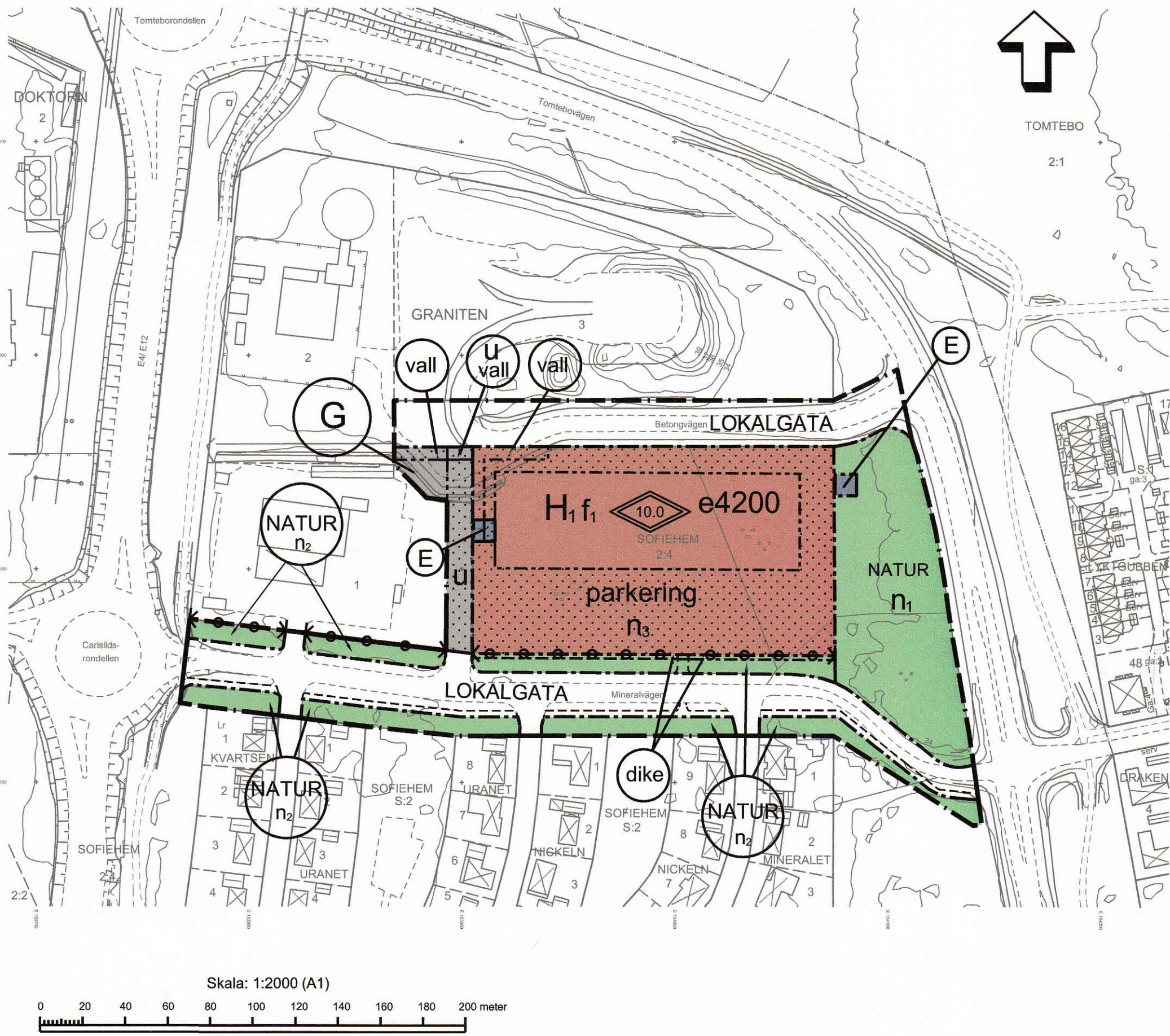
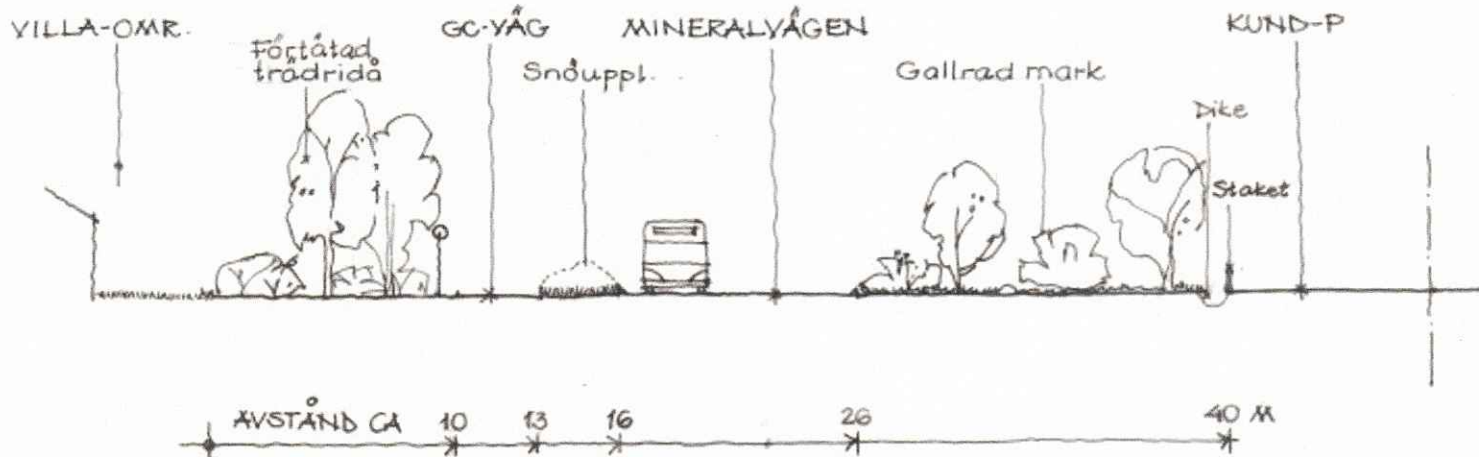


Illustration från sydväst



Gatusektion söder-norr (ej skalenlig)

ANTAGANDEHANDLING

Till planen hör:
- plankarta med bestämmelser
och illustration
- planbeskrivning med genomförande
- bullerutredning med kompletterande beräkningar
- riskanalys
- trafikutredning
- PM luftkvalitet
- handelskonsekvensutredning
- samrådsredogörelse
- utställande

BESLUT

Godkänd BN 2016-08-24, § 230
Anläggnings KF 2016-10-31, § 218
MMÖ 2017-07-05
MMÖ 2017-10-03
Laga kraft 2017-10-03
Vidimeras FB

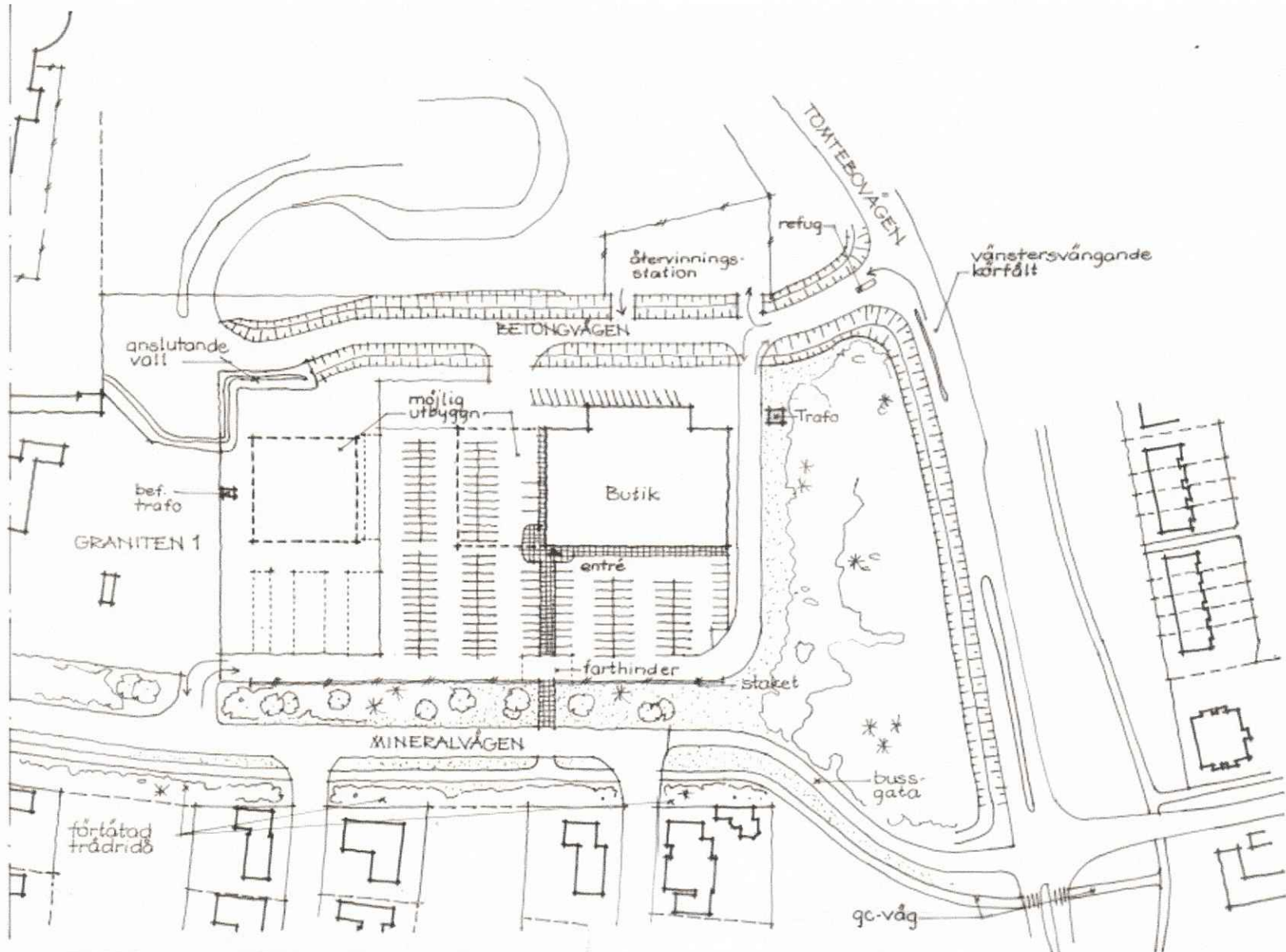


Illustration över planområde (ej skalenlig)

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Endast angiven användning och utformning är tillåten. Bestämmelser utan beteckning gäller inom hela planområdet.

GRÄNSER

---	Planområdesgräns
- - - - -	Användningsgräns
---	Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Allmänna platser

LOKALGATA	Lokaltrafik
NATUR	Naturområde

Kvartersmark

E	Transformatorstation
G	Bilservice
H	Handel, restaurang

UTNYTTJANDEGRAD/FASTIGHETSINDELNING

e4200	Största bruttoarea i m ² ovan mark. Livsmedel får max utgöra 3000 m ² .
-------	---

BEGRÄNSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

u	Marken får inte föras med byggnad.
u	Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

MARKENS ANORDNANDE (utformning av kvartersmark)

Mark och vegetation

n ₁	Område där endast varsam gallring får ske
n ₂	Område där grupper av träd bevaras och kompletteras där så är lämpligt.
n ₃	Dagvatten skall omhändertas via fördröjning. Oljeavskiljande åtgärder skall vidtas.
parkerings dike	Parkeringsplats skall finnas Öppet dike
- Schaktkontroll för ev arkeologiska fynd skall utföras i samband med markarbeten. Om fynd påträffas, skall arbetet avbrytas i denna del och Länsstyrelsen kontaktas.	

Utfart, stängsel

K	Körbar utfart får inte anordnas
---	---------------------------------

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

Utseende

f ₁	Fasad skall utföras i dämpad kulör.
----------------	-------------------------------------

Utformning

10.0	Högsta totalhöjd i meter
------	--------------------------

- Handelsfastigheten skall inhägnas med tätt staket, höjd minst 1100 mm mot söder, möjlighet till öppning för gångpassage.
- Mark runt butiksbyggnader skall utföras med plattor, kullersten eller dylikt till en bredd av minst 2 meter.

Byggnadsteknik

- Avstånd mellan entréer och cistern på bilvårdsområde skall vara minst 100 meter.

STÖRNINGSSKYDD

vall	Vall för förhindrande av inträngande hetvatten skall utföras i förlängning av befintlig vall och med motsvarande konstruktion.
------	--

- Störande ljud från tekniska installationer skall åtgärdas vid källan, så att riktvärden för industribuller kan hållas.
- Startbesked för ny bebyggelse för handel får ges först när frågan om skyddsvallens utförande lösts.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår fem år efter laga kraft.

Ändrad lovplikt, lov med villkor

- Bygglöv krävs för skyltar, ljusanordningar och skyltmast.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats.

ILLUSTRATION

----- Föreslagen gång- och cykelbana.

Detaljplan för fastigheterna
Del av Sofiehem 2:4 och del av GRANITEN 1
inom Älvdhemsområdet i Umeå kommun, Västerbottens län

Umeå kommun, Detaljplanering, maj 2016
Rev. augusti 2016

Magdalena Blomquist
Planchef
Karin Eriksson Hultén
Planarkitekt

2480K-P2017/23

Detaljplan för fastigheten Sofiehem 2:4 och del av Graniten 1 inom Ålidhemsområdet i Umeå kommun, Västerbottens län

Planen är godkänd av byggnadsnämnden **2016-08-24, § 230** och antagen av kommunfullmäktige **2016-10-31, § 218**.

Länsstyrelsen beslutade **2016-11-10** att inte överpröva kommunens beslut.

Beslutet om att anta detaljplanen är överklagat till Mark- och miljödomstolen som **2017-07-05** beslutade att avslå överklagandet.

Det beslutet är överklagat till Mark- och miljööverdomstolen som **2017-10-03** meddelade att prövningstillstånd inte lämnas som klagande hade begärt.

Därmed står Mark- och miljödomstolens dom fast.

Detaljplanen har vunnit laga kraft, och är giltig från och med **2017-10-03**.

Kopia till:

- Sökanden
- Länsstyrelsen, samhällsplanering

UMEÅ KOMMUN
Detaljplanering, oktober 2017



Fredrik Björkman
kartingenjör

2480K-P2017/23



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060301

PROTOKOLL
2017-10-03
Föredragning i
Stockholm

Aktbilaga 4
Mål nr P 7136-17

RÄTTEN

Hovrättsrådet Per Sundberg, tekniska rådet Karina Liljeroos och fd. hovrättsrådet Eywor Helmenius, referent

FÖREDRAGANDE OCH PROTOKOLLFÖRARE

Föredraganden David Sandberg

PARTER

Klagande

1. Carlslids norra samfällighetsförening
c/o Sandra Näsmo
Silvervägen 2
907 50 Umeå

2. Åke Edlund
Silvervägen 45
907 50 Umeå

3. Inger Nyberg
Samma adress som 2

Motpart

Umeå kommun
901 84 Umeå

SAKEN

Antagande av detaljplan för del av fastigheterna Sofiehem 2:4 och Graniten 1 i stadsdelsområdet Carlskem i Umeå kommun; nu fråga om prövningstillstånd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-07-05 i mål nr P 2803-16

Efter föredragning fattar Mark- och miljööverdomstolen följande

BESLUT (att meddelas 2017-10-03)

Mark- och miljööverdomstolen ger inte prövningstillstånd. Mark- och miljödomstolens avgörande står därför fast.

Dok.Id 1372248

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00	08-561 675 59	måndag – fredag
103 17 Stockholm		08-561 675 50		09:00–15:00
		E-post: svea.hovratt@dom.se		
		www.svea.se		

Skälen för beslutet

Det överklagade avgörandet får prövas av Mark- och miljööverdomstolen bara om Mark- och miljööverdomstolen har gett prövningstillstånd.

Prövningstillstånd ska ges om

- det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
- det inte går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till utan att prövningstillstånd ges,
- det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre domstol, eller
- det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Mark- och miljööverdomstolen har gått igenom målet och kommit fram till att det inte finns skäl att ge prövningstillstånd i detta fall.

Beslutet får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

David Sandberg

Protokollet uppvisat/



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-07-05
meddelad i
Umeå

Mål nr P 2803-16

KLAGANDE

1. Carlslids norra samfällighetsförening, c/o Sandra Näsmo, Silvervägen 2, 907 50 Umeå
2. Åke Edlund, Silvervägen 45, 907 50 Umeå
3. Luigi Meucci, Guldvägen 4, 907 50 Umeå
4. Inger Nyberg, Silvervägen 45, 907 50 Umeå
5. Jonas Sandlund, Älvans väg 9 E, 907 50 Umeå
6. Agneta Westergren, Guldvägen 4, 907 50 Umeå

MOTPART

Umeå kommun
901 84 Umeå

ÖVERKLAGAT BESLUT

Umeå kommuns beslut den 31 oktober 2016, § 218, i ärende nr BN-2014/00955, se bilaga 1

SAKEN

Antagande av detaljplan för del av fastigheterna Umeå Sofiehem 2:4 och Umeå Graniten 1 i stadsdelsområdet Carlskem i Umeå kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandena.

Dok.Id 269882

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138	Nygatan 45	090-17 21 00	090-77 18 30	måndag – fredag
901 04 Umeå		E-post: umea.tingsratt@dom.se		09:00-12:00
		www.domstol.se		13:00-15:00

BAKGRUND

Kommunfullmäktige i Umeå kommun (kommunen) antog i beslut den 31 oktober 2016 en detaljplan för del av fastigheterna Umeå Sofiehem 2:4 och Graniten 1 inom stadsdelsområdet Carlshem i Umeå. Enligt beslutet är syftet med detaljplanen att skapa planmässiga förutsättningar för handel eller restaurang med tillhörande parkeringsytor samt att säkerställa goda angöringsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en kraftigt förändrad struktur.

Carlslids norra samfällighetsförening (föreningen), Åke Edlund, Luigi Meucci, Inger Nyberg, Jonas Sandlund och Agneta Westergren har överklagat kommunens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN

Föreningen har yrkat att detaljplanen ändras dels så att ingen in- eller utfart till Coop finns från Mineralvägen, dels så att den omfattar villkor för skyddsåtgärder mot buller och insyn. Föreningen har även yrkat att planen ändras så att den medger en säker lösning för trafikanter längs gång- och cykelvägen (GC-väg) vid Carlslids-rondellen. Föreningen har även yrkat att en fördjupad buller- och trafikutredning genomförs.

Åke Edlund och Inger Nyberg har yrkat att detaljplanen ändras så att GC-vägen placeras på den norra sidan av Mineralvägen. De har även yrkat att det läggs till en planbestämmelse om att kommunen ska bygga och bekosta ett plank på kommunens mark, i syfte att begränsa framförallt ljudnivån men även insyn och övrig störning.

Jonas Sandlund har yrkat att det läggs till en planbestämmelse om att kommunen ska vidta bullerdämpande åtgärder längs viss del av Tomtebovägen.

Luigi Meucci och Agneta Westergren har yrkat att detaljplanen ändras så att ingen in- eller utfart sker till eller från den planerade Coop-butiken via Mineralvägen. De har även yrkat att det läggs till en planbestämmelse om skyldighet för

kommunen att ansvara för och finansiera skyddsåtgärder såsom bullerplank, jordvall, planteringar och dylikt oavsett vägdragning. De har vidare yrkat att kommunen åläggs att tydligare redovisa de åtgärder som planeras för oskyddade gång- och cykeltrafikanter som korsar Mineralvägen i närheten av Carslidsrondellen samt hur det är tänkt att gång- och cykeltrafikanter från Tomtebo ska ta sig till Coop. De har slutligen yrkat att kommunen åläggs att redovisa en samlad buller- och trafikutredning i området, där man vägt in Coop:s fulla nyttjandekapacitet, den nybebyggelse som benämns Nydala sjöstad och den fortsatta utvecklingen av bostadsområdet Tavleliden.

VAD DE KLAGANDE HAR ANFÖRT

De klagande har anfört i huvudsak följande i mark- och miljödomstolen.

Föreningen

Föreningen anser inte att den antagna detaljplanen har tagit hänsyn till den samlade påverkan som sker i området från olika verksamheter (trafik på E4, trafik på Tomtebovägen, OK/Q8 och tillkommande Coop). Påverkan som avses är framförallt omgivningsbuller och trafiksituationen. Underlaget har inte redovisat den samlade bullersituationen i området. Eftersom bullernivåerna (dygnsmedel vid fastigheter i anslutning till Mineralvägen) ligger nära riktvärdet på 55 dB(A) och att det dessutom finns risk att flera ljudkällor kan ge upphov till att den totala ljudnivån adderas, är det rimligt att i bullerutredningen redovisa felmarginaler för bullerberäkningarna samt inkludera beräkningar från samtliga närliggande verksamheter.

Utredningen behöver även bedöma förhållandet till normer av buller under helger och kvällar, eftersom gränsvärdet då är lägre (40—45 dBA). Dessutom anser föreningen att det saknas en redovisning och en bedömning av effekter på boendemiljön baserat på scenarier för bullernivåer och trafikflöden i framtiden. Föreningen anser att underlag för beslut om detaljplan behöver omfatta en utredning om trafikutvecklingen för området i närheten av E4, efter ny bebyggelse kring Nydalaområdet och fortsatt utveckling på Tavleliden.

Föreningen är orolig för den trafiksituation och det buller som förväntas bli resultatet vid Mineralvägen av att fastigheten bebyggs med bl.a. en Coop-butik med in-/utfart från Mineralvägen. Föreningen menar att en sådan lösning inte är hållbar för framtiden. Förutom bullersituationen ser föreningen en överhängande risk för köbildning på Mineralvägen där trafiken till och från Coop också ska samsas med busstrafik. Köbildning är redan ett problem efter Tomtebovägen. Dessutom ser föreningen en överhängande risk med att in-/utfarten även kommer att användas av tung trafik som ska till och från OK/Q8. Den tunga trafiken till och från OK/Q8 är i dag ett mycket stort problem för närboende dag som natt med buller och utsläpp av dieselavgaser och partiklar.

Föreningen anser att detaljplanen inte i tillräcklig utsträckning har belyst trafiksituationen vid Carlslidsrondellen. Den GC-väg som löper parallellt med Kolbäcksvägen passerar in-/utfarten från Mineralvägen precis vid rondellen. De trafikanter som i dag färdas på GC-vägen är oskyddade, särskilt från den trafik som i hög fart svänger in från Kolbäcksvägen till Mineralvägen. Ökad trafik in på Mineralvägen kommer att förvärra situationen. Detaljplanen behöver hantera frågan tydligare och säkerställa GC-trafikanternas säkerhet. Här är det även viktigt att beakta säkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter med funktionsnedsättning. Med ökad trafikmängd i kombination med direkt närhet till E4:an kommer överfarten att bli farligare för alla, men än mer för t.ex. personer med synnedsättning.

Detaljplanen har lyft frågan om skyddsåtgärder till bygglovsprocessen. Föreningen menar att den planerade verksamheten kommer att starkt påverka boendesituationen (buller, insyn, störning från belysning på fastigheten) för de fastigheter som ligger närmast Mineralvägen samt lekparken på området och att det därför är rimligt att kräva att skyddsåtgärder regleras i detaljplanen.

Åke Edlund och Inger Nyberg

De överklagar beslutet om placering av en ny GC-väg längs Mineralvägens södra sida då det skulle innebära ökad ljudnivå, insyn, sken från belysningsmaster på Coops tänkta parkering samt nedskräpning för de närboende.

Redan i dag, enligt kommunens mätningar, tangerar ljudnivån tillåtna 70–75 dB(A) vid husfasaden hos dem på Silvervägen 45. När nuvarande skog norr om Mineralvägen ersätts med tänkt kommersiell fastighet och därtill ökad trafik, stiger ljudnivån ytterligare. Att då avlägsna den smala vall av träd och buskage söder om Mineralvägen, som skyddar bl.a. deras hus, för att ge plats åt GC-vägen är därför felaktigt. Enligt plan- och bygglagen (2010:900) är hänsyn att beaktas för att undvika ”störningar eller betydande olägenheter för omgivningen”. I granskningsutlåtandet dryftar kommunen de boendes möjlighet att söka bygglov för att sätta upp plank. De anser det felaktigt att de som kringboende, för att leva med lämplig ljudnivå, ska bekosta bygglov och uppföra detta på egen hand och på den egna fastigheten. Kommunen menar att GC-banan inte bör korsa infarten till handelsområdet men ser inga problem med att fotgängare och cyklister istället måste korsa den mer trafikerade Mineralvägen och därefter förflytta sig över handelsområdets parkeringsområde och vägar, där trafiken är ännu mer oordnad.

Jonas Sandlund

I kommunens underlag för de planerade åtgärderna visar konturlinjediagram att bullernivåer från Tomtebovägen mot bostäderna på Älvans väg 5-9 beräknas uppgå i intervallet 55-59 dB dygnsekvivalent ljudnivå. Enligt Boverkets rekommendationer för tillämpning av riktvärden avseende buller framhålls att man i områden utanför stadens centrala delar bör ha en ambition att skapa ljudmiljöer som med god marginal underskrider riktvärdena (55 dB dygnsekvivalent ljudnivå, 50 dB dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats) och att avsteg från riktvärdena enbart bör accepteras i städers centrala delar och då endast undantagsvis då hälsoproblem av buller generellt underskattas.

De som bor på Älvans väg 9 är redan i nuläget mycket besvärade av trafiken på Tomtebovägen. I ett område som redan är utsatt för trafikbuller bör man inte förvärra situationen för de boende ytterligare. Att bullernivåerna redan är höga kan inte ses som ett skäl för att åtgärder inte behöver vidtas vid ändring av detaljplanen när gränsvärden riskerar att överskridas. De planerade förändringarna i detaljplanen innebär en väsentlig ombyggnad av vägar som medför ökade störningar i området

med bl.a. breddning av Tomtebovägen, införande av dubbla körfält till ny korsning mot Betongvägen, tillkomsten av trafikljus samt in/utfart med köbildningar och inbromsningar/accelerationer. Kommunen har inte beaktat de boendes hälsa och boendemiljö.

Han befarar att slutsatsen att inte inkludera bullerdämpning är baserad på underskattningar, medvetet otydliga redovisningar och nonchalans av bullerproblemen i området. I den kompletterande bullerutredningen har värden för Älvans väg utslutits och han ställer sig tveksam till slutsatser och bedömningar då man varken i kommunens slutrapport eller bullerutredning presenterat beskrivningar om vad som tagits hänsyn till i beräkningar eller hur kvalitetssäkring har utförts för att säkerställa att skattningarna överensstämmer med de faktiska förhållandena i området. Det är flera faktorer som ökar trafikbullret i området t.ex. vägens höjd, som här ligger avsevärt högre än omgivande tomter, långa perioder med vinterdäck och buller från E4. Trots upprepade förfrågningar har kommunen inte kunnat eller velat delge honom några detaljer kring vilka parametrar som beaktats vid de genomförda bullerberäkningarna eller varför Älvans väg inte ingått i den kompletterande beräkningen. Även en förenklad beräkningsmodell bör beskrivas för att utgöra ett trovärdigt underlag. De allra enklaste modellerna baserat på avstånd (55 m), hastighet (60 km/h) och trafikmängd (13 000 fordon/h) indikerar dock bullervärden omkring 60 dB dygnsekvivalent ljudnivå. Om kommunen avser att göra avsteg från gränsvärden utan att aktivt verka för att minska bullerproblemen så borde detta föregås av ett betydligt tydligare och fyligare beslutsunderlag samt en balanserad konsekvensbedömning.

Han tolkar det även som att de framtida bullernivåerna enbart skattats utifrån den beräknade ökningen i trafikmängd som Coops etablering medför. Enligt Boverket åligger det kommuner att vid ny- eller väsentlig ombyggnad av trafikmiljön också sträva efter en långsiktigt hållbar buller- och trafiksituation även för framtiden. Han begär att detta även omsätts i konkreta åtgärder och inte bara som formuleringar i kommunens handlingsplaner. Tomtebo är ett starkt växande område med Tomtebovägen som enda in- och utfart varför trafikmängden ständigt ökar och även detta

borde ha beaktats i planen. Han anser att bullerdämpande åtgärder t.ex. i form av bullerplank eller vall är en befogad och även tekniskt och ekonomiskt rimlig kompensationsåtgärd för att säkerställa att bullergränsvärden inte överskrids vid den planerade förändringen.

Luigi Meucci och Agneta Westergren

De har under planprocessen poängterat vikten av en helhetsbedömning av den påverkan (bullernivåer och trafikflöden) på området som Coop-etableringen medför. De anser att kommunen trots detta idogt hävdar att det ligger utanför ramen för detaljplanen. De, i egenskap av boende på området, har genom åren successivt upplevt en markant försämring av utemiljön. Kolbäcksbons uppförande medförde en stor ökning av trafik längs Kolbäcksvägen, vilket ökade ytterligare efter omvandlingen av Kolbäcksvägen till E4. Etableringen av nya bostadsområden på Tomtebo och Tavleliden har också medfört en ökad trafikmängd i området och de har fortsatt dokumenterade problem med långträdare på tomgång på OK/Q8. Sammantaget har de ett konstant trafikbrus i princip dygnet runt, vilket är mycket uppenbart vid utevistelse, särskilt sommartid. Dessutom planeras inom kort anläggandet av Nydala sjöstad, omfattande bostäder, kontor och verksamheter vilket på sikt kommer att medföra än mer trafik i området. Det är av största vikt att se till helheten när det gäller påverkan på området, innan beslut vinner laga kraft.

DOMSKÄL

Prövningsramen

Enligt 1 kap. 2 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL, är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten, det s.k. planmonopolet. Planmonopolet ger kommunerna en möjlighet att inom vida ramar avgöra hur mark ska disponeras.

Vid planläggning ska enligt 2 kap. 1 § PBL hänsyn tas till både enskilda och allmänna intressen. Enligt 2 kap. 9 § PBL får planläggning av mark- och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket kan medföra en sådan påverkan

på omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt. Vidare framgår av 4 kap. 36 § PBL att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

Av 13 kap. 17 § PBL framgår bl.a. att den instans som prövar ett överklagande av ett beslut att anta en detaljplan endast ska pröva om det överklagade beslutet strider mot någon rättsregel på det sätt som klaganden har angett eller som framgår av omständigheterna. Om domstolen vid en sådan prövning finner att beslutet strider mot en rättsregel, ska beslutet upphävas i sin helhet. Annars ska beslutet fastställas i sin helhet. Om kommunen medgett det, får dock beslutet upphävas i en viss del eller ändras på annat sätt. Vid en överprövning av en kommuns beslut att anta en detaljplan bör beslutet upphävas endast om kommunen i sin bedömning har gjort en felaktig avvägning mellan motstående intressen, eller brustit i handläggningen av ärendet (se Mark- och miljööverdomstolens avgörande i referat MÖD 2013:44).

De intressen som ska beaktas vid planläggning är både allmänna och enskilda. Hur avvägningen mellan berörda intressen utfaller beror av de åberopade planintressenas styrka i förhållande till de intressen som står emot planen. I enlighet med praxis kan toleransnivån variera med hänsyn till det berörda områdets karaktär och förhållandena på orten (se dåvarande Regeringsrättens avgörande RÅ 1996 not. 85). En grundläggande utgångspunkt vid avvägningen är att planläggningen inte får innebära fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Vissa allmänna intressen, såsom riksintressen, miljökvalitetsnormer och människors hälsa eller säkerhet, bevakas i första hand av länsstyrelsen genom den överprövningsskyldighet som ålagts länsstyrelserna enligt bestämmelserna i 11 kap. 10 § PBL. När enskilda åberopar allmänna intressen, såväl frågor som omfattas av länsstyrelsens prövning enligt 11 kap. 10 § PBL, som andra allmänna intressen, blir prövningen i samband med ett överklagande begränsad (se bl.a. RÅ 1994 ref. 39 och MÖD 2013:47). Det som avgör överprövningens omfattning är utformningen

av de bestämmelser som det överklagade beslutet grundas på. Om kommunens beslut ryms inom den handlingsfrihet som de materiella bestämmelserna medger, kommer de avvägningar som en kommun gjort mellan olika samhällsintressen inte att bli föremål för överprövning. I samband med ett överklagande som berör sådana allmänna intressen som länsstyrelsen enligt 11 kap. 10 § PBL ska bevaka kan det i regel bara prövas om underlaget för länsstyrelsens prövning har varit godtagbart, vad som tillförts i målet efter länsstyrelsens prövning 11 kap. 10 § PBL samt om detaljplanen medför att planen för berörda inte är acceptabel.

Mark- och miljödomstolen har att bedöma kommunens beslut i förhållande till det befintliga underlaget och kan inte fatta beslut om att ytterligare utredningar ska tillföras beslutsunderlaget.

Samtliga klagande har invänt mot detaljplanen i dess nuvarande utförande och omfattning. Domstolen övergår därför till att pröva av om kommunens beslut att anta detaljplanen ska upphävas eller inte.

Buller och trafik

Vad det gäller bedömning av buller och trafik utifrån allmänna intressen så är detta i huvudsak sådana allmänna intressen som ska bevakas av länsstyrelsen enligt 11 kap. 10 § PBL och prövningen är begränsad när sådana intressen åberopas av enskilda i en överklagandeprocess.

Länsstyrelsen har den 10 november 2016 beslutat enligt 11 kap. 10 § PBL att inte överpröva kommunens beslut att anta den aktuella detaljplanen. Detta innebär att länsstyrelsen bedömt att det inte kan befaras att en miljökvalitetsnorm inte följs eller att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor.

Vad det gäller trafikfrågor har SWECO under planarbetet, på uppdrag av kommunen, gjort en trafikutredning. Mark- och miljödomstolen bedömer att relevanta aspekter har vägts in i utredningen.

Mark- och miljödomstolen noterar att Trafikverket har inkommit med synpunkter under planarbetet vid samråd och granskning enligt 5 kap. 11 och 18 §§ PBL. Trafikverket har i samrådsyttrandet särskilt påtalat att trafikflödet kan komma att påverka framkomligheten i cirkulationsplatsen vid Carlslid (E4) samt att säkerheten för oskyddade trafikanter anses otillräcklig främst i och med risken att dessa korsar E4 istället för att använda befintliga tunnlar en bit bort. I granskningsyttrandet från Trafikverket framgår att en överenskommelse mellan Trafikverket och kommunen har träffats med åtgärder som ska genomföras för att minska risken för att oskyddade trafikanter genar över E4. Trafikverket synes därefter ha ansett att dess synpunkter har beaktats i tillräcklig utsträckning.

Vad det gäller bullerfrågor har Tunemalm Akustik AB under planarbetet, på uppdrag av kommunen, tagit fram en bullerutredning. I bullerutredningen, med tillhörande komplettering, har hänsyn tagits till buller som antas uppkomma till följd av bl.a. biltrafik på parkering, kylmedelskylare, kollektivtrafik och ökad biltrafik till följd av den tänkta etableringen. Mark- och miljödomstolen noterar att i utredningen har nu gällande riktvärden för buller beaktats. Av utredningen framgår att de närmast belägna bostäderna kommer att få en ökning om 1–2 dBA med anledning av den tillkommande trafiken till följd av etablering av en matvarubutik. Utredningen redovisar dock att nivåerna för alstrat buller kommer att hållas inom gällande riktvärden.

Som framgår ovan har länsstyrelsen, som har att bevaka allmänna intressen, inte funnit skäl att överpröva kommunens beslut. I fråga om buller finns emellertid även ett enskilt intresse för de som bor i planområdets direkta närhet att inte drabbas av ökade bullerstörningar i sina bostäder och i sin omgivning. Som tidigare nämnts redovisas i bullerutredningen att alstrat buller kommer att hållas inom gällande riktvärden. Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att ifrågasätta underlagets riktighet, omfattning eller de slutsatser som kommunen har dragit utifrån det. Domstolen anser att det inte, vare sig utifrån allmänna eller enskilda intressen, finns skäl att upphäva planen med anledning av visst tillkommande buller för omgivningen.

Som mark- och miljödomstolen tidigare har konstaterat har kommunen genomfört en godtagbar trafikutredning och konsekvenserna av ett genomförande av detaljplanen vad det gäller trafik har också redovisats i planbeskrivningen. Även om den antagna detaljplanen kan förväntas leda till en viss ökning av trafiken, bedömer domstolen att den tillkommande trafiken inte är av den omfattningen att den kommer att utgöra en fara för människors hälsa och säkerhet eller annars medföra en betydande olägenhet. Det saknas således skäl att upphäva planen på grund av den förändrade trafiksituationen.

Följaktligen gör mark- och miljödomstolen bedömningen att varken det tillkommande bullret eller den förändrade trafiksituationen utgör hinder mot att anta detaljplanen.

Olägenheter i övrigt

När det gäller frågorna om ökad insyn och störningar från ljussken framgår av 2 kap. 9 § PBL bl.a. att planläggning eller lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk inte får ske så att det kan medföra betydande olägenhet för omgivningen. Vid bedömningen av vad som i det enskilda fallet är att betrakta som betydande olägenhet måste områdets karaktär och förhållandena på orten beaktas. Toleransnivån får således anses vara något högre i vissa fall (jfr prop. 1985/86:1 s. 484 och RÅ 1996 not. 85)

Den nu antagna detaljplanen medger bebyggande av ett område som i dag i huvudsak är obebyggt. Området ligger i en av Umeå kommuns expanderande delar och är i gällande detaljplan, 2480K-P35/1988, planlagt för industri samt för småindustri eller hantverk. Även om en livsmedelsbutik genererar en annan typ av störningar, så har boende i områdets närhet haft att räkna med att det skulle kunna komma att bebyggas med verksamheter som kan generera ökad trafik samt olika typer av störningar.

I den nu antagna detaljplanen finns en planbestämmelse att handelsfastigheten ska inhägnas med ett tätt staket, med höjden minst 1 100 mm mot söder och möjlighet

till öppning för gångpassage. Enligt planbeskrivningen har den planbestämmelsen som syfte att skydda mot ljuskäglor från biltrafik på parkeringsområdet.

Med beaktande av avståndet mellan planområdet och klagandenas fastigheter och samfällighet anser mark- och miljödomstolen att skenet från belysning inte kan anses utgöra en betydande olägenhet. Vad gäller insyn från den planerade GC-vägen in mot fastigheterna på bostadsområdet kommer den enligt domstolens uppfattning att bli begränsad, särskilt med beaktande av att ett naturområde med träd kommer att bevaras mellan GC-vägen och bostadsområdet.

Mark- och miljödomstolen finner sammantaget att de förändringar i områdets markanvändning som planen möjliggör ligger innanför ramen för det tämligen vida bedömningsutrymme som kommunen har enligt 1 kap. 2 § och 2 kap. 1 § PBL. Den förändrade markanvändning som detaljplanen medger kan enligt domstolen inte antas medföra sådana betydande olägenheter för omgivningen som avses i 2 kap. 9 § PBL. Domstolen kan inte heller finna att detaljplanen inte tar skäligen hänsyn till befintliga förhållanden enligt 4 kap. 36 § PBL. Kommunens beslut att anta detaljplanen bör följaktligen inte upphävas. Överklagandena ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 26 juli 2017.

Kristina Johnsson

Britt-Inger Rönnbäck

I domstolens avgörande har rådmannen Kristina Johnsson och tekniska rådet Britt-Inger Rönnbäck deltagit. Beredningsjuristen Sara Fritzson har varit föredragande.



Länsstyrelsen
Västerbotten

19

Beslut

Datum

2016-11-10

Ärendebeteckning

404-9492-2016

Arkivbeteckning

404

1(1)

Umeå kommun
Byggnadsnämnden
901 84 Umeå

Länsstyrelsens prövning av beslut att anta detaljplan för del av fastigheterna SOFIEHEM 2:4 och GRANITEN 1 inom Ålidhemsområdet, Umeå kommun, Västerbottens län.

Beslut

Länsstyrelsen beslutar enligt 11 kap 10 § PBL att inte pröva kommunens beslut.

Redogörelse för ärendet

Kommunfullmäktige har 2016-10-31 § 218 antagit rubricerad detaljplan. Länsstyrelsen finner ingen anledning att med hänvisning till de överprövningsgrundande aspekterna i 11 kap 10 § PBL pröva kommunens antagandebeslut. Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

Detta beslut är godkänt i länsstyrelsens elektroniska system och har därför inga namnunderskrifter.

Clara Ganslandt
Planarkitekt

Peder Seidegård
Länsarkitekt

Kommunfullmäktige

Tid: Måndagen den 31 oktober 2016 kl. 9:00-17:00
Plats: Kommunfullmäktigesalen, Rådhusplanaden 6
Beslutande: Se separat företeckning
Övriga deltagare: Se sidan två
Utses att justera: Christer Lindvall (S) Veronica Kerr (KD)
Justeringens tid och plats: Sekreterarens tjänsterum, stadshuset 2016-11-07 kl 15.00

Sekreterare: Agneta Flumé §§ 207-236
 Agneta Flumé

Ordförande: Marie Louise Rönnmark
 Marie-Louise Rönnmark

Justerare: Christer Lindvall Veronica Kerr
 Christer Lindvall Veronica Kerr

BEVIS
Justerat protokoll har offentliggjorts genom anslag

Organ: Kommunfullmäktige
Sammanträdesdatum: 2016-10-31
Anslaget har satts upp: 2016-11-08
Anslaget tas ner: 2016-11-30
Förvaringsplats: Kommunledningsstaben, nämndkansliet
Underskrift: Kerstin Magnusson
 Kerstin Magnusson

Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Sammanträdesprotokoll
2016-10-31

Övriga deltagare

Tjänstepersoner

Anna Holmstedt, nämndsekreterare
Claes Björnberg, presskommunikatör
Jonas Jonsson, stadsdirektör
Lennart Nilsson, kommunjurist
Monica Fryxå, redovisningschef
Per-Erik Evaldsson, kommunrevisor
Tomas Jakobsson, nämndsekreterare

Justerares sign:

Utdraget bestyrks:

Närvarologg för ordinarie ledamöter
 Umeå kommunfullmäktiges sammanträde den 31 oktober 2016 klockan 17:02:42.

Ledamot	Logg
Marie-Louise Rönmark ordf. (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Sven-Olov Edvinsson 1:e vice (C)	Solveig Granberg ers. kl. 09:08 (p2) till kl. 13:18 (p13), ord. ankom kl. 13:18 (p13)
Carin Nilsson 2:e vice (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Hans Lindberg (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Anders Ågren (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Moa Brydsten (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Ulrik Berg (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Andreas Lundgren (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Nasser Mosleh (MP)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Margareta Rönngren (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07, utgår kl. 13:42 (p15), ord. ankom kl. 13:42 (p15)
Ulrika Edman (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Lasse Jacobson (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07, utgår kl. 14:30 (p16) , Bore Sköld ers. kl. 14:41 (p17) kl. 14.36
Stefan Nordström (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Tomas Wennström (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Lennart Johansson (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Janet Ågren (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Peder Westerberg (L)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Mattias Larsson (C)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Peter Vigren (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07, utgår kl. 14:42 (p17) , Mikael Berglund ers. kl. 14:42 (p17)
Tommy Holmgren (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Filip Hallbäck (FI)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Peter Sedlacek (L)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Håkan Johansson (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Anna-Karin Sjölander (C)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Elinor Zachrisson (V)	Elsa Andersson Hedkvist ers. kl. 09:09 (p2)
Elrika Nordström (-)	Thomas Fritz ers. kl. 09:09 (p2)
Elmer Eriksson (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Veronica Kerr (KD)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Lena Karlsson Engman (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Gudrun Nordborg (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Lennart Arvidsson (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Christer Lindvall (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Anders Sellström (KD)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07, utgår kl. 16:30 (p6)
Malin Forss (MP)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Ingegerd Wallrud (G)	Stefan Hagström ers. kl. 09:09 (p2)
Bernt Andersson (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Petter Nilsson (SD)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07, utgår kl. 13:17 (p13)
Åsa Bäckström (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Elin Jonsson (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Irma Olofsson (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Ulrica Westerlund (L)	Lotta Holmberg ers. kl. 09:09 (p2)
Jan Haggglund (AP)	Tomas Westerström ers. kl. 09:10 (p2)
Eric Bergner (C)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Marianne Löfstedt (M)	Ankom kl. 09:10 (p2)
Ingemar Jangvad (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Ari Leinonen (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Henrik Agerhäll (SD)	

m CL HLR

/an

Forts. närvarologg den 31 oktober 2016 klockan 17:02:42.

Ledamot	Logg
Gabriel Farrysson (MP)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Emma Vigren (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Jan-Olov Carlsson (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Lennart Holmlund (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Gunilla Berglund (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Per-Erik Johansson (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Mattias Sehlstedt (V)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Louise Hanro (FI)	Saasha Metsärantala ers. kl. 09:10 (p2)
Igor Jonsson (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Elin Fjellström (FI)	
Emma Strömberg (L)	Björn Kjellsson ers. kl. 09:10 (p2)
Marikk Henriksson (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07 , utgår kl. 16:08 (p4), Andreas Sjögren ers. kl. 16:08 (p4)
Beatrice Arebrand (C)	Ingrid Gustafsson ers. kl. 09:10 (p2)
Tina Myhrberg (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Charlotta Westerlund (S)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Caroline Täljebad (V)	Bore Sköld ers. kl. 09:11 (p2) till kl. 13:17 (p13), ord. ankom kl. 13:17 (p13)
Patrik Brännberg (AP)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07
Greger Knutsson (M)	Deltar i upprop 1 kl. 09:07

/an

nu GL Rell

Bilaga till Kommunfullmäktiges protokoll.

Närvarologg för ersättare

Umeå kommunfullmäktiges sammanträde den 31 oktober 2016 klockan 17:02:48.

Ersättare	Logg
* Andreas Sjögren (S)	Ankom kl. 10:04 (p12) kl. 9.00
* Mona Westman (S)	Ankom kl. 09:13 (p2), utgår kl. 14:48 (p17)
* Ingemar Andersson (S)	Ankom kl. 09:13 (p2), utgår kl. 16:08 (p4)
* Rita Andersson (S)	Ankom kl. 09:13 (p2)
* Leif Berglund (S)	Ankom kl. 09:19 (p2)
* Agnes Blom Bringlöv (S)	Ankom kl. 12:08 (p12), utgår kl. 14:20 (p16) ank kl. 9.00
* Mikael Berglund (S)	Ankom kl. 10:04 (p12) kl. 9.00
* Stefan Hagström (S)	Ankom kl. 09:09 (p2)
* Ingrid Gustafsson (S)	Ankom kl. 09:10 (p2)
* Thomas Fritz (MP)	Ankom kl. 09:09 (p2)
* Mia Winroth (MP)	Ankom kl. 09:13 (p2) utgår kl. 15
* Tomas Westerström (AP)	Ankom kl. 09:10 (p2)
* Olof Kristmansson (AP)	Ankom kl. 09:13 (p2)
* Sofia Ekman (M)	Ankom kl. 14:24 (p16), utgår kl. 15:31 (p24) Ank kl. 9.00
* Leif Lundgren (M)	Ankom kl. 09:14 (p2)
* Åsa Ågren Wikström (M)	Ankom kl. 09:14 (p2)
* Tommy Strand (M)	Ankom kl. 09:14 (p2)
* Eva Westman Modig (M)	Ankom kl. 09:14 (p2), utgår kl. 16:59 (p10) kl. 14.30
* Christer Fessé (M)	Ankom kl. 09:16 (p2)
* Solveig Granberg (C)	Ankom kl. 09:08 (p2)
* Björn Kjellsson (L)	Ankom kl. 09:10 (p2)
* Lotta Holmberg (L)	Ankom kl. 09:09 (p2)
* Eva Bränström Amesson (KD)	Ankom kl. 09:14 (p2)
* Elsa Andersson Hedkvist (V)	Ankom kl. 09:09 (p2)
* Bore Sköld (V)	Ankom kl. 09:11 (p2)
* Örjan Mikaelsson (V)	Ankom kl. 09:14 (p2)
* Saasha Metsärintala (FI)	Ankom kl. 09:10 (p2)

/ah

M G

NR

§ 218

Diarienumr: KS-2016/00149

Detaljplaneförslaget för Sofiehem 2:4

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för del av Sofiehem 2:4 och del av Graniten 1

Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och restaurang med tillhörande parkeringsytor. Syftet är också att säkerställa goda angöringsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en förändrad struktur.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, i maj 2016. Revideringar har gjorts efter samråd i mars 2016 och efter granskning i juni 2016.

Motivet till att Byggnadsnämnden överlämnar detaljplanen till kommunfullmäktige för att antas är att etableringen av Coop på Sofiehem 2:4 har väckt känslor hos boende vid Silvervägen/Guldvägen söder om aktuellt område respektive vid Älvans väg öster om aktuellt område. Synpunkter gäller främst den ökande trafiken, särskilt risken för att en smitväg uppstår via Coops fastighet mellan E4 och Tomtebovägen. Till detta kommer att ökat buller befaras överstiga beräknade värden enligt bullerutredning och att fler svängande bilar i Carlslidsrondellen skulle kunna innebära ökade konflikter med den gång- och cykelväg som löper parallellt med E4. För att bemöta och besvara synpunkterna har det hållits såväl ett informationsmöte som ett samrådsmöte på Sjöfruskolan.

Beslutsunderlag

Plankarta

Planbeskrivning

Handelskonsekvensutredning

Bullerutredning

Bullerutredning, kompletterande beräkningar

Trafikutredning

PM Luftkvalitet

Risikanalys



Umeå kommun
Kommunfullmäktige

Sammanträdesprotokoll
2016-10-31

Samrådsredogörelse
Granskningsutlåtande
Tjänsteskrivelse BN
Protokollsutdrag BN

Beredningsansvariga

Elin Pietroni
Hanna Jonsson

Beslutet ska skickas till

Umeå kommun, Detaljplan
Sökande
Länsstyrelsen
De med kvarstående synpunkter (se protokollsutdrag BN)

Näringslivs- och planeringsutskottets beslutsordning

Näringslivs- och planeringsutskottets beslutar föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

Kommunstyrelsens beslutsordning

Kommunstyrelsens beslutar enligt näringslivs- och planeringsutskottets förslag.

Kommunfullmäktiges beslutsordning

Följande yttrar sig:
Mikael Berglund, Patrik Brännberg, Ulrik Berg, Eric Bergner, Mattias Sehlstedt och Gabriel Farrysson.

Yrkanden

Mikael Berglund (S), Ulrik Berg (M), Eric Bergner (C), Mattias Sehlstedt (V), Gabriel Farrysson (MP) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Patrik Brännberg (AP) – Avslag till förslaget.

Propositionsordning som godkänns

Kommunstyrelsens förslag mot Patrik Brännbergs avslagsyrkande.
Ordföranden finner att kommunfullmäktige beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag att anta detaljplanen.

Byggnadsnämnden

Tid: Onsdagen den 24 augusti 2016 kl. 9:30–15:10,
Ajournering kl. 12:10–13:00

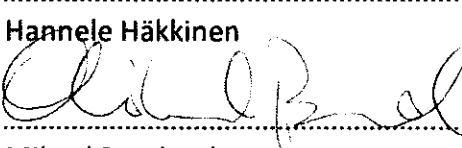
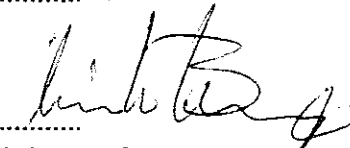
Plats: Saluten, Stadshuset

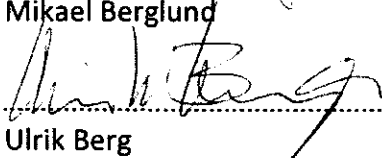
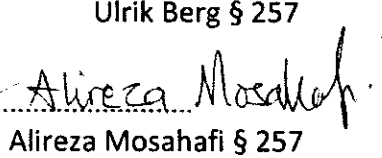
Beslutande: Mikael Berglund (S), ordförande §§ 219-256, 258-271
Ola Borgström (S), tjug ersättare för Mikael Berglund (S) § 257
Ulrik Berg (M), 1:e vice ordförande
Alireza Mosahafi (MP), 2:e vice ordförande
Karin Svedlert (S)
Ingemar Jangvad (S)
Mona Westman (S)
Roger Persson (L)
Eric Bergner (C)
Felix Arnstedt (KD)
Mattias Sehlstedt (V)
Maria Myrstener (V)

Övriga deltagare: Se sidan två

Utses att justera: Ulrik Berg och Alireza Mosahafi § 257

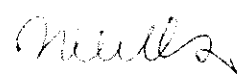
Sekreterare:  §§ 219-271
Hannele Häkkinen

Ordförande:  
Mikael Berglund Ulrik Berg § 257

Justerare:  
Ulrik Berg Alireza Mosahafi § 257

BEVIS

Justerat protokoll har offentliggjorts genom anslag

Organ: Byggnadsnämnden
Sammanträdesdatum: 2016-08-24
Anslaget har satts upp: 2016-08-31
Anslaget tas ner: 2016-09-22
Förvaringsplats: Umeå kommun, Bygglov
Underskrift: 

Hannele Häkkinen

Övriga deltagare

Ej tjänstgörande ersättare

Ola Borgström (S) §§ 219-256, 258-271

Emma Vigren (S) §§ 219-258, 260-271

Stefan Hagström (S)

Maria Vängbo (S) §§ 219-229, 231-271

Gabriel Farrysson (MP)

Igor Jonsson (M)

Harald Svensson (M)

Lennart Sandström (L)

Lennart Persson (C)

Örjan Mikaelsson (V)

Ellen Söderberg (V)

Tjänstemän

Britta Nordbrandt-Nilsson, bostadsanpassningschef, § 220

Annalena Löfgren, biträdande planeringschef, § 221

Peter Thuresson, statistiker, § 221

Marie Häggström, lantmäterichef, § 222

Mattias Berggrund, KLM-chef, § 222

Tomas Strömberg, stadsarkitekt, §§ 223-228, 234, 244-247

Magdalena Blomquist, planchef, §§ 229-233, 235-243

Maria Blomqvist, biträdande stadsarkitekt, §§ 248-266

Johan Ledstedt, bygglovhandläggare, §§ 268-271

Hannele Häkkinen, nämndsekreterare

Karin Strömberg, koordinator

Margaretha Alfredsson, samhällsbyggnadsdirektör

Niklas Forsgren, kommunikatör

Sari Lindvall, planarkitekt

Tichaona Dumba Maphosa, bygglovhandläggare

§ 230

Sofiehem 2:4 och Graniten 1

Diariernr: BN-2014/00955

Detaljplan för del av Sofiehem 2:4 och del av Graniten 1 – handel (Coop)

Beslut

Byggnadsnämnden godkänner den reviderade detaljplanen för del av Sofiehem 2:4 och del av Graniten 1 och överlämnar den till kommunfullmäktige för antagande.

Jäv

På grund av jäv deltar inte Maria Vängbo (S), ersättare, i handläggningen i detta ärende.

Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och restaurang med tillhörande parkeringsytor. Syftet är också att säkerställa goda angöringsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en förändrad struktur.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, i maj 2016 och reviderats i augusti 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 granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bl.a. att inkomna synpunkter under samråds- och granskningstiden föranleder revideringar i detaljplanehandlingarna enligt följande:

Plankarta

- Bredd på den östra delen av lokalgatan (Mineralvägen), som genom lokala trafikföreskrifter utgör bussgata, ökas.
- Norra delen av Mineralvägen avsätts som naturmark n₂ och bestämmelsen kompletteras till: Område där grupper av träd bevaras och kompletteras *där så är lämpligt*
- Under bestämmelsen Markens anordnande kompletteras skrivningen om arkeologiska fynd: *Schaktkontroll för ev. arkeologiska fynd skall utföras i samband med markarbeten. Om arkeologiska fynd påträffas o.s.v.*
- Under bestämmelsen Störningsskydd har krav på vallens anordnande justerats.

Planbeskrivning

Ändringar av redaktionell karaktär införs framförallt under rubrikerna Arkeologi, Bil- och busstrafik, Oskyddade trafikanter samt Buller. Texter som justeras syftar främst till att tydliggöra och underlätta tolkingen av detaljplanens innebörd. Dessutom har Trafikverkets krav införts under Planekonomiska frågor.

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

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- Fastighetsägare till kv. Kvartsen 1
- Fastighetsägare till Mineralet 1
- Fastighetsägare till Nickeln 1 och Nickeln 9
- Fastighetsägare till Uranet 8
- Fastighetsägare till Lyktgubben 3-16
- Carlslids norra samfällighet.

Övriga berörda, (underrättelse):

- Fastighetsägare till kv. Uranet 1
- Fastighetsägare till Uranet 7
- Fastighetsägare till Nickeln 3 och Nickeln 6
- Fastighetsägare till Tennet 5 och Tennet 6
- Fastighetsägare till Guldets 10
- Fastighetsägare till Silvret 5
- Fastighetsägare till Sjöfrun 75
- Vakin.

Umeå kommun
Byggnadsnämnden

Sammanträdesprotokoll
2016-08-24

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2016-08-08.

Antagandehandlingar

- Utlåtande daterat augusti 2016
- Plankarta med planbestämmelser daterad maj 2016, reviderad augusti 2016
- Planbeskrivning med genomförande daterad maj 2016, reviderad augusti 2016
- Samrådsredogörelse daterad maj 2016
- Utredningar: Trafikutredning, Bullerutredning, Riskanalys, PM luftkvalité, Handelskonsekvensutredning.

Beredningsansvariga

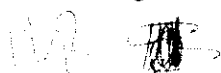
Karin Eriksson Hultén, planarkitekt

Magdalena Blomquist, planchef

Beslutet ska skickas till

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

Justerares sign:



Utdraget bestyrks:

Sofiehem 2:4, Graniten 1

Diariennr: BN-2014/00955

Detaljplan för fastigheterna del av Sofiehem 2:4 och del av Graniten 1 - Handel (Coop)**Förslag till beslut**

Byggnadsnämnden föreslås besluta

att revidera detaljplanen

att anta den reviderade detaljplanen

Ärendebeskrivning

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för handel och restaurang med tillhörande parkeringsytor. Syftet är också att säkerställa goda angöringsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en förändrad struktur.

Detaljplanen har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering, i maj 2016 och reviderats i augusti 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 granskningstiden har ett granskningsutlåtande upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering. Av utlåtandet framgår bl. a. att inkomna synpunkter under samråds- och granskningstiden föranleder revideringar i detaljplanehandlingarna enligt följande:

Plankarta

- Bredd på den östra delen av lokalgatan (Mineralvägen), som genom lokala trafikföreskrifter utgör bussgata, ökas.
- Norra delen av Mineralvägen avsätts som naturmark n₂ och bestämmelsen kompletteras till: Område där grupper av träd bevaras och kompletteras *där så är lämpligt*

Tjänsteskrivelse

Dnr: BN-2014/00955

- Under bestämmelsen Markens anordnande kompletteras skrivningen om arkeologiska fynd: *Schaktkontroll för ev. arkeologiska fynd skall utföras i samband med markarbeten. Om arkeologiska fynd påträffas...o.s.v.*
- Under bestämmelsen Störningsskydd har krav på vallens anordnande justerats.

Planbeskrivning

Ändringar av redaktionell karaktär införs framförallt under rubrikerna Arkeologi, Bil- och busstrafik, Oskyddade trafikanter samt Buller. Texter som justeras syftar främst till att tydliggöra och underlätta tolkingen av detaljplanens innebörd. Dessutom har Trafikverkets krav införts under Planekonomiska frågor.

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

Kvarstående synpunkter

Berörda och sakägare, (underrättelse med besvärshänvisning):

- Fastighetsägare till kv. Kvartsen 1, Mineralet 1, Nickeln 1, Nickeln 9, Uranet 8, Lyktgubben 3-16
- Carlslids norra samfällighet

Övriga berörda, (underrättelse):

- Fastighetsägare till kv. Uranet 1, Uranet 7, Nickeln 3, Nickeln 6, Tennet 5, Tennet 6, Guldets 10, Silvret 5, Sjöfrun 75
- Vakin

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse daterad 2016-08-08

Antagandehandlingar

- Utlåtande daterat augusti 2016
- Plankarta med planbestämmelser daterad maj 2016, reviderad augusti 2016
- Planbeskrivning med genomförande daterad maj 2016, reviderad augusti 2016
- Samrådsredogörelse daterad maj 2016
- Utredningar: Trafikutredning, Bullerutredning, Riskanalys, PM luftkvalité, Handelskonsekvensutredning

Tjänsteskrivelse

Dnr: BN-2014/00955

Beredningsansvariga

Karin Eriksson Hultén, planarkitekt

Magdalena Blomquist, planchef

Beslutet ska skickas till

- Sökande
- Länsstyrelsen
- De med kvarstående synpunkter



Karin Eriksson Hultén
Planarkitekt

Magdalena Blomquist
Planchef



Planbeskrivning

Antagande

Lagakraft 2017 -10- 03

Akt nr 2480K-P 2017/23

Diarienummer: BN-2014/00955

Datum: 2016-08-08

Handläggare: Karin Hultén

Detaljplan för fastigheterna del av SOFIEHEM 2:4 och del av GRANITEN 1 inom Ålidhemsområdet i Umeå kommun, Västerbottens län

HANDLINGAR

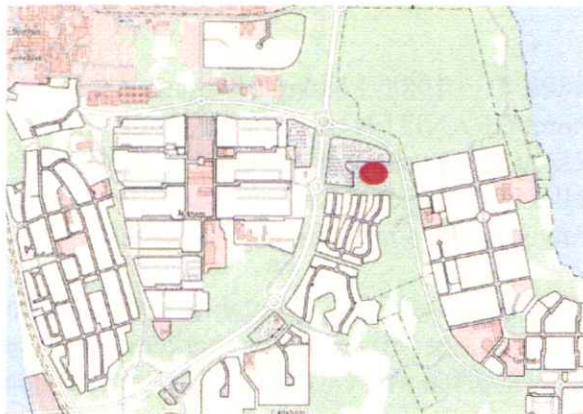
- Plankarta med bestämmelser och illustration
- Planbeskrivning med genomförande
- Bullerutredning med kompletterande beräkningar
- Riskanalys
- Trafikutredning
- PM luftkvalitet
- Handelskonsekvensutredning
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar handel eller restaurang med tillhörande parkeringsytor. Syftet är också att säkerställa goda angränsningsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en kraftigt förändrad struktur.

PLANDATA

Planområdet är beläget inom Ålidhemsområdet i stadsdelsområdet Carlshem ca 4,5 km från Umeå Centrum. Planen avgränsas av kv. Graniten 3 norr om Betongvägen och fastigheterna Graniten 1 (bensinstation) och Graniten 2 i väster. Graniten 1 upplåts av Umeå kommun med tomträtt till OKQ8. Längre västerut ansluter E4/E12. Söder om området löper Mineralvägen och i öster Tomtebovägen. Området har en area på ca 19.000 m². Fastigheten ägs av Umeå kommun, där Coop Nord ek. förening har markanvisning.



Planområdet: röd markering.

BEHOVSBEDÖMNING

En behovsbedömning enligt Plan- och bygglagen och MKB-förordningen har gjorts av Umeå kommun, Detaljplanering. Planen innebär inte någon betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ har därför inte upprättats.

Länsstyrelsen har den 18 mars 2015 tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla under tiden 16 mars 2015 till och med 6 april 2015.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

För området gäller FFU (Översiktsplan Umeå kommun Fördjupning för Umeå) antagen av kommunfullmäktige 29 augusti 2011. Området är markerat som detaljplanlagd tätortsbebyggelse. Direkt öster om aktuell fastighet löper en grön korridor, i FFU betecknad N19 (Tomtebo väst) med gammal barrskog och inslag av hällmarker. Denna bör bevaras som en naturlig stadsdelsskog och avvägas mot bebyggelseintressen i BU4, d.v.s. området mellan Tomtebo och Carlschem.



Plan från 1988.

Gällande detaljplan är 2480K-P35/1988: Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för del av kvarteret GRANITEN m.m. inom Ålidhem i Umeå kommun. I planen är området betecknat JmIII (närmast Mineralvägen) respektive JIII, vilket innebär småindustri eller hantverk respektive industri i tre våningar. Den gröna remsan mot Mineralvägen står för park eller plantering.

Den väg, som berörs vid full signalreglering, Tomtebovägen, återfinns som huvudgata, med infarten österifrån mot Mineralvägen markerad som bussgata i plan från 1990: Detaljplan för norra delen av TOMTEBO – etapp 1 (Reg.nr. 387, 47/1990).

Riksintresset väg genom Västerbotten (E4) går fram till den östra angöringen för bensinstationen på Graniten 1 och ingår därmed i nu aktuell plan.



T.v. Plan från 1990, som innefattar närliggande vägsystem. T.h. Utbredning av riksintresse väg i anslutning till planområdet.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Natur

Mark och vegetation

Aktuellt område utgörs av ett i stort sett plant och idag skogklätt område, som är en utvidgning av det gröna stråk som omger Tomtebovägen och som i FFU betecknas grön korridor. Det har ännu inte undersökts arkeologiskt. Områdena norr och söder om Mineralvägen är i parkkartor markerade som park eller plantering.



Av skogsmarken finns delen öster om aktuellt område markerat som grön ridå, liksom norra sidan av Mineralvägen (grön). Södra sidan är markerad som park eller plantering (ljusgrön).

Geotekniska förhållanden/grundvatten/diken

På kartan *Underlag för grundvattenskydd* anges större delen av aktuellt område ha växlande infiltrationsförhållanden, medan en kil i den sydöstra delen, mest på naturmark betecknas våtmark.



T.v. Infiltrationsförhållanden: gul=växlande infiltrationsförhållanden, beige=våtmark
T.h. Befintliga diken.

Förorenad mark

Inga föroreningar har noterats i tillgängligt kartmaterial. Det faktum, att området gränsar till en bensinstation och återvinningsstation, bör dock föranleda försiktighet och uppmärksamhet vid markarbeten. Såväl Graniten 1, som 2 och 3 har beteckningen att förorenat område identifierats, men ingen inventering eller riskanalys har ännu gjorts.

Radon

Ingen markering av radonförekomst finns i kartmaterial.

Risk för skred/höga vattenstånd

Från pumpstationen för fjärrvärme på fastigheten Graniten 2 finns ett "överflynnadsskydd" markerat i form av en vall i planen från 1988. Den har utförts som en säkerhetsåtgärd vid eventuellt sabotage. Umeå energi anser inte, att risken vid vanlig användning är av den storleksordningen, att sådan skulle vara nödvändig. Räddningstjänsten menar, att den bedömning som gjordes 1987 bör kvarstå och att vallen lämpligen förlängs och avslutas på ett sådant sätt, att den fyller sin funktion i händelse av ofrivilligt utströmmande hetvatten.

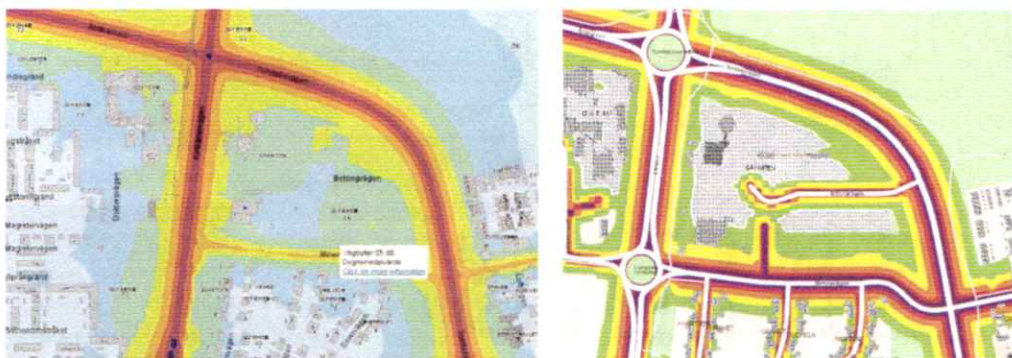
Skyddsvärda arter

I området finns fjärilsarten violettekantad guldvinge. Dess habitat är ogödslad ängsmark och sådan miljö försvinner alltmer beroende på förändringar i jordbruket. Fjärilen är därför upptagen på den svenska rödlistan som "Missgynnad".



Buller

Omgivningsbuller skapas främst av trafiken på de större lederna, E4/E12 och Tomtebovägen. På Mineralvägen ligger ekvivalentnivån (dygnsmedelnivån) just över 50 dBA vid befintliga tomter i närheten av planområdet. Maxbullret inom kvartersgräns mot väg är mindre än 65 dBA längs Tomtebovägen medan bullret vid kvartersgräns på Mineralvägen ligger runt 70 dBA, vilket orsakas av lokalbussar. Riktvärdet för trafikbuller vid bostadsfasad är 55 dBA dygnsmedelvärde.



Trafikbuller: T.v. dygnsmedel, t.h. max. Här framgår att det på Mineralvägen (söder om området), i dagsläget alstras buller på nivån 85 dB(A) närmast vägen, men att detta avtar relativt snabbt.

Luftkvalitet

E4 och Tomtebovägen är de klart dominerande källorna i området när det gäller luftföroreningar som påverkar närmiljön. De breda öppna områdena i anslutning till dessa vägar gör dock att föroreningshalterna idag med bred marginal ligger under miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar i anslutning till bebyggelsen.



Årsmedelvärden för luftföroreningar:

T.v. För kvävedioxid (NO₂) beräknas årsmedelvärdet till mellan 8 och 14 µg/m³ (ljusblå) vid bostadsbebyggelse runt planområdet och ännu lägre 2–8 µg/m³ i sydost. Miljökvalitetsnormen är 40 µg/m³.

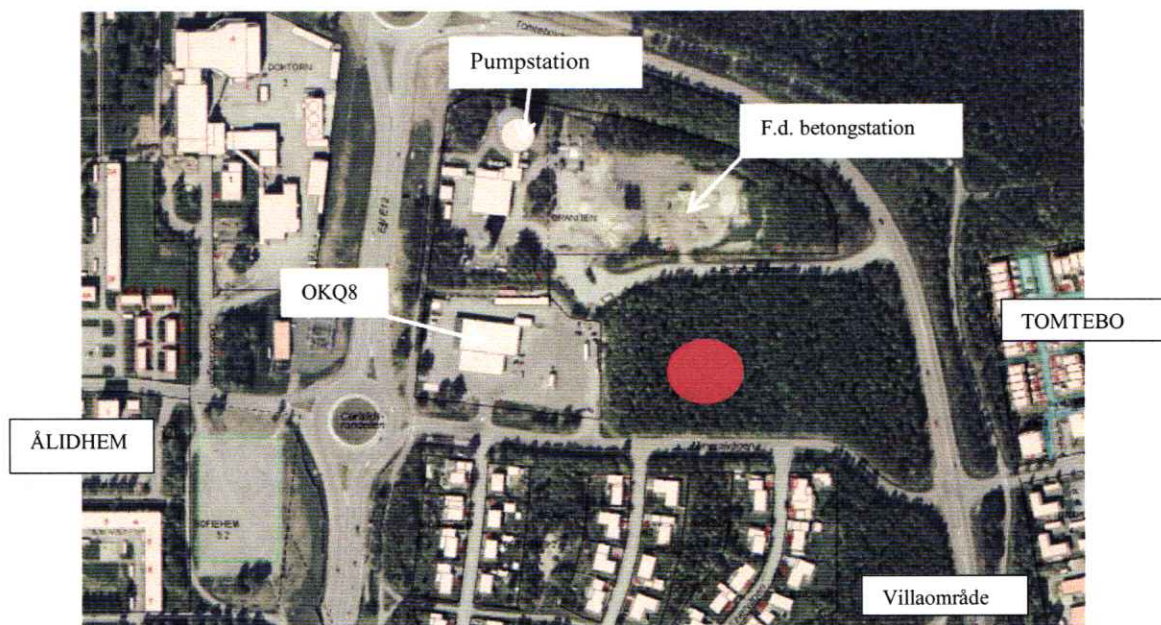
T.h. För partiklar (PM 10) beräknas årsmedelvärdet till mellan 14 och 20 µg/m³ vid bostadsbebyggelse runt planområdet, med en viss höjning i östra delen a Mineralvägen (bussgatan), där intervallet är 26–32 µg/m³. Miljökvalitetsnormen är även där 40 µg/m³.

Vid bostäder i närheten av planområdet ligger luftföroreningsnivåerna således långt under miljökvalitetsnormen. I samrådshandlingen redovisades kommunens beräkningar av luftföroreningar på själva Tomtebovägen. På denna sträcka har de halterna, som alltså inte gäller vid bebyggelse, övervärderats. Orsaken är att de gjordes med förutsättningen att det kunde bli bebyggelse direkt mot vägen på båda sidor, vilket inte är aktuellt.

Fornlämningar

I området finns inga kända fornlämningar. Se Arkeologi.

Bebyggelseområden



Fastigheten återfinns i området norr om Carlsbids villaområde och ansluter till den grövre verksamheten med värmeverk, pumpstation och bensinstation.

Bostäder

Söder om Mineralvägen ligger enbostadshus från sent 1970-tal (främst 1977). På östra sidan Tomtebovägen har kvarteret Lyktgubben i stadsdelen Tomtebo byggts ut successivt från 1990-talet och på väster sida om E4/E12 ligger Ålidhemsområdet, utbyggt enligt en stadsplan från 1964 (ELLT Arkitekter). Merparten av byggnaderna är ursprungligen uppförda i rött tegel och tre våningar i ett system runt rätvinkliga gårdar. Inom Ålidhemsområdet planeras för ett antal förtätningar och norr om Tomtebovägen för ytterligare ett större bostadsområde, Nydala sjöstad; en tät kvarters- och blandstad med byggnader om 4–5 våningar.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

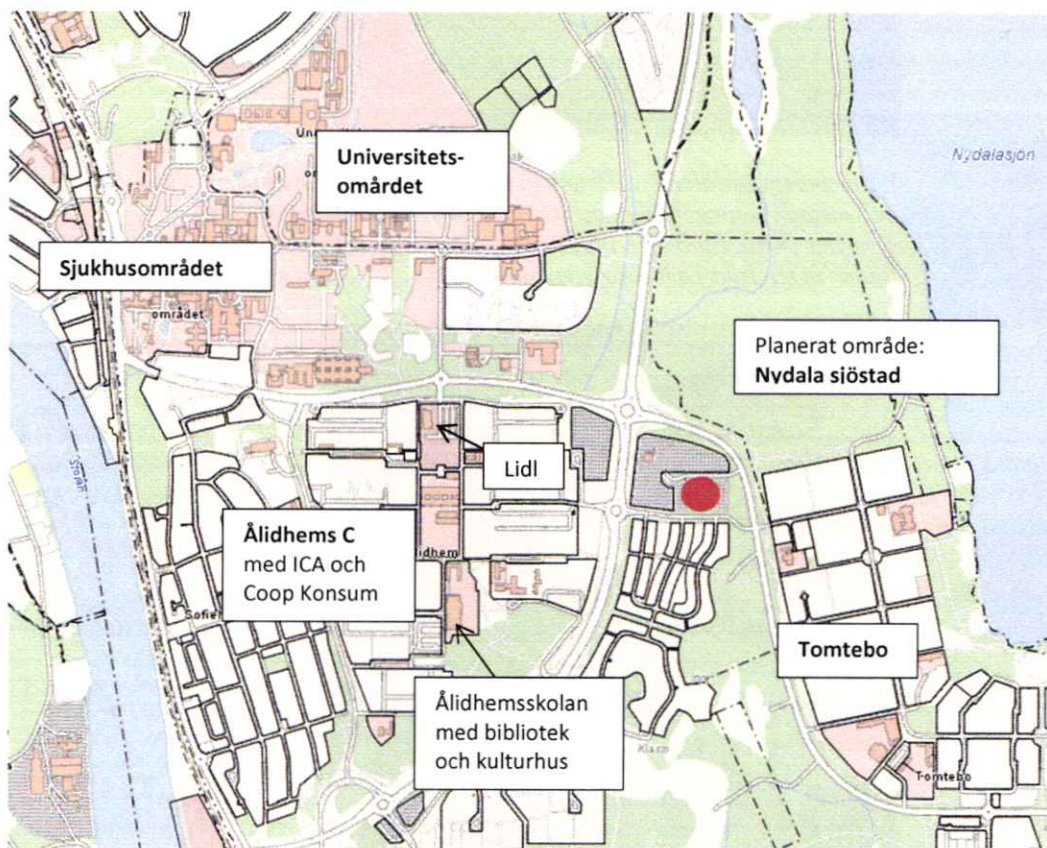
Området innehåller idag, i linje med gällande plan, det som kan betecknas "grov" verksamhet. Som granne i väster, på fastigheten Graniten 1, ligger en bensinstation (OKQ8) från 1980. I nordvästra hörnet av kvarteret, på fastigheten Graniten 2, finns en pumpstation för fjärrvärmeanläggningens hetvatten och på Graniten 3 uppfördes en betongfabrik enligt ritningar från 1968, som nu är nedlagd. De sistnämnda fastigheterna ägs av Umeå energi, som successivt utvidgar området österut för bl. a. kylutrustning.

Offentlig service

I de närliggande områdena Ålidhem och Tomtebo återfinns skolorna Ålidhems-skolan med bibliotek respektive Sjöfruskolan med gymnastik liksom ett flertal förskolor. Centralt på Ålidhem, i anslutning till skolan (Ekonomistråket 6–8), ligger kulturhuset Klossen med studierum, teaterlokaler, café m.m. Norr om området breder universitets- och sjukhusområdena ut sig, med alla dess institutioner och inte minst sportanläggningen IKSU.

Kommersiell service

Ett antal livsmedelsbutiker ligger i centrala Ålidhem: på Examensvägen 3 finns ICA Supermarket och på Examensvägen 7 Coop Konsum. Dessutom ligger en Lidl-butik strax intill, på Examensvägen 1, strax söder om Docentvägen. En handelskonsekvensutredning för totalt 3000 m² livsmedelsbutik har framtagits inom ramen för planarbetet.¹ Den visar bl.a. en beräknad påverkan på ICA Supermarket och Coop Konsum med 7–10 % samt Lidl ca 7 % år 2018.



Översikt som visar offentlig och kommersiell service i närområdet. Aktuell fastighet markerad med röd prick.

Tillgänglighet

Området har god tillgänglighet med buss och bil. Busshållplatser finns i direkt anslutning till planerad butik. Gång- och cykelvägar har dock i dagsläget vissa brister när det gäller att bilda lämpligt stråk vid Mineralvägen. Eftersom marken i princip är plan, finns inga problem med nivåskillnader vid entréer.

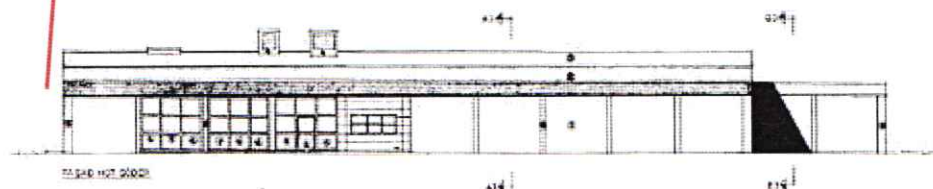
Byggnadskultur och gestaltning

Planområdet gränsar, som nämnts, till grov verksamhet norr om Mineralvägen, exempelvis bilvårdsanläggning och pumpstation för fjärrvärme samt tidigare betongstation. Söder om Mineralvägen breder ett villaområde med hus från 1970-talet ut sig. Husen är placerade runt gatslingor (Silvervägen i ytterkant och Guldvägen centralt). Området skärmas i dagsläget från Mineralvägen av en trädridå. I kvartersmitt finns samfälligheter. Några skyddsvärda kulturmiljöer förekommer inte i området.

¹ Niras: Konsekvensanalys – Coop i Umeå (1 december 2015).



Värmepumpcentralen (kv. Graniten 3) är en hall med fasader av kvastade betongelement och två cisterner, en av dessa är drygt 45 meter (VBB, Bo Berge 1985) och en 36 meter hög. Bilden tagen från Tomtebovägen mot sydost.



Bilvårdsanläggningen i kv. Graniten 1 (LPS Arkitekter 1979) är en låg byggnad omgiven av hårdgjorda körytor.

Genomfartsleden E4/E12 och ett stråk med högspänningsledning och ställverk skär av bostadsområdet på Ålidhem från denna del av Carls hem/Carls lid. Väster om vägen ligger även en grusplan. I dagsläget utreds förutsättningarna för bygande av kontor/parkering närmast vägen och mindre bostäder längre västerut inom Ålidhemsområdet, delvis som ersättning för enklare träpaviljonger.

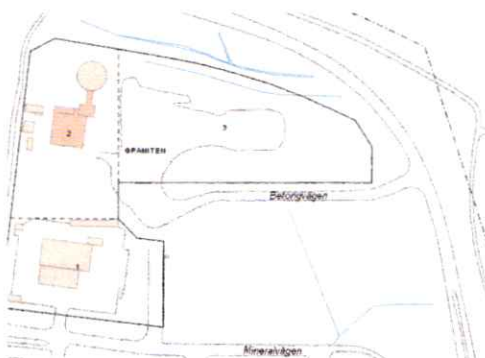


Varianter på villor från 1970-talet i bostadsområdet söder om tilltänkt butik.

Bostadsområdet Tomtebo, på andra sidan Tomtebovägen består närmast Älvans väg av mer storskalig bebyggelse, medan det i kv. Lyktgubben återfinns radhus.

Vattenområden

Området ligger inte i närheten av öppet vatten. I visst karmatertial visas ett kulverterat stråk av Kolbäcken diagonalt över planområdet, men detta stämmer inte, utan kulverten löper väster om E4/E12 i denna del. Befintliga diken på fastigheten finns markerade.



Befintliga diken.

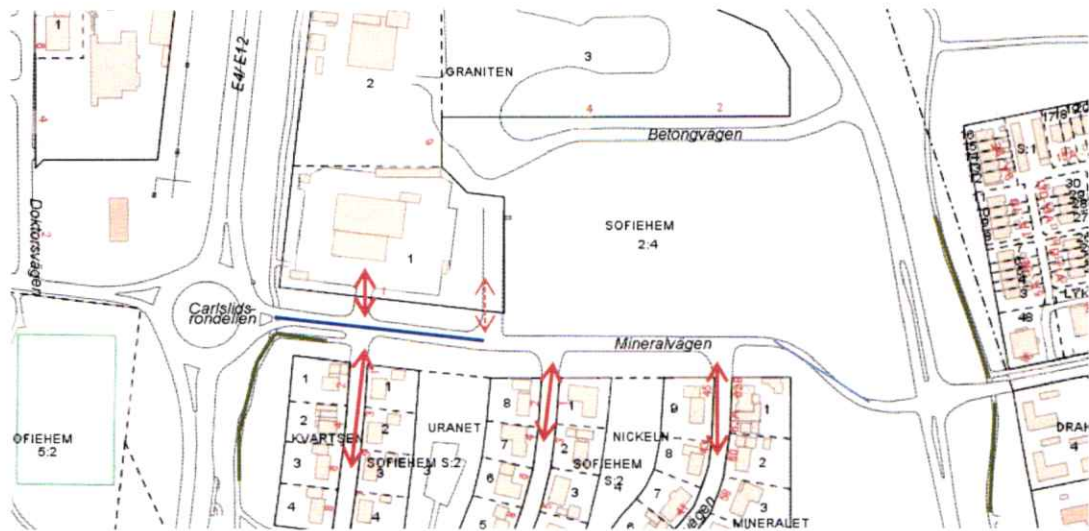
Gator och trafik

Gatunät, gång-, cykel- och mopedtrafik

Fastigheten omges av större leder, som E4/E12 (Trafikverket) i väster och Tomtebovägen (kommunal gata), som löper i en kraftig båge i norr/öster. Söder om området återfinns Mineralvägen, som är en matargata till villaområdet. Den östra delen av Mineralvägen utgörs av bussgata med särskilt trafik hinder. Efter korsningen med Tomtebovägen övergår Mineralvägen i Älvans väg, men områdena avskiljs av ett brett grönstråk. Betongvägen som mynnar i Tomtebovägen längre norrut, utgör idag angöring till det område som ägs av Umeå energi.

Den del, som i dagsläget utgör östra delen av fastigheten Graniten 1 (OKQ8) är i planen från 1988 markerad som prickat u-område och har beteckningen Granitvägen.

Gång- och cykelväg löper parallellt med E4/E12 på östra sidan. Tunnel under E4 till ett område söder om nuvarande grusplanen på Ålidhem ligger cirka 150 meter från rondellen. Gång- och cykelväg finns även på östra sidan av Tomtebovägen. Det finns i dagsläget dock ingen sammanhållen östvästlig förbindelse på Mineralvägen.



Den västra delen av Mineralvägen utgör, som en förlängning av E4/E12 riksintresse: väg genom Västerbotten (blå streck), medan den östra är bussgata. På en relativt kort sträcka finns idag två utfarter från Silvervägen och en från Guldvägen samt två i anslutning till bilvårdsanläggning/återvinning (röda pilar). Den östra av dessa är idag stängd med återvinningsstation respektive container för klädinsamling. Gång- och cykelvägen (olivgrönt streck) från E4/E12 slutar idag en bit in på Mineralvägen.

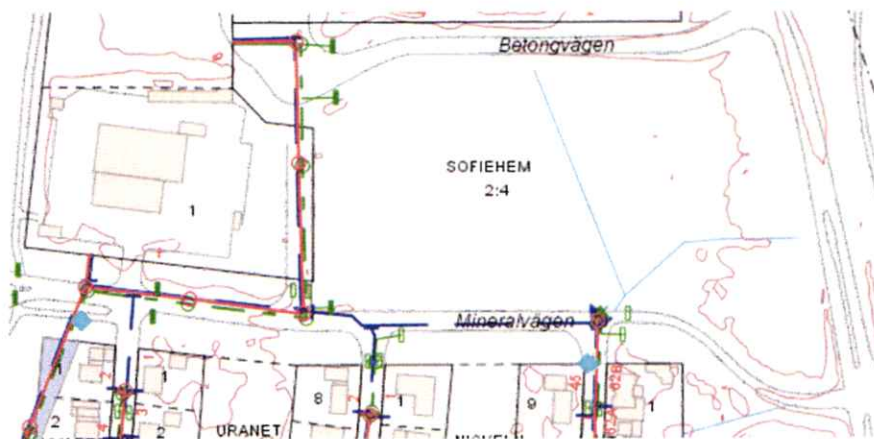
Kollektivtrafik

Mineralvägen trafikeras av buss, linje 8 (Tomtebo–Vasaplan–Östra Ersboda) med turer var 10:e minut under vardagar och hållplats i direkt anslutning till planerad butik. På E4/E12 går linje 5 (Strömpilen–Ersmark) och på Tomtebovägen linje 118 mellan Umeå och Sävar.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Den östra delen av bilvårdsanläggningen (kv. Graniten 1) utgjordes tidigare av en väg – Granitvägen. Här återfinns ett u-område med ledningar för såväl vatten, som dagvatten och spillvatten. Vattenledning löper vidare österut i Mineralvägen.



VA-anläggning som löper i nordsydligt u-område på Graniten 1.

Avfall

I dagsläget finns inom planområdet en återvinningsstation i anslutning till bilvårdsanläggningen OKQ8 på Carlslid. Enligt FTI AB (Förpacknings- och tidningsinsamlingen) förekommer fem fraktioner: glas, kartong, metall, plast och tidningar. På gatumark har förekommit en container för klädinsamling. Denna sköts inte av FTI.

Allmänt gäller rekommendationen att avfall ska kunna tas omhand via källsortering och kompostering av köks- och trädgårdsavfall, där så är möjligt. Vakin:s (tidigare UMEVA:s) gällande anvisningar för ny- eller ombyggnationer av avfallsutrymmen (NOA) ska följas.

El

På den blivande handelsfastighetens västra del finns idag en transformatorstation, som betjänar bostadsområdet söder om Mineralvägen och bilvårdsanläggningen.

Värme

Fjärrvärmeledning finns i Mineralvägen. Uppvärmningssystemet ska **kunna** anslutas till fjärrvärme eller andra ur miljösynpunkt godtagbara energiformer. En energiförbrukning för värme och ventilation som är lägre än gällande föreskrifter enligt BBR bör eftersträvas.

PLANFÖRSLAG – FÖRÄNDRINGAR

Byggnader

Placering och utformning

Förslaget innebär möjligheter att i fastighetens norra del bygga lokaler för handelsändamål (handel, livsmedel) [**H₁**]. Den totalt tillåtna bruttoarean är 4200 m² [**e4200**], där livsmedel maximalt får utgöra 3000 m². Illustrerad första etapp beräknas omfatta ca 2500 m².



Illustration (COOP Nord/White) från sydväst som visar huvudentré, skyltar och kundvagnsgarage. Byggnaden har en dämpad kulör med delar i träpanel i anslutning till entré.

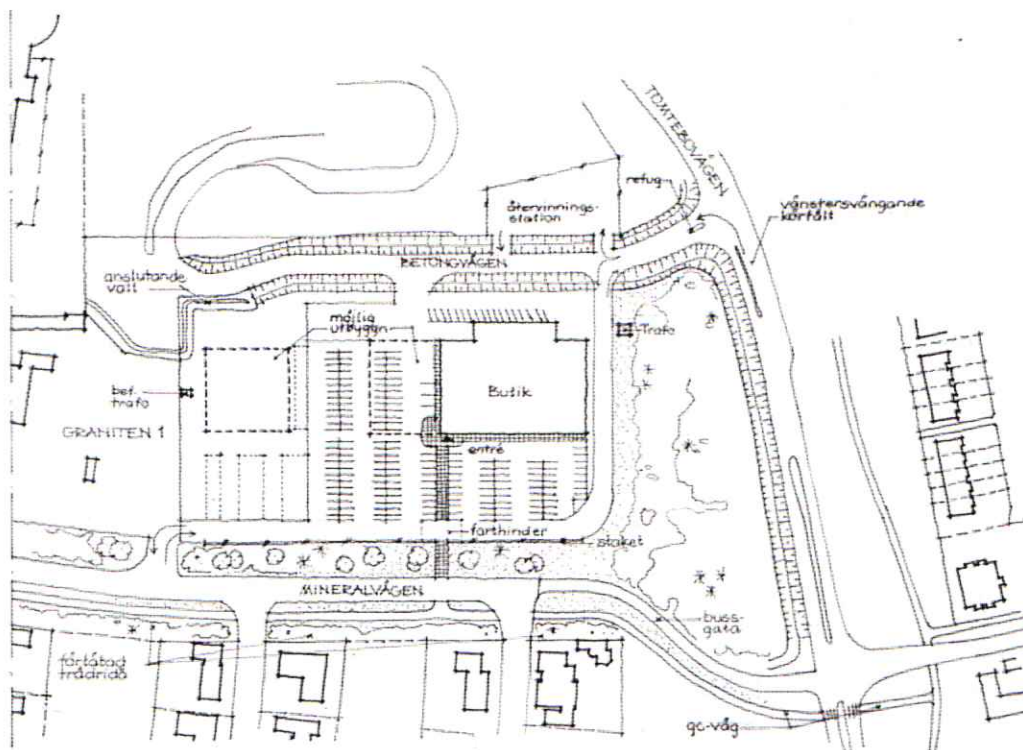


Illustration: Livsmedelsbutik med omgivningar. Nytt läge för återvinningsstation norr om Betongvägen. Streckade delar avser tänkt utbyggnad respektive lokal för angränsande verksamhet. Befintlig del av vall, i anslutning till Graniten 1, kan i framtiden rätas ut enligt plankarta.

Ur funktionell synpunkt önskas livsmedelshallar byggas i en våning och med tanke på bl. a. värmeinstrålning föredras byggnader med liten andel fönster. Glasning koncentreras vanligen till entrépartier. Dessas placering villkoras i planbestämmelse med tanke på bilvårdsanläggning. Sett till arkitektoniska och upplevelsemässiga värden är livsmedelshallar inte optimala. Då verksamheten i viss mån låser volymen, som är det centrala för att åstadkomma en harmonisk byggnad, är handlingsutrymmet mindre, men bör dock nyttjas. I planbestämmelse anges, att fasader skall utföras i dämpad kulör, exempelvis som på planillustration, där även träinslag förekommer.



Skog gallras och dike utförs. Tätt staket, höjd 1100.

Vegetation kompletteras söder om Mineralvägen. Ev. plank – bygglöslig åtgärd.

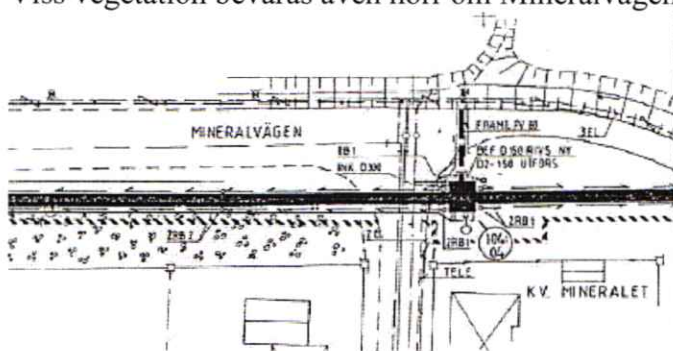
Illustration (COOP Nord) som visar tänkt placering av butikshall, med inlastning norr därom. I en senare etapp finns möjlighet till utbyggnad av exempelvis restaurang på del av den gröna ytan väster om parkering. (Vissa kompletteringar gjorda av Detaljplanering).

Mark

Utformning

Då möjligheten att påverka själva byggnadens storskaliga volym är begränsad, är det av stor vikt, att befintlig naturmark behandlas med varsamhet och att markbehandlingen görs på ett omsorgfullt sätt.

I planen finns krav på att bibehålla och endast varsamt gallra den naturmark mot Tomtebovägen [NATUR n₁] som utgör en grön korridor. På delen mellan Mineralvägen och villaområdet bevaras den resterande vegetationen, sedan GC-väg byggts och den kompletteras med ytterligare exemplar av exempelvis björk och rönn [NATUR n₂]. Det är viktigt, att tillräckligt många växter och växter av olika art och höjd planteras, främst som insynsskydd. Vid byggande av gång- och cykelväg, skall hänsyn tas till den nedstigningsbrunn, som återfinns i östra delen. Viss vegetation bevaras även norr om Mineralvägen.



Läge för nedstigningsbrunn intill östra delen av Mineralvägen, nära bussgata.

På kvartersmark finns i planen en bestämmelse som rör markbehandling, där det framgår att mark runt butiksbyggnader skall utföras med plattor, kullersten (kattskallar) el. dyl. till en bredd av minst 2 meter. För att avlasta dagvattenledningen finns planbestämmelse rörande fördröjningsmagasin för regnvatten på kvartersmark och dike [dike] söder om parkeringsområdet och att oljeavskiljande åtgärder skall vidtas [n₃]. Dessutom krävs ett tätt staket, höjd 1100 utförs i fastighetsgräns mot söder, som skydd mot ljuskäglor. Eftersom tillkommande detaljplan inte innebär en förändring av bullernivån som med automatik ställer krav på plank, får sådana – om de önskas – bli föremål för bygglovprövning på kvartersmark i normal ordning.

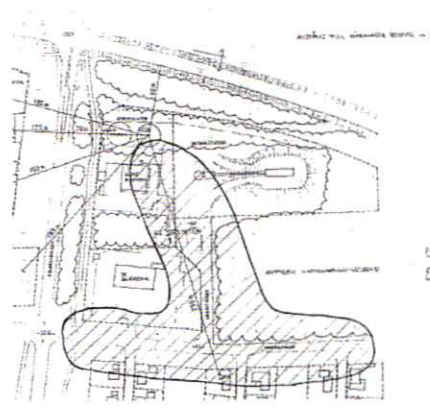
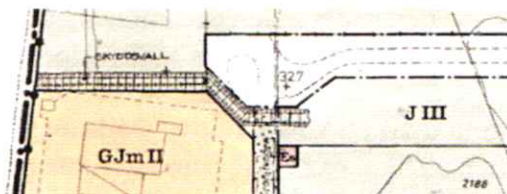
Arkeologi

Eftersom området inte undersökts arkeologiskt, är det extra viktigt att särskild uppmärksamhet iakttas vid arbeten inom skogsdungen. Schaktkontroll skall göras i samband med markarbeten. Om fornlämningar (stenpackningar, skörbränd sten, stenrösen, kolkoncentrationer och likande) påträffas, skall arbetet omedelbart avbrytas i den delen och Länsstyrelsen kontaktas.

Skyddsvall

Den skyddsvall som upplagts mellan fastigheterna Graniten 1 och 2 enligt 1988 års plan skall förlängas in på nu aktuell fastighet, då användningen innebär att ett stort antal människor kan vistas i området. Startbesked för bebyggelse får ges

först när frågan om skyddsvallens utförande lösts. Planbestämmelsen [vall] innebär möjlighet att "räta ut" befintlig vall och förlänga den in på aktuell fastighet. Den skall utföras med i princip samma konstruktion och till samma höjd som befintlig. Lämpligen kan massor som frigörs vid markarbeten delvis nyttjas. Exakt utformning bestäms i bygglovskedet.



T.v. Utsnitt ur plankarta som visar befintlig skyddsvall, som tidigare krävts mellan fjärrvärmeanläggningen och OKQ8. Beteckningen är slänt, som redovisas åt två håll. T.h. Beräknat utflöde vid skada på hetvattenscistern om skyddsvall inte byggts. (Ur utredning utförd av VBB 1984)

Återvinningsstation

I dagsläget är containrar uppställda på den fastighet (Graniten 1), som ägs av Umeå kommun, men där OKQ8 har tomträtt. För att minska påverkan på kringboende söder om Mineralvägen, föreslås stationen flyttas till kv. Graniten 3, där god tillgänglighet finns från Betongvägen och närhet till butikens norra infart. Fastigheten ägs av Umeå energi och användningen i befintlig plan är J, industri. Stationen ligger utanför planområdet, men finns visad på planillustration.

Övrigt (skyltning, belysning)

Denna typ av handelsområden önskar annonsera sig mot kringliggande angöringsgator, då de i dagsläget i stor utsträckning vänder sig till bilburna. Enligt kommunens skyltpolicy skall dock skyltar placeras på den egna kvartersmarken. Prickmark som omger byggrätt innebär att byggnad inte får uppföras, men däremot hindras inte skyltar eller garage för kundvagnar. Av planbestämmelse framgår att bygglov krävs för skyltar, ljusanordningar och skyltmast. Lämpligen kan skyltningen mot E4 samordnas med bensinstationens.

Belysning på parkering utförs så, att bländning mot söder (Mineralvägen/bussgatan) inte uppstår. Staket mot söder utgör, som tidigare nämnts, också visst skydd för störande strålkastare på parkeringen.

Social hållbarhet

Tillgänglighet

Tillgängligheten för samtliga grupper är god, med busshållplatser alldeles intill handelsfastigheten. För parkering av fordon för funktionshämmande, skall platser avsättas inom 25 meter från entrén och för synsvaga tillskapas ledstråk. Genom komplettering av GC-väg förbättras också tillgängligheten från bostadsområdet Tomtebo. Fortfarande finns för boende på Tomtebo som alternativ den planskilda

korsningen länge söderut och från Ålidhem likaså en tunnel under E4 cirka 150 meter söder om Carlslidsrondellen.

Trygghet/Säkerhet

God belysning och närhet till bostadsområde, liksom till bemannad bensinstation i grannskapet, borgar för hög grad av trygghet för de som vistas i anslutning till butiken.

För att stävja tendenser från oskyddade trafikanter, att korsa E4 från Ålidhem mot OKQ8 och vidare till Coop, skall åtgärder vidtas. Dessa kan exempelvis utgöras av skyddsräcken, nya ytskikt på rondell, skyltar etc. Lämpliga åtgärder skall utarbetas i samråd med Trafikverket.

Barnperspektiv m.m.

Handelsområden, med backande fordon, är mindre lämpliga för små barn. Stora ansträngningar skall därför göras för att skapa en fredad entrézon innan kunder korsar det område där backande fordon förekommer. Vid entrén bör också finnas sittplatser, gärna med skuggande buskar för väntande människor och husdjur, de som har svårt att röra sig långt eller de som enbart vill betrakta folklivet. Lämpliga, skuggiga parkeringsplatser bör också anordnas. Inlastningen är väl avskild och sker från Betongvägen på fastighetens norra sida, varför säkerheten i detta hänseende får anses vara god.

Handelsområdet, med den ökning av biltrafiken på Mineralvägen som det innebär, är ur barnperspektiv till nackdel för bostadsområdet söder om vägen (Silvervägen/Guldvägen). Mineralvägen är sedan tidigare utformad som en matargata med busstrafik, vilket redan idag gör den till en olämplig trafikmiljö för mindre barn. Genom förlängningen av gc-vägen längs hela Mineralvägen, förbättras uppdelningen mellan oskyddade trafikanter och bilar.

Trafik

Bil- och busstrafik

Anläggningen planeras för angöring från såväl Tomtebovägen i öster som E4/E12 i väster. Det är en utmaning att samtidigt motverka risken för att parkeringen används som en smitväg, om det är köer på Tomtebovägen. Om problem uppstår bör, förutom farthinder, övervägas att placera parkeringsfickorna så, att genomfart utan att besöka butiken upplevs som onaturlig.

COOP har, som underlag till trafikutredningen, uppskattat antalet årliga besökare till 550.000, vilket innebär cirka 1250 personer dagligen och av dessa bedöms 70 % komma med var sin bil, d.v.s. inte samåka. Fördelat över hela året kommer då 875 personbilar att dagligen köra till butiken vilket alltså motsvarar 1750 fordonsrörelser. I beräkningen har 50 % beräknats komma från Mineralvägen och 50 % från Tomtebovägen vid Betongvägen. I trafikutredningen öppnas dock för, att en större andel kan komma via Betongvägen, eftersom detta blir närmaste butik för Tomtebo, Tavleliden och omgivande byar. På västra sidan finns fler butiker, som de i Ålidhems centrum och stormarknaden Strömpilen. På Tomtebovägen har antagits att trafikmängden ökar med samma antal fordon som på infarten. Antalet varutransporter till butiken beräknas till 10 st/dag.

Vid genomförandet av den första trafikutredningen låg en återvinningsstation på fastigheten där OKQ8 finns. En lägre trafikmängd beräknades därför på sträckan efter denna. Fordonsrörelser till och från återvinningsstation flyttas nu istället till Betongvägen, vilket i någon mån och avlastar Mineralvägen.

På Tomtebovägen föreslås ett antal åtgärder för bättre säkerhet och framkomlighet. Vid utfarten från Betongvägen byggs en refug och för att underlätta vänstersväng från söderifrån kommande fordon, utförs ett vänstersvängfält med en minsta längd om 30 meter, som rymmer cirka fem bilar. Breddningen utförs västerut, mot naturområdet. I anslutning till befintlig, bred refug i korsningen Mineralvägen (bussgatan) och Älvans väg, utförs fullständig signalreglering. Övergångsstället och cykelpassagens signal beräknas kunna samordnas trafikeffektivt med det vänstersvängande körfältet och bussignalen påverkas inte. Hastighetsbegränsning i den svängande delen av Tomtebovägen, liksom belysning och eventuellt andra säkerhetsåtgärder, ses över i samband med genomförande av planen.

För att bilar till handelsområdet skall köra så kort sträcka som möjligt på Mineralvägen – som är matargatan till villaområdet – är planen konstruerad så, att den östra infarten till OKQ8 (ursprungligen Granitvägen) samnyttjas. Se Genomförandebeskrivning.

I tidigare plan har sträckan mellan Mineralvägen och Tomtebovägen betecknats som bussgata. För att inte onödigtvis försvåra en praktisk lösning av såväl GC-väg som bussgata, ingår den i nya planen i vägområdet [LOKALGATA]. Användningen bussgata säkerställs genom lokala trafikföreskrifter.

Oskyddade trafikanter

En ny etablering inom området förväntas innebära, att fler fotgängare och cyklister från Ålidhem genar över E4:an i höjd med Carlslidsrondellen, då en ny målpunkt inom området skapas. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder måste därför, som tidigare nämnts, vidtas i samband med etableringen, för att hindra en sådan utveckling. Lämpliga åtgärder utarbetas i samråd med Trafikverket.

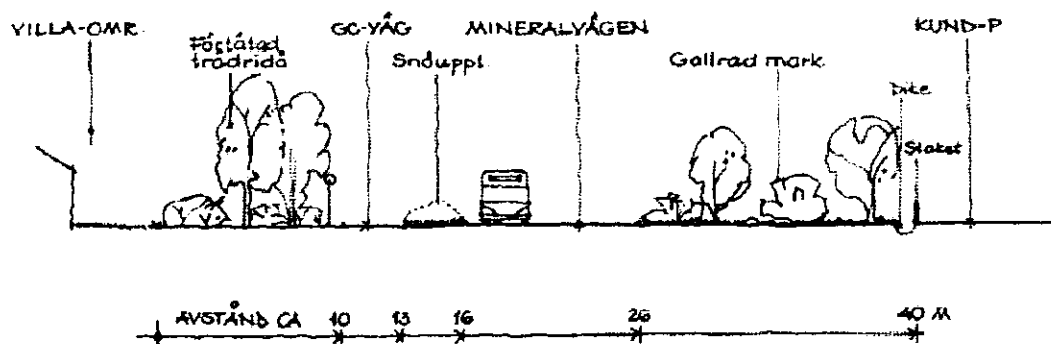
Villakvarteret på Carlslid genomkorsas centralt av en GC-väg i öst-västlig riktning med planskild korsning under såväl E4 som Tomtebovägen. Eftersom gång- och cykelvägen från sträckan öster om E4/E12 avslutas en bit in på Mineralvägen, finns i dagsläget dock inte en heltäckande lösning på gåendes och cyklandes behov i aktuellt område. I planen illustreras därför läge för en förlängd gång- och cykelväg på Mineralvägens södra sida. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i anslutning till Carlslidsrondellen skall vidtas på gång- och cykelvägarna i samband med etableringen i enlighet med avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Oskyddade trafikanters passage från Tomtebo, via Mineralvägen till återvinningsstation på Betongvägen skall underlättas. Områden på kvartersmark skall därför avsättas och tydliggöras för dessa grupper och passage över Betongvägen anläggas. Lämpliga stråk för synsvaga bör även markeras på kvartersmark.

För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister över Älvans väg, ska korsningen Tomtebovägen/Älvans väg/Mineralvägen signalregleras. Idag finns en signalreglering med bussprioritet i korsningen. Att signalreglera hela korsningen, kommer att innebära att belastningsgraden på Älvans

väg blir något lägre, medan den blir något högre på Tomtebovägen. Signalregleringen kommer även innebära att vänstersvängande trafik från Betongvägen får tidsluckor med jämna mellanrum, vilket är positivt.

På Mineralvägens södra sida finns, på naturmark, plats för snöupplag och närmast villafastigheterna, skall träd bevaras och kompletteras. (Se illustrerande sektion.) I östra delen av grönområdet söder om Mineralvägen finns en nedstigningsbrunn för fjärrvärme och dess exakta läge måste mätas in i samband med projektering av gång- och cykelväg.



Sektion genom området från söder (villakvarter) till norr (kundparkering). Tre meter har avsatts för snöupplag mellan tillkommande GC-väg och Mineralvägen.

Parkering, varumottagning, utfarter

I illustrationen finns drygt 230 möjliga parkeringsplatser för kunder redovisade i ett första skede, liksom ett tjugotal för personal. Problemet är, att antalet platser vid redovisad utbyggnad minskar med drygt 60 platser; återstår alltså 170 platser, när byggrätten är fullt utnyttjad. En avvägning får därför ske mellan utnyttjande av byggrätten och lämpligt antal parkeringsplatser i ett skede, när arten av tillkommande verksamhet är känd.

Som ett led i arbetet med att öka alternativen till trafik som nyttjar fossila bränslen, ska det naturligtvis vara enkelt att använda fordon som cykel eller packcykel. Plats för dessa ska finnas i närheten av entrén.

Den stora, sammanhängande parkeringsytan utgör en mindre tilltalande miljö, även om effekten mildras av naturmarken i öster. På södra sidan av Mineralvägen mynnar bostadsgatan Guldvägen samt slingan Silvervägen. På norra sidan finns infart till bilvårdsanläggningen (bensinstationen) och en säckgata/angöring till densamma, som idag leder till uppställda containrar för återvinning av kläder. I planen förutsätts den östra infarten till OKQ8 även kunna utnyttjas av Coops butik, för att minimera körning på Mineralvägen.

Betongvägen, norr om anläggningen, utgör infart för inlastning och personbilar från Tomtebovägen, liksom för återvinningsstation på Graniten 3.

Teknik

El

I dagsläget finns en elcentral på den fastighet, där Coop Nord planerar att bygga butik. Denna skall behållas i befintligt läge, då det är lämpligt ur såväl ekonomisk som distributionsteknisk synpunkt. Detta bygger dock på, att själva transformatorn bevaras i befintligt läge och att avstånd till byggnad inte underskrider 5 meter, med tanke på magnetiska fält. Befintlig elcentral kompletteras med en ny, som placeras på den norra delen av naturmarken öster om fastigheten [E], i ett läge som inte hindrar god sikt.

Vatten och avlopp

Området ligger inom Vakin:s verksamhetsområde för dagvatten. För infiltration föreslås ett dike med botten på nivå kring +32,50 i det som blir butiksfastighetens södra gräns. Ledningar för såväl vatten som spillvatten finns i befintligt u-område i östra delen av kv. Graniten 1 och den västra delen av Mineralvägen. Vattenledningen fortsätter även österut. Spillvattenledning går från Silvervägen fram till den östra delen av Mineralvägen och för dagvatten finns en proppning i detta område.

Påverkan

Stadsmiljö

Genom exploatering av del av Sofiehem 2:4 krymper den gröna trädridån som inhägnar Tomtebovägen. Detta påverkar i första hand bebyggelsen söder om Mineralvägen. Befintligt trädbestånd söder om Mineralvägen kommer också att krympa, då den gång- och cykelväg som idag sträcker sig ca 100 meter in på södra sidan av vägen föreslås förlängas i riktning mot Tomtebovägen. Samtidigt finns i planbestämmelse krav på såväl bevarande som komplettering [n₂] av vegetation i denna del av naturmarken.

Då plank inte krävs med anledning av det buller som tillkommer i och med planens genomförande, anser Umeå kommun det inte motiverat att skapa långa sträckor med sådana. Dessa upplevs vanligen ge en instängningseffekt, förutom det stora underhåll de för med sig. I den mån plank kan anses motiverade av andra skäl, kan sådana uppföras genom vanlig hantering i bygglov.

Området norr om Mineralvägen är sedan tidigare avsatt för grövre verksamhet, industriändamål och Graniten 3 är tänkt som ett expansionsområde för Umeå energis verksamhet. Nu föreslagen användning påverkar således omgivningen för villaområdet söder om vägen, men utgör inte en stor förändring i förhållande till den användning för industriändamål som finns i gällande plan.

Luftkvalitet

Behovsbedömningen förutsatte en överslagsberäkning av föroreningshalter vid bostäder i närheten av Mineralvägen med påslag för affären och en översiktlig PM togs i ett tidigt skede fram rörande luftkvaliteten. Den jämförde nuvarande halter med förväntade i en första utbyggnadsetapp och utgick från Umeå kommuns tidigare trafikmätningar och den bedömning av tillkommande trafik, som

gjordes i samband med en första bullerutredning. Utredningen konstaterar, att normerna för både NO₂ och PM10 underskrids även för vägar som har mycket högre trafikbelastning än vad Mineralvägen eventuellt skulle få i framtiden.

Utredningen har därefter reviderats utifrån nu kända fakta, dock utan att nya luftmätningar utförts. Beräkningarna visar fortfarande halter långt under Miljö-kvalitetsnormen för såväl PM 10 som NO₂. Kommunens Miljö- och hälso-skyddsavdelning anser marginalerna vara så stora, att ytterligare mätningar inte är motiverade.²

Buller

En utredning rörande buller som orsakas av butiksetableringen har tagits fram och biläggs planbeskrivningen.³ Den bygger på nämnda Trafikutredning med antagandet att hälften av bilarna kommer via Betongvägen och hälften via Mineralvägen. Bullerutredningen räknar dock med siffran 2500 fordonsrörelser per dygn fördelat över året, eller ca 104 fordon i timmen.

Bullerutredningen visar, att tillkommande vägtrafik från den planerade butiken endast kommer att medföra en liten höjning av de dygnsekvivalenta ljudnivåerna vid husen söder om Mineralvägen och de ligger här fortfarande under 55 dBA, som är riktvärdet för buller från vägtrafik. Högst värde när tillkommande trafik adderas får Älvans väg 5, på östra sidan av Tomtebovägen, där riktvärdet tangeras. Eventuellt framtida behov av lokal komplettering med plank hanteras via bygglov.

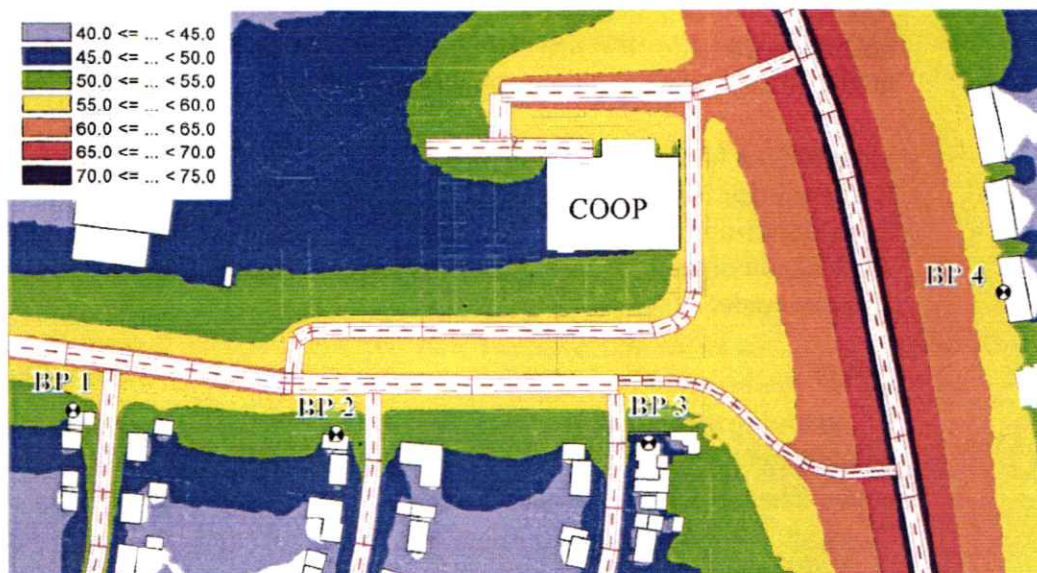
De maximala ljudnivåerna som alstras av trafik till och från butiken ligger under 70 dBA vid samtliga bostadsfastigheter, medan den nuvarande busstrafiken alstrar en nivå på 73 dBA på uteplats vid Guldvägen 2 (beräkningspunkt 2 i tabell).

Vägsträcka	ÅDT ¹ , st	Fordon/ timme ² , st	Andel tung trafik, %	Skyltad hastighet, km/h
<i>Nuvarande trafik</i>				
Mineralvägen – före COOP:s infart	624	36	30	40
Mineralvägen – efter COOP:s infart	284	16	68	40
Bussgatan	96	4	100	40
Silverbägen	300 ³	20 ³	0	30
Guldvägen	140 ³	10 ³	0	30
Tomtebovägen	11176	1118	4	60
Betongvägen	-	-	-	30
<i>Framtida trafik på gator som förändras</i>				
Mineralvägen – före COOP:s infart	1459	149	15	40
Mineralvägen – efter COOP:s infart	269	27	72	40
Tomtebovägen	13200	1320	4	60
Betongvägen	935	94	1	30

Trafikmängder på aktuella vägsträckor – Uppre: nuvarande trafik, nere: framtida trafik. ÅDT avser antal fordon årsmedeldygn. Fordon/timme avser maxtimmen. Antal fordon på Guld- och Silvervägen är uppskattade värden. (Ur Tunemalm Akustik: Kompletterande beräkningar)

² Hifab: PM luftkvalitet Coop Tomtebo (2016-05-09)

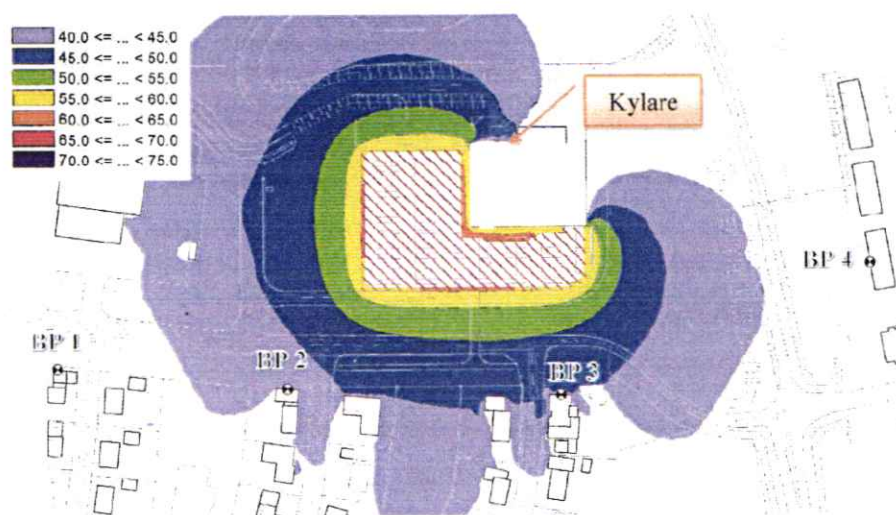
³ Tunemalm Akustik: Sofiehem 2:4, Umeå kommun. Beräkning av externt buller från butiksområde (daterad 2016-04-04) med Kompletterande beräkningar (dat. 2016-05-13).



Dygnsekvivalent ljudnivå från befintlig och tillkommande vägtrafik

Utöver trafikbuller finns det även riktvärden för externt industribuller inom industrifastigheter, som butiken räknas till och detta består dels av buller från själva parkeringen och dels ljud från exempelvis kylmedelskylare. I detta fall är buller från parkeringsplatser helt dominerande och högsta totala bullret ligger på 42 dBA vid Silvervägen 62A, vilket underskrider riktvärdet för industribuller kvällstid (kl. 18–22, lör-, sön- och helgdag kl. 7–18).

För fläktar och kylmedelskylare som är i drift dygnet runt gäller riktvärdet för natt (40 dBA) och här ligger det som mest på 18 dBA.



Ekvivalent ljudnivå från parkering och kylmedelskylare.

Skyddsvall

I plan från 1988 finns krav på en skyddsvall, som ska hindra eventuellt utströmmande vatten från värmepumpstationen nordväst om området att nå kringliggande bebyggelse. Umeå energi ansåg, vid tillkomsten, inte att läckage utgjorde

en överhängande risk vid normal användning. Orsaken till att den utfördes var det läge som skulle kunna uppstå vid någon typ av sabotage. Då det inte finns anledning till annan bedömning idag, skall skyddsvallen förlängas, för att förhindra inträngande i butik.

Då en gemensam infart föreslagits för Coop och OKQ8 på den senare fastigheten, förefaller det rimligt, att möjliggöra en uträtning av skyddsvallen och därmed uppnå en mindre ökning av arean på fastigheten Graniten 1. Den kompletterande skyddsvallen skall utföras med likartad konstruktion som befintlig.

Vattenkvalitet

Detaljplanen bedöms inte försämra vattenkvaliteten i intilliggande vattendrag. Planen bedöms heller inte innebära försämrad status för grundvattenförekomsten i området.

GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen utgår fem år efter laga kraft.

Ansvarsfördelning och huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Respektive fastighetsägare/ledningshavare svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är att inom Sofiehem 2:4 skapa förutsättningar för att uppföra butik för dagligvaruhandel med goda angöringsförhållanden samt eventuellt sällanköpshandel/restaurang.

Planen omfattar främst del av den kommunala gatu- och parkfastigheten Sofiehem 2:4, men även ett mindre område av Graniten 1 ligger inom planområdet. Graniten 1 ägs av Umeå kommun men är upplåten till OK Västerbotten ekonomisk förening med tomträtt.

Från Sofiehem 2:4 ska en fastighet avstyckas för ändamålet handel. Den nybildade fastigheten ska angöras från två håll, dels från Betongvägen i norr och dels från Mineralvägen i söder. I söder finns en befintlig infart till Graniten 1 som idag inte används. Det planerade handelsområdet medför ökad trafik på Mineralvägen. För att den trafiken inte ska åka längre in än nödvändigt på vägen läggs utfartsförbud utmed handelsområdets södra gräns. Angöring söderifrån ska istället ske på befintlig infart på Graniten 1. Infart söderifrån bör tryggas med ett servitut och ett avtal om servitutsbildning bör göras mellan berörda parter innan planen antas för att säkerställa genomförandet.

I östra delen av Graniten 1 är ett u-område utlagt i gällande plan, akt 2480K-P35/1988. Området planläggs som markreservat för ledningar även i den nya planen. Inom u-området ligger allmänna ledningar för vatten och avlopp samt högspänningsledningar som går till transformatorstationen. De befintliga ledning-

arna bör tryggas med en ledningsrätt efter prövning i lantmäteriförrättning. Ny bebyggelse ska anslutas till de allmänna näten för vatten och avlopp.

I västra delen av planområdet finns en befintlig transformatorstation som försörjer Carlslidsområdet. Området runt nätstationen planläggs för teknisk anläggning, E-område. Område för transformatorstation som ska försörja den nya bebyggelsen reserveras öster om planerad handelsfastighet. E-områden kan upplåtas med ledningsrätt eller bilda en egen fastighet efter prövning i lantmäteriförrättning.

I nordvästra delen av planområdet finns det i dagsläget en vall till skydd för verksamheten på Graniten 2. Planen möjliggör en flytt av denna vall längre norrut in på Sofiehem 2:4. Om skyddsvallen flyttas kan berörd mark regleras från Sofiehem 2:4 till Graniten 1.

Ansökan om fastighetsbildning görs hos lantmäterimyndigheten i Umeå kommun.

Fastighetsrättslig konsekvensbeskrivning

Fastighet	Konsekvenser
Sofiehem 2:4	En fastighet kan styckas av för handelsändamål. Områden för teknisk anläggning (E-område) kan bilda en egen fastighet alternativt upplåtas med ledningsrätt. Från Sofiehem 2:4 kan ett markområde regleras till Graniten 1 om skyddsvallen flyttas längre norrut.
Graniten 1	Ledningsrätt bör bildas för de befintliga ledningar som går inom u-område. Del av fastigheten bör upplåtas med servitutsrätt för infart till handelsområdet. Servitut kan bildas genom lantmäteriförrättning eller genom ett avtalsservitut mellan berörda parter. Från Sofiehem 2:4 kan ett markområde regleras till Graniten 1 om skyddsvallen flyttas längre norrut.
Nybildad fastighet	För nybildad fastighet bör rätten till infart över Graniten 1 tryggas med ett infartsservitut. Servitut kan bildas genom lantmäteriförrättning eller genom ett avtalsservitut mellan berörda parter.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Planavtal har tecknats med Coop Nord Ekonomisk förening.
För att hindra oskyddade trafikanter på GC-vägen att passera E4:an ska en del mindre trafikåtgärder genomföras på båda sidor om E4:an i anslutning till Carlslidsrondellen. Vilka åtgärder som ska genomföras bedöms gemensamt av Trafikverket och Umeå kommun och beskostas av Umeå kommun.

MEDVERKANDE

Förutom undertecknade har följande personer medverkat:

Kajsa Dahlberg, Lantmäteri
Inger Engström, Gator och parker
Per Hänström, Miljö- och hälsoskydd
Lage Olofsson, Mark- och exploatering
Carina Larsson, Detaljplanering

Detaljplan, Umeå kommun maj 2016, reviderad augusti 2016



Karin Eriksson Hultén
Planarkitekt

Magdalena Blomquist
Planchef



Samrådsredogörelse

Lagakraft ~~2017~~ -10- 03

Akt nr 2480K-P2017-23

Diarienummer: BN-2014/00955

Datum: 2016-05-17

Handläggare: Karin Hultén

Detaljplan för fastigheterna del av Sofiehem 2:4 och del av Graniten 1 inom Ålidhemsområdet (Carlslid) i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheterna del av SOFIEHEM 2:4 och del av GRANITEN 1 har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under februari 2016.

Syftet med planen är att skapa planmässiga förutsättningar för livsmedelsbutik, eventuellt kompletterande sällanköpshandel eller restaurang samt tillhörande parkeringsytor. Syftet är också att säkerställa goda angöringsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en kraftigt ändrad struktur.

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2016-02-12 – 2016-03-07. 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.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Trafikverkets synpunkter ska beaktas.

Trafikökningen i området kommer med stor sannolikhet innebära ökade halter av kvävedioxid och partiklar. I bilagd PM redogörs för trafikmängder innan och efter detaljplanens genomförande. Där framgår att det bedöms bli en ökning med ca 2000 fordonsrörelser per dag i området. Vidare görs bedömningen att denna trafik är i stort sett densamma som annars passerar platsen men med eventuella stopp för besök. Att basera modellberäkningen på detta antagande begränsar möjligheten att bedöma alternativa scenarier. Slutsatsen i *PM om luft* att tillkommande trafik huvudsakligen kommer bli av lokal karaktär torde vara mycket osäker då det är svårt att förutsäga utvecklingen då anläggningen ligger precis i anslutning till E4:an, där många långväga resenärer passerar. Alternativa scenarier skulle vara värdefullt för att underlätta bedömning av hur mycket området "tål" innan MKN överskrids för kvävedioxid eller partiklar.

I PM:en anges att utgångspunkten är några år gamla trafikdata, vilka med stor sannolikhet ändrats sedan utbygganden av Tomtebo och Tavelliden ("en bit över 9 100" anges texten). Det framgår inte huruvida beräkningarna av halter av luftföroreningar (bilaga 3) är baserade på äldre års trafikflöden eller om

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

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Ejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

kompensation gjorts för senaste årens tillkommande trafik.

Övriga synpunkter av vikt

Gång- och cykelvägar

Det finns idag inte någon sammanhållen östvästlig förbindelse i stråket Mineralvägen- Ålidhem och länsstyrelsen gör samma bedömning som Trafikverket att det befaras finnas en risk för att oskyddade trafikanter passerar Kolbäcksvägen vid Mineralvägen – Magistervägen.

Arkeologi

Det skogspartiet i norra delen av området har inte undersökts arkeologiskt. Därför är det extra viktigt att särskild uppmärksamhet iakttas vid markarbeten inom skogsdungen. Påträffas fornlämningar (stenpackningar, skörbränd sten, stenrösen, kolkoncentrationer och liknande) ska arbetet omedelbart avbrytas i den delen och Länsstyrelsen kontaktas.

Kommentar

Olyckligtvis kom protester från Trafikverket inte i det inledande skedet, när synpunkter på riksintresset efterfrågades. Att det redan idag förekommer personer, som korsar E4 mellan Magistervägen och Mineralvägen har, efter samrådet, konstateras genom syn på plats, även om det inte är i någon stor omfattning. Med en ny målpunkt kan detta bli ett ökande trafiksäkerhetsproblem. Kommunen har med Trafikverket diskuterat möjliga lösningar för att uppmärksamma på farorna samt uppmuntra och underlätta önskat beteende. Dessa beskrivs kortfattat i planbeskrivningen.

Det är även olyckligt att trafikdata, som ligger så pass långt tillbaka i tiden, att en stor utveckling av Tomtebo och Tavleliden hunnit ske, använts som underlag vid beräkningar av trafiklösningar, buller och luftanalys. Efter samrådet har därför en ny trafikräkning utförts på Tomtebovägen och svängandelar/kapacitetsanalys i korsningen Älvans väg och Tomtebovägen tagits fram. Planen revideras utifrån de nya fakta som tillkommer. Se i övrigt kommentar till Trafikverkets yttrande.

Beträffande luftkvalitén, har PM uppdaterats efter förnyad trafikmätning och kommunens Miljö- och hälsoskyddskontor anser att marginalerna är så stora, att ytterligare mätningar inte är påkallade i dagsläget.

När det gäller eventuella arkeologiska fynd, uppmärksammas dessa genom planbestämmelse och förtydligas i planbeskrivningen.

TRAFIKVERKET

Trafikverket efterfrågar en bedömning av kapaciteten i Carlslidsrondellen utifrån den ökade trafiken till följd av etableringen, där Umeåprojektets prognos för 2030 är 15 500 ÅDT för E4/Kolbäcksvägen och 11 200 ÅDT för Tomtebovägen. Trafikverket påtalar också vikten av att trafikflödet inom fastigheten blir så effektivt, att det inte uppstår risk för kö ut på Mineralvägen, som kan komma att påverka framkomligheten i cirkulationsplatsen vid Carlslid.

Den andra stora frågan rör oskyddade trafikanter från Ålidhem, där Trafikverket bedömer att säkerheten inte är tillräcklig. Man konstaterar att de närmaste säkra passagerna är tunnlarna under E4/Kolbäcksvägen vid Tomteborondellen samt i Socionomstråkets

förlängning. Det påtalas, att avståndet till dessa tunnlar ligger långt från kommande etableringar, varför risken är stor att oskyddade trafikanter väljer att passera från Ålidhem till Coop via E4. Trafikverket framhåller, att passagera planerades i samråd med kommunen utifrån då kända målpunkter, men att etableringen av en ny större livsmedelsbutik innebär helt nya förutsättningar när det gäller samspelet mellan stadsdelarna.

Slutligen framhålls att E4 är utpekad som riksintresse för kommunikationer och utgör en del av TEN-T-vägnätet (Trans-European transport networks), vilket innebär att hög framkomlighet och god trafiksäkerhet är angeläget. Trafikverket anser att etableringen medför en ny målpunkt och nya flöden, som innebär en påtaglig trafiksäkerhetsrisk på E4. Därmed anser Trafikverket att kommunen, till följd av etableringen ska bekosta en planskild passage för oskyddade trafikanter.

Kommentar

Beträffande Trafikverkets synpunkter i tidigt skede: se kommentar till Länsstyrelsen ovan.

Den planskilda gång- och cykelbanan i öst-västlig riktning ligger cirka 150 söder om aktuellt område. Detta gäller under såväl E4/Kolbäcksvägen som Tomtebovägen. Varje oskyddad trafikant som passerar över E4 i rondellen är ett misslyckande. Kommunen anser det dock inte vara rimligt, att tillskapa ytterligare tunnel i sådan närhet till befintliga. Förslag till andra åtgärder har dock, efter samrådet, diskuterats med Trafikverket. Det noteras i planbeskrivningen, att åtgärderna ska utformas i samråd med myndigheten.

NÄRINGS- OCH PLANERINGSUTSKOTTET

Yttrandet har tagits fram av planeringsenheten och mark och exploatering i samverkan. Det konstateras, att planen möjliggör för 4200 m² handel där utbyggnaden beräknas ske i etapper. Vidare konstateras, att en handelskonsekvensutredning är utförd och att den visar påverkan för butikerna på Ålidhem respektive Ica Mariehem, men att de med en ordnad ekonomi bedöms klara omställningen. Det påtalas även, att trafikutredning utförts med fokus på den ökade belastningen på Tomtebovägen.

Närings- och planeringsutskottet anser det vara positivt, att området kring Tomtebo och Tavleliden kompletteras med närliggande service i form av livsmedel. Bedömningen är, att planen är överensstämmande med översiktsplanens intentioner och att antandet kan prövas av Byggnadsnämnden inom ramen för gällande delegation.

GATOR OCH PARKER

Gator och parker lämnar ett samlat yttrande. När det gäller gatunätet framhålls att Mineralvägen är en gata med en uppsamlande funktion utan privata in- och utfarter och att den, förutom lokalbussar även trafikeras av bussar i regiontrafik. Gator och parker anser att illustrationen på sidan 12 i planbeskrivningen bör kompletteras, så att området öster om Tomtebovägen redovisas bättre. Det som bör redovisas är träd/skog, gång- och cykelvägens sträckning och de sista husraderna i kvarteret Lyktgubben. Även busshållplatserna bör redovisas i skissen.

När det gäller trafiken framhålls att det i korsningen Tomtebovägen–Mineralvägen är ett signalreglerat övergångsställe som planeras (alltså inte bara säker övergång).

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

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Beträffande oskyddade trafikanter anser Gator och parker, att texten är alltför omfattande för att vara relevant för planen. Det efterfrågas också en större tydlighet beträffande vad som gäller för buller och bullerplank (bl. a. i gatusektionen på s. 16).

Gator och parker framhåller vikten av att utfartsförbudet gäller hela sträckan utmed n₂-området (Coop-fastighetens södra gräns). Det föreslås också att Tomtebovägen och korsningen med Mineralvägen ska utgå ur planen, d.v.s. att planområdesgräns bör ligga väster om Tomtebovägen. Bredden på busskörfältet ifrågasätts och den bör därför kontrolleras.

Gator och parker framhåller själva, att en ny trafikmätning måste genomföras på Tomtebovägen och att en kapacitetsanalys ska tas fram för att visa hur det signalreglerade övergångsstället kommer att påverka korsningen Tomtebovägen–Älvans väg.

Varken drift- och underhållsavdelningen eller park och natur har några synpunkter.

Kommentar

Det har funnits en stor enighet rörande behovet av att trafiksiffrorna uppdateras, vilket nu skett. Trafikutredningen och bullerutredningen har därefter reviderats, liksom andra delar som påverkats. Resultatet har möjliggjort tydligare resonemang rörande eventuella störningsskydd, vilka i dagsläget inte anses motiverade i form av plank.

Ändringar i texten görs med resonemang runt signalreglering vid Älvans väg och beskrivningen av oskyddade trafikanter. På plankartan avlägsnas uppehållet i utfartsförbudet. Illustrationen kompletteras och justeras. Tomtebovägen utgår ur planområdet. När det gäller aktuella linjer samt hållplatsers exakta placering och utformning, hänskjuts detta till senare skede och samråd med UKF.

MILJÖ OCH HÄLSOSKYDD

Miljö- och hälsoskydd bedömer det möjligt att etablera en matbutik inom planområdet med fortsatt godtagbara luftförorenings- och bullernivåer för boende i närområdet och utan att det påtagligt påverkar naturvårdens intressen.

För buller anses dock underlaget och planförslaget behöva utvecklas och preciseras innan granskningsskedet, så att det visar fler bullerkällor och hur eventuell risk för överskridanden av riktvärdena ska åtgärdas inom det område som exploateringen/fastighetsägaren av affärstomten styr över.

Planen bedöms vara godtagbar från luftsynpunkt. Det finns, enligt miljö- och hälsoskydd, ingen risk att någon miljökvalitetsnorm överskrids eller att man kommer nära normen vid bostäder i området.

När det gäller buller, anses det rimligt att bullerberäkningar görs, för full exploatering av planområdet. Buller från lastbilsuppställning vid OKQ8 bör också ingå som bakgrundsljud vid bullerberäkning av verksamhetsbuller, med förutsättningen att det hålls inom nuvarande riktvärde. Det konstateras, att avdelningarna inom Samhällsbyggnad, under samrådstiden, kommit överens om att uppdatera trafikmätningarna gällande Tomtebovägen för justering av bullerutredningen.

Miljö- och hälsoskydd konstaterar, att ett bullerplank kan behövas för att skydda boende längs Mineralvägen över riktvärdena från buller från parkering eller fläktar etc. inom fastigheten. Planen bör reglera förutsättningarna för det och att det i så fall betalas av verksamhetsutövaren. Plank på kommunens gatu- eller parkmark anses vara ett mindre lämpligt sätt att reglera frågan. Miljö- och hälsoskydd har i övrigt lämnat synpunkter och redaktionella synpunkter direkt till handläggaren när det gäller såväl luft som buller.

Kommentar

Det har, som angetts, rått stor enighet inom Samhällsbyggnad om att nya mätningar av trafikmängder var nödvändiga och de har nu utförts. Trafikutredning och bullerutredning har därefter revideras. Översyn har skett rörande behövliga skyddsåtgärder. Som framgår, har föroreningshalten tolkats på ett sätt i planbeskrivningen, som överdriver problemen och detta tillhör de delar som kommer att justeras inför granskning.

Av den förnyade bullerutredningen framgår, att plank inte i dagsläget är påkallat av den nu aktuella detaljplanen. Det maxvärde som överskrids, föreligger redan i dagsläget och orsakas av busstrafik. I den mån senare mätningar visar på olägenheter, finns möjlighet att uppföra plank inom ramen för bygglov.

VAKIN

Vakin efterfrågar förtydligande beträffande området som markerats som natur mellan parkering och Mineralvägen. Detta ska kunna användas till att fördröja dagvattenavrinningen och till viss del reducera föroreningar och ha kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att delen närmast respektive möjlig anslutning till det allmänna dagvattenledningsnätet, sydvästra delen av parkeringen samt i förlängningen av Silvervägen, utformas som ett svackdike med botten på nivå kring +32,50 och att träden i dessa delar inte kan bevaras. Det poängteras, att u-området ska vara 10 meter brett med spillvattenledning i mitten.

Beträffande avfall och återvinning, anser Vakin att återvinningsstationen ska ingå i detaljplanen för att säkerställa dess placering. Något avfallsutrymme redovisas inte. Varför Vakin anser att det inte går att bedöma framkomlighet och dimensionering.

Kommentar

Dagvattenhanteringen preciseras i planbeskrivningen med angivande av ungefärlig botten-nivå. Exakta mått på u-området har kontrollerats och minskad möjlighet att bevara vegetation har noterats.

När det gäller avfallshantering för butiken finns angöring norr om fastigheten, där såväl varutransporter som sopbilar har goda förhållanden och sophantering ryms inom byggrätten. Beträffande sopstationen har frågan diskuterats, men att fastlägga ändamålet i planen har setts som en onödig låsning, som fastighetsägaren (Umeå Energi) inte är intresserad av. Avtal borde kunna fungera på samma sätt, som det tidigare gjort med OKQ8.

UMEÅ ENERGI

Det framhålls att kostnaden för en flytt av Umeå Energi Elnät AB:s befintliga nätstation som idag står på Sofiehem 2:4 i sin helhet ska belasta fastighetsägaren/exploatören.

Kommentar

För att inte onödigtvis begränsa byggrätten, har det i planen föreslagits, att befintlig station flyttas inom fastigheten. Vid en butiksetablering kommer det också att krävas ytterligare en nätstation.

De exakta lägena har, efter samrådet, diskuterats med tanke på Coop:s önskan om ett mindre synligt läge vid infarten från Mineralvägen. Resultatet av resonemanget är, att denna station får ligga kvar i befintligt läge vid västra fastighetsgränsen och att byggrätten justeras österut. Lösningen anses av såväl exploatören som Umeå Energi vara fördelaktig.

Även om Umeå energi anser att den nya stationen har en bra placering i samrådshandlingen, har den justerats söderut, för att inte utgöra ett sikthinder vid svängning ut mot Betongvägen och Tomtebovägen. Nytt läge är om möjligt än bättre även med tanke på serviskablarnas längd till matvaruaffären.

RÄDDNINGSTJÄNSTEN

Räddningstjänsten noterar det faktum, att planområdet ligger granne med Graniten 1, som innehåller bensinstationen OKQ8 och framhåller de skyddsavstånd som bör hållas. Eftersom en livsmedelsbutik utgör en personintensiv verksamhet, bör avståndet inte vara mindre än 50 meter. (Detta är en rekommendation från länsstyrelsen i Stockholm). Räddningstjänsten konstaterar att byggnadens tilltänkta placering kommer att överstiga detta avstånd med några meter.

Restriktioner kan behöva göras gällande placering av entréer, samt utformning av de väggar som vetter mot bensinstationen, med tanke på de föreskrifter och bestämmelser som finns rörande hantering av brandfarliga varor.

Slutligen hänvisas till de minimiavstånd som Sprängmedelsinspektionen anger från en bensinstations olika hanteringsområden till omgivande bebyggelse, vilket kommer att beaktas i ett bygglovskede.

Kommentar

Planbestämmelser kompletteras under *Byggnadsteknik* med skyddsavstånd till entréer. Planbeskrivning kompletteras med bakgrundsresonemang och hänvisning till bygglovskedet.

UMEÅ KOMMUNFÖRETAG

Umeå kommunföretag, Kollektivtrafik, framhåller vikten av att Mineralvägen utformas så att kollektivtrafikens framkomlighet inte påverkas negativt av den tillkommande trafiken. Att bussgatan även fortsättningsvis kvarstår som dedikerad gata för busstrafik framhålls som positivt. Man anser dock, att vägbredden bör ses över, för att klara överenskommen vägbredd på 7,5 meter.

Bedömningen görs, att nya hållplatser – med kurar i båda riktningarna – behöver byggas som en konsekvens av det nya handelsområdet, där UKF vill vara delaktiga i placeringen av dessa.

Slutligen framhålls att linje 118 mellan Umeå och Sävar går längs Täfteåvägen och som en konsekvens av exploateringen bör hållplatser för denna linje anläggas i anslutning till det tillkommande handelsområdet.

Kommentar

Tidigare markerad användning [BUSSGATA] har utgått. Området innefattas nu i [LOKALGATA]. Nyttjandet bestäms alltså av lokala trafikföreskrifter. Den del som utgör ren bussgata ses över både med tanke på rymlighet och de möjligheter som idag verkar finnas, även för privatbilar, att köra denna väg. Frågan om busshållplatser hänskjuts till Umeå kommunföretag och kommunens avdelning för Gator och parker.

UMEÅ HANDEL

Umeå Handels uppgift är, som sägs, att granska förslaget från handelssynpunkt och som lokal branschföreträdare är grundinställningen positiv till det som medför förbättringar för handeln och därmed kunderna. Investeringar och etableringar är bästa sättet att uppnå konkurrens och därmed utveckling av handeln. Umeå Handels remissutskott har tagit del av det utsända materialet och särskilt fördjupat sig i NIRAS konsekvensutredning har. Bedömningen är att deras slutsatser, som i stort sett bygger på vedertagna beräkningar i liknande fall, är vederhäftiga. Bedömningen av en förväntad strukturell förändring på Ålidhems centrum delas också av Umeå Handel och den avsedda lokaliseringen stärker antagande. Umeå Handel har inget att erinra mot förslaget och tillstyrker att det genomförs, även om en mer östlig etablering tett sig mera naturlig med tanke på Tomtebos och Tavlelidens expansion österut.

SAKÄGARE

Definitionen av vilka som är sakägare, är inte given. Allmänt brukar det vara de som äger fastigheter eller bor i eller i anslutning till området, som avses. Det är sakägarna, som har rätt att överklaga. Yttranden från sakägare har kommenterats var för sig, medan övriga kommentarer samlats tematiskt, för att ge bättre överblick.

CARLSLIDS NORRA SAMFÄLLIGHET (GENOM SANDRA NÄSMO)

Inledningsvis framhålls, att styrelsen, med tanke på tidigare namninsamling, är säkra på att företräda en klar majoritet av de boende inom samfälligheten.

De boende är mycket oroliga för den trafiksituation som med stor sannolikhet kommer att uppstå och vill att det görs mer för att skydda boende mot buller, trafik och insyn. Man vill se ett löfte om bullerskyddande plank mellan Mineralvägen och bostadsområdet och en vall mellan Mineralvägen och Coop, samt så mycket bevarad skog som möjligt. Det uttrycks tveksamheter till de beräkningar av trafikmängder och buller som ligger till grund för planen och aktuella siffror efterlyses. Samfälligheten framhåller också vikten av att det bullermässigt tas hänsyn till helheten, d.v.s. Coop, Coop:s trafik, E4/Kolbäcksvägen, OKQ8 och de lastbilar som står där, samt Tomtebovägen.

Samfälligheten motsätter sig att en intern väg skapas på fastigheten Sofiehem 2:4 som en parallell till Mineralvägen, då denna kan komma utnyttas som genomfartsled mellan Tomtebovägen och E4 vilket anses oacceptabelt då det innebär att trafik flyttas närmare bostadsområdet. Trafiksituationen på Tomtebovägen befaras bli problematisk med trafikstockning och därmed risk för ökad "smittrafik" via Mineralvägen. Det illustrerade vänstersvängfältet kan förslagsvis med cirkulationsplats vid Betongvägen.

När det gäller oskyddade trafikanter framhålls ett antal punkter som kan utgöra faromoment: främst överfarten över Mineralvägen i anslutning till busshållplatsen och passagen för gående och cyklister först över Mineralvägen och sedan Coop:s parkering. Cykelöverfarten på Tomtebovägen anses både farlig för oskyddade trafikanter och orsak till försämrat trafikflöde på Tomtebovägen. Slutsatsen är att korsningen borde göras planskild. Infarten från Mineralvägen, som förslås samnyttas med OKQ8 anses innebära risk för att lastbilar utnyttjar även denna och att tung trafik därmed dras längre in på Mineralvägen.

Det påtalas att återvinningscentralens nya placering innebär svårigheter att ta sig dit med andra fordon än bilar, vilket ökar trafikmängden ytterligare. Då kommunen borde motverka bilberoendet, bör placeringen av återvinningscentralen och vägarna dit ses över.

Slutligen framhålls att det i bostadsområdet och på Carlslids samfällighet ligger en lekpark och en skogsdunge i direkt anslutning till Mineralvägen. Det befaras, att en synlig butik kan locka barn att springa över vägen. Det anses därför motiverat med ett plank mot Mineralvägen, dels för att förhindra att barn kommer utspingande och dels för att uppnå en bättre utomhusmiljö på lekparken. Sammanfattningsvis begärs att ändringar görs av trafiklösningen kring Coop-butiken, för att minska nackdelarna för boende inom Norra Carlslids samfällighet.

Kommentar

När det gäller bullerskydd är det den förnyade trafikräkningen och den därmed reviderade bullerutredningen, som utgör underlag för kommunens åtagande. Den visar, att ingen fastighet vid bostadsområdet söder om Mineralvägen drabbas av dygnsmedelvärden som överskrider riktvärdet. Däremot ligger värdet för maxbuller (73 dBA) något över riktvärdet vid en fastighet. Det alstras av busstrafiken, som är befintlig i området. Detta innebär, att nu föreliggande plan inte påverkar värdet. För den fastighet som drabbas, är en eventuell skyddsåtgärd från kommunens sida en fråga om bulleråtgärd, som – om den anses rimlig – bekostas av kommunen, men placeras på kvartersmark och hantearas av bygglov. I Coop:s södra fastighetsgräns preciseras krav på staket i planen, för att minska ljusstörningar. För att omhänderta dagvatten lokalt, finns ett dike längs gränsen i planen. Detta tillsammans med lämplig överfart och läge för busshållplats gör, att vall inte anses lämplig eller motiverad.

För resonemang om det totala bullret, hänvisas till reviderad bullerutredning med kompletterande mätningar, som visar att inga överskridanden av riktvärden av dygnsmedelvärden buller väntas mot villaområdet. I det sammanhanget är det OKQ8:s ansvar att ljudnivån, räknat som industribuller, ligger under riktvärdet för detta. Vid överskridanden blir det fråga om ett tillsynsärende, som tydligen i detta fall, nu är avslutat.

De båda infarterna kan, genom att illustreras sammanbundna som en gata, förefalla utgöra en smitväg, men detta bör, genom lämpliga markåtgärder, kunna undvikas.

För- och nackdelar med cirkulationsplats har behandlats i trafikutredningen. En cirkulationsplats används vanligtvis när flödet på anslutande vägar utgör 25–30%, medan flödena på Betongvägen endast kommer att utgöra mindre än 10%. Med en cirkulationsplats skulle också framkomligheten för personbilstrafiken minska. Även om korsningen är belägen i början av en kurva, bedöms den klara siktkrav vid 60 km/h och sikten kan förbättras ytterligare genom viss siktröjning.

Efter infarten till Coop, är Mineralvägen inte hårt trafikerad, men åtgärder för säker överfart kan komma ifråga, för att ytterligare säkerställa möjligheten att korsa gatan. När oskyddade trafikanter rör sig på en parkering, innebär det med nödvändighet hänsynstagande och uppmärksamhet från alla parter. Genom anläggande av en tydlig passage enligt illustrationen och plankravet på 2 meter med annat material runt själva byggnaden, underlättas oskyddade trafikanters väg. Resonemanget gäller även tillgänglighet för gående och cyklister till återvinningsstationen.

I korsningen mellan Mineralvägen (gc-väg)/Älvans väg och Tomtebovägen är refugen bred och därför lämplig vid överfart. I trafikutredningen anges möjligheten att behålla befintlig utformning (bussföreträde) eller integrera hela korsningen i signalregleringen. Kommunen anser det lämpligt, att snarast bygga om till full signalreglering, för att säkra oskyddade trafikanters väg, underlätta utfart från Älvans väg och skapa luckor i bilflödet till fördel för korsningen mot Betongvägen. För underfart hänvisas till den planskilda korsningen cirka 150 meter längre söderut.

När det gäller problem med lastbilar, planeras idag ett s.k. truck-stop vid norra infarten till Umeå, vilket torde minska antalet lastbilar på OKQ8:s plan.

Täta planteringar eller staket (högst 1,1 meter) för att hindra utspringande barn, kan när som helst sättas upp runt lekplatsen av samfälligheten. För plank krävs bygglov. Lekparken, som ligger innanför såväl en bevarad trädrida som cykelbana, kan inte anses direkt beröras av denna detaljplan.

KVARTSEN 1 (SILVERVÄGEN 2) SANDRA NÄSMO

I yttrandet framhålls, att mycket hänt med trafikmängderna på kringliggande vägar sedan trafikmätningar utfördes 2010 och att det är kommunens skyldighet att se till helheten för området, inte enbart det som den tillkommande butiken orsakar.

Infarten till OKQ8 anses redan idag utgöra en trafikfara, där det stora antalet lastbilar orsakar trafikstockning. Det anges att sortimentet förväntas öka med matservering, varför ännu fler genomresande, främst långtradarchaufförer, förväntas komma. Om till detta läggs strömmen av bilar från butiken, anses situationen bli ohållbar. Då man, för att komma in på OKQ8 måste passera mötande körfält, befaras att det kan bli kö från rondellen till Mineralvägen.

Det antas, att infarten till Coop klarar sig från köbildning, men frågan är hur situationen runt infarten till OKQ8 kommer att se ut. Den antagna fördelningen av fordon från E4 respektive Tomtebovägen som bedömts till 50/50 tros inte hålla, då risken för att folk "genar" anses uppenbar.

Att det från ett växande bostadsområde på Tomtebo endast finns en väg, konstateras, liksom att mätningar från 2010 idag är irrelevanta idag och för framtiden.

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

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Öppnandet av Granitvägen (u-området mellan OKQ8 och Coop) anses innebära ännu en in- och utfart till OKQ8, varför tung trafik dras längre in på Mineralvägen. Det påtalas att det redan idag förekommer gung trafik som kör genom villagatorna för att ta sig in på OKQ8.

Kommentar

Genom framtagning av de reviderade utredningarna rörande trafik och buller, baserade på helt färsk mätningar, har kommunens trafik- respektive miljöavdelning förväntat sig om att flödena kommer att fungera och vilket buller som alstras.

När det gäller korsningen mellan Mineralvägen och E4 har det i trafikutredningen tagits fram en framkomlighetsanalys. Cirkulationsplatsen har dimensionerats för 2015 års trafikmängder och en kontroll av framkomligheten har gjorts för beräknade trafikmängder avseende 2030. Den visar att framkomligheten beräknats bli god, med en belastningsgrad under 0,6 i hela cirkulationsplatsen.

Risken för att bilister tar vägen över butiksområdet har behandlats under kommentar till Carlslids Norra Samfällighet.

KVARTSEN 1 (SILVERVÄGEN 2) ERIK JOHANSSON

Innehållet i enkäten är identisk med det i ovanstående (Sandra Näsmo).

Kommentar

Då innehållet är identiskt med ovanstående, hänvisas till dessa kommentarer.

MINERALET 1 (SILVERVÄGEN 62) ULF BERTHEIM

Som närmsta granne till den planerade butiken, har ägaren till Mineralet 1 sett positivt på närheten till servicebutik. Placeringen av närliggande trafik, som påverkar en redan ansträngd boendemiljö på Carlslidsområdet ytterligare, väcker dock bestörtning.

Det påtalas, sammanfattningsvis, att trafiken på E4 och Tomtebovägen redan idag är tung och ökande med därmed ökande buller och luftföroreningar. Det uttrycks en förhoppning om, att boende blir tagna på allvar och att de får behålla den aktuella situationen, utan de försämringar som den föreslagna planeringen kommer att medföra för bostadsområdet på Carlslid.

Sakägaren motsätter sig den föreslagna placeringen av gång- och cykelbana på södra sidan av Mineralvägen, och dess väganslutningar mot Mineralvägen och Coop. Det anses utgöra en trafikfara, när cyklisterna och mopedister ska korsa de befintliga anslutningsgatorna.

Dagens störningsproblem med mopedister och motorcyklar som tydligen kör på bussgatan framhålls. Med en ny cykelväg på södra sidan kommer dessa problem närmare de boende. Det misstänks att bostadsmiljön, beträffande buller, försämras med ökning av motorfordonstrafiken och att detta förstärks om befintlig vegetation avlägsnas. I yttrandet framhålls att även antalet mopeder och motorcyklar torde öka med utbyggnad av Tomtebo-området.

Det föreslås, att gc-vägen placeras i närheten av Coops fastighet på norra sidan av Mineralvägen; något som framhålls vara till fördel även för Coops exponering mot dessa kunder. En önskan uttrycks, om att befintliga träd längs södra sidan av Mineralvägen får stå kvar orörda, med hänsyn till närboende. Detta för att inte ytterligare öka de störningar och påverkan av luftmiljön, som redan finns p.g.a. E4/ringleden och Tomtebovägen. Som en kompensation önskar man nu bli hörda och respekterade vad gäller cykelvägens respektive bullerplankens placering och ett bevarande av befintliga träd samt ökad bullerbekämpande trädplanering i området.

Kommentar

När det gäller bullerproblematiken hänvisas till kommentar till Carlslids norra samfällighet. På gång- och cykelväg ska inte motordrivna fordon vistas. Om det ändå sker, är det fråga om andra åtgärder för att förhindra detta.

Om gång- och cykelvägen förläggs till norra sidan, blir det konflikt med infarter till Coop och Q8, där fler och tyngre fordon rör sig. Som kompensation för den vegetation som försvinner på södra sidan, vid byggande av gc-väg, finns i planen krav på att resterande vegetation ska behållas och även förstärkas mot bostadsområdet.

NICKELN 9 (SILVERVÄGEN 45) ÅKE EDLUND, INGER NYBERG

Som sakägare motsätter de sig tänkt placering av gång- och cykelbana på södra sidan Mineralvägen. De anser, att den istället bör vara placerad på norra sidan och att befintliga träd längs södra sidan får stå kvar orörda, för att minska störningarna och försämringen av luftmiljön för närboende. Dessutom yrkas på att tänkt staket vid Coops parkering byggs som ett plank med sådan höjd att ingen insyn mellan Coops parkering och bostadsområdet är möjlig.

Cykelvägen föreslås placeras norr om planket – något som även anses vara till fördel för Coop, med ökad exponering mot denna kundgrupp. Detta anses bättre betjäna Tomteboområdet och de bostadsområden som följer. Man framför tanken att övriga använder befintliga cykelvägar strax norr respektive söder om området.

För att inte uppmuntra till genomfartstrafik mellan Tomtebovägen och Kolbäcksvägen via Coopområdet yrkas att det endast blir infart från Mineralvägen och ingen utfart. Här jämförs med Coop och Willys på Ersboda handelsområde.

Kommentar

För resonemang rörande gc-vägens placering och vegetationens förstärkning söder om Mineralvägen, hänvisas till kommentar ovan (Mineralet 1). Kommunen anser inte plank motiverade av insynsskäl i detta läge och beträffande buller – se kommentar till Carlslids norra samfällighet.

NICKELN 1 (GULDVÄGEN 1) AGNETA HOLMGREN, PETER HOLMGREN

Yttrandet inleds med en historik som belyser hur omgivningarna förändrats sedan tillkomsten under senare delen av 70-talet med följden att trafik, miljö- och klimatfaktorer påverkat området negativt. Här nämnd etablering av OK, byggandet och expansionen av Tomtebo och Tavleliden. Till detta läggs Kolbäcksledens förvandling till E4 och Strömpilens tillkomst. Det noteras att ingen trafik- buller eller partikelmätning är utförd. I och med E4:s tillkomst har antalet uppställda långtradare, vissa med frys/kylaggregat på

OKQ8 ökat och undertecknarna har räknat till femton stycken vid ett tillfälle. Utbyggnad enligt föreslagen plan anses inte lösa trafikproblemen.

Problemet med utfarten från Betongvägen mot Tomtebovägen i en skymd kurva påtalas. Utfarten från handelsområdet mot Mineralvägen anses förkastlig, då man menar att kommunen tidigare betraktat detta som en lokalgata, endast avsedd för området. Historiskt har infarten till betongstationen flyttats, eftersom det ansågs olämpligt med utfart till det som betecknas "lokal villagata". Handelsområdet med mångdubblad trafik, anses medföra risk för olyckor och miljöstörande faktorer.

Det påtalas, att den befintliga bussgatan mellan Carlslid och Tomtebo bör föras med bom för att förhindra genomkörning för andra än buss i linjetrafik. Det framhålls att genomkörning idag sker av bilar som ska vidare mot holmsundshället. Önskan uttrycks om att tillfart till handelsområdet endast ska ske från Tomtebovägen, för att inte området ska belastas med genomfartstrafik med därmed följande luftproblem.

Som skydd önskas att plank (helst jordvall eller hög häck, som är att föredra ur miljösynpunkt) skall sättas upp på norra sidan av Mineralvägen för att ta bort ljud- och ljusstörningar från handelsområdet. Med ett lågt staket befaras bilarnas strålkastare lysa in i de tre fönstren mot norr (sovrums och vardagsrum). Planket som föreslås i villatomtgräns mot södra sidan av Mineralvägen anses försämra boendemiljön för Nickeln 1 med 3 fönster från sov och vardagsrum samt flertal fönster från förråd och garage mot Mineralägen i norr. För att minimera störningar föreslås grön högre växtlighet prioriteras i anslutning till Mineralvägens båda sidor.

För att oskyddade trafikanter ska slippa korsande trafik från Guld- och Silvervägen, föreslås att gc-vägen läggs på norra sidan, vid den föreslagna bommen. Med denna lösning anses risken vara mindre att de fortsätter över E4/E12. Det framhålls att det redan idag förekommer folk som genar över Carlslidsrondellen.

När cykelbanan anlades i mitten av norra Carlslid med tunnel under Tomtebovägen och E4 var det för att förhindra oskyddade trafikanter från att passera över E4. Före trafikljusens tillkomst över dåvarande Kolbäcksvägen (utfart från Mineralvägen) inträffade två mycket allvarliga olyckor med oskyddade trafikanter (barn från Carlslid) varav en med dödlig utgång. Mot denna bakgrund anses det motiverat att diskutera ytterligare en tunnel under E4, om man vill förlänga cykelbanan fram till europavägen och inte bara till handelsområdet.

Den föreslagna planen anses innebära en försämring av miljön med hänsyn tagen även till tillkomsten av nya bostadsområden och trafiklösningar i Carlslidsområdet närhet. Önskan är därför att en fördjupad miljökonsekvensbeskrivning görs, som inkluderar en inventering av grannfastigheten Graniten 3:s eventuella föroreningar i mark med en riskanalys.

Det anges att det föreslagna handelsområdet vid bostadsområdets tillkomst var avsett för småhus med tillhörande industridel.

Kommentar

Problemen med långtradare är dels något som behandlats i ett s.k. tillsynsärende, dels förväntas de komma att minska med tanke på planerat truck-stop vid Umeås norra infart. Lösningen vid Betongvägen har behandlats i trafikutredningen, där den fulla sig-

nalregleringen vid Älvans väg, som kommunen ämnar införa, skapar luckor i trafiken. I trafikutredningen föreslås även viss siktgallring mot norr.

Valet att tillåta tillfarter från såväl Tomtebovägen som Mineralvägen har behandlats i ett flertal kommentarer. Utifrån butikens önskemål om tillgänglighet från såväl E4 som Tomtebovägen, för att kunna bedriva en hållbar verksamhet, har förutsättningarna undersökts. Trafikutredningen har visat, att detta är möjligt. Även om området hittills varit lugnt med stor andel skog i omgivningen, är det i nu gällande plan upptaget som industriområde med tillstånd att bygga upp till tre våningar i fastighetsgräns och Mineralvägen kan, till skillnad från Guldvägen och Silvervägen, inte betraktas som en villagata.

Problem med missbruk av bussgata har tagits upp i planbeskrivningen och kommunen avser att vidta åtgärder. Exakt vilka de blir, får utredning utvisa. När det gäller utformningen av norra respektive södra delen vid sidan av Mineralvägen, har bedömningen gjorts, att gc-vägen ligger bäst på den södra delen. Detta inte minst p.g.a. den bredare refugen på Tomtebovägen och den lättare, korsande trafiken till villaområdet jämfört med till bensenmacken. På norra sidan påverkas marken av dagvatteninfiltration, buss-hållplats m.m., varför ett tätt staket, som i viss mån skyddar mot ljuskäglor, valts. På södra sidan förstärks resterande vegetation. Resonemang rörande eventuella plank med anledning av buller förs i kommentar till samfälligheten.

Behandling av problemet med människor, som genar över Carlslidsrondellen, återfinns i kommentarer till Länsstyrelsen, Trafikverket m fl.

Beträffande miljöfrågor, har dessa behandlats i en inledande s.k. behovsbedömning, där kommunens miljö- och hälsoskydd inte ansett det föreligga någon grund för miljökonsekvensbeskrivning. Behovsbedömningen har även tillställts Länsstyrelsen.

ÖVRIGA

Det finns ett stort antal frågor och påpekanden, som förekommer i många av yttrandena, uttryckta på olika sätt. För att kommentarerna ska bli tillgängliga och lätta att finna för alla, har de samlats i slutet av yttrandena och behandlats tematiskt.

GULDVÄGEN 4, AGNETA WESTERGREN OCH LUIGI MEUCCI

Det konstateras, att en väg finns inom Coopområdet, parallellt med Mineralvägen och att det finns infarter till butiken från såväl Tomtebovägen som Mineralvägen. Detta minns tänks leda till genomfartstrafik till stor nackdel för boende i området, särskilt de som bor närmast Mineralvägen. Det framhålls, att trafiken ökar från 269 till 1324/dygn efter återvinningen – en femfaldig ökning, som misstänks få digra konsekvenser i form av avgaser, buller, stressande miljö och minskad trafiksäkerhet för boende i området. Det noteras också, att de faktiska trafikmängder, som beräkningen bygger på är inaktuella.

Området sägs redan vara belastat med tanke på den uppställningsplats för långtradare som finns på OKQ8. Boende på Guldvägen 4 störs idag av uppställda långtradare som kör på tomgång eller har dieselaggregat igång. Det rör sig ibland om så många som 10 stycken. Problemet har uppmärksammats ett flertal gånger och såväl OKQ8 som kom-

munen och polisen är vidtalade, men något resultat har ännu inte presenterats. Det konstateras att någon luftmätning, såvitt de som lämnat yttrandet vet, ännu inte är gjord.

Man efterfrågar en helhetssyn på området, som redan är omringat av två stora trafikleder och att ett antal åtgärder vidtas för att minimera påverkan av etableringen, som betraktas som onödig. Förslagen är uppdelat på två punkter: Önskemål om att tillträde tillbutiken endast kan ske från Tomtebovägen, där det anses behövas en rondell i korsningen med Betongvägen för att underlätta trafikflödet. För det andra önskas att skogsridån bevaras söder om Coop-butiken (mellan butiksområde och Mineralvägen) inte gallras hår och erhåller karaktär av anlagd park. Detta för att minska buller, ljus från strålkastare och störande rörelser, som kan upplevas stressande.

Om deras önskan inte hörsammas vill de, att vall byggs och plank sätts upp mellan butiksområdet och Mineralvägen och att gång- och cykelbanan leds norr om Mineralvägen.

ÄLVANS VÄG 9, GREGER RAUTILA M. FL.

Synpunkterna rör främst bullerskydd mot Älvans väg. De framförs av Greger Rautila och är undertecknade av 24 personer boende på Älvans väg 5, 7, 9, 13 och 15.

Skrivelsen är uppdelad i ett yttrande, en bakgrund, en detaljerad motivering och en slutsats. I yttrandet yrkas på att ett bullerskydd (t.ex. ett plank) ska finnas mellan Tomtebovägen och Älvans väg 5, 7, 9 och att detta läggs till detaljplanen. Det framhålls att inga mätningar av buller och trafikmängder har gjorts i samband med planeringen av det nya Coop-området, trots att ljudnivån upplevs som mycket störande av boende på Älvans väg redan i nuläget. Utredningen baseras på äldre trafikmängder och grovt uppskattade tillägg för tillkommande trafikmängd och då endast till Coop. Det konstateras att gränsvärdena för dygnsekvivalenta ljudnivåerna tangeras vid Älvans väg 5 (54–55 dBA), trots att underlaget är gammalt/ofullständigt samtidigt som Tomtebo är ett av Umeås snabbast växande områden och förväntas förbli så.

Det konstateras att ingen beräkning har gjorts för Älvans väg 7 och 9, trots att dessa hus och uteplatser kan antas vara utsatta för liknande dygnsekvivalenta ljudnivåer. Man konstaterar också att dessa påverkas i samma eller högre grad av ändringen, eftersom de ligger närmare infarten vid Betongvägen.

Den detaljerade motiveringen är uppdelad i sju punkter. Först ges en översikt över befolkningsökningen i Tomtebo/Tavleliden från 2008/2009 till prognosticerade för 2014, vilket innebär en ökning på 93%. Man konstaterar att trafikmängden kan antas öka i motsvarande omfattning och att Tomtebovägen praktiskt taget är den enda infarten till området och därför hårt trafikerad. Om inte nya buller- eller trafikmätningar görs, bör – som det uttrycks – beräkningen åtminstone baseras på nuvarande folkmängd eller rimligen på prognosticerad folkmängd några år framåt i tiden.

Kritik framförs för att tillkommande trafik och buller från Betongvägen, som en följd av att återvinningsstationen flyttas dit, inte beaktats i bullerutredningen. Det påtalas också, att infarten till Betongvägen kommer att innebära bromsande trafik runt den ombyggda korsningen och att det innebär en ökad ljudnivå vid Älvans väg, som inte har beaktats vid bullerutredningen.

Det befaras, att köbildning med bromsande/accelererande trafik, med störningar mot Älvans väg som följd, även kommer att öka i omfattning vid trafikljusreglering och eventuell hastighetsreglering i korsningen mellan Tomtebovägen och bussgatan/Älvans väg. Bullersituationen sägs på senare år ha förvärrats p.g.a. mildare vintrar med långa perioder av dubbdäck mot asfalt. Även hastighetsökningen från 50 till 60 sägs ha ökat bullret i området, samtidigt som det är någonting man vill ha kvar, för att inte försämra trafikflödet eller höja de redan höga halterna av luftföroreningar efter Tomtebovägen. Trafiken på nya E4 är, enligt yttrandet, tydligt hörbar, men har inte beaktats vid beräkningen av det totala bullret, för boende på Älvans väg.

Som sista punkt framhålls fördelar med bullerskydd mot Älvans väg, förutom dämpningen, som skydd mot strålkastarljus från fordon på den tänkta utfarten på Betongvägen. Vidare nämns en miljöförbättring även för gående och cyklister efter gångbanan vid Tomtebovägen och den ökade trafiksäkerheten, då ett plank avsevärt anses minska den annars mycket höga risken för att gående och cyklister passerar Tomtebovägen på icke avsedda ställen.

I slutsatsen framhålls åter behovet av bullerplank i detaljplanen, så nära bullerkällan (Tomtebovägen) som möjligt.

ÄLVANS VÄG 9, ROGER SMEDH M. FL.

Yttrandet är undertecknat av 24 boende på Älvans väg 5, 7, 9, 1, 15 och behandlar behovet av en Rondell mellan Älvans väg, Tomtebovägen och Mineralvägen och att en tunnel under vägen för gång- och cykeltrafikanter medtas i detaljplanen. Förslaget illustreras med figur

Grundproblemet anges den hittillsvarande ökningen av trafik på Tomtebovägen och förväntad ytterligare ökning vid utbyggnad av Tomtebo och Tavleliden. Det anses redan idag besvärligt att köra ut från Älvans väg under vissa tider på dygnet och att då göra en vänstersväng kan vara så svårt att man hellre kör höger mot Tomtebo-rondellen och tillbaka. När det gäller vänstersvängfältet mot Betongvägen konstateras att det ligger i en kurva, vilket kan leda till allvarliga olyckor. Det befaras även risk för köbildning och att problemen, som fanns innan Tomteborondellen byggdes, återuppstår.

Förslaget från de undertecknade innebär en ny rondell i korsningen Älvans väg och Mineralvägen och en breddning av bussgatan en bit in, för att sedan delas på en bussgata och en infart till Coop. Det förutsätts då att bussgatan avskiljs ordentligt för att inte bli en genväg. Till detta fogas en planskild korsning för gående och cyklister under Tomtebovägen.

Fördelarna: Rondeller har låg olycksrisk i jämförelse med vänstersväng, mindre trafikstockningar och framtidssäkrat för utbyggnad av Tomtebo/Tavleliden. Uppmärksammar att Älvans väg leder till både förskola och skola och trafikeras av lokalbussarna – ett incitament för att säkra god framkomlighet. En planskild korsning (8tunnel) är trafiksäkert, hindrar inte trafikflödet och utför ingen olycksrisk. Med bussgata och separat infart till Coop störs inte boende vid Guld-vägen och Silvervägen. Det blir en positiv inverkan på miljön då man undviker köbildningar med stillastående bilar och utsläpp. Slutsats: detta prioriterar säkerhet och framkomlighet.

GULDVÄGEN 2, ELIN OCH DEREK COLLINS

Inledningsvis konstateras, att anläggandet av en Coop-butik, kommer att leda till ökad trafik och att detta är det största problemet för boende söder om Silvervägen. För att minimera påverkan vill man i första hand att det inte anläggs någon utfart på Mineralvägen. I andra hand efterfrågas att det villkoras i planen att bulleråtgärd som plank eller vall ska anläggas på södra sidan av Mineralvägen, framförallt utanför Guldvägen 2 och Silvervägen 1.

Cykelvägen önskas förlagd till norra sidan av Mineralvägen, för att så mycket av naturlig växtlighet som möjligt ska kunna bevaras. Vid föreslaget läge på södra sidan framhålls vikten av att bevara så mycket träd som möjligt, för att hindra ytterligare försämring av närmiljön. Problem med att redan nu, på gc-vägen korsa Mineralvägen, framhålls. Vid ökad trafik anses en planskild korsning nödvändig, för att inte öka risken.

Om den planerade utfarten på Mineralvägen anläggs, misstänker man, att den används av långradare från OKQ8, ifall detta inte förhindras. Således önskas att utfarten avgränsas så att den endast kan användas från Coop och att tung trafik, förutom bussar förbjuds på Mineralvägen öster om OKQ8:s ut-/infart. Slutligen efterfrågas åtgärder för att förhindra den uppställning av lastbilar på parkeringen som förekommer och skapar mycket buller.

SILVERVÄGEN 1, OLA LINDBERG

Det framhålls att det plank som beskrivits som "eventuellt" i planförslaget skall uppföras och att gränsvärdena för buller redan överskrids.

Risken för att Coop-fastigheten kommer att användas som genväg, särskilt på morgonen när det är köbildningar vid stora rondellen vid värmeverket, framhålls.

En helhetslösning och ett "helhetstänk" efterfrågas kring Coop och OKQ8. Det påtalas, att det finns problem med OKQ8, som nu kommer att öka. Framförallt finns oro för att den gemensamma infarten (tidigare Granitvägen) kommer att nyttjas för vändning av lastbilar, vilket skulle innebära mer tung trafik längre in på Mineralvägen. Detta anses inte vara medräknat i planförslaget. Det påtalas, att Mineralvägen och korsningen vid macken redan idag är mycket farlig, eftersom bilar kommer i höga hastigheter från E4 och svänger in till macken och att detta kommer att öka med butiksetableringen.

Allmänt finns en önskan om hänsyn till vad som kan göras för att minska hastigheterna, minska bullret och öka känslan av trygghet på villaområdet, där små barn befinner sig några få meter från denna korsning.

GULDVÄGEN 5 (YTTRANDE I TVÅ DELAR), FREDRIK ÅSLUND

Yttrandet inleds med konstaterandet att det behövs en annan lösning för övergångsstället över Mineralvägen i anslutning till Carlslidsrondellen. Det finns förståelse för att det ser ut som det gör idag, när det främst är boende eller kunder till OKQ8, som kör en kort sträcka på Mineralvägen innan de svänger. De har ändå en för hög hastighet för att hinna uppmärksamma gång- och cykeltrafikanter på övergångsstället.

När trafiken beräknas öka med en faktor tre och dessa ska svänga in till Coop, cirka 150 meter bort anses en annan lösning vara behövlig. Med bilburna trafikanter, som är

mindre bekanta med övergångsstället, antas hastigheten bli betydligt högre än idag. Detta kombinerat med trötta bilförare som ska till Coop på hemväg från jobbet, antas innebära en markant ökning av olycksrisken främst för oskyddade trafikanter. Det framhålls, att detta övergångsställe idag är det enda obebakade övergångsstället i Umeå i direkt anslutning till E4:an och att inget sådant fanns när E4 gick genom centrum. Sammanfattningsvis konstateras att det sannolikt inte är lämpligt med trafikljus i korsningen, varför en lämplig lösning bör vara att göra en undergång för gång-/cykelvägen. Som bilaga lämnas ett förslag, där detta illustreras.

Del två av yttrande behandlar problem med den ökade biltrafiken på Mineralvägen där det inledningsvis hänvisas till de synpunkter som framkommit på informations- och samrådsmötena. Därefter framhålls, att ett nytt försök borde göras för att möjliggöra en infart till Coop mellan Carlslidsrondellen och Tomteborondellen. Fördelarna skulle vara oförändrad trafik på Mineralvägen och därmed ingen påverkan på utfart från OKQ8, busstrafik eller övergångsställe. Samtidigt skulle trafiken till Coop förenklas genom att slippa ta hänsyn till övergångsstället och slippa högersväng. E4 skulle samtidigt slippa köer p.g.a. övergångsstället. Som jämförelse hänvisas till Biltema och Julia på Ersboda. Lösningen skulle naturligtvis också innebära minskat buller för boende i området söder om Mineralvägen. Även detta förslag finns illustrerat. Det visar infart via Betongvägen och utfart via u-området och området mellan OKQ8 och Umeå energis fastighet (Granten 2) till E4 samt en underfart för gc-vägen parallell med E4.

SJÖFRUVÄGEN 3, JÖRN SCHNEEDE

I yttrandet sätts etableringen in i ett större sammanhang. Det konstateras att omläggningen av E4 med östra länken till Kolbäcksvägen i kombination med utbyggnaden av Söderslätt handelsområde har haft och kommer att få stor inverkan och "kaskadeffekter" som indirekt även berör Tomtebo-området.

Därefter konstateras att Tomteboområdet vuxit de senaste 10-15 åren och nu utgör 15-20% av Umeås befolkning, om man räknar in de nya områden vid Tavleliden som håller på att växa samman med Innertavle och Täfteå, samt ökad attraktivitet av Sävar som bostadsområde för unga som arbetar i Umeå. Som en följd av att befolkningen mer än dubblats under tio år har en stor trafikökning skett på Tomtebovägen med köbildningar i ruskningstrafik.

Det anges vidare, att redovisad etablering av Coop är långt ifrån optimal ur Tomtebo-områdets synvinkel, då den inte ligger mer än 400-500 meter från Ålidhemscentrum och inte främjar bilfri handel. En etablering närmare tavleliden framhålls som bättre. Den ökade trafiken och därmed införandet av trafikljus mot Älvans väg anses hindra trafikflödet på Tomtebovägen med köbildningar som kommer att blockera båda infarterna till Sjöfruskolan under rusningstid.

Som en konsekvens av detta, anses det vara motiverat att kommunen akualiserar vägreservatet R5, Carlsbergsvägen, som beskrivits som ett alternativ till Tomtebovägen i det fall den blir alltför belastad, vilket den redan är och ytterligare kommer att bli vid utbyggnad av Tavleliden och Tomtebo 2:1 vid Nydalas södra strand. Förutom att den skulle avlasta Tomtebovägen, skulle Carlsbergsvägen innebära en anknytning till Blå vägen och kunna öka attraktiviteten hos Strömpilen, som lider av etableringen av handelsområdet på Söderslätt. Här nämns också möjligheten att etablera ett industriområde i Porfyrvägens förlängning och öster om Blå vägen, vilket överensstämmer med överviktsplanens intentioner.

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

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Avslutningsvis framförs en stark önska om att det görs aktuella trafikmätningar inklusive mätning av bullernivåer längs Tomtebovägen (inte bara matematiska simuleringar). Dessa torde, enligt yttrandet, visa att Tomtebovägen resan nu är alltför belastad och att Carlsbergsvägen bör omsättas till verklighet.

SILVERVÄGEN 42, SIV THÖRNELL

Inledningsvis görs en analys av nuvarande situation och en sammanfattning av vad förslaget i yttrandet skulle innebära. Det framhålls, att nuvarande cykelväg utgör en farlig korsning med tung och snabb trafik från E4 (80 km/tim) som ska in till bensinstation som korsar gc-väg med snabba cyklister. Det förslag som senare redovisas anses innebära fördelar med ökat tillgänglighet från E4 till både OKQ8 och Coop, att boende på Guld- och Silvervägen får en lugnare trafiksituation i förhållande till planförslaget och en säkrare gång- och cykelvägen.

Förslaget innebär att Mineralvägen ändras till att bli en renodlad, eventuellt förminskad, bostadsgata med endast busstrafik, genom att infartent till såväl OKQ8 som Coop flyttas. Infarten till OKQ8 mot Mineralvägen skulle utgå och komplettering med planteringar göras. Biltrafiken (måltrafiken till OKQ8 och COOP) har illustrerats som en enkelriktad avfart i Carlslidsrondellens nordöstra hörn, som möjliggör trafik såväl söder, som norr om OKQ8 och sedan löper till en rondell vid Betongvägen/Tomtebovägen. Utfart ska möjliggöras på E4 mellan Carlslidsrondellen och Tomteborondellen.

Cykelvägen, idag parallell med E4, förslås göra en sväng in på Mineralvägen, mellan OKQ8 och sedan tillbaka mot E4 i Betongvägens förlängning västerut. Cykelvägen skulle därmed bli säkrare, vilket borde vara högprioriterat. Den ombyggnad som krävs av OKQ8 anses kunna motiveras av den ökade genomfart som sträckningen innebär.

Slutligen sammanfattas målet för det boende: En lugn och säker boendemiljö, minskad trafik inom bostadsområdet genom separering, förebyggande av olyckor mellan gc-väg och E4, minskat buller genom rikligt med planteringar. Till detta kommer skribentens egen reflektion, där frågan ställs varför Trafikverket har tolkningsföreträde över möjligheten till ändring av trafikplatsen vid E4/Mineralvägen. I stället borde miljö och säkerhet prioriteras framför bilisternas framfart på E4. Frågan ställs: Vem förespråkar god trafikhållning inom bostadsområdet och säkerhet runt gång- och cykelvägar?

SILVERVÄGEN 39, JOHAN HELLSTRÖM OCH LINDA SANDBERG

Tre synpunkter framförs. För det första förutsätts att bullerplank uppförs längs Mineralvägen, både för att minska bullret i trädgårdar och inomhus. Detta ses som ett självklart villkor för överlåtande av mark till Coop. För det andra anses en trafikseparerad gång- och cykelöverfart över Tomtebovägen nödvändig, om än kostsam. Ljusreglering förutsätts öka trafikköerna, något som förstärks vid expansionen av Tomtebo, Tavleliden. För det tredje anses det önskvärt med en cykelväg för boende på Carlslid till återvinningscontainrarna; något som ligger i linje med kommunens satsningar för en hållbar stad, där bilberoendet reduceras.

GULDVÄGEN 12, DAVID GRANLUND

Det framhålls som angeläget, att nya mätningar görs åtminstone för trafikflödena, för att kunna bedöma om gränsvärden luftkvaliteten kraftigt överskrids, men helst borde även luftkvaliteten mätas.

Sedan följer en diskussion om luftkvaliteten, där dygnsmedelhalten för kvävedioxid – med hänvisning till beskrivningen – sägs överskrida gränsvärdet i närheten och PM10 tangeras vid bl. a. Bergatrollets förskola. Med de ökade trafikmängderna och köbildningarna de senaste åren, befaras än fler överskridanden.

För att inte riskera försämrad luftkvalitet och därmed negativa hälsoeffekter, inte minst för barn, bör en alternativ placering av butiken närmare Tavleliden utredas. Närheten till bostadsområdena skulle innebära färre biltransporter till fördel för såväl konsumenter som miljö. Att detta skulle innebära något mindre marknadsandelar för Coop noteras, men ur ett miljö- och samhällsekonomiskt perspektiv, inklusive konsumentnyttan, är en placering närmare Tavleliden att föredra.

SILVERV. 44, PATRIK JOHANSSON OCH MARIE-LOUISE LARSSON

Först uttryck en oro för hur etableringen påverkar de boendes närmiljö. Om den över huvud taget ska byggas här, bör – framhåller man – en del föreslagna trafiklösningar ändras.

Buller- och luftkvalitetsutredningarna framhålls som helt missvisande, då uppgiften om trafikmängder är gamla (2010). Mätningar på Kolbäcksvägen förefaller inte ha gjorts sedan den blev Europaväg och Tomtebovägen har fått kraftigt ökad, inte minst tung trafik, sedan utbyggnaden av Tomtebo/Tavleliden. Det konstateras, att gränsvärden för buller, trots detta tangeras vid Älvans väg och att utsläppen från Tomtebovägen är betydande. Närheten till Bergatrollets förskola framhålls också. Det påtalas att utredningarna måste uppdateras med aktuella och riktiga flöden och utsläppsvärden.

Det framhålls, att så mycket som möjligt av befintlig skog/vegetation ska lämnas kvar på båda sidor av Mineralvägen och att bullerskydd bör byggas. Detta för att minska störningar av trafiken både vad gäller ljud och insyn.

Sedan motiveras det olämpliga i att Mineralvägen används som infartsväg. Här nämns trafikstörningar för närboende och risk för genomfartstrafik. Till detta läggs risk för olyckor som drabbar barn och att möjligheten till säker passage över Mineralvägen till OKQ8-macken försvinner. Det anses, att möjligheten att bygga ett "extra ben" på rondellen åter måste tas upp till diskussion med Trafikverket, då det – enligt yttrandet – inte bör påverka trafikflödet på E4.

När det gäller parkeringsytan på Coop framhålls vikten av att personer med nedsatt syn kan passera över parkeringen på ett säkert sätt med hjälp av taktila och väl synliga leds-tråk, som är kännbara även under snöperioden.

GULDVÄGEN 17, GUNILLA FORSGREN JOHANSSON

Yttrandet är uppdelat i sex huvudavsnitt. Först delges allmänna synpunkter och synpunkter lokalisering av verksamhet, där den föreslagna avsevärt anses försämra boendemiljön på Carlslid i form av buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet. Alternativa lägen

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

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

till föreslagen etablering av dagligvaruhandel efterlyses och om sådan gjorts, vill man studera denna. Annat läge skulle kunna minska antalet bilburna kunder från siffran 70% som angetts i trafikutredningen. Det påtalas också, att de expansiva områdena Tavleliden och Innertavle bör medräknas i Niras handelskonsekvensutredning. Det påtalas att boende på Carlslid har nära till butiker i Ålidhems centrum liksom vikten av att det fortsättningsvis fungerar och kan rustas upp för att uppnå ett attraktivt och tryggt boende, främst på Ålidhem.

Under rubriken "Ändring av nuvarande detaljplan" framhålls att användningen för handelsändamål är en påtaglig förändring i förhållande till industriändamål. Främst poängteras, att dagligvaruhandeln har öppnet mellan 8 och 22 och kommer att innebära mer trafik, trafik under stora delar av dygnet och även helgtrafik.

Som en särskild del, "Planbeskrivning" klagas på oklarheter i kartmaterialet vad gäller in- och utfart till Coop-butiken från Mineralvägen, inte minst i bullerutredning. Tabell 1 och figur 19 i planbeskrivningen stämmer inte med texten på sidan 21 och de villkor om utfartsförbud som föreslås gälla.

Trafiken behandlas ingående och att trafikmätningar härrör från 2008–2010 lyfts fram. Yrkan är att nya beräkningar görs med aktuella och prognosticerade trafikmängder med tanke på utbyggnad av Tomtebo/Tavleliden, för att kunna beräkna påverkan på trafiksäkerhet, buller och luftkvalitet. In- och utfart från Mineralvägen till Coop "avstyrks", liksom att f.d. Granitvägen kan fungera som infart till OKQ8. Anledning är förväntade problem avseende buller, trafiksäkerhet och luftkvalitet. En konsekvensutredning gällande nya signaler i korsningen Tomtebovägen /Älvans väg efterfrågas, eftersom ökat köbildning och försämrad trafiksäkerhet på Tomtebovägen befaras. Problem för västersvägande fordon från Betongvägen påtalas och oro för att detta medför ökat trafik på Mineralvägen, alltså att mer än 50% väljer denna väg och att problem med större problem vad gäller buller, luftkvalitet och säkerhet för boende på Carlslid. Yrkandet gäller en fortsatt utredning av alternativ lösning för trafikplatsen vid Betongvägen/Tomtebovägen. Konsekvensutredning beträffande hur ljusreglering för gång- och cykeltrafik i korsningen Tomtebovägen/Älvans väg påverkar trafiken efterfrågas. Ökad köbildning på Tomtebovägen befaras och planskild korsning anses behövas.

Risken för genomfartstrafik över Coops parkering på det som tolkas som en väg, även om farthinder utförs, påtalas. In- och utfart till Coop bör, som man skriver, endast leda till parkering.

När det gäller buller- och luftkvalitet upprepas problemet med att trafikflöden från 2008–2010 använts. Det framhålls, att nya beräkningar behöver göras med aktuella trafikmängder och prognoser för framtida trafikmängder. Det efterfrågas också uppgifter i planbeskrivningen rörande den totala påverkan på området från både befintliga (OKQ8, E4 och Tomtebovägen) och kommande verksamheter (Coop med därtill hörande ökad trafik – d.v.s. en helhetssyn).

Det faktum, att reviderad rapport från Tunemalm (som tillhandhölls vid samrådsmötet) visar på minskade ljudnivåer på 1-3 dBA jämfört med tidigare beräkningar, p.g.a. den flyttade infarten till Mineralvägen ifrågasätts. Man anser att en väg, som går parallellt med Mineralvägen inne på fastigheten också bidrar med buller. Frågan ställs: Gör flykten någon skillnad, när det gäller bullernivåer för närboende? Det bidrag till buller som förkommer från tung trafik på OKQ8:s uppställningsplats saknas i bullerberäkningen. I yttranden tolkas det som att dessa också ska kunna samnyttja infarten till Coop. Förkla-

ringar och förtydliganden kring slutsatser i bullerrapporten efterfrågas såldes, liksom inkluderande av den tunga trafikens bidrag i beräkningarna. Dessutom yrkas på faktiska mätningar i området beträffande såväl buller som luftkvalitet.

Med tanke på de värden för dygnsmedel rörande NO₂ och PM10 som redovisats i planbeskrivningen och att trafikmätningarna är så pass gamla och trafikmängderna ökat på senare på, befaras att det redan idag finns gränsvärden som överskrids. Yrkandet gäller därför faktiska mätningar av luftkvalitet vid Tomtebovägen och beräkning av föroreningshalter utifrån aktuella och prognosticerade trafikmängder.

Slutligen behandlas under rubriken "Skyddsåtgärder" önskemål om åtgärder för att minska insyn och påverkan från buller och öka trafiksäkerheten för såväl närboende som för lekplatsen på föreningens mark. Det föreslås att plank placeras längs södra sidan av Mineralvägen (inklusive mark mot lekpark) i samråd med närboende. Dessutom förväntas en trädbevuxen vall anlägga spå norra sidan av Mineralvägen mot fastigheten Sofiehem 2:4. Detta för att klara normer för buller, men även för att uppnå säker trafikmiljö för alla och minska insynen. Oklarheten finns rörande angivna plank/stakets omfattning, särskilt mot samfälligheten.

GULDVÄGEN 17, HANS-ERIK JOHANSSON

Yttrandet är identiskt med ovanstående.

FOLKTROVÄGEN 45, MATS NORDENBACK

Av yttrandet framgår, att de flesta förbättringar som måste göras för att öppna butiken anses gjorda. Det som tas upp som ett återstående problem, är in- och utfarten till Betongvägen. Det framhålls att det redan idag är svårt att göra en högersväng ut på Tomtebovägen, eftersom bilar kommer alltför fort runt kurvan från E4 och för vänstersväng måste man stå mycket länge för fri väg i båda riktningarna. En hastighetssänkande rondell anses nödvändig. Det påtalas, att hastighetsgränserna inte hålls och att det vissa tider även är svårt att ta sig ut från Vittervägen, där sikten är bättre.

NAMNINSAMLING

Innan samrådstiden (1 februari) lämnades en namnlista med 90 underskrifter från boende vid Guldvägen och Silvervägen till Byggnadsnämndens ordförande och Detaljplanering. Där uttrycks oror för ökad trafik, ökat buller och försämrad luftkvalitet.

-O-

Gemensamma kommentarer för samtliga yttranden från kringboende

LOKALISERINGEN

Bakgrund

Den valda lokaliseringen har ifrågasatts med olika argument, som att läget inte är optimalt i förhållande till Tomtebo/Tavleliden och senare utbyggnadsetapper mot In-nertavle. Genom placeringen underlättas heller inte alternativa färdssätt till bil. Det framförs också farhågor för att Ålidhems centrum ska drabbas.

Kommentar

Aktuell fastighet har i tidigare plan användningen industri. Det har alltså inte varit aktuellt att behålla området som ett skogsområde, även om de olika användningarna kan sägas innebära olika former av olägenhet. Även om en placering av butiken på östra sidan om Tomtebovägen skulle vara bra för bostadsområdena, har Coop gjort bedömningen, att butiken även bör kunna vända sig till de som rör sig på E4. I tidigare planer har utrymmen i bottenvåningarna (exempelvis längs Vättarnas allé) förberetts för handel, utan att det kommit till utförande i någon högre grad. Detta har tyvärr varit verkligheten. Coop har sedan fått en markanvisning från Mark och exploatering i Umeå kommun och planarbetet har inledningsvis inte påvisat att exploatering inte skulle var möjlig. Efter samrådet har ytterligare undersökningar utförts, för att bekräfta att olägenheter för kringboende inte överskrider några riktlinjer, även om det naturligtvis innebär förändringar, som kan upplevas negativa. Konsekvenserna för butiker på Ålidhem och andra områden har utretts i en handelskonsekvensutredning och Svensk handel har yttrat sig.

TRAFIKMÄTNING

Bakgrund

Ett stort antal yttranden berör de siffror för trafikflöde, främst på Tomtebovägen, som är från perioden 2008–2010 och ligger till grund för trafiklösningar och bulleråtgärder.

Kommentar

Påpekandet är ytterst motiverat och trafikmätning har därför företagits under perioden 2016-03-14–2016-03-20. De har inarbetats i såväl trafikutredning som bullerutredning.

TRAFIKLÖSNING FÖR BILAR FRÅN E4

I inledningsskedet av planarbetet, efterfrågades om etableringen och därmed den ökande trafiken på E4 och i Carlslidsrondellen skulle utgöra ett problem på riksintresset, som (vilket redovisas i planprogrammet) sträcker sig en bit in på Mineralvägen. Kommunen fick då ett nekande svar, medan yttrande från Trafikverket lyfter fram problem, som då främst rör säkerheten för oskyddade trafikanter. Det är också något som Länsstyresen anser vara grund för överprövning om åtgärder inte vidtas. Risken sägs vara, att mängden människor, som från Ålidhem korsar E4 kommer att öka, när en intressant målpunkt tillkommer.

Kommentar

Att kommentaren från Trafikverket kommer så sent är naturligtvis ytterst olyckligt. Kommunen kan konstatera, att det finns planskilda korsningar cirka 150 meter längre söderut från såväl Ålidhem som Tomtebo, men att möjligheten till genvägar naturligtvis kan locka till farligt beteende. Kommunen har efter samrådet haft ett möte med Trafikverket och kommer att, i samråd med myndigheten, ange vilka åtgärder som behöver vidtas, för att förhindra övergång och uppmuntra till ett trafiksäkert beteende. Denna process beskrivs i planprogrammet.

TRAFIKMILJÖN PÅ MINERALVÄGEN**Bakgrund**

Det befaras att ökande trafik kommer att innebära störningar i form av köbildning, buller, luftföroreningar etc. och att korsande trafik av olika fordonsslag ska innebära risker. Detta gäller gående och buss, cyklande och bilar från Guld- /Silvervägen exempelvis.

Kommentar

Med reviderat underlag, som bl. a. innefattar full utbyggnad på handelsfastigheten, har ny trafik- respektive bullerutredning utförts. Trafikutredningen visar, att det är en lösning som fungerar.

TRAFIKLÖSNING FÖR BILAR FRÅN TOMTEBOVÄGEN**Bakgrund**

Det befaras, att en signalreglering i korsningen mot Älvans väg leder till köbildningar såväl mot Tomteborondellen som mot de båda avfarterna till Sjöfruskolan. Köbildning anses innebära risk för att bilar genar över Coops parkering vid infarten Betongvägen. Frågan ställs också, hur vänstersväng från Betongvägen ut på Tomtebovägen ska fungera, i kurvan. I ett större perspektiv efterfrågas att vägreservatet R5 tas i anspråk, eftersom det endast finns en led från Tomtebo via Innertavle mot Sävar. Det påtalas, att såväl personbilar, som motorcyklar felaktigt kör bussgatan från Tomtebovägen mot Mineralvägen och orsakar buller, inte minst.

Kommentar

Den färskta trafikutredningen ligger till grund för en översyn av lösningarna vid korsningen mot Älvans väg respektive Betongvägen. Här anses att korsningen Älvans väg/Tomtebovägen ska föras med full signalreglering. Detta påverkar också möjligheterna för söderifrån kommande bilar att svänga in på Betongvägen. I vilket skede belastningen på Tomtebovägen blir av sådan art, att öppnandet av en alternativ väg blir aktuell, är svår att säga. Kommunen anser inte, att denna plan medför att en sådan åtgärd är nödvändig. Okynnekörning via bussgatan ska motverkas. Exakt vilken åtgärd som ska vidtas, utreds av Gator och parker.

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK**Bakgrund**

Flera synpunkter har kommit rörande säkerheten för gående och cyklister. En viktig punkt är mötet mellan cykelbanan parallell med E4 och infarten till Mineralvägen, en annan är den planerade signalreglerade korsningen på Tomtebovägen.

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

Detaljplan
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Förutom säkerheten har ett läge norr om Mineralvägen förordats i vissa yttranden, för att minska ingreppet i naturen på södra sidan. Det finns även skisser utförda, som – i ett förslag till helhetslösning av trafiken – förordar ett avbrott i cykelvägen med dragning i en u-sväng in via Mineralvägen och Coops fastighet, för att längre norrut ansluta till befintlig cykelväg parallell med E4.

Kommentar

Planskilda korsningar för gc-traffic finns i östvästlig riktning, under såväl E4 som Tomtebovägen, även om de ligger cirka 150 meter längre söderut. Möjligheter finns, att i ett pågående planärende på Ålidhem, ytterligare förstärka karaktären av trafikplats när det gäller östra delen av Magisternvägen och Carlslidsrondellen. I den västra delen av Mineralvägen finns refuger, som underlättar korta förflyttningar. Den nordsydliga korsningen av gc-vägen med Mineralvägen i nära anslutning till rondellen kräver dock vissa åtgärder för att varna såväl bilförare som cyklister, att förbättra överblicken och underlätta ögonkontakten. Detta utres av Gator och parker. Den föreslagna gc-slingan har sina begränsningar och anses från trafikhåll inte aktuell.

BULLER

Bakgrund

Tveksamheten inför bullerberäkningen, främst på Tomtebovägen, hänger samman med de gamla siffrorna gällande trafikmätning. Det misstänks att det är en stor skillnad och även framtida scenarier efterfrågas.

Buller från E4 och bakgrundsbuller från OKQ8, som varit så störande att anmälan gjorts till såväl miljö- och hälsa som till polisen, anses inte tillräckligt beaktat. Det ifrågasätts om den flyttning av infarten till Coop från Mineralvägen som gjorts under planarbetet medför någon större förändring på bullret.

Kommentar

I och med att ny trafikmätning för Tomtebovägen tagits fram, har även bullervärden reviderats. Samtidigt har mätningar utförts med anledning av tillsynsärendet. Buller från OKQ8 ska räknas in till ett sådant riktvärde, som är tillåtet vid bostadshusens fasader.

Överskridande delar, som kan utläsas av bullerutredning framtagen av Previa på OKQ8:s uppdrag, ska hanteras inom ramen för tillsynsärendet, där de enskilda fastigheterna ska bedömas individuellt, beroende på planlösning etc. Minskning av långvariga stopp med lastbilar förväntas ske när planerat truck-stop kommer till vid Umeås norra infart. När det gäller buller, är de relativt höga maxvärdena ett resultat av busstrafiken, som redan finns i området och alltså inte ett resultat av nu aktuell detaljplan.

FÖRORENINGAR

Bakgrund

Frågor ställs om främst luftföroreningar, men även markföroreningar i anslutning till bensinstation.

Kommentar

Miljö- och hälsoskyddskontoret anser, att de halter av kvävedioxid och partiklar som anges idag har en sådan marginal, att tillkommande trafik inte kommer att innebära något överskridande av riktvärdena. I behovsbedömningen, som även presenterats för Länsstyrelsen, har det inte ansetts finnas anledning till framtagande av miljökonsekvensbeskrivning.

INSYN

Bakgrund

Problem med insyn från Coops parkering mot villaområdet och vice versa, nämns i vissa yttranden, ofta i samband med krav på bullerplank eller bullervall.

Kommentar

Även om målet är att, med hänsynstagande till alla de parametrar som ingår, skapa en i möjligaste mån störningsfri miljö för kringboende, är det inte självklart, att insynsskydd ska skapas och bekostas av exploatör eller kommun. Plank har både för- och nackdelar och i det här fallet är det främst mätbara storheter, exempelvis buller som är styrande. Att omgivningen förändras, får i en växande stad anses naturligt.

OLYCKSRISK

Bakgrund

Farhågor beträffande risk för olyckor, inte minst med barn inblandade, framförs främst gällande personer som korsar E4, cyklister längs gc-vägen öster om E4 som korsar Mineralvägen samt oskyddade trafikanter som rör sig över Tomtebovägen. Andra delar som lyfts fram är rörelse i anslutning till buss, de korsningar som finns mellan gc-väg söder om Mineralvägen och Guldvägen/Silvervägen, bilar som svänger in från Mineralvägen mot parkering och konflikter mellan oskyddade trafikanter och bilar på Coop:s parkering. Risk anses också föreligga för att barn på samfällighetens mark lockas över Mineralvägen till butiken.

Kommentar

Olycksrisken kommenteras delvis under avsnitt om *E4, Mineralvägen*, respektive *Oskyddade trafikanter*. Risk för att personer rör sig över Carlslidsrondellen ska förbyggas genom åtgärder som tas fram i samråd med Trafikverket och vissa förbättringar kan göras i anslutning till korsning av gc-väg nära rondellen. Inne på Magistervägen är sikten god och hastigheten låg. Korsningen mellan Tomtebovägen och Älvans väg får full signalreglering, vilket är viktigt för oskyddade trafikanter. Inne på butiksområdet har ett gc-stråk illustrerats och området närmast butiken ska, enligt planbestämmelse, utföras i avvikande material, som också möjliggör fredad zon för oskyddade trafikanter. När det gäller risk för utspringande barn, kan staket till en höjd av högst 1,1 meter sättas upp utan bygglov runt lekplats på allmänning eller andra platser, där så önskas.

Umeå kommun

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

Detaljplan

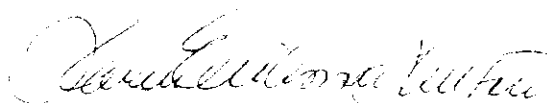
Telefon: 090-16 13 61
Fax:
Mejladress: detaljplanering@umea.se
Webbplats: www.umea.se/stadsplanering

Ändringar efter samråd

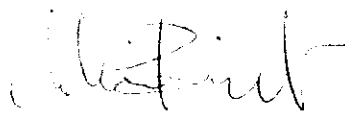
Planhandlingarna ändras på följande punkter:

- Planområdets omfattning justeras med avseende på Tomtebovägen
- Plangränsen mot norr justeras
- Bullervallens läge justeras
- Transformatorstationernas lägen justeras (befintlig behålls i nuvarande läge)
- Användningen *Lokalgata* på Mineralvägen utökas
- Bussgata som planbestämmelse utgår och hänförs till lokala trafikföreskrifter
- Bilagor rörande trafik, buller och luft revideras
- Skyddsåtgärder i anslutning till E4 utvecklas
- Planbestämmelse rörande komplettering av vegetation söder om Mineralvägen
- Planbestämmelse rörande skyddsavstånd till OKQ8
- Redaktionella ändringar

Detaljplan, Umeå kommun maj 2016



Karin Eriksson Hultén
Planarkitekt



Magdalena Blomquist
Planchef



Granskningsutlåtande

Antagande

Diarienummer: BN-2014/00955

Datum: 2016-08-08

Handläggare: Karin Hultén

Lagakraft 2017-10-03

Akt nr 2480K-P461.7.23

Detaljplan för fastigheterna del av SOFIEHEM 2:4 och del av GRANITEN 1 inom Älidhemsområdet i Umeå kommun, Västerbottens län

Ett förslag till detaljplan för fastigheterna del av SOFIEHEM 2:4 och del av GRANITEN 1 har upprättats av Umeå kommun, Detaljplanering under maj 2016 och reviderats i augusti 2016. Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för livsmedelsbutik, eventuellt kompletterad med sällanköpshandel eller restaurang samt tillhörande parkeringsytor. Syftet är också att säkerställa goda angöringsförhållanden för såväl fordon som oskyddade trafikanter och förhållanden som i övrigt tar hänsyn till kringboendes miljö i en kraftigt förändrad struktur.

Samråd och utställning

Planen handläggs med s.k. normalt planförfarande och har varit föremål för samråd under tiden 2016-02-12 – 2016-03-07 samt granskning under tiden 2016-05-30 – 2016-06-23. Sakägare, statliga och kommunala instanser, föreningar m.fl. har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Något senare, men inom stipulerad treveckorsperiod, har enskilda utskick av granskningshandlingar gjorts till den krets som gemensamt yttrat sig genom Rautila/Smedh, samt till sakägarna Elin och Derek Collins, Guldvägen 2.

Följande skriftliga synpunkter har inkommit under granskningen:

LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens skrivelse anges nedan i sin helhet:

Länsstyrelsen har den 17 augusti 2015 yttrat sig under samrådet. Synpunkter framfördes bland annat på luftkvalitet, trafikdata, gång- och cykelvägar samt arkeologi.

Överprövningsgrunder enligt 11 kap PBL

Synpunkterna från Trafikverket ska beaktas. I övrigt har länsstyrelsen ingen erinran utifrån inkomna granskningshandlingar.

Övrigt

I avsnittet *Luftkvalitet* anges att årsmedelvärde för NO₂ kommer att ligga långt under MKN även på de mest utsatta vägsträckorna. Inga uppgifter för dygns- och timmedelhalter presenteras. Det är i allmänhet dessa (framförallt dygnsmedelhalt) som brukar vara mest kritiska i förhållande till MKN.

I avsnittet *PM Luftkvalitet* anges dygnsmedelhalter och att dessa kan uppgå till 48 µg/m³ på delar av Mineralvägen. Med tanke på att besökare till COOP inte kommer jämt fördelade över tid så torde toppar i trafikbelastning förväntas förekomma. Ur detta perspektiv vore det även intressant att studera timmedelhalter i förhållande till MKN (90 µg/m³).

Kommentar

Kommunen har gjort bedömningen, att marginalerna är av en sådan art, att risk för överskridande inte föreligger. En av anledningarna är de rymliga gaturummen. Se yttrande från Miljö och hälsoskydd.

TRAFIKVERKET

I granskningsyttrandet framgår, att en dialog skett mellan Trafikverket och Umeå kommun efter samrådet. Detta med anledning av att Trafikverket i samrådsyttrandet påtalade risken för att oskyddade trafikanter genar över E4 i stället för att nyttja de planskilda passagerna under E4. Dialogen har lett till en överenskommelse om att åtgärder i fem punkter ska genomföras. Dessa är 1. Betongbarriär i vägkant vid Carlslidsrondellen. 2. Förbud mot gång- och cykeltrafik på Magistervägen, delen närmast cirkulationsplatsen samt tillhörande skyltning. 3. Tydliggöra GC-vägens sträckning/utformning för att öka tydligheten, båda sidor av Kolbäcksvägen. 4. Tydliggöra GC-vägvisningen mot Tomtebo och Coop, samt vice versa. 5. Utformningen av platsen vid infarten till Ålidhem för att tydliggöra att det inte är gångområde.

Det framhålls att åtgärderna ska bekostas av kommunen/exploatör och att ett avtal gällande genomförandet av åtgärderna krävs innan detaljplanen antas.

Slutligen noteras, att det i kommande detaljplaner på Ålidhemssidan är viktigt att beakta hur olika funktioner placeras och utformas, för att motverka oskyddade trafikanters passage över E4, utan i stället locka dessa till befintliga planskilda passager. Skyltar i E4:s närhet bör samråd-
as med Trafikverket i bygglovsketet.

Kommentar

Det råder en samsyn om att Trafikverkets krav måste tillgodoses innan butiken kan tas i bruk.

GATOR OCH PARKER

Under rubriken trafik och gata (drift och underhåll) framhålls att Tekniska nämnden särskilt vill utreda möjligheten att minska antalet korsningar med Tomtebovägen genom att eventuellt förbinda Älvans väg/Mineralvägen/Betongvägen i en cirkulationsplats, där planskildhet för GC-väg förutsätts. Det framhålls, att den del av lokalgatan som med lokala trafikföreskrifter regleras som bussgata är för smal och att bredden måste säkerställas till minst 13 meter för att inrymma både bussgata, gång-och cykelvägen samt snöupplag.

När det gäller park och natur framhålls, att intentionen med vegetationsklädda remsor på båda sidor av Mineralvägen är att erbjuda ett visst insynsskydd för boende på Carlslid och en behaglig miljö längs Mineralvägen. Det planeras för en trädridå bestående av befintliga träd, eventuellt gallrad eller kompletterad för att uppnå lämplig täthet.

Parkavdelningen anser, att förändringarna som gjorts mellan samrådet och granskningen är en försämring, då den norra delen nu ingår i gatumarken, vilket antyder att man kan förvänta sig en gatuplanetering med klipp gräs och gatuträd. Samtidigt har den södra fått beteckningen n₂ (område där grupper av träd bevaras och kompletteras). I yttrandet framhålls, att samtliga gröna ytor norr och söder om Mineralvägen ska ha samma beteckning och eftersom intentionen är gallrad naturmark med "hyfsad skötselnivå" bör ytan avsättas för natur med bestämmelse om att grupper grupper/ridåer av träd ska bevaras. Det finns inga synpunkter på att området mellan aktuell exploatering och Tomtebovägen har lagts ut som natur med bestämmelsen att endast varsam gallring får ske.

Kommentar

Förslaget om utredning av möjligheten att minska antalet korsningar med Tomtebovägen välkomnas. Frågan är hur det tidsmässigt kan inordnas i aktuell exploatering och hur en rondell samtidigt kan lösa mötet mellan Tomtebovägen och såväl Älvans väg/Mineralvägen som Betongvägen. När det gäller den del av lokalgatan som med trafikföreskrifter regleras som bussgata, breddas den norrut, för att längs hela sträckan klara 13 meter.

Från kommunalt håll finns en samsyn om att Mineralvägen ska omges av grönska och detta stämmer även med synpunkter från närboende. Skillnaden i tolkning har varit hur man på bästa sätt uppnår en miljö som även fungerar när det gäller skötsel. Det är därför naturligt att justera beteckningarna i princip i enlighet med yttrandet.

MILJÖ OCH HÄLSOSKYDD

Miljö och hälsoskyddsnämnden har inget att erinra. Det konstateras att riktvärden för buller inte överskrider vare sig för trafik eller verksamhet och att buller från lokalbussar (maximalljudnivå) längs Mineralvägen inte förändras/påverkas av denna plan. Luftföroreningar vid bostäder beräknas fortsatt ligga under miljökvalitetsnormerna vid befintliga bostäder och en av orsakerna till detta är avståndet från högt trafikerade vägar till bostäder och de breda gaturummen i området, som möjliggör god utvädring av föroreningar. Det konstateras, att beräkning av buller och luftföroreningar har gjorts utifrån trafikscenario för 2030 och med lokal trafik från full utbyggnad av livsmedelsbutik och annan verksamhet inom planområdet.

VAKIN

Vatten och avlopp har inga ytterligare synpunkter. När det gäller avfall och återvinning, vidhåller Vakin innehållet i samrådsyttrandet, som innebär att återvinningsstationen i dess nya läge borde regleras i detaljplan, då det utgör en grundläggande infrastruktur för ett fungerande samhälle. Det framhålls, att förpackningar bör kunna lämnas inom gångavstånd från bostaden och att de bör ligga vid strategiska platser dit många människor ändå ska ta sig. Kommunen ska säkerställa att det fungerar och underlätta, så att konsumenter kan följa lagstiftningen. I övrigt framhålls att NOA 11 ska följas, vilket bl. a. innebär vändmöjligheter för lastbil och att sophämtning ska ske i markplan. Anläggningen ska dimensioneras för hämtning maximalt en gång varannan vecka.

Kommentar

Frågan om miljöstationens status har diskuterats, men att fastlägga ändamålet i planen har setts som en onödig låsning, som fastighetsägaren (Umeå Energi) inte är intresserad av. Fortfarande anses att ett avtal borde kunna fungera på samma sätt, som det tidigare gjort med OKQ8. Miljöstationen har illustrerats utanför aktuell detaljplan, men några problem utrymmesmässigt eller vad gäller tillgänglighet torde inte föreligga.

UMEÅ ENERGI

Umeå Energi har inget att erinra mot planförslaget.

VÄSTERBOTTENS MUSEUM

Västerbottens museum konstaterar att inga fornlämningar eller andra kulturspår sedan tidigare är kända inom planområdet, men att det i närområdet finns ett flertal bronsålderslämningar. Cirka 900 meter längre söderut återfinns två stensättningar (gravar), men det finns även bronsålderslämningar på Lilljansberget, Mariehem och Berghem. Aktuellt planområde ligger idag

på en höjd över havet, som innebär att det under bronsåldern låg precis vid stranden på en större halvö norr om Umeälvens utlopp.

Det konstateras, som också framgår av planbeskrivningen, att arkeologisk inventering eller utredning inte gjorts tidigare. Västerbottens museum anser att någon form av utredning av området bör göras inför en exploatering. Den kan förslagsvis utföras i form av okulär besiktning i kombination med provgroppsgrävning eller i form av schaktkontroll när markarbetena görs. I övrigt har museet ingen erinran mot förslaget.

Kommentar

Planbestämmelse kompletteras till följande lydelse: *Schaktkontroll för ev. arkeologiska fynd skall utföras i samband med markarbeten.* Om fynd påträffas, skall arbetet avbrytas i denna del och Länsstyrelsen kontaktas.

AKE EDLUND OCH INGER NYBERG, SILVERVVÄGEN 45

I yttrandet sägs, att det enligt kartor i planbeskrivningen redan idag är 50–55 dBA i dygnsmedelvärde och 80–85 dBA i maxvärde längs Mineralvägen. Kartorna sägs visa, att bullret tydligt minskar för närboende tack vare skyddet av många träd och täta buskage längs Mineralvägen. Att hög bullernivå fortsätter in längs Silvervägen tyder på att denna teori stämmer.

Edlund/Nyberg kräver, att kommunen gör nya beräkningar med hänsyn till att bullervärdet ändras när träd söder om Mineralvägen "gallras/ersätts med enstaka träd och parkkaraktär". De yrkar, att cykelvägen placeras norr om Mineralvägen, så att trädridån kan bestå och att det även norr om vägen sparas rikligt med träd och att ett plank byggs för avskiljning mellan Coopområdet och bostadsområdet. Det framhålls att fotgängare/cyklister i denna del har Coop som målpunkt, medan övriga använder befintliga cykelvägar i området.

Argumentet i samrådsredogörelsen, att en söderplacering är fördelaktig för att slippa korsning med infart till Coop, tillbakavisas. Här hänvisas till mötet mellan GC-väg och bilar som rör sig i cirkulationsplats Carlslidsrondellen/Mineralvägen, där det rör sig om fler fordon. Jämförelser görs också med övergångsställen vid Coop Forum och ICA Kvantum.

Sist under rubriken "Bullernivån i området" framhålls, att moped och klass II-moped får färdas på cykelbana, vilket felaktigt tillbakavisats av kommunen. Detta faktum borde, enligt yttrandet tas med i beräkning av bullernivån.

När det gäller den befarade genomfartstrafiken via Coop-området, anser sig Edlund/Nyberg inte fått något svar. De anser fortfarande att en lösning med enbart infart från Mineralvägen, likt lösningen vid Coop och Willys på Ersboda är önskvärd. De vill ha besked om hur kommunen tänker, eftersom många misstänks använda vägen genom Coopområdet.

Slutligen behandlas inskränkningen av den gröna korridoren. Här påstås, att det tydligt syns hur större delen av tänkt Coopbutik, samt parkering och bilväg är placerade innanför den gröna korridoren. Frågor som ställs är, hur kommunen kan frångå sina egna bestämmelser och hur det kommer sig att den gröna korridoren kunnat minskas med uppskattningsvis 5000 m² utan att närboende fått information eller möjlighet att tycka till.

Kommentar

Det är riktigt att bullervärdet, enligt kartmaterialet, på själva Mineralvägen är de angivna, men det är värdena vid fasad och på uteplatser som anges i riktvärden. Mellan samrådshandlingen och granskningshandlingen har planbestämmelse rörande vegetation söder om Mineralvägen justerats till "Område där grupper av träd bevaras och kompletteras där så är lämpligt". Med anledning av inkomna yttranden, får remsan norr om Mineralvägen samma beteckning.

När det gäller cykelvägens placering, skulle den på norra sidan korsa såväl OKQ8:s som Coop:s infarter. Korsningen mellan E4-rondellen/Mineralvägen och GC-vägen parallell med E4 är inte optimal, men den är befintlig och behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i samband med etableringen har medtagits i planbeskrivningen. Kommunens gatukontor gör den sammantagna bedömningen, att en förläggning till södra sidan är att föredra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Föresättning mot Tomtebo föreslås, enligt yttrande från Teknisk nämnden, utredas vidare (Se yttrande och kommentarer Gator och parker ovan).

Påpekandet att trafikreglerna för moped klass II är desamma som för cykel är riktigt, med tillägget att detta gäller, såvida inte cykelbanan har en tilläggstavla under vägmärket för påbjuden cykelbana där det står "ej moped". Nu har kommunens inte som policy att öka den typen av skyltning, men detta tillskott anses i sammanhanget inte tillföra buller av en sådan omfattning, att det påverkar helheten.

När det gäller plank, går det bra att ansöka om bygglov för uppförande av sådant. I detta läge, utan att överskrida riktvärden kan kopplas till aktuell plan, kan vi på Detaljplanering dock inte styra hur det ska finansieras.

Att större delen av Coopbutik med tillhörande parkering och bilväg är placerad innanför den gröna korridoren, stämmer inte. Däremot är det västra partiet av det som markerats som grön korridor i översiktsplanen tagen i anspråk. Det gäller den del, som redan är planlagd för industriändamål i detaljplan från 1987. Behandlingen av resterande del i form av viss gallring, är förankrad hos de avdelningar inom kommunen som har att bevaka dessa delar. Även om en korridor är utlagd i översiktsplanen, bedöms möjligheterna för växter och djur att sprida sig inom området från fall till fall.

GREGER RAUTILA M. FL., ÄLVANS VÄG 9

Det framhålls att trafikstörningarna mot Älvans väg 5,7 och 9 är oacceptabla och att de gränsvärden för buller som finns i Riksdagens förordning 2015:216 redan vid befintlig trafik överskrids vid bostäder och utplatser närmast Tomtebovägen. Samtidigt saknar, som det står, detaljplanen fortfarande helt åtgärder mot dessa störningar, trots att situationen förvärras av det planerade handelsområdet och fortsatt utbyggnad av stadsdelen. Det konstateras, att bullerutredningen helt utelämnar det gränsvärde i förordningen som överskrids allra mest (3§, dygnssekivalent vid uteplats) och delvis även kravet på att ta hänsyn till framtida trafik (§8) vid bullerberäkningar och andra ökande störningar som drabbar boende på Älvans väg. I yttrandet yrkas åter på att ett bullerskydd (t.ex. plank) ska finnas mellan Tomtebovägen och Älvans väg 5,7 och 9 och att detta läggs till i detaljplanen. Som alternativ önskas att andra motsvarande åtgärder planeras in, för att bullernivån ska sänkas till att åtminstone ligga under föreskrivna gränsvärden.

Efter de sammanfattande synpunkterna ges en bakgrund, en detaljerad motivering och sist dras slutsatserna. I bakgrunden sägs, att tidigare skriftliga synpunkter, undertecknade av ägare till i stort sett samtliga berörda adresser, knappt besvarats av Umeå kommun och att fastighetsägarna på Älvans väg inte har betraktats som och behandlats som sakägare, trots att de har sina tomter i direkt anslutning till det berörda området.

Den detaljerade motiveringen är uppdelad på nio punkter, där de två första rör de beräknade dygnssekivalenta värdena ställda mot vad som sägs i Riksdagens förordning 2015:216. Det framhålls, att den idag beräknas ligga på 55–60 dBA och att detta sannolikt är en underskattning. Överträdelsen sägs vara i storleksordningen 8 dBA – en upplevd fördubbling av ljudnivån och därmed oacceptabel. Även gränsvärdet 55 dBA överskrids, menar man, med hänvisning till att bullerkartan visar att bullerzonen 55–60 dBA går en bra bit bortanför fasaderna. Dessutom har, som det står, de berörda husen inte mer än hälften av bostadsrummen vända mot den mindre störda sidan av huset.

När det gäller ljudet från bussar ("maxvärde") konstateras att det beräknas ligga på 68 dBA mot Älvans väg 5, där riktvärdet är max 70 dBA. Här framhålls att många fordon efter Tomtebovägen låter betydligt mer än bussarna och att det är högst sannolikt att även 70 dBA överskrids frekvent mot fasader, tomter och uteplatser.

Med hänvisning till förordning 2015:216 framhålls att hänsyn till framtida trafik ska tas vid bullerberäkningar och här har endast tillkommande trafik till Coop beaktats, inte framtida ökning på Tomtebovägen som helhet.

Beträffande infarten till Betongvägen befaras att bromsande/accelererande trafik kommer att medföra störningar och att den genom breddning av Tomtebovägen kommer ännu närmare Älvans väg 9. Störningar befaras även p.g.a. hastighetsbegräsning och trafikljus i korsningen Mineralvägen/Älvans väg. Tomtebovägen belastas därmed ännu hårdare på sträckan förbi Älvans väg 5,7 och 9, vilket även sägs vara en slutsats i kommunens egen utredning.

Det konstateras att återvinningsstationen flyttas från Mineralvägen till Betongvägen för att minska störningen vid villaområdet på Guld- och Silvervägen, medan ökade störningar på Älvans väg 9 inte beaktats.

Man menare, att trafiken på nya E4 är tydligt hörbar, men att det inte har beaktats vid beräkningen av det totala bullret för boende på Älvans väg.

I den sista punkten framhålls fördelarna med bullerskydd (t.ex. plank) förutom som bullerdämpning. Det första är ökad trafiksäkerhet, genom att minska risken för att lekande barn, andra gående och cyklister passerar Tomtebovägen på icke avsedda ställen. Det konstateras att denna fråga bara beaktats över E4. Den andra fördelen sägs vara, att det skyddar mot strålkastarbelysning mot husen på Älvans väg från fordon på utfarten från Betongvägen. Detta framhålls som ett befintligt problem, trots få bilar. Slutligen skulle ett plank även skapa en mycket bättre miljö för gående och cyklister efter gångbanan vid Tomtebovägen, som används av väldigt många.

Kommentar

Eftersom boende på Älvans väg ansett att de fått alltför summariska kommentarer i samrådsredogörelsen, har detta yttrande återgivits med stor detaljrikedom och besvaras nedan. När det gäller status för de boende på Älvans väg, upptäcktes det i början av samrådstiden (inom stipulerad tid) att yttrandet olyckligt inte placerats under sakägare utan övriga. Misstaget rättades till så, att fullständiga handlingar sändes, inte enbart till Greger Rautila som undertecknare utan till samtliga på Älvans väg 5,7 och 9. Även via mail har det klargjorts att ägare till nämnda fastigheter kommer att betraktas som sakägare och få besvärshänvisning. De namnunderskrifter, som nämns, var en skrivelse som inkom innan samrådet och detta faktum nämns även i samrådsredogörelsen.

När det gäller Älvans väg ligger beräknade nivåer, enligt bullerutredningen, på 55 dBA. Återgivningen på färgkartan är i detta fall grövre. I utredningen har också beräknats bullertoppar, det som ibland kallas värsta timmen och då ligger det på 59 dBA, men detta är inte något som omfattas av riktvärden. Denna distinktion gäller alla vägar. Riktvärdena baseras på dygnsekvivalent ljudnivå för normaldygn, vilket innebär att endast tabellvärdet $L_{Aeq, 24H}$ gäller.

I yttrandet hänvisas till den nya förordningen SFS 2015:216, som anger att 50 dBA ska gälla som riktvärde på uteplatser vid planläggning och bygglov m.m. I det här fallet är det en befintlig gata – Tomtebovägen som bidrar med 55 dBA på uteplatser. Riktvärdet tillämpas inte retroaktivt. Verksamheten på Coop beräknas inte märkbart öka ljudnivån, då trafiken till handelsområdet bara kommer att utgöra en mindre del av den totala trafiken. Beräkningarna bygger alltså på att det redan nu är 55 dBA och att den inte ökar.

När det gäller det som kallas breddning av Tomtebovägen i samband med västersvängfält, kan denna förläggas till den västra sidan och minskad hastighet kan här, enligt ljudkonsulten, snarast

bidra till mindre buller. Flyttning av återvinningsstationen från Mineralvägen till Betongvägen har bedömts innebära ett flertal fördelar. Vid Mineralvägen skedde angöring från en bussgata och avståndet till närmsta granne var hälften så stort som det nu kommer att bli.

Vilka åtgärder som ska vidtas efterhand som områden byggs ut, är överväganden som måste tas i detta sammanhang och där finns, som bekant, exempelvis vägreservat i översiktsplanen. Att i förebyggande syfte uppföra plank, där bullerutredning inte påvisar ett objektivet behov, kan inte betraktas som en rimlig lösning, även om önskemålet för den enskilde kan te sig naturligt. Skulle det visa sig, att nivåerna i framtiden misstänks överskridas får detta hanteras genom mätningar och, som sågs i planbeskrivningen, skyddsåtgärder som kan utföras utan planändring. I denna plan hanteras enbart de förändringar som orsakas av handelsområdet.

Beträffande skrivningen rörande oskyddade trafikanter som korsar E4, har kravet att vidta åtgärder framförts av Trafikverket och Länsstyrelsen, eftersom det rör just E4 som är ett s.k. riksintresse. Det är svårt att inhägna Ålidhemsområdet, varför hinder föreslås i anslutning till cirkulationsplatsen. När det gäller Tomtebovägen gäller lägre hastighet och det kommer att finnas trafikljus. Åtgärder för att hindra barn som springer ut, kan därför bestå i staket, som upp till 1,1 meters höjd kan uppföras utan bygglov. Det finns också, som framgår under rubriken Gator och parker, ett förslag att se över möjligheterna till rondell och planskild korsning.

Att buller från E4 uppfattas även på Älvans väg, sannolikt när det är mindre trafik på Tomtebovägen är troligt, men de uppnår då inte sådana nivåer att de överskrider riktvärden.

Sammanfattningsvis grundar sig bestämmelserna i planen på de överväganden som gjorts med utgångspunkt från färsktrafikmätningar och konsultens bullerutredning som bygger på den mätstandard som finns. Kommunen anser i dagsläget inte, att krav på ett plank bekostat av väghållaren är motiverat.

ELIN OCH DEREK COLLINS, GULDVÄGEN 2

I samrådsredogörelsen placerades yttrandet från paret Collins under rubriken övriga, vilket innebär en mera summarisk kommentar. Inom treveckorsperioden översändes dock fullständiga handlingar. De synpunkter, som via telefonsamtal kommit kommunen till del under granskningstiden, har besvarats direkt till berörda, men ska även här återges.

I yttrande under samrådet konstaterades inledningsvis, att anläggandet av en Coop-butik, kommer att leda till ökad trafik och att detta är det största problemet för boende söder om Silvervägen. För att minimera påverkan vill man i första hand att det inte anläggs någon utfart på Mineralvägen. I andra hand efterfrågas att det villkoras i planen att bulleråtgärd som plank eller vall ska anläggas på södra sidan av Mineralvägen, framförallt utanför fastigheterna Guldvägen 2 och Silvervägen 1.

Cykelvägen önskas förlagd till norra sidan av Mineralvägen, för att så mycket av naturlig växtlighet som möjligt ska kunna bevaras. Vid föreslaget läge på södra sidan framhålls vikten av att bevara så mycket träd som möjligt, för att hindra ytterligare försämring av närmiljön. Problem med att redan nu, på GC-vägen korsa Mineralvägen, framhålls. Vid ökad trafik anses en planskild korsning nödvändig, för att inte öka risken.

Om den planerade utfarten på Mineralvägen anläggs, misstänker man, att den används av långtradare från OKQ8, ifall detta inte förhindras. Således önskas att utfarten avgränsas så att den endast kan användas från Coop och att tung trafik, förutom bussar förbjuds på Mineralvägen öster om OKQ8:s ut-/infart. Slutligen efterfrågas åtgärder för att förhindra den uppställning av lastbilar på parkeringen som förekommer och skapar mycket buller.

Kommentar

Möjlighet att vända sig till boende och trafikanter såväl väster som öster om planområdet har ansetts vara en förutsättning för att kunna bedriva handel i området och således är tillfart från Mineralvägen nödvändig. Även om Mineralvägen hittills kan ha uppfattats som en villagata, är den en matargata utan direkta infarter för boende, ansluten till cirkulationsplatsen på E4.

När det gäller plank som skydd för bostäder söder om Mineralvägen, kommer vi tyvärr inte mycket längre inom ramen för denna detaljplan. Maxvärdet 73 dBA alstras av bussen, som redan finns i området. Kommunen strävar också efter att på sikt ersätta fordonen med eldrivna sådana. Bullerutredningen innefattar full utbyggnad på Coop-fastigheten och i ett första skede är det alltså fråga om något färre kunder/bilar.

Lastbilar på OKQ8 utgör ett störningsmoment. Området förväntas dock på sikt få en mindre användning som uppställningsplats för långtradare i och med att ett s.k. truckstop vid norra infarten till Umeå planeras. Denna typ av anläggning kan innehålla exempelvis drivmedel, matservering och nattparkering. Buller från OKQ8 som överskrider riktvärden, hanteras som tillsynsärende, där beslutet enligt uppgift f.n. är överklagat och om plank krävs för att lösa bullersituationen återstår att se. Uppförande av plank kräver ingen planändring, utan endast bygglov, men hur det i så fall ska finansieras kan vi på Detaljplanering inte styra i detta läge.

Genom att sopstationen flyttas till Betongvägen försvinner de störningar som förekom p.g.a. angörande personbilar, sopbilar och ljud av krossat glas. Hur lastbilarna rör sig inom respektive till och från OKQ8 kan regleras genom markbeläggning, skyltar etc. och detta förväntas kunna ges en godtagbar lösning inte minst när uppställningsplatserna blir färre.

Förläggningen av gång- och cykelväg till södra sidan har bedömts vara mest fördelaktig med tanke på de stora utfarter som korsas på norra sidan och förekomsten av en naturlig fortsättning på andra sidan Tomtebovägen. Genom planbestämmelse, har angivits att resterande vegetation på södra sidan ska kompletteras efter anläggande av GC-väg. Samma planbestämmelse sätts även på norra sidan.

JONAS OCH MARLENE SANDLUND, ÄLVANS VÄG 9 E

Yttrandet innehåller inledningsvis ett yrkande om att bullerdämpande åtgärder mot Älvans väg 5–9 ska införas i detaljplanen. Därefter följer ett resonemang rörande de problem som upplevs idag och befaras i framtiden. Boende på Älvans väg 9 besvärar, enligt uppgift, av trafiken på Tomtebovägen, där riktvärdena redan idag, enligt kommunens senaste mätningar, sägs uppnås. Man är tveksam till uppgiften, att bullernivåerna även efter byggande av Coop kommer att ligga under riktlinjerna och anser sig inte ha fått uppgift om vilka parametrar som beaktats vid de genomförda bullerberäkningarna. Det antas, att framtida bullernivåer enbart är skattningar och det ifrågasätts hur övriga förändringar påverkar. Här nämns breddning av Tomtebovägen så att trafiken kommer närmare Älvans väg, tillkommande trafikljus och ytterligare in-/utfart med köbildning och fartförändringar.

Det uttrycks kritik över att kompletterande beräkningar rörande buller från E:4 inte redovisas för Älvans väg och att kombinerade bullerkällor inte medtas med god marginal. Här sägs förekomma såväl buller, som vibrationer och visuella störningar från trafik och till detta bilköer vid en ny trafikkorsning.

Att Tomtebovägen är enda in- och utfart till de växande bostadsområdena väster om Umeå bör, enligt yttrandet, beaktas vid beräkning av bullernivåer, vilket inte berörs i detaljplanen. Hänvisningen till att plank kan uppföras genom ansökan om bygglov tolkas som att problemet skjuts över på husägarna. Dessa har svårt att uppföra plank på den egna fastigheten eftersom fastigheterna är små. Ett plank skulle komma nära fasaden och inte heller få önskad bullerdämpande effekt. Det anses inte rimligt, då det är yttre förändringar som påverkat ljudnivån.

Slutligen kommenteras den text i planbeskrivningen, som nämner att plank kan ha en instängningseffekt och medför stort underhåll. Att avstå från plank anses inte rimligt, då man redan idag upplever besvär, befarar ökningar i framtiden och att Umeå är en stad med höga miljöambitioner.

Kommentar

Önskemål om plank uttrycks i flera yttranden, vilket är förståeligt. Faktum är dock, att bullerbekräkningarna utförts enligt vedertagna modeller och hänför sig till denna plan. De visar, att riktvärdet vid fasad inte överskrids. Kommunen har ingen anledning att ifrågasätta om detta stämmer. Förändringar som kan ske vid fortsatt utbyggnad av bostadsområdena får hänskjutas till detta skede. Att i förebyggande syfte sätta upp plank på långa sträckor anser kommunen inte vara rimligt, då det i framtiden kan komma att göras andra bedömningar vad gäller tillfarter. Detta är en fråga som hanteras av Övergripande planering, men där finns exempelvis vägreservat utlagda.

När det gäller hänvisningen i planbeskrivningen om bygglov för uppförande av plank, ska detta inte tolkas som liktydigt med att problemet hänskjuts till fastighetsägarna. Det innebär enbart, att aktuell plan inte medför krav på bullerplank, men att sådana kan uppföras utan detaljplan så fort behov uppstår. Beträffande kostnader är det naturligtvis en realitet, att plank som uppförs måste underhållas och att inhägnade även har en baksida. Beträffande placering är det, som sägs i yttrandet, naturligtvis mer effektivt om det sker så nära bullerkällorna som möjligt.

Buller från E4 kan upplevas, när det är mindre trafik på Tomtebovägen, men det uppnår då inte sådana nivåer, att riktvärdet beräknas överskridas. Beträffande breddning av Tomtebovägen planeras denna utföras mot väster och flera av de nämnda åtgärderna beräknas även ha hastighetsdämpande inverkan som motverkar ökat buller.

AGNETA OCH PETER HOLMGREN, GULDVÄGEN 1

Yttrandet utgör en komplettering till samrådsyttrandet daterat 2016-03-02. Det framhålls, att Carlslidsrondellen redan idag används av oskyddade trafikanter och man befarar att lösningen med förlängd cykelbana mellan Tomtebovägen och Silvervägen (längs Mineralvägen) i väster kommer att öka risken för olyckor. Förslaget är att gång- och cykelvägen förkortas till att endast gå från Tomtebo till handelsområdet, för att inte onödigtvis belasta och öka olycksrisken i den del där GC-vägen korsar Mineralvägen i anslutning till cirkulationsplatsen.

Kommentar

Det faktum, att oskyddade trafikanter redan idag korsar Carlslidsrondellen har konstaterats, inte minst från Trafikverket. Det har därför skett en dialog, där Trafikverket och Umeå kommun kommit överens om att vidta åtgärder i samband med nu aktuell etablering, för att förbättra säkerheten. Se yttrande från Trafikverket och tillhörande kommentar. Det innefattar bl. a. krav på att tydliggöra GC-vägens genom dess sträckning/utformning och skyltning.

PATRIK JOHANSSON, MARIE-LOUISE LARSSON, SILVERVÄGEN 44

Besvikelse uttrycks över att kommunen struntat i den huvudinvändning som tidigare framförts och, som man säger, delas av många närboende. Man motsätter sig fortfarande bil-infart till Coop-butiken via Mineralvägen och menar att kommersiell verksamhet verkar gå före invånarnas närmiljö.

Därefter följer ett resonemang rörande sakägarkretsen, där man återger ett tidigare besked om att kommunen inte har anledning att begränsa sakägarkretsen. Nu anses det oklart vilka som är sakägare och man misstänker att kommunen vill köra över de boende.

Problematiken med gång- och cykelöverfarten över Mineralvägen vid macken behandlas och den minsstänks bli ännu farligare än idag. Den anses redan vara otrevlig för personer med nedsatt syn och minsstänkt bli rent livsfarlig med denna trafikökning. Detta kan innebära att synskadade boenden tvingas nyttja färdtjänst i stället för att promenera.

Slutligen uttrycks tillfredsställelse över att taktila ledstråk över parkeringsytan nämns och butiken i sig anses ge fördelar för närboende, men då måste, enligt yttrandet, trafiklösningen utformas på annat sätt.

Kommentar

Kommunen har att balansera mellan möjligheten att tillskapa ett handelsområde som kan vända sig till så många som möjligt och därmed bli livskraftigt respektive boendes närmiljö. Det finns stor medvetenhet om problemet med partiet, där GC-vägarna korsar Mineralvägen i anslutning till cirkulationsplatsen. Trafikverket har i sitt granskningsyttrande redogjort för den överenskommen som gjorts med kommunen om åtgärder som ska vidtas för att förbättra säkerheten. Den verksamhet inom kommunen som hanterar gator har naturligtvis medverkat och även studerat jämförbara situationer och lösningar.

Det stämmer att det på informationsmötet och/eller samrådsmötet framhölls, att kommunen inte onödigtvis vill begränsa den krets, som har möjlighet att lämna sina synpunkter. Beteckningen sakägarkrets kan då felaktigt ha använts i stället för samråds-krets. Många har haft möjlighet att yttra sig, men sakägarkretsen begränsas normalt till fastigheter som gränsar till planområdet, vilket också skett i detta fall. Samtliga yttranden har registrerats, lästs och kommenterats. I samrådsredogörelsen framstod det som om ett par sakägare inte hade denna status. Detta har rättats till under granskningstiden och i detta granskningsutlåtande. Uttalandet att kommunen inte har anledning att frånhända sig synpunkter från allmänheten stämmer fortfarande. Att höra vad någon säger och att göra i enlighet med detta är dock olika saker. I planen har olika intressen alltså vägts mot varandra och de sakägare som vill få detta prövat, har möjlighet att överklaga beslutet. Längst bak i denna handling framgår vilka som har besvärsmätt.

ERIK WILHELMSSON, SILVERVÄGEN 43

Yttrandet, vars synpunkter även delas av Britt-Marie Wilhelmsson, är uppdelat på tre tydliga punkter. Den första rör kvaliteten på utredningar, underlag och uppföljning. Det sägs att ett väderstreck är fel i trafikutredningen och frågan ställs, vilka andra sakfel som finns och hur beslutsunderlaget kvalitetssäkrats – hur man kan vara säker på att underlaget är felfritt, att bullerområden är rätt beräknade, trafikflöden etc. Slutsatsen är, att Coop och kommunen gemensamt får vidta kompensationsåtgärder, om det visar sig att verkligheten inte stämmer med utredningarna. Ett sådant krav är att bullerdämpande fönster utförs, särskilt på gavlar mot Coop och att bullermätningar utförs efterhand, för att säkerställa utfallet.

Den andra synpunkten rör bländande ljus, där det konstateras att ingen utredning gjorts rörande ljusspridning, något som framhålls som viktigt i vårt mörka klimat. Ett 1,5 meter högt plank mellan den planerade vägen och gröna remsan, som dämpar ljuskäglor och även buller, efterfrågas. Det påtalas också att trädridån mellan nya vägen och Mineralvägen bör lämnas. Till detta läggs att belysningen av parkeringen bör vara utformad så, att ljusspridning inte sker till bostadsområden.

Den sista punkten rör vikten av att bussgatan består och de problem som boende nära OKQ8 får genom angöring till Coop från Mineralvägen och att andra alternativ framhålls, som infart "bakom" OKQ8.

Kommentar

Beträffande den felskrivning som lyfts fram, kan konstateras, att den mänskliga faktorn är alltså närvarande, men att planprocessen, med såväl samråd som granskning har som syfte, att upptäcka misstag som kan ha betydelse för innehållet och den framtida miljön.

Frågan om plank har varit uppe i flera yttranden och kommentarer. Kommunens bedömning bygger på egen erfarenhet och utredningar, där den som utfört utredningen står för sina handlingar. I detta fall kan inte planen för handelsområdet sägas orsaka överskridande, som gäller maxbullen och orsakas av befintlig busstrafik. Planbestämmelse rörande vegetation har dock förtydligats vad gäller vegetation och gäller på såväl norra som södra sidan av Mineralvägen. Se även kommentar till Elin och Derek Collins. Om bullernivåerna vid fasad blir högre än den beräknade, finns möjligheter att ansöka om bidrag för fönsterbyte, men detta ligger alltså vid sidan av detaljplanen.

I planen finns krav på tätt staket med en höjd av 1,1 meter i handelsfastighetens södra gräns. I planbestämmelse har krav på att viss naturmark sparas även på norra sidan Mineralvägen tillkommit. Kommunen anser att detta, tillsammans med plantering av vegetation för att kompensera för den som försvinner vid anläggande av GC-väg, är tillräckligt för att minska ljusstörningar från parkeringsplatsen. Flertalet av de hus som ligger närmast Mineralvägen har garage mot norr och gavelfönster på övre plan.

Alternativ till infart från Mineralvägen har under planprocessen undersökts, men avfärdats av olika skäl, bl. a. vikten av att inte skapa fler utfarter på E4. När det gäller den del av Mineralvägen där endast bussar får köra, är tanken inte att den ska öppnas för biltrafik. Detta säkerställs med lokala trafikföreskrifter.

STYRELSEN F. CARLSLID NORRA SAMFÄLLIGH. GNM A WESTERGREN

Styrelsens yttrande kan sammanfattas i åtta punkter. En viktig del utgörs av synpunkten, att det inte ska finnas någon åtkomst till Coop-området via en in- eller utfart från Mineralvägen och detta sammanhänger med nästa punkt, där man menar att Granitvägen inte ska samnyttjas som in- och utfart till både OKQ8 och Coop.

Tredje punkten rör buller, trafikmängd och luftkvalitet, där kompletterande beräkningar och analyser av total påverkan från alla verksamheter efterfrågas. Styrelsen anser att bullerplank ska byggas, oavsett vägdragning och att skogsridån mot Mineralvägen ska bevaras och förstärkas för att skydda samfällighetens boende mot buller och insyn.

Olycksrisken på gång- och cykelbanan uppmärksammas och ytterligare redovisningar av lösningar efterfrågas. Detsamma gäller gångtrafikanter åtkomst till återvinningsstationen. Styrelsen för Carlslids Norra Samfällighet menar att effekten av tänkt signalreglering i korsningen Tomtebovägen/Älvans väg bör ses över och slutligen yrkar styrelsen på att kommunen tar ansvar för staket och bullerskydd vid samfällighetens lekpark.

Kommentar

Diskussionen rörande Coops in-/utfart via Magistervägen, har pågått under hela detaljplanearbetet, där olika lösningar och dess konsekvenser för parterna prövats. Det är förståeligt, att man som boende ser det som en våldsam utveckling i förhållande till rådande läge, med skogsparti på stora delar av området norr om Mineralvägen, men detta är inte en villagata utan en matargata till såväl verksamhet norr om vägen som till villaområdet. Den andra punkten, som rör infart via det som tidigare var Granitvägen, utgör alternativ till ytterligare en infart längre österut på Mineralvägen. När det gäller passagen på Coop-fastigheten är den inte avsedd att utformas som en väg och skulle problem uppstå, finns möjligheter att förändra parkeringsplatsernas lägen, så att en snabb passage försvåras.

De bullerberäkningar som gjorts, har utförts enligt beprövade metoder, där resultaten presenteras med vedertagen noggrannhet. Som tidigare angetts, måste eventuella överskridanden som orsakas av OKQ8 hänföras till denna verksamhet och inte till nu aktuell plan, även om man som privatperson inte bryr sig om vem som alstrar bullret. Hur bullersituationen ska lösas och hur ett eventuellt plank ska finansieras, om nivåerna från bensinstationen under en övergångsperiod inte går att lösa med åtgärder vid källan, ligger utanför ramen för detaljplanen. Som framhållits tidigare, finns inget planhinder för att uppföra plank som exempelvis insynsskydd, efter bygglovansökan. Detta gäller även i förhållande till lekplatsen.

När det gäller luftkvaliteten hänvisas till Miljö- och hälsoskydds yttrande.

Genom att planbestämmelsen rörande vegetation på båda sidor justerats, ska grupper av befintliga träd bevaras och kompletteras där så är lämpligt. Med detta avses bl. a. att de träd som försvinner vid byggande av GC-väg, ska kompenseras med tätare vegetation intill.

Olycksrisken i mötet mellan cirkulationsplatsen/Mineralvägen och GC-vägen har uppmärksamats från flera håll och för föreslagna åtgärder hänvisas till Trafikverkets yttrande. När det gäller oskyddade trafikanter åtkomst till återvinningsstationen, kan passagen lämpligen ske via GC-vägen mot Coop och längs östra sidan av byggnaden. Att passera lågtrafikerade gator som Mineralvägen och Betongvägen i aktuella områden mot återvinningen, bedöms inte som riskfullt och tillskapande av gupp på Mineralvägen anses negativt då det ökar bullernivåerna från busstrafiken.

Beträffande signalregleringen på Tomtebovägen, har denna utretts och som framgår av yttrande från Gator och parker, anser Tekniska nämnden att en utredning om rondell kan bli aktuell.

AGNETA WESTERGREN OCH LUIGI MEUCCI, GULDVÄGEN 4

Det uttrycks stor oro över trafikökning och buller samt luft- och miljöpåverkan som Coops etablering innebär för närmiljön. Värdena rörande trafik och buller i respektive utredning, anses inte vara överensstämmande och frågan ställs, vilken slutsats man kan dra, om Mineralvägen har flöden runt 2500 fordon/dygn efter etableringen. Det saknas, menar man, en sammanvägd bedömning av påverkansfaktorerna, d.v.s. från OKQ8, E4 och Tomtebovägen och kommunen anses gynna ett företag med ekonomiskt vinstintresse. Boende på Guld- och Silvervägen har redan nära till många livsmedelsbutiker.

Faktiska problem gäller buller från långtradare på OKQ8, där en avlastning genom planerat truckstop vid norra infarten inte övertygar. Man konstaterar, att Miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande om en åtgärdsplan för bullerreduktion endast resulterat i ett överklagande. Logiken i att tillföra ytterligare buller, när maxvärden redan överskrids p.g.a. bussar ifrågasätts.

En ny gång- och cykelbana söder om Mineralvägen tillbakavisas, då det dels innebär ytterligare trädfällning och därmed intrång i hemmiljön och dels är fråga om tre korsningar.

Hänvisningen i beskrivningen till att området i nu gällande plan avsatts för industriverksamhet anses inte rättvisande, då man inte tror att kommunen skulle godkänna en större industriverksamhet så nära ett bostadsområde och att öppettiderna skulle vara annorlunda.

När det gäller luftföroreningar menar man, att större hänsyn borde ha tagits till Länsstyrelsens påtalande om ökade halter av partiklar och kvävedioxid.

Som slutsats av resonemanget yrkas på att butiken endast ska nås från Tomtebovägen och att bullerplank ska byggas, oavsett vägdragning, samt att en skogsridå mot Mineralvägen ska bevaras och förstärkas, för att minska buller och insyn.

Kommentar

Kommunen har att göra avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. När det gäller etableringen i sig, är det naturligtvis så, att butiker har en strävan efter att lägga sig, där det finns ett kundunderlag som säkrar verksamheten. Det finns emellertid också ett allmänt intresse av att servicen byggs ut och då blickar man även längre österut, än området Guldvägen/Silvrevägen.

När det gäller trafikmängder nämns i utredningarna 1250 kunder per dag eller 2500 fordonsrörelser, vilket är detsamma. Man kan sedan konstatera att de båda utredningarna använder sig av något olika beräkningar. Då trafikutredningen, som ligger i grunden, nämner en lägre siffra när det gäller personbilsrörelser, är bullerutredningen inte en glädjekalkyl. Beträffande kapaciteten görs bedömningen av trafikingenjör, att även en gata med 3000 fordon/dygn har mycket god kapacitet.

Långtradarna på OKQ8 utgör uppenbarligen ett problem med oacceptabla störningsnivåer. Som angetts i andra kommentarer, måste det dock adresseras där det hör hemma, även om man som boende inte intresserar sig för ansvarsfrågan. Om inte acceptabel reduktion kan uppnås vid källan, måste åtgärder till. Hur detta sker ligger utanför denna detaljplan.

Valet att lägga gång- och cykelbanan på södra sidan om Mineralvägen hänger bland annat samman med möjligheten att korsa Tomtebovägen på lämpligt sätt, men korsande fordon från Guld- och Silvrevägen anses också mer sporadiska. När det gäller trädbeståndet söder om Mineralvägen, har planbestämmelse justerats, så att detta även ska kompletteras, där så anses lämpligt och då avses i första hand denna del. Resonemang runt plank återfinns i flera av ovanstående kommentar, bl. a. till Styrelsen för Norra Carlsbids Samfällighet.

Jämförelsen med den industriverksamhet som anges i nu gällande plan blir i viss mån spekulativ, men faktum är, att byggnaden kunnat hamna betydligt närmare bostadsområdet och bli tre våningar hög. Sedan skulle naturligtvis gränsvärden bevakats, men även där kan upplevd störning och tillåten skilja sig åt.

Beträffande luftföroreningar hänvisas till Miljö- och hälsoskydds yttrande.

HANS-ERIK JOHANSSON OCH GUNILLA FORSGREN JOHANSSON, GULDVÄGEN 17

Yttrandet bygger på åsikter framförda redan vid samrådet, som fortfarande är aktuella. En etablering närmare Tomtebo och Tavleliden anses lämpligare, då resande längs E4 redan har tillgång till flera andra butiker. Det framhålls också, att nu aktuell detaljplan innebär större påverkan på bostadsområdet söder om Mineralvägen, än den gällande med etablering av småindustri eller hantverk. Det sägs: *Källor menar att under dåvarande planprocess diskuterades lösningar med småhus med tillhörande industridel, liknande det område som finns på Kalkvägen söder om Koppärvägen.*

Under rubriken "Vi avstyrker följande" nämns för det första förslaget till in-/utfart från/till Mineralvägen till Coop, då boendemiljön anses försämrats avsevärt, framförallt avseende buller, trafiksäkerhet och luftkvalitet. För det andra nämns vägen över Coopfastigheten, som – även med farthinder – anses innebära risk för frekvent användning från Tomtebovägen till Kolbäcksvägen/E4, med högre trafik på Mineralvägen än som angivits. Den tredje punkten rör planer på att Granitvägen ska fungera som in-/utfart till OKQ8. Det innebär att tung trafik kommer längre in på Mineralvägen och Granitvägen har aldrig tagits i bruk efter det att planen fastställdes 1988. Det har varit skogbevuxet och sedan några år uppställningsyta för OKQ8.

I en skrivning, identisk med den i yttrandet från Agneta Westergren och Luigi Meucci krävs nya beräkningar av trafik, buller och luftkvalitet. Johansson/Forsgren yrkar på att planbeskrivningen och utredningarna kompletteras med beräkningar och analyser av den totala påverkan (buller,

trafikmängder och luftkvalitet) på området från befintliga, d.v.s. OKQ8, E4 och Tomtebovägen och den ökande trafiken från Coop. Helhetens betydelse vad gäller bullermiljön framhålls. Vilken betydelse ett ev. nytt truck-stop kan få ifrågasätts. Det framhålls också att det finns skärpta nivåer för ljud vid risk för "hörbara rena toner", vilket bör beaktas beträffande parkerade lastbilar vid OKQ8 och butiksetablering. Det framhålls att bullermätningar vid uppställningsplatsen för långtradare på OKQ8 visat överträdelse av normer, liksom befintlig busstrafik. Det påtalas även att inga mätningar ännu utförts sedan E4 blev klar.

Slutligen yrkas på att skyddsåtgärder ska ingå som en del av planen och inte hänskjutas till en bygglovsprocess och det relevanta i att kräva bullerplank eftersom beräknade bullernivåer tangerar riktvärdet.

Kommentar

Bedömningen från Umeå handel är, i samrådsyttrandet, allmänt positiv när det gäller etablering i området. Inte heller handelskonsekvensutredningen ser något hinder för att etablera butik på fastigheten.

Beträffande nu gällande plan, anger den användningen industri respektive småindustri eller hantverk med byggnader upp till tre våningar. Något annat formellt dokument finns inte, även om diskussioner kan ha förts under arbetets gång.

Det är helt naturligt att som boende endast bry sig om den upplevda helheten när det gäller trafik, buller och luftkvalitet. Vid handläggning av detaljplaner måste man dock särskilja olika orsaker och normer, respektive om/hur de olika problemen skall åtgärdas. Man kan då konstatera, att överskridanden av bullernivåer från OKQ8 har uppmätts och ska hanteras vidare och att maxvärdet från buss är befintligt. Luftföroreningar vid bostäder beräknas fortsatt ligga under miljökvalitetsnormerna vid befintliga bostäder och en av orsakerna till detta är avståndet från högtrafikerade vägar till bostäder och de breda gaturummen i området, som möjliggör god utvädring av föroreningar.

Då delar av skrivningen rörande krav på nya beräkningar beträffande trafik, buller och luftkvalitet är identiska med ovanstående från Agneta Westergren/Luigi Meucci, hänvisas även till detta svar.

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter föranleder revideringar i detaljplanehandlingarna enligt följande:

Plankarta

- Bredd på den östra delen av lokalgatan (Mineralvägen), som genom lokala trafikföreskrifter utgör bussgata, ökas.
- Norra delen av Mineralvägen avsätts som naturmark n₂ och bestämmelsen kompletteras till: Område där grupper av träd bevaras och kompletteras *där så är lämpligt*.
- Under bestämmelsen Markens anordnande kompletteras skrivningen om arkeologiska fynd: *Schaktkontroll för ev. arkeologiska fynd skall utföras i samband med markarbeten*. Om arkeologiska fynd påträffas...o.s.v.
- Maximal tillåten höjd anges i meter i stället för plushöjd över 0-planet.

Planbeskrivning

Ändringar av redaktionell karaktär införs framförallt under rubrikerna Arkeologi, Bil- och buss- trafik, och Oskyddade trafikanter. Texter som justeras syftar främst till att tydliggöra och underlätta tolkingen av detaljplanens innebörd. Dessutom har Trafikverkets krav införts under Planekonomiska frågor.

Kontoret föreslår att planhandlingarna revideras enligt ovan och byggnadsnämnden föreslås anta den reviderade detaljplanen.

Kvarstående synpunkter

Underrättelse med besvärshänvisning:

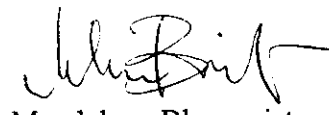
- Carlsids norra samfällighet gnm Sandra Näsmo, Silvervägen 2, 907 50 Umeå
- Carlsids norra samfällighet gnm Agneta Westergren, Guldvägen 4, 907 50 Umeå
- Ola Lindberg, Silvervägen 1, 907 50 Umeå
- Sandra Näsmo, Silvervägen 2, 907 50 Umeå
- Erik Johansson, Silvervägen 2, 907 50 Umeå
- Åke Edlund och Inger Nyberg, Silvervägen 45, 907 50 Umeå
- Ulf Bertheim, Silvervägen 62, 907 50 Umeå
- Agneta Holmgren och Peter Holmgren, Guldvägen 1, 907 50 Umeå
- Elin och Derek Collins, Gulvägen 2, 907 50 Umeå
- Greger Rautila m. fl. Älvans väg 9, 907 50 Umeå
- Roger Smedh m. fl. Älvans väg 9, 907 50 Umeå
- Jonas och Marlene Sandlund, Älvans väg 9E, 907 50 Umeå

Underrättelse:

- Vatten och Avfallskompetens i Norr AB (Vakin), 901 84 Umeå
- Johan Hellström och Linda Sandberg, Silvervägen 39, 907 50 Umeå
- Siv Thörnell, Silvervägen 42, 907 50 Umeå
- Patrik Johansson och Marie-Louise Larsson, Silvervägen 44, 907 50 Umeå
- Agneta Westergren och Luigi Meucci, Guldvägen 4, 907 50 Umeå
- Fredrik Åslund, Guldvägen 5, 907 50 Umeå
- David Granlund, Guldvägen 12, 907 50 Umeå
- Gunilla Forsgren Johansson, Guldvägen 17, 907 50 Umeå
- Hans-Erik Johansson, Guldvägen 17, 907 50 Umeå
- Jörn Schneede, Sjöfruvägen 3, 907 51 Umeå
- Mats Nordenback, Folktrövägen 45, 907 51 Umeå

Detaljplan Umeå kommun, augusti 2016


Karin Eriksson Hultén
Planarkitekt


Magdalena Blomquist
Planchef

TUNEMALM AKUSTIK



Coop Tomtebo/Carlslid, Umeå Beräkning av externt buller från butiksområde

Uppdragsnummer: 150462

Beställare: Hifab AB
Att: Krister Johansson

Dokument: R150462-2 rev 2
Datum: 2016-04-04
Antal sidor: 7

Handläggare:

Björn Tunemalm

Granskare:

Björn Axelsson

1 Inledning

Vi har utfört förnyade beräkningar av externt buller från en planerad COOP butik belägen inom fastigheten Sofiehem 2:4 på Tomtebo i Umeå kommun. Beräkningarna har utförts för att bedöma hur etableringen påverkar ljudnivåerna vid närliggande bostäder. Sedan våra tidigare beräkningar har infarten från mineralvägen flyttats västerut och parkeringsområdet har dragits in i söder och breddats mot väster. Vi har även fått tillgång till nya ljuddata för kylmedelskylaren.

2 Underlag

Som underlag har vi använt oss av situationsplaner och verksamhetsbeskrivning över området tillhandahållna av uppdragsgivaren.

I övrigt har vi använt oss av trafikuppgifter inhämtade från Trafikia/Sweco samt uppgifter om buller från kylmedelskylaren från P2 Energi.

3 Riktvärden för externt buller

När det gäller buller från butiksområden finns det olika riktvärden att beakta.

Trafiken på vägarna till och från butiksområdet ska bedömas enligt de riktvärden som finns för vägtrafikbuller. Dessa riktvärden anges i Riksdagens förordning 2015:216 och sammanfattas nedan:

Dygnsequivärent ljudnivå vid fasad	$L_{Aeq, 24H}$	55 dB
Maximal ljudnivå på uteplats	L_{Amax}	70 dB

Riktvärden för trafikbuller gäller för årsmedelsdygn - ÅDT. Intill handelsområden som detta kan det bli stora variationer av trafikmängden under kortare del av dagen och här kan störningar uppstå under den bullrigaste timmen. Det finns dock inget riktvärde för dessa nivåer tider.

Utöver trafikbuller finns det även riktvärden för externt industribuller inom industrifastigheten, Naturvårdsverket – Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Vanligt förekommande buller är biltrafik på parkering, fläktar, kylkondensatorer m.m.

Dagtid, helgfri måndag -fredag (kl. 07 - 18)	L_{Aeq}	50 dB
Kväll, (kl. 18 - 22) samt lör- sön- och helgdag (kl. 07 - 18)	L_{Aeq}	45 dB
Natttid, samtliga dagar (kl. 22 - 07)	L_{Aeq}	40 dB
Momentana ljud natttid	L_{Amax}	55 dB

4 Butikens öppettider

De planerade öppettiderna för butiken är:

Vardagar:	08 - 22
Lördagar:	08 - 22
Söndagar och helgdagar:	08 - 22

För trafiken på fastighetens parkering blir alltså riktvärdet kvällstid, (45 dBA) dimensionerande. För fläktar och kylmedelskylare som är i drift dygnet runt gäller riktvärdet för natt, (40 dBA).

5 Beräkningsmetod

Bullret har beräknats med beräkningsprogrammet Cadna/A version 4.6
De ekvivalenta och maximala ljudnivåerna från vägtrafik har beräknats enligt den Nordiska beräkningsmodellen.

Beräkning av buller från parkeringsplatser behandlas inte i den nordiska beräkningsmodellen men kan beräknas med hjälp av andra modeller. I våra beräkningar har vi använt oss av en modell framtagen efter en tysk studie - *Parking area noise* av Beyerisches Landesamt für Umwelt, Augsburg 2007.

I modellen beräknas bullret från parkeringsplatserna som en arealjudkälla med parametrar som antal p-platser och antalet parkeringshändelser. För varje parkeringshändelse har man medtagit allt ljud i parkeringsprocessen som t.ex. när bilen kör in eller ut från parkeringsplatsen, växlingar, dörstängning m.m.

6 Översiktskarta

Den planerade Coop butiken är belägen mellan Tomtebovägen, Betongvägen och Mineralvägen i Umeå. Till handelsområdet finns infarter från både Tomtebovägen och Mineralvägen, se karta 1. Från Tomtebovägen via Betongvägen finns en infartsväg för varutransporter.

Mineralvägens förlängning mot Tomtebovägen i öster är avstängd för vanlig trafik men används för busstrafik.

I karta 2 redovisas läget på fyra beräkningspunkter inom det närmast belägna bostadsområdet söder om mineralvägen samt en öster om Tomtebovägen.



Karta 1. Översiktskarta.

7 Trafikuppgifter

COOP har beräknat antalet årliga besökare till 550 000 stycken och av dessa bedöms 70 % komma med bil. Fördelat över hela året innebär det 2500 fordonsrörelser per dygn eller ca 104 fordon i timmen. I beräkningarna har vi antagit att 50 % av trafiken kommer på Mineralvägen och 50 % från Tomtebovägen via Betongvägen.

I *tabell 1* redovisas den nuvarande trafikmängden, (från 2016) på vägarna närmast COOP samt den beräknade trafikmängden efter att butiken öppnat. Betongvägen används idag endast sporadiskt av bilar och lastbilar till och från fastighet Graniten.

Längs Mineralvägen mellan OKQ8 och COOP finns en återvinningsstation – ÅVC, för hushållssopor med relativt hög trafikintensitet. På sträckan efter denna har vi räknat med en lägre trafikmängd. Här fortsätter dock bussarna via bussgatan mot Tomtebo.

Tabell 1. Trafikmängder.

Vägsträcka	ÅDT ¹ , st	Fordon/ timme ² , st	Andel tung trafik, %	Skyltad hastighet, km/h
<i>Nuvarande trafik</i>				
Mineralvägen – före COOP:s infart	624	36	30	40
Mineralvägen – efter COOP:s infart	284	16	68	40
Bussgatan	96	4	100	40
Silvertvägen	300 ³	20 ³	0	30
Guldvägen	140 ³	10 ³	0	30
Tomtebovägen	11176	1118	4	60
Betongvägen	-	-	-	30
<i>Framtida trafik på gator som förändras</i>				
Mineralvägen – före COOP:s infart	1459	149	15	40
Mineralvägen – efter COOP:s infart	269	27	72	40
Tomtebovägen	13200	1320	4	60
Betongvägen	935	94	1	30

8 Beräknade ljudnivåer

Verksamheten vid COOP kommer att bestå av trafikbuller med ett specifikt ljudkrav och industribuller med ett annat ljudkrav.

Vi har därför separerat trafiken från parkering och installationsbuller för att kunna jämföra med olika krav.

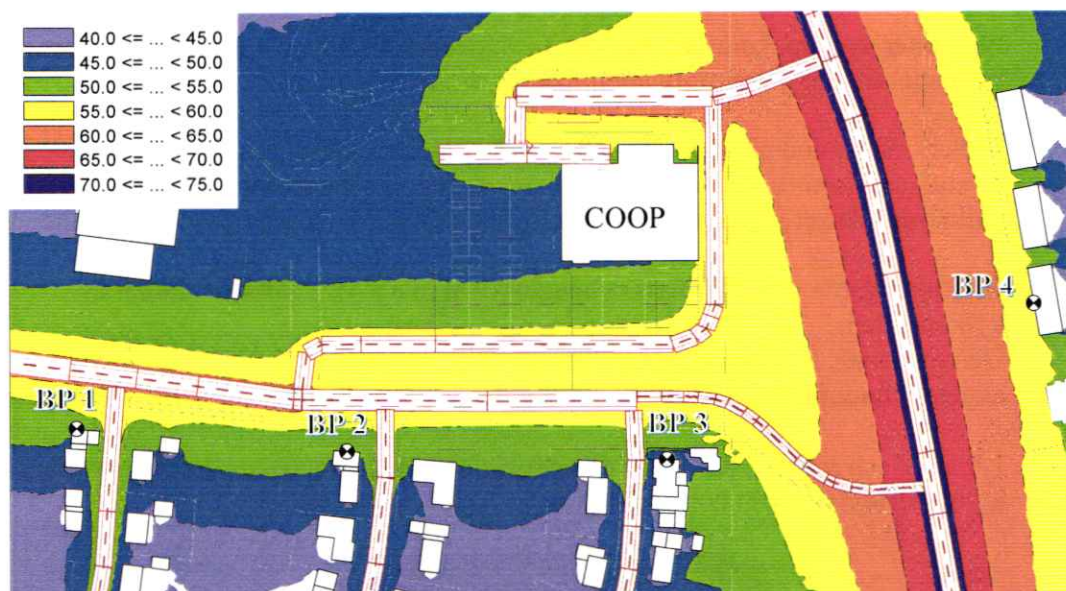
8.1 Vägtrafik

I *karta 2* redovisas den beräknade ekvivalenta ljudnivån, L_{Aeq24H} från tillkommande vägtrafik.

¹ Antal fordon per årsmedeldygn

² Toppvärde - "värsta timmen" – 10% av ÅDT

³ Uppskattade värden



Karta 2. Dygnsekvivalent ljudnivå från befintlig och tillkommande vägtrafik.

I tabell 2 redovisas hur de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna vid de närmast belägna husen kommer att förändras till följd av den tillkommande trafiken.

De L_{Aeq} avser frifältsvärden vid fasad medan de L_{Amax} är på uteplatser på respektive fastighets innergård inklusive fasadreflex.

Tabell 2. Beräknade ljudnivåer från vägtrafik, dB

Beräkningspunkt	$L_{Aeq,24h}$ vid fasad		$L_{Aeq,1h}$ vid fasad		L_{Amax} på uteplats	
	Befintlig trafik	Befintlig + tillkommande trafik	Befintlig trafik	Befintlig + tillkommande trafik	Från bussar	Från biltrafik till COOP
BP1 – Silvervägen 1	51	53	55	57	67	53
BP2 - Guldvägen 2	51	52	55	56	73	61
BP3 - Silvervägen 62A	44	44	47	48	64	53
BP4 - Älvans väg 5	55	55	59	59	68	63

Beräkningarna visar att den tillkommande trafiken medför en ökning av $L_{Aeq,24h}$ med 1 dB vid husen söder om Mineralvägen (Carlslid, BP 1-3). Ljudnivåerna ligger inom riktvärdet (högst 55 dBA) även med den tillkommande trafiken.

Under den intensivaste timmen stiger ljudnivån med 4 dB vid dessa hus. Dessa intensiva toppar hanteras inte av riktvärdet för trafikbuller, men kan användas för att få en uppfattning av hur de bullrigaste timmarna kommer att upplevas.

Normalt behövs en ökning med 2-3 dBA för att man ska uppfatta en ökning. En ökning med ca 8 dBA upplevs som en fördubbling.

Förändringen av trafikbuller på grund av handelsområdet är därmed i det närmaste försumbar.

När det gäller den momentana ljudnivån från vägtrafik så avger vanliga bilar betydligt lägre nivå än tunga fordon. Eftersom Mineralvägen fungerar som bussgata kommer därför busstrafiken att orsaka de högsta maximala ljudnivåerna.

Beräkningarna visar att L_{Amax} från den befintliga busstrafiken ligger på 73 dBA på uteplats vid Guldvägen 2. Enbart på biltrafiken till och från COOP ligger ca 10 dBA lägre än bussarna och därmed väl under riktvärdet på 70 dBA på Carlslid.

På Tomtebo ligger L_{Amax} inom riktvärdet på uteplatser både med och utan tung trafik.

8.2 Parkeringen samt kylmedelskylare

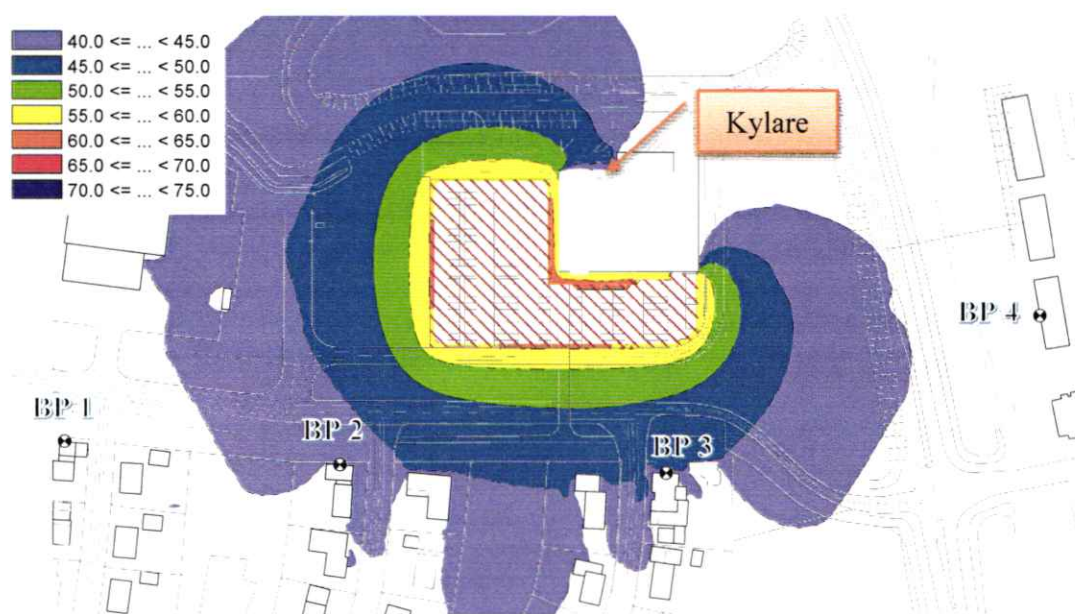
För buller som uppkommer inom en fastighet såsom bilar på parkeringsplatsen och kylmedelskylare gäller riktvärden för externt industribuller.

Buller från fordon på parkeringsplatsen har simulerats enligt en modell framtagen efter en studien *Parking area noise*. Här anges antalet fordon tillsammans med antalet parkeringsplatser inom området. Fordonsljud och dörrslammer ingår i modellen.

I beräkningarna av buller från kylmedelskylaren har vi utgått från data från kylkonsulten.

Den planerade kylaren har tre fläktar av typ FN091-ZIA.GL.V5P1 som tillsammans avger en ljudeffektsnivå på 75 dBA. Ljudet är i princip konstant när kylaren är i drift.

I karta 3 och tabell 3 redovisas den ekvivalenta ljudnivån från parkeringen och kylmedelskylaren på taket av butiken.



Karta 3: Ekvivalent ljudnivå från parkering och kylmedelskylare.

Enligt tabell 3 är parkeringsplatsens buller helt dominerande. Detta medför att på karta 3 syns inte ljudet från kylarna enskilt. Gränsen för 40 dB från kylaren sträcker sig inte utanför handelsområdet.

Tabell 3. Beräknade ljudnivåer från kylmedelskylare och parkering.

Beräkningspunkt	L_{Aeq} dB		
	Parkering	Kylmedelskylare	Totalt buller
BP1 - Silvervägen 1	34	14	34
BP2 - Guldvägen 2	40	18	40
BP3 - Silvervägen 62A	42	18	42
BP4 - Älvans väg 5	32	16	32

De ekvivalenta ljudnivåerna från parkeringen som mest ligger på 42 dBA vilket är under riktvärdet för industribuller kvällstid på 45 dBA.

Bullret från kylaren ligger som mest på 18 dBA, vilket är väl under riktvärdet för nattetid på 40 dBA. Kylarna medför ingen höjning av de totala bullernivåerna från fastigheten.

9 Sammanfattning

Beräkningarna visar att den tillkommande trafiken till och från den planerade COOP-butiken medför en höjning av $L_{Aeq,24h}$ med upp till 2 dB men kommer fortfarande att ligga inom riktvärdet vid alla närliggande bostäder.

De maximala ljudnivåerna - L_{Amax} uppgår som högst till 73 dBA på första uteplatsen på Guldvägen. Detta härrör från busstrafiken och biltrafiken medför endast 61 dBA på Carlslid och 63 dBA på Tomtebo.

Buller från parkeringsområdet inom handelsområdet uppgår som mest till 42 dBA vilket ligger inom riktvärdet för industribuller på kvällstid (högst 45 dBA).

Bullret från kylmedelskylaren ligger som mest på 18 dBA vilket är väl under riktvärdet under nattetid (högst 40 dBA).

Verksamheten på handelsområdet med COOP-butik kommer inte att medföra några större förändringar av buller till närmast bostäder och kommer att hålla sig inom riktvärden för den tid då verksamheten pågår.



Coop Tomtebo/Carlslid, Umeå

Kompletterande beräkningar av externt buller från
butiksområde

Uppdragsnummer: 150462

Beställare: Hifab AB
Att: Krister Johansson

Dokument: R150462-4
Datum: 2016-05-13
Antal sidor: 4

Uppdragsledare:

Björn Tunemalm

Granskare:

Björn Axelsson

1 Inledning

Vi har utfört kompletterande beräkningar av externt buller från en planerad COOP butik belägen inom fastigheten Sofiehem 2:4 på Tomtebo i Umeå kommun. Nya beräkningarna har utförts för att komplettera tidigare beräkningar med buller från E4:an och OK/Q8.

2 Underlag

Som underlag har vi använt oss av tidigare rapport *R15046-2*, trafikuppgifter inhämtade från Trafikia/Sweco samt uppgifter om verksamheten från personalen på OK/Q8.

3 Riktvärden för externt buller

När det gäller buller från butiksområden finns det olika riktvärden att beakta.

Trafiken på vägarna till och från butiksområdet ska bedömas enligt de riktvärden som finns för vägtrafikbuller. Dessa riktvärden anges i Riksdagens förordning 2015:216 och sammanfattas nedan:

Dygnsequivärent ljudnivå vid fasad	$L_{Aeq, 24H}$	55 dB
Maximal ljudnivå på uteplats	L_{Amax}	70 dB

Riktvärden för trafikbuller gäller för årsmedelsdygn - ÅDT. Intill handelsområden som detta kan det bli stora variationer av trafikmängden under kortare del av dagen och här kan störningar uppstå under den bullrigaste timmen. Det finns dock inget riktvärde för dessa nivåer tider.

Utöver trafikbuller finns det även riktvärden för externt industribuller inom industrifastigheten, Naturvårdsverket – Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Vanligt förekommande buller är biltrafik på parkering, fläktar, kylkondensatorer m.m.

Dagtid, helgfri måndag -fredag (kl. 07 - 18)	L_{Aeq}	50 dB
Kväll, (kl. 18 - 22) samt lör- sön- och helgdag (kl. 07 - 18)	L_{Aeq}	45 dB
Nattetid, samtliga dagar (kl. 22 - 07)	L_{Aeq}	40 dB
Momentana ljud nattetid	L_{Amax}	55 dB

4 Butikens öppettider

De planerade öppettiderna för butiken är:

Vardagar:	08 - 22
Lördagar:	08 - 22
Söndagar och helgdagar:	08 - 22

För trafiken på fastighetens parkering blir alltså riktvärdet kvällstid, (45 dBA) dimensionerande. För fläktar och kylmedelskylare som är i drift dygnet runt gäller riktvärdet för natt, (40 dBA).

5 Beräkningsmetod

Bullret har beräknats med beräkningsprogrammet Cadna/A version 4.6
De ekvivalenta och maximala ljudnivåerna från vägtrafik har beräknats enligt den Nordiska beräkningsmodellen.

6 Nya trafikuppgifter

Enligt OK/Q8 har man normalt ca 800 besökare/dygn. Vid högsäsong på sommaren (3 månader) räknar man med ca 1200 besökare/dygn. Ett medelvärde under ett år blir således 900 besökare/dygn vilket motsvarar 1800 fordonrörelser/dygn.

Längs Mineralvägen, efter infarten till OK/Q8, passerar enligt trafikverket 624 fordon/dygn. Dessa fordon passerar även i sträckan mellan Carlslidstrondellen och infarten till OK/Q8. Det totala antalet blir således därmed 2424 fordon/dygn.

På nätterna händer det att lastbilar stannar över natten på parkeringen vid OK/Q8 vilket ger upphov till ett eget buller. Detta sker dock inte samtidigt som COOPs verksamhet och vi har därför valt att utesluta detta buller ur denna rapport.
Enligt uppgift är ett nytt Truckstop på väg att bildas på annan plats i Umeå vilket gör att lastbilarna inte får stanna på OH/Q8

Kolbäcksvägens (E4:an) trafikmängd är hämtat från Trafikverket och redovisas i *tabell 1*. Framtida ökning av trafik på kolbäcksvägen på grund av COOP har vi bedömt vara lika stor som den på Tomtebovägen, ca 2000/dygn.

Tabell 1. Trafikmängder.

Vägsträcka	ÅDT ¹ , st	Fordon/ timme, st	Andel tung trafik, %	Skyltad hastighet, km/h
<i>Nuvarande trafik</i>				
Kolbäcksvägen/E4	13000	542	12	80
Mineralvägen – fram till OK/Q8	2424	101	10	40
Mineralvägen – efter OK/Q8 till COOPs infart	624	26	30	40
Mineralvägen – efter COOPs infart	284	12	68	40
Silvervägen	300 ²	20 ²	0	30
Guldvägen	140 ²	10 ²	0	30
Tomtebovägen	11176	1118	4	60
Betongvägen	-	-	-	30
<i>Framtida trafik på gator som förändras</i>				
Kolbäcksvägen/E4	16024	667	12	80
Mineralvägen – fram till OK/Q8	3259	136	10	40
Mineralvägen – efter OK/Q8 till COOPs infart	1459	60	15	40
Mineralvägen – efter COOPs infart	269	11	68	40
Tomtebovägen	13200	1320	4	60
Betongvägen	935	94	1	30

Övrig trafikmängd och övrigt buller från COOP finns redovisade i tidigare rapport R15046-3.

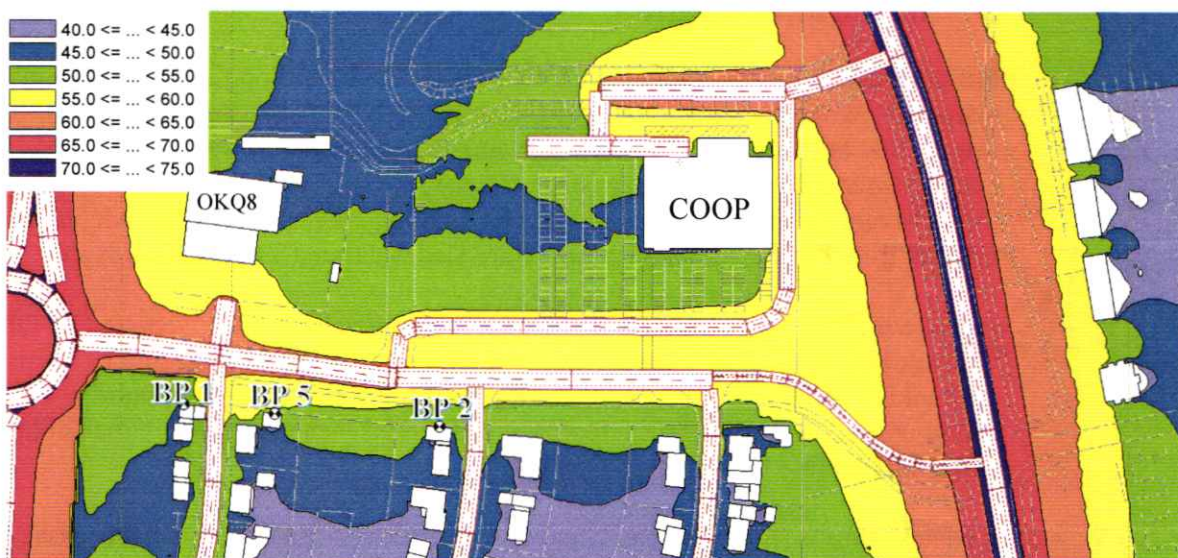
¹ Antal fordon per årsmedeldygn

² Uppskattade värden

7 Kompletterande beräkningar

7.1 Vägtrafik

I *karta 1* redovisas den dygnsekvivalenta ljudnivån, $L_{Aeq,24H}$ från tillkommande vägtrafik.



Karta 1. Dygnsekvivalent ljudnivå från befintlig och tillkommande vägtrafik.

I *tabell 2* redovisas hur de ekvivalenta och maximala ljudnivåerna vid de närmast belägna husen kommer att förändras till följd av den tillkommande trafiken. L_{Aeq} avser frifältsvärden vid fasad medan de L_{Amax} är på uteplatser på respektive fastighets innergård inklusive fasadreflex.

Tabell 2. Beräknade ljudnivåer från vägtrafik, dB

Beräkningspunkt	$L_{Aeq,24H}$ vid fasad		L_{Amax} på uteplats	
	Befintlig trafik	Befintlig + tillkommande trafik	Från bussar	Från biltrafik till COOP
BP1 - Silvervägen 2	51	52	67	53
BP2 - Guldvägen 2	51	52	73	61
BP5 - Silvervägen 1	53	54	73	61

Beräkningarna visar att den tillkommande trafiken medför en ökning av $L_{Aeq,24H}$ med 1 dB vid husen närmast mineralvägen före infarten till COOP (BP 1&5). Ljudnivåerna ligger dock inom riktvärdet (högst 55 dBA) med den tillkommande trafiken.

När det gäller den momentana ljudnivån från vägtrafik så avger vanliga bilar betydligt lägre nivå än tunga fordon. Eftersom Mineralvägen fungerar som bussgata kommer därför busstrafiken att orsaka de högsta maximala ljudnivåerna.

Beräkningarna visar att L_{Amax} från den befintliga busstrafiken ligger på 73 dBA på uteplats vid Silvervägen 1 och Guldvägen 2. Enbart biltrafiken till och från COOP ligger ca 10 dBA lägre än bussarna och därmed väl under riktvärdet på 70 dBA längs mineralvägen.

8 Sammanfattning

Beräkningarna visar att den tillkommande trafiken till och från den planerade COOP-butiken medför en höjning längs mineralvägen av $L_{Aeq,24h}$ med upp till 1 dB.

Man kommer dock fortfarande att ligga inom riktvärdet vid alla närliggande bostäder. De maximala ljudnivåerna, L_{Amax} , från den befintliga busstrafiken ligger på 73 dBA på uteplats vid Silvervägen 1 och Guldvägen 2. Enbart biltrafiken till och från COOP ligger ca 10 dBA lägre än bussarna och därmed väl under riktvärdet på 70 dBA längs mineralvägen.

Verksamheten på handelsområdet med COOP-butik kommer inte att medföra några större förändringar av buller till närmaste bostäder och kommer att hålla sig inom riktvärden för den tid då verksamheten pågår.

Coop Nord, Tomtebo, Riskanalys

Coop Nord har för avsikt att bygga en ny butik på fastigheten Sofiehem 2:4 på Tomtebo. På den angränsande fastigheten har Umeå Energi två stycken stora vattencisterner, en för hetvatten till fjärrvärme med en volym på 20 000 m³ och en för kallvatten till fjärrkyla med en volym på 8 000 m³.

Mot bakgrund av detta har jag tittat på risker för Coop Nords butiksetablering vid ett eventuellt totalhaveri på dessa cisterner.

Den större cisternen på 20 000m³ ligger ca 130m från Coop Nords fastighetsgräns. Om denna cistern skulle haverera kommer dess innehåll att kunna nå Coop Nords fastighet.

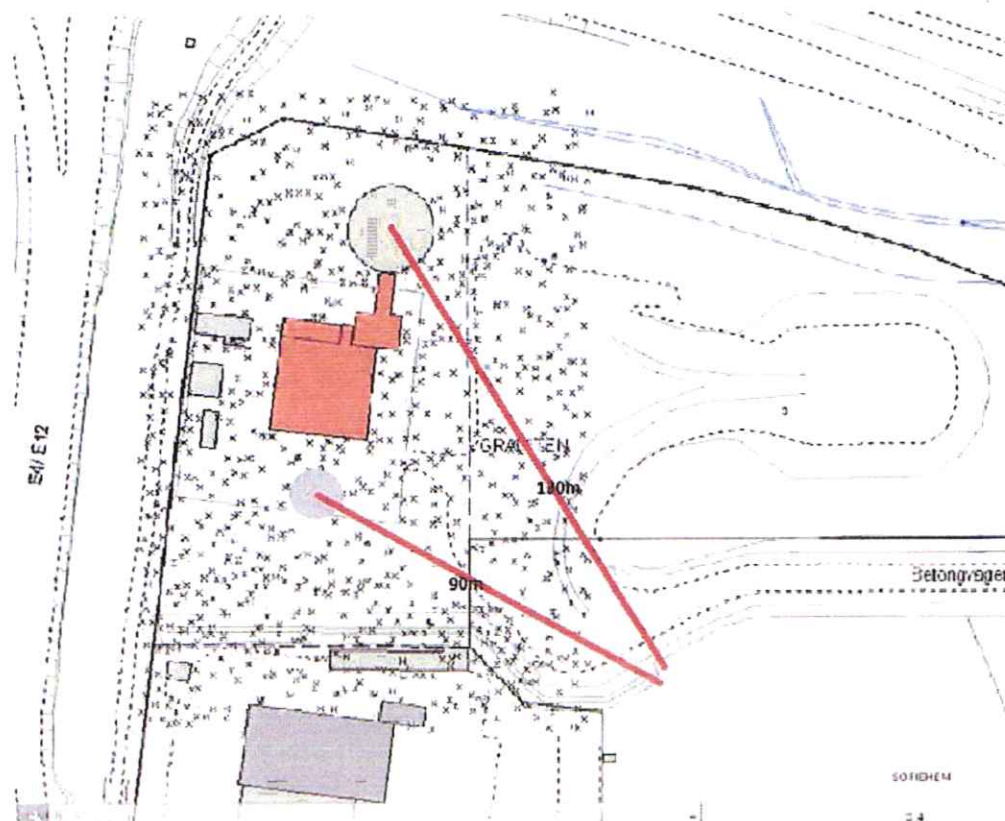
Jag har räknat på följande sätt, om vattnet fördelas jämnt i alla riktningar innebär det en radie på ca 130m. Höjden på vattenvolymen blir då

$$\text{höjden på vattnet vid fastighetsgräns} = \frac{\text{Tankvolymen}}{\text{Arean}}$$

$$h = \frac{20000}{\pi 130^2} \quad \text{dvs } h = 0,38\text{m för den större cisternen.}$$

Räknat på samma sätt för den mindre cisternen som står ca 90m från Coop Nords fastighetsgräns ger följande.

$$h = \frac{8000}{\pi 90^2} \quad \text{dvs } h = 0,1\text{m för den mindre cisternen.}$$



Coop Nord, Tomtebo, Riskanalys

Efter platsbesök och kontroll av markhöjder med underlag från lantmäteriet framgår det dessutom att den största delen, ca 65%, av eventuellt vattenläckage från cisternerna kommer att rinna åt motsatt håll och ner i cykelunderfarten väster om cisternerna. Det vatten som vid ett eventuellt totalhaveri av cisternerna rinner mot Coop Nords fastighet kommer att tas om hand av den intilliggande markens genomsläpplighet samt diket längs med Betongvägen.

Vidare har Umeå Energi aldrig mer än 18 000m³ i hetvattentanken vilket ger $h=0,34\text{m}$, räknat på samma sätt.

Slutsatsen blir att vattencisternerna som står på grannfastigheten inte medför någon risk för Coop Nords butiksetablering.

Min rekommendation blir att använda de fall A-massor som uppkommer vid schaktningen till att bygga en vall.
Detta för att minska kostnaderna och miljöbelastningen för bortforsling av massor.

Med vänlig hälsning



Pär Brundin

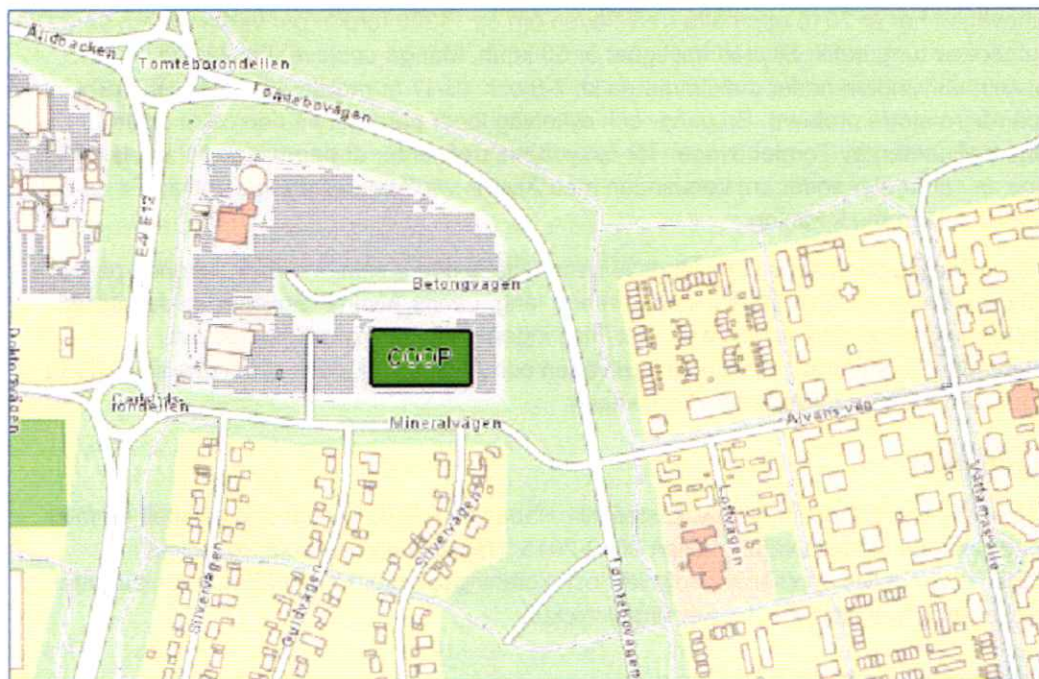
PM TRAFIKUTREDNING TOMTEBOVÄGEN

UPPDRAG Coop Tomtebo	UPPDRAGSLEDARE Krister Johansson, HIFAB	DATUM 2016-05-09
UPPDRAGSNUMMER 2433490000	UPPRÄTTAD AV Katarina Lindberg, Eva Maaherra Lövheim	

Bakgrund och syfte

Coop AB planerar att etablera en ny butik på en i dagsläget tom fastighet mellan Mineralvägen och Betongvägen. Umeå kommun upprättar en ny detaljplan för att möjliggöra detta.

Denna utredning syftar till att utreda trafikkonsekvenserna för korsningarna med Tomtebovägen, det vill säga i anslutning med Betongvägen samt Mineralvägen.



Figur 1 Översikt. Ny detaljplan tas fram för etablering av Coop vid Tomtebo.

Trafik

Befintlig trafik

Mineralvägen är en bussgata som trafikeras med drygt 600 fordon VaDT (vardagsdygnstrafik) varav 30% utgörs av tung trafik som i sin tur till största delen utgörs av busstrafik. Den lokala busstrafiken kör rakt över korsningen vid Tomtebovägen från Mineralvägen mot Älvans väg medan ett fåtal regionala turer svänger höger ut på Tomtebovägen mot Yttertavle. I korsningen Tomtebovägen – Mineralvägen finns i dag ett vänstersvängande körfält för trafik mot Älvans väg. Mineralvägen från Silvervägen till Tomtebovägen är en bussgata och det är endast busstrafik som trafikerar gatan. I dag förekommer gående och cyklister som genar över korsningen.

Betongvägen har ingen trafikräkning och används idag endast sporadiskt av bilar och lastbilar till Umeå Energis fastighet Graniten. Skyltad hastighet är 30km/h.

Tomtebovägen har år 2016 uppmätta trafikflöden om ca 11200 fordon per vardagsdygn varav 3,5% utgörs av tung trafik. Skyltad hastighet är 60 km/h. Många upplever köbildning längs vägen, snitthastigheten under maxtimmarna kl. 7-8 och 16-17 är mellan 53-54 km/tim vilket inte tyder på några större problem. En gång- och cykelväg löper parallellt på den östra sidan. Passagemöjligheten av Tomtebovägen för oskyddade trafikanter är begränsad till en planskild passage ca 150 meter söder om korsningen med Älvans väg/Mineralvägen samt vid E4 ca 500 meter norr om samma korsning.

En gång- och cykelbana finns i dag längs Mineralvägens södra sida, från cirkulationen på E4 fram till östra delen av Silvervägen, ca 100 meter lång. Längs Älvans väg löper en separerad gång och cykelväg på den norra sidan. Det finns ingen gång och cykelpassage över Tomtebovägen för att färdas mellan Mineralvägen och Älvans väg, dock sker i dag sporadiska passager av oskyddade trafikanter i korsningen.

Olycksstatistik

Enligt Polisens och Landstingets olycksstatistikdatabas STRADA har det endast skett ett fåtal lindriga olyckor på aktuella vägar mellan 2010-2015. Några få olyckor som är vanliga i korsningar, exempelvis upphinnandeolyckor och korsningsolyckor har inträffat. Även ett antal halkolyckor för fotgängare samt cykel singelolyckor.

Tillkommande trafik till/från Coop

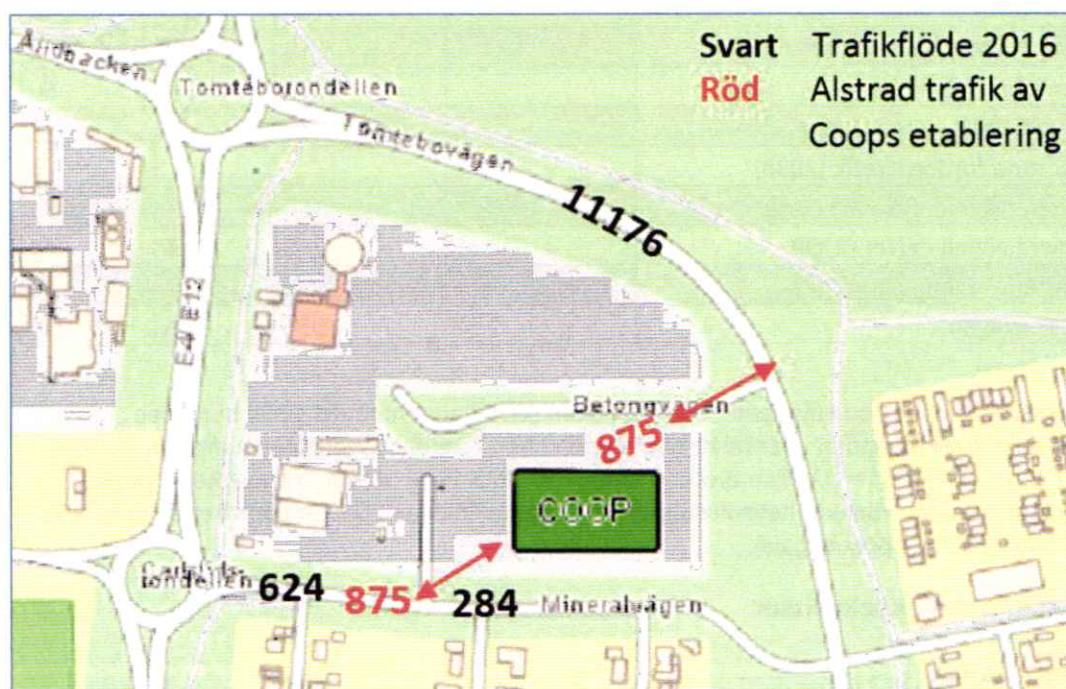
När butiken samt den andra byggrätten på fastigheten är fullt utbyggda beräknar Coop antalet dagliga besökare till 1250 kunder per dag. Av dessa bedöms 70 % komma med bil. I detta fall har antagits att samtliga kunder av dessa 70% kommer med varsin bil, dvs. ingen samåkning. Fördelat över hela året kommer då 875 personbilar att dagligen köra till butiken vilket motsvarar 1750 personbilsrörelser. Antalet varutransporter till butiken beräknas till 10 st./dag. Det har antagits att 50 % av trafiken kommer till butiken via Mineralvägen och 50 % från Tomtebovägen via Betongvägen. En större andel kan komma via Betongvägen eftersom detta blir närmaste

2 (9)

PM TRAFIKUTREDNING TOMTEBOVÄGEN
2016-04-04

butik för Tomtebo, Tavleliden och omgivande byar medan det på västra sidan finns både flera mindre butiker; på Ålidhem samt en liknande stormarknad på Strömpilen.

Eftersom återvinningen från Mineralvägen kommer att flyttas norr om Betongvägen antas att 50 fordonsrörelser flyttas dit. Största delen av besökarna till återvinningen beräknas vara kunder till Coop. Från gång- och cykelanslutningen från Mineralvägen anläggs en väg för gående och cyklister både till Coop och förbi butiken till återvinningen norr om Betongvägen.



Figur 1 Befintligt trafikflöde/vardagsdygn samt bedömd alstrad trafik av Coops etablering.

På Tomtebovägen har antagits att trafikmängden kommer att öka med samma antal fordon som på Betongvägen (utöver den generella uppräknings). Detta är högt räknat, då en stor del av kunderna troligtvis utgörs av boende i stadsdelarna Tomtebo, Tavleliden och byarna utanför vilka troligtvis handlar på väg hem från arbetet och redan idag utgör största delen av personbilstrafiken på Tomtebovägen. Förändringen i trafikflödet på Tomtebovägen bedöms med andra ord att bli mycket liten med Coops etablering, mindre än 8%. För att säkerställa korsningarnas funktion har det ändå valts att analysera korsningarnas kapacitet med ett trafikflöde som har viss marginal.

Tabell 1 Trafikflöden 2016 samt efter Coops etablering (2030). Källa Trafikia Trafikmätning Umeå kommun Mars 2016 (Tomtebovägen).

Vägsträcka	Alstrad trafik av Coops etablering	Totalt antal fordon/vard agsdygn, st.	Andel tung trafik, %	Skyltad hastighet, km/h
Nuvarande fordonstrafik 2016				
Mineralvägen - fram till återvinningen		624	30%	40
Mineralvägen - efter återvinningen		284	68%	40
Tomtebovägen		11176	3,5%	60
Betongvägen		-	-	-
Framtida fordonstrafik (2030)				
Mineralvägen - fram till Coop	875	1459	15%	40
Mineralvägen - efter COOP		269	72%	40
Tomtebovägen	875	13200	3,7%	60
Betongvägen	875	935	1%	30

I tabell 1 redovisas den nuvarande trafikmängden på vägarna närmast Coop samt den beräknade trafikmängden efter att butiken öppnat. För Tomtebovägen finns trafikmätning från mars 2016. Trafikflödet på Mineralvägen är uppräknat till 2016 utifrån Trafikverkets gängse uppräkningsstatistik för Västerbottens kustland. Samtliga trafikflöden 2030 är uppräknade med hjälp av Trafikverkets uppräkningsstatistik.

Förslag och konsekvenser

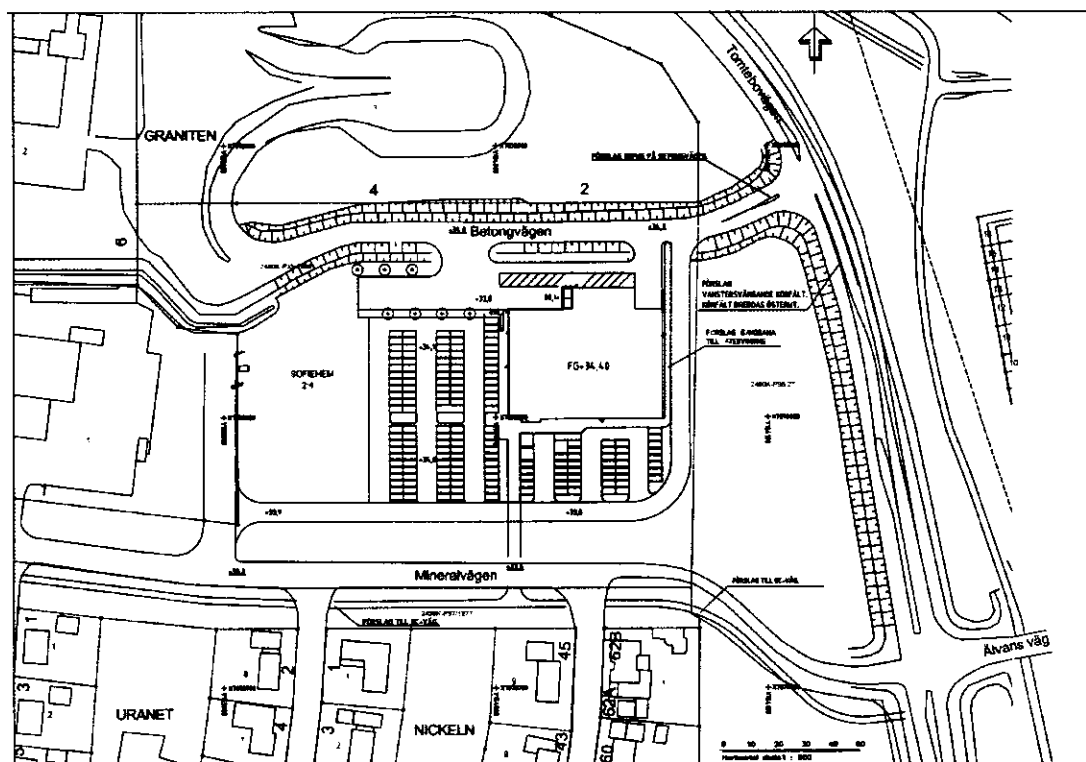
Mineralvägen

Genom en etablering av Coop kommer trafikflödet att öka på Mineralvägen. Detta kan upplevas negativt av boende i området. Dock har gatan inga privata in/ut-farter och används främst som genomfart till anslutande bostadsgator. En gata med flöden runt 1500 fordon /dygn har mycket god kapacitet. Det är fortfarande ett relativt lågt flöde och det bedöms inte bli svårigheter för oskyddade trafikanter att korsa Mineralvägen. Den utökade trafiken som har Coop som målpunkt kommer att göra en vänstersväng från Mineralvägen vilket möjligtvis kan bidra till viss köbildning. Då mötande trafikflöden på Mineralvägen, efter infarten till Coop, är låga bedöms risk för köbildning mycket liten och därmed även risken för fördröjningar av kollektivtrafiken som små. Viss inbromsning av bussarna kan dock inträffa vid infart mot Coop, för att kompensera kollektivtrafiken skulle huvudled kunna införas på Mineralvägen i stället för högerregeln som är i dag.

Returstationen vid Mineralvägen kommer att flyttas till Betongvägen vilket minskar trafikflödet något på Mineralvägen.

4 (9)

PM TRAFIKUTREDNING TOMTEBOVÄGEN
2016-04-04



Figur 2. Föreslagen utformning av parkering, gång- och cykelvägar samt Tomtebovägen, SWECO.

I Umeåprojektet 2 genomfördes en framkomlighetsanalys över samtliga korsningar längs Östra- och Norra länken, däribland korsningen Mineralvägen-E4. Cirkulationsplatsen har dimensionerats för 2015 års trafikmängder och en kontroll av framkomligheten har gjorts för beräknade trafikmängder avseende år 2030.

Framkomligheten i korsningen har beräknats bli god med en belastningsgrad* under 0,6 i hela cirkulationsplatsen år 2030. Belastningsgraden* på Mineralvägen blir 0,2 år 2030. Med den tillkommande trafiken som etableringen ger upphov till bedöms framkomligheten på Mineralvägen fortsatt vara god.

Korsning Tomtebovägen - Betongvägen

I korsningen Tomtebovägen – Betongvägen skulle en cirkulation eller vänstersvängande körfält kunna anläggas.

En cirkulation har trafiksäkerhetshöjande effekter då hastigheten dämpas, dock är passagebehovet för oskyddade trafikanter begränsat i korsningen och därmed är behovet att sänka hastigheten relativt litet. Framkomligheten på Tomtebovägen skulle minska för personbilstrafiken. En cirkulation används vanligtvis när flödet på anslutande vägar utgör 25-30%, vilket inte är fallet, då flödena på Betongvägen endast kommer att utgöra mindre än 10%. Därför bedöms en cirkulationsplats ej som lämplig vid Betongvägen.

Sweco föreslår att vägen breddas och att ett vänstersvängande körfält anläggs. Detta har en framkomlighetshöjande effekt för personbilstrafiken på Tomtebovägen då bakomvarande fordon längs vägen ej behöver invänta vänstersvängande fordon. Ett vänstersvängande körfält medför även trafiksäkerhetsvinster för vänstersvängande fordon.

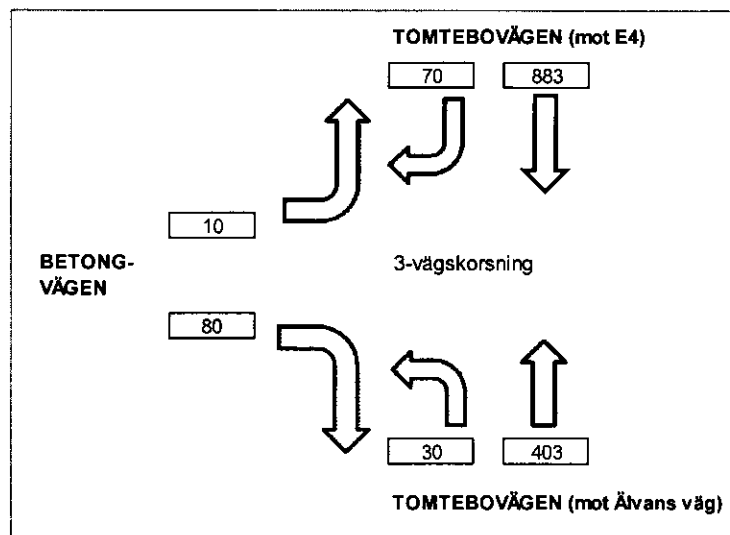
Korsningen är belägen i början av en kurva men bedöms klara siktkrav vid 60 km/h. Viss siktröjning, nordväst om Betongvägen kan bli aktuellt för att förbättra sikten ytterligare. En utökad signalreglering vid Älvans väg söder om Betongvägen gör det lättare för motorfordonstrafikanter att ta sig ut på Tomtebovägen, se resonemang s 6.

Kapacitetsanalys med Capcal

För att bedöma hur långt vänstersvängande körfält som behövs i korsningen Tomtebovägen-Betongvägen har belastningsverktyget Capcal använts.

**Belastningsgrad* = utnyttjad kapacitet, dvs kvoten mellan flöde och kapacitet - Enligt VGU (Vägar och gators utformning) bör förväntad belastningsgrad under dimensionerande timme understiga 0,8 och helst 0,6.

Under eftermiddagens maxtimme utgörs det totala flödet på Tomtebovägen av att 70 % åker söderut längs Tomtebovägen (på väg hem) och 30 % norrut. Samtidigt antas att 20 % av Coops dagliga kunder handlar under denna timme.



Figur 2 Trafikflöden under maxtimmen i korsningen Tomtebovägen- Betongvägen

Beräkningen visar på att Korsningen vid Tomtebovägen-Betongvägen erbjuder kapacitet motsvarande god standard både efter Coops etablering och i framtiden (2030). Samtliga belastningsgrader ligger under 0,6.

Tidvis kommer det dock att upplevas svårt att göra vänstersväng ut från Betongvägen. Signalen i korsningen Tomtebovägen – Älvans väg kommer att ge luckor i trafikflödet norrut på

6 (9)

PM TRAFIKUTREDNING TOMTEBOVÄGEN
2016-04-04

Tomtebovägen. Alternativ 2 för korsningen med Älvans väg, se nedan, kommer att ge fler luckor än alternativ 1.

Utformningsmässigt är det lämpligt med en kortare vänstersvängsficka på tillfarten Tomtebovägen söderifrån. Förslagsvis utformas den i enighet med VGU (Vägar och gators utformning) där den minsta längden är 30 meter långt och rymmer ca 5 bilar.

Korsning Tomtebovägen - Älvans väg

I korsningen Tomtebovägen – Älvans väg/Mineralvägen finns i dag ett passagebehov för gående och cyklister som kommer att öka i och med etableringen av Coop.

På den norra sidan av korsningen finns en mycket smal refug varför passage i detta läge innebär att vägen behöver breddas. På denna sida behöver oskyddade trafikanter även passera det vänstersvängande körfältet vilket ökar olycksrisken. Skulle det anläggas en gång- och cykelväg på norra sidan av Mineralvägen skulle den dessutom behöva korsa båda infarterna till OKQ8 och till Coop vilka utgör ett större trafikflöde än bostadsgatorna på södra sidan.

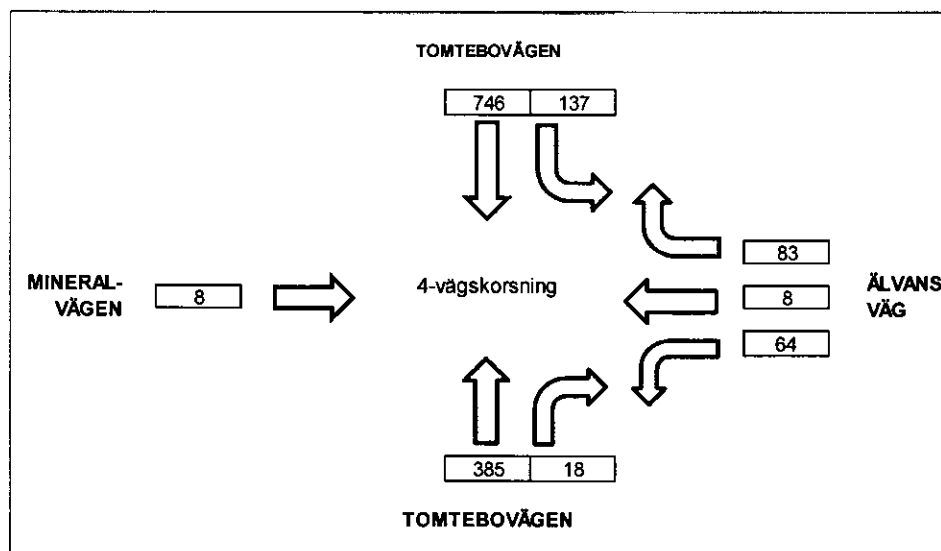
Gång- och cykelpassage föreslås därför anläggas på den södra sidan av korsningen där refugen är bred och där det vänstersvängande körfältet ej behöver passeras som på den norra sidan. Den separerade gång- och cykelvägen längs Mineralvägens södra sida föreslås fortsätta till Tomtebovägen vilket binder ihop befintligt stråk längs Mineralvägen via passagen över Tomtebovägen med befintlig gång- och cykelväg längs norra sidan av Älvans väg.

Gång- och cykelpassagen kan antingen möjliggöras med befintlig utformning där endast bussignal finns, alternativt integreras hela korsningen inklusive övergångsstället i signalregleringen.

1. Bibehålla befintlig korsning med bussignal samt ny gång- och cykelpassage över Tomtebovägen, söder om korsningen. Detta alternativ hänvisar gående och cyklister att passera vägen utan företräde eller signal varför deras framkomlighet blir begränsad av det relativt höga biltrafikflödet. Då vägen har en hastighet på 60 km/h och passagen ej är hastighetssäkrad bör ej ett formellt övergångsställe anläggas av trafiksäkerhetsskäl. För fordonstrafik, från Älvans väg, kommer det fortsatt att upplevas svårt att ta sig ut på Tomtebovägen vissa tider.
2. Hela korsningen signalregleras. Korsningen innefattar busstrafik, biltrafik samt ett reglerat övergångsställe på södra sidan. Detta förbättras möjligheten för gående och cyklister att passera vägen. Möjligheten för fordonstrafik att ta sig ut från Betongvägen samt Älvans väg och övriga anslutningar till Tomtebo förbättras något under maxtimmen då det bildas luckor i trafikflödet, dock begränsas framkomligheten för det stora trafikflödet på Tomtebovägen. Trafiksäkerhetsmässigt är en väl utformad integrerad trafiksinal bättre för samtliga trafikanter än dagens utformning som kan

upplevas otydlig. En fördjupad olycksanalys och optimering av signalens faser föreslås före detaljutformning

Kapacitetsanalys med Capcal



Figur 3 Trafikflöden under maxtimmen mellan 16-17 i korsningen Tomtebovägen-Älvans väg

Med dagens trafikflöden samt alstring av ny trafik efter Coops etablering har korsningens belastning beräknats.

Med befintlig utformning uppnås en belastningsgraden på 0,57 på Älvans väg och en signalreglering erbjuder en något lägre belastningsgrad till 0,54. På Tomtebovägen är situationen den omvända med en belastningsgrad på 0,4 med befintlig utformning mot en försämring på Tomtebovägen där belastningsgraden ökar från 0,4 till 0,6. Samtliga anslutningar motsvarar dock god standard.

Trafikmängden förväntas öka med ca 14% fram till 2030. Den extra trafiken som väntas 2030 kommer att göra det svårare för trafiken att ta sig ut från Älvans väg, denna ökning sker främst på grund av utbyggnad av Tomtebo och Taveliden varför Coops etablering bedöms ha liten eller ingen påverkan på detta.

Med den befintliga utformningen kommer belastningsgraden på Älvans väg att öka från 0,57 till 0,85 år 2030, vilket motsvarar låg standard. Med en integrerad signal sjunker belastningsgraden på Älvans väg till 0,59.

På Tomtebovägen är situationen den omvända. Med befintlig utformning uppnås en belastningsgrad på 0,47 år 2030 medan en integrerad signal ökar belastningen på Tomtebovägen till ca 0,7.

8 (9)

PM TRAFIKUTREDNING TOMTEBOVÄGEN
2016-04-04

Tabell 2 Beräknad belastningsgrad i korsningen Tomtebovägen- Älvans väg med olika utformningar vid efter Coops etablering samt år 2030

	Dagens utformning m bussignal	Integrerad signal i hela korsningen
Tomtebovägen	0,4	0,6
Tomtebovägen (2030)	0,47	0,7
Älvans väg	0,57	0,54
Älvans väg (2030)	0,85	0,59

Med dagens trafikmängder erbjuder den befintliga utformningen, med enbart bussignal, totalt sett bättre framkomlighet än en signalreglering av hela korsningen.

Även med den bedömda framtida trafiken erbjuder dagens korsning lägre fördröjning totalt sett. På Tomtebovägen försämras framkomligheten med en total signal reglering, detta beror på att det är så mycket högre trafikflöden på Tomtebovägen än anslutande vägar så den totala fördröjningen blir högre med signal även om den förbättras för Älvans väg och gående och cyklister.

För att prioritera gång- och cykeltrafikens framkomlighet bör dock korsningen signalregleras.

PM LUFTKVALITET COOP TOMTEBO

Coop Nord AB planerar att etablera en ny butik på fastighet Sofiehem 2:4, mellan Mineralvägen och Betongvägen på Tomtebo, Umeå. Denna översiktliga utredning syftar till att utreda en eventuell påverkan på luftkvaliteten i samband med den ökade trafikmängden.



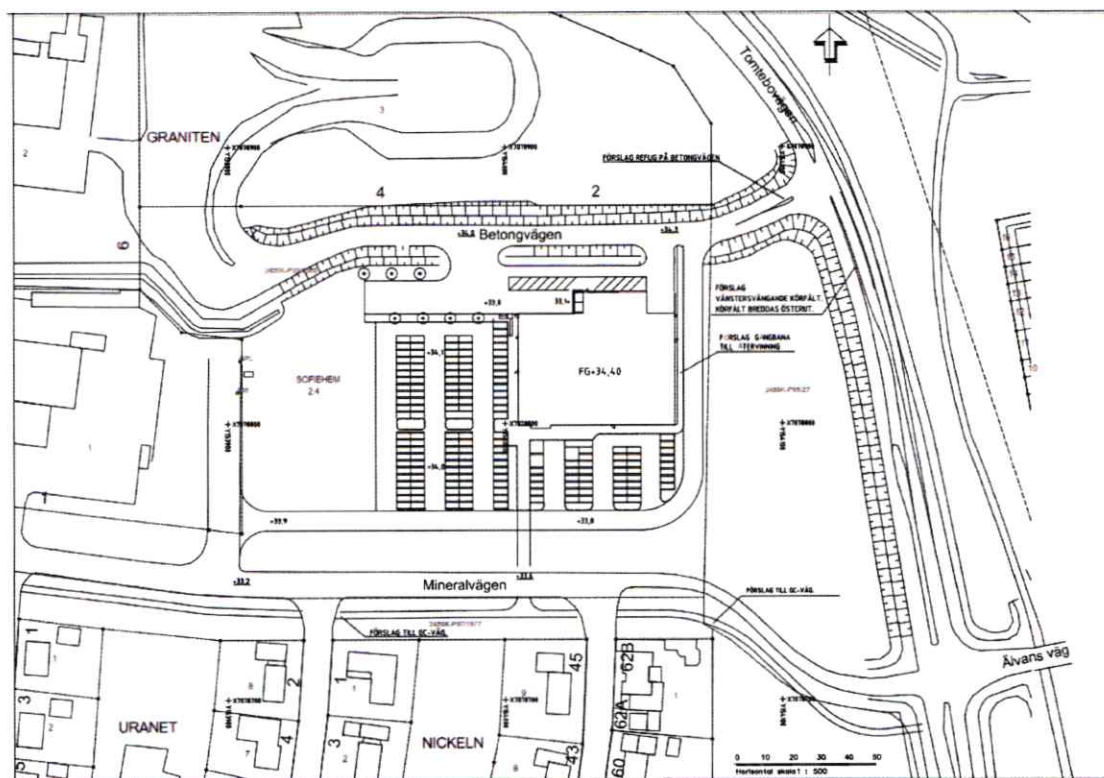
Figur 1. Den röda pilen indikerar fastigheten för COOPs nya dagligvaruhandel.



Figur 2. Gatunamn och platser som nämns i texten.

Biltrafiken orsakar utsläpp av koldioxid, kolmonoxid, partiklar och kvävedioxid som påverkar både klimatet och luftkvaliteten och som i sin tur leder till bland annat förorening och övergödning. Regeringen utfärdade 1998 en förordning om miljökvalitetsnormer för att reglera utsläppen till miljön. Förordningen har reglerats ett flertal gånger och har kompletterats med ytterligare normer, se bilaga 1. Normerna baseras huvudsakligen på krav i EU-direktiv och förordningen heter idag Luftkvalitetsförordningen (2010:477). Till den följer Naturvårdsverkets föreskrifter om kontroll av luftkvalitet (NFS 2013:11). Umeå kommun har även tagit fram ett nytt åtgärdsprogram för renare luft i Umeå (Umeå kommun, 2015).

Den planerade butiken utgörs av en dagligvaruhandel samt en snabbmatsrestaurang. Vid fastigheten projekteras för en takyta på 2500 m² och P-platser på 9500 m². Upptagsområdet är mer lokalt än större affärer så som exempelvis Coop Forum. En stor del av kunderna antas vara boende i stadsdelarna Tomtebo, Tavleliden och byarna utanför vilka handlar på vägen hem från arbetet och redan idag utgör största delen av personbilstrafiken på Tomtebovägen. Den tillkommande trafiken och den ökade föroreningshalten antas således till största delen bero på den in- och utfart som sker till butiken och dess parkering via Mineralvägen samt Betongvägen. Den planerade butiken beräknas medföra en ökning av trafiken i området med ca 875 personbilar (motsvarande 1750 personbilsrörelser) samt 10 varutransporter (20 fordonsrörelser) per dag (Sweco, 2016). Det kommer att finnas två infarter till området, en via Mineralvägen samt en via Tomtebovägen/Betongvägen. Trafikfördelningen bedöms vara lika mellan de båda infarterna.



Figur 3. Föreslagen utformning av parkering, gång- och cykelvägar (Sweco, 2016).

Vägsträcka	Totalt antal fordon/vardagsdygn (st)	Andel tung trafik (%)
Nuvarande motortrafik 2016		
Mineralvägen- fram till återvinningen	624	30
Mineralvägen- efter återvinningen	284	68
Tomtebovägen	11 176	3,5
Betongvägen	-	-
Framtida motortrafik 2030		
Mineralvägen- fram till Coop	1 459	15
Mineralvägen- efter Coop	269	72
Tomtebovägen	13 200	3,7
Betongvägen	935	1

Figur 2. Trafikflöden 2016 samt efter COOPs etablering (2030). Källa Trafikia Trafikmätning Umeå kommun Mars 2016 (Tomtebovägen).

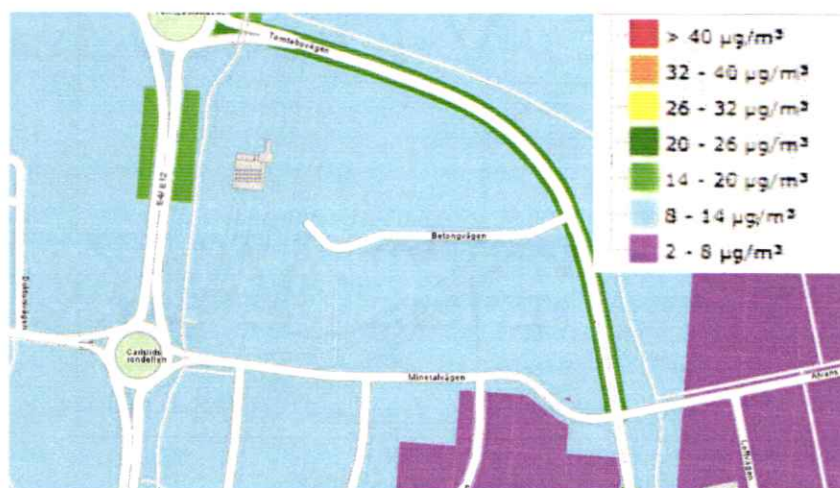
Luftföroreningar

Det finns inga exakta beräkningar av föroreningshalter i området kring Tomtebo. Mätningar av luftkvaliteten i Umeå görs löpande på Västra Esplanaden i centrala Umeå, på Uven (Öst på stan) samt en mobil mätstation som flyttas varje år men som för tillfället står vid Storgatan intill Tvärån (väst på stan). Trafiken har minskat genom Umeås centrala delar men vägtrafiken är ändå den dominerande källan till luftföroreningar i Umeå centrum. Enligt Umeå kommuns "Kvalitetssäkringsprogram och kontrollstrategi – Luft" är det främst kvävedioxider, partiklar, kolmonoxid, koldioxid och kolväten som avges. Dieselfordon dominerar utsläppen av kvävedioxider

och partiklar, medan bensindrivna fordon dominerar utsläppen av övriga ämnen. Till detta kommer föroreningar från tillsatssämnen till bränslet (Umeå kommun, 2015).

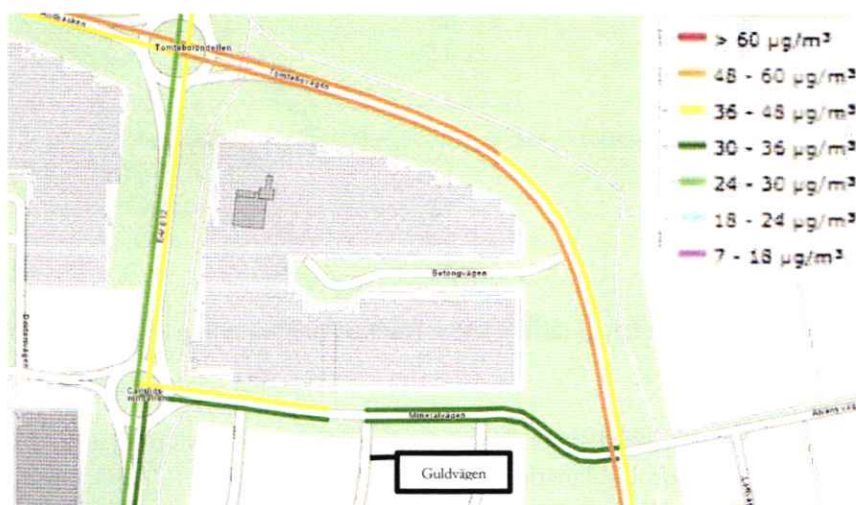
Luftkartan –NO₂

Med hjälp av Umeå kommuns kartverktyg "Luftkartan", kan beräknade halter av kvävedioxid och partiklar visas. Luftkartan visar att de beräknade halterna av NO₂ ligger mellan 8-14 µg/m³ som årsmedelvärde inom det område där butiken planeras (Figur 3). Miljökvalitetsnormen (MKN) för NO₂ motsvarar 40 µg/m³ vilket visar att de beräknade halterna ligger långt under.



Figur 3. Beräknade halter av NO₂, årsmedelvärde (april 2016)

Dygnsmedelvärdet beräknas till 30-36 µg/m³ per dygn längs hela Mineralvägen förutom en kortare sträcka mellan Carlskilderskallen och Guldvägen där de beräknade halterna kan uppgå till 36-48 µg/m³ per dygn (Figur 4). MKN för dygnsmedelvärde ligger på 60 µg/m³ per dygn vilket också visar på halter under MKN. Se bilaga 1 för miljökvalitetsnormer (MKN).



Figur 4. Beräknade halter av NO₂, dygnsmedelvärde (april 2016)

Luftkartan – PM₁₀

Årsmedelvärdet avseende partiklar (PM_{10}) är beräknat till $8 - 10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ med en liten höjning till $10 - 14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ längs Mineralvägen mellan Tomtebovägen och Guldvägen (Figur 5). Dygnsmedelvärdet beräknas uppgå till $11 - 20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i den första delen av Mineralvägen mellan Tomtebovägen och Silvervägen. Resterande del av Mineralvägen beräknas till $20 - 25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Figur 6). Även dessa föroreningar ligger långt under MKN som är $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygnsmedelvärde och $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för årsmedelvärde.



Figur 5. Beräknade halter av PM_{10} , årsmedelvärde (april 2016)



Figur 6. Beräknade halter av PM_{10} , dygnsmedelvärde (april 2016)

Ökade fordonsemissioner

För beräkning av fordonsemissioner (E) krävs kunskap om åtminstone två faktorer. Dels den så kallade emissionsfaktorn (EF), det vill säga emissionen av ett ämne vid utfört arbete, ex gram per fordonskilometer. Dels krävs information om den emissionsgenererande aktiviteten (EEV), i det här fallet fordonskilometer per år. Emissionsfaktorns storlek varierar beroende på vilken förorening

man beaktar, vilken fordonstyp som avses samt vägtyp och hastighet. Generellt gäller formel 1 (Trafikverket, 2012).

$$E = EF * EEV \quad (1)$$

Med hjälp av beräknade emissionsfaktorer samt nomogram i SMHIs rapport "Nomogram för uppskattning av halter av PM₁₀ och NO₂" kan det tillkommande utsläppet i g/dygn beräknas, samt en årsmedelhalt (µg/m³) uppskattas. Resultat redovisas i Tabell 2 och 3.

	Betongvägen		Mineralvägen		Tomtebovägen	
	NO ₂ (g/dygn)	PM ₁₀ (g/dygn)	NO ₂ (g/dygn)	PM ₁₀ (g/dygn)	NO ₂ (g/dygn)	PM ₁₀ (g/dygn)
Personbil	18,5	1,1	62,8	3,8	138,5	8,3
Tung transport	3,1	0,04	-	-	23,1	0,3

Tabell 1. Beräknade emissioner av fordonstrafik till och från Coop Tomtebo (g/dygn) (Halterna är beräknade på de fordonsnivåer som anges i *Beräkning av externt buller från butiksområde Sofiehem 2:4* Tunemalm akustik, 2015)

	Betongvägen		Mineralvägen		Tomtebovägen	
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
Personbil	1	0,5	1	0,5	1	0,5
Tung transport	- *	- *	-	-		

Tabell 2. Uppskattad ökning av halt (µg/m³) som årsmedelvärde längs de tre valda vägsträckningarna. (Halterna är beräknade på de fordonsnivåer som anges i *Beräkning av externt buller från butiksområde Sofiehem 2:4* Tunemalm akustik, 2015)

Halterna i tabell 3 blir mycket grovt uppskattade då antalet fordonsrörelser är jämförelsevis liten, dom är dock inte underskattade. Halten för tung transport längs Betongvägen får anses vara försumbar.

Om det skulle vara möjligt att rakt av addera denna ökning till dom halter som redan uppmätts skulle halterna öka enligt nedan angivna tabell.

	Betongvägen		Mineralvägen		Tomtebovägen	
	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
Uppmätta halter	8-14	6-8	8-14	10-14	20-26	14-25
Uppskattad ökning personbil	1	0,5	1	0,5	0,5	1
MKN	40	40	40	40	40	40
Total halt efter tillskott från Coop	9-15	6,5-8,5	9-14	10,5-14,5	20,5-26,5	15-26

Tabell 3. Uppskattad total ökning av halt (µg/m³) som årsmedelvärde längs de tre valda vägsträckningarna, jämfört med MKN.

Slutsatser

Uppmätta halter av PM₁₀ och NO₂ är generellt sett låga i området runt den planerade COOP-butiken. Beräkningar av fordonsemissioner har utförts för att få fram en uppskattning av den påverkan som bedöms kunna uppstå på grund av den ökade fordonstrafiken. Beräkningarna visar på halter långt under MKN för både PM₁₀ och NO₂. Det är dock viktigt att notera att de beräknade fordonsemissionerna och de modellerade halterna i Umeå kommuns Luftkarta som använts som utgångspunkt inte går att jämföra rakt av. Detta då luftkartan redovisar en halt i luften (µg/m³) och beräkningarna visar en utsläppt mängd av angivet antal fordon över en specifik sträcka (g/dygn). Halterna är dock troligen inte underskattade.

REFERENSER

Tunemalm Akustik, 2015. Beräkning av externt buller från butiksområde Sofiehem 2:4
Sweco, 2015. PM Trafikutredning Tomtebovägen, K Lindberg
Sweco, 2016. PM Trafikutredning Tomtebovägen. K Lindberg, E Maaherra Lövheim
Umeå kommun, 2015. Kvalitetssäkringsprogram och kontrollstrategi – Luft
Trafikverket, 2012. Handbok för vägtrafikens luftföroreningar.
SMHI, 2004. Nomogram för uppskattning av halter av PM₁₀ och NO₂ – reviderad version (december 2004)

Bilaga 1 - Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

För människors hälsa Gränsvärdesnorm/"skallnorm" (G) eller målsättningsnorm/"börnorm" (M)				
Förorening	Medelvärdesperiod	MKN-värde	Antal tillåtna överskridanden per kalenderår	Tid för uppfyllelse
NO ₂	Timme	90 µg/m ³	175 h ¹	2006 (G)
	Dygn	60 µg/m ³	7 dygn	
	År	40 µg/m ³	-	
SO ₂	Timme	200 µg/m ³	175 h ²	1998 (G)
	Dygn	100 µg/m ³	7 dygn	
CO	8 h	10 mg/m ³		2005 (G)
Bensen	År	5 µg/m ³		2010 (G)
Partiklar (PM ₁₀)	Dygn	50 µg/m ³	35 dygn	2005 (G)
	År	40 µg/m ³		
Partiklar (PM _{2,5})	År	25 µg/m ³		2010 (M)
		25 µg/m ³		2015 (G)
Partiklar (PM _{2,5}) – exponeringsminskning	År	% minskning ¹³		2020 (M)
		20 µg/m ³		2015 (G)
Bens(a)pyren	År	1 ng/m ³		2012 (M)
Arsenik	År	6 ng/m ³		2012 (M)
Kadmium	År	5 ng/m ³		2012 (M)
Nickel	År	20 ng/m ³		2012 (M)
Bly	År	0,5 µg/m ³		1998 (G)
Ozon	8 h	120 µg/m ³		2010 (M)

- ¹ Förutsatt att föroreningsnivån aldrig överstiger 200 µg/m³ under en timme mer än 18 gånger per kalenderår
- ² Förutsatt att föroreningsnivån aldrig överstiger 350 µg/m³ under en timme mer än 24 gånger per kalenderår
- ³ Överskrids mer än 175 gånger under ett kalenderår
- ⁴ Överskrids mer än 175 gånger under ett kalenderår
- ⁵ Överskrids mer än 7 gånger under ett kalenderår
- ⁶ Överskrids mer än 7 gånger under ett kalenderår
- ⁷ Överskrids mer än 175 gånger under ett kalenderår
- ⁸ Överskrids mer än 175 gånger under ett kalenderår
- ⁹ Överskrids mer än 3 gånger under ett kalenderår
- ¹⁰ Överskrids mer än 3 gånger under ett kalenderår
- ¹¹ Överskrids mer än 35 gånger under ett kalenderår
- ¹² Överskrids mer än 35 gånger under ett kalenderår
- ¹³ Det procentuella minskningsmålet bestäms i enlighet med kraven i bilaga XIV A dir 2008/50/EG

1 december 2015

KONSEKVENSANALYS - COOP I UMEÅ

PROJEKT

Konsekvensanalys - Coop i Umeå

Utarbetat av TH
Granskat av JS
Godkänt av

NIRAS Sweden AB
Besöksadress: Fleminggatan
14, 9 tr - 112 26
Boxadress: Box 70375
107 24 Stockholm, Sverige

556541-2532
www.niras.se

T: +46 0850384400
F: +460850384492
E: info@niras.se

D: +46 8 503 844 75
M: +46 70 726 03 24
E: thomas.hellstrom@niras.se

INNEHÅLL

1	Uppdrag	1
2	Efterfrågan ökar	2
2.1	Befolkningsökning i Umeå kommun	2
2.2	Närområdet	3
2.3	Efterfrågeökning för dagligvaror	4
3	COOPs planerade etablering	4
4	Konkurrens.....	5
5	Coops påverkan på etablerade butiker	6
6	Sammanlagd bedömd påverkan av Willys vid IKEA, Icas utbyggnad i Mariehem och Coop vid Tomtebo.....	7

1 UPPDRAG

NIRAS Sweden AB har fått i uppdrag att göra en handelskonsekvensutredning av en Coop-butik på 2 500 kvm + 500 kvm i ett senare skede. Butiken är tänkt att etableras i Tomtebo i östra Umeå.

Utredningen skall belysa effekterna på näraliggande dagligvaruhandel samt effekterna i stort i Umeå.

All omsättning är i 2014/2015 års priser och inkl moms om inte annat anges.

2 EFTERFRÅGAN ÖKAR

2.1 Befolkningsökning i Umeå kommun

NIRAS bedömer att nästan hela efterfrågan till den nya butiken kommer från Umeå kommun. Umeå hade år 2014 ca 119 400 invånare. befolkningen väntas öka till ca 122 500 inv år 2017 och 127 800 inv år 2023. I procent motsvarar det 7 % från år 2014 till år 2023 dvs ca 0,7 % per år.

Diagram 1 Umeå folkmängd samt årlig procentuell folkökning i Umeå och riket 1975–2013 samt prognos för 2014–2022

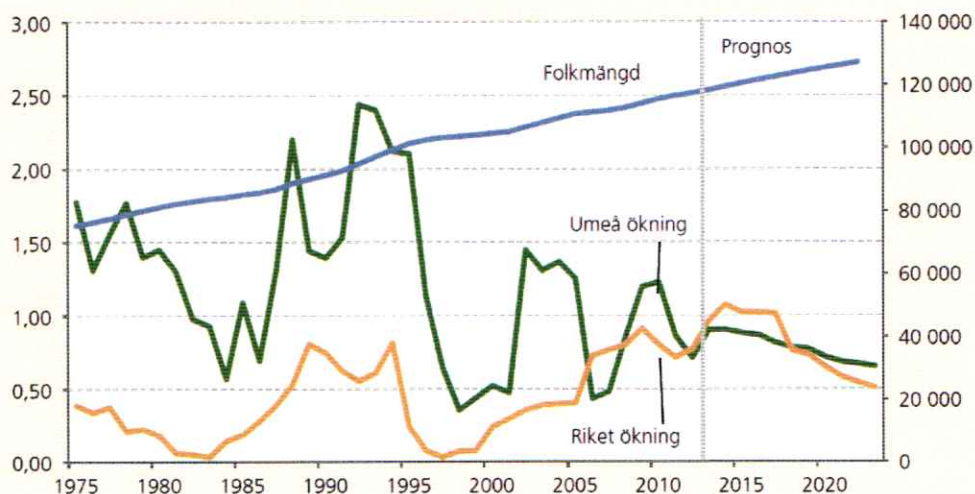


Diagram 1. Befolkning. Källa: Umeå kommun. Utredningar och rapporter från Övergripande planering, nr 4 2014

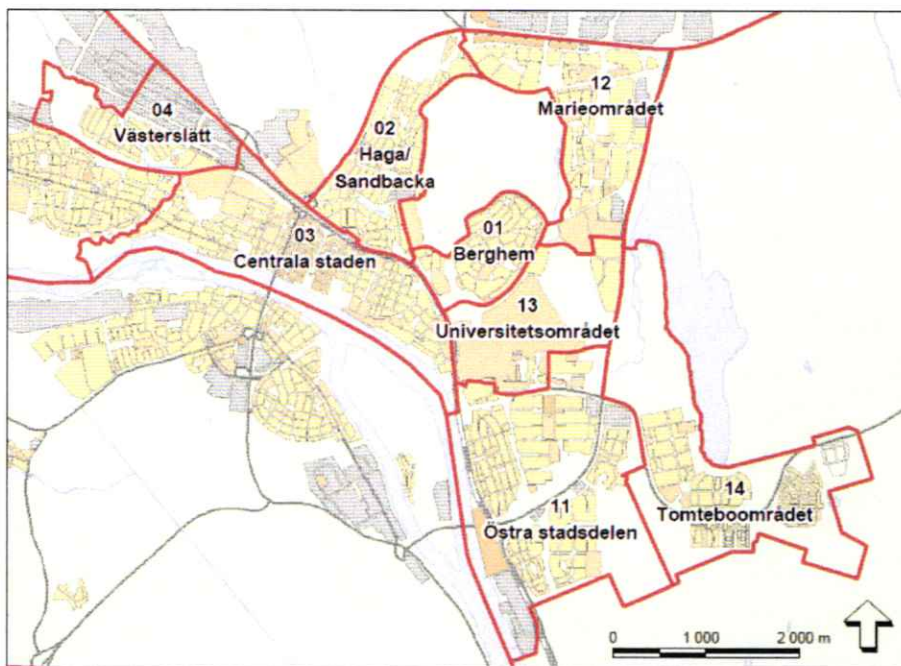
Tabell 1 Umeå kommuns befolkningsutveckling i olika åldersklasser

Ålder	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2013-2017	2018-2022	2013-2023
0	1 480	1 479	1 476	1 486	1 493	1 496	1 500	1 501	1 501	1 500	1 498	1%	0%	1%
1-5	7 284	7 312	7 316	7 334	7 337	7 380	7 392	7 405	7 420	7 430	7 433	1%	1%	2%
6-12	8 622	8 948	9 286	9 501	9 732	9 891	9 982	10 136	10 151	10 153	10 173	13%	3%	18%
13-15	3 187	3 292	3 352	3 503	3 606	3 736	3 865	3 925	4 085	4 169	4 302	13%	15%	35%
16-18	3 700	3 526	3 419	3 344	3 442	3 498	3 639	3 735	3 855	3 976	4 033	-7%	15%	9%
19-24	14 312	14 155	13 933	13 688	13 394	13 247	13 117	13 046	12 991	13 044	13 142	-6%	-1%	-8%
25-44	34 485	34 830	35 224	35 655	35 869	36 006	36 069	36 090	36 180	36 166	36 180	4%	0%	5%
45-64	26 757	26 640	26 663	26 771	26 943	27 049	27 306	27 517	27 631	27 843	27 947	1%	3%	4%
65-79	13 965	14 585	15 016	15 333	15 665	16 023	16 257	16 505	16 779	16 912	16 991	12%	6%	22%
80-84	2 320	2 355	2 413	2 492	2 564	2 649	2 751	2 829	2 881	3 050	3 303	11%	25%	42%
85-89	1 498	1 523	1 544	1 554	1 577	1 578	1 609	1 661	1 720	1 776	1 838	5%	16%	23%
90-94	622	650	682	687	713	720	734	750	758	772	773	15%	7%	24%
95+w	117	127	145	168	169	186	193	205	211	218	224	45%	21%	92%
Totalt	118 349	119 421	120 472	121 515	122 504	123 461	124 413	125 305	126 163	127 008	127 836	4%	4%	8%

Tabell 1. Befolkningsprognos. Källa: Umeå kommun. Utredningar och rapporter från Övergripande planering, nr 4 2014

2.2 Närområdet

Den planerade Coop-butiken ligger i en expansiv del av kommunen med Tomteboområdet, Östra stadsdelen, Universitetsområdet, Berghem, och Marieområdet. Jfr karta 1 nedan.



Karta 1. Stadsdelar i östra centrala Umeå

NIRAS bedömer att ca 90 % av efterfrågan kommer från stadsdelarna i tabell 2 nedan. Dessa stadsdelar väntas få en dubbelt så snabb befolkningstillväxt som kommunen i genomsnitt.

	Befolkning 2014	Befolkning 2024 Prognos	Ökning	Årlig ökning
Tomteboområdet Östra stadsdelen Universitetsområdet Berghem, Marieområdet	33 000	38 000	15 %	1,5 %

Tabell 2. Befolkningsprognoser för stadsdelar i östra centrala Umeå

I Olofsdal planeras t ex ca 1 000 nya bostäder och på Liljansbergerget har byggt/byggs ca 1 000 bostäder, till stor del studentbostäder. På Ön i Umeälven planeras under en utbyggnad på 10-15 år, ca 3 000 bostäder med byggstart efter år 2017.

2.3 Efterfrågeökning för dagligvaror

NIRAS räknar med att efterfrågan på dagligvaror i Sverige ökar med 0,6-0,7 % per år i fasta priser. Efter avdrag för e-handel på 0,05-0,1% (Linas Matkasse mfl) bedömer NIRAS att efterfrågan mot butik blir 0,6 % per år och capita.

I Umeå såldes år 2014 dagligvaror för 3 923 Mkr inkl moms. Försäljningen har ökat stadigt de senaste 10 åren.

Med en väntad befolkningsökning i det huvudsakliga upptagningsområdet på 1,5% per år ökar dagligvaruförsäljningen med 2,1% per år, bedömer NIRAS. Detta motsvarar 20-25 Mkr per år i fasta priser.

I hela kommunen väntas efterfrågan öka med ca 50 Mkr per år.

3 COOPS PLANERADE ETABLERING

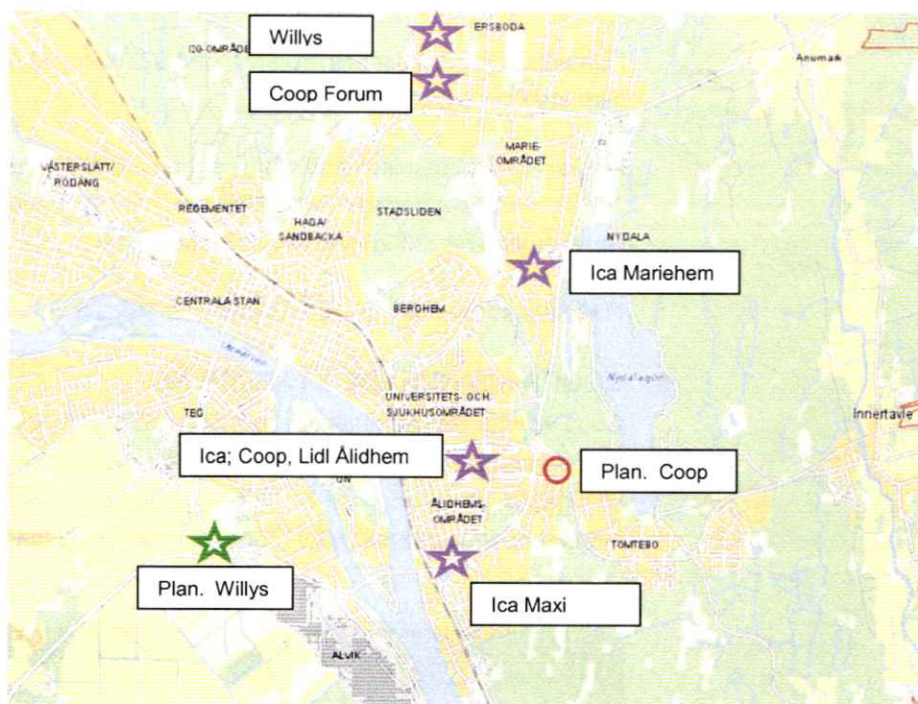
Coop vill etablera en butik om ca 2 500 m² med möjlighet att bygga ut 500 m² och eventuellt komplettera med någon typ av matställe om 1 200 m². Läget är på Carlslid, mellan E4 och Tomtebovägen (granne med OKQ8). Coop räknar med att öppna sommaren 2017, om planen inte överklagas.



Bild 1. Skiss över Coops planerade butik.

4 KONKURRENS

I karta 2 nedan kan ses befintlig (violettera stjärnor) och planerad konkurrens (grön stjärna). Coops önskade butik är markerad med en röd ring.



Karta 2. Befintlig och planerad konkurrens till Coop

I tabell 3 kan ses befintliga och planerade butiker i marknadsområdet.

Etablerade butiker	Läge	Anmärkning
Ica Maxi	Strömpilen	
Ica Supermarket	Ålidhem	
Coop Konsum	Ålidhem	
Lidl Ålidhem	Ålidhem	
Ica Supermarket	Mariehem	Ersätts av en Ica Kvantum på 4000 kvm år 2016
Planerade butiker	Läge	Ny yta
Willys, 2016	Ikea	3 500

Tabell 3. Befintliga och planerade butiker i marknadsområdet.

NIRAS bedömer att de fem etablerade butikerna i tabell 3 ovan år 2014 omsatte ca 1 000 Mkr inkl moms. När Ica Supermarket i Mariehem ersätts av en Ica Kvantum år 2016 bedömer NIRAS att butikerna tillsammans kan omsätta 1 100-1 150 Mkr (ny konkurrens från Willys vid IKEA är då medräknad). År 2017 kan omsättningen bli 1 150-1 200 Mkr.

5 COOPS PÅVERKAN PÅ ETABLERADE BUTIKER

NIRAS bedömer att en ny Coop med 2 500 kvm totalyta på Carlslid efter något år kan omsätta ca 150 Mkr inkl moms. Bedömd påverkan på etablerade butiker första hela året (2018) framgår av tabell 4.

Befintliga butiker	Läge	Påverkan år 2018
Ica Maxi	Strömpilen	max 5%
Ica Supermarket	Älidhem	ca 10%
Coop Konsum	Älidhem	ca 10%
Lidl Älidhem	Älidhem	ca 5%
Ica Nära	Axtorpsvägen	ca 5%
Coop Forum	Ersboda	< 5%
Willys	Ersboda	< 5%
Övriga butiker		0-3%
Planerade butiker	Läge	
Willys 2016	Ikea	< 5%
Ica Kvantum Mariehem	Ersätter Ica Supermarket	ca 10%

Tabell 4. Coops påverkan

Bedömningarna har skett enligt dels närhetsprincipen och dels "lika slår mot lika". T ex tappar Lidl inte så mycket trots närheten, då Lidl och Coop har relativt olika profiler.

Ica i Mariehem påverkas då både den butiken och Coops planerade ligger relativt trafikorienterat. Ica Maxi kan tappa i kronor men inte så mycket i procent.

Generellt kan sägas att en butik med ordnad ekonomi oftast klarar en omsättningsminskning på ca 5 % med vissa anpassningar. En förlust på 10-15% kräver i regel neddragningar på personal mm, men flertalet butiker med ordnad ekonomi bedöms klara också en sådan omställning. Viktigt för dessa butiker är utvecklingen av befolkning och köpkraft på närmarknaden, dvs. har man en tillväxt har man lättare att hämta tillbaka omsättning.

Med tanke på tillväxten i marknadsområdet (drygt 2 % per år) räknar NIRAS flertalet butiker bör kunna ta igen sina förluster inom några år (2-5 år). För att kunna göra en säkrare bedömning än så behöver NIRAS se de enskilda butikernas ekonomi.

Med tanke på tillväxten i efterfrågan är det inte säkert att butiker som bedöms tappa 5 % eller mindre i tabell 4 ovan, märker så mycket på sin omsättning om vi räknar på ett års sikt.

Coop vill ha möjligheten att senare bygga ut med 500 kvm. Antag att man då kan öka försäljningen med 20-30 Mkr. Det motsvarar ca ett års efterfrågetillväxt i marknadsområdet. Påverkan på konkurrerande butiker blir liten.

6 SAMMANLAGD BEDÖMD PÅVERKAN AV WILLYS VID IKEA, ICAS UTBYGGNAD I MARIEHEM OCH COOP VID TOMTEBO

Här har NIRAS koncentrerat bedömningen på stadsdelsbutikerna i närområdet. Ica Maxi i Strömpilen samt Coop Forum och Willys i Ersboda påverkas också men de har stor omsättning och bör klara konkurrensen.

Vid en första anblick kan tyckas att Ica, Coop och Lidl i Ålidhem samt Ica Nära på Axtorpsvägen skulle tappa en stor del av sin omsättning, om inom loppet av ett par år följande sker:

1. Ica ometablerar till en Kvantum i Mariehem,
2. Willys etablerar vid IKEA
3. Coop etablerar vid Tomtebo.

Dock bedömer NIRAS det så att stadsdelsbutiker som de i Ålidhem har många kunder som går eller cyklar till butiken. Stadsdelsbutiker har ofta en kärna av kunder i sitt närområde som inte kan eller vill åka till större butiker längre bort från bostaden, universitetet, arbetsplatsen etc. Ibland är det små hushåll. Ibland är det fråga om kompletteringsköp.

De tre nya etableringarna ovan tar mycket (i kronor) av varandra och av de stora butikerna i Strömpilen och Ersboda.

Dessutom räknar NIRAS med att efterfrågan växer med drygt 2% per år (se ovan) dvs med 6-7 % åren 2015-2017.

Den slutliga påverkan beror förstås slutligen på hur starkt butikerna försvarar sig mot den nya konkurrensen, med prissättning, kundbemötande etc. Hur bra försvaret blir beror främst på egna insatser och på centralt stöd från kedjan.

NIRAS samlade bedömning framgår av tabell 5 nedan. Bedömningarna gäller under förutsättning att butikerna har nu har god ekonomisk styrka och sköts väl.

Befintliga butiker	Läge	Påverkan av tre etableringar	Tillväxt 2015-2017	Påverkan netto 2018
Ica Supermarket	Ålidhem	ca 20%	6-7%	ca 15%
Coop Konsum	Ålidhem	ca 20%	6-7%	ca 15%
Lidl Ålidhem	Ålidhem	10-15%	6-7%	5-10%
Ica Nära	Axtorpsv	15-20%	6-7%	ca 10 %

Tabell 5. Samlad påverkan

En omsättningsförlust på 10-15 % kräver som nämnts betydande åtgärder i en butik. NIRAS bedömer dock att de aktuella butikerna har tillräcklig storlek för att klara av detta.

På sikt är det möjligt att Coop väljer att inte ha två butiker så nära varandra som Ålidhem och Tomtebo, men det är mer en strategiskt fråga för Coop. De boende i Ålidhem har tre stadsdelsbutiker idag, vilket är relativt ovanligt för en stadsdel av denna storlek.