

PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.
 Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.
 Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

- En nordsydlig allmän lokalgata, med gatuumråde ca 10 m brett, och ett minst 15 meter brett naturområde, innehållande vattendraget Klockarbäcken, ska anläggas inom på plankartan med A1 markerat område. Gatan och naturområdet kan placeras fäkt tillsammans eller åtskilda. Exakt läge för dessa bestäms vid fastighetsbildning av angränsande fastigheter. Naturområdet ska inrymmas på kvartersmark.
- Med A2 betecknad del av öst-västlig lokalgata kan om så provas lämpligt utgå som mindre avvikelse vid fastighetsbildning.

Natur

- NATUR Naturområde

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- E Nätstation
- G1 Bensinstation
- H1 Handel högst 44000 m² BTA varav högst 6000 m² BTA livsmedel
- H2 Restaurang

UTNYTTJANDEGRAD

- e1 0,32 Högsta exploateringsgrad i bruttoarea per fastighetsarea
- e2 000 Högsta bruttoarea i m² ovan mark

MARKENS ANORDNANDE

- En omsorgsfull och väl genomarbetad helhetslösning ska ligga till grund för utformning och gestaltning av handelsområdet. Kännetecknande ska vara att bevara tälthetskaraktären, en livfull framsida mot söder, varuhantering mot norr, huvuddirig för kunder från öster och uppdelning av stora parkeringsytor i mindre enheter.
- Körbar utfart får inte finnas

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Högsta byggnadshöjd i meter. Högre byggnadshöjd kan medges för mindre byggnadsdel.

Byggnadsteknik

- Område där speciella grundläggningsarbeten krävs

STÖRNINGSKYDD

- Verksamheten inom planområdet ska organiseras så att den inte är störande för omgivningen.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

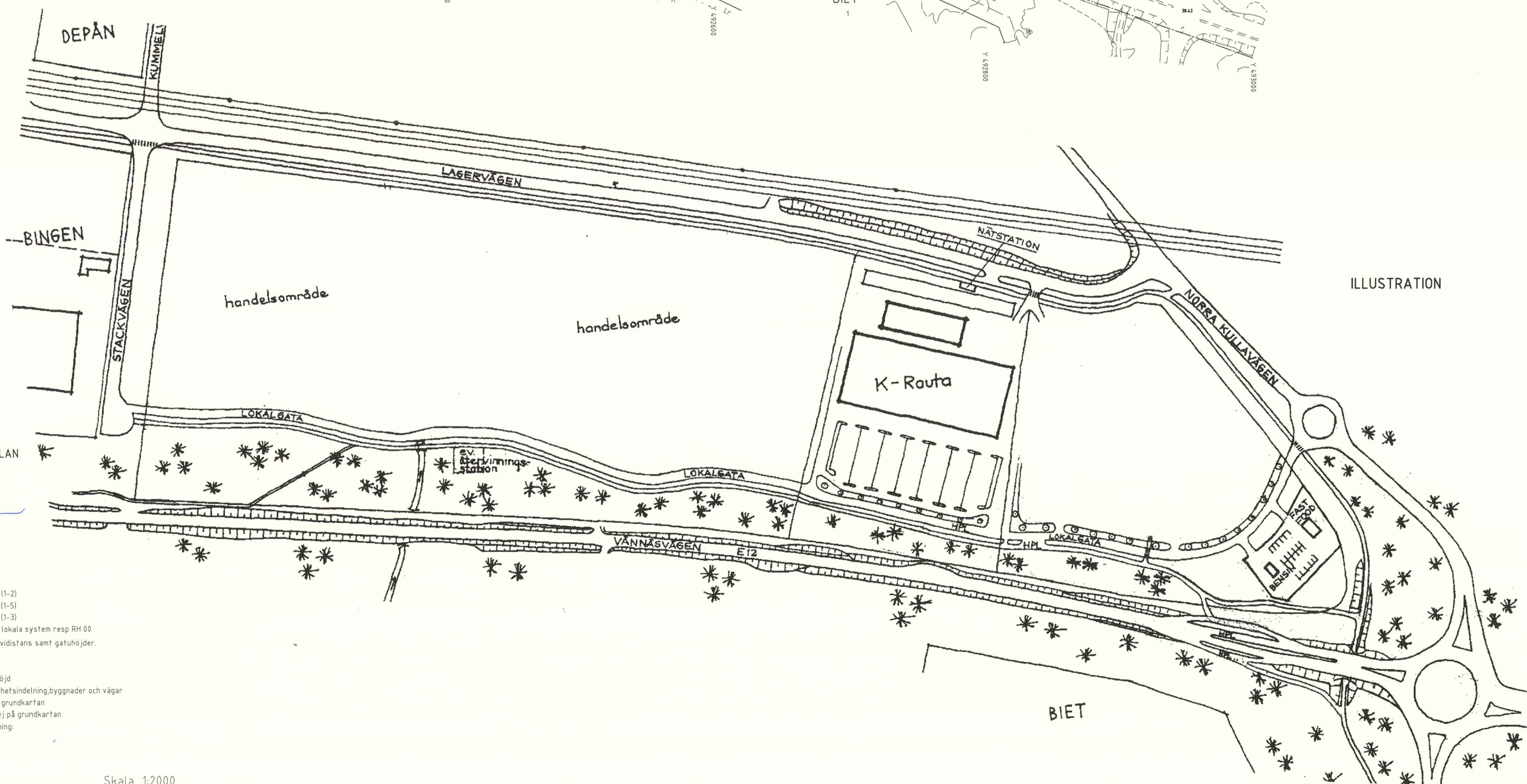
- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft
- a1 Bygglov får inte lämnas förrän bindande avtal träffats om byggande och drift av sedimentationsdamm för dagvatten från den västra halvan av planområdet.

ANTAGANDEHANDLING

- Till planen hör:
 - plankarta med bestämmelser och illustration
 - planbeskrivning
 - genomförandebeskrivning

BESLUT

- Godkänd BN 2007-06-20
- Antagen KF 2007-10-29
- Laga kraft 2007-11-30
- Vidimeras *FL*



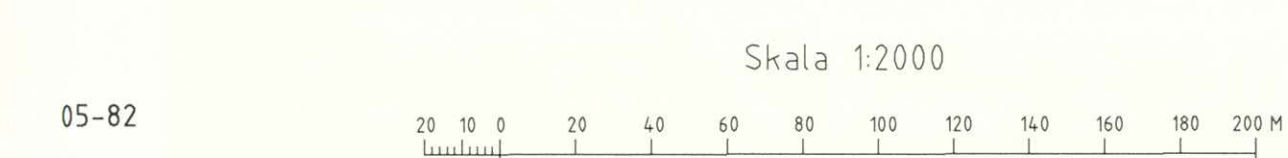
GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 2006-04-06
 Reviderad 2006-09-27 och 2007-01-04
 För Geografisk Information, SHBK

Mätning: SA
 Kartkonstruktion: SA

Kartstandard enligt HMK
 Innehållsstandard: 2 (1-2)
 Lägesnoggrannhet: 3 (1-5)
 Aktuallitetsstandard: 2 (1-3)

Koordinatsystem i plan och höjd: Umeås lokala system resp RH 00
 Höjdförändring: Höjddata med 1 m ekvidistans samt gatuhöjder.
 Karttecken enligt Umeås system 1985
 Ursprung: Digital primärkarta
 Flygfotografier år -1975 från 800 m höjd
 Kartan kompletterad beträffande fastighetsindelning, byggnader och vägar
 Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan
 Plangränser, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan
 Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning
 Upphovs rätt: Umeå kommun



Ändrad/Upphävd
 Se plan akt nr
 2480K-P2021/7

Detaljplan för del av fastigheten GRUBBE 9:21
 (Klockarbäckens handelsområde)
 inom Klockarbäcken i Umeå kommun, Västerbottens län

Samhällsbyggnadskontoret i april 2007
 Reviderad i juni 2007

Olle Forsgren
 Olle Forsgren
 Stadsarkitekt

Benny Sahlberg
 Benny Sahlberg
 Planingenjör

BH

2480K-P07/318



LAGAKRAFTBEVIS

2007-12-04

DNR PLA 05-82

Detaljplan för del av fastigheten **Grubbe 9:21** (Klockarbäckens handelsområde)
inom Klockarbäcken i Umeå kommun

Planen har antagits av kommunfullmäktige 2007-10-29, § 171

Beslutet har inte överklagats till länsstyrelsen.

Antagandebeslut har vunnit laga kraft, d.v.s giltigt
från och med **2007-11-30**.

Samhällsbyggnadskontoret
detaljplanering

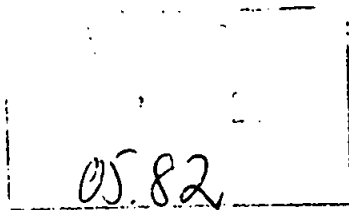
I. Lindfors
Ingrid Lindfors

Kopia till:
Länsstyrelsen, samhällsplanering
Stadsledningskontoret
Sökanden

Samhällsbyggnadskontoret:
Geografisk information
Bygglov
Fastighetsbildning



Länstyrelsen
Västerbotten



5
Beslut

Datum
2007-11-26

Ärendebeteckning
402-15616-2007
Arkivbeteckning

1(1)

Umeå kommun
Samhällsbyggnadskontoret
Detaljplanering
Ingrid Lindforss
901 84 UMEÅ

Prövning av beslut att anta detaljplan för del av fastigheten Grubbe 9:21 (Klockarbäcken handelsområde) inom Klockarbäcken i Umeå kommun, Västerbottens län. Upprättad i april 2007, reviderad i juni 2007.

Beslut

Länstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommunens beslut.

Redogörelse för ärendet

Kommunfullmäktige har den 29 oktober 2007, § 171, antagit rubricerad detaljplan.

Överklagning

Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

dag som ovan

Christine Forsberg

Stefan Löfgren

UMEÅ KOMMUN

PROTOKOLL

1(61)

Kommunfullmäktige

2007-10-29

Plats och tid Kommunfullmäktiges sessionssal
klockan 09.00-12.00, klockan 13.00-16.40

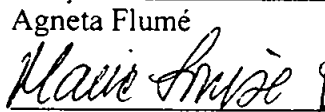
Beslutande Se separat lista
Ersättare Se separat lista



Övriga deltagande Ingalill Bengtsson, nämndsadministratör
Jan Björinge, stadsdirektör
Jörgen Boman, pressinformatör
Carina Lidgren, kommunjurist
Olof Burström, ekonomidirektör

Justeringens tid och plats Sekreterarens tjänsterum, stadshuset, 2007-11-01, klockan 15.00

Utses att justera Hans Lindberg (s) Anders Ågren (m)

Underskrifter
Sekreterare  **Paragrafer**
159-191

Ordförande 
Marie-Louise Rönmark

Justerande  
Hans Lindberg (s) Anders Ågren (m)

BEVIS

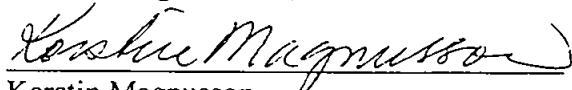
Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum 2007-10-29

Datum för anslags uppsättande 2007-11-08 **Datum för anslags nedtagande** 2007-11-30

Förvaringsplats för protokollet Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift 
Kerstin Magnusson

Fotokopians överensstämmelse
med originalet intygas:



Kommunfullmäktige

2007-10-29

NP § 180

KS § 99

KF § 171

2007.267

214

Detaljplan för del av Grubbe 9:21 (Klockarbäckens handelsområde) – antagande

Byggnadsnämnden beslutade 2007-06-20 § 155

att revidera detaljplanen

att godkänna den reviderade detaljplanen och

att vidarebefordra den till kommunfullmäktige för antagande.

Antagandehandlingar bifogas protokollet.

BILAGA

Stadsledningskontoret anför i skrivelse 2007-09-25 följande:

Bakgrund/utlåtande

Planförslaget avser att möjliggöra ytterligare en etapp av det nya handelsområdet Klockarbäcken i västra delen av Umeå.

Planförslaget är förenligt med riktlinjerna i kommunens handels- och servicepolicy som kommunfullmäktige antog 2000.

Yrkanden

Lennart Holmlund (s) – Bifall till förslaget.

Alireza Mosahafi (mp) – Avslag till förslaget.

Propositionsordning som godkänns:

Stadsledningskontorets förslag mot Alireza Mosahafis avslagsyrkande. Utskottet bifaller stadsledningskontorets förslag.

AA HLR

Kommunfullmäktige

2007-10-29

NP

Näringslivs- och planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för del av Grubbe 9:21 (Klockarbäckens handelsområde).

Reservation från Alireza Mosahafi (mp):

Miljömålet Begränsad klimatpåverkan har ej uppmärksamats, planförslaget innebär även ytterligare bilberoende och risk för utslagning av handeln i stadsdelar och närliggande orter.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet.

Yrkanden

Lennart Holmlund (s) – Bifall till näringslivs- och planeringsutskottets förslag.

Alireza Mosahafi (mp) – Avslag till förslaget.

Propositionsordning som godkänns.

Näringslivs- och planeringsutskottets förslag mot Alireza Mosahafis yrkande. Kommunstyrelsen bifaller näringslivs- och planeringsutskottets förslag.

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för del av Grubbe 9:21 (Klockarbäckens handelsområde).

Reservation

Alireza Mosahafi – Samma som i näringslivs- och planeringsutskottet.

Kommunfullmäktiges behandling av ärendet.

Följande yttrar sig:

Åsa Ögren, Anders Ågren, Ingrid Eriksson, Örjan Mikaelsson, Sven-Olov Edvinsson, Lennart Holmlund, Mattias Larsson, Jan Hägglund, Tamara Spiric, Cecilia Bergström.

Yrkanden

Åsa Ögren (s), Anders Ågren (m), Örjan Mikaelsson (v), Sven-Olov Edvinsson (c) – Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Ingrid Eriksson (rätt) – Avslag till förslaget.

Propositionsordning som godkänns:

Kommunstyrelsens förslag mot Ingrid Erikssons avslagsyrkande.
Kommunfullmäktige bifaller kommunstyrelsens förslag.
Votering begärs.

Voteringsproposition

Ja-röst för kommunstyrelsens förslag.
Nej-röst för Ingrid Erikssons avslagsyrkande.

Omröstningsresultat

Med 55 ja-röster mot 5 nej-röster, 1 ledamot som avstår från att rösta och 4 ledamöter som är frånvarande beslutar kommunfullmäktige att bifalla kommunstyrelsens förslag. Voteringslista

KF

Kommunfullmäktige beslutar

att anta detaljplanen för del av Grubbe 9:21 (Klockarbäckens handelsområde).

Protokollsanteckning från Sven-Olov Edvinsson (c) och Örjan Mikaelsson (v):

”Det finns fornlämningar i omedelbar närhet till det aktuella området. Vi vill med denna protokollsanteckning uppmärksamma betydelsen av att fornlämningarna skyddas och synliggörs på ett bra sätt”.

Bilaga till Kommunfullmäktiges protokoll.

Voteringslista nr. 2

Umeå kommunfullmäktiges sammanträde den 29 oktober 2007 klockan 14:10:55.

Detaljplan för del av Grubbe 9:21 (Klockarbäckens handelsområde) - antagande

Ledamöter	Parti	Krets	Ersättare	Ja	Nej	Avst	Frånv
Marie-Louise Rönmark ordf	(s)	1:a		X			
Ulrik Berg 1:e vice ordf	(m)	2:a		X			
Carin Nilsson 2:a vice ordf	(s)	2:a!1		X			
Lennart Holmlund	(s)	1:a		X			
Anders Ågren	(m)	1:a		X			
Anders Sellström	(kd)	1:a		X			
Christer Paulsson	(s)	1:a		X			
Aliреза Mosahafi	(mp)	1:a			X		
Sven-Olov Edvinsson	(c)	2:a		X			
Tamara Spiric	(v)	1:a		X			
Peter Olofsson	(s)	2:a		X			
Lennart Degerliden	(fp)	2:a	Peder Westerberg	X			
Eva Westman Modig	(m)	1:a	Gunbritt Nyberg	X			
Margareta Rönngren	(s)	1:a		X			
Eva Andersson	(s)	1:a	Veronica Hultman				X
Britt-Marie Lövgren	(fp)	1:a	Farrokh Farrokhi	X			
Nicklas Sandström	(m)	1:a		X			
Åsa Ögren	(s)	2:a!1		X			
Cecilia Bergström	(c)	1:a		X			
Helen Edlund	(kd)	2:a	Per-Martin Jonasson	X			
Bernt Andersson	(s)	2:a		X			
Tommy Holmgren	(s)	2:a		X			
Lena Sandlin	(s)	1:a		X			
Jennifer Forsell	(mp)	1:a		X			
Mattias Larsson	(c)	2:a!1		X			
Erik Danielsson	(v)	1:a			X		
Eva Benerdal	(fp)	1:a		X			
Ingrid Eriksson	(rätt)	1:a			X		
Orjan Mikaelsson	(v)	2:a		X			
Lena Karlsson Engman	(s)	2:a		X			
Nasser Mosleh	(mp)	1:a	Maria Lindberg	X			
Patrick Nygren	(s)	2:a!1	Ingela Wallrud	X			
Andreas Lundgren	(s)	1:a		X			
Sören Olsson	(c)	1:a		X			
Katja Isacsson	(m)	1:a	Alvin Wendelius	X			
Christina Bernhardsson	(s)	1:a		X			
Ingrid Gustafsson	(s)	2:a		X			
Christer Lindvall	(s)	1:a!1		X			
Lennart Johansson	(m)	2:a		X			
Marianne Normark	(fp)	2:a		X			
Hans Lindberg	(s)	2:a		X			
Jan Hågglund	(rätt)	1:a			X		
Elisabeth Skoog	(c)	2:a		X			
Karin Svedlert	(s)	1:a!1	Anna Lind Pantzare	X			
Lasse Jacobson	(v)	1:a				X	
Björn Kjellsson	(fp)	1:a		X			
Caroline Dahiberg	(kd)	1:a					X
Sture Eriksson	(kd)	2:a		X			
Anna Hedlund	(rätt)	2:a			X		
Stefan Nordström	(m)	1:a	Anna-Karin Jonsson-Berg	X			
Transport:				42	5	1	2

Justeringsmännens signatur:



Forts. voteringslista nr. 2 Umeå kommunfullmäktiges sammanträde den 29 oktober 2007.

				Transport:	42	5	1	2
Ledamöter	Parti	Krets	Ersättare	Ja	Nej	Avst	Frånv	
Maria Lindberg	(s)	2:a		X				
Björn Tegström	(s)	1:a!1		X				
Bengt Holm	(s)	2:a!1		X				
Raïi Borg	(s)	1:a!1		X				
Pernilla Djarv	(c)	1:a!1		X				
Gunilla Berglund	(m)	2:a		X				
Maria Fridstjerna	(mp)	1:a		X				
Ari Leinonen	(s)	1:a	Josef Taaibi	X				
Ingemar Jangvad	(s)	1:a!1		X				
José Sobrino	(v)	2:a	Eva Nordberg	X				
Elmer Eriksson	(m)	1:a		X				
Nina Björby	(mp)	2:a	Johanna Toftemyr-Pedersen					X
Erik Bergner	(c)	1:a		X				
Clara Norberg Averbo	(v)	1:a						X
Per-Erik Johansson	(s)	1:a!1	Jörgen Boström	X				
SUMMA:				55	5	1	4	

Justeringsmännens signatur:

ÅÅ SK MLR

Plats och tid	Byggnadsnämndens sommarresa, kl 08.15-11.30 Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 13.00-15.00	
Beslutande	Åsa Ögren (s), ordförande Anders Sellström (kd) Patrick Nygren (s) Karin Svedlert (s) Ingemar Jangvad (s) Maria Vångbo (s) Ulrik Berg (m) Cecilia Bergström (c) Peder Westerberg (fp), från kl 13.00 Örjan Mikaelsson (v) Maria Lindberg (v)	
Ersättare	Ann-Marie Andersson (s) Kurt Bergström (s) Emma Nilsson (s) Andreas Sjögren (s) Rabih Ballout (kd) Lennart Persson (c) Lennart Sandström (fp) Mattias Sehlstedt (v)	
Övriga deltagande	Olle Forsgren, stadsarkitekt Maria Blomqvist, bitr stadsarkitekt bygglov Jonas Andersson, 1:e byggnadsinspektör 2 praktikanter från Fastighetsbildning 2 praktikanter från Detaljplan	
Utses att justera	Anders Sellström	
Justeringens plats och tid	Samhällsbyggnadskontoret 2007-06-27	
Underskrifter	Sekreterare	Ann-Kristin Lundström
	Ordförande	Åsa Ögren
	Justerare	Anders Sellström

Paragrafer 152-175

BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Byggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	2007-06-20		
Datum för anslags uppsättande	2007-06-28	Datum för anslags nectagande	2007-07-19
Förvaringsplats för protokoll	Samhällsbyggnadskontoret		
Underskrift	Ann-Kristin Lundström		



21
BYGGNADSNÄMNDEN
PROTOKOLL
Beslutsdatum
2007-06-20 § 155

Dnr PLA 2005-82

Justerarnas sign:

Fastighetsbeteckning:

Fastighetens adress:

Grubbe 9:21 del av (Klockarbäckens handelsområde)

Sökande:

Stadsledningskontoret

Ärendet avser:

Detaljplan, godkännande efter utställning

TJÄNSTEUTLÅTANDE:

Handläggare: Benny Sandberg

Sign: /

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde.

Planen har handlagts med normalt planförfarande. Den är upprättad av Samhällsbyggnadskontoret i april 2007. Planen har varit utställd för granskning 27 april–22 maj 2007.

Underrättelse om utställning har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt i Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 20 april 2007. Sakägare och andra som vi bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 18 april 2007. Utskick till berörda remissinstanser har skett samma dag.

Inkomna synpunkter har sammanställts och kommenterats av Samhällsbyggnadskontoret i ett särskilt Utlåtande efter utställning daterat juni 2007. Av utlåtandet framgår att synpunkterna främst rör etablering av en bensinstation, den föreskrivna dagvattendammen och tänkbar bäckkulvertering.

Några kvarstående synpunkter föreligger inte.

Samhällsbyggnadskontoret bedömer att någon ytterligare handläggning inte fordras av detaljplanen.

BESLUT:

Byggnadsnämnden beslutar

- att** revidera detaljplanen
- att** godkänna den reviderade detaljplanen och
- att** vidarebefordra den till kommunfullmäktige för antagande.



UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING

Dnr PLA 05-82

Detaljplan för del av fastigheten Grubbe 9:21 m m (Klockarbäckens handelsområde) inom Klockarbäcken i Umeå kommun

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde.

Under utställningstiden har följande yttranden inkommit:

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet:

Länsstyrelsen har avgett samrådsyttrande daterat 2006-08-21.

Länsstyrelsen noterar att det efter samrådsskedet har tillkommit en planbestämmelse som ger möjlighet till en bensinstation i området. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen innan antagande bör kompletteras gällande detta och särskilt belysa riskerna med en sådan etablering i området.

Alla åtgärder som berör vattendrag etc. kan kräva separat prövning enligt 11 kapitlet Miljöbalken. Från den 15 maj 2007 gäller nya regler för så kallad anmälningspliktig vattenverksamhet. Mer information finns på Länsstyrelsens hemsida under Natur och miljö/Vattenverksamhet.

Vägverket meddelar i yttrande 2007-05-03 att de tagit del av upprättad detaljplan och har inget att erinra.

Bjurholms kommun har ingen erinran mot planförslaget men refererar till tidigare skriftligen framförda synpunkter i ärendet (dnr KS01-187 149).

Bjurholms kommun kräver fortsatt insyn i ärendet och i så tidigt skede som möjligt.

Vindelns kommun har inga synpunkter på förslaget.

Umeå Energi har ingen erinran mot detaljplaneförslaget

Umeå Vatten och Avfall AB Beträffande vatten och avlopp inga ytterligare synpunkter utöver det som framförts i samrådet.

Avfall och återvinning: På detaljplanen finns en återvinningscentral inritad. Det som planeras är en återvinningsstation.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden Planförslaget med syfte att möjliggöra fortsatt utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde bedöms kunna tillstyrkas från miljö- och hälsoskyddssynpunkt med hänvisning till följande:

Dagvattendammens läge bör framgå av planen. Inget bäckavsnitt bör bli föremål för kulvertering.

Under planarbetet har Brandförsvaret framfört att ytterligare markbrandposter måste anordnas och UKF Kollektivtrafik att genomgående busstrafik måste kunna ske, samt att hållplatslägen måste tillskapas på lokalgatan.

SAMMANFATTANDE KOMMENTAR

Lokalisering av bensinstation inom området är idag tillåten enligt en planbestämmelse i gällande detaljplan lagakraft 2005-04-06. I denna tidigare plan behandlades inte bensinstationsfrågan i miljökonsekvensbeskrivningen.

Då nu aktuell detaljplan skulle upprättas, togs i samrådsskedet möjligheten till bensinstation bort. Denna möjlighet har återinförts inför utställningsskedet. En komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen på denna punkt har gjorts av WSP Samhällsplanering, daterad 2007-06-05. Av kompletteringen framgår vikten av att brandskyddsfrågorna säkerställs i samband med bygglovprövning och bygganmälan. En oljeavskiljare klass 1 bedöms vara ett tillräckligt skydd att fånga upp eventuella spill av drivmedel innan dagvattnet avleds mot vattendraget Klockarbäcken. Planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen har kompletterats på denna punkt efter planens utställningsskede.

Tillstånd för åtgärder som berör vattendrag etc kan kräva separat prövning enligt 11 kapitlet Miljöbalken. Detta anges också i detaljplanens genomförandebeskrivning.

Kontakter med grannkommunerna har hållits vid ett flertal tillfällen. Planen förs nu till kommunfullmäktige för antagande. På planens illustration har benämningen ÅVC ändrats till återvinningsstation.

Bindande avtal om byggande och drift av dagvattendammen ska träffas. Detta är enligt detaljplanen villkor för bygglov. Läget av dammen har inte kunnat specificeras då de blivande exploatörernas markanspråk ännu inte är kända. Kulvertering av bäckavschnitt kan bli erforderliga för att medge ett rationellt utnyttjande av byggbar mark. Att kulvertera eller flytta vattendraget Klockarbäcken kräver prövning av byggnadsnämnden som avvikelser från detaljplanen. Det kan också komma att kräva prövning enligt 11 kap Miljöbalken.


Ytterligare markbrandposter måste tillskapas inom området, vilket också framgår av genomförandebeskrivningen.


En förutsättning i planarbetet är att lokalgatorna inom planområdet anläggs så att genomgående kollektivtrafik kan anordnas. Flera hållplatslägen ska anordnas på lokalgatan.

SAMMANFATTNING

Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats angående etablering av bensinstation inom planområdet. Bindande avtal ska träffas om dagvattendammen. Dess läge kan fastläggas först då exploatörernas markanspråk klarlagts.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 2007
Detaljplanering


Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör

**PLANBESKRIVNING**

Dnr PLA 05-82

Detaljplan för del av fastigheten GRUBBE 9:21 (Klockarbäckens handelsområde) inom Klockarbäcken i Umeå kommun

HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser och illustration, planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning.

PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde.

Hela Klockarbäckens handelsområde avses nu omfatta totalt upp till högst 45 000 m² bruttoarea (BTA), vilket är en ökning med cirka 15 000 m² BTA jämfört med det tidigare framtagna detaljplaneprogrammet. Handelsområdets totala kvartersyta föreslås nu bli cirka 14 hektar, genom att planområdet utökas till Stackvägen.

Den aktuella detaljplanen omfattar hela handelsområdet, dvs även kvartersmarken i den i mars 2005 antagna detaljplanen. För dagligvaror avses fortfarande gälla, som anges i detaljplaneprogrammet, att handelsområdet totalt får innehålla högst 6 000 m² BTA dagligvaruyta.

I planens syfte ingår upplägget med en kundsida mot söder och varumottag på norra sidan, med huvudtillfart från Kullavägen, en lokalgata parallell med Vännäsvägen och en lokalgata genom planområdet i nordsydlig riktning.

Målet är att skapa ett långsiktigt hållbart stadsdelsövergripande handelsområde, med huvudsaklig inriktning på tung handel och volymvaror samt med en stor dagligvarubutik. Handelsområdet ska vara lätt tillgängligt för både bilar, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Utförligare beskrivning av mål och överväganden framgår av detaljplaneprogrammet. Detta program har av Samhällsbyggnadskontoret bedömts kunna ligga till grund även för den nu aktuella detaljplanen.

PLANDATA

Planområdet är beläget cirka 6,5 km väster om Umeå centrum. Det omfattar totalt cirka 19 hektar och begränsas av Vännäsvägen, Kullavägen, Lagervägen och Stackvägen. All mark inom området ägs av Umeå kommun. All blivande kvartersmark avses överlåtas till olika exploatörer/etablerare.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Ett detaljplaneprogram för handelsområdet är godkänt av byggnadsnämnden 2003-08-18. För östra delen av handelsområdet finns en detaljplan antagen av

kommunfullmäktige 2005-03-29. Den antagna detaljplanen omfattar cirka 9 hektar kvarterersmark, med en byggrätt för handel på 18 000 m² BTA varav 4 500 m² dagligvaror.

För området gäller Översiktsplan för Umeå kommun (ÖPL 98) antagen 1998. En numera inaktuell områdesplan för Klockarbäckens industriområde är antagen 1986. För delar av planområdet gäller Detaljplan för Klockarbäckens industriområde etapp 2 (A1/117) lagakraft 1991-09-11 och Detaljplan för del av fastigheten Grubbe 9:21 m fl (Klockarbäckens handelsområde) P05/112 lagakraft 2005-04-26. Området är i övrigt inte detaljplanelagt. Detaljplaneområdet berör inte skyddsområde för Forslunda vattentäkt.

Planområdet ingår som en obebyggd mindre del inom östra delen av Klockarbäckens industriområde. Planområdet innefattar även mark som tidigare varit detaljplanelagd, där berörda delar av då gällande detaljplaner upphävts, för att bana väg för en inte längre aktuell sträckning av delar av det planerade övergripande vägsystemet runt Umeå centralort.

I detaljplanens programskede år 2003 har underlagsmaterial tagits fram i form av miljökonsekvensbeskrivning, handelskonsekvensutredning, trafikkonsekvensutredning, arkeologisk utredning och geoteknisk utredning. Utredningarna beträffande konsekvenser av miljö, handel och trafik har kompletterats och uppdaterats upp till aktuell utökad total bruttoarea på 45 000 m² handelsyta.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Allmänt

Vid detaljplanearbete för fortsatt utbyggnad av handelsområdet västerut har Samhällsbyggnadskontoret valt att i den nya detaljplanen inkludera även kvarterersmarken i den i mars 2005 antagna detaljplanen. Planbestämmelserna i den första detaljplanen om exploateringsstal för sällanköpsvaror och dagligvaror är uttryckta i absoluta tal. För att reglera exploateringsgraden per fastighet, då nu inte längre handelsområdets utbyggnad sker av en exploatör utan av ett antal exploatörer, har tillåten exploatering nu angivits både som exploateringsgrad per fastighet och total högsta tillåten bruttoarea.

Handelsfrågor

För att bevara och stärka Umeås roll som handelscentrum för kommunen och regionen måste möjligheter erbjudas till en kontinuerlig utveckling. Klockarbäckens handelsområde är ett komplement till cityhandeln. Handelns behov av butiks- och lagerlokaler för volymvaror kan inte tillgodoses i stadskärnan. Som komplement till ÖPL 98 antog kommunfullmäktige i december 2000 Handels- och servicepolicy för Umeå kommun. I den planeringsstrategi som där anvisas utpekades ett västligt läge för ett nytt handelsområde. Dessa frågor har beskrivits i detaljplaneprogrammet för området godkänt av byggnadsnämnden 2003-08-18.

K-Rauta etablerar sig inom området. Uppförande av K-Rautas anläggning pågår, avses öppnas för allmänheten i mars 2007. Ett reservationsavtal finns med Coop. Vilka övriga etablerare blir är inte klart.

En Marknads- och konsekvensanalys för Klockarbäckens handelsområde har utförts av Nordplan AB daterad 25 mars 2002. Då byggrätten för handel nu föreslås ökas till totalt högst 45 000 m² BTA har Nordplan på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret Umeå kommun gjort en komplettering och uppdatering till denna analys daterad 2006-04-26.

Natur

Planområdet består av naturmark. Den östra delen, en vacker tallhed, sluttar svagt mot sydväst med en undervegetation av bl a lingon- och blåbärsris. Den västra delen utgör områdets lågpunkt och består av ung till medelålders skog på igenväxande åkermark. Marken är sank med ett flertal diken som avvattnar området mot vattendraget Klockarbäcken. Prästjödiket och Klockarbäcken korsar planområdet i nordsydlig riktning.

Geotekniska förhållanden

Inom planområdets östra del (där detaljplan vunnit lagakraft 2005-04-26) består undergrunden främst av sand med en bedömd mäktighet av upp till cirka 20 meter. Inslag av löst lagrad silt förekommer på djupet. Mot Vännäsvägen ungefär mitt i planområdet finns ett område bestående av torv. Grundvattenytan ligger i östra delen av handelsområdet cirka 0,5–2,5 meter under markytan. Fasta icke tjälfarliga jordar dominerar.

Inom planområdets västra del (som inte tidigare planlagts i sin helhet) har stora delar dåliga grundförhållanden där omfattande åtgärder kan bli erforderliga. Översiktlig geoteknisk undersökning är utförd av Orrje & Co AB år 1977. Där gäller översiktligt att stora delar av undergrunden utgörs av sediment, främst bestående av utsvallat material av sand och silt överlagrande silt och silting lera. Ställvis kan inslag av gytta förekomma. Det förekommer stora partier med organisk jord, torv. Den översiktliga geotekniska undersökningen anger att den organiska jorden överlagrar lösa sediment. Mäktigheten på den organiska jorden varierar, som mest är cirka 2 meter tjocka torvlager påträffade.

Kompletterande geotekniska undersökningar kommer att erfordras.

Fornminnen

Fornminnen finns inom området. De fynd som gjorts vid undersökningar år 1998 och 2002-03 består av grav, kokgropar, härdar, rödbrända fläckar, slaggbitar m m. Området omfattar tidsperioder från bronsålder fram till vikingatid och modern tid. Västerbottens museums utredning 2002-03 redovisas i en arkeologisk rapport. Något krav på att bevara dessa fornlämningar finns inte.

Områdets gestaltning och utformning

Kännetecknande för området bör vara att bevara tallhedskaraktären. Avsikten är att handelsområdet ska disponeras med en livfull framsida, kundsidan, mot söder (Vännäsvägen) och varuhantering mot norr (Lagervägen). Huvudtillfarten för kunder sker från Kullavägen i öster. Tillfart kan även ske via Lagervägen västerifrån. Mot Vännäsvägen bevaras ett tallbevuxet genomsiktligt naturområde. Mot Lagervägen bör befintlig vegetation sparas och kompletteras för att ge insynsskydd vid varumottagning och bevara den gröna inramningen av

vägen. Med fördel kan parkeringsområdet delas upp i mindre ytor för att skapa en grön inramning av handelsområdet.

Bebyggelse

Handelsområdet är nu tänkt bestå av ett fåtal stora byggnadskroppar. Inom planområdet kan rymmas totalt cirka 5–7 stora etableringar om vardera cirka 6–8 000 m² BTA. Inom östra delen (med antagen detaljplan) pågår utbyggnad av K-Rauta, som öppnar mars 2007. Stort intresse finns bland ytterligare exploatörer. En stor dagligvarubutik avses etableras inom området. I detaljplanen har mark avsatts för en mindre bensinstation och ett näringsställe (typ fast-food) invid planområdets huvudtillfart från Kullavägen.

Det tidigare upplägg av området som IBI redovisat är ändrat beträffande byggnadsvolymer, upplåtelseformer etc. Områdets karaktär av tallhed ska gälla, så området upplevs ljust och luftigt. Stor omsorg ska ägnas gestaltning av fasader, rumslig utformning, vistelseytor, cykelparkering, kundvagnsgarage, bilparkering, belysning etc

Biltrafik

Handelsområdet är lokaliserat i anslutning till det övergripande vägnätet i centralorten, både i dagsläget och än mer i framtiden, då Norra och Västra Länken byggs ut. Dessa länkar ingår i planerad utbyggnad av infrastrukturen för Umeå det s k Umeåprojektet 2. Huvudtillfart till området ska ske från Kullavägen, där en ny cirkulationsplats anläggs. En tillfart/frånfart till handelsområdet är också planerad från Lagervägen och troligen en även från Stackvägen.

En ny kommunal lokalgata anläggs genom handelsområdet i östvästlig riktning och en i nordsydlig riktning. Detta innebär en ändring av gällande detaljplan antagen 2005-03-29, som redovisade en samfällt ägd kvartersgata genom området.

Den nordsydliga lokalgatan har inte markerats på plankartan då kommande angränsande exploateringsfastigheter ännu inte utformats till storlek och avgränsning. Exakt läge ska bestämmas vid fastighetsbildningen av dessa. Den öst-västliga lokalgatans anslutning till Stackvägen kan, om så prövas lämpligt, utgå som mindre avvikelse vid fastighetsbildning.

Den befintliga korsningen Vännäsvägen/Kullavägen avses byggas om till cirkulationsplats inom några år. En utbyggnad av denna är inte förutsättning för att handelsområdets utbyggnad kan påbörjas. Den befintliga Lagervägen avses på sikt anslutas till Vännäsvägen även västerifrån. Varutransporter till handelsområdet avses ske från Lagervägen och från Stackvägen om anslutning till denna byggs.

Parkering

Kundparkeringsplatser anläggs på handelsområdets "framsida" mot Vännäsvägen. Angöringsplatser för hämta/lämna passagerare eller varor anläggs nära butiksentréer. Kommunens parkeringsnorm kräver minst 35 bilplatser per 1 000 m² BTA, erfarenhetsmässigt bör fler platser än så anordnas vid handelsområden. Parkeringar och uppsamlingsgata föreslås avskiljas från varandra med en grönremsa.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i anslutning till området utgörs idag av regional och lokal busstrafik. De regionala bussarna har hållplatslägen längs Vännäsvägen, och de lokala bussarna på Umedalsallén. Ett par turer per dag av den lokala busstrafiken har förlängts och trafikerar Lagervägen. Hållplatser för lokaltrafiken, som betjänar handelsområdet bör anordnas inne i området.

Gång- och cykeltrafik

Ett viktigt kommunalt gång- och cykelstråk sträcker sig idag parallellt med Umedalsallén, går i tunnel under Vännäsvägen, fortsätter längs Kullavägens västra sida och svänger av och fortsätter längs Lagervägens södra sida västerut mot arbetsplatsområdet i Klockarbäcken. Gångvägar finns till regionalbussarnas hållplatser. Gång- och cykelvägar till handelsområdet ska ansluta till befintligt gång- och cykelvägnät. Den gång- och cykelväg som planeras på uppsamlingsgatans södra sida inom planområdet avses fortsätta längs denna gata fram till Stackvägen.

OMGIVNINGSPÅVERKAN

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en trafikkonsekvensutredning har i april 2004 arbetats fram av WSP Samhällsbyggnad respektive Curt L Sandberg Trafik- och vägplanering.

Möjlig bygg rätt för handel i nu aktuell detaljplan (som omfattar hela handelsområdet) föreslås öka till högst 45 000 m² BTA, från tidigare högst 30 000 m² BTA. WSP Samhällsbyggnad respektive Curt L Sandberg har i maj 2006 kompletterat och uppdaterat dessa tidigare utredningar. Nordplan har gjort en kompletterande analys av handelskonsekvenser april 2006. Efter samrådskedet har MKB:n 2006-10-20 ytterligare kompletterats och kontakter har haft med Nordplan AB angående handelskonsekvenser.

Av den kompletterande handelskonsekvensutredningen framgår att i kommunen redan befintlig handel av det slag som etableras initialt påverkas med en omsättningsminskning på 10–20 %. Då Nordplan ännu inte vet vilka företag ytterligare som tänkt etablera sig går det inte att bedöma påverkan på befintlig handel i regionen. Genomsnittlig påverkan kan dock bedömas till ca 10–15 %. Några nedläggningar bedöms inte orsakas i stadskärnan, Strömpilen eller Ersboda.

Av den kompletterade MKB:n framgår att trafikbuller och luftföroreningar ökar något orsakat av nu aktuell utökning av handelsområdet jämfört med vad som redovisats i den nyligen antagna detaljplanen. Ökningarna är små. Se MKB:n daterad 2006-05-03.

En ytterligare komplettering av MKB:n har gjorts 2007-06-05 angående etablering av bensinstation inom planområdet. Av denna komplettering framgår vikten av att brandskyddsfrågorna säkerställs i samband med bygglovprövning och bygganmälan.

Den kompletterade trafikkonsekvensutredningen visar att korsningen Vännäsvägen/Kullavägen måste byggas om till cirkulationsplats eller planskild kors-

ning innan handelsområdet är fullt utbyggt. Korsningen är planerad för ombyggnad inom några år.

Den befintliga 130 kV luftledningen norr om Lagervägen (utanför planområdet) bedöms inte föranleda några speciella åtgärder.

I övrigt bedöms inga nämnvärda effekter i form av t ex trafikbarriärer, påverkan på friluftsliv etc.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp ansluts till Umeå Vatten och Avfall AB (UMEVA) och fjärrvärme till Umeå Energi AB. Avfallshantering sköts av entreprenör. Källsortering av avfall förutsätts. För områdets elförsörjning fordras några nätstationer. En av dessa har nyligen byggts invid K-Rautas etablering. Läget av denna har justerats något jämfört med vad nu gällande detaljplan anger. Några ytterligare nätstationer ska beredas plats inom planområdet. Läget av dessa kan inte specificeras ännu. Plats för en återvinningsstation har redovisats på plankartans illustration.

Befintlig tryckavloppsledning som korsar mitt genom planområdet i nord-sydlig riktning kommer att flyttas till ett nytt läge förslagsvis invid planerad lokalgata som mynnar ut i Lagervägen. Om ledningen kan placeras i gatumark krävs inte något u-område för att säkerställa denna. Annan placering kan medföra att servitut och ledningsrätt krävs.

Omhändertagande av dagvatten för hela Klockarbäcksområdet måste, enligt Samhällsbyggnadskontoret Miljö- och Hälsoskydd, få en godtagbar lösning. För östra delen av planområdet (detaljplan antagen 2005-03-29) förutsätts lokalt omhändertagande av dagvatten.

För den västra delen, där lokalt omhändertagande inte kan ske, har inom kommunen diskuterats olika alternativ:

- 1) Samplanering med eventuell framtida anläggning för snökyla, som diskuteras placeras omedelbart nordväst om planområdet.
- 2) Ett nytt dike anläggs längs Vännäsvägen som leder dagvattnet till vattendraget Klockarbäcken, eventuellt kombinerat med oljeavskiljare från parkeringsytorna. Kombineras med en sedimentationsdamm som placeras inom eller utanför planområdet norr om Lagervägen.
- 3) En ekologisk korridor, cirka 40 meter bred, anläggs med vattendraget Klockarbäcken som meandrar genom planområdet. En sådan vegetationszon fungerar också som spridningskorridor för växter och djur och gynnar den biologiska mångfalden i området.

En sedimentationsdamm ger enligt den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen (WSP 2006-10-20) bättre kontroll av uppehållstiden än en meandrande bäck, och torde ge en bättre rening. Andra skäl som talar för att välja sedimentationsdamm är svårigheten att i detaljplanen i dagsläget kunna lägga fast läget av erforderlig vegetationszon, då ytbehovet av kommande etableringar inte är känt. Att i planarbetet vänta på alternativet snökyleanläggning bedöms inte heller vara realistiskt.

Detaljplanen redovisar således ett alternativ där vattendraget Klockarbäcken behålls i befintligt eller nytt läge och en sedimentationsdamm anläggs. Denna kan placeras inom eller utanför planområdet. Bindande avtal om byggande och drift av en sedimentationsdamm ska träffas. Detta har skrivits fast i detaljplanen som ett nödvändigt villkor för bygglov inom den västra halvan av planområdet. Exakt avgränsning av det tänkta naturområdet i detaljplanen som innehåller vattendraget Klockarbäcken kan göras i samband med fastighetsbildning av angränsande exploateringsfastigheter.

Tvärån, som Klockarbäcken leder till, är känslig för föroreningar. För att medge ett rationellt utnyttjande av byggbar mark föreslås den befintliga bäcken, Prästsjödiket, belägen cirka 150 meter öster om vattendraget Klockarbäcken flyttas eller kulverteras. Den befintliga bäcken Klockarbäcken föreslås ligga kvar i befintligt eller nytt läge inom ett minst 15 meter brett naturområde på kvartersmark. Alternativt kan även denna bäck kulverteras eller flyttas om det skulle visa sig önskvärt för att tillskapa mer byggbar mark. Detta alternativ kräver prövning av byggnadsnämnden, som avvikelser från detaljplanen.

REVIDERING

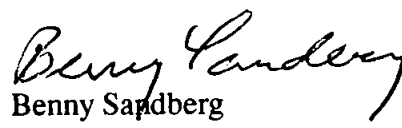
Planhandlingarna har efter utställning kompletterats angående bensinstations-etableringens risker. En redaktionell justering har gjorts på plankartans illustration.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå april 2007
Detaljplanering Rev juni 2007


Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör



GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten **GRUBBE 9:21 m fl (Klockarbäckens handelsområde)** inom Klockarbäcken, Umeå kommun, Västerbottens län

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå vid närmast påföljande årsskifte, tio år efter det att planen vunnit laga kraft.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Fastighetsägare, nya och tillkommande, svarar för åtgärder inom kvartersmark.

Vägverket är huvudman (väghållare) för den mot planområdet angränsande Vännäsvägen (väg E 12).

Kommunen skall vara huvudman för allmän plats i övrigt.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Syftet med planen är dels att utöka arealen för Klockarbäckens handelsområde i västra Umeå norr om Vännäsvägen som i sin första etapp antogs 2005-04-26, dels att omvandla den gata som planeras genom området till allmän plats vilket medför ett kommunalt huvudmannaskap för gatan som inte var avsikten i den tidigare detaljplanen.

Kvartersmarken kan delas upp i ett antal fastigheter för handelsändamål genom avstyckning från Grubbe 9:21. Det är förutsatt att området förväntas tas i anspråk av aktörer med stora markanspråk varför en uppdelning i 6-8 fastigheter torde vara rimligt, inklusive särskild fastighet för bensinstation. Utformningen av handelstomterna skall ske så att utrymme avsätts dels för en tvärgata med förbindelse med Lagervägen, dels för ett naturområde i vilket Klockarbäcken kan ha sitt flöde. Detaljplanen skall läsas som att vare sig lokalgatans västligaste del, den nord-sydliga gatan mellan Lagervägen och den nya lokalgatan, eller naturmarksområdet är låsta i sina lägen. Beroende på fastighetsutformningen avsätts mark för gator och naturmark så att markanvändningen och fastighetsindelningen optimeras.

Markägaren skall därför samråda med Lantmäterimyndigheten innan försäljning av tomt 3 och 4 inom området fullföljs så att behovet av mark för allmänna ändamål tillgodoses och miljökraven uppfylls.

En gemensamhetsanläggning för gemensamma infarter och körplan kan med fördel bildas i områdets bakkant utmed Lagervägen för att underlätta varutransporter till och från fastigheterna.

Område för transformatorstation bör avstyckas som egen fastighet såvida inte sådan transformatorstation endast skall betjäna en fastighet.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 05-82

TEKNISKA FRÅGOR

Grundförhållanden mm

Planområdet domineras av fast sand med en bedömd mäktighet av upp till 20 meter. Genom området rinner två bäckar. Marken som omger bäckarna kommer kräva särskilt omsorgsfull grundläggning. Grundläggning skall ske i samråd med bygginspektör. Grundläggningssätt samt behov av kompletterande grundundersökning skall klargöras i byggnamälan.

För att frigöra maximal byggrätt kan en konsekvens av planförslaget bli att båda bäckarna måste ledas i en gemensam bäckfåra eller dike i allmän plats mellan den nya lokalgatan och Lagervägen. Alternativt kan bäckarnas naturliga sträckning bibehållas tvärs igenom handelsfastigheterna, möjligen delvis kulverterade.

Tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken (MB) kan komma att erfordras för ingrepp i Klockarbäcken. Smärre ingrepp som inte inverkar menligt på enskilda eller allmänna intressen torde dock kunna hanteras utan sådan prövning. Dock torde anmälningsplikt föreligga enligt nya bestämmelser för annat än försumbara ingrepp.

Gator och trafik mm

I den detaljplan för etapp 1 som antogs i april 2005 reglerades trafikapparaten runt om handelsområdet, inklusive anslutningar mot allmän väg.

Besökstrafiken skall angöra området från Kullavägen där en ny cirkulationsplats är anlagd.

Varutransporter skall i huvudsak ske från Lagervägen (norr om handelsområdet och vidare bort mot Klockarbäckens industriområde).

Befintlig lokalbusslinje (linje 1) avses få en framtida sträckning genom handelsområdet. Redan idag går vissa turer till Klockarbäckens industriområde. Busshållplatser skall utföras, i huvudsak i enlighet med illustration.

Den kraftledning som tidigare korsat området är flyttad i samband med att utbyggnaden av handelsområdet påbörjades.

Parkering

Parkeringsplatser, minst i enighet med gällande norm, skall anläggas inom området. Parkeringsplatserna placeras mellan infartsvägen (lokalgatan) och butiksbyggnaderna. Erfarenhetsmässigt erfordras ca 45 platser/ 1000 m² BTA vid handelsområden. Utrymme för erforderligt antal platser finns inom området om parkeringsplatser utförs enligt illustrationen. Parkeringsplatserna skall anordnas framför byggnaderna avskilda av vegetationsstråk.

Vegetation

Mot Vännäsvägen bevaras tallheden som en genomsiktig avskärmning. Parkeringsplatserna skall hållas åtskilda av trädplanteringar som syftar till att bevara en del av områdets karaktär av tallhed.

Planteringen bör utföras i samråd med Samhällsbyggnadskontoret, Park och natur.

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 05-82

Teknisk försörjning

Området kan anslutas till allmän VA-anläggning. Anordningar för lokalt omhändertagande av dagvatten skall anläggas i den östra delen av handelsområdet. I den västra delen torde dagvatten få ledas ut i Klockarbäcken. Innan dagvattnet rinner vidare skall det renas genom en sedimentationsdamm som anläggs särskilt.

Vid behov skall reningsåtgärder i form av t ex oljeavskiljare anläggas på fastigheterna. Inom en blivande fastighet för drivmedelsförsäljning skall en oljeavskiljare utföras.

För att klara brandskyddet inom området krävs särskilda åtgärder. På exploatörernas bekostnad skall brandposter anordnas i takt med att området byggs ut. Exploatören bör särskilt utreda och redovisa vilka åtgärder som ämnas vidtas för att säkerställa vattentillgången vid eventuell brand.

Inom området skall avsättas utrymme för återvinningsstation.

För att klara elförsörjningen i området erfordras tre nya transformatorstationer, varav en redan har anlagts utmed Lagervägen, 150 meter väster om Kullavägen.

Fornlämningar

Inom planområdet finns flera kända fornlämningar. Byggnads- och markarbeten skall rent allmänt ske på sådant sätt att dessa inte kommer till skada. Undersökning och dokumentation av dessa är avslutad. Något bevarandekrav föreligger inte men Västerbottens museum har framställt önskemål om att någon eller några av de konstaterade fornlämningarna med fördel kunde exponeras inom området.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Exploateringsfastigheten är i Umeå kommuns ägo. Kommunen avser att avyttra kvartersmarken successivt. Tillkommande fastighetsägare står för alla utbyggnadskostnader på kvartersmark.

Exploatörerna skall svara för kostnaderna för anläggande av sedimentationsdamm. Avtal om anläggande av sådan skall vara tecknat innan planen antas.

Umeå kommun svarar för planläggningskostnader och övriga exploateringskostnader inklusive utbyggnad av gator och VA i området.

Planavtal har tecknats med Stadsledningskontoret, Utvecklingsavdelningen.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå april 2007,

Detaljplanering

rev juni 2007



Börje Nordström
lantmätare



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten Grubbe 9:21 m m (Klockarbäckens handelsområde) inom Klockarbäcken i Umeå kommun

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en fortsatt utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde.

Samråd av planförslaget har skett med Länsstyrelsen, grannkommuner, Vägnverket, handelsorganisationer, kommunala nämnder, förvaltningar och bolag, sakägare och andra intressenter under tiden 22 juni-18 augusti 2006. Sakägare har underrättats om detaljplaneförslaget genom brev postade den 20 juni 2006.

INKOMNA YTTRANDEN

Bjurholms och Nordmalings kommuner har inte inkommit med något yttrande.

Robertsfors kommun har beslutat att inte avge något yttrande.

Vindelns kommun har i yttrande inga synpunkter på detaljplaneförslaget

Vännäs kommun har ingen erinran mot planförslaget men hänvisar till tidigare yttranden och utredningar gällande Umeå kommuns handels- och servicepolicy, samrådshandling för handelsområdet och detaljplan för området daterade 1999-12-07, 2000-06-20, 2001-09-12, 2002-12-17 och 2004-08-12. Vännäs kommun kräver fortsatt insyn i ärendet i ett tidigt skede och i de diskussioner och förhandlingar som förs med kommande exploitörer och etablerande företag. Kommunen vill få möjlighet att påverka utbud och sortiment i de nyetablerade butikerna.

Vännäs kommun är tillfreds med de samråd och den information som delgetts av Umeå kommun under planeringsskedet.

Den marknads- och konsekvensanalys som tidigare presenterats och motsvarande utredning som utförts för Vännäs kommuns räkning pekar båda på att grannkommunerna kommer att få ett försäljningsbortfall. Vännäs kommun känner oro för de effekter som utbyggnaden av Klockarbäckens handelsområde kommer att få för sällanköpshandeln i Vännäs.

Kommentar: Fortsatta kontakter kommer att hållas med grannkommunerna, som kommer att hållas informerade om det fortsatta arbetet.

Svensk Handel - Umeå tillstyrker detaljplanen med följande synpunkter: Svensk Handel - Umeå har under hela planprocessen anfört kritik mot etableringen, främst dess läge. Man kan heller inte utesluta att marknadens aktörer tvekat över läget. Umeå har halkat efter när det gäller handelsetableringar. Klockarbäcken ska byggas, vår uppmaning är – gör det snabbt så att vi kan planera för mer framtidsinriktade marknadsanpassade handelsexploateringar än denna. Det kan utveckla sig till att ett misstag begås om den planerade stora

dagligvarubutiken placeras mitt i området. En sådan ska ligga i områdets början dvs som första butik efter rondellen vid Kullavägen /Vännäsvägen och utgöra inropare till området. Avsikten med en stor dagligvarubutik är väl också att boende i Umedalen ska ha relativ närhet till denna.

Kommentar: Svensk Handel har, i motsats till vad de nu anför, i detaljplanens programskede bejakat ett nytt västligt handelsläge (Svensk Handels yttrande 2003-01-09). Kommunen kan inte styra utbyggnadstakten av området, men erbjuder exploateringsmöjligheter och arbetar för att skaffa intressenter till området. Den tänkta dagligvarubutiken kan med fördel lokaliseras i områdets början som första butik från infarten vid Kullavägen, nära Umedalens bostadsområde. Läget av dagligvarubutiken styrs inte i detaljplanen. Vilka som etablerar sig på respektive tomt blir en fråga för kommunens markanvisning.

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet redovisas som bilaga till denna samrådsredogörelse.

Länsstyrelsen anser sammanfattningsvis följande:

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är i många stycken knapphändig och otydlig bl a för trafikberäkningar, buller och intrångseffekter. Bedömningar av indirekta effekter har inte gjorts. Planförslagets påverkan av förutsättningarna att komma tillrätta med miljöproblemen i Centrala Stan ska redovisas. Miljömålet Begränsad klimatpåverkan bör uppmärksammas.

Nordplans kompletterande handelsutredning har vaga slutsatser. Man bör mer samlat se över handelssituationen med samtliga externa handelsområden medtagna. Planförslaget innebär ytterligare bilberoende och risk för utslagning av handeln i stadsdelar och närliggande orter. Omhändertagande av dagvattnet måste ske på ett miljömässigt genomtänkt sätt. Exploateringsgrad per fastighet förtydligas. Konsekvenserna av att riksintresset väg E12 passerar intill området bör belysas i MKB:n.

Kommentar: Umeåregionen är i stark tillväxt och utveckling. Den ständiga köpkrafttillväxten vill kommunen tillgodose med lämplig lokalisering, vilket vi bedömer detta vara. Lokaliseringen har stöd i kommunens övergripande handelspolicy, som anger tre handelsområden förutom Centrum.

Konsekvensutredning är gjord enligt de krav handelspolicy anger. En total översyn av handelssituationen är inte motiverad.

Sett ur ett regionalt perspektiv bedömer vi handelsområdet lämpligt. Investeringstilviljan finns. Om handelsområdet inte placeras här var etableras det då, på annan plats i regionen, i en annan region eller byggs det ut vid en senare tidpunkt?

Miljökonsekvensbeskrivningen har överarbetats och kompletterats 2006-10-20 med beaktande av Länsstyrelsens synpunkter. Avsnitten om trafikberäkningar och trafikbuller anser vi tillfyllest, likaså intrångseffekterna rörande friluftsliv, buller och rennärings. Riksintresset Vännäsvägen (europaväg E 12) angränsar till planområdet. Detta innebär att vägens huvuduppgift att förmedla nationell trafik inte får försvåras, dvs inga åtgärder får vidtas som innebär restriktioner/intrång för vägen t ex direkta utfarter, försvåra vägbreddning etc.

Den utökade byggrätten utgör en förhållandevis liten del av den totala handelsytan i Umeå. Kommunen delar inte uppfattningen att den föreslagna

ökningen av byggrätten, utöver vad detaljplaneprogrammet anger, skulle ge påtagliga försämringar av vare sig trafikflöden eller luftmiljö.

Indirekta effekter t ex hur trafiken förändras i andra delar av staden på grund av denna etablering kan svårigen göras. Inte heller kan planförslagets påverkan på förutsättningarna att komma tillrätta med miljöproblemen i Centrala Stan eller målet Begränsad klimatpåverkan redovisas, då dessa beror på ett antal variabler – inte minst vägpaketets utbyggnad – som inte kan konkretiseras i detta planförslag. Kommunen bedömer dock att etableringen av handelsområdet i Klockarbäcken innebär en jämnare fördelning av trafiken i Umeå, och därmed också ett totalt sett minskat trafikarbete.

För Centrala Stan pågår utarbetande av ett åtgärdsförslag, vilket behandlas i annan ordning. Allmänt har större målpunkter inflytande på trafiken. Klimatpåverkan torde bero på allmän strukturell förändring och ökat bilberoende. Klockarbäckens handelsområde skapar också ett stort antal arbetsplatser, vilket bidrar till ett integrerat samhälle.

Handelsområdet i Klockarbäcken är det enda som redan från början förutsatts få god kollektivtrafik och god tillgänglighet för gång- och cykeltrafik. Området är också främst avsedd för tunga varor och volymvaror. Kommunen delar därför inte Länsstyrelsens uppfattning att ett utökat handelsområde med automatik innebär ytterligare bilberoende och risk för utslagning av mindre butiker. Oavsett handelsområdets etablering pågår sedan länge en strukturuomvandling inom handeln mot större enheter.

Beträffande Nordplans kompletterande handelsutredning: Det Länsstyrelsen begär förutsätter, enligt kontakter med Nordplan, att man vet vilka branscher som kommer att etablera sig. Det är en detaljeringsnivå som detaljplanen inte innehåller. Det enda som är helt klart är K-Rauta. Att kommunen skulle spekulera i vilka branscher som etableras är meningslöst och kan ge felaktigt resultat.

Dagvattenfrågorna har behandlats i miljökonsekvensbeskrivningens tillägg och planbeskrivningen har utvecklats på denna punkt. Exploateringsgrad per fastighet har kompletterats och förtydligats i planhandlingarna. Utfartsförbud gäller automatiskt där gata/väg gränsar mot allmän naturmark.

Vägverket avser att åren 2008–11 rusta upp väg E12 delen Kulla–Norrfors till 2+1 väg med mitträcke, hastighet 110 km/tim. Någon arbetsplan som visar erforderligt vägutrymme vid aktuell detaljplan finns inte idag.

Om väg E4:s sträckning över älven blir öster om Umedalen kommer E4 att vara gemensam med E12, vilket torde kräva fyrfältsväg på aktuell sträcka. Vidare behövs utrymme för busshållplatser och eventuellt andra trafikordningar. Behov finns således att bredda dagens vägområde för att ge utrymme för framtida vägsystem. Det bör också förstärkas med ett utfartsförbud mot de allmänna vägarna E12 och väg 631.

Kommentar: Gällande detaljplan för Västra Umedalen, lagakraftvunnen 2003-06-10, gränsar mot vägområdet vid Vännäsvägens södra sida. I denna detalj-

plan är förberett för att kunna tillmötesgå Vägverkets behov av breddning av vägen. Att bredda vägområdet mot norr är ingen bra lösning, då den smala skogsridån mellan vägen och handelsområdet då skulle försvinna. Dock är marken närmast vägen i nu aktuell detaljplan för handelsområdet avsatt som allmänplatsmark, medan den i tidigare detaljplan lagts ut som kvartersmark. Vägverket kan i dagsläget inte specificera det framtida markbehovet.

Utfartsförbud gäller automatiskt där gata/väg gränsar mot allmän naturmark.

Baltic-gruppen anser i skrivelse 2006-08-17 att de är sakägare i detaljplane-processen. De kommer att hävda att formaliafel begåtts då de ej erhållit samrådshandlingar i ärendet.

I skrivelse 2006-08-30 anför Balticgruppen: Som fastighetsägare till Kv. Biet yttrade vi oss 2004-06-30 i samrådsskedet beträffande det planförslag som upprättades för Klockarbäckens handelsområde. Vi ansåg då liksom nu att vi är berörda sakägare, och därför ska delta i samrådsprocessen. Som stöd för vår uppfattning anföres att vi är den närmaste grannen och att det för närvarande pågår en planprocess att omvandla Kv. Biet till att medge ett 30-tal småhus.

Kommentar: Samhällsbyggnadskontoret betraktar inte Balticgruppen, och det av dem ägda Berkana Fastighets AB, som sakägare. De äger ingen fastighet närmast mot Vännäsvägens södra sida och vi bedömer dem inte heller på annat sätt vara berörda.

Balticgruppen har i övrigt inte lämnat några synpunkter på detaljplanen.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har 2006-08-08 beslutat tillstyrka detaljplaneförslaget.

Holmsund-Obbola kommunalförvaltning har inget att erinra mot planförslaget.

SHBK Miljö- och hälsoskydd har i yttrande i samrådsskedet framfört synpunkter på planförslaget. Dessa har arbetats in i planhandlingarna.

Umeå Vatten och Avfall AB (UMEVA). UMEVA kommer att tvingas flytta befintlig tryckavloppsledning till den nya lokalgatan. Dagvatten från området bör i första hand tas om hand lokalt. Från de lägre delarna bör ett nytt dike längs Vännäsvägen anläggas för att leda dagvattnet västerut till Klockarbäcken. UMEVA kan inte uppfylla de stora sprinklerkrav som kommer att ställas. Ansvaret för produktionsmaterial av typen förpackningar och tidningar åligger FTI. Uppställningsplats för container brukar benämnas återvinningsstation. UMEVA deltar med råd och goda exempel på lösningar för Umeå kommuns invånare.

Kommentar: Dagvatten från östra delen av planområdet omhändertas lokalt. För den västra delen anser UMEVA det tillräckligt att anlägga ett nytt dike västerut längs Vännäsvägen till vattendraget Klockarbäcken. Viss rening kan behövas före utsläpp i bäcken.

Frågan om sprinklerkrav får behandlas i bygglovskedet. Tänkbart läge för återvinningsstation bör redovisas på planens illustration

Umeå Energi. I tidigare detaljplan för Klockarbäckens handelsområde har bedömts att tre nätstationer skulle räcka för områdets elförsörjning. Med detta planförslag ökas bruttoarean från 30 000 m² till 45 000 m² och ytterligare nätstationer kan behövas. Var dessa ska placeras kan inte avgöras i detta skede. Det är viktigt att blivande exploatörer i ett tidigt skede får information om Umeå Energis behov av nätstationstomter. Kommande effektbehov och etableringar får avgöra hur nätstationerna placeras. Fjärrvärme kan erbjudas.

Kommentar: Läge för nätstationer kan för dagen inte specificeras i planen. Placering måste ske i nära samarbete med exploatörerna.

Övriga ändringar av planförslaget

Enligt Stadsledningskontoret är det ännu inte klarlagt med kommande exploatörers markanspråk. Stadsledningskontoret vill därför inte ha låsta lägen i detaljplanen av den föreslagna nordsydliga lokalgatan och av naturområdet i vilket vattendraget Klockarbäcken ingår. Stadsledningskontoret kan också tänka sig att den västliga delen (cirka 200 meter) av den öst-västliga lokalgatan inte alls byggs ut om utformningen av angränsande fastigheter skulle kräva att marken disponeras annorlunda.


För att i detta läge kunna föra detaljplanen vidare till antagande, vilket synes angeläget, har planen utformats flexibel på dessa punkter. Dessa frågor har tydliggjorts i genomförandebeskrivningen.


På önskemål från Stadsledningskontoret har, så som var avsikten i föregående detaljplan, mark avsatts för en mindre bensinstation och näringsställe intill infarten till handelsområdet vid Kullavägen.

SAMMANFATTNING

Fortsatta kontakter ska hållas med grannkommunerna angående handelsfrågor. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats och förtydligats på ett antal punkter. Förnyade kontakter har haft med Nordplan AB angående handelsfrågor. Dagvattenproblematiken har utvecklats i planbeskrivningen och i planbestämmelserna, exploateringsgraden har förtydligats, frågan om breddning av Vännäsvägen har kommenterats och behovet av återvinningsstation och nätstationer har redovisats. Den nordsydliga lokalgatan getts en flexibel placering och markutrymme har skapats för en mindre bensinstation och näringsställe.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå april 2007
Detaljplanering


Olle Forsgren
Stadsarkitekt


Benny Sandberg
Planingenjör

Bilaga: Länsstyrelsens samrådsyttrande i sin helhet



MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

ENLIGT PLAN OCH BYGGLAGEN (PBL)

**Detaljplan för Klockarbäckens
handelsområde etapp 2 i Umeå kommun,
Västerbottens län**

**UMEÅ KOMMUN
2006-10-20**

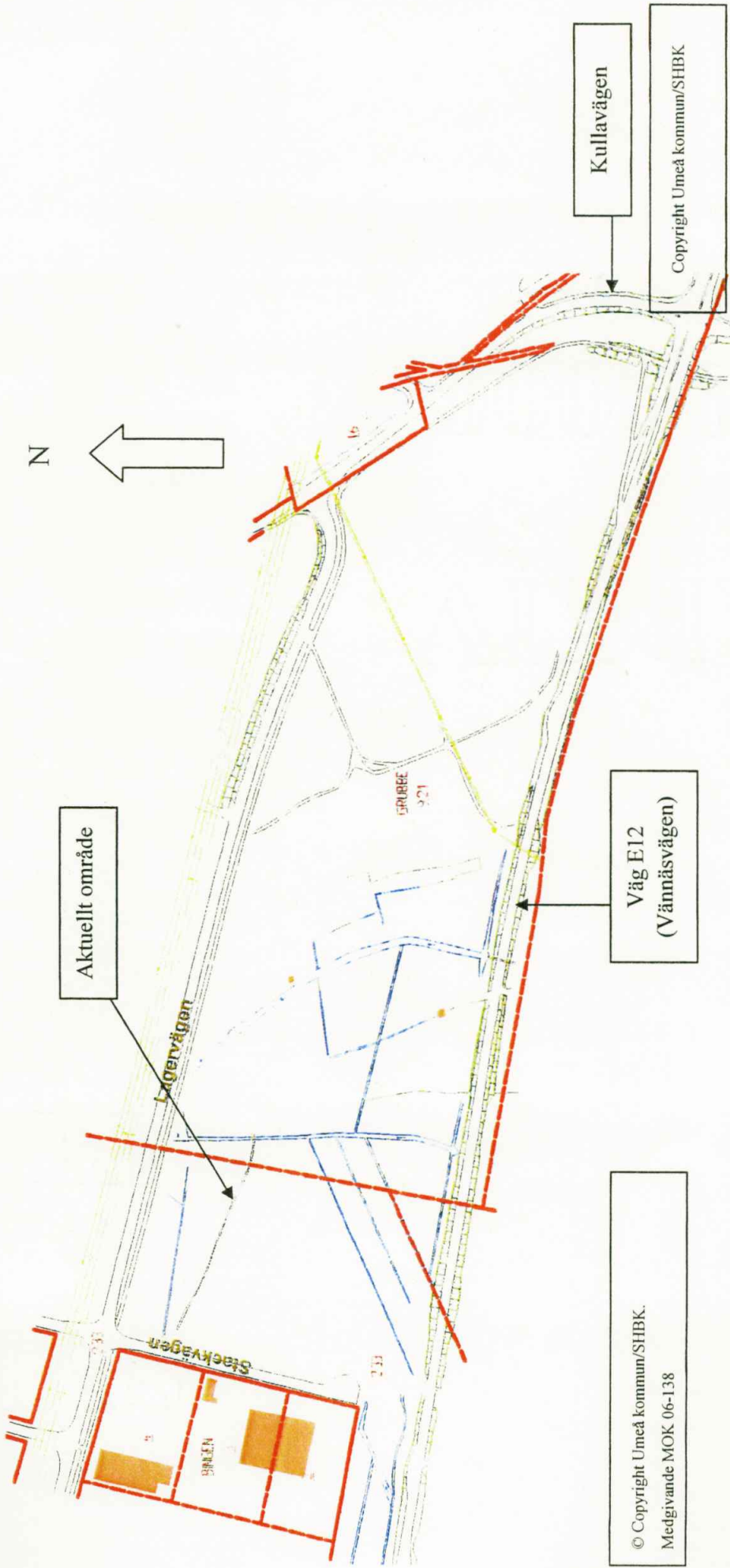


Innehåll

Översiktskarta	2
Sammanfattning	3
1 ORIENTERING	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Beskrivning av framtida verksamheter	4
2 PLANER OCH TILLSTÅND FÖR OMRÅDET	4
2.1 Öpl-98.	4
2.2 Umeå kommuns handelspolicy	5
3 AVGRÄNSNINGAR	5
4 SAMRÅD OCH KONTAKTER	5
5 MILJÖKVALITETSNORMER OCH MILJÖMÅL	5
5.1 Plan- och bygglagen	6
6 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR – TRAFIK	6
7 MILJÖKONSEKVENSER	8
7.1 Riksintressen	8
7.2 Landskapsbild	8
7.3 Naturmiljö	11
7.4 Kulturmiljö	14
7.5 Rekreation och friluftsliv	15
7.6 Hälsa	15
7.7 Rennäring	16
7.8 Buller	16
7.9 Vibrationer	21
7.10 Luftföroreningar	21
7.11 Summering av påverkan under byggtiden	25
8 UPPFÖLJNING OCH KONTROLL	26

Bilaga 1 Avståndsmarkering från vägmitt för Vännäsvägen och Umedalsallén.

Översigtskarta



Översigtskarta Klockarbäckens handelsområde.

Icke teknisk sammanfattning

Som en del i planeringen med att färdigställa handelsområdet Klockarbäcken Umeå kommun antagit en detaljplan för området för den östra delen av handelsområdet. Ytterligare en detaljplan för den västra delen av handelsområdet håller på att utarbetas. Detaljplaneärendet har ansetts kräva en miljökonsekvensbeskrivning, MKB. På uppdrag av Umeå kommun har WSP upprättat föreliggande MKB som avser den västra delen av handelsområdet och utgör en komplettering av tidigare upprättad MKB.

Klockarbäckens handelsområde kommer fullt utbyggt att inrymma 45 000 m² handelsyta varav 6 000 m² utgörs av dagligvaror och resterande av sällansköpsvaror.

Miljöpåverkan i aktuellt projekt bedöms bli störst när området är fullt utbyggt. Både buller och luftföroreningar i området ökar något jämfört med vad som redovisats i tidigare upprättad MKB. Ökningen blir dock liten då den relativa trafikökningen är liten. Förändringar i avstånd från vägmitt till område med lägre ljudnivå än 55 respektive 65 dBA ökar mellan 1 och 4 meter till följd av trafikökningen. Halter av luftföroreningar beräknas öka med mindre än felmarginalen i använd beräkningsmetodik. Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar beräknas kunna innehållas.

Schaktarbeten bör utföras i försiktighet för att undvika onödig påverkan på vattendraget Klockarbäcken. Förutsättningarna för behandling av dagvatten från planområdet i anslutning till detsamma bör utredas vidare.

Studerade miljöaspekter redovisas och summeras i nedanstående tabell.

Intressen	Påverkan		Anmärkning
	Ja	Nej	
Riksintressen	x		Väg E12 utgör riksintresse för kommunikationer
Landskapsbild	x		Området blir väl synligt från väg E12.
Naturmiljö	x		Stora delar av skogsområdet försvinner. Onödig påverkan på vattendraget Klockarbäcken bör undvikas.
Kulturmiljö	x		Fornlämningar påverkas.
Rekreation och friluftsliv		x	Inget utpekade rekreationsområde berörs.
Rennäring	x		Vinterbetesland för Rans sameby.
Buller och luftföroreningar	x		Visst lokalt tillskott av emissioner dock under gällande och känt kommande miljökvalitetsnorm.
Vibrationer		x	

1 Orientering

1.1 Bakgrund

Umeå kommun handlägger ärendet att upprätta en detaljplan för en utökning av det västliga handelsområdet i Umeå benämnt Klockarbäckens handelsområde. Området är beläget nordväst om korsningen Vännäsvägen (E12) och Kullavägen och avgränsas av Vännäsvägen, Kullavägen, Stackvägen och Lagervägen. En detaljplan har upprättats för etapp 1 av handelsområdet innefattande 18 000 m² handelsyta. Denna detaljplan antogs av kommunfullmäktige 050329. Till detaljplanen upprättades en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, daterad 041029.

Handelsområdet kommer nu att utökas till att omfatta totalt 45 000 m² handelsyta inom en markyta om ca 190 000 m².

Denna MKB utgör en del i handläggningen av planärendet av det utökade handelsområdet och ska redovisa konsekvenserna av att handelsområdet utökas. MKB:n som kompletterar den tidigare upprättade MKB:n daterad 041029 har upprättats av WSP. Trafikanalysen, *Klockarbäckens Handelsområde - En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna (maj 2006)*, vilken utgjort underlag för MKB:n, har upprättats av Curt L Sandberg Väg- och Trafkplanering AB.

1.2 Beskrivning av framtida verksamheter

Området avses att byggas ut i etapper för att vid full utbyggnad innehålla 45 000 m² handelsyta varav 6 000 m² dagligvaror och 39 000 m² sällanköpsvaror.

Etableringen av den första etappen beräknas innebära att handel kan påbörjas under år 2007.

2 Planer och tillstånd för området

2.1 Öpl-98.

Den östliga delen av handelsområdet omfattas av en befintlig detaljplan antagen av kommunfullmäktige 2005-03-29.

I Umeå kommuns översiktsplan, ÖPL-98, fastslås att ett av kommunens mål för handeln är att öka konkurrensen för att på så sätt ge konsumenterna lägre priser. Ett annat mål är att trygga dagligvaruförsörjningen i kommunens olika delar genom att samla olika serviceutbud som ett led i att minska serviceresandet. Ett minskat resebehov konstateras vara i överensstämmelse med kommunens övergripande mål som är att arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle. Vidare konstateras att ett nytt västligt handelsområde ska utgöra ett komplement till cityhandeln.

2.2 Umeå kommuns handelspolicy

Umeå kommunfullmäktige antog 2000-12-18 en handels- och servicepolicy för Umeå kommun. I denna anges de mål och riktlinjer som eftersträvas för handeln och servicen i kommunen.

Policyn kan bland annat sammanfattas i att kommunens handel och service skall:

- Bidra till att utveckla Umeå mot en god, jämställd och långsiktigt uthållig livsmiljö för människors bosättning och näringslivets utveckling.
- Erbjudas mångfaldig försörjning av varor och tjänster av hög kvalitet till rimliga priser.
- Vara väl fördelad och lätt tillgänglig för samtliga trafikantslag.
- Etableras och fungera i respekt för Agenda 21:s kvalitetskrav.
- Leda till stabila centra med mötesplatser och verksamheter i trygg och trevlig miljö.

3 Avgränsningar

De miljöaspekter som beskrivs i MKB:n har efter kontakter med kommunen bedömts vara relevanta i detta ärende. Denna kompletterande MKB beskriver den miljöpåverkan som antas uppstå som en direkt konsekvens av aktiviteter inom eller i direkt anslutning till den utökade handelsområdet och som är föremål för den tillkommande detaljplanen. Detta innebär att effekter av verksamheter inom det redan planlagda området beaktas vid upprättandet av föreliggande MKB. Indirekta effekter till följd av t.ex. eventuella omfördelningar av trafikflöden från andra stadsdelar har inte gjorts inom ramen för uppdraget.

I övrigt följer denna MKB strukturen i de anvisningar som ges av miljöbalken samt de anvisningar som Umeå kommun upprättat för MKB:er för detaljplaner.

4 Samråd och kontakter

Under avsnitt referenser återges bland annat de kontakter som tagits med myndigheter. Under arbetets gång har möten hållits med företrädare för Umeå kommuns planavdelning.

5 Miljökvalitetsnormer och miljömål

I miljöbalken redovisas de miljökvalitetsnormer som gäller i Sverige. Handelsområdet genererar fordonstrafik vilket bland annat bidrar med utsläpp av kväveoxider och partiklar. Miljökvalitetsnormerna för dessa ämnen bedöms vara relevanta i detta ärende. Vidare har riksdagen antagit 16 miljömål för Sverige. Dessa utgör bland annat grunden för de lokala miljömål som fastställts av Umeå kommunfullmäktige. I aktuellt ärende bedöms miljömålen *Frisk luft* och *God bebyggd miljö* vara relevanta.

För miljömål gällande frisk luft anger Umeå kommun som inriktningsmål att "*luften i Umeå skall inte påverka natur eller människor på ett negativt sätt*". Avseende miljömålet *God bebyggd miljö* anges vidare som inriktningsmål att "*Umeå ska utvecklas mot en god,*

jämställd och långsiktigt uthållig livsmiljö för människors bosättning och näringslivets utveckling”.

Under förutsättning att antalet transporter till och från detaljplaneområdet och dess absoluta närhet ökar kan det lokalt komma att motverka uppfyllandet av ovan nämnda miljömål. Tillskottet av emissioner till luft beräknas dock inte medföra att gällande och kända kommande miljö kvalitetsnormer överskrids. En redovisning av hur planerat handelsområde bedöms bidra till halter av kvävedioxider och partiklar redovisas i kapitel 7.10.

5.1 Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagen, PBL, andra kap. skall allmänna intressen beaktas vid planläggning och lokalisering av bebyggelse. I tredje kap regleras bland annat krav på byggnader. Nedan redovisas delar av nämnda kapitel och hur dessa krav har beaktats i föreliggande planärende.

PBL 2:3 - Planläggning skall, med beaktande av natur- och kulturvärden, främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar. Även en från social synpunkt god livsmiljö, goda miljöförhållanden i övrigt samt en långsiktigt god hushållning med mark och vatten samt med energi och råvaror skall främjas.

Beaktas vid genomförandet av detaljplanen.

PBL 3:1 - Byggnader skall placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Byggnader skall ha en yttre form och färg som är estetiskt tilltalande, lämplig för byggnaderna som sådana och som ger en god helhetsverkan.

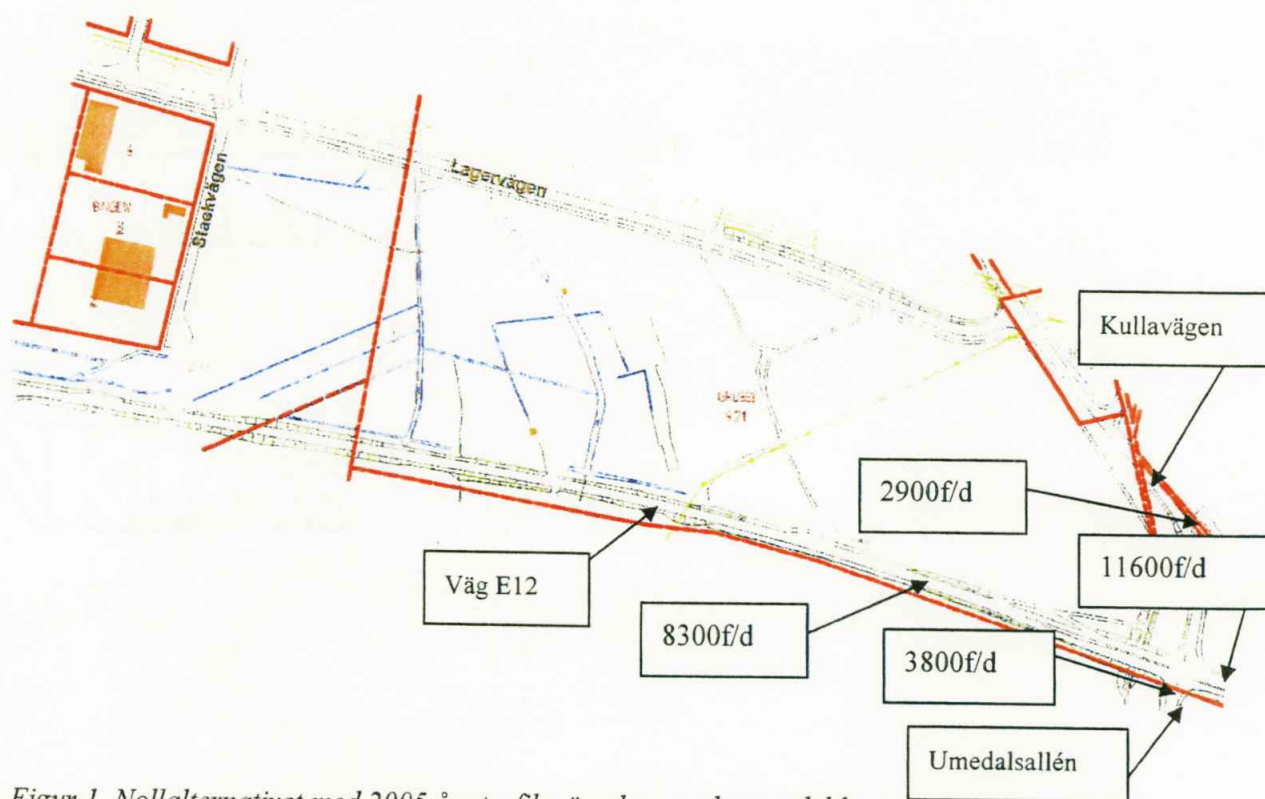
Beaktas vid genomförandet av detaljplanen.

6 Planeringsförutsättningar – trafik

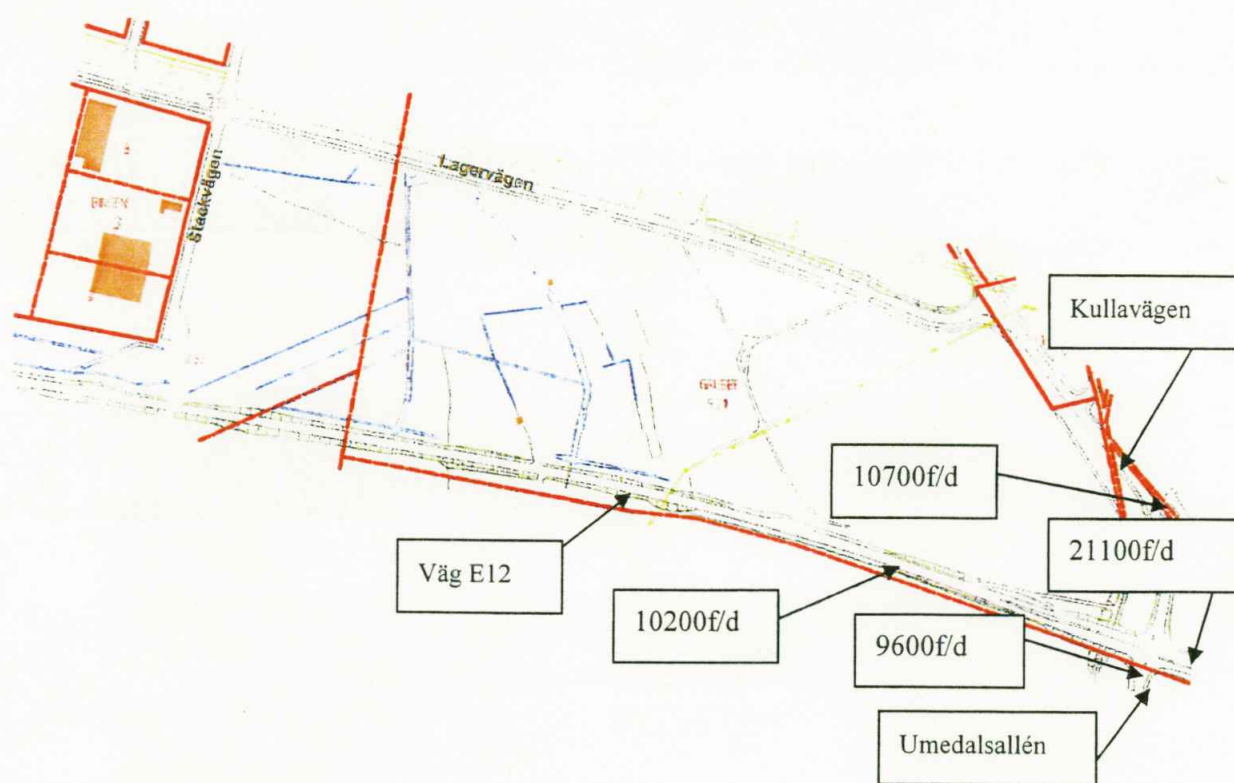
Underlag för denna miljökonsekvensbeskrivning utgörs av en trafikanalys, *Klockarbäckens Handelsområde - En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna (maj 2006)* utförd av Curt L Sandberg Väg- och Trafikplanering AB, som belyser nuvarande och uppskattade trafikmängder för dels nuvarande situation, nollalternativet, och dels utbyggnadsalternativet. För att ge en överskådlig bild av beräknade bullernivåer och emissioner till luft i relation till trafikmängderna redovisas trafikmängderna även i kapitel miljökonsekvenser (kap 7.8). För en fullständig bild av planeringsförutsättningarna hänvisas till trafikanalysen.

Alternativ 0 avser nuläget, ingen bebyggelse av området med nuvarande vägnät och trafikmängder för år 2005, vardagsmedeldygn. Dessa trafikmängder är något högre än de som redovisades i MKB:n daterad 041029 där nollalternativet avsåg trafikmängder för år

2003. Utbyggnadsalternativet avser området fullt utbyggt (45 000 m²) med utbyggnad av etapp 1 av planerat vägpaket utan miljöåtgärder, trafikmängder för år 2015, vardagsmedeldygn.



Figur 1. Nollalternativet med 2005 års trafikmängder, vardagsmedeldygn.



Figur 2. Ubyggnadsalternativet, handelsområdet fullt utbyggt samt etapp 1 av planerat vägpaket utan miljöåtgärder, vardagsmedeldygn år 2015.

7 Miljökonsekvenser

I följand kapitel beskrivs miljöpåverkan av respektive miljöaspekt. Miljöpåverkan redovisas för både bygg- och driftstid.

7.1 Riksintressen

Väg E12 som angränsar till planområdet utgör riksintresse för kommunikationer.

7.2 Landskapsbild

Förutsättningar

Aktuellt planområde avgränsas i söder av väg E12, i norr av Lagervägen, i öster av Kullavägen och i väster av Stackvägen. De östligaste delarna av planområdet utgör en del av Vindelälvsåsen. Inom planområdet finns 2 mindre grustag ur vilka uttag ej sker. I övrigt är åsen skogsbeklädd. I bild 1 syns delar av tidigare täkt.



Bild 1. Tidigare täkt i områdets östra del. Vy mot nordost.

Planområdet har sin högsta punkt i öster vid Kullavägen och sluttar mot väster.

Norr och öster om Kullavägen och Lagervägen finns ett flertal grustag vilka ännu ej har återställts. Söder om väg E12 finns ett småskaligt odlingslandskap som övergår i skogsmark längre öster ut mot korsningen E12/Kullavägen.

Den 10 kilovolts ledning som tidigare var dragen i luften genom området är numera markförlagd.

Den västliga delen av planområdet, väster om vattendraget Klockarbäcken som rinner genom planområdet, utgör planområdets lågpunkt och består av ung till medelålders skog på igenväxande ängsmark. Enstaka öppna partier med björk finns i området. Öster om vattendraget Klockarbäcken finns ett område med yngre barrträd. Delar av det västra området redovisas i bild 2 och 3.



Bild 2. Del av planområdet. Vy mot norr.



Bild 3. Vattendraget Klockarbäcken genom planområdet. Vy mot norr.

Inom aktuellt område är Klockarbäcken omgrävd

Ett alternativ för behandling av dagvatten från området kan vara att låta Klockarbäcken meandra genom en ca 40 meter bred korridor alternativt genom en sedimentationsdamm som placeras utanför planområdet norr om Lagervägen. Förutsättningarna för detta beskrivs närmare under kap. 7.3 Naturmiljö.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden. En eventuellt ny sträckning av väg E4 kan komma att tangera området.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Föreslagna byggnader inom planområdet placeras mot Lagervägen i norr. Inlastningstrafik når byggnaderna från Lagervägen. Kundtrafiken kommer in i området från Kullavägen. Parkeringsplatsen placeras söder om byggnaderna. Från väg E12 blir området väl synligt.

En eventuell sedimentationsdamm kan vid lågt inflöde eller låg grundvattennivå dräneras och därmed ha en negativpåverkan ur estetisk synpunkt. Om ett syfte med dammen är att skapa en vattenyta måste dammen tätas för att förhindra dränering. Tätningen kan göras med t.ex bentonitlera.

För att inte parkeringsytorna skall dominera stads-/landskapsbilden kan det vara positivt att behålla en skogssidå längs Klockarbäcken.

Åtgärder

Skogssidåer bör sparas i områdena närmast väg E12 och vattendraget Klockarbäcken för att aktuellt område ska harmonisera med intilliggande områden. Områdena bör ges en medveten gestaltning.

7.3 Naturmiljö

Förutsättningar

Den östligaste delen av aktuellt område utgör en del av Vindelälvsåsen. Åsen består främst av sand med en mäktighet upp till 20 m. Denna del av Vindelälvsåsen har i länsstyrelsens naturgrusinventering bedömts ha särskilt stort naturvärde (klass 1).

I områdets östra delar dominerar tallskog av lavristyp.

I områdets västra del växer bland annat tall, björk, gran sälg och asp. I buskskiktet återfinns sälg och hallon. Fältskiktet består bland annat av lingon, vårfryle, blåbär och björkpyrula. I bottenskiktet finns olika mossor, bland annat björnmossa. Längs vattendraget Klockarbäcken växer gråal.

Marken i denna del är sank med ett flertal diken som avvattnar området mot vattendraget Klockarbäcken. Grundvattenytan ligger på ett djup av 0,5-2,5 m i förhållande till markytan. Området är dikat och vattendraget Klockarbäcken är omgrävd.

Söder om väg E 12 ligger Prästsjön som i Umeå kommuns översiktliga naturinventering bedömts ha högsta naturvärde (klass 1). Sjöns utlopp sker via det så kallade Prästsjödiket som inom planområdet ansluter sig till vattendraget Klockarbäcken. Dagvatten från bostadsområde inom västra Umedalen avleds till vattendraget Klockarbäcken via ett dike som passerar planområdet.

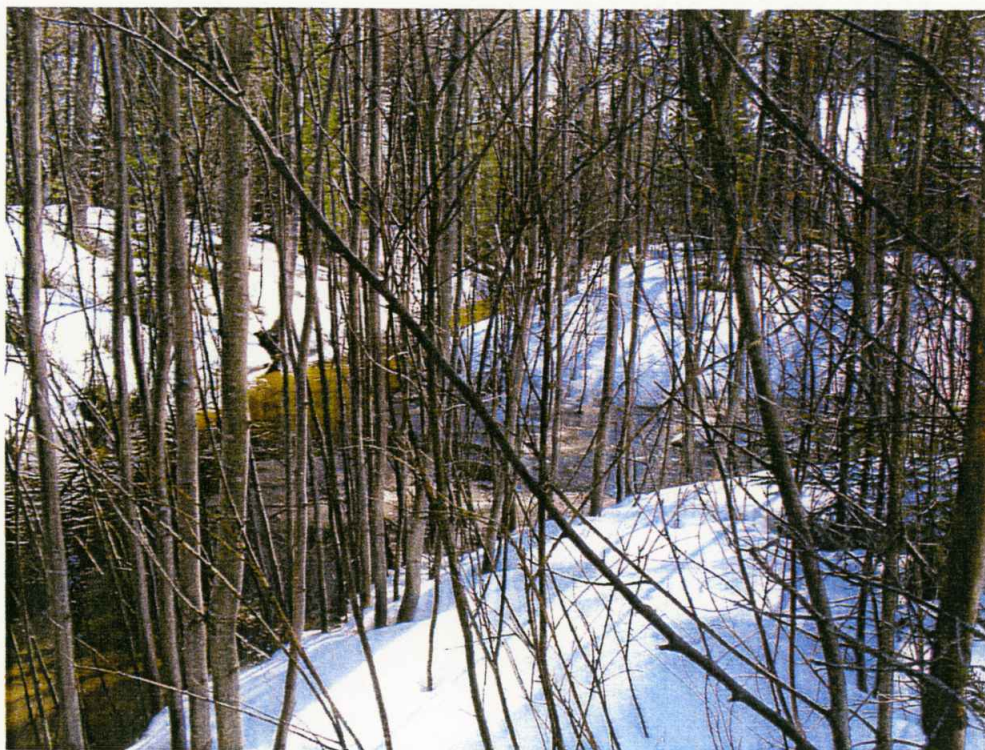


Bild 4. Prästsjödiket rinner samman med vattendraget Klockarbäcken inom planområdet.

Vidare har ett område söder om väg E12 uppmärksammats i skogsvårdsstyrelsens sumpskogsinventering.

En utredning beträffande dagvattenhanteringen för hela Klockarbäckens industriområde har genomförts, *PM dagvattenhantering Klockarbäcken, WSP 2005-05-25*. Utredningen föreslår lämpliga åtgärder för behandling av dagvatten från Klockarbäckens industriområde och möjlig hantering avseende dagvatten från handelsområdet.

Dagvattenhanteringen från handelsområdets östliga delar föreslås ske genom infiltration.

Nedan redovisas bedömda konsekvenser av två alternativ för behandlingen av dagvattnet från planområdets västra del. De två alternativen har utkristalerats vid samråd med företrädare för kommunala bolag och förvaltningar inom Umeå kommun. Dels att

dagvattnet avleds till Klockarbäcken som får meandra genom planområdet inom en ca 40 meter bred korridor inom vilken befintlig vegetation sparas och dels en sedimentationsdamm som placeras utanför planområdet norr om Lagervägen. Båda alternativen utgår från att partikelbundna föroreningar läggs fast och på så sätt förhindras att spridas vidare i recipienten.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden. En eventuellt ny sträckning av väg E4 kan komma att tangera området.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Stora delar av skogsområdet och den igenväxande ängsmarken försvinner när området bebyggs. Miljökonsekvenserna för naturmiljön bedöms som små.

Genom att låta vattendraget Klockarbäcken meandra kan en viss rening av dagvattnet erhållas. Reningegraden är beroende av vattnets uppehållstid och därmed svårare att kontrollera jämfört med en sedimentationsdamm. Generellt uppnås en högre reningegrad ju längre uppehållstiden är. En fördel med en ca 40 meter bred skogsridå med befintlig vegetation och meandrande bäck är att den kommer att fungera som en spridningskorridor för växter och djur. På så sätt gynnas den biologiska mångfalden inom området.

Med en sedimentationsdamm kan uppehållstiden kontrolleras på ett bättre sätt jämfört med en meandrande bäck. Tillräcklig markareal måste avsättas för att uppnå önskad reningegrad. Hur stor yta som måste avsättas är kopplad till avrinningsområdets storlek samt nederbörds mängd. T.ex. om dagvatten från intilliggande industriområden skall anslutas till sedimentationsdammen.

En kontrollerad uppehållstid möjliggör även för bättre förutsättningar för nedbrytning av eventuella oljekolväten som kan komma att nå Klockarbäcken från parkeringsytorna. Bäst rening avseende eventuellt utsläpp av oljekolväten erhålles om dagvatten från parkeringsytorna först får passera en oljeavskiljare innan vattnet avleds till recipienten.

Ridån med befintlig vegetation och meandrande bäck samt sedimentationsdamm kan kombineras för att öka graden av vattenrening i Klockarbäcken och öka den biologiska mångfalden.

Åtgärder

Schaktarbeten i anslutning till diken och vattendraget Klockarbäcken inom området bör utföras med stor försiktighet för att minimera påverkan på vattendraget Klockarbäcken och dess strandzon.

Ett recipientkontrollprogram bör upprättas för vattendraget Klockarbäcken.

Eventuella omgrävningar av Klockarbäcken kan vara tillståndspliktiga enligt miljöbalkens 11 kap eller bli föremål för samråd enligt miljöbalkens 12 kap 6§.

En ny utredning av dagvattenhantering i Klockarbäckens handels- och industriområden med syfte att ta fram förslag till lokalisering, utformning och dimensionering bör genomföras. Utredningen föreslås utgå från tidigare utförda utredningar i området.

7.4 Kulturmiljö

Förutsättningar

I samband med projektering av vägar genom området (Umeåpaketet) har det östra området undersökts av Västerbottens museum. Undersökningen av området återupptogs hösten år 2002/våren år 2003 med anledning av detaljplaneläggningen av aktuellt område. Vid de arkeologiska inventeringarna gjordes fynd av bland annat kokgropar, slaggrester och en grav.

Under hösten år 2003 fortsatte Västerbottens museum på uppdrag av Umeå kommun inventeringen av området. Undersökningarna tillsammans med tidigare undersökningar visade på nyttjande från äldre bronsålder, yngre bronsålder, järnålder och historisk tid.

Undersökningarna har enligt Västerbottens museum utförts i tillfredsställande omfattning. Undersökningarna avsåg i huvudsak de östliga delarna av handelsområdet.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Västerbottens museum konstaterar att undersökningsområdet bör kunna tas i anspråk för exploatering utan att större arkeologiska värden kommer till skada.

Åtgärder

Museet föreslår att graven som tagits in till museet i sin helhet eventuellt skulle kunna rekonstrueras i ett eventuellt köpcentra som en påminnelse om tidigare användning av området.

7.5 Rekreation och friluftsliv

Förutsättningar

Vattendraget Klockarbäcken, Kulla, Trollberget och Nyåkersberget är viktiga områden för det rörliga friluftslivet på grund av närheten till de nya bostadsområden som finns i anslutning till Umedalsområdet. Områdena är redovisade i översiktsplanen som områden av lokalt intresse för friluftslivet.

Klockarbäcksområdet har skidspår och vandringsterräng. Det finns en anslutning mellan Backens elljusspår och skid- och vandringspår i Klockarbäcksområdet.

Umeå kommun har planer på att anlägga en friluftsanläggning "Klockarbacken" för bland annat pulk-, snowboard- och längdskidåkning i en gammal grustäkt nordost om korsningen Lagervägen-Kullavägen, dvs utanför aktuellt planområde. Området föreslås nyttja befintliga in- och utfarter i anslutning till Kullavägen.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Föreslagen planändring bedöms endast medföra konsekvenser för planområdet som efter utbyggnad inte kan nyttjas för friluftsliv. Ett förmodat ökat trafikflöde kan påverka framkomligheten till målpunkter i form av friluftsanläggningar i planeringsområdets närhet, t.ex. planerad friluftsanläggning "Klockarbacken".

7.6 Hälsa

Förutsättningar

Norr om Lagervägen löper en 130 kilovoltsledning i västlig-östlig riktning. Den 10 kilovolts ledning som tidigare var dragen i luften genom området är numera markförlagd.

Enligt Statens Strålskyddsinstitut, SSI, finns inga forskningsresultat som motiverar gränsvärden gällande skyddsavstånd från kraftledningar men det finns skäl till försiktighet. Av den anledningen rekommenderar myndigheterna gemensamt följande försiktighetsprincip:

Om åtgärder, som generellt minskar exponeringen, kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön. När det gäller nya elanläggningar och byggnader bör man redan vid planeringen sträva efter att utforma och placera dessa så att exponeringen begränsas.

Det övergripande syftet med försiktighetsprincipen är att på sikt reducera exponeringen av magnetfält i vår omgivning för att minska risken att människor eventuellt kan skadas.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Några fastställda riktvärden beträffande skyddsavstånd från kraftledningar finns ej då det inte bedöms vara nödvändigt.

7.7 Rennäring

Förutsättningar

Aktuellt område utgör vinterland för Rans sameby. Angränsande områden söder om väg E12 och norr om Forslunda utgör viktiga områden för Rans Sameby.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Aktuellt planområde kan ej användas som vinterbetesland.

7.8 Buller

Förutsättningar

Bedömningsgrunder och riktvärden

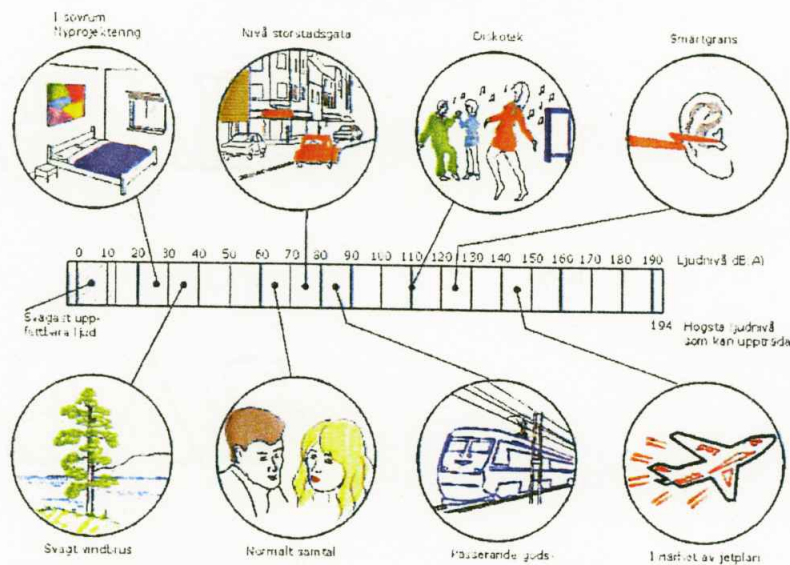
Buller är, framförallt i större tätorter, ett stort folkhälsoproblem. I Sverige utgör trafiken den vanligaste orsaken till bullerstörningar. När människan utsätts för buller är den vanligaste reaktionen en känsla av obehag men buller kan också orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar och sömnstörningar. Trafikbuller från gator i det aktuella området är framför allt störande för närboende.

För beskrivning av buller vars styrka är konstant i tiden används ofta ljudnivå i decibel med beteckningen dB(A). Detta störningsmått är enkelt att arbeta med och kan direkt mätas med ljudnivåmätare. I Sverige används två olika störningsmått vad gäller bland annat trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Med ekvivalent ljudnivå avses en form av medelljudnivå under en given tidsperiod. För trafikbuller är tidsperioden i de flesta fall ett dygn. Den maximala ljudnivån är den högsta förekommande ljudnivån då exempelvis en långtradare passerar.

Decibelbegreppet är ett logaritmiskt begrepp. Detta innebär bland annat att vid addition av buller från två lika starka bullerkällor så ökar ljudnivån med 3 dB. På samma sätt ger en fördubbling/ halvering av trafikmängden 3 dB högre/lägre ekvivalent ljudnivå. När det gäller upplevelsen av skillnader i bullernivå kan följande anges:

3 dB upplevs som en knapp hörbar förändring

8 - 10 dB förändring upplevs som en fördubbling/halvering av ljudet.



Figur 3. Illustration av bullernivåer från olika bulleralstrande källor.

Ekvivalent bullernivå menas det buller som upplevs från en jämn ström av t.ex. bilar, det vill säga en form av medelbuller där enskilda fordons buller inte urskiljs. Maximalnivå är buller från enskilda fordon, normalt stora lastbilar.

Riktlinjer för bullernivåer

Naturvårdsverkets riktlinjer för bullernivåer innebär att ekvivalent buller överstigande 55 dBA skall undvikas om det inte är ekonomiskt oförsvarligt att åtgärda bullernivån. Åtgärderna bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dBA ekvivalentnivå och 45 dBA maximalnivå. Även om åtgärderna i första etappen inriktas på att begränsa inomhusnivåerna (d.v.s. normalt fasadåtgärder) bör även om möjligt de långsiktiga målen för utomhusnivåer (för bostadsbebyggelse enligt riksdagsbeslut) uppnås. Det betyder att även uteplatser och balkonger om möjligt bör åtgärdas. Detta utgör dock ett andrahandsmål. Att åtgärda hela utomhusmiljön är ett mål som kommer först därefter.

Tabell 1. Naturvårdsverkets riktlinjer för buller nivåer.

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå i dBA för dygn	Maximal ljudnivå i dBA
Utomhus		
Vid permanentbostäder, vårdlokaler och undervisningslokaler	55 ¹⁾	
Rekreationsområden i tätbebyggelse	55 ¹⁾	
Vid arbetslokaler	65 ¹⁾	
Inomhus		
Permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler	30	45 ²⁾
Undervisningslokaler	30	
Arbetslokaler	40	
Utomhus i områden med låg bakgrundsnivå		
Friluftsområde avsatt i kommunal översiktsplanering	40 ¹⁾	
Bostadsområden med låg bakgrundsnivå utan andra aktiviteter än boende	45-50 ¹⁾	

1) Riktvärdena avser frifältsvärde utanför fönster/fasad eller till frifältsförhållanden korrigerade värden. Vidare avser värdena även uteplatser, lekplatser och balkonger etc. invid permanentbostäder och undervisningslokaler.

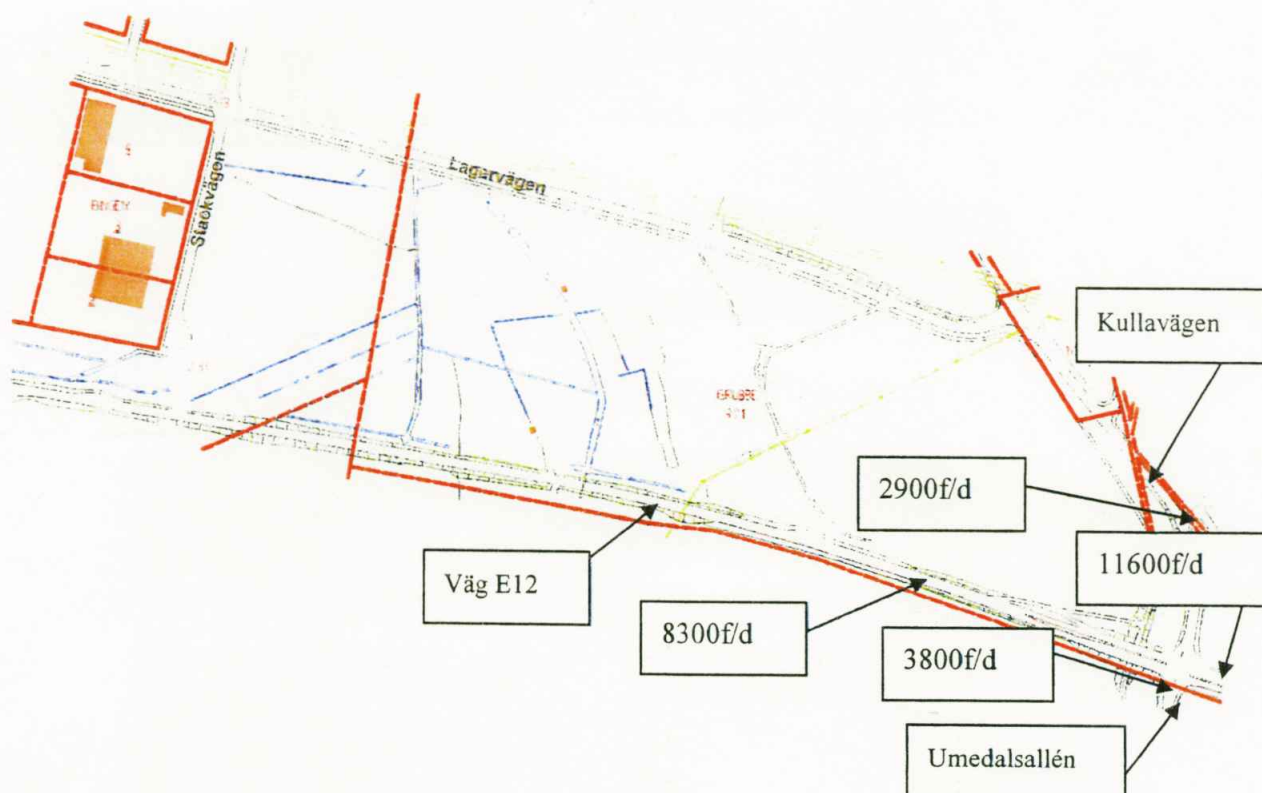
2) Avser boningsrum.

Beräkning

Bullerberäkningarna i denna MKB har utförts med hjälp av Trivectors beräkningsprogram Buller väg 8.6 som utför beräkning enligt nordisk beräkningsmodell. Modellen finns redovisad i "Vägtrafikbuller, nordisk beräkningsmodell, reviderad, 1996, rapport 4653. Underlag till bullerberäkningarna är information om terrängens utseende, trafikmängd, hastighet, andel tung trafik mm.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Beräkningar av bullernivåer har gjorts för ett gatunät runt Klockarbäckens planerade handelsområde. Söder om det aktuella området sträcker sig väg E12 från Umeå mot inlandet. I norr begränsas området av Kullavägen och Lagervägen. Trafikmängder som använts för beräkningarna baseras på "nuvarande förhållande: om inget görs" se karta nedan.



Figur 4. Nollalternativet med 2005 års trafikmängder, vardagsmedeldygn.

Tabell 2. Beräknade avstånd från angiven sträcka till punkt med lägre ekvivalent bullernivå än 55 respektive 65 dBA, alternativ 0.

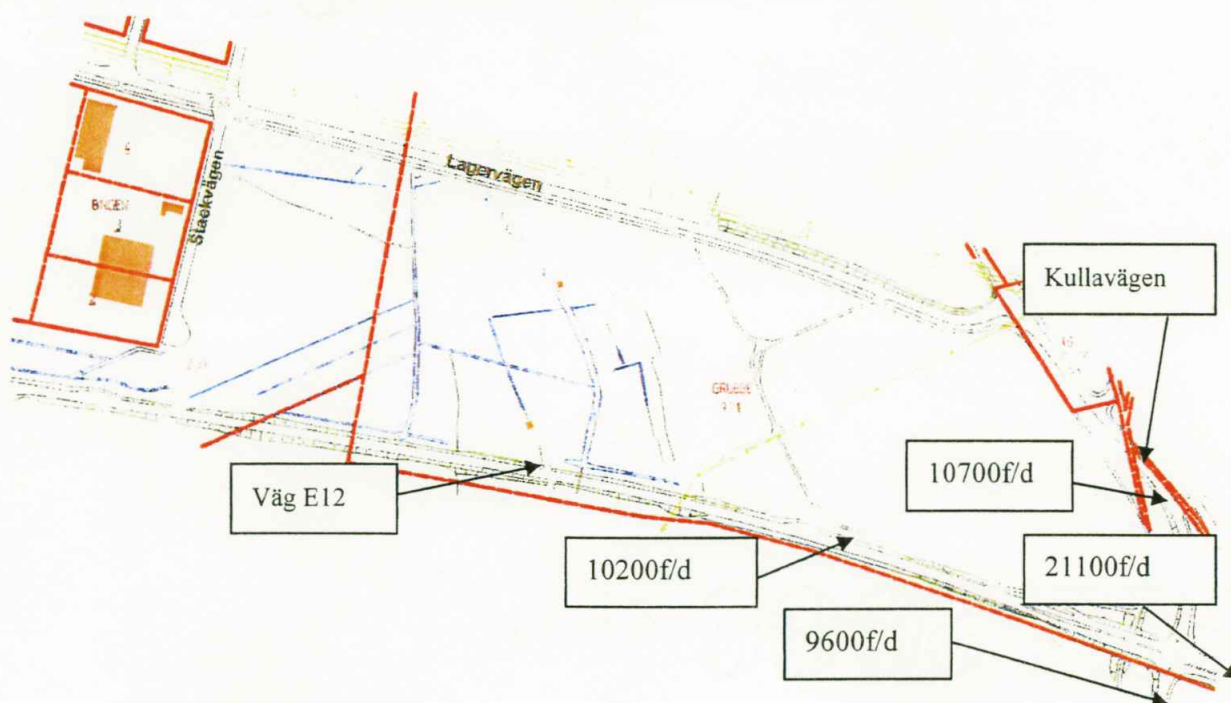
Vägavsnitt	Avstånd till punkt med lägre ekvivalent bullernivå än	
	55 dBA	65 dBA
Väg E12 väster om korsning med Kullavägen	69 m	20 m
Väg E12 öster om korsning med Kullavägen	75 m	23 m
Kullavägen norr om E12	39 m	7 m
Umedalsallén	26 m	5 m

Tabellen ovan visar hur brett område som riskerar att utsättas för ekvivalenta bullernivåer över 65 dBA och över 55 dBA. Vid tät bebyggelse utmed vägen erhålls en viss skärmning av de främsta husen så att bullernivåerna i bakomvarande hus blir något lägre.

Vid bostadsbebyggelsen utmed Umedalsallén kommer den ekvivalenta bullernivån att vara under 55 dBA på ett avstånd av 26 meter från Umedalsalléns vägmitt. I bilaga 1 redovisas olika avstånd från vägmitt till planerat bostadsområde söder om Vännäsvägen och väster om Umedalsallén. Maximalbullernivån kommer att ligga på ca 45 dBA inomhus för byggnader ca 39 meter från vägmitt. Maxbullernivån är oberoende av trafikmängd, det vill säga nivån är inte alternativberoende.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Utbyggnadsalternativet innebär att handelsområdet i Klockarbäcken är utbyggt med ca 45 000 m² varav dagligvaror uppgår till 6 000 m² och resterande ytor utgörs av sällanköpsvaror. Förväntade trafikmängder som använts för beräkningarna visas i kartan nedan.



Figur 5. Utbyggnadsalternativet, handelsområdet fullt utbyggt samt etapp 1 av planerat vägpaket utan miljöåtgärder, vardagsmedeldygn år 2015.

Tabell 3. Beräknade avstånd från angiven sträcka till punkt med lägre ekvivalent bullernivå än 55 respektive 65 dBA, utbyggnadsalternativet.

Vägavsnitt	Avstånd till punkt med lägre ekvivalent bullernivå än	
	55 dBA	65 dBA
Väg E12 väster om korsning med Kullavägen	83 m	29 m
Väg E12 öster om korsning med Kullavägen	125 m	43 m
Kullavägen norr om E12	58 m	13 m
Umedalsallén	50 m	9,5 m

Vid bostadsbebyggelsen söder om väg E12 (väster om Umedalsallén) kommer bullernivån att ligga över 55 dBA upp till ett avstånd av 83 meter från Vännäsvägens vägmitt, för avstånd se bilaga 1. Detta avstånd kan minskas genom att bygga en skärm utmed

Vännäsvägen. Med en skärnhöjd av ca 2 meter kan avståndet till 55 dBA-linjen minska till 38 meter. Om inte området skyddas med en bullerskyddsskärm kommer maxbullernivån inomhus utmed Vännäsvägen att ligga över 45 dBA upp till ett avstånd av ca 40 meter från vägen.

7.9 Vibrationer

Förutsättningar

Vibrationers utbredning beror främst på de geologiska förhållanden som råder inom ett område. Marken inom planområde består i huvudsak av tätare jordarter.

Andra faktorer som påverkar vibrationerna är naturligtvis sprängningar i berg och om pålning/spåntning krävs för grundläggningen.

Miljökonsekvenser 0-alternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

De geologiska förhållandena inom området gör området relativt gynnsamt ur vibrationssynpunkt och ingen sprängning bedöms krävas varför konsekvenserna för närliggande bostadsområden bedöms bli försumbara.

7.10 Luftföroreningar

Förutsättningar

Bedömningsgrunder och riktvärden

Luftföroreningar från vägtrafiken medför en lång rad problem på olika nivåer. Vägtrafiken svarar för en betydande och ökande andel av de svenska utsläppen av växthusgaser. Regionalt orsakar vägtrafiken bl.a. övergödning och förorening genom utsläpp av bl.a. kväveoxider.

Lokalt påverkas människors hälsa av ett stort antal komponenter i bilavgaserna. Däribland kan kväveoxider ge besvär med andningsvägarna och partiklar kan öka risken för cancer.

Genom ändring av förordningen om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527) har Sverige inarbetat EU:s ramdirektiv för luftkvalitet (dir 96/62/EG) med tillhörande dotterdirektiv.

I figur 10 redovisas gällande och känt kommande miljö kvalitetsnormer avseende Kväveoxider och partiklar enligt förordningen om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527). Det finns även miljö kvalitetsnormer för andra ämnen men inom Umeå

kommun bedöms miljö kvalitetsnormerna för kväveoxider och partiklar vara mest relevanta att redovisa.

<p>Kvävedioxid och kväveoxider till skydd för människors hälsa</p> <p>40 µg/m³ som årsmedelvärde</p> <p>60 µg/m³ som dygnsmedelvärde**</p> <p>90 µg/m³ som timmedelvärde**</p> <p>Kväveoxider storstad* till skydd för människors hälsa</p> <p>30 µg/m³ som årsmedelvärde</p> <p>Partiklar PM10 till skydd för människors hälsa</p> <p>40 µg/m³ som årsmedelvärde***</p> <p>50 µg/m³ som dygnsmedelvärde***</p>
--

Figur 6. Gällande och kommande miljö kvalitetsnormer för luft i tätorter.

- *) I områden där det är minst 20 kilometer till närmaste storstad eller 5 kilometer till annat bebyggt område, industriell anläggning eller motorväg. Avseende svaveldioxid menas med vinterhalvsmedelvärde tiden mellan 31 oktober t.o.m. 31 mars.
- ** 98-percentil
- *** 90-percentil

Enligt förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft (SFS 2001:527) definieras storstad som område med en befolkningkoncentration med mer än 250 000 invånare, eller, om befolkningkoncentrationen är högst 250 000 invånare, område med en sådan befolkningstäthet per kvadratkilometer att det är motiverat att utvärdera och säkerställa luftkvaliteten.

Befolkningens exponering

Befolkningen i en tätort exponeras för luftföroreningar i olika situationer – i bostaden, på arbetsplatsen, i trafiken etc. Dosen påverkas bl.a. av haltnivån och exponeringstiden. Haltnivån som enskilda personer exponeras för är sammansatt av en bakgrundshalt och ett lokalt bidrag exempelvis från trafiken på en närliggande gata. Bakgrundshalten är sammansatt av bidrag från andra gator och från andra källor. Exponeringsgraden påverkas därför av var utsläppen sker.

Vidare har vindriktningen betydelse för i vilken omfattning befolkningen exponeras. Den förhärskande vindriktningen i Umeå är generellt sett nordlig under vinterhalvåret och sydlig under sommarhalvåret.

Beräkning

För denna MKB har uppskattning av halten kvävedioxid och partiklar gjorts med hjälp av nomogrammetod som framtagits av SMHI på uppdrag av bl.a. vägverket. En kontrollberäkning av kvävedioxidhalten har därefter genomförts med Trivectors dataprogram AIG/s. Programmet utvecklas inte längre men kan fortfarande användas för beräkningar med prognosår fram till år 2005. Någon egentlig spridningsberäkning har inte genomförts då nomogrammetoden pekar på låga avgashalter. Miljön antas vara öppet gaturum med gles bebyggelse..

Miljökonsekvenser 0-alternativet**Kvävedioxid**

Halten kvävedioxid har under senare år minskat till följd av ökad andel katalysatorbilar. Kvävedioxidmålen har dock varit svår att klara i centrala Umeå. På landsbygden där bakgrunds nivåerna är lägre och meteorologiska förhållanden är mera gynnsamma ligger dock halterna kvävedioxid betydligt under redovisade gränsvärden.

Beräknad halt kvävedioxid samt bakgrundshalt för nollalternativet redovisas i tabell 4.

Tabell 4. Beräknade halter av kvävedioxider för nollalternativet, .

	NO ₂ nollalternativet				
	Trafikmängd	Årsmedel	Bakgrundshalt	Totalhalt	98-percentil
		tillskott			
		µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³	µg/m ³
E12 väst	8300	7,2	8	15,2	34,4
Kullavägen	2900	3,2	8	11,2	27,4
E12 öster om Kullav	11600	9,3	8	17,3	37,6
Umedalsallén	3800	4,6	8	12,6	30,2
Miljö kvalitetsnorm				40 µg/m ³	60 µg/m ³

Tabellen ovan visar att halterna ligger väl under gällande miljö kvalitetsnorm för dygn 60 µg/m³ och endast marginellt över de halter som redovisats i MKB:n daterad 041029.

Partiklar

För Umeå gäller generellt att halter av partiklar (PM10) ligger väl under kommande miljö kvalitetsnorm. Beräknad halt partiklar samt bakgrundshalt för nollalternativet redovisas i tabell 5.

Tabell 5. Beräknade halter av partiklar för nollalternativet.

PM10 nollalternativet					
	Trafikmängd	Årsmedel tillskott $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Bakgrundshalt $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Totalhalt årsmedel $\mu\text{g}/\text{m}^3$	90-percentil dygnsvärde $\mu\text{g}/\text{m}^3$
E12 väst	8300	2,5	10	12,5	24
Kullavägen	2900	1,1	10	11,1	21,2
E12 öster om Kullav	11600	3,6	10	13,6	26,2
Umedalsallén	3800	1,2	10	11,2	22
Miljö kvalitetsnorm				40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

För den mest belastade gatan, väg E12 öster om Kullavägen med ca 11 600 fordon per dygn beräknas halten PM10 till 26,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som dygnsmedelvärde. Den minst belastade gatan, Kullavägen norr om väg E12 med 2900 fordon per dygn får en medelhalt för dygn på 21,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Beräknade värden ligger därmed under miljö kvalitetsnormen som anger 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ som gräns. Även halten partiklar ökar marginellt jämfört med de halter som redovisats i MKB:n daterad 041029.

Miljökonsekvenser, utbyggnadsalternativet

Utbyggnadsalternativet innebär en ytterligare ökning av trafiken till och från Klockarbäcksområdet, jämfört med de trafikmängder som redovisats i tidigare upprättad MKB, men beräkningar visar att det ger relativt små förändringar av halter av kvävedioxid och partiklar. Utbyggnadstakten i området bedöms innebära att full omsättning i handelsområdet och därmed full trafikering uppnås omkring år 2015.

Tabell 6. Beräknade halter av kvävedioxid vid utbyggnadsalternativet.

NO ₂ utbyggnadsalternativet					
	Trafikmängd	Årsmedel tillskott $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Bakgrundshalt $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Totalhalt årsmedel $\mu\text{g}/\text{m}^3$	98-percentil dygnsvärde $\mu\text{g}/\text{m}^3$
E12 väst	10200	5	8	13	31
Kullavägen	10700	4,6	8	12,6	30,2
E12 öster om Kullav	21100	7,2	8	15,2	34,4
Umedalsallén	9600	4,6	8	12,6	30,2
Miljö kvalitetsnorm				40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Tabell 7. Beräknade halter av partiklar vid utbyggnadsalternativet.

	PM10 utbyggnadsalternativet				
	Trafikmängd	Årsmedel tillskott $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Bakgrundshalt $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Totalhalt årsmedel $\mu\text{g}/\text{m}^3$	90-percentil dygnsvärde $\mu\text{g}/\text{m}^3$
E12 väst	10200	3,1	10	13,1	26
Kullavägen	10700	2,9	10	12,9	25,2
E12 öster om Kullav	21100	6,4	10	16,4	32,2
Umedalsallén	9600	2,9	10	12,9	25,2
Miljö kvalitetsnorm				40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Halten av NO_2 i luft minskar något i framtiden då bilparken blir bättre än nollalternativet. Mängden partiklar kommer inte att minska i samma utsträckning som NO_2 , halten av partiklar, PM10, kommer dock att ligga under miljö kvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för a utbyggnadsalternativet trots ökad trafikmängd på flera vägavsnitt.

Resultaten ovan visar att halterna av kvävedioxid i luften utmed vägarna i området ligger väl under gränsvärdet 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ för dygn.

Åtgärder

Det föreslås inga åtgärder som är specifikt planerade för att minska mängden emissioner.

Åtgärder som ger förbättringar i form av jämnare trafikrytm med färre stopp och mindre risk för köbildning, ger totalt sett mindre utsläppsmängder än nollalternativet.

Fortsättningsvis bör därför framkomlighet i korsningar prioriteras för att bibehålla låga halter i luften. Åtgärden kan vara god utformning av cirkulationsplatser i eventuellt nya eller ombyggda korsningar.

7.11 Summering av påverkan under byggtiden

Största störningarna under byggtiden förväntas bestå av främst buller, eventuell damning för närboende samt störningar i trafiken under det schaktarbeten bedrivs och att nya anslutningsvägar byggs. Under denna byggtid kommer framkomligheten längs berörda vägar att vara begränsad.

8 Uppföljning och kontroll

Arbeten med kontroll och uppföljning sker successivt av beställaren under entreprenadtiden. Om lokal behandling av dagvatten blir aktuellt inom området bör ett kontrollprogram upprättas för skötsel av anläggningen.

Källor och underlag

Miljöbokslut 2002, Umeå kommun.

Översiktsplan för Umeå kommun, ÖPL 1998.

Handelspolicy för Umeå kommun, antagen av kommunfullmäktige 2000-12-18

Översiktlig naturinventering i Umeå kommun.

Länsstyrelsens naturgrusinventering.

Statens Strålskyddsinstitutets hemsida, www.ssi.se.

PM, Dagvattenhantering Klockarbäcken, WSP, 2005-05-25.

Klockarbäckens Handelsområde - En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna (maj 2006), Curt L Sandberg Väg- och Trafkplanering AB.

Samråd för MKB, daterad 041029

Bo Berge	Miljö- och planavdelningen, Länsstyrelsen
Gunnar Lindén	
Jan Sundström	
Sara Larsson,	Förvaltningsavdelningen, Länsstyrelsen
Åsa Lundberg	Västerbottens museum
Susanne Sundström	
Carl Arnö,	Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun
Mats Nebaeus	
Annika Olsson	
Kurt Knutsson	UMEVA

Samråd för MKB, daterad 061020

Susanne Sundström	Västerbottens museum
Benny Sandberg	Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun
Mats Nebaeus	
Olle Forsgren	
Kurt Knutsson,	UMEVA
Björn Johansson	Statsledningskontoret, Umeå kommun
Royne Söderström,	Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun

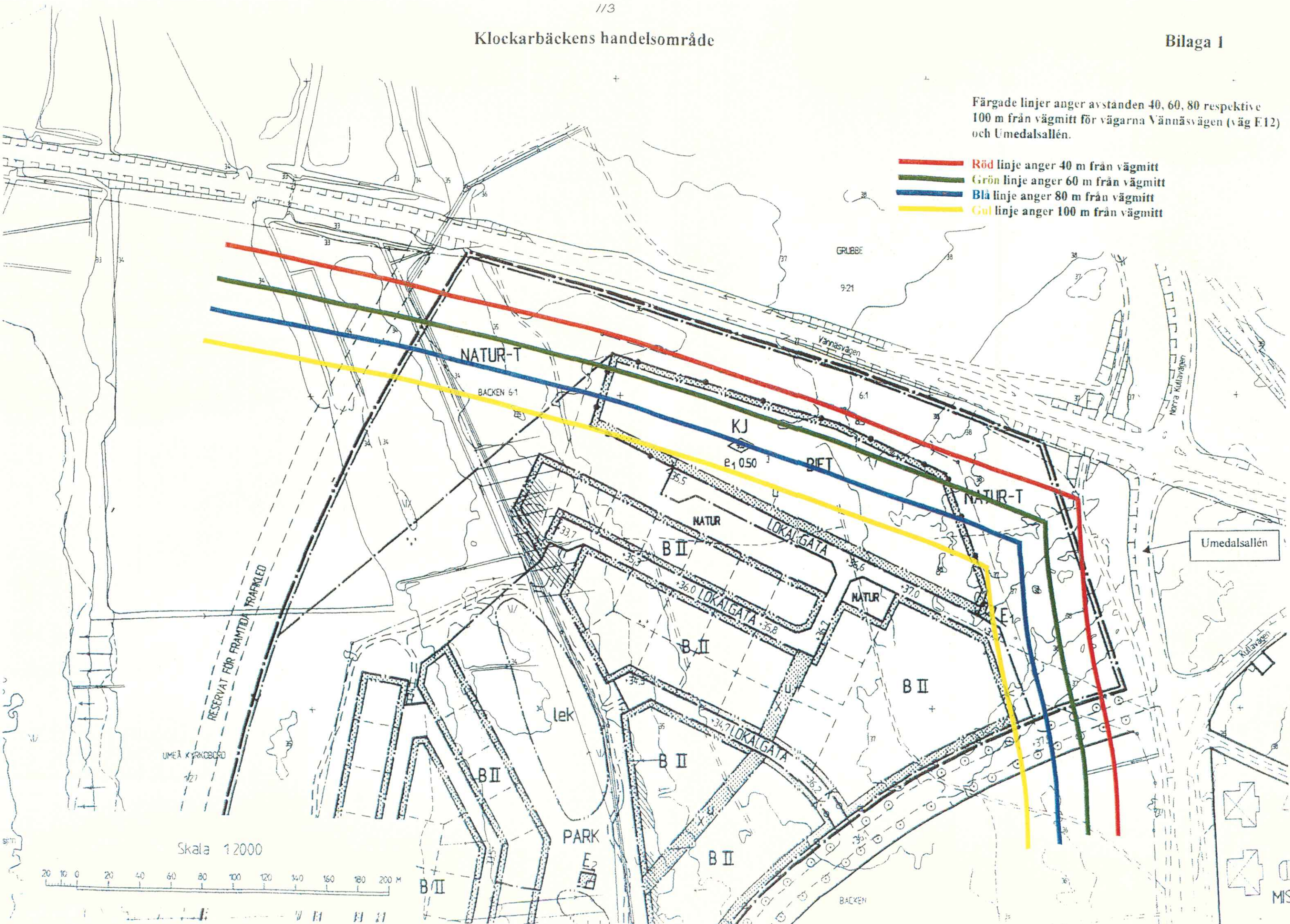
Umeå 2006-10-20

WSP Samhällsbyggnad

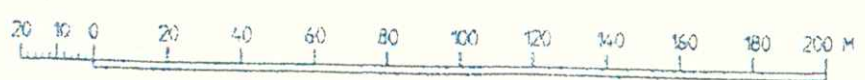
Anders Glassel
UppdragsledareDaniel Johnson
Handläggande ingenjör

Färgade linjer anger avstånden 40, 60, 80 respektive 100 m från vägmitt för vägarna Vännäsvägen (väg E12) och Umedalsallén.

- Röd linje anger 40 m från vägmitt
- Grön linje anger 60 m från vägmitt
- Blå linje anger 80 m från vägmitt
- Gul linje anger 100 m från vägmitt



Skala 1:2000



MIS



KOMPLETTERING AV MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

ENLIGT PLAN OCH BYGGLAGEN (PBL)

**Detaljplan för Klockarbäckens
handelsområde etapp 2 i Umeå kommun,
Västerbottens län**

**UMEÅ KOMMUN
2007-06-05**



1.1 Komplettering av MKB avseende detaljplan för handelsområdet Klockarbäcken

En MKB, daterad 2006-10-20, har upprättats avseende ny detaljplan för handelsområdet Klockarbäcken. Länsstyrelsen har efter det att detaljplanen ställts ut framfört synpunkter om att MKB:n bör kompletteras avseende risker kopplade till försäljning av drivmedel inom planområdet.

Föreliggande handling utgör komplettering av ovan nämnda MKB och belyser risker kopplade till försäljning av drivmedel. Drivmedelsförsäljningens läge inom planområdet redovisas på bifogad plankarta.

1.2 Samråd och kontakter

Kontakter har tagits med Umeå brandförsvaret för att inhämta deras synpunkt på planförslaget.

1.3 Säkerhet, hälsa och naturmiljö

Förutsättningar

Riskerna med hantering av farlig vara är en sammanvägning av sannolikheten för en oönskad händelse och konsekvenserna för olika intressen av denna händelse.

I svensk lagstiftning finns inga angivna skyddsavstånd mellan riskkälla (t.ex. transportled för farligt gods) och skyddsobjekt (t.ex. bostadshus). Detta beror bland annat på att förutsättningarna skiljer sig åt avseende t.ex. topografi, naturliga skyddsridåer, typ av skyddsobjekt, riskkälla etc. Detta innebär att en bedömning måste göras från fall till fall. Enligt Boverkets allmänna råd 1995:5, Bättre plats för arbete, anges bland annat följande avseende skyddsavstånd

"angivna riktvärden för skyddsavstånd skall göra det möjligt att planera så man kan bo och vistas intill en farlig eller störande verksamhet samtidigt som verksamheten skall kunna fungera även på sikt på den aktuella platserna med hänsyn tagen till de speciella förhållanden som råder i form av terräng, vegetation osv. Riktvärden avser i första hand nya planeringssituationer men även ändringar av befintliga planer i närheten av befintliga arbetsområden. Skyddsavstånd räknas normalt från en planerad ny bostadsbebyggelse till närmaste riskfyllda eller störande verksamhet".

Vidare anges "beskrivningar av verksamheten, dess risker och riktvärden för skyddsavstånd hänför sig till ett normalfall. De skyddsavstånd som anges är tillämpliga vid nyplanering och är värden som erfarenhetsmässigt ger problemfria förhållanden. En lokal anpassning måste alltid ske, särskilt vid kompletteringsbyggande. De angivna riktvärdena är härvid att betrakta som utgångspunkter för bestämning av skyddsavstånd".

Inom aktuellt planområde planläggs för en bensinstation och försäljning av så kallad "fast food" i det östra hörnet av planområdet som avgränsas av Vännäsvägen i söder, Norra Kullavägen i öster och i norr samt en lokalgata i väster. Väster om lokalgatan är marken planlagd för handel. Det är inte känt om bensinstationen kommer att bli en automatstation eller bli bemannad. Det är vidare inte heller känt vilken cisternvolym som kommer att uppföras inom området eller vilka typer av drivmedel som kommer att försälas.

Inkommande transporter av drivmedel till bensinstationen kommer att ske via Vännäsvägen. Vännäsvägen utgör ett primärt vägnät för farligt godstransporter.

För bensinstationer anges i Boverkets allmänna råd ett generellt riktvärde avseende skyddsavstånd om 100 meter. *full ved?*

Närmaste bostäder är belägna ca 180 meter söder om föreslaget bensinstationsområde.

Umeå brandförsvaret har framfört att det scenario som är viktigt att belysa i föreliggande komplettering är främst risker kopplade till transporterna av drivmedlen. Några skyddsavstånd, utöver de som anges i de allmänna råden till Sprängämnesinspektionens föreskrift 2000:2 om hantering av brandfarliga vätskor och som beskriver skyddsavstånd mellan pumpar, byggnader etc, finns inte. De skyddsavstånd som anges i föreskriften är beroende av vilka cisternvolymerna som avses att uppföras. Skyddsavståndet mellan brandfarlig vara i en cistern vars volym av brandfarlig vara klass 1 och 2A (bensin) är mindre än 3 m³ och ett skyddsobjekt i form av en byggnad av brandfarligt material eller A-byggnad är som längst 25 meter. En A-byggnad definieras enligt föreskriften som en byggnad där människor bor samt byggnad i vilken vanligen vistas människor som saknar anledning att känna till förekommande hantering av brandfarliga gaser och vätskor. Hit hör bland annat varuhus och restauranger. Umeå brandförsvaret tillämpar dock, enligt allmänna råd till Sprängämnesinspektionens föreskrift 1997:8 om hur föreskriften om hantering av brandfarliga gaser och vätskor bör tillämpas vid bensinstationer, ett skyddsavstånd om 50 meter från en riskkälla och ett skyddsobjekt med hänvisning till riskerna för en pölbrand av bensin. En pölbrand kan lätt uppstå om en tankbil med bensin välter och bensin läcker ut. Vidare betonar Umeå brandförsvaret vikten av att brandskyddsfrågorna säkerställs i samband med bygglovsprövning och bygganmälan.

Dagvatten från bensinstationsområdet förutsätts avledas till dike norr om Vännäsvägen via en oljeavskiljare klass 1. Diket mynnar i den västra delen av planområdet till vattendraget Klockarbäcken.

Miljökonsekvenser nollalternativet

Ingen skillnad mot nu rådande förhållanden.

Miljökonsekvenser

I händelse av att en tankbil med bensin skulle välta inom bensinstationsområdet kan en pölbrand av bensin uppstå. Stockholms brandförsvaret har utifrån ett schablonmässigt brandscenario försökt beskriva konsekvenserna av en bensinbrand. Försöken visar att störst betydelse för konsekvenserna har brandens ytmässiga utbredning. Försöken har utgått från att bensinen läcker ut på ett plant hårdgjort underlag där ytan antas uppgå till 300 m². I nedanstående tabell redovisas strålningseffekt från olika avstånd från branden samt observerad effekt på människor och material.

Tabell 1. Strålningseffekt från ett schablonmässigt brandscenario samt dess konsekvenser på människor och material.

Avstånd från brandens centrum i meter	Strålningseffekt (kW/m ²)	Observerad effekt på människor och material
17	25	Minsta strålningsnivå för att antända de flesta trämaterial
26	15	Obehandlad, laserad eller tryckimpregnerad träyta antänds efter ca 5 minuter, motsvarar 390 °C
50	6,4	Andra gradens brännskador
114	1,6	Gräns för icke obehag under längre tid.

Vid en strålningsnivå ≥ 15 kW/m² under 5-10 minuter är det stor sannolikhet att förutom lättantändligt material även fordon börjar brinna. Vanligt fönsterglas släpper igenom det mesta av den strålning den utsätts för, även om det inte går sönder, varför material på insidan av fönstret kan antändas.

Konsekvenserna av en pölbrand kan som framgår av tabell 1 orsaka betydande skador på människor och byggnader upp till ett avstånd av 50 meter. Sannolikheten för att en pölbrand ska uppstå bedöms dock vara liten. Enligt utställelsehandlingen illustreras byggnad för "fast foodförsäljning" separerad från bensinstationen. Byggnader inom planområdet där drivmedel planeras bör uppföras i material som motstår stor brandbelastning. Brandförsvarets synpunkt om vikten av att beakta brandskyddsfrågorna i bygglovsprövning och bygganmälan ska dock beaktas. I bygglovsskedet bör typer av drivmedel och cisternolymer vara kända varför de skyddsavstånd som anges Sprängämnesinspektionens föreskrift 2000:2 bör beaktas.

Med hänvisning till att avståndet till bostäder är relativt långt bedöms riskerna ur säkerhetssynpunkt för närmast boende som små.

Vid normal drift bedöms en oljeavskiljare klass 1 vara ett tillräckligt skydd att fånga upp eventuella spill av drivmedel och då inte orsaka några negativa konsekvenser för naturmiljön. Om oljeavskiljaren skulle överbelastas kan petroleumkolväten komma ut i recipienten och påverka vattenlevande djur och växter. För naturmiljön bedöms ett utsläpp av diesel vara sämre än vid ett utsläpp av bensin.

PLANBESTÄMMELSER

Förord gällande plan och detaljplan för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län. Förord gällande plan och detaljplan för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län.

GRÄNSBETECKNINGAR

- - - - - 1 meter bred 3 meter utöver planeringsgränser
- - - - - Använtningsgräns
- - - - - Gränslinje

ANVÄNING AV ALLMAN PLATS

- En del av allmän plats är utsett till allmän plats för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län.
- Allmän plats för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län kan utvecklas till allmän plats för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län.
- För (S2) betecknas det är ett område (Klockarbacken) som ska utvecklas till ett område för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län.

MARKENS ANVÄNDNING

- En del av marken är utsett till allmän plats för bebyggelse av fastigheter inom Klockarbackens handelsområde i Umeå kommun, Västerbottens län.
- Markens användning ska vara förenlig med planens syfte och innehåll.
- Markens användning ska vara förenlig med planens syfte och innehåll.

UTRYMMEGRÄDER

- 1:000 Högsta detaljplaneringsgränser per fastighet
- 1:500 Högsta detaljplaneringsgränser per fastighet
- 1:1000 Högsta detaljplaneringsgränser per fastighet

PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE

- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.

BYGGNADSTEKNIK

- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.

STORINGSSTYCKE

- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

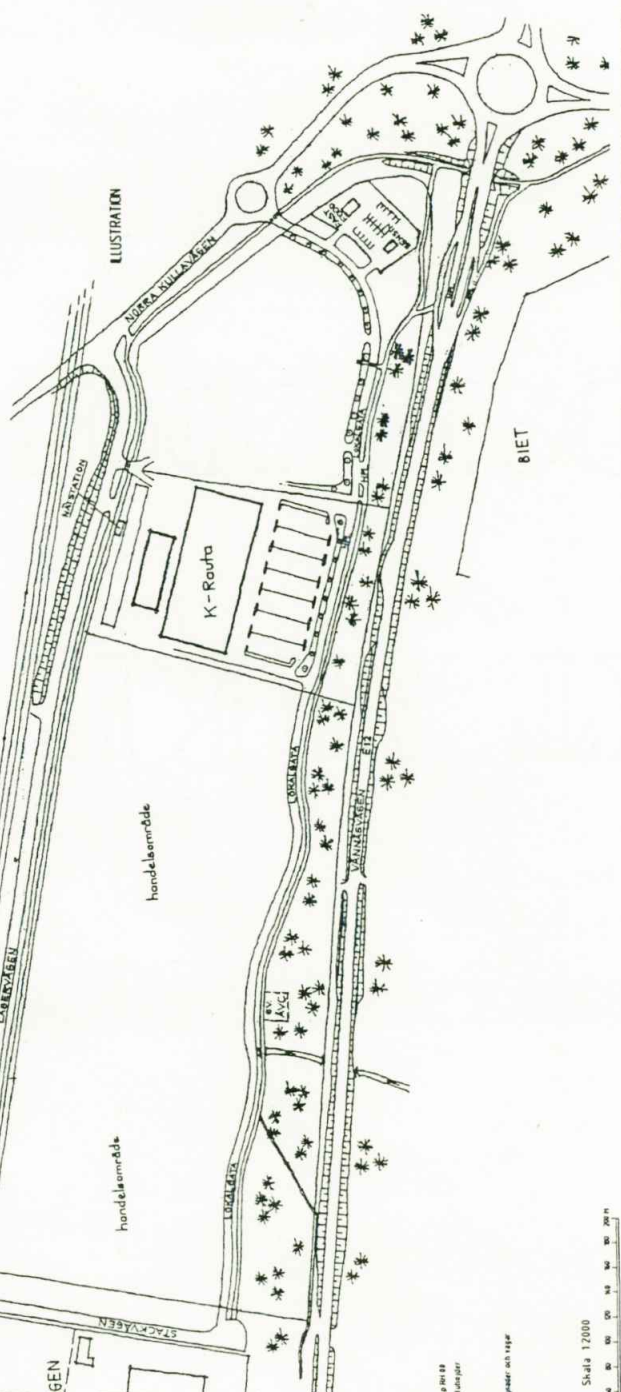
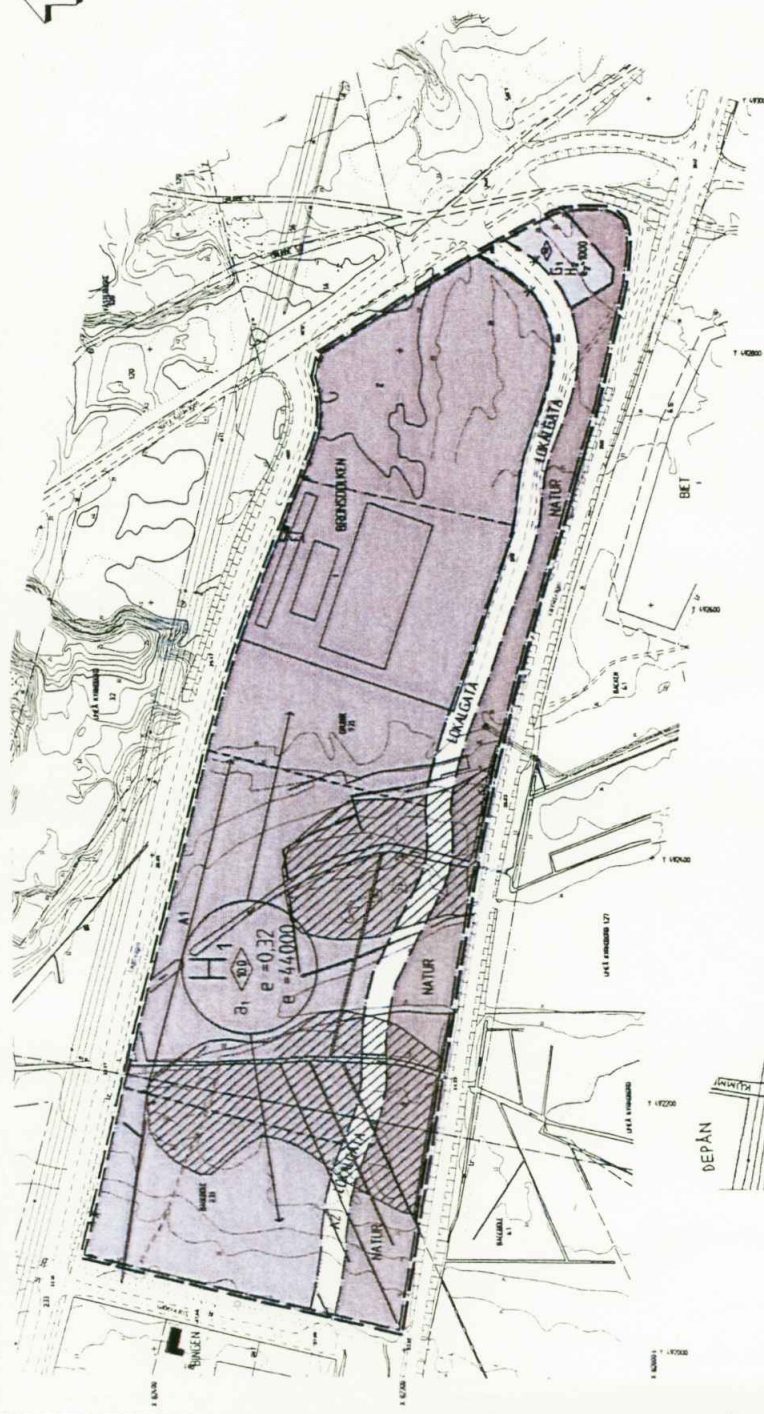
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.

UTSTÄLLNINGSHANDLING

- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.

BESLUT

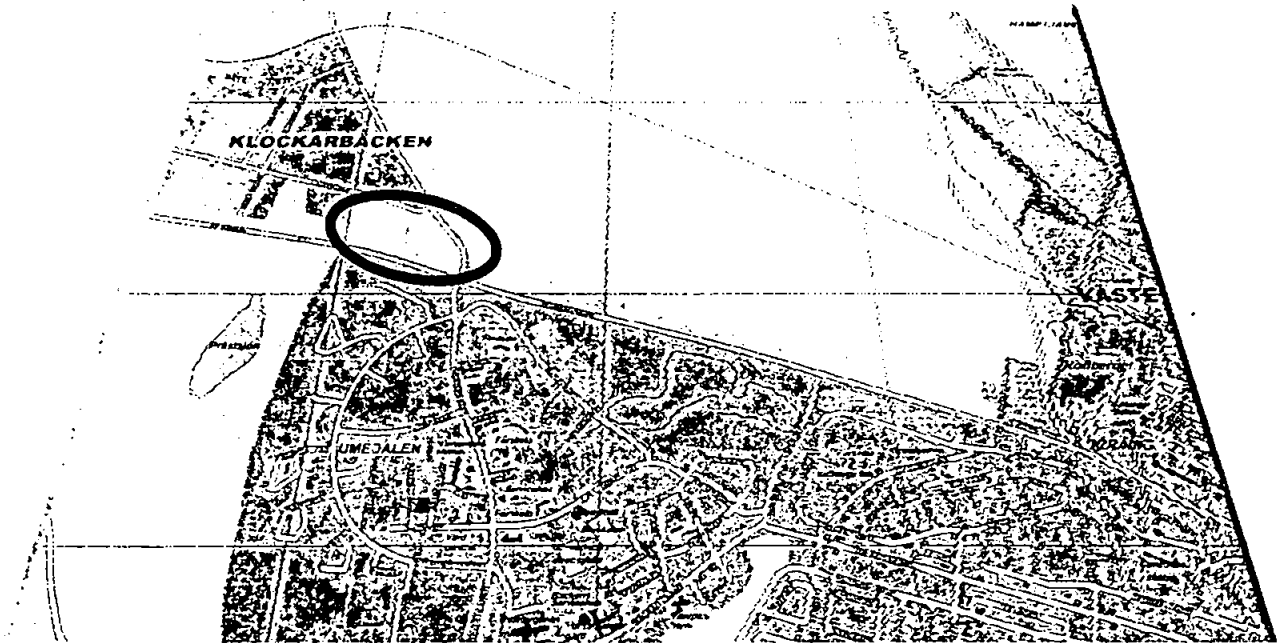
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.
- Högsta detaljplaneringsgränser ska vara förenliga med planens syfte och innehåll.



Delplan för del av fastigheten GRUBBE 9:21 (Klockarbackens handelsområde) inom Klockarbacken i Umeå kommun, Västerbottens län. Samhällsbyggnadskontoret i april 2007.

Ölle Forsgren
Stadsarkitekt

Henry Sandberg
Fotograf



Umeå kommun

Klockarbäckens handelsområde

En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna

på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret

Utredningen har utförts på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun.

Utredningsman: civ.ing. Curt L Sandberg (Curt L Sandberg Trafik- & vägplanering AB).

Trafikanalysen utgör underlag för bl.a. upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan (WSP Samhällsbyggnad, Umeå).

Redovisning har under hand skett för Umeå kommun (Benny Sandberg m.fl.).

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Bakgrund	3
2	Förutsättningar	4
	2.1 Avgränsningar	4
	2.2 Verksamheter	4
	Klockarbäckens industriområde m.fl.	
	Klockarbäckens handelsområde	
	Angränsande områden	
	2.3 Nuvarande väg- och gatunät	5
	2.4 Framtida övergripande vägnät	5
	2.5 Nuvarande och framtida trafiksituation	6
	Allmänt	
	Dygnstrafik	
	Timtrafik	
	Tung trafik	
	Övrig trafik	
3	Föreslagen utbyggnad	10
	3.1 Verksamheter	10
	Handelsområdet	
	Umedalen	
	3.2 Bilplatsbehov	10
	3.3 Trafikgenerering	10
4	Trafikfördelningar	12
	4.1 Stegvis utbyggnad - trafikmängder	12
	Steg 1 - "år 2003"	
	Steg 2 - "år 2015"	
	Nuvarande vägnät, utbyggt handelsområde	
	Utbyggt vägnät, utbyggt handelsområde	
	Fördelning av trafik på övrigt vägnät	
	4.2 Trafikarbete	15
5	Konsekvenser	15
	5.1 Allmänt	15
	5.2 Tillgänglighet	15
	5.3 Framkomlighet	15
	Allmänt	
	Korsningen E12-Kullavägen	
	Korsningen E12-Tvärvägen	
	Anslutning till handelsområdet	
	5.4 Korsningsutformning	17
	5.5 Övrigt	18
6	Slutsatser	18

Bilaga 1: Foton från området

Bilaga 2: Trafikprognos 2015 för olika vägnätsalternativ

Ej redovisat arbetsmaterial: basdata för biltrafik, kapacitetsberäkningar m.m.

1 BAKGRUND

Inom ramen för detaljplanläggning av ett nytt västligt handelsområde i Umeå (program för "Detaljplan för Klokarbäckens handelsområde i Umeå", godkänt av byggnadsnämnden den 18 augusti 2003) avses bl.a. en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Som underlag för denna utgör föreliggande översiktliga trafikanalys en delutredning. Trafikanalysen ska behandla följande förutsättningar och frågeställningar:

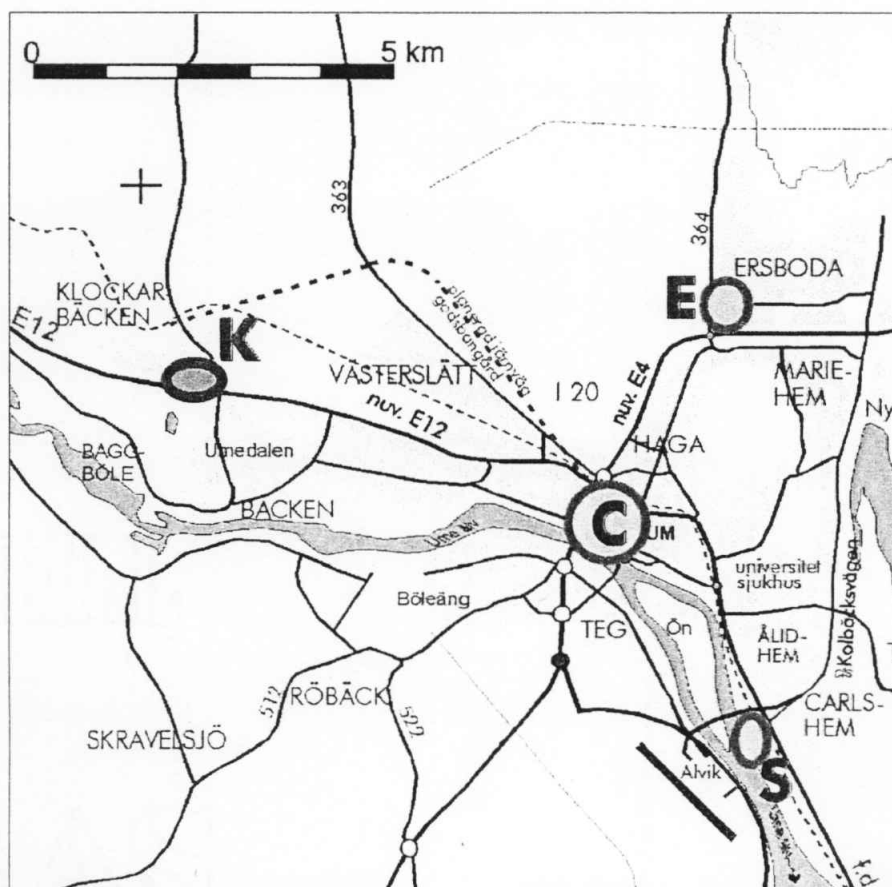
- översiktlig prognos avseende trafikökningen på det vägnät som ansluts till handelsområdet,
- förändring av trafikarbetet i stort i kommunen/regionen,
- hänsyn till nytt övergripande vägnät E4/E12,
- kapacitetsbehov på anslutande vägnät och i korsningar, samt
- konsekvenser avseende
 - tillgänglighet
 - trafiksäkerhet
 - framkomlighet
 - trygghet och
 - orienterbarhet

för de olika trafikslagen bil, cykel, gång och kollektivtrafik.

Det västra handelsområdet är beläget nordväst om korsningen E12-Kullavägen och avses att utgöra ett västligt komplement till cityhandeln och de två befintliga handelsområdena Ersboda/Mariedal i norr och Strömpilen i sydöst ("Handels- och servicepolicy för Umeå kommun", antagen av kommunfullmäktige den 18 december 2000).

Trafikaspekten på större handelsetableringar i Umeås västra delar har tidigare behandlats av bl.a. Umeå kommuns tekniska kontor (Gata/Park, "Trafikanalys Umeå - Entré väst", mars 2001) och i en rapport från Transportforskningsenheten vid Umeå Universitet (TRUM, "Betydelsen av lokalisering av handel för inköps- och resmönster", 2003).

På nedanstående karta redovisas de befintliga handelsområdena Centrum, Ersboda/Mariedal och Strömpilen samt det planerade området i väster, Klokarbäckens handelsområde.



Umeå handelsområden: Centrum (C), Ersboda/Mariedal (E) och Strömpilen (S) samt Klokarbäckens (K).

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Avgränsningar

I föreliggande trafikanalys avgränsas berört område till det övergripande väg- och gatunätet i den västra delen av staden och den trafiksituation som närmast kan härledas till förändringar p.g.a. dels etableringen av handelsområdet, dels utbyggnaden av nya trafikleder.

Redovisade konsekvenser avser i första hand den första utbyggnadsetappen (se nedan), och med en bedömning även för helt utbyggt område inom en 10-15 års tidshorisont.

2.2 Verksamheter

Klockarbäckens industriområde m.fl.

I Klockarbäcken finns idag verksamheter för bl.a. lagerhållning, storbageri och transporter.

Norr om Klockarbäcken, i anslutning till väg 631 mot Hissjö, finns bl.a. täktverksamhet och vattenverk.

Klockarbäckens handelsområde

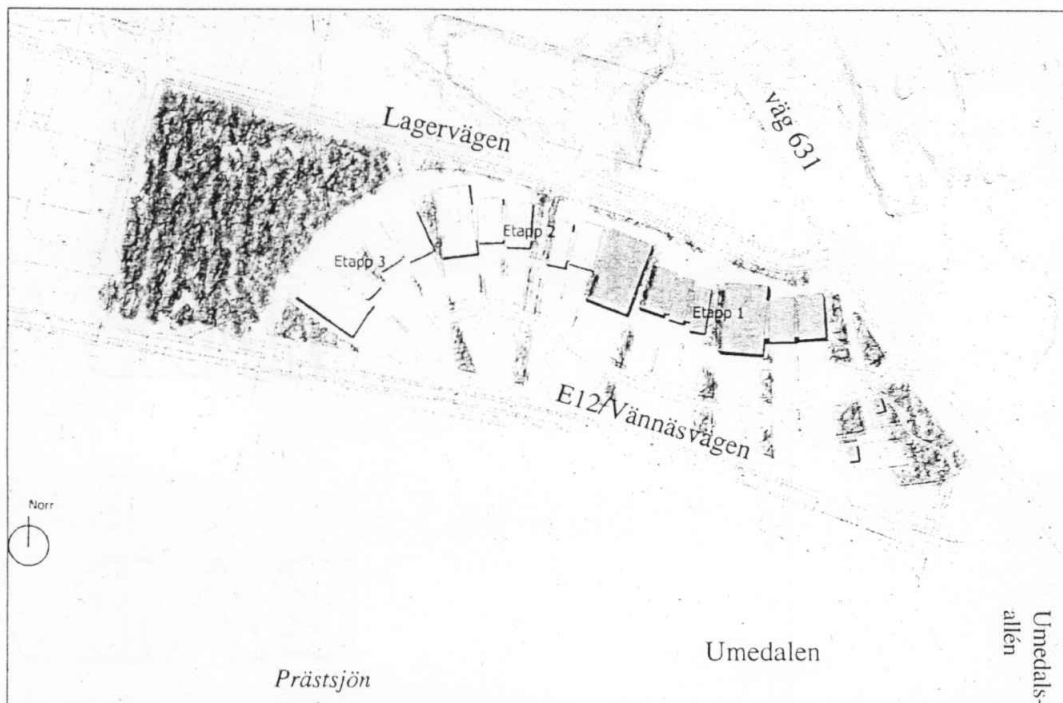
Idag finns ingen egentlig handelsverksamhet i området. De närmast belägna dagligvarubutikerna finns i Umedalen och Kronoparken (korsningen Vännäsvägen-Tvärvägen), ca 1 respektive 2 km från Klockarbäcken.

Det nya handelsområdet har föreslagits erhålla en byggrätt av totalt ca 30.000 m² vid full utbyggnad, varav 6.000 m² dagligvaror (lågprislivsmedel och eventuellt systembolag) och 24.000 m² sällanköpsvaror (volymhandel). I denna byggrätt ingår även bensinförsäljning och snabbmatsrestaurang.

Området har i tidigare detaljplaneprogram avsetts utbyggt i tre etapper inom en tidsperiod av 10-15 år. Med nu gällande planeringsinriktning har indelningen begränsats till två etapper, dock med samma totala byggrätt av ca 30.000 m²:

- etapp 1 med upp till 6.000 m² dagligvaror och 10.000 m² sällanköpsvaror.
- etapp 2 med ytterligare 14.000 m² sällanköpsvaror.

Områdets etappindelning visas på nedanstående situationsplan (etapperna 2 och 3 på planen har nu sammanslagits till en etapp 2).



Klockarbäckens handelsområde med indelning i tre utbyggnadsetapper.

Angränsande områden

Söder om E12/Vännäsvägen är bostadsområdet Umedalen utbyggt. Tillkommande bostadskvarter kommer att etableras i områdets nordvästra del.

Framtida utbyggnad av nya bostadsområden (scenario "Umeå 2050") för ca 5.000 boende kan komma att ske norr och nordväst om Klockarbäcken (Umeå kommun/Vägverket, Vägutredning för nya E4- och E12-förbindelser i Umeå).

2.3 Nuvarande väg- och gatunät

Klockarbäckens övergripande trafikförsörjning sker från den befintliga europavägen E12 (Vännäsvägen) via väg 631 (norra Kullavägen).

Korsningen E12-Kullavägen är signalreglerad med separata körfält för västersvängande trafik.

Väg E12 har bredden 9 m. Hastighetsgränsen på aktuell sträcka är 70 km/h. Avståndet från Kullavägen till närmaste korsning är ca 1,5 km (Tvärvägen i öster).

Klockarbäckens industriområde är anslutet till väg 631 via Lagervägen ca 400 m norr om E12.

Se vidstående, övre karta.

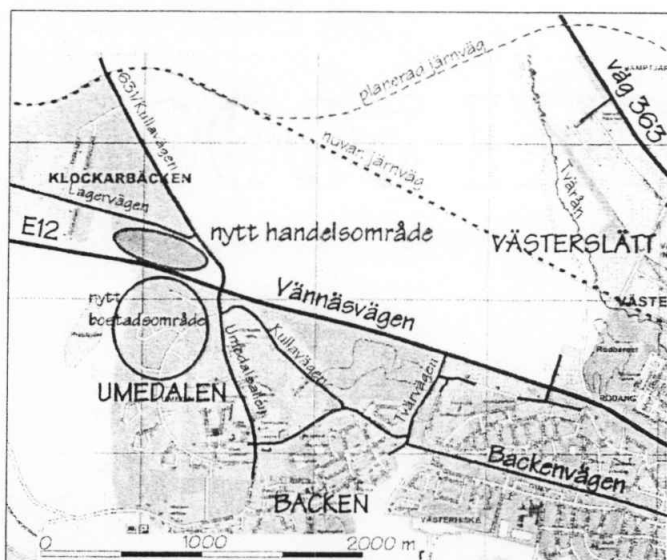
Gång- och cykeltrafiken är separerad från biltrafiken i området med friliggande bana längs väg 631/Kullavägen. Planskild korsning är utbyggd för passage av E12/Vännäsvägen.

Busshållplatser, med gångförbindelse till ovan nämnda gång- och cykelväg, har anordnats på E12 väster om korsningen med väg 631. Närmaste hållplats för den lokala busstrafiken finns i korsningen Umedalsallén-södra Kullavägen, söder om E12.

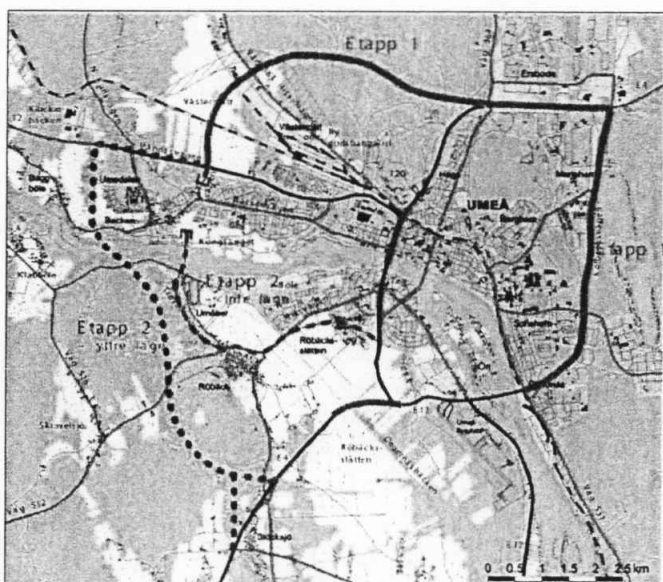
2.4 Framtida övergripande vägnät

Vägverket planerar i samverkan med Umeå kommun att bygga ut nya E4- och E12-förbindelser i Umeå (Vägutredning september 2002). Genomförandet är indelat i två etapper med inriktningen att etapp 1 utbyggs före år 2010 (blå linje på vidstående karta) och etapp 2 (alternativa sträckningar enligt röda streckade linjer på kartan) påbörjas omkring år 2015.

I utbyggnadsetappen 1 av det övergripande vägnätet ingår bl.a. en ny väglänk norrut från korsningen nuvarande E12 (Vännäsvägen)-Tvärvägen med nordlig



Nuvarande vägnät m.m. i Umeås västra stadsdelar.



Framtida övergripande vägnät i Umeå med alternativa nya E4- och E12-förbindelser (Vägverket, sept. 2002).

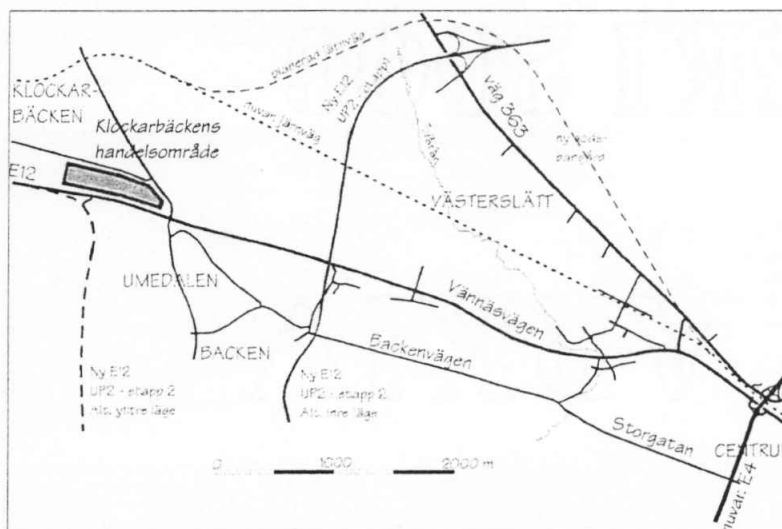
sträckning norr om väg 363 (Hissjövägen) över f.d. 120:s övningsområde.

Den slutliga utbyggnadsetappen, som sluter det ringledssystem som ska omge staden, innebär utbyggnad söderut från E12 (Vännäsvägen). För denna del av det föreslagna vägnätet redovisas två alternativ: dels ett "inre läge" med bro över älven nedströms Backens

kyrka, dels ett "yttre" läge med passage över älven uppströms Backen (se vidstående kartskiss).

I föreliggande trafikstudie för Klockarbäckens planerade handelsområde beaktas i första hand effekterna av utbyggnaden av den första vägetappen (UP2 etapp 1).

Vidare har en ny sträckning av väg 631 (Kullavägen) i ett läge väster om Klockarbäckens industriområde diskuterats i annat sammanhang. Vid en sådan utbyggnad skulle Lagervägen ansluta mot väster och medverka till att tung trafik till/från Klockarbäckens nuvarande industriområde kan nå E12 utan att passera det nya handelsområdet.



Nytt planerat vägnät i den västra delen av staden.
(Underlag: Vägverkets Vägutredning, september 2002.)

2.5 Nuvarande och framtida trafiksituation

Allmänt

Uppgifter om nuvarande trafik på vägnätet baseras på kommunens och Vägverkets trafikräkningar under de senaste åren. För den föreliggande analysen omräknas trafikmängderna till dels vardagsmedeldygnstrafik, dels dimensionerande timtrafik (motsvarar oftast maxtimmen under eftermiddagar). Eftersom det föreligger förhållandevis stor osäkerhet om den nyskapade trafikens storlek har avrundade värden angivits för att beskriva storleksordningen av trafiken.

För beräkning av effekterna av det nya handelsområdet har av liknade skäl förutsatts att den nyskapade trafiken adderas till nuvarande trafikmängder, även om man kan anta att en viss omfördelning av befintliga trafikströmmar sker. Om kapacitetsförhållandena hamnar på kritiska nivåer sker känslighetsanalyser med anslaganden om alternativa större eller mindre flöden.

För beräkning av de mera långsiktiga effekterna har utgångspunkten varit de trafikprognoser som framtagits för det framtida vägnätet inom ramen för Vägverkets planering av nya E4- och E12-förbindelser i Umeå (Vägutredning 2002, med senare kompletteringar). I Vägverkets trafikprognoser har trafikmängderna angetts som årsmedeldygnsvärden. I denna analys har dock en omräkning till vardagsmedeldygnsvärden skett (uppräknings normalt med ca 10 %), så att bl.a. en jämförelse med nuvarande situation ska vara möjlig.

Dygnstrafik

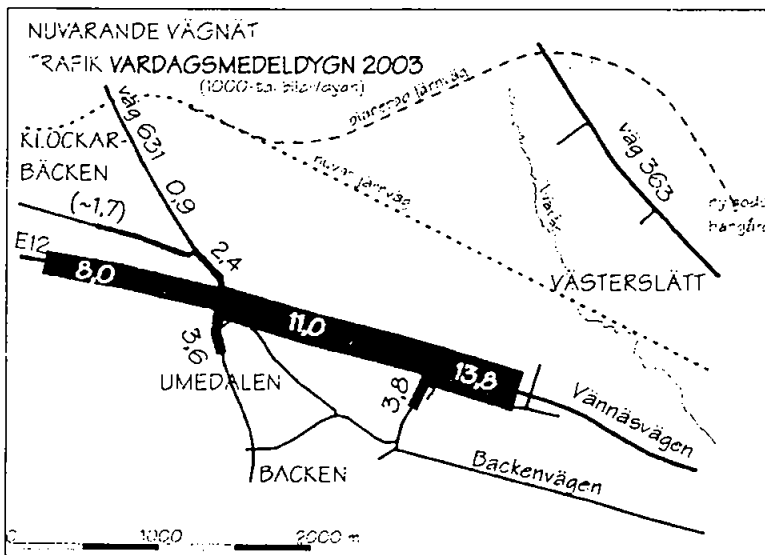
Nuvarande (2003) vardagsmedeldygnstrafik på E12 uppgår till ca 8.000 bilar väster om korsningen med Kullavägen och ca 11.000 bilar öster om denna. Öster om Tvärvägen uppgår nuvarande trafikmängd till ca 13.800 bilar/dygn.

På väg 631/Kullavägen, mellan E12 och Lagervägen, är trafikmängden knappt 2.500 bilar/vardagsdygn. Av denna trafik avlänkas ca 1.700 bilar till industriområdet längs Lagervägen.

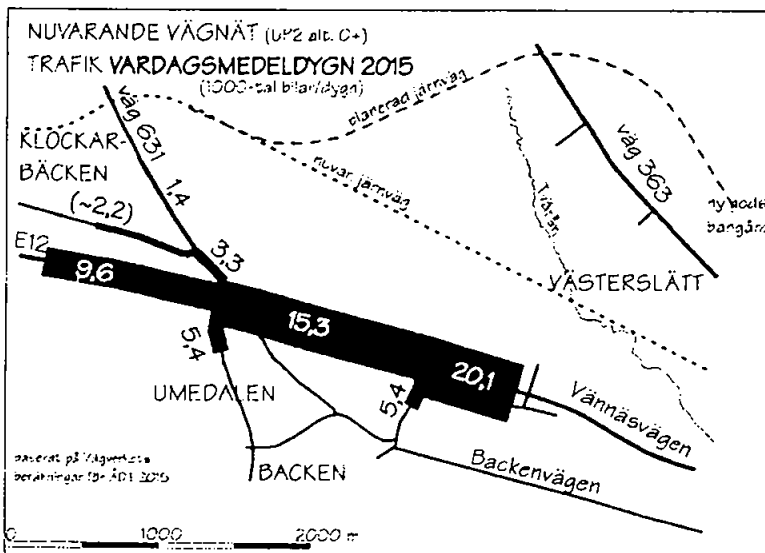
På Umedalsallén, söder om korsningen med E12, uppgår nuvarande trafik till ca 3.600 bilar/dygn och på Tvärvägen till knappt 4.000 bilar.

Vardagsdygnstrafiken år 2003 visas på trafikflödeskarta på vidstående sida.

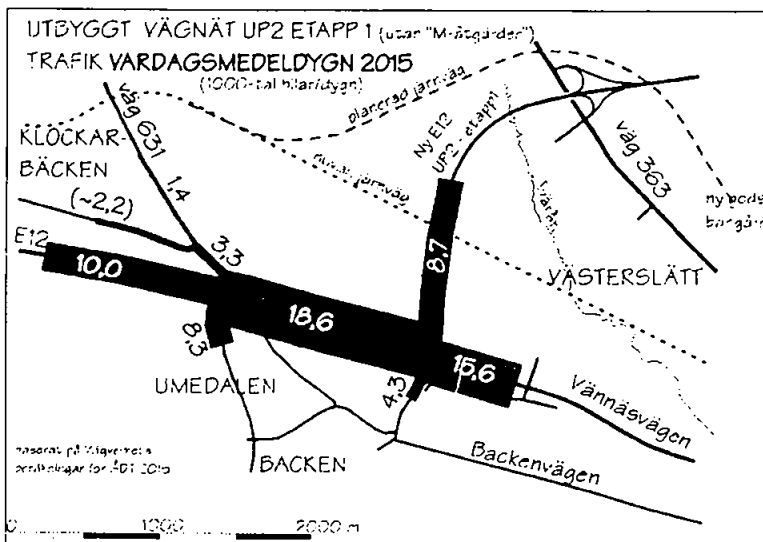
Den framtida trafiken för olika vägnätsalternativ, enligt Vägverkets trafikprognoser, redovisas i [bilaga 1](#) (i detta fall *årsmedeldygn*), utan hänsyn till utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde. På basis av dessa trafikfördelningar har motsvarande värden för vardagsdygnstrafiken år 2015 beräknats för dels nuvarande vägnät, dels det vägnät som motsvarar den första vägutbyggnadsetappen (de nedre av vidstående figurer).



Vardagsmedeldygnstrafik år 2003 (före utbyggnad av handelsområdet).



Beräknad vardagsmedeldygnstrafik år 2015 på nuvarande vägnät (före utbyggnad av handelsområdet).



Beräknad vardagsmedeldygnstrafik år 2015 med vägetapp 1 utbyggd (före utbyggnad av handelsområdet).

Vardagsdygnstrafiken år 2015 beräknas således uppgå till ca 10.000 bilar på E12 väster om korsningen med Kullavägen, 15.300 respektive 18.600 bilar öster om denna och 20.100 respektive 15.600 öster om Tvärvägen. På Kullavägen, norr om E12 beräknas trafiken öka till ca 3.300 bilar/dygn (gäller före utbyggnaden av handelsområdet).

På Umedalsallén beräknas trafikmängden år 2015 bli ca 5.400 bilar/vardagsdygn med nuvarande vägnät och ca 8.300 bilar efter utbyggd vägetapp 1. (Skillnaden mellan värdena för nuvarande respektive utbyggt vägnät är f.n. inte klarlagd, men kan eventuellt ha sin förklaring i omfördelningar p.g.a. bl.a. standardförbättringar på det utbyggda vägnätet???)

På den nya norra länken (Vägnätet UP2 etapp 1) beräknas vardagsdygnstrafiken år 2015 uppgå till ca 8.700 bilar (utan Klockarbäckens handelsområde).

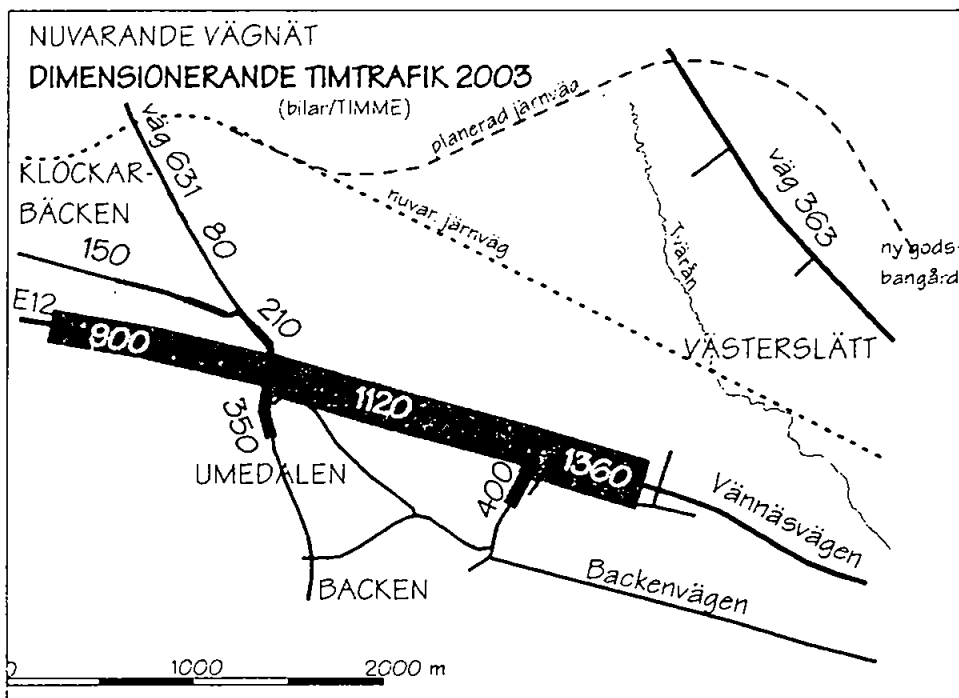
Timtrafik

Den dimensionerande timtrafiken på stadens huvudnät ligger i regel på nivån ca 9-11 % av vardagsmedeldygnstrafiken. I anslutning till köpcentra/stormarknader av den typ som planeras i Klockarbäcken kan dock den dimensionerande timtrafiken utgöra en större andel av dygnstrafiken från ca 12 % i områdets periferi till ca 25-30 % i köpcentrets in-farter.

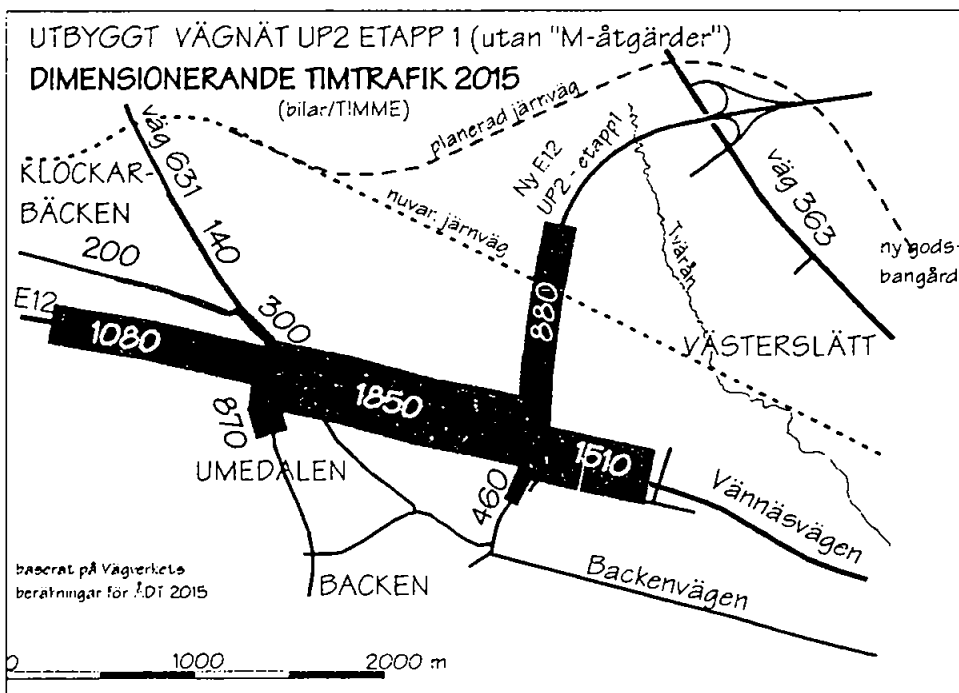
Under den dimensionerande timmen år 2003 (motsvarar vanligtvis högtrafik under en "normal" fredagseftermiddag) är antalet inkommande fordon i korsningen E12 (Vännäsvägen)-Kullavägen ca 1.300 bilar. Motsvarande värde för korsningen E12-Tvärvägen är 1.450 bilar/timme. Fördelning på vägnätet visas på vidstående övre flödeskarta.

Timtrafikfördelningen år 2015 för det utbyggda vägnätet, men utan utbyggnaden av handelsområdet, blir på motsvarande sätt enligt den nedre trafikflödeskartan, som visar att den största beräknade ökningen ligger på Umedalsallén och Vännäsvägen öster därom samt ett tillskott p.g.a. den planerade norra länken.

För år 2015 beräknas den inkommande trafiken således ha ökat till 2.050 bilar/timme (ca +60 %) i korsningen E12-Kullavägen och till 2.350 bilar i korsningen med Tvärvägen (+63 %). Motsvarande värden för det fall då inga nya vägar skulle vara utbyggda 2015 är ca 1.700 (Kullavägen) respektive ca 2.050 bilar/timme (Tvärvägen).



Dimensionerande timtrafik 2003 (före utbyggnad av handelsområdet).



Beräknad dimensionerande timtrafik 2015 med vägetapp 1 utbyggd (före utbyggnad av handelsområdet).

Tung trafik

Andelen tung trafik uppgår till 8-10% under vardagsdygnet, utom på Kullavägen där andelen är ca 30 % p.g.a. anslutningen till Klockarbäckens industriområde.

Under den dimensionerande timmen är andelarna tung trafik lägre: ca 15 % på Kullavägen och 4-5 % på övriga vägar.

Övrig trafik

Busstrafik

Idag finns en lokal busslinje som trafikerar Umedalsområdet och som med vissa turer morgon och eftermiddag är förlängd till Klockarbäckens industriområde.

Nuvarande trafikering har en turtäthet av 15 minuter på vardagar, 20 minuter lördagar och 30 minuter söndagar. Gångavståndet till nuvarande ändhållplats vid Umedalsallén och det nya handelsområdet är ca 500 m. Detta avstånd kan förkortas avsevärt om busslinjen förlängs till Klockarbäcken.

De regionala busslinjerna har hållplats på E12 med 200-300 m gångavstånd till handelsområdet.

Gång- och cykeltrafik

Nuvarande gång- och cykelvägnät i området omfattar även ett stråk som förbinder Klockarbäcken med stadens övriga gång- och cykelvägar via en planskild korsning med E12/Vännäsvägen.

Gång- och cykelvägnätet visas på nedanstående karta.

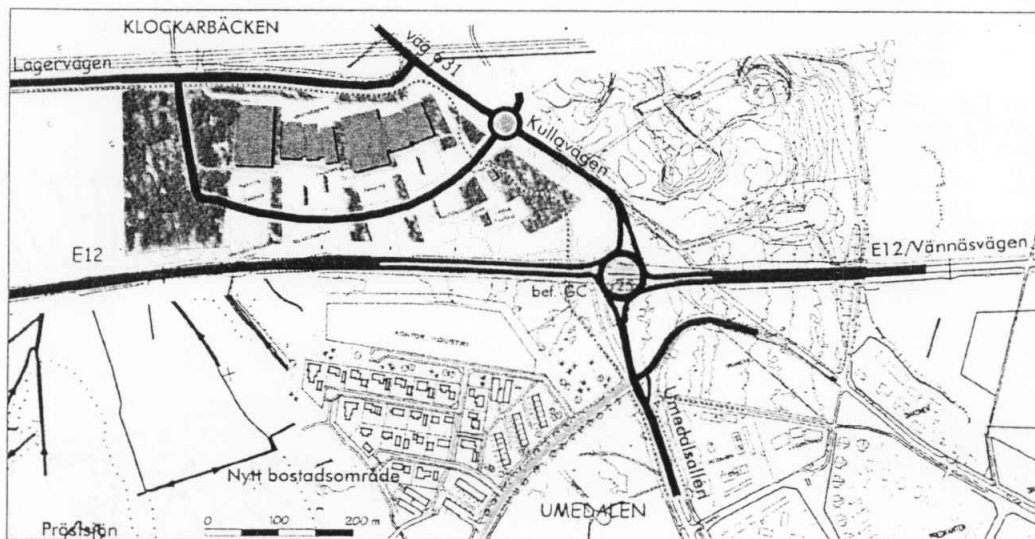


Nuvarande gång- och cykelvägnät i de västra stadsdelarna.

Utdrag ur Umeå kommuns "Cykelvägskarta över Umeå anno 2002".

3 FÖRESLAGEN UTBYGGNAD

3.1 Verksamheter



Klockarbäckens handelsområde, etapp 1.

Handelsområdet

Föreliggande trafikanalys ska beskriva de trafiksituationer som bedöms uppstå med utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde samt vilka trafikkonsekvenser, som förändringarna med en stegvis utbyggnad leder till. Såväl helheten som varje etapp ska kunna fungera funktionellt självständigt och upplevas som en "färdig" enhet.

Steg 1: Handelsområdet innehåller i den första etappen totalt ca 16.000 m², varav 6.000 m² dagligvaror (lågprislivsmedel och ev. Systembolaget) och 10.000 m² sällanköpsvaror (inriktning på tung handel och volymvaror). Byggrätten medger även bensin och snabbmat.

Steg 2: I etapp 2 tillkommer ca 14.000 m² för sällanköpshandel, vilket således ger vid fullständig utbyggnad totalt 6.000 m² för dagligvaror och 24.000 m² för sällanköpsvaror.

Utbyggnadstiden bedöms uppgå till 10-15 år, d.v.s. med en sluttidpunkt omkring år 2015 eller åren närmast därefter. Den aktuella detaljplanen avser den första etappen (se ovanstående planskiss).

Umedalen

Nordvästra Umedalen, som idag är obebyggt, är detaljplanelagt för fortsatt utbyggnad av bostäder och ett mindre verksamhetsområde.

3.2 Bilplatsbehov

Umeå kommun har angett att parkeringsnormen för den aktuella typen av handelsområde är 35 bilplatser per 1.000 m² våningsyta. Detta innebär för den första etappen att det totala parkeringsbehovet skulle bli ca 560 bilplatser.

3.3 Trafikgenerering

Den ytelaterade trafikgenereringen i Klockarbäckens handelsområde beror till största delen på typ av verksamheter och vilken tidmässig attraktivitet dessa har.

Utgångspunkt för antaganden om dimensionerande timtrafikflöden är dels kända förhållanden för andra handelsområden med stormarknader, dels den trafiksituation som bedömts ha gällt hittills i området. Dessutom antas att ju större utbyggd yta desto lägre genomsnittligt alstringstal per 1.000 m² våningsyta, eftersom flera verksamheter kan besökas vid samma inköpstillfälle. Dagligvaruhandel genererar relativt sett den mesta trafiken per timme, vilket dock även beror på hur lång tid varje inköpsbesök varar.

För val av lämpliga trafikflödestal har en jämförelse gjorts med uppgifter om liknande anläggningar i landet. Det finns inte mycket som är sammanställt, men man kan se att för stormarknader med en mix av livsmedel, andra dagligvaror och sällanköpsvaror/kapitalvaror ligger alstringstalen ofta inom intervallet 40-60 bilar per 1.000 m². För Obs Stormarknad på Ersboda ligger detta värde över 50. För en planerad livsmed-

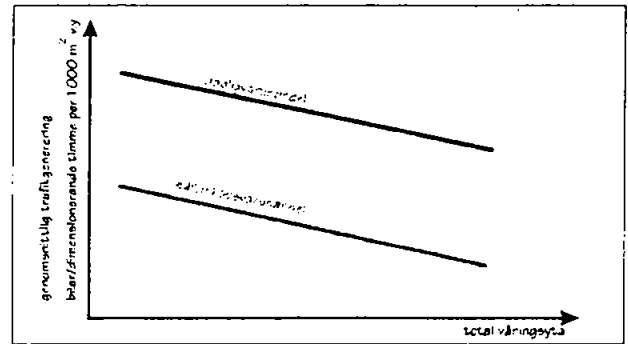
elsbutik (Lidl) utanför Göteborg har man ansatt ett P-behovstal av 75 bpl/1.000 m². Om man antar en varaktighet av 1 timme skulle detta innebära ett alstringstal av 75 bilar/1.000 m².

Andra tillgängliga studier visar på en mycket stor spridning mellan olika handelsområden. Varusortiment, mix av utbud, priser, storlek, läge (t.ex. närheten till större bostadsområde), konkurrens o.s.v. påverkar trafikens storlek. Till viss del påverkar även tillgången av bilplatser. Belastningen på gatunätet påverkas dessutom av hur stor andel av trafiken som kan betraktas som nyskapad, vilket ju beror på handelsområdets läge, omfördelning från annan handel i området o.dyl.

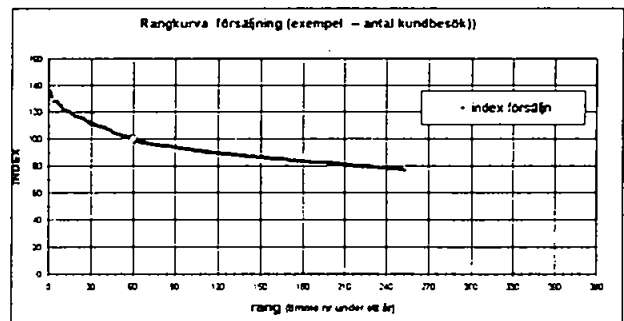
Allmänt gäller dessutom att ju större butiksytor, desto lägre genomsnittligt trafikfallsträngstal. I det aktuella fallet med uppemot 6.000 m² dagligvaror, varav en del eventuellt avses kunna upplåtas till Systembolaget, kan man räkna med högre genereringstal i början av utbyggnaden. Genom utökning av ytorna och försäljningsvolymerna kommer den genomsnittliga trafikgenereringen per ytenhet att minska, bl.a. beroende på större inköp och längre uppehållstider.

För dimensionering av trafikanläggningar och bedömning av lokaliseringens konsekvenser väljs normalt trafiken under den 60:e största timmen under året av totalt ca 3.500 öppethållandetimmar. Detta innebär att trafikflöden, som är uppemot 30 à 40 % större än det beräknade kan förekomma (se vidstående rangkurva).

Det inkommande trafikflödet i Steg 1 har beräknas bli ca 560 bilar/timme och efter Steg 2 ca 840 bilar/timme. Steg 1 motsvarar ett genomsnittligt alstringstal av



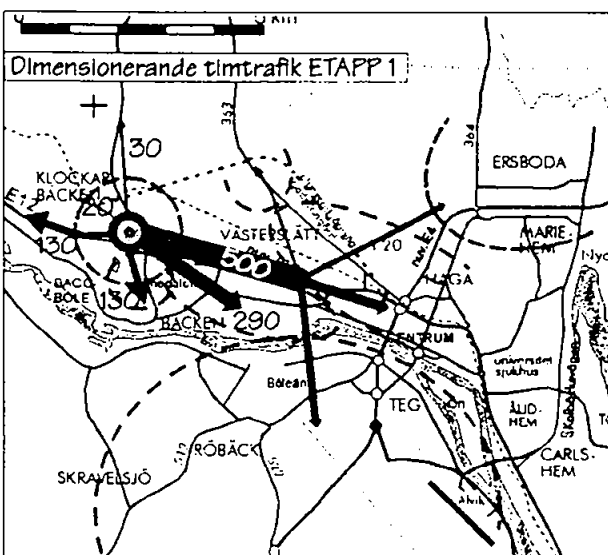
Principiellt samband av relativ förändring av dimensionerande trafik (genomsnittlig trafikgenerering) till en stormarknad med hänsyn till ökad byggnadsyta.



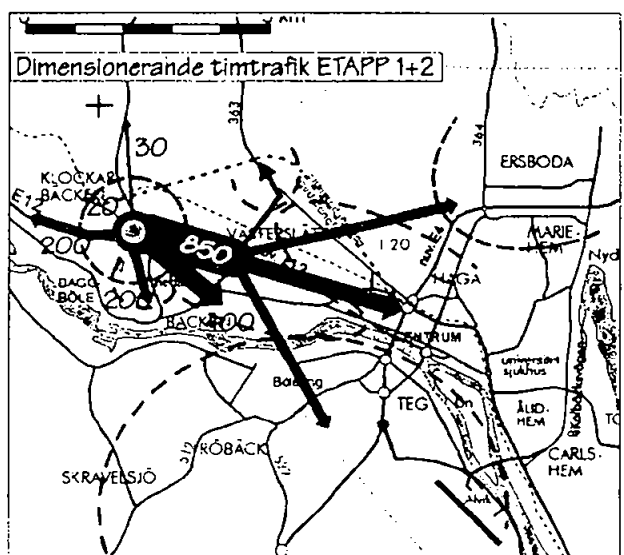
Exempel på rangordning av kundbesök (försäljning) för en stormarknad (index=100 vid den 60:e timmen).

35 bilar/1.000 m² för den dimensionerande timmen och efter full utbyggnad (Steg 2) knappt 30 bilar/1.000 m².

I stort sett all trafik till/från handelsområdet antas vara nyskapad, dock med viss omfördelning för bl.a. Umedalen/Backen. Fördelningen på vägnätet antas bli ca 10 % mot väster, 3-5 % mot norr, 25-30 % mot närområdet Umedalen/Backen och ca 25 % mot övriga västra stadsdelar samt resterande 45-50 % mot centrala Umeå, de norra, östra och södra stadsdelarna.



Trafikgenerering och bedömd områdesfördelning för etapp 1. Totalt ca 1.100 bilar/timme (båda riktningarna).



Trafikgenerering och bedömd områdesfördelning för etapperna 1+2. Totalt ca 1.700 bilar/timme (båda riktningarna).

4 TRAFIKFÖRDELNINGAR

4.1 Stegvis utbyggnad - trafikmängder

Den nygenererade trafiken till och från Klockarbäckens handelsområde har fördelats på det närliggande vägnätet för de två utbyggnadsnivåerna (Steg 1 och Steg 2 enligt ovan, sid. 10-11). De beräknade trafiksituationerna kan ses som "värsta scenarier" för kontroll av t.ex. korsningars kapacitet och miljöpåverkan.

För steg 2 har trafiken för 2015 fördelats på dels nuvarande vägnät, dels utbyggt vägnät (UP2 etapp 1).

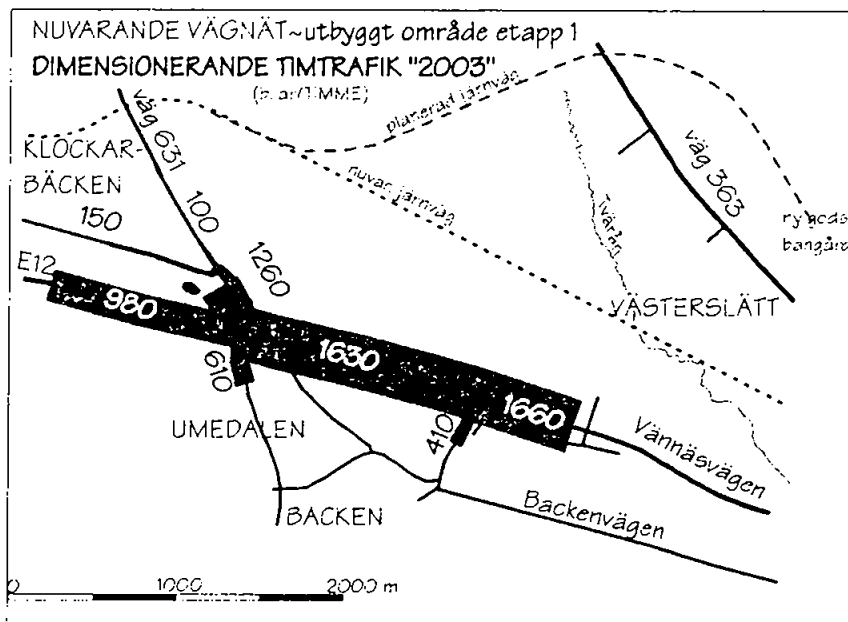
Steg 1 - "år 2003"

För den första utbyggnadsetappen, med totalt ca 16.000 m² byggrätt, har bedömts att trafikflödet i båda riktningarna kommer att uppgå till ca 1.100 bilar per dimensionerande timme. Tillskottet under vardagsmedeldygnen beräknas därvid uppgå till ca 4.000 bilar.

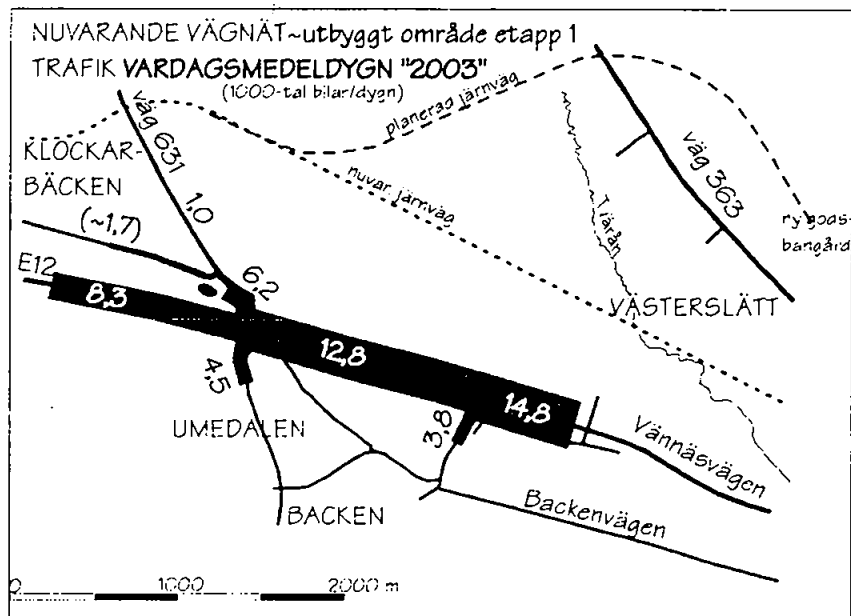
Fördelningen på det närliggande vägnätet beräknas bli som på vidstående trafikflödeskartor, där trafiktillskottet för handelsområdet adderats till nuvarande trafikflöden på nuvarande vägnät (se sid. 6-8). Effekterna av tillkommande bebyggelse i den nordvästra delen av Umedalen har inte beaktats.

Den största trafikökningen efter utbyggnaden av den första etappen av handelsområdet kommer att uppstå på Kullavägen: från dagens nivå på ca 2.400 bilar till drygt 6.000 bilar/dygn. Under den dimensionerande timmen "2003" blir den relativa ökningen betydligt större: från drygt 200 bilar till ca 1.250 bilar/timme efter utbyggnaden.

Knappt hälften av den nygenererade trafiken i etapp 1 ger ett nettotillskott på Vännäsvägen, öster om korsningen med Kullavägen, resulterande i totalt 12.800 bilar/dygn och drygt 1.600 bilar per dimensionerande timme.



Dimensionerande timtrafik "2003" på nuvarande vägnät efter utbyggnad av etapp 1 av handelsområdet (Steg 1).



Vardagsdygnstrafik "2003" på nuvarande vägnät efter utbyggnad av etapp 1 av handelsområdet (Steg 1).

Den inkommande trafiken i korsningen Kullavägen-E12 (Vännäsvägen) beräknas öka från knappt 1.300 bilar till ca 2.250 bilar per dimensionerande timme. I korsningen med Tvärvägen ökar inkommande trafikflöde från ca 1.450 till ca 1.850 bilar/timme (trafiksituation "2003").

Steg 2 - "år 2015"

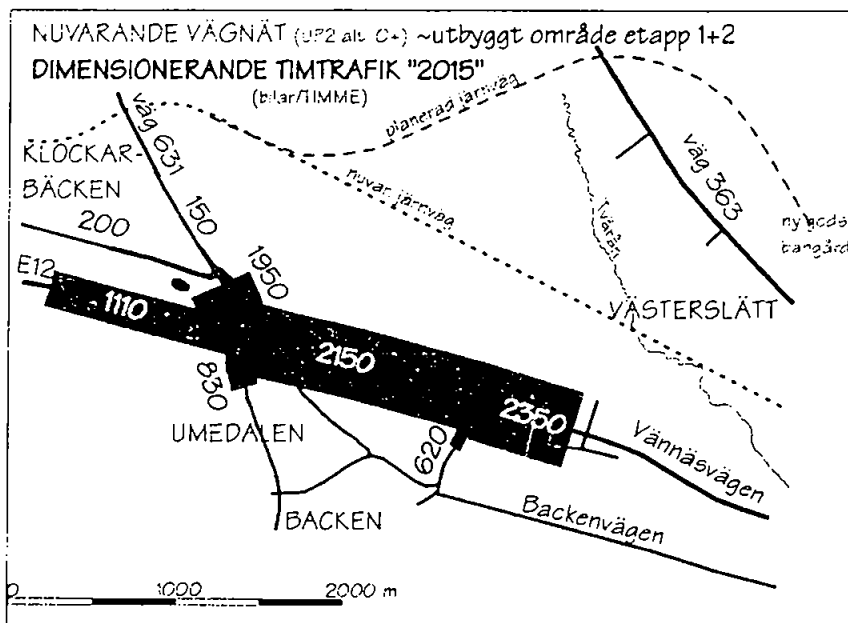
Vid full utbyggnad av handelsområdet till ca 30.000 m² tillkommer i etapp 2 ytterligare 550-600 bilar/timme (totalt i båda riktningarna) till ca 1.700 bilar/timme. Detta är en situation som kan uppträda om 10-15 år enligt nuvarande bedömningar. Motsvarande värde för vardagar beräknas bli ca 6.100 bilar/dygn. Det bör beaktas att osäkerheten blir större ju längre bort tidshorisonten ligger, eftersom områdets framtida innehåll är okänt i detalj.

Nuvarande vägnät - utbyggt handelsområde

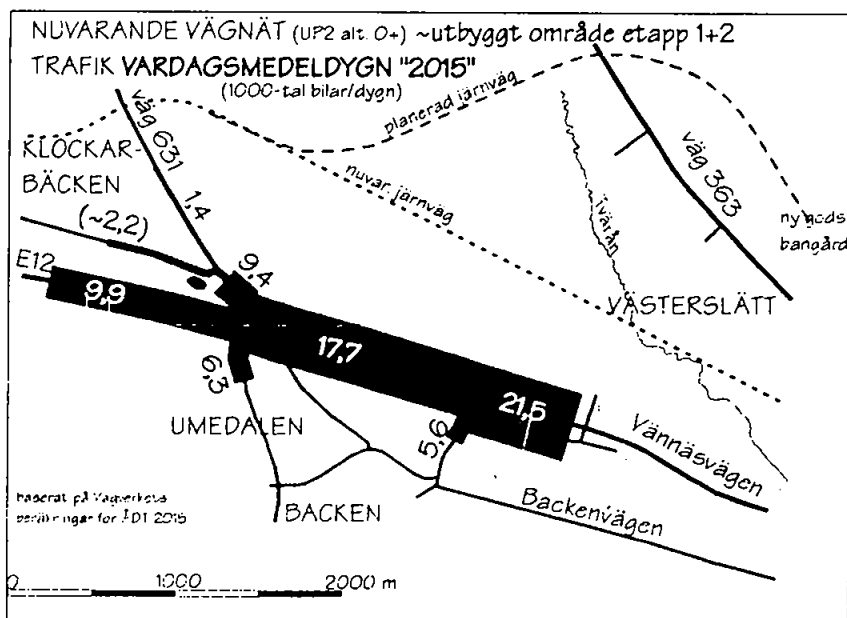
Fördelningen på det närliggande vägnätet beräknas bli som på vidstående trafikflödeskartor, där trafiktillskottet för handelsområdet adderats till prognosticerade trafikmängder för 2015 på nuvarande vägnät (se sid. 6-8).

Den största trafikökningen efter utbyggnaden av den andra etappen av handelsområdet kommer att uppstå på Kullavägen och resultera i en total trafikmängd av ca 9.400 bilar/dygn. Under den dimensionerande timmen beräknas den relativa ökningen bli betydligt större: från nuvarande ca 300 bilar (innan utbyggnad) till knappt 2.000 bilar/timme efter utbyggnaden.

Knappt hälften av den nygenererade trafiken efter etapp 1 och 2 ger för år 2015 ett nettotillskott på Vännäsvägen, öster om korsningen med Kullavägen, med ca 2.000 bilar/dygn till totalt 17.700 bilar/dygn, utan utbyggnad av vägnätet. Motsvarande ökning under den dimensionerande timmen beräknas bli ca 650 bilar till ca 2.150 bilar/timme, jämfört med att handelsområdet inte är utbyggt.



Dimensionerande timtrafik "2015" på nuvarande vägnät och efter utbyggnad av etapp 2 av handelsområdet (Steg 2).



Vardagsdygnstrafik "2015" på nuvarande vägnät och efter utbyggnad av etapp 2 av handelsområdet (Steg 2).

Den inkommande trafiken i korsningen Kullavägen-E12 (Vännäsvägen) beräknas ge en ökning år 2015 från ca 1.700 bilar (utan handelsområde) till drygt 3.000 bilar per dimensionerande timme (med helt utbyggt område). I korsningen med Tvärvägen ökar inkommande trafikflöde från knappt 2.050 till ca 2.550 bilar/timme.

Utbyggt vägnät - utbyggt handelsområde

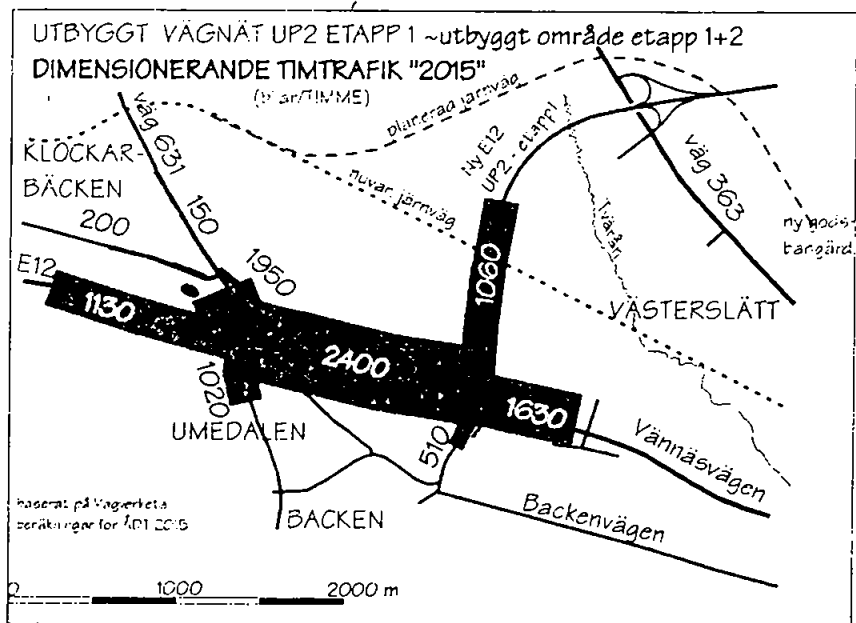
Fördelningen på det närliggande vägnätet beräknas bli som på vidstående trafikflödeskartor, där trafiktillskottet för handelsområdet adderats till prognosticerade trafikmängder för 2015, på det vägnät som avses utbyggt vid denna tidpunkt (se sid. 6-8).

Den största trafikökningen efter utbyggnaden av den andra etappen av handelsområdet kommer att uppstå på Kullavägen (väg 631) och resultera i en total trafikmängd av ca 9.400 bilar/dygn. Under den dimensionerande timmen blir den relativa ökningen betydligt större: från nuvarande ca 300 bilar (innan utbyggnad av handelsområdet) till knappt 2.000 bilar/timme efter utbyggnaden.

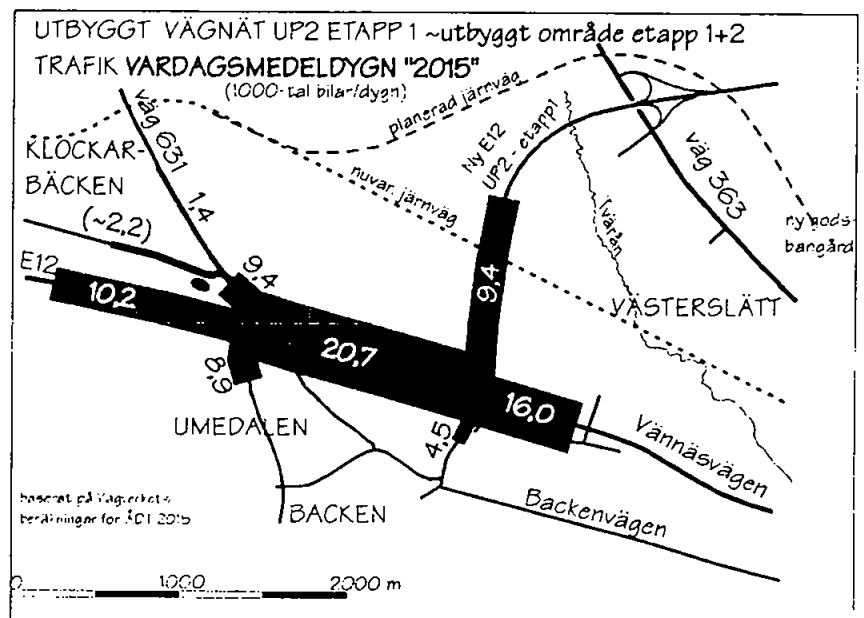
Knappt hälften av den nygenererade trafiken efter etapp 1 och 2 ger för år 2015 ett nettotillskott på Vännäsvägen, öster om korsningen med Kullavägen, med ca 2.000 bilar/dygn till totalt 20.700 bilar/dygn. Motsvarande ökning under den dimensionerande timmen beräknas bli ca 550 bilar till totalt ca 2.400 bilar/timme.

Den inkommande trafiken i korsningen Kullavägen-E12 (Vännäsvägen) beräknas ge en ökning år 2015 från 2.050 bilar (utan handelsområde) till ca 3.250 bilar per dimensionerande timme (med helt utbyggt område).

I korsningen med Tvärvägen skulle inkommande trafikflöde år 2015 öka från ca 2.350 till 2.800 bilar/timme, förutsatt att etapp 1 av vägnätets utbyggnad är genomförd.



Dimensionerande timtrafik "2015" med utbyggt vägnät (Vägverket, UP2 etapp1) och efter utbyggnad av etapp 2 av handelsområdet (Steg 2).



Vardagsdygnstrafik "2015" med utbyggt vägnät (Vägverket, UP2 etapp1) och efter utbyggnad av etapp 2 av handelsområdet (Steg 2).

5 KONSEKVENSER

Fördelning av trafik på övrigt vägnät

I denna analys har inte inrymts detaljerade redovisningar av påverkan på trafikflöden på de gator och vägar som ligger på större avstånd från Klockarbäcken. Det har dock förutsatts att ungefär hälften av områdets trafik har start/mål utanför de närmaste stadsdelarna. Detta innebär bl.a. en omfördelning av nuvarande trafik p.g.a. att inköp i det nya handelsområdet till viss del ersätter hittillsvarande inköp i nuvarande områden. Effekterna av denna omfördelning kommer troligtvis att märkas först på längre sikt när området blir mera etablerat.

4.2 Trafikarbete

För att kunna ge en fullständig bild av och kvantifiering av trafikarbetets förändring i stort i kommunen, efter utbyggnaden av Klockarbäckens handelsområde, erfordras mera detaljerad kunskap om befolkningens framtida inköpsvanor. Det bedöms dock att de boende i närområdet Backen/Umedalen och i de halvcentrala västra stadsdelarna kan erbjudas ett så varierat utbud genom denna etablering, att merparten av inköpen kan ske här och därmed ge kortare resvägar än till andra handelsområden.

Även för boende i orter väster om Umeå ger denna etablering kortare resvägar jämfört med nuvarande handelsområden i staden.

Däremot medför inköpsresor till det västra handelsområdet av boende i de norra, östra och södra delarna av staden längre körvägar än till nuvarande handelsområden.

Utbyggnaden av nya väglänkar enligt Vägverkets planer innebär även att trafikarbetet för trafik från de norra och södra stadsdelarna till Klockarbäcken kommer att kunna reduceras.

5.1 Allmänt

De trafikrelaterade konsekvenserna av utbyggnaden av Klockarbäckens handelsområde omfattar i huvudsak tillgänglighetsaspekten och gatunätets kapacitetsförhållanden (framkomlighet) samt trafiksäkerhet. Tillgängligheten kan beskrivas utifrån orienterbarhet, genhet och framkomliga vägval. Kapaciteten i gatunätet avser i första hand framkomligheten i korsningar med sådana mått som belastningsgrad, fördröjningar och kösituationer.

5.2 Tillgänglighet

Områdets tillgänglighet är beroende av hur det ansluts till dels det närliggande, dels det mera övergripande vägnätet, och även hur de interna sambanden inom de västra stadsdelarna fungerar. Viktiga aspekter är orienterbarhet och genhet för trafikanterna.

För de bilburna trafikanterna nås det föreslagna handelsområdet från E12 (Vännäsvägen) via korsningen med Kullavägen. I huvudsak all trafik angör området denna väg. För besökande från orter längs väg 363 (t.ex. Hissjö, Taveljö och Vindeln) ger dock Kullavägen norrifrån den bästa tillgängligheten.

Efter utbyggnaden av de planerade E4- och E12-förbindelserna i ett slags ringledssystem förbättras områdets tillgänglighet för både de norra och södra stadsdelarna.

Handelsområdets närhet till Backen/Umedalen innebär möjligheter att nå området till fots och med cykel.

Tillgång till lokal busslinje i anslutning till området innebär även god tillgänglighet för besökande som saknar bil.

5.3 Framkomlighet

Allmänt

Kapaciteten i en korsning beskrivs bl.a. med belastningsgraden i respektive tillfart. Med en belastningsgrad under 0,5 benämns standarden "god", i intervallet 0,5-0,7 "mindre god" och över 0,7 "låg". Överbelastning sker när belastningsgraden överstiger 0,85 å 0,90. När trafiken under en tidsperiod uppnår korsningens kapacitet (1,0) uppstår ett beräkningsmässigt instabilt tillstånd.

Trafikens fördröjningar beror bl.a. på eventuella vän- teter p.g.a. annan trafik i korsningen. Fördröj-

ningarna är i regel små för belastningsgrader under 0,7 (för cirkulationsplatser mindre än 10 sek/fordon; större för trafiksignaler). Vid högre belastningsgrader ökar fördröjningarna kraftigt (t.ex. minst 10 gånger så stora fördröjningar i en tillfart vid kapacitetsgränsen 1,0 än vid belastningsgraden 0,8 å 0,85). Vid trafikflöden som närmar sig kapacitetsgränsen ökar därför köbildningarna påtagligt.

Korsningen E12 (Vännäsvägen)-Kullavägen

Korsningen är idag signalreglerad med separata körfält för vänstersvängande trafik på E12.

Med nuvarande trafiksituation har belastningsgraden beräknats uppgå till ca 0,65 i den mest belastade tillfarten under dimensionerande timme.

Vid utbyggnad av handelsområdets etapp 1 (trafiksituation "2003") erfordras separatreglering av vänstersvängande trafik från Kullavägen. Detta skulle dock ändå innebära att de mest belastade tillfarterna skulle få belastningsgrader av 0,8 å 0,85, d.v.s. nära kapacitetsgränsen, med kölängder tidvis över 150 m.

För den prognosticerade trafiksituationen år 2015, utan handelsområde och med det nya vägnät som avses utbyggt vid denna tidpunkt (UP2 etapp 1), beräknas nuvarande trafiksignalreglering bli närapå otillräcklig. Genom mindre ombyggnader och ytterligare separatreglering av svängande trafik kan dock belastningsgrader under 1,0 erhållas, med ändå med tidvisa kölängder av 200-250 m. Med trafiktillskottet från handelsområdet krävs ombyggnad av korsningen till cirkulationsplats eller planskild korsning (se vidstående principskisser av alternativa korsningstyper). Efter som Vännäsvägen är europaväg kommer dessutom kravet på god framkomlighet att förstärkas.

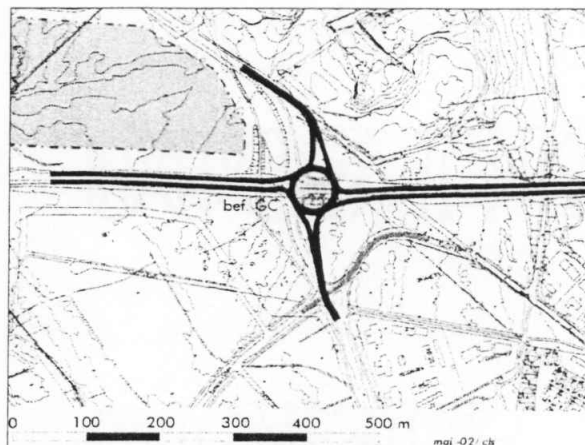
Med ombyggnad till cirkulationsplats redan i den första etappen kan belastningsgraderna begränsas till under 0,75, även efter utbyggnad av den andra etappen till år 2015. I syfte att minimera fördröjningar och kölängder bör dubbla körfält utföras i samtliga tillfarter (på sikt 4-fältig E12).

Korsningen E12 (Vännäsvägen)-Tvärvägen

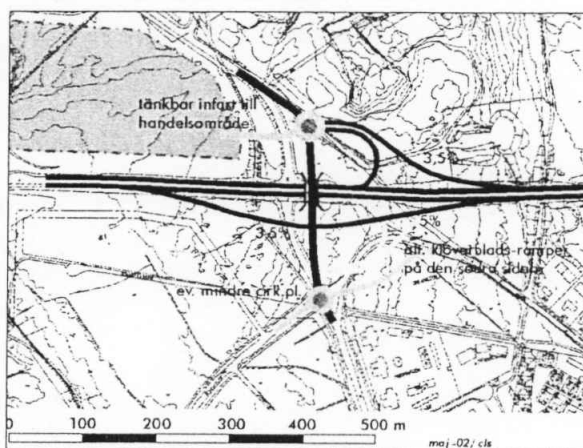
Korsningen är idag en stoppreglerad 3-vägs korsning. Nuvarande trafikflöden innebär inga påtagliga framkomlighetsbegränsningar, utom att vänstersvängande trafik från Tvärvägen tidvis kan få långa väntetider.

Med ökad trafik på E12 (Vännäsvägen), efter handelsområdets utbyggnad, blir problemen mera påtagli-

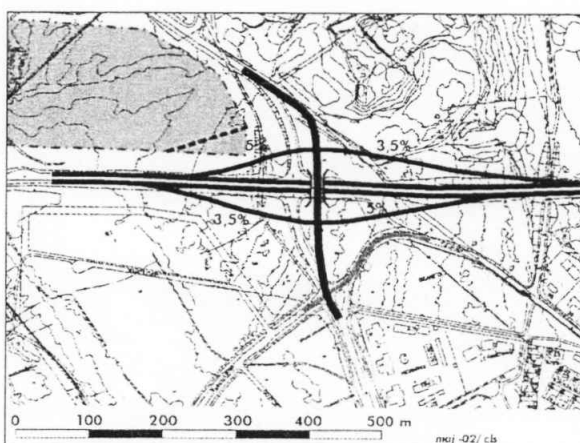
ga för de vänstersvängande från Tvärvägen. Detta innebär att denna trafik i högre grad kan komma att välja färdväg genom Umedalen och ansluta till Vännäsvägen i korsningen med Kullavägen. På kort sikt kan denna icke önskvärda effekt minimeras genom signalreglering av korsningen E12-Tvärvägen, men även med ombyggnad till cirkulationsplats.



Alternativ plankorsning, cirkulationsplats.



Alternativ planskild korsning, klöverblads-/rutertyp.



Alternativ planskild korsning, rutertyp.

I utbyggnaden av den norra länken med förlängning av Tvärvägen norrut (Vägverket UP2 etapp 1) ingår även en cirkulationsplats i korsningen med Vännäsvägen. På detta sätt tillskapas en god kapacitet för trafiken i korsningen med belastningsgrader under 0,6 även efter handelsområdets fullständiga utbyggnad år 2015.

Anslutning till handelsområdet

I anslutningen till Kullavägen kommer den allra största delen av trafiken att svänga till/från handelsområdet. Längs Kullavägen erfordrar den tunga trafiken god framkomlighet. Av dessa skäl är en tvåfältig cirkulationsplats en rekommenderad utformning.

5.4 Korsningsutformning

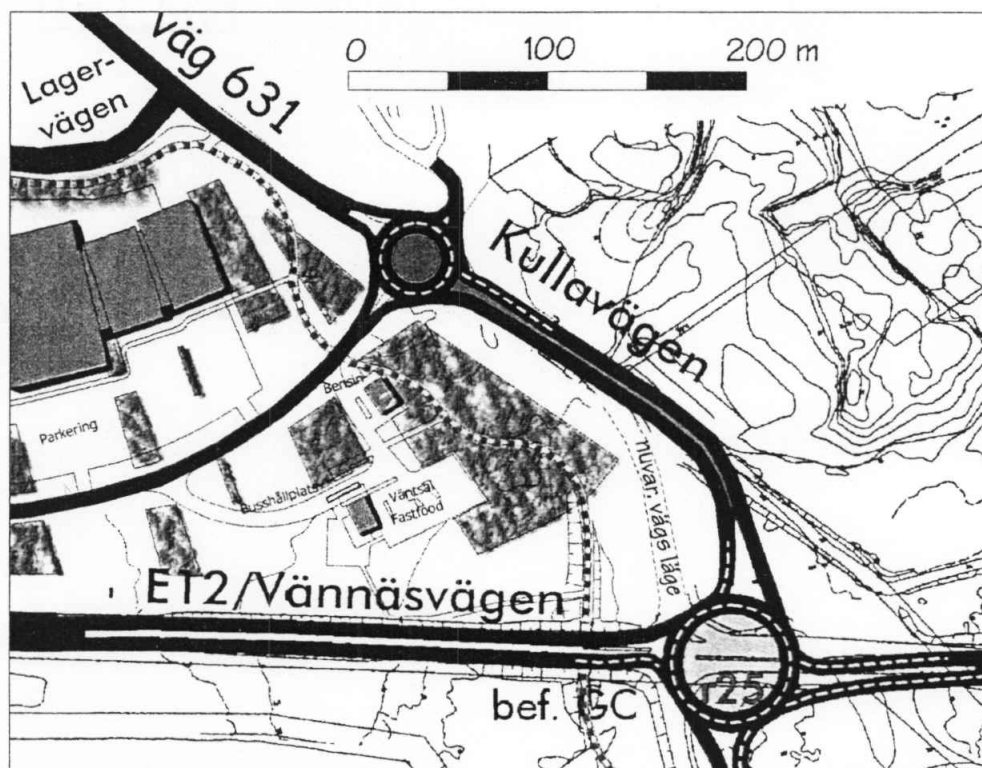
För att tillgodose kraven på god framkomlighet och säkerhet i anslutningarna till handelsområdet föreslås en cirkulationsplats på Kullavägen, drygt 250 m norr om E12 (Vännäsvägen) och ca 150 m söder om Lagervägen. Cirkulationsplatsen bör utformas med minst

12 m rondellradie och med två körfält med hänsyn till dels den tunga trafikens framkomlighet, dels den stora andelen svängande trafik till handelsområdet.

Som ett första steg, för anpassning av korsningen E12-Kullavägen till europavägsfunktionen och de ökade trafikflödena, bör en större (rondellradie ≥ 25 m) tvåfältig cirkulationsplats byggas ut i denna korsning (i ett läge öster om den nuvarande med hänsyn till dels siktförhållanden, dels läget av befintlig gång- och cykelvägsport). För att klara god framkomlighet för vänstersvängande trafik från Kullavägen mot öster på E12 bör denna trafik medges i två körfält. På längre sikt kan en trafikplats med planskild korsning övervägas p.g.a. framkomlighetskraven för E12 (se föregående sida).

Behovet av tvåfältiga tillfarter till cirkulationsplatserna bör beaktas vid utformningen av Kullavägen mellan E12 och infarten till handelsområdet (jämför t.ex. Cementvägen på Ersboda mellan väg 364 och Formvägen/Gräddvägen).

Principutformning av korsningarna redovisas på nedanstående planskiss.



Korsningar vid Klockarbäckens handelsområde. Förslag till utformning av cirkulationsplatser E12-Kullavägen och Kullavägen-infart handelsområde.

6 SLUTSATSER

5.5 Övrigt

Tack vare befintliga gång- och cykelvägar i området, med planskild korsning med E12, är trafiksäkerheten relativt god för de oskyddade trafikanterna. Med ökad trafik på Umedalsallén bör dock särskild uppmärksamhet riktas på passagera av denna.

Redan idag finns en busslinje som trafikerar området. Dess sträckning kan anpassas så att bussresenärer kan nå handelsområdet på ett trafiksäkert sätt och med korta gångavstånd.

Ombyggnad av korsningen E12-Kullavägen som cirkulationsplats ger högre trafiksäkerhet än för nuvarande utformning med trafiksignaler.

Det finns en strävan att begränsa genomsilningstrafik i Umedalsområdet mellan bl.a. handelsområdet och områden öster om Umedalen. Möjlig färdväg för denna trafik är att ansluta till Vännäsvägen från Tvärvägen. Eftersom denna anslutning har begränsad framkomlighet för vänstersvängande trafik mot väster, kan detta uppnås endast om denna korsning byggs om även på kort sikt (trafiksignaler alternativt cirkulationsplats).

Utbyggnaden av Klockarbäckens handelsområde med en byggrätt av totalt 30.000 m² kommer att generera ny trafik i området. Trafiken kommer tidvis att skapa både trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem på det närliggande väg- och gatunätet, vilket ger behov av ombyggnader av korsningarna i första hand. Nuvarande trafik på europavägen E12 och till/från Klockarbäckens industriområde med stora andelar tung trafik påverkas, vilket kommer att bli mera påtagligt efter utbyggnaden av ny trafikleder i de västra delarna av staden. Även utan utbyggnad av handelsområdet kommer framtida trafikflöden att erfordra ombyggnad av berörda korsningar för det ökade kapacitetsbehovet.

Från trafiksynpunkt bedöms dock att en anpassning till förändringarna i området kan genomföras, vilket kan ske stegvis allt eftersom handelsområdet byggs ut och sedan mera mätbara effekter kartlagts. Med hänsyn till den osäkerhet, som trots allt föreligger vid beräkning av den framtida trafiken i området, har olika alternativa antaganden om såväl trafikgenereringsnivåer som korsningsutformning undersökts. Detta har dock inte föranlett att dessa slutsatser påverkats.

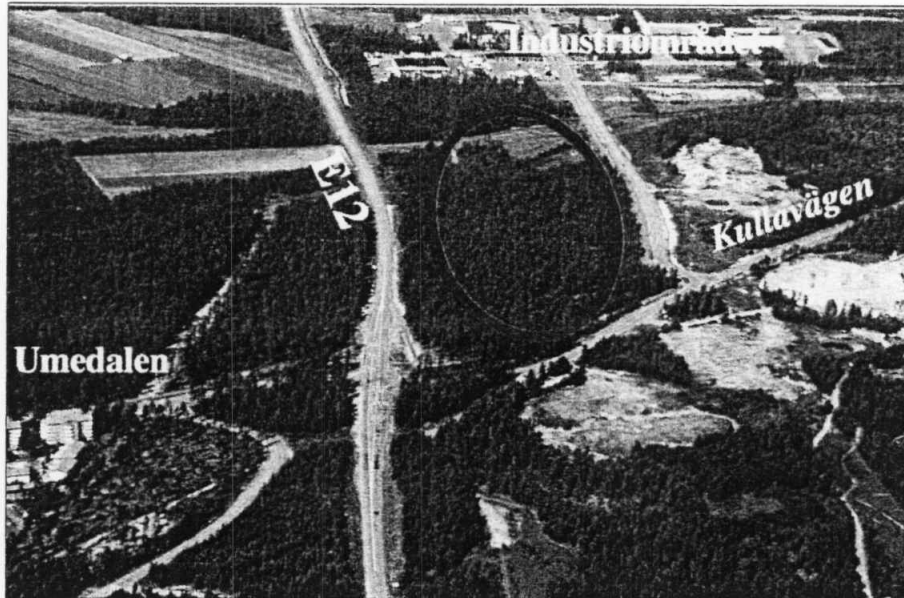


Foto: Lars Lindh, SHBK.

Aktuellt område. Vy från öster.

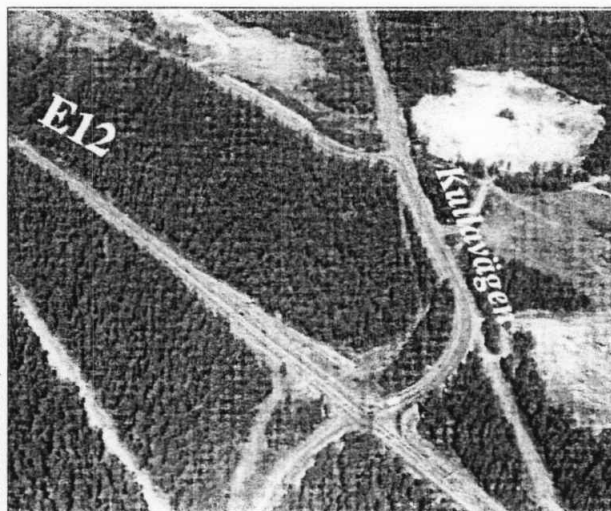
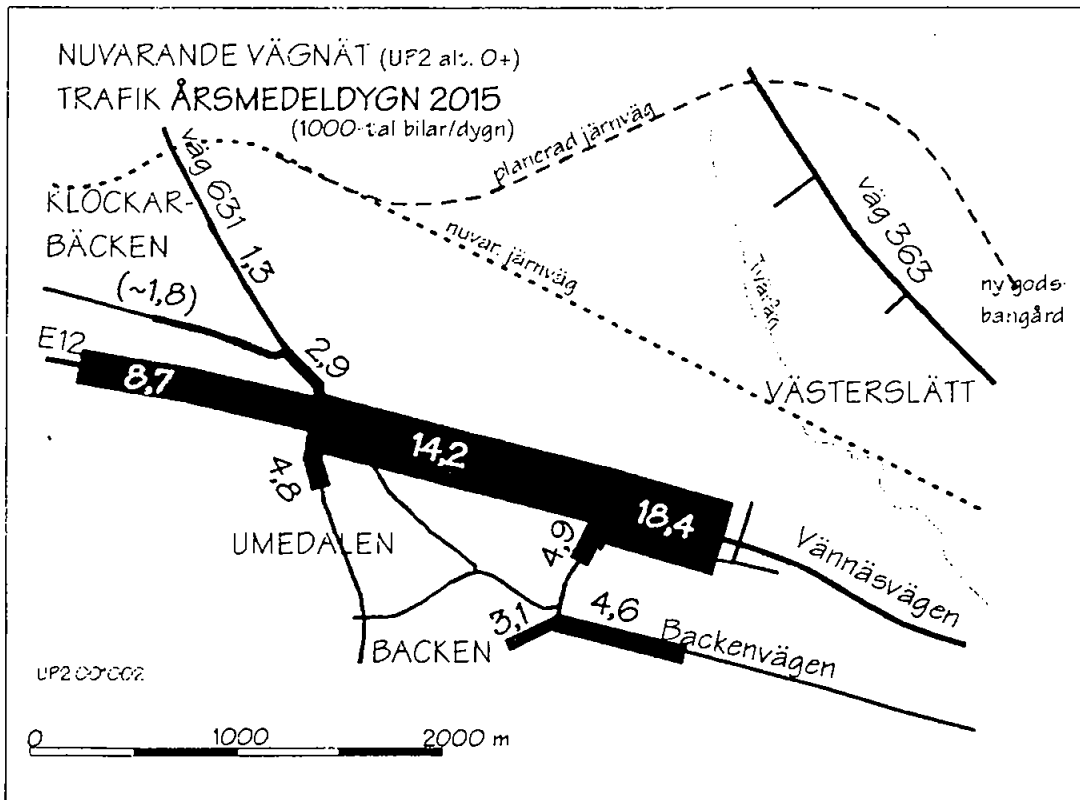


Foto: Lars Lindh, SHBK.

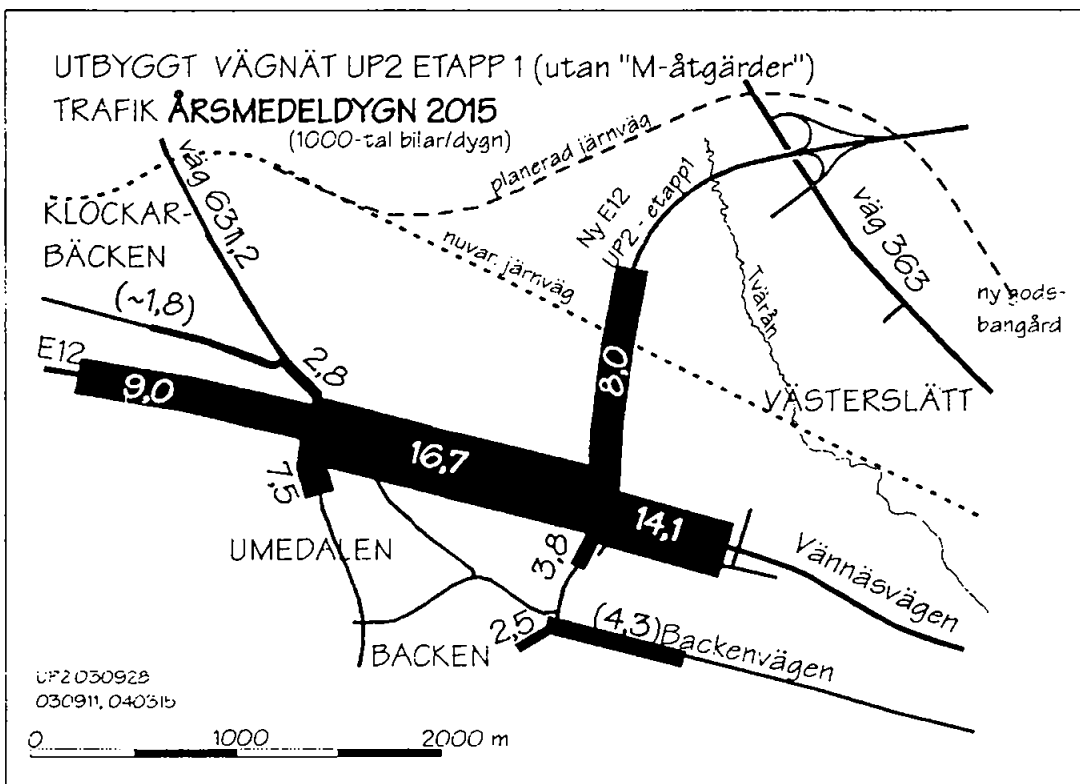
Nuvarande korsning E12-väg 631/Kullavägen.

BILAGA 2

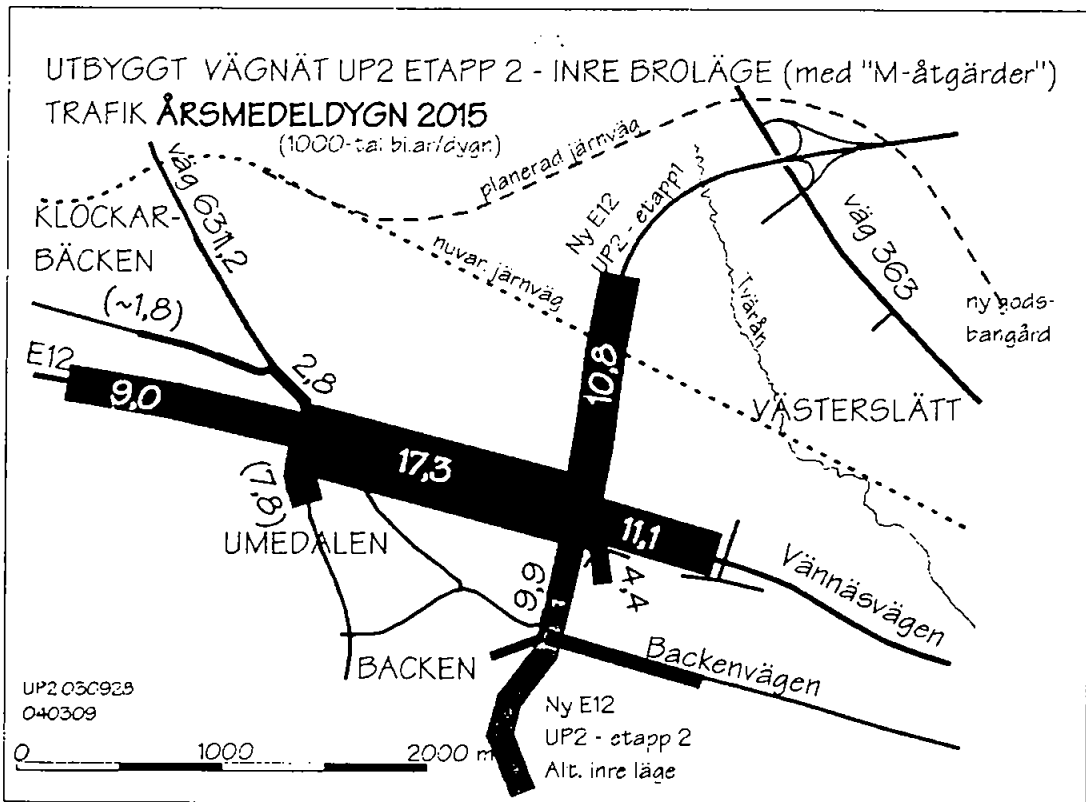
Trafikmängder för årsmedeldygn 2015 för olika vägnätalternativ i Vägverkets vägutredning för nya E4- och E12-förbindelser i Umeå (beslutshandling september 2002 samt senare redovisningar i "Umeåprojektet 2", UP2). Dessa förutsätter ingen utbyggnad av Klockarbäckens handelsområde.



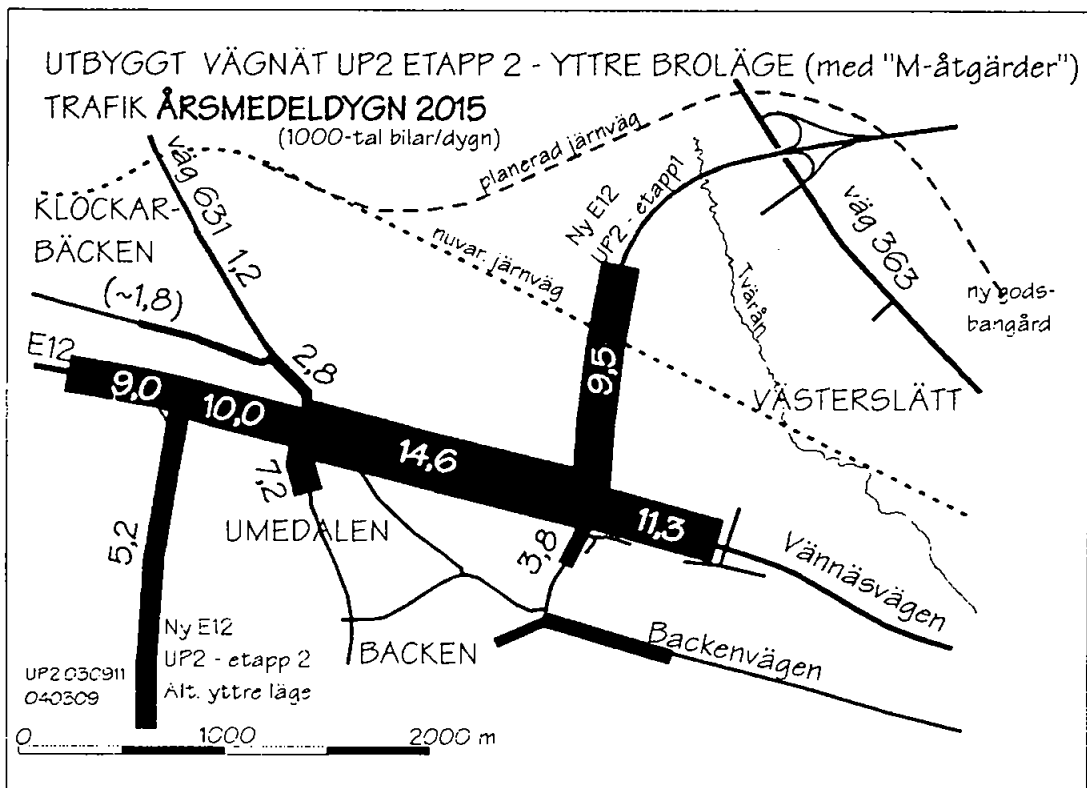
Årsmedeldygnstrafik 2015 på nuvarande vägnät (s.k. "nollalternativ").



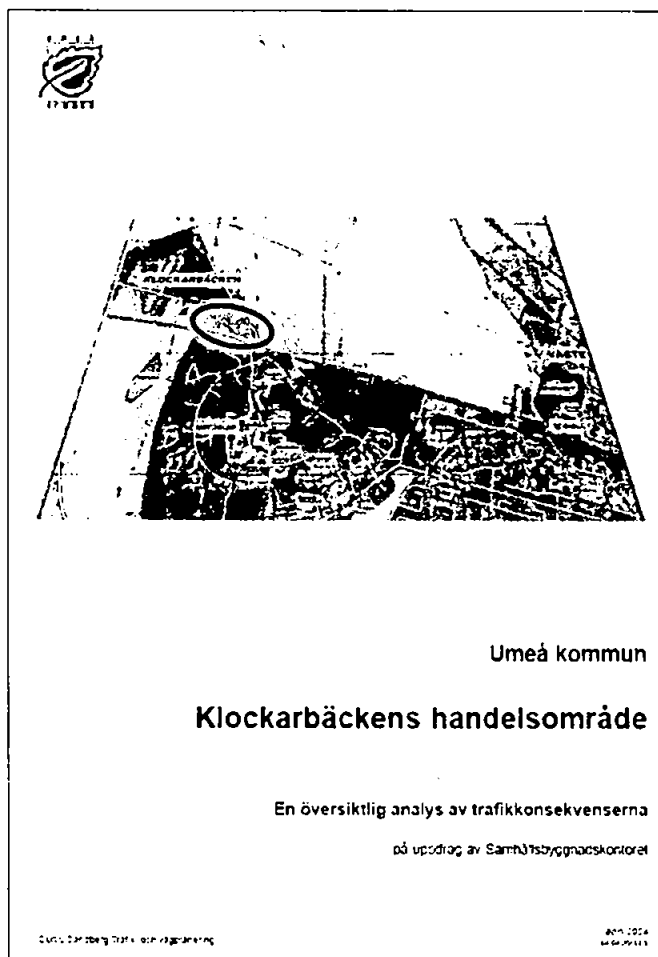
Årsmedeldygnstrafik 2015 på utbyggt vägnät etapp 1.



Årsmedeldygnstrafik 2015 på utbyggt vägnät, etapp 2 med inre broläge.



Årsmedeldygnstrafik 2015 på utbyggt vägnät, etapp 2 med yttre broläge.



Umeå kommun
Klockarbäckens handelsområde
En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna

på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret

TILLÄGG OCH KOMPLETTERING

Utredningen är ett tillägg med komplettering av "En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna" för planläggning av Klockarbäckens handelsområde, daterad april 2004, och har utförts på uppdrag av Samhällsbyggnadskontoret, Umeå kommun.

Utredningsman: civ.ing. Curt L Sandberg (Curt L Sandberg Trafik- & vägplanering AB).

Trafikanalysen utgör underlag för bl.a. upprättande av miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan (WSP Samhällsbyggnad, Umeå).

Redovisning har under hand skett för Umeå kommun (Benny Sandberg m.fl.).

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	Bakgrund	3
2	Förutsättningar	3
	2.1 Avgränsningar	3
	2.2 Verksamheter	3
	Klockarbäckens handelsområde	
	2.3 Nuvarande väg- och gatunät	4
	2.4 Framtida övergripande vägnät	4
	2.5 Nuvarande och framtida trafiksituation	4
	Dygnstrafik	
	Timtrafik	
	Tung trafik	
	Övrig trafik	
3	Föreslagen utbyggnad	5
	3.1 Verksamheter	5
	Handelsområdet	
	3.2 Bilplatsbehov	5
	3.3 Trafikgenerering	5
4	Trafikfördelningar	5
	4.1 Stegvis utbyggnad - trafikmängder	5
	Steg 1 - "år 2005"	
	Steg 2 - "år 2015"	
	Utbyggt vägnät, utbyggt handelsområde	
	Fördelning av trafik på övrigt vägnät	
	4.2 Trafikarbete	6
5	Konsekvenser	7
	5.1 Allmänt	7
	5.2 Tillgänglighet	7
	5.3 Framkomlighet	7
	Allmänt	
	Korsningen E12-Kullavägen	
	Korsningen E12-Tvärvägen	
	Anslutning till handelsområdet	
	5.4 Korsningsutformning	7
	5.5 Övrigt	7
6	Slutsatser	8

1 BAKGRUND

Inför detaljplanearbetet för Klockarbäckens handelsområde hade byggnadsnämnden godkänt ett planprogram i augusti 2003. Programmet medgav totalt en utbyggnad till 30.000 m² BTA handelsyta, varav 6.000 m² för dagligvaror. För den första etappen antog kommunfullmäktige i mars 2005 en detaljplan, som omfattade totalt 18.000 m², varav 4.500 m² för livsmedel. I den till detaljplanen hörande trafikanalysen (april 2004) hade förutsatts att etapp 1 skulle omfatta totalt 16.000 m² BTA, varav 6.000 m² för dagligvaror.

Arbetet för detaljplan för etapp 2 har påbörjats och det har därvid konstaterats att handelsområdet kan komma att innefatta totalt 45.000 m² BTA. Inom denna ram kvarstår den tidigare nivån för livsmedel, d.v.s. ca 6.000 m².

Mot denna bakgrund har Samhällsbyggnadskontoret bedömt att den tidigare trafikkonsekvensutredningen ska ses över och kompletteras med utgångspunkt från de ändrade förutsättningarna. Denna översyn utgör en komplettering till "En översiktlig analys av trafikkonsekvenserna" från april 2004.

2 FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Avgränsningar

I föreliggande trafikanalys avgränsas berört område till det övergripande väg- och gatunätet i anslutning till handelsområdet.

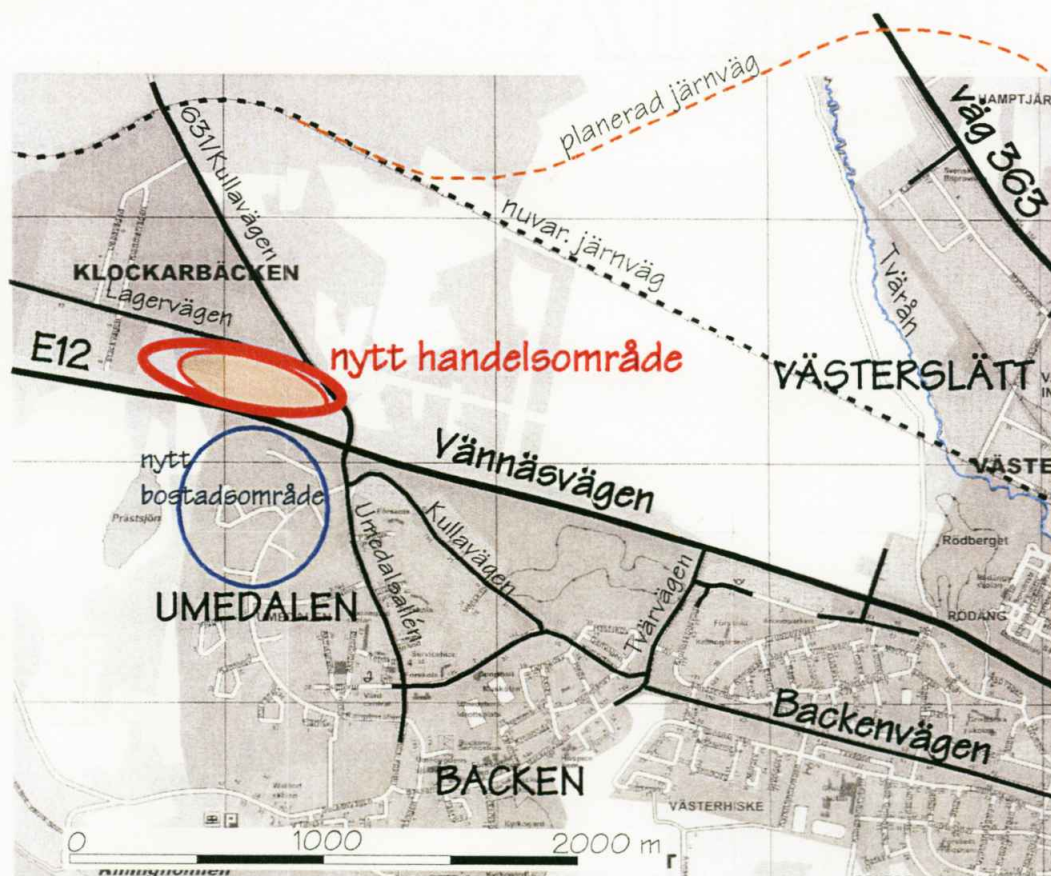
Området förutsätts anslutas till Vännäsvägen/E12 via Kullavägen.

2.2 Verksamheter

Klockarbäckens handelsområde

Idag finns ingen egentlig handelsverksamhet i området. De närmast belägna dagligvarubutikerna finns i Umedalen och Kronoparken (korsningen Vännäsvägen-Tvärvägen), ca 1 respektive 2 km från Klockarbäcken.

Det nya handelsområdet har föreslagits erhålla en utökning av byggrätten till totalt ca 45.000 m² vid full utbyggnad, varav 6.000 m² dagligvaror (lågprislivsmedel och eventuellt systembolag) och 39.000 m² sällanköpsvaror (volymhandel).



Klockarbäckens handelsområde med utökning mot väster.

2.3 Nuvarande väg- och gatunät

Som i tidigare utredning.

2.4 Framtida övergripande vägnät

Som i tidigare utredning.

2.5 Nuvarande och framtida trafiksituation

Dygnstrafik

I förhållande till den tidigare analysen har den nuvarande vardagsmedeldygnstrafiken uppdaterats till värden för 2005.

På E12 uppgår trafikmängden till ca 8.300 bilar per vardag väster om korsningen med Kullavägen och ca 11.600 bilar öster om denna. Öster om Tvärvägen uppgår nuvarande trafikmängd till ca 14.000 bilar/dygn.

På väg 631/Kullavägen, mellan E12 och Lagervägen, är trafikmängden knappt 2.900 bilar/vardagsdygn. Av denna trafik avlänkas ca 2.000 bilar till industriområdet längs Lagervägen.

På Umedalsallén, söder om korsningen med E12, uppgår nuvarande trafik till ca 3800 bilar/dygn och på Tvärvägen till knappt 4.000 bilar.

Vardagsdygnstrafiken år 2005 visas på nedanstående trafikflödeskarta.

Den framtida trafiken, 2015, för olika vägnätalternativ, enligt Vägverkets trafikprognoser, redovisas i den tidigare trafikanalysen.

Timtrafik

Den dimensionerande timtrafiken på stadens huvudnät ligger i regel på nivån ca 9-11 % av vardagsmedeldygnstrafiken. I anslutning till köpcentra/stormarknader av den typ som planeras i Klockarbäcken kan dock den dimensionerande timtrafiken utgöra en större andel av dygnstrafiken från ca 12 % i områdets periferi till ca 30-40 % i köpcentrets infarter.

Under den dimensionerande timmen år 2005 (motsvarar högtrafik under en "normal" fredagseftermiddag) är antalet inkommande fordon i korsningen E12 (Vännäsvägen)-Kullavägen ca 1.400 bilar. Motsvarande värde för korsningen E12-Tvärvägen är 1.500 bilar/timme. Fördelning på vägnätet visas på vidstående sida.

Timtrafikfördelningen år 2015 för det utbyggda vägnätet, men utan utbyggnaden av handelsområdet, redovisas i den tidigare utredningen.

Tung trafik

Som i tidigare utredning.

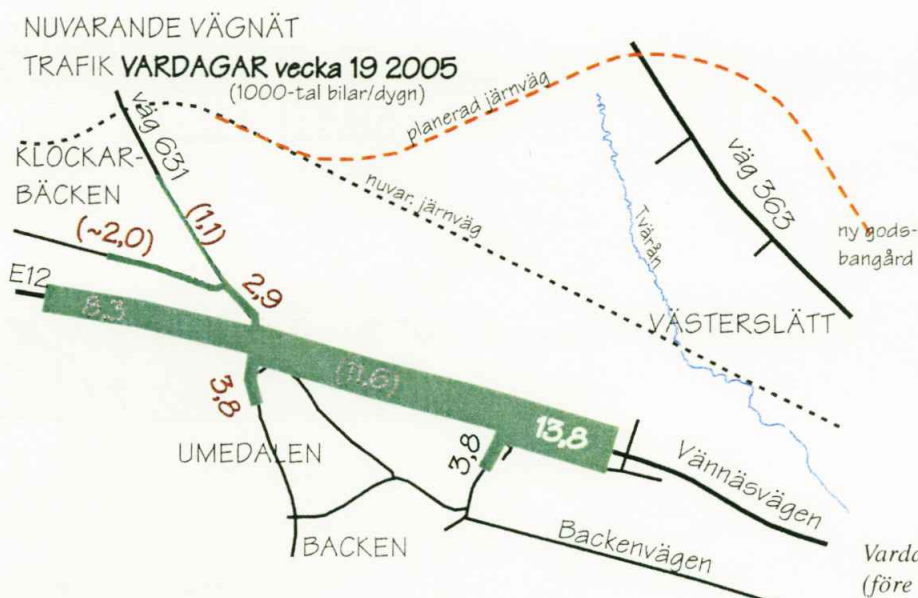
Övrig trafik

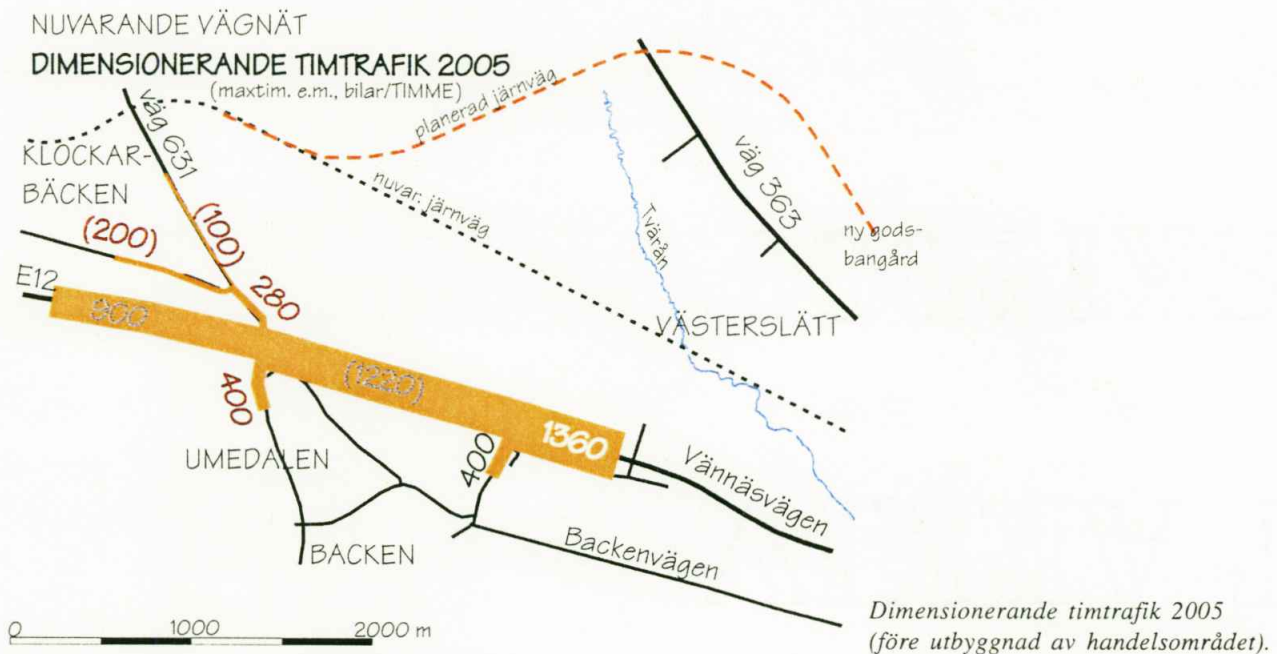
Busstrafik

Som i tidigare utredning.

Gång- och cykeltrafik

Som i tidigare utredning.





3 FÖRESLAGEN UT- BYGGNAD

3.1 Verksamheter

Handelsområdet

Handelsområdet har vid full utbyggnad en utbredning i öst-västlig riktning av närmare en kilometer mellan Kullavägen och Stackvägen.

3.2 Bilplatsbehov

Som i tidigare utredning.

3.3 Trafikgenerering

Som i tidigare utredning.

Tillskottet av 15.000 m² (+50 %) i förhållande till de tidigare förutsättningarna antas ge en ökning av den dimensionerande timtrafiken med ca 20 bilar per timme och 1000 m² till området, d.v.s. totalt ett trafiktillskott av ca 300 bilar/timme (600 bilar i båda riktningarna). Denna tillkommande trafik bedöms att till övervägande del trafikera Vännäsvägen öster om korsningen med Kullavägen.

4 TRAFIKFÖRDELNINGAR

4.1 Stegvis utbyggnad - trafikmängder

För etapp 1 enligt tidigare utredning.

För den fullständiga utbyggnaden gäller de nya förutsättningarna för områdets innehåll.

Steg 1 - "år 2005"

Som i tidigare utredning, med marginella justeringar för förändringarna för nuläget, år 2005 (redovisas ej).

Steg 2 - "år 2015"

Vid full utbyggnad av handelsområdet till ca 45.000 m² tillkommer ytterligare 550-600 bilar/timme (totalt i båda riktningarna) jämfört med etapp 2 i den tidigare analysen. Detta innebär totalt ca till ca 2.300 bilar/timme till och från handelsområdet. Motsvarande värde för vardagsmedeldygnen beräknas bli ca 7.700 bilar/dygn. Det bör beaktas att osäkerheten blir större ju längre bort tidshorisonten ligger, eftersom områdets framtida innehåll i detalj är okänt i nuläget.

För situationen år 2015 har beräkning gjorts enbart för det övergripande vägnätet som beskrivs enligt Umeåprojektet 2, etapp 1.

Utbyggt vägnät - utbyggt handelsområde

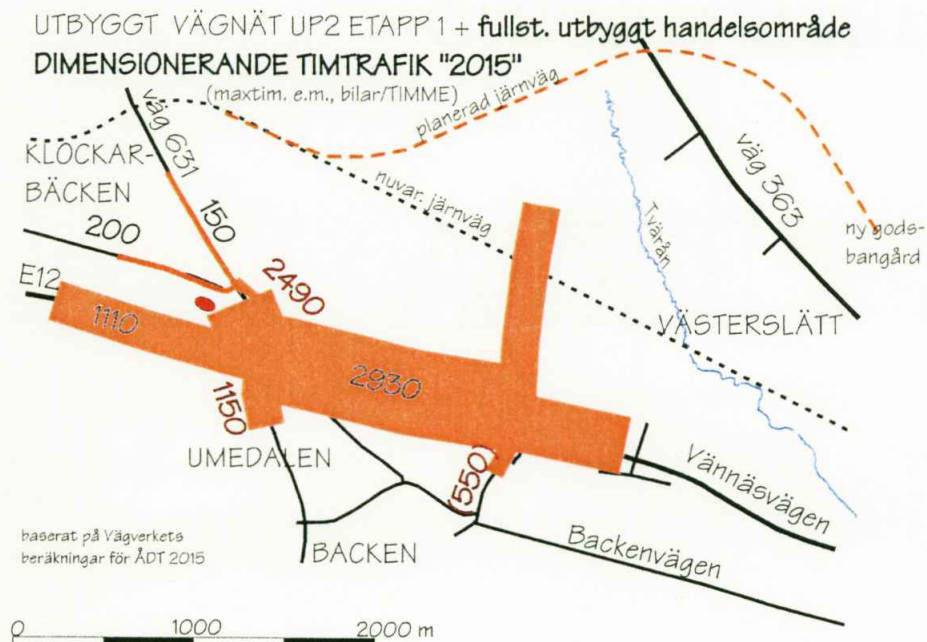
Fördelningen på det närliggande vägnätet beräknas bli som på vidstående trafikflödeskartor, där trafiktillskottet för handelsområdet adderats till prognosticerade trafikmängder för 2015.

Den största trafikökningen efter utbyggnaden av handelsområdet kommer att uppstå på **Kullavägen** (väg 631) och resultera i en total trafikmängd av ca 10.700 bilar/vardagsdygn år 2015. Under den dimensionerande timmen blir den relativa ökningen betydligt större: från nuvarande ca 300 bilar (innan utbyggnad av handelsområdet) till knappt 2.500 bilar/timme efter utbyggnaden.

Knappt hälften av den nygenererade trafiken efter handelsområdets utbyggnad ger för år 2015 ett nettotillskott på **Vännäsvägen/E12**, öster om korsningen med Kullavägen, med ca 3.500 bilar/dygn till totalt 22.200 bilar/dygn. Motsvarande nettoökning under den dimensionerande timmen beräknas bli ca 1.100 bilar till totalt ca 2.900 bilar/timme.

Den inkommande trafiken i korsningen Kullavägen-E12 (Vännäsvägen) beräknas ge en ökning år 2015 från 2.050 bilar (utan handelsområde) till ca 3.900 bilar per dimensionerande timme (med helt utbyggt område).

Trafikfördelningen i korsningen Vännäsvägen-Tvärvägen har inte analyserats vidare i denna utredning.



Dimensionerande timtrafik "2015" med utbyggt vägnät (Vägverket, UP2 etapp1) och efter fullständig utbyggnad av handelsområdet.



Vardagsdygnstrafik "2015" med utbyggt vägnät (Vägverket, UP2 etapp1) och efter fullständig utbyggnad av handelsområdet.

Fördelning av trafik på övrigt vägnät

Som i tidigare utredning.

4.2 Trafikarbete

Som i tidigare utredning.

5 KONSEKVENSER

5.1 Allmänt

Som i tidigare utredning.

5.2 Tillgänglighet

Som i tidigare utredning.

5.3 Framkomlighet

Allmänt

Kapaciteten i en korsning beskrivs bl.a. med belastningsgraden i respektive tillfart. Med en belastningsgrad under 0,6 benämns standarden "god", i intervallet 0,6-0,8 "mindre god" och över 0,8 "låg" (nya intervaller enligt VGU). Överbelastning sker när belastningsgraden överstiger 0,85 å 0,90. När trafiken under en tidsperiod uppnår korsningens kapacitet (teoretiskt = 1,0) uppstår ett beräkningsmässigt instabilt tillstånd.

Trafikens fördröjningar beror bl.a. på eventuella väntetider p.g.a. annan trafik i korsningen. Fördröjningarna är i regel små för belastningsgrader under 0,7 (för cirkulationsplatser motsvarar detta mindre än 10 sek/fordon; vid samma trafikflöde är fördröjningarna större för trafiksignaler). Vid högre belastningsgrader ökar fördröjningarna kraftigt (t.ex. minst 10 gånger så stora fördröjningar vid kapacitetsgränsen 1,0 än vid belastningsgraden 0,8 å 0,85). Vid trafikflöden som närmar sig kapacitetsgränsen ökar därför köbildningarna påtagligt.

Korsningen E12 (Vännäsvägen)-Kullavägen

Som i tidigare utredning med komplement för förändrade förutsättningar.

Korsningen är idag signalreglerad med separata körfält för vänstersvängande trafik på E12.

Med nuvarande trafiksituation 2005 har belastningsgraden för den dimensionerande timmen beräknats uppgå till ca 0,7 å 0,75 i de mest belastade tillfarterna.

Med trafikflöden enligt prognosen för 2015 och utan handelsområdet beräknas kapaciteten överskridas med nuvarande trafiksignaler. Ombyggnad av korsningen till cirkulationsplats ger god standard för samtliga tillfarter.

Mot denna bakgrund kommer nuvarande trafiksignalreglering att vara otillräcklig med det trafiktillskott som skapas av det nya handelsområdet, även med ombyggnad av flera körfält för svängande trafik.

Med trafiktillskottet från handelsområdet vid full utbyggnad krävs ombyggnad av korsningen till cirkulationsplats eller planskild korsning (se principskisser i tidigare analys). Eftersom Vännäsvägen är europaväg kommer dessutom kravet på god framkomlighet att förstärkas.

Med ombyggnad till 2-fältig cirkulationsplats och anpassad körfältsindelning kan belastningsgrader under 0,85 uppnås i samtliga tillfarter utom på Kullavägen norrifrån, där köttillväxten kan bli av storleksordningen 60 m tidvis. Detta kräver dock två körfält in mot korsningen mellan handelsområdets anslutning och Vännäsvägen. I annat fall kan kapaciteten vid vissa tider överskridas med körlängder norrut fram till handelsområdets anslutning.

Korsningen E12 (Vännäsvägen)-Tvärvägen

Trafikfördelningen i korsningen Vännäsvägen-Tvärvägen har inte analyserats vidare i denna utredning.

Anslutning till handelsområdet

Samma slutsatser som i tidigare utredning.

På grund av stor andel svängande trafik från handelsområdet beräknas belastningsgraden uppgå till ca 0,8 i denna tillfart.

5.4 Korsningsutformning

Som i tidigare utredning.

Med de nya förutsättningarna förstärks kraven på god utformning av de föreslagna cirkulationsplatserna.

5.5 Övrigt

Som i tidigare utredning.

Mot bakgrund av att området kommer att matas via en ca 1 km lång lokalgata med tidvis stora trafikflöden kan man överväga att undersöka effekterna av att ansluta Klockarbäcken till Vännäsvägen i ytterligare anslutning, väster om den nuvarande. Detta medför att Kullavägens tillfart kan avlastas, dock medan trafiken i Kullavägs korsningens västra tillfart ökar. För trafik mot väster (Vännäs m.fl. orter) innebär en västligare anslutning bättre tillgänglighet till Klockarbäcken, vilket kan vara av betydelse för bl.a. den tunga trafikens trafikarbete.

6 SLUTSATSER

Utbyggnaden av Klockarbäckens handelsområde med en byggrätt av totalt 45.000 m² beräknas generera ca 35 % mera trafik till och från området jämfört med de tidigare förutsättningarna med 30.000 m².

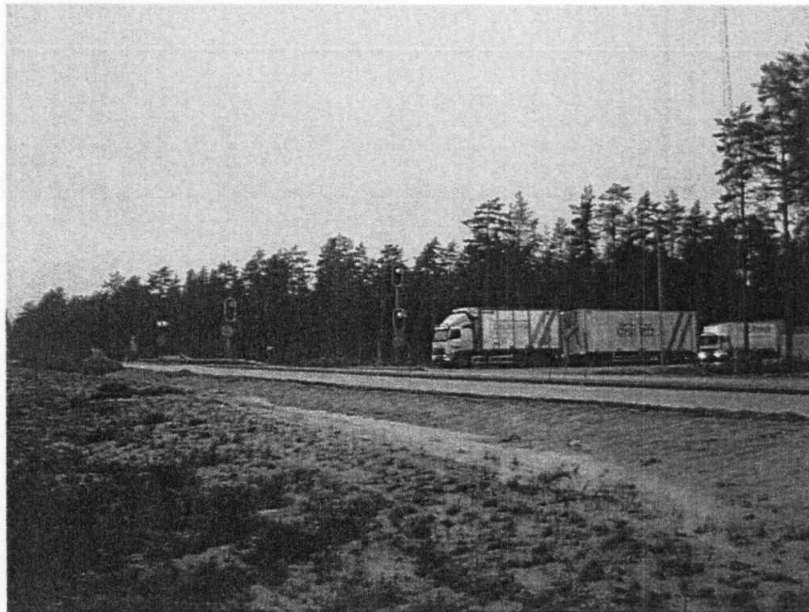
Loksom tidigare blir slutsatsen att trafiken tidvis kommer att skapa både trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem på det närliggande väg- och gatunätet, vilket ger behov av ombyggnader av korsningarna i första hand. Nuvarande trafik på europavägen Vännäsvägen/E12 och till/från Klockarbäckens industriområde, med stora andelar tung trafik, påverkas, vilket kommer att bli mera påtagligt efter utbyggnaden av nya trafikleder i de västra delarna av staden. Även utan utbyggnad av handelsområdet kommer framtida trafikflöden att erfordra ombyggnad av berörda korsningar för det ökade kapacitetsbehovet.

Från trafiksynpunkt bedöms dock att en anpassning till förändringarna i området kan genomföras, vilket kan ske stegvis allt eftersom handelsområdet byggs ut och sedan mera mätbara effekter kartlagts. Med hänsyn till den osäkerhet, som trots allt föreligger vid beräkning av den framtida trafiken i området, har olika alternativa antaganden om såväl trafikgenereringsnivåer som korsningsutformning undersökts. Detta har dock inte föranlett att dessa slutsatser påverkats, eftersom senare års trafikökningar ökat belastningen på vägarna i området. Och redan under handelsområdets första utbyggnadsskede bör kapaciteten i korsningen E12/Vännäsvägen-Kullavägen byggas om med en anpassning till den kommande trafikökningen.

Marknads- och konsekvensanalys

för planerad etablering av dagligvaror med lågprisprofil och
sällanköpsvaror med volymhandelsprofil

i det nya "Västra handelsområdet" i Umeå kommun



25 mars 2002

 **nordplan ab**

INNEHÅLL

1	Sammanfattning	1
2	Uppdraget	3
3	Arbetets genomförande	4
3.1	Källor	4
3.2	Metoder	4
3.3	Arbetsgrupp	4
4	Förutsättningar	4
5	Fakta om detaljhandeln	5
6	Ökande befolkning	6
7	Bakgrund: hur fungerar svensk dagligvaruhandel?	7
8	Det planerade "Västra handelsområdet"	8
9	Resultat: möjlig dagligvaruförsäljning	8
9.1	Översikt	8
9.2	Möjlig försäljning	9
9.3	Ökat nettoinflöde till Umeå kommuns dagligvaruhandel	9
10	Generellt om konkurrens	10
11	Inverkan på befintliga dagligvarubutiker	10
11.1	Dagligvarubutiker i Umeå tätort	10
11.2	Dagligvarubutiker i Umeå kommuns landsbygd	12
12	Dagligvarubutiker i de närmaste grannkommunerna	12
13	Resultat: sällanköpsvaror	13
13.1	Möjlig försäljning i nyetableringen	13
13.2	Effekter på befintliga butiker	13
14	Möjlig försäljning utan västra förbifarten	14
15	Etapputbyggnad	14
16	Kompenserande tillväxt	15
17	Vad gör man med små stadsdelscentra och butiker?	16
17.1	Förslag till åtgärder	16
18	Effekter på sysselsättning mm	16
18.1	Byggnationen ger sysselsättning	17
18.2	Omfördelning av sysselsättningen inom detaljhandeln	17
18.3	Kommunalekonomiska konsekvenser för annan kommun	17
19	Konsumenteffekter	18
19.1	Pris	18
19.2	Tillgänglighet	18
19.3	Bilsamhället	18
20	Nollalternativ - ingen utbyggnad i "Västra handelsområdet"	18
20.1	Innebär göra ingenting att man bevarar?	18
20.2	Framtida efterfrågan och kapacitet i butiksnätet	19

20.3	Prisnivåer och mångfald	19
20.4	Handelsstruktur, service och biltrafikarbete	19
21	Jämförelser med andra orter	21

Bilagor

1. Metod TYSK 2001.
2. Sysselsättningsdata.
3. Konsumentbeteenden, handel och service Utvecklingslinjer generellt och i Umeå.

1 Sammanfattning

För Västra handelsområdet finns det planer på att etablera 30.000 kvm ny handel, 4.000 dagligvaror (lågpris) och 26.000 kvm sällanköpsvaror (volymhandel). Denna enhet beräknas sälja för **200 à 240 mnkr** dagligvaror och **300 à 330 mnkr** sällanköpsvaror inkl moms i 2000 års priser och marknad. Dagligvarorna blir sannolikt lönsamma (yteeffektivitet ca 55.000 kr/kvm), men sällanköpsvarorna är tveksamt om man når lönsamhet (yteeffektivitet ca 12.000 kr/kvm). Därför föreslår vi en etapputbyggnad, förslagsvis med en etapp vart tredje till vart femte år. 4.000 kvm dagligvaror, lågpris, plus 10.000 kvm sällanköpsvaror, volymhandel.

1. Ytterligare 10.000 kvm sällanköpsvaror, volymhandel.
2. Ytterligare 6.000 kvm sällanköpsvaror, volymhandel.

Då får man efter 9 à 15 år, beroende på utbyggnadshastighet, hela programmet på 30.000 kvm utbyggt.

Skälet till att vi föreslår etapper är att efterfrågan i marknadsområdet inte räcker för en omedelbar utbyggnad med 26 000 kvm sällanköpshandel, ens om vi räknar med den marknad man kan ta från befintlig handel. Etapperna är bedömda i tiden efter hur vi bedömer att efterfrågan växer. Viden snabb tillväxt kan etpperna tas vart 3-4 år, vid en långsammare tillväxt ca vart 5 år.

Effekterna på befintlig **dagligvaruhandel** är beräknad på en utbyggnad på 30.000 kvm. Bortfallet i befintlig handel blir då ganska kännbart på dagligvarusidan eftersom en så stor total handelsetablering kommer att ha stor dragkraft både för sällanköp och dagligvaror:

	Väster	Norr	City	Öster	Söder
ungefärlig DV omsättning mnkr/år	170	420	300	450	300
Genomsnittl. DV-bortfall i procent	18 %	11 %	8 %	10 %	12 %

I dagligvaruhandeln pågår sedan lång tiden strukturomvandling mot färre och större butiker. Vi uppskattar att en ny butik på 4000 kvm leder till att någon butik i väster kommer att få en tidigare nedläggning än om inte någon etablering sker i väster.

Försäljningsbortfallet i befintliga dagligvarubutiker i de närmaste grannkommunerna beräknas till:

	Vännäs	Robertsfors	Vindeln	Nordmaling	Bjurholm
DV år 2000 omsättning mnkr/år	140	105	105	100	40
Bortfall i mnkr	15 à 20	ca 5	ca 5	ca 5	< 2
Genomsnittl. DV-bortfall i procent	10 à 15 %	ca 5 %	ca 5 %	ca 5 %	< 5 %

Enligt vår bedömning kan en butik i Vännäs komma att tvingas till en tidigare nedläggning än vad som annars sannolikt skulle vara fallet.

Försäljningsförlusterna i **sällanköpsvaruhandeln** i Umeå beräknas hamna mellan 10 % och 20 %. Nedläggningsrisker finns, framförallt i Mariedal och Ersboda eftersom dessa områden har stor volymhandel, liknande den som sannolikt kommer att etableras i "Västra handelsområdet". Vilka butiker som eventuellt kommer att hotas beror på om nyetableringen får samma sortiment som aktuella butiker och detta vet vi inte idag. Eventuellt kan också vissa enheter komma att flytta till "Västra handelsområdet". City och Strömpilen, som till största delen har handel av shoppingkaraktär, kommer inte på samma sätt att märka av de nya enheterna.

Grannkommunerna, som idag tillsammans omsätter ca 235 mnkr i sällanköpsvaror, tappar 5 % (kanske upp mot 10 %), dvs ca 10 mnkr (kanske 20 mnkr).

Observera att alla beräknade effekter ovan gäller vid full utbyggnad på 30.000 kvm. Vi föreslår dock en etapputbyggnad i tre steg med endast 10.000 kvm sällanköpsvaruhandel och 4.000 kvm dagligvaruhandel som första etapp. Detta kommer att minska de omedelbara effekterna på befintlig handel och nedläggningsriskerna i synnerhet för sällanköp. Sedan kommer sannolikt konsumtions- och befolkningsökningen att med tiden kompensera de förluster som i befintlig handel till följd av nyetableringen.

Effekterna på etablerad dagligvaruhandel om "bara" etapp 1 byggs nu kan grovt uppskattas till tre fjärdedelar av effekterna vid full utbyggnad i tabellerna ovan. Tex kan effekten på väster grovt skattas till 13-14% och på Vännäs till 7-11%.

Lägg märke till att i all typ av konkurrens gäller i första hand att lika slår mot lika. Inom dagligvaruhandeln innebär detta att regionala enheter först och främst slår mot andra regionala enheter, medan små butiker har en mer lokal "egen" marknad. Samma sak gäller för sällanköpsvaruhandeln, exempelvis kommer befintliga skobutiker i första hand att känna av eventuella nya skobutiker. Detta säger oss att det slutgiltiga valet av sortiment och profil i nyetableringen är av allra största vikt för hur det befintliga butiks nätet påverkas.

Konsumtionstillväxten inkl befolkningstillväxten för dagligvaror efter fem år är ca 130 mnkr inkl moms vilket lägger den totala dagligvaruefterfrågan i kommunen på närmare 2.100 milj. kr/år år 2005 i 2000 års priser.

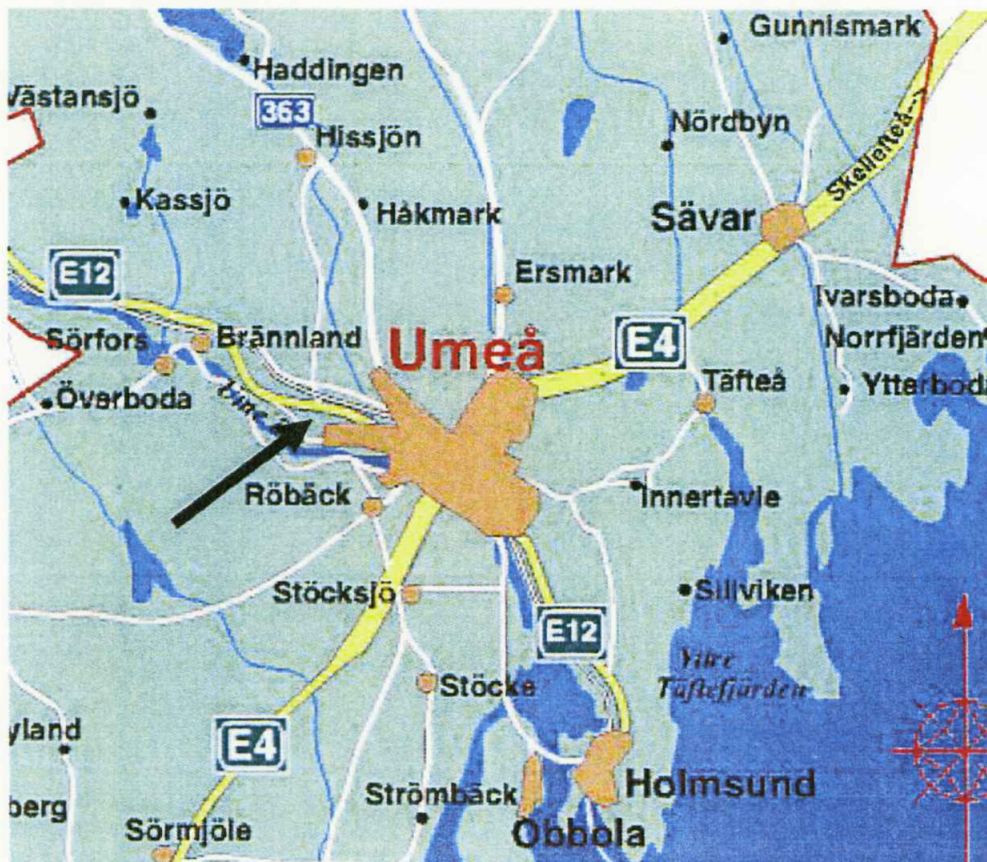
Konsumtionstillväxten för sällanköpsvaror innebär efter fem år en ökad årsförsäljning på över 450 mnkr inkl moms vilket lägger den totala sällanköpsvaruefterfrågan i kommunen på närmare 2.900 milj. kr/år år 2005 i 2000 års priser

Detta ger en förhållandevis snabb kompensation för befintliga butiker.

Slutligen noterar vi att det finns många orter som väljer ungefär samma utbyggnadsstrategi för sin externhandel som Umeå.

2 Uppdraget

Nordplan AB fick i januari 2002 i uppdrag av Umeå kommun genom Benny Sandberg att göra en bedömning av möjlig försäljning, påverkan på befintliga butiker, konsumenteffekter såsom tillgänglighets- och prisförändringar och ett nollalternativ om inget görs av en externetablering vid det så kallade "Västra handelsområdet" i Umeå, se karta 1, på 30.000 kvm varav ca 4.000 kvm totalyta (ca 3.000 kvm säljyta) för dagligvaror (lågpris) och ca 26.000 kvm för sällanköpsvaror (volymhandel).



Karta 1. "Västra handelsområdet".

3 Arbetets genomförande

3.1 Källor

Arbetet har utförts med den precision som givna basdata medger:

- Befolkningsuppgifter har erhållits genom berörda kommuner.
- Uppgifter om framkomligheten har erhållits i form av kartor över vägnätet och genom studier på plats.
- Uppgifter om den befintliga försäljning har erhållits genom DLF-registret, i övrigt har uppskattningar gjorts med hjälp av publikationen "Handeln i Sverige"¹ och genom platsstudier och intervjuer.
- Uppgifter om det aktuella projektet har erhållits från Umeå kommun.

3.2 Metoder

Basdata har behandlats och analyserats med hjälp av Nordplan AB:s marknadsmodell TYSK 2001 (se bilaga 1) och den erfarenhet i övrigt som Nordplan AB innehar.

3.3 Arbetsgrupp

Arbetet har inom Nordplan AB utförts av civ.ekon. Thomas Hellström (tidigare Svensk Handel, HUI och Centrumkompaniet), doc. ark. Rolf H. Reimers, adj. prof. Janne Sandahl (huvudansvarig) och civ.ing. Jocke Sandahl (projektledare). Som underkonsult har vi tagit hjälp av Robert Nilsson på Norrlandskronan Centrumutveckling AB.

4 Förutsättningar

I dagsläget finns två alternativ angående var förbifarten skall korsa befintliga E12, en inre och en yttre. Denna rapport bygger på att det inre alternativet blir verklighet. För "Västra handelsområdet" skulle ett yttre alternativ ev. vara något mer fördelaktigt rent omsättningsmässigt.

¹ Baserad på SCB-statistik. Publicerad av HPI.

5 Fakta om detaljhandeln

Vårt arbete baseras på en ingående kunskap om befintlig detaljhandel i regionen. Följande tabell 1 visar sammanställd information för Umeå kommun och diagram 1 visar indexförändringen från 1989 till 1999 med 1989=1.

		Antal inv.	DV mnr/år	SV mnr/år	TOT mnr/år
1991	Umeå kommun	93.000	1.548	1.663	3.211
	varav city		310	860	1.170
1994	Umeå kommun	99.000	1.662	2.148	3.810
	varav city		280	1.000	1.280
	varav Ersboda ²		0	240	240
1997	Umeå kommun	103.000	1.718	2.215	3.933
	varav city		320	980	1.300
	varav Ersboda		110	260	370
1998	Umeå kommun³	104.000	1.801	2.274	4.075
1999	Umeå kommun	104.000	1.961	2.440	4.401

Tabell 1. Årsomsättning i detaljhandeln i Umeå kommun⁴ inkl moms i respektive års priser. Källa: Handeln i Sverige för respektive år.

² Externhandelsområdet, dvs Ersboda/Mariedal.

³ Ingen uppdelning av city och externhandeln var tillgänglig år 1998 och 1999.

⁴ Källa "Handeln i Sverige" för respektive år

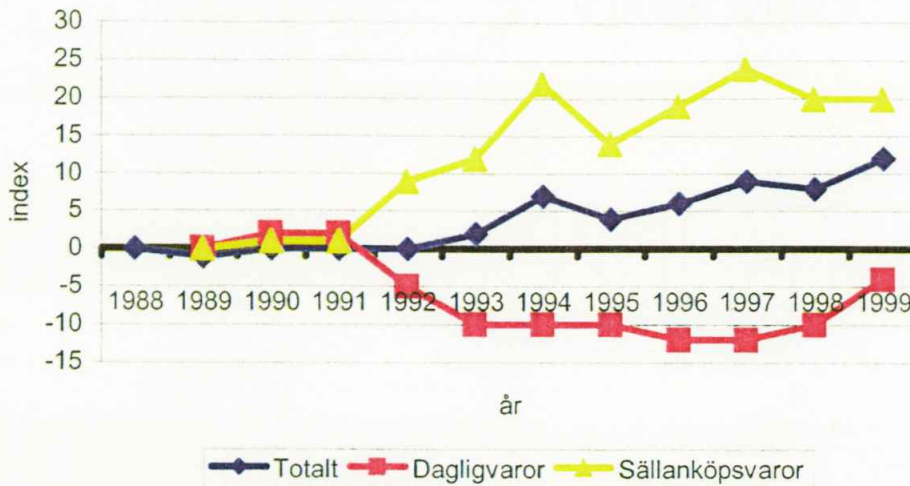


Diagram 1. Indexförändring 1989 till 1999 med 1988=0 för totalt och 1989=0 för dagligvaror och sällanköpsvaror. Källa: *Handeln i Sverige* för respektive år.

Kommentar till diagram 1: Uppgången för dagligvaror efter 1997 beror till stor del på Maxi i Strömpilen. Uppgången för sällanköp under 1990-talet beror på att Umeå generellt har stärkt sin position som regional handelsplats.

6 Ökande befolkning

Befolkningsprognosen⁵ för Umeå kommun räknar med en ökning från 1999 års 104.512 inv. till 108.287 inv. år 2005, dvs. en ökning med 3.775 inv. eller knappt 1 % per år.

Tillsammans med en förväntad ökande konsumtion per capita, se avsnitt 14 nedan, ger detta en snabbt ökande efterfrågan på detaljhandelsvaror.

⁵ Källa: Umeå kommuns hemsida, www.umea.se.

7 Bakgrund: hur fungerar svensk dagligvaruhandel?

Bilaga 2 i "Umeå - Policy för detaljhandel och därtill kopplad service", september 1999 ger en bra bakgrund till svensk dagligvaruhandel. Den redovisas här i bilaga 3 och sammanfattas här genom sina rubriker.

Handels struktur

- Tillbakablick: 1950- och 60-talen
- Färre och större butiker, gärna externt
- Stadskärnornas renässans

Konsumenten

- Heterogena kundgrupper
- Befolkningspyramiden förändras

Bilen och miljön

- Internationaliserat konsumentbeteende
- IT och fast food tar marknadsandelar
- Konsumentpreferenserna styr handeln
- Fortsatt polarisering

Detaljhandelns samhällsroll

- Många intresserade parter
- Edge city och/eller traditionell koncentration
- Dagligvaror i bensinstationer
- Handel och service i små tätorter och glesbygd

Miljöarbete enligt agenda 21

- Agenda 21:s tre fronter
- Externhandeln och trafikmiljön

Nedläggningsrisker i befintlig dagligvaruhandel vid nyetablering

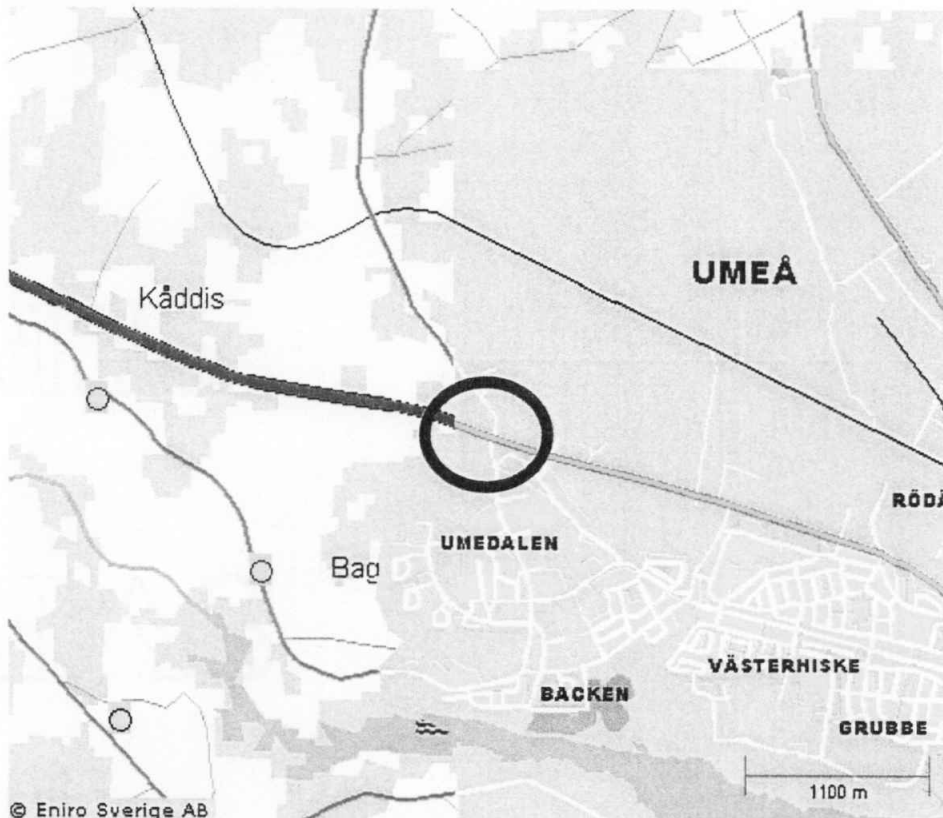
Samhällstyrning av detaljhandelsstrukturen

- Går det att styra?
- Styrning av nyetablering via lagstiftning
- Praktiska styrmöjligheter

Denna bilaga rekommenderas för läsning.

8 Det planerade "Västra handelsområdet"

Den planerade etableringens läge visas regionalt i karta 1 (se ovan) och lokalt i nedanstående karta 2.



Karta 2. Det föreslagna läget "Västra handelsområdet".

9 Resultat: möjlig dagligvaruförsäljning

9.1 Översikt

Den planerade dagligvaruenheten är tänkt att vara en lågprisenhet typ ICA Supermarket, Exet, Willy's, AG eller City Gross. Enheten kommer att i "Västra handelsområdet" sälja dagligvaror till några olika typer av kunder:

- Kunder som gör medvetna inköpsresor från bostad eller arbetsplats eller i samband med reguljära pendelresor. Av dessa är de bostadsbaserade inköpen den största delen, minst 70 %. Vi kallar detta försäljning till det hushållsbaserade omlandet.
- Kunder som "upptäcker" butiken vid passage på vägen, i bil, till fots eller per buss, ungefär effekten av butikens s.k. annonsläge. Av dessa är bilisterna dominerande. Vi kallar detta för försäljning till vägens marknad.

- Kunder som besöker andra butiker i området, "goda grannar", och då passar på att också besöka lågprisenheten.

Beräkningen av möjlig försäljning och effekterna därav på befintlig handel görs i Nordplans marknadsmodell TYSK 2001, som idag är den mest nyttjade svenska marknadsmodellen. Man bör notera att det är den möjliga försäljningen som beräknas, sedan gäller det om butiken och fastigheten har förmågan att fånga upp den. TYSK tar hänsyn till bl a till reseavstånd, resmönster och befolkningssammansättning.

9.2 Möjlig försäljning

En lågprisenhet på ca 4.000 kvm totalyta för dagligvaror får en möjlig försäljning i form av medvetna inköpsresor från bostad, arbetsplats eller reguljära pendelresor på

175 à 200 mnkr/år eller 80-90% av total försäljning

Vägens marknad, det extra tillskott som ett biltrafikflöde ger till en butik (ungefär det s.k. annonsläget), blir

5 à 10 mnkr/år eller 2-5%

Den positiva effekten av att ha goda grannar. Här är dessa 26.000 kvm sällanköpsvaror i form av volymhandel, se kapitel 13 nedan.

20 à 30 mnkr eller 8-15%

Totalt möjlig dagligvaruförsäljning blir därmed

200 à 240 mnkr/år (på 50.000 à 60.000 kr/kvm totalyta)

Samtliga försäljningstal är inkl moms och i 2000 års priser och marknad. Den troligaste möjliga försäljningen ligger närmare 200 än 240 mnkr. Notera också att den beräknade möjliga försäljningen avser en situation, då DV-enheten etableras "över natten", dvs utan konkurrensåtgärder från de befintliga butikerna.

9.3 Ökat nettoinflöde till Umeå kommuns dagligvaruhandel

Av de 200 à 240 mnkr/år i möjlig dagligvaruförsäljning hämtas ca 40 mnkr/år eller 15-20% från handel i annan kommun genom en kombination av ökat inflöde och minskat utflöde. Resterande försäljning - 80-85% - hämtas från befintlig handel i Umeå kommun.

Köptroheten till dagligvaruhandeln i Umeå kommun kommer alltså att höjas med ca 40 mnkr i årsförsäljning eller ca 2 %. Detta värde är ganska normalt för en anläggning som den planerade i en kommun av Umeås storlek.

10 Generellt om konkurrens

I all typ av konkurrens gäller i första hand att lika slår mot lika. Inom dagligvaruhandeln innebär detta att regionala enheter först och främst slår mot andra regionala enheter, medan små butiker har en mer utpräglad lokal marknad. Dessa effekter är beräkningsbara och vi har gjort en beräkning med hjälp av TYSK 2001, så som redovisas nedan.

Samma sak gäller för sällanköpsvaruhandeln, exempelvis kommer befintliga skobutiker att i första hand känna av andra nya skobutiker. Beräkningstekniskt finns dock en speciell svårighet, nämligen att identifiera sällanköpsvarusortimentet i nyetableringen och i befintlig handel. Oftast - som i det nu aktuella fallet - känner man i utredningsskedet inte till vilket sällanköpsvarusortiment en planerad nyetablering kommer att få, vilket gör att man tvingas avstå från sådana beräkningar. De skulle kunna göras i TYSK 2001 men måste då göras för alla tänkbara sortiment och man måste även inventera alla befintliga sällanköpsvaruenheter i hela kommunen. Detta blir svåröverskådligt och knappast användbart och ligger inte inom utredningens ram. När det gäller nedläggningshot mot enstaka sällanköpsvarubutiker varnar vi istället för möjlig risk om sortiment blir sammanfallande. Däremot, när det gäller hela centra som Strömpilen eller 20 000-30 000 kvm i Västra handelsområdet eller en stadskärna, kan en meningsfull TYSK 2001 beräkning göras, eftersom att mångfalden gör att nästan alltid allting finns. Vi har också gjort en sådan beräkning vars resultat redovisas nedan.

11 Inverkan på befintliga dagligvarubutiker

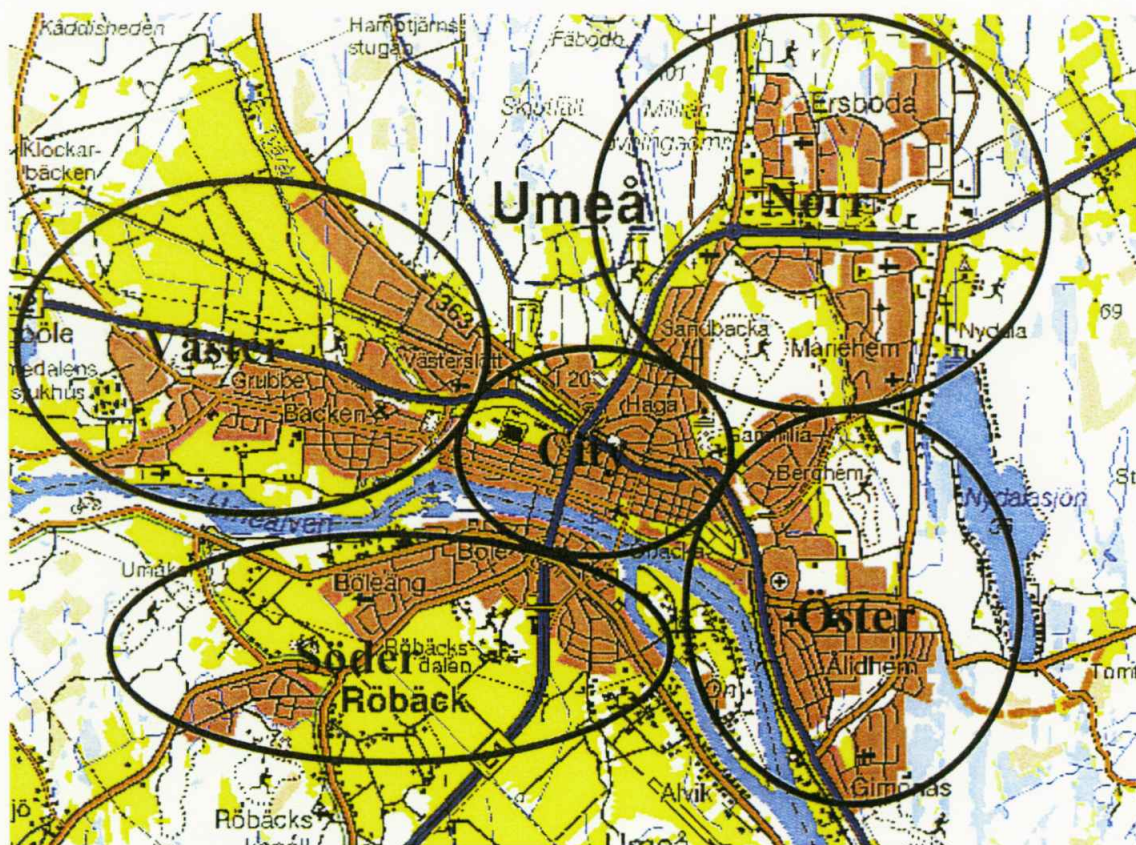
11.1 Dagligvarubutiker i Umeå tätort

Av hänsyn kan vi inte peka ut hur enskilda butiker kommer att påverkas (sådan information finns dock på Nordplan). Därför redovisas inverkan på befintliga butiker endast, sammanfattad enligt följande tabell 2. Generellt sett kan man säga att "lika slår mot lika", d.v.s. andra stora butiker kommer att påverkas mer än småbutiker av den tänkta etableringen. Riktigt små butiker kommer knappast att känna av den alls, då man nästan uteslutande har kunder boende inom gång- eller cykelavstånd.

	Väster	Norr	City	Öster	Söder
ungefärlig DV omsättning mnkr/år	170	420	300	450	300
Genomsnittl. DV-bortfall i procent	18 %	11 %	8 %	10 %	12 %

Tabell 2. Försäljningsbortfall i befintlig handel p.g.a. den nya etableringen i "Västra handelsområdet" vid en "etablering över natten", d.v.s. i 2000 års priser och marknad och utan försvarsåtgärder i befintlig

handel. Områdesindelningen visas i karta 3.



Karta 3. Områdesindelning för tabell 2. .

Inverkan på butikerna i väster blir alltså förhållandevis stor.

Vi bedömer att en av de mindre butikerna i väster kan komma att läggas ner, vilket dock kommer att stärka de kvarliggande.

Dessutom drar stark etablerad handel fördel av den förväntade tillväxten så att efter ett antal år har man tagit igen förlusterna.

För att verkligen kunna peka ut hotade butiker behövs ingående uppgifter om butikernas ekonomi och skötsel.

Det bör noteras, att en konkurrerande nyetablering sällan ger enda nedläggningsorsak, den kan dock vara den utlösande faktorn. Nedläggningar brukar vanligen kunna ses som tidiga-relagd nedläggning av redan hotade, svaga butiker eller som en strategisk nedläggning inom den nyetablerande företaget.

Om bara etapp 1 genomförs blir effekterna på dagligvaruhandeln mindre eftersom Västra Handelsplatsen då inte har lika stor generell dragningskraft. Nordplan skattar grovt effekten i etapp 1 till ca tre fjärdedelar av 30 000 kvm-alternativet i tabell 2 enl. följande:

Väster	ca 13-14%
Norr	ca 8%
City	ca 6%
Öster	ca 7-8%
Söder	ca 9%

11.2 Dagligvarubutiker i Umeå kommuns landsbygd

Utan att ha ingående insyn i butikernas ekonomi och skötsel är det mycket svårt att avgöra enskilda butikers risker och möjligheter, men den allmänna trenden i Sverige är att stora blir större. Dvs de stora butikerna och kedjorna får allt större marknadsandel eftersom de har större ekonomisk styrka att utveckla och förnya sig.

Butikerna på landsbygden, inklusive tätorterna Sävar, Hörnefors, Obbola och Holmsund, omsätter tillsammans ca 300 mnkr. Av dessa 300 mnkr beräknas 5 à 10 % förflyttas till den nya enheten i "Västra handelsområdet", dvs 15 à 30 mnkr. Butikerna närmast området "Västra handelsområdet" (Sörfors, Överboda och Hissjö) beräknas även de att tappa 5 à 10 % i dagligvaruomsättning. Detta låter kanske inte mycket, men kan för så pass små butiker vara avgörande för framtida framgång/överlevnad och kan påskynda en ev. nedläggning

12 Dagligvarubutiker i de närmaste grannkommunerna

Försäljningsbortfallet i befintliga dagligvarubutiker i de närmaste grannkommunerna beräknas till:

	Vännäs	Robertsfors	Vindeln	Nordmaling	Bjurholm
DV omsättning ⁸ mnkr/år	140	105	105	100	40
Bortfall i mnkr	15 à 20	ca 5	ca 5	ca 5	< 2
Genomsnittl. DV bortfall i procent	10 à 15 %	ca 5 %	ca 5 %	ca 5 %	< 5 %

Tabell 3. Försäljningsbortfall i befintlig handel i näraliggande grannkommuner p.g.a. en lågprisenhet i "Västra handelsområdet" vid en "etablering över natten", d.v.s. i 2000 års priser och marknad och utan försvarsåtgärder i befintlig handel.

Mindre butiker får värden vid eller t.o.m. under den undre gränsen. Riktigt små butiker kommer knappt att märka den nya etableringen, men kan mycket väl få problem ändå.

Enligt vår bedömning kan kanske en butik i Vännäs komma att tvingas till en tidigare nedläggning. Det är inte etableringen i Västra handelsområdet som enbart skulle orsaka nedläggningen utan en mängd faktorer. Umeå har, jämfört med Vännäs, växt mycket snabbare och starkare och har under en lång tid varit en stark konkurrent.

Om bara etapp I etableras kan effekten grovt skattas till tre fjärdedelar av dem i tabell 3, eller :

Vännäs	ca 8-11%
Robertsfors, Vindeln och Nordmaling	ca 4% vardera
Bjurholm	< 4%

13 Resultat: sällanköpsvaror

13.1 Möjlig försäljning i nyetableringen

Nyetableringens försäljningspotential på 26.000 kvm totalyta för sällanköpsvaror⁹ beräknas bli

300 à 330 mnkr inkl moms i 2000 års priser och marknad.

13.2 Effekter på befintliga butiker

Försäljningsförlusterna i befintlig handel i Umeå beräknas i snitt hamna mellan 10 % och 20 %. Nedläggningsrisker finns, framförallt i Mariedal och Ersboda eftersom dessa områden har stor volymhandel, liknande den som sannolikt kommer att etableras i "Västra handelsområdet". Eventuellt kan vissa enheter också komma att flytta till "Västra handelsområdet". City och Strömpilen, som till största delen har handel av shoppingkaraktär, kommer inte på samma sätt att märka av de nya enheterna.

Så som beskrivs nedan riskeras nedläggning i befintliga sällanköpsvarubutiker enbart där man får sammanfallande sortiment med de nyetablerade enheterna. Huruvida sortimentet verkligen kommer att sammanfalla i enskilda fall är dag för tidigt att säga men det framstår som klart att många butiker kommer att påverkas av ett nytt stort handelsområde, även om det inte blir på 30 000 kvm.

Grannkommunerna¹⁰, som idag tillsammans omsätter ca 235 mnkr i sällanköpsvaror, tappar 5 % (kanske upp mot 10 %), dvs ca 10 mnkr (ev. 20 mnkr).

Vännäs, som ligger närmast och därmed rent teoretiskt drabbas hårdast, kan komma att förlora ca 10 % (ev. 20 %) eller ca 5 mnkr (ev. 10 mnkr). Om Vännäs och "Västra handelsområdet" får sammanfallande sortiment kommer förlusterna att uppstå inom detta. Butiker med sådant sortiment kan då riskera nedläggning tidigare än vad som annars kanske skulle vara aktuellt. Om det inte blir några sammanfallande sortiment uteblir effekten till stor del, så vida inte någon enhet väljer att flytta till "Västra handelsområdet".

Observera att dessa tal gäller vid full utbyggnad på 26.000 kvm. Vi föreslår dock nedan en etapputbyggnad i tre steg med endast 10.000 kvm sällanköpsvaruhandel som första etapp. Detta kommer att minska nedläggningsrisken i befintlig sällanköpsvaruhandel kraftigt p.g.a. att man momentant inte får samma omsättningsbortfall och då kan konsumtions- och befolkningsökningen bättre kompensera.

⁸ Enligt HiS 2001.

⁹ Här antas det vara volymvaror så som hemutrustning, elektronik, vitvaror, bygg, trädgård, möbler m.m.

¹⁰ Vännäs, Nordmaling, Robertsfors, Vindeln och Bjurholm

14 Möjlig försäljning utan västra förbifarten

Om västra förbifarten inte byggs kommer man att få en minskad omsättning och attraktivitet i "Västra handelsområdet". Dagligvaruförsäljningen kommer troligtvis att drabbas med upp mot 20 mnkr och nå **180 à 220 mnkr** istället för 200 à 240 mnkr och sällanköpsvaruförsäljningen tappar i stort sett lika mycket och kan komma att nå en försäljning på **280 à 310 mnkr** istället för 300 à 330 mnkr.

15 Etapputbyggnad

Eftersom en enhet på 26.000 kvm vid omedelbar utbyggnad endast når sannolikt olönsamma 300 à 330 mnkr (11.500 à 12.700 kr/kvm), rekommenderar vi en etapputbyggnad, förslagsvis med en etapp vart tredje till vart femte år:

1. 4.000 kvm dagligvaror, lågpris, plus 10.000 kvm sällanköpsvaror, volymhandel.
2. Ytterligare 10.000 kvm sällanköpsvaror, volymhandel.
3. Ytterligare 6.000 kvm sällanköpsvaror, volymhandel.

Då får man efter 9 à 15 år, beroende på utbyggnadshastighet, hela programmet på 30.000 kvm utbyggt.

10.000 kvm sällanköpsvaror av volymhandelskaraktär beräknas vid omedelbar utbyggnad omsätta upp mot 150 mnkr. Detta ger en yteffektivitet på ca 15.000 kr/kvm, vilket borde kunna vara acceptabelt för lönsamhet.

Observera att vår rekommendation grundar sig på att vi inte tror att en utbyggnad på mer än ca 10 000 kvm blir lönsam för fastighetsägare och handel. Vi har inte tagit hänsyn till "skador" på befintlig handel i denna analys.

Dessutom ger en etapputbyggnad enl. vår bedömning "acceptabla" effekter på sällanköps-handeln i Umeå, pga att en stark tillväxt väntas mildra förlusterna kraftigt (se nedan). Med acceptabla effekter avser vi att butiker kommer att slås ut men det sker inte någon stor utslagning av "friska" och annars utvecklingsbara företag.

Som vi varit inne på väntas inte tillväxten inom dagligvaruhandeln bli lika stark. Därför blir effekterna på etablerade butiker starkare här.

Observera också att de ovan beräknade effekterna på befintlig handel är beräknade på hela utbygganden på 26.000 kvm sällanköpshandel.

16 Kompenserande tillväxt

Befolkningstillväxten¹¹ i Umeå kommun beräknas, som vi angett ovan, bli ca 1 % per år.

Konsumtionstillväxten (per capita konsumtionen) kan för **dagligvaror** bedömas bli ca 1 % per år under den närmaste femårsperioden. För säkerhets skull bör man dock räkna med att upp till halva per capita tillväxten fångas upp av expanderande e-handel och fast-food. Å andra sidan kommer dock sannolikt en del av e-handeln att distribueras över det reguljära butiks nätet.

För Umeå kommun skulle t.ex. ett netto (befolkning plus per capita konsumtion minus e-handel) på 1,5 % årligen ökad dagligvarukonsumtion, riktad mot butiks nätet, efter fem år innebära en ökad efterfrågan (och därmed i stort sett även ökad årsförsäljning) av dagligvaror på

ca **130 mkr** inkl moms

och den totala dagligvaruefterfrågan i kommunen skulle då hamna närmare 2.100 milj. kr/år år 2005.

Konsumtionstillväxten för **sällanköpsvaror** bedöms av t.ex. Svensk Handel bli ca 5 % per år de närmaste åren med stora branschvariationer. Med reduktion för e-handels växande andel och att vi anser att 5 % är väl optimistiskt, bedömer vi att nettoökningen inkl. befolkningsökning blir ca 3,5 % per år. För Umeå kommun skulle **3,5 %** årligen ökad sällanköpsvarukonsumtion (befolkning plus per capita tillväxt), riktad mot butiks nätet, efter fem år innebära en ökad årsförsäljning på

över **450 mkr** inkl moms

och den totala sällanköpsvaruefterfrågan i kommunen skulle hamna närmare 2.900 milj. kr/år år 2005.

Den förväntade starka tillväxten skulle alltså ge snabb kompensation, speciellt inom sällanköpsvaror, där den snabbt uttraderar de negativa effekterna av sällanköpsvaruhenheternas etablering. Dock ligger en stor del av konsumtionsökningen sannolikt inom shopping och beklädnad, som inte har så stort utrymme i "Västra handelsområdets" tänkta sällanköpsvaruutbud som vi ju i första hand antagit vara volymhandel.

¹¹ Källa: Umeå kommuns hemsida, www.umea.se.

17 Vad gör man med små stadsdelscentra och butiker?

Vid en etablering av "Västra handelsområdet" i Umeå så är vår åsikt att Umeås mindre köpcentrum, handelshus, handelsplatser och enstaka butiker kommer att minska i omsättning till följd av de stora etableringarna.

17.1 Förslag till åtgärder

Redan idag lider mindre köpcentrum i Sverige av det faktum att familjer storhandlar på ett annat sätt än tidigare. Familjen tar bilen och besöker större handelsområden för att veckohandla. När stora handelsområden etableras, som nu planeras i Umeå, dvs på varje sida om staden, så blir det ett nära och bekvämt sätt för alla att med bilen åka och spendera några timmar utanför staden i stället för inne i stadskärnan, det mindre stadsdelscentrumet eller närbutikerna.

Därför, för att kompensera den nedgång som många butiker upplever eller kommer att uppleva, kan det krävas att resp. centrum/butik ändrar inriktning och profil. Butikerna behöver följa med och anpassa sig till den utveckling som sker.

Anpassningen kan bestå av bl.a. följande:

1. Skapa en träffpunkt/mötesplats för området
2. Se över centrumets/butikens sortiment - anpassa sortimentet till den nya situationen och de människor som bor i upptagningsområdet.
3. Marknadsför centret professionellt - Våga sticka ut!
4. Skapa en företagarförening - där ni delar erfarenheter, lösningar, nya idéer samt marknadsföring. Tillsammans är Ni starka!

Butiker som drabbas av de stora etableringarna bör bilda en gemensam marknadsföringsgrupp för ett visst stort område eller stadsdelscentra. Denna grupp skall också ta upp eventuella åtgärder för att bibehålla och stärka handeln i området. Handlarna kan där igenom dra ner på de kostnader för marknadsföring då de gemensamt delar på ytor i tidningar etc. Man kan jämföra denna grupp med en företagarförening i ett köpcentrum. Mindre centrum måste bli mer aggresiva i sitt sätt att synas.

18 Effekter på sysselsättning mm

Bedömningarna i detta kapitel är översiktliga och ganska osäkra. Vi ger dock en del basdata i bilaga 2 för den som vill göra sin egen beräkning.

I princip blir processen följande. Efter att enheten står klar har man haft ett stort antal personer involverade i bygget och en hel del nyanställda i den nya enheten. Marknaden har inte riktigt hunnit stabilisera sig, vilket resulterar i att man inte har hunnit dra ner på antalet anställda i befintlig handel i takt med ev. minskad försäljning. Dvs under de första åren får man en ganska stor ökning av antalet anställda i kommunen. Efter ett antal år, när

marknaden har reagerat på den nya enheten, reduceras antalet anställda i och nettot kan bli något negativt. Detta är en del av en pågående rationalisering inom handeln. Detta förutsatt att vi har tänkt bort befolknings- och konsumtionsökningen. Om vi tar hänsyn till dem, bör sysselsättningen på sikt öka svagt (se nedan).

18.1 Byggnationen ger sysselsättning

Anläggandet av nya detaljhandelsenheter på tillsammans 30.000 kvm i "Västra handelsområdet" kan uppskattas ge totalt ca 150 arbetsårs sysselsättning "på plats", framför allt inom bygg- och transportsektorn.

18.2 Omfördelning av sysselsättningen inom detaljhandeln

Sysselsättningen i kommunens detaljhandel kommer initialt sannolikt att öka med ett netto (nyetableringen minus omedelbart nedlagda eller reducerade enheter) på ca 150 årssysselsatta.

På sikt ger ökad konsumtion fler sysselsatta (speciellt inom sällanköpsvaror) och fortsatt strukturrationalisering färre anställda. "Västra handelsområdet" kan ses som ett led i en strukturrationaliseringen med mer personalsnåla enheter än i befintlig handel.

I det befintliga butiksbeståndet för dagligvaror i kommunen kommer sysselsättningen initialt att minska marginellt p.g.a. att "Västra handelsområdet" orsakar minskad försäljning och i något fall nedläggning, kanske totalt med något tiotal årssysselsatta.

Det långsiktiga nettot för kommunens detaljhandel beror endast till ringa del på "Västra handelsområdet", men blir sannolikt negativt.

Sysselsättningen i grannkommunernas dagligvaruhandel kommer initialt att minska p.g.a. "Västra handelsområdet", sannolikt med ca 20 st. årssysselsatta.

Effekterna av "Västra handelsområdet" på sysselsättningen i befintlig sällanköpsvaruhandel beräknas bli en minskning med ca 20 st årssysselsatta, som dock ganska snabbt övertrumpas av konsumtionsutveckling.

18.3 Kommunalekonomiska konsekvenser för annan kommun

De kommunalekonomiska effekter i annan kommun vi kan se är uteblivna skatteintäkter av den initialt minskade sysselsättningen, kanske totalt för alla berörda kommuner tillsammans några trettiotal arbetsår.

19 Konsumenteffekter

19.1 Pris

I det nya "Västra handelsområdet" finns det möjlighet att, framförallt på dagligvarusidan, få in nya aktörer i Umeå och på så sätt sänka priserna. Om den nya dagligvaruenheten i "Västra handelsområdet" kan hålla exempelvis 10 % lägre pris än dagens genomsnittspris, kan man förvänta sig att det genomsnittliga priset på dagligvaror i kommunen sjunker med sannolikt med ca 2 %, vilket är ganska troligt med en etablering som denna. Konkurrensverkets "Kan kommunerna pressa matpriserna" ger en intressant diskussion i denna fråga.

2 % minskad kostnad för dagligvaror motsvarar för en familj på 4 personer storleksordningen 1.000 kr/år.

För Vännäsborna skulle den genomsnittliga prisnivån på dagligvaror sannolikt sjunka med 1 à 2 %, vilket för en familj på 4 personer motsvarar 500 à 1.000 kr per år.

19.2 Tillgänglighet

Om Västra handelsområdet etableras medför det en bättre tillgänglighet för alla. Dvs de som bor i väster får närmare till ett sådant utbud och de som åker till de befintliga utbudena får lättare att ex-vis hitta parkering och trängseln minskar.

Om det däremot inte byggs finns det risken att om ett antal år inte finns tillräckligt med parkering i de befintliga utbudena, tillgängligheten på tillfartsvägar kan bli otillräcklig och trängseln i butiken kommer att öka. Detta resulterar i att sällanköpsvaruvolymer flyttas till andra kommuner, se avsnitt 20.2.

19.3 Billsamhället

Totalt sett ökar andelen bilburen handel i Umeå. Vi bygger alltså fast oss ytterligare i billsamhället, se vidare avsnitt 20.4.

20 Nollalternativ - ingen utbyggnad i "Västra handelsområdet"

20.1 Innebär göra ingenting att man bevarar?

Ett nollalternativ skulle kunna vara att inte göra någonting. Då undviker man helt givet de omedelbara försäljningsförlusterna i befintlig handel, vilket är en klar fördel. Men det innebär inte att man med självklarhet bevarar den befintliga handelsstrukturen. Vissa detaljhandelsenheter kommer ändå att så sakta försvagas och tvingas till nedläggning. För att bevara krävs det vanligen kraftfulla stödinsatser. Stödet kan bestå av upprustning, hyreslättnader, centrumledning mm.

20.2 Framtida efterfrågan och kapacitet i butiksnätet

Vid ett eventuellt nollalternativ, dvs ingen utbyggnad i "Västra handelsområdet", skall de befintliga detaljhandelsenheterna ta emot den förväntade konsumtions- och befolkningsökningen.

Inom fem år beräknas, se kapitel 12, dagligvaruefterfrågan ha ökat med 130 mnkr och sällanköpsvaruefterfrågan med 450 mnkr och om tio år kanske med lika mycket till. Om fem år kommer alltså dagligavrufterfrågan sannolikt att vara 6,5 % större än idag och om 10 år ca 13 %. Sällanköpsvaruefterfrågan kommer sannolikt att under samma tid ha ökat med 18 % respektive 36 %.

Efterfrågeökningen på fem års sikt kommer befintliga butiker att kunna ta hand om. Efter ytterligare 5 år är detta fortfarande möjligt för dagligvaruhandeln medan sällanköpsvaruhandel kommer att få kapacitetsproblem, vilket resulterar i att sällanköpsvaruvolymer kommer att flyttas ut till andra kommuner. Det betyder inte att umeåborna handlar mer i ex-vis Robertsfors utan att robertsforsborna väljer att handla på ett annat ställe t.ex. i Skellefteå.

20.3 Prisnivåer och mångfald

Den ovan kalkylerade sänkta prisnivån för dagligvaror kommer sannolikt att utebli, eller åtminstone minskas, om inga nyetableringar kommer till stånd. I stället finns en risk att nivån kommer att höjas med någon procent. Dock kan man givetvis ändå att få se viss omprofilering av befintliga butiker, kanske i riktning mot lägre prisnivå.

Inom sällanköpsvaror innebär normalt ett "etableringsstopp" att nya typer av utbud inte etableras, vilket sakta kan ge minskad mångfald, i detta fall inom volymshandel med lågprisprofil. I stället skyddas befintlig handel i ex-vis stadskärnan, som undviker den försäljningsförlust som redovisats ovan. En intressant social/politisk/ekonomisk balans att överväga.

20.4 Handelsstruktur, service och biltrafikarbete

Idag har man två större externa handelsområden, Strömpilen och Ersboda/Mariedal, i Umeå. Dessa ligger båda på den östra sidan av Umeå, vilket stadsbyggnadsmässigt kanske inte är helt lyckat.

I översiktsplanen för Umeå finns det planer på nya bostäder och arbetsplatser i väster alldeles kring det planerade "Västra handelsområdet". Dessa nya och befintliga boende behöver en stärkt service i sitt närområde.

De umeåbor som idag söker utbud av externhandelskaraktär åker till Strömpilen och Ersboda/Mariedal. De som bor väster om stadskärnan åker då igenom stan eller på den eventuellt nya tvärleden. Om man inte bygger ett tredje externhandelsområde utan bara låter Strömpilen och Ersboda/Mariedal expandera ökas obalansen i försörjningssystemet och biltrafikarbetet för detaljhandelsresor kommer sannolikt att öka "i onödan". Detta innebär dels en kostnad för de boende på väster dels en miljöbelastning.

Det förtjänar att påminna om att när extern enhet nr ett (i Umeås fall Ersboda) etableras i en ort ökar biltrafikarbetet kraftigt, "alla" vill åka dit. När nr två (i Umeås fall Strömpilen)

etableras blir det vanligen en ytterligare ökning, dock mindre eftersom man nu kan sprida ut sina externresor. När nr tre (i Umeås fall "Västra handelsområdet") etableras kan biltrafikarbetet faktiskt minska om etableringen placeras strategiskt mht var folk bor och var nr ett och två ligger (som i princip i Umeås fall). Dock kommer man aldrig ner till läget innan man började etablera externt med nr 1, man har så att säga "fastnat" i bilsamhället. Dock innebär Västra Handelsområdet här inte någon avgörande förändring. Externhandel finns redan i Umeå.

I föreliggande utredning har det inte ingått att beräkna biltrafikarbetets förändring. Den TYSK 2001 analys vi gjort ger dock underlag för en eventuell sådan beräkning.

I de befintliga handelsområdena kommer man att behöva bygga ut både butiksytor och parkeringsytor för att kunna ta emot så mycket som möjligt av den efterfrågan som kommer att finnas i Umeå. Det kan komma att bli trafikproblem i anslutningar till befintliga handelsområdena med t.ex. söktrafik till parkering, köer, smittrafik genom bostadsområden mm under vissa tider på veckan.

Mot denna bakgrund finns vissa strukturella motiv för att etablera ett nytt handelsområde i väster:

- stadsbyggandemässig balans.
- service till de boende i väster.
- förhindra onödigt trafikarbete.

21 Jämförelser med andra orter

Vi har blivit ombudda att jämföra Umeå och dess "Västra handelsområde" med liknande områden. Det är svårt att göra sådana rättvisa jämförelser med andra orter eftersom varje ort på sitt sett är unik med sina respektive förutsättningar. Här nedan ger vi dock ett axplock av exempel på likartade kommuner med någotsånär liknande situationer.

Lund

Lund har under många år stoppat all form av externhandel och p.g.a. detta har man inte den stora försäljning inom kommunen som man annars skulle ha haft. Bortfallet har gått till enheter i andra kommuner så som Burlöv C, Center Syd, Malmö C mm.

Nu har Lunds kommun valt en ny strategi och bygger för tillfället ett externt handelsområde i Pilsåker med ca 20.000 kvm detaljhandel (ej livsmedel).

Linköping

Linköping har Tomby som enda externhandelsområde. Tomby är stort med både volymhandel och shopping och med IKEA som kanske största dragare. Eftersom man samtidigt bedriver ett internt och fortlöpande förnyelsearbete i stadskärnan och kommunen har utvecklats väl i övrigt har situationen varit förhållandevis balanserad.

Linköpings kommun kommer nu att låta göra en detaljhandelspolicy som sannolikt bl.a. kommer att förslår ett nytt externhandelsläge söder om stan (Tomby ligger i norr) för att på detta sätt skapa en bättre balans, med hänsyn till försörjning och biltrafikarbetet.

Kalmar

Kalmar har externhandelsområdet Giraffen med Coop Forum och ICA Maxi som största dragare. Giraffen ligger intill den västra infarten mot Kalmar.

Kalmar kommun har nu idéer om att etablera ny externhandel i norr, dels för att minska trafiken in mot Giraffen dämed trafikmiljöbelastningen och dels få in ytterligare en aktör på dagligvarusidan för att stimulera till lägre prisnivå.

Sundsvall

I Sundsvall finns externa Birsta med IKEA och Bydalen med Coop Forum och ICA Kvantum. Båda enheterna ligger norr om Sundsvall.

Här har man två nybyggnadsalternativ. Alternativ ett är att etablera ny handel i söder vid den tänkta nya förbifarten eller alternativ 2 i Nacksta väter om staden. Motivet är ungefär ungefär densamma som i Linköping och Kalmar.

Det finns fler orter med liknande situation som Umeå, men ingen ort är den andra lik. En sak de däremot har gemensamt är att man vill sprida ut externhandeln runt innerstan för att få ett bra och mer långsiktigt hållbar struktur på handel, trafik och trafikmiljö och dessutom för att möta den efterfrågan som faktiskt finns. Andra orter väljer koncentration för sin externhandel, då främst av lönsamhet.

Det finns också exempel på orter, där man på ett onyanserat sätt satsat på för stora och felaktigt profilerad extern expansion. Ett sådant exempel är Borlänge.

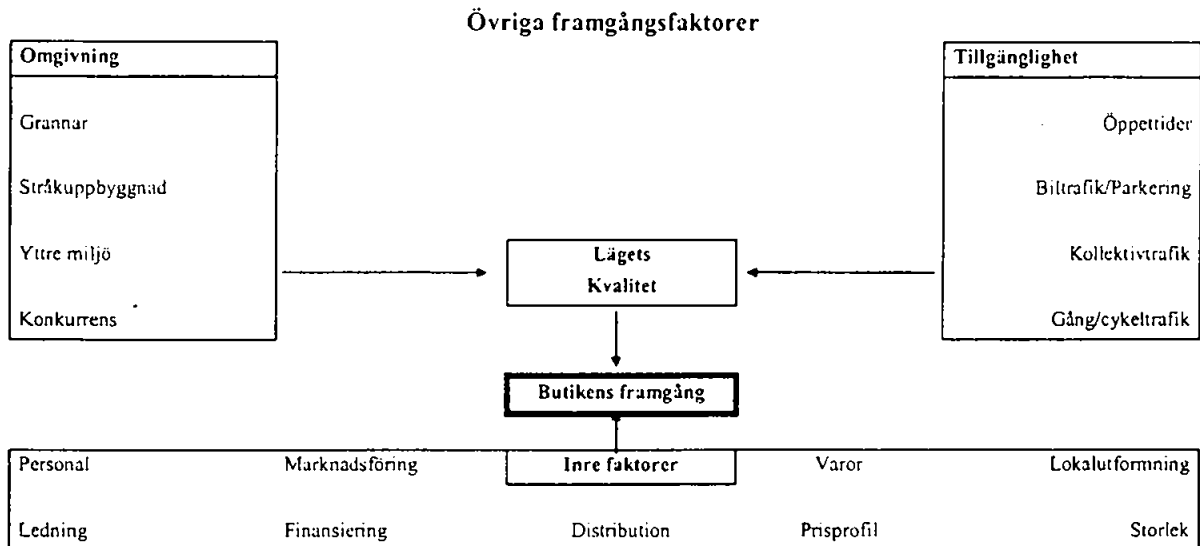
Bilaga 1: Metod TYSK 2001¹²

För att fastställa de förändringar i köpbeteende som orsakas av en nyetablering, har vi använt oss av en marknadsmodell som utarbetats inom Nordplan AB, TYSK.

I TYSK beaktas i första hand:

- Utbudställets (det nya och de befintliga) **yta** och **försäljning**.
- **restid** mellan underlag (kunder) och utbud (nya och befintliga).

Dessutom beaktas ett antal övriga framgångsfaktorer:



Ingångsvärden när det gäller befintliga butikers omsättning erhålls vanligtvis från respektive butiksägare, nästan alltid på villkor att de behandlas som konfidentiella.

Arbetsgång

1. Beslut om detaljeringsgrad när det gäller beräkningsunderlag och därmed osäkerheter.
2. Beslut om vilket sortiment som skall studeras (tex dagligvaror, sällanköpsvaror).
3. Avgränsning av det geografiska utredningsområdet.
4. Beslut om vilka kundkategorier som skall studeras (tex hela befolkningen, enbart bilister).
5. Identifiering av konkurrerande utbudsställen (t.ex. butiker).
6. Inhämtning av uppgifter om utbudsställets omsättningar, ytor mm.
7. Indelning i underlagsområden (statistikområden, stadsdelar eller liknande), insamling av demografiska data.
8. Fastställande av köpkraft, in- och utflöde, grå marknad etc.
9. Beräkning eller bedömning av restider.
10. Inmatning i modellen av inhämtade och beräknade uppgifter.
11. Kalibrering av modellen utifrån de inmatade uppgifterna varvid man erhåller ett samlat värde för respektive utbudsställe (s.k. servicekoefficient).
12. Beräkning av marknadsmässiga förändringar utifrån kunskap om nyetableringens läge (restider), storlek och antaganden om övriga framgångsfaktorer. Nyetableringens servicekoefficient bestäms genom en jämförelse med befintliga utbudsställets servicekoefficienter.
13. Beräkning av ändrade biltrafikflöden och ändrade utsläpp (tilläggsmodell).
14. Bedömning av sannolika motåtgärder, nedläggningar etc.
15. Slutsatser om förändringar i köpbeteende, lämpliga försvarsåtgärder i befintliga utbud, nedläggningsrisker, sysselsättningseffekter etc.

¹² Metoden kallas TYSK, som står för tids-, yt- och servicekoefficient.

Bilaga 2: Sysselsättningsdata

Kartläggningar av svenska detaljhandelsområden har givit att omsättningen (inklusive moms) per anställd varierar beroende på centrum enligt följande. De angivna talen har stor spridning, för mindre centra är det t.ex. avgörande om det finns någon väl fungerande enhet som skapar stora försäljningstal. Man bör också tänka på att butiker med minskande försäljning inte alltid låter detta leda till minskat antal sysselsatta utan i stället kanske accepterar minskad lönsamhet.

Dagligvaror

Kommuncentra	1,5 – 3,3 mnkr per årssysselsatt, median ca 2,2 mnkr
Externhandelscentra	2,5 – 3,9 mnkr per årssysselsatt, median ca 3,2 mnkr
Större stadsdelscentra	2,8 – 3,8 mnkr per årssysselsatt, median ca 3,0 mnkr
Mindre stadsdelscentra	1,4 – 4,5 mnkr per årssysselsatt, median ca 2,2 mnkr

Sällanköpsvaror

Kommuncentra	0,8 – 2,0 mnkr per årssysselsatt, median ca 1,4 mnkr
Externhandelscentra	2,5 – 3,7 mnkr per årssysselsatt, median ca 3,1 mnkr
Större stadsdelscentra	1,8 – 2,3 mnkr per årssysselsatt, median ca 1,8 mnkr
Mindre stadsdelscentra	0,7 – 2,2 mnkr per årssysselsatt, median ca 0,9 mnkr

Detaljhandeln totalt

Kommuncentra	1,2 – 2,3 mnkr per årssysselsatt, median ca 1,8 mnkr
Externhandelscentra	2,5 – 3,7 mnkr per årssysselsatt, median ca 3,2 mnkr
Större stadsdelscentra	2,2 – 2,6 mnkr per årssysselsatt, median ca 2,3 mnkr
Mindre stadsdelscentra	1,0 – 3,7 mnkr per årssysselsatt, median ca 1,8 mnkr

Bilaga 3:

Konsumentbeteenden, handel och service Utvecklingslinjer generellt och i Umeå

Handelns struktur

Tillbakablick: 1950- och 60-talen

Svensk detaljhandels struktur grundlades till stor del under miljonårens expansiva 1950- och 1960-tal. Då skapades stora förortsområden med centra i "god bostadsanda" med gångavstånd till bostad som viktigt kriterium, ett exempel är Ålidhem och Mariehem i Umeås östra tätortsdel. Dessa centra hade ett jämförelsevis brett sortiment av dagligvaror, fackhandel och tjänster. De dominerades av förhållandevis små butiker och planerades i första hand för inköp till fots. De börjar nu bli omoderna: för klen utbud och för svag biltillgänglighet.

Stadskärnorna förändrades under samma period i samband med att varuhusen och andra stora enheter gjorde sitt intåg. Detta krävde fysiskt utrymme och så småningom biltillgänglighet, vilket ledde till ombyggnader och infrastrukturförstärkningar, inte alltid så estetiskt tilltalande.

Konsumenternas grundförutsättningar förändrades genom:

- det alltmer utspridda boendet,
- den förbättrade hushållsekonomin,
- den ökade biltillgången för allt fler hushåll,
- de bättre förvaringsmöjligheterna i hemmen,
- den ökade arbetstiden utanför hemmet bland kvinnor,
- förändrad lagstiftning avseende prissättning och öppethållande.

Detta gav **nya förutsättningar för detaljhandeln**, som drogs in i en våg av strukturrationalisering med satsning på bl.a. ökad omsättningshastighet, lägre betjäningsgrad och större och färre butiksenheter. Denna strukturrationalisering för bättre lönsamhet, lägre priser och bättre varuutbud stod inte alltid i samklang med samhällsliga önskemål om en rättvist fördelad servicestruktur.

Umeå har liksom alla andra svenska kommuner genomgått denna utveckling.

Färre och större butiker, gärna externt

Vi har under hand fått en detaljhandelsstruktur med **färre men större butiker**, utspridda i ett relativt glest nät. Under den senaste 30-årsperioden har t.ex. antalet traditionella dagligvarubutiker i landet minskat från 23 000 till 6.600 st. (1997), se följande tabell, samtidigt som butiksstorleken ökat dramatiskt.

Antal dagligvarubutiker 1960-1997 (självbetjäningsbutiker med ett allsidigt livsmedelssortiment eller livsmedelsavdelningar i varuhus eller stormarknader)

Källa: Supermarket nr 5/6 1991 och nr 6/7 1997 samt HUI.

År	Antal	Nettominskning
1960	23.000	
1970	13.000	- 10.000 = -5% per år
1977	9.710	- 3.290 = -3,4% per år
1997	6.590	- 3.120 = -3% per år

Under perioden har alltså antalet dagligvarubutiker minskat med 67%, d.v.s. knappt en tredjedel av antalet butiker kvarstår år 1997. Den stora förändringsperioden var 60-talet, då drygt 40% av butikerna försvann. Minskningstakten har planat ut under de allra senaste åren.

Butikerna har ökat i storlek. År 1960 fanns i landet 25 st. "supermarkets" (för definition, se bilaga 3), som svarade för 3% av dagligvaruförsäljningen. År 1997 dominerade denna relativt stora butikstyp med 2.060 st. och en försäljningsandel på 77%. Utvecklingen går f.n. mot ännu större enheter.

Vi har alltså fått en detaljhandelsstruktur med färre men större butiker, utspridda i ett relativt glest nät.

Utvecklingen av **externhandeln** har gått fortare och längre i Sverige än i många andra europeiska länder²⁰ och är idag omfattande.

- Stormarknaderna svarade år 1997 för 7,9% av den totala detaljhandelsförsäljningen i landet.
- "Storbutiker" (över 50 Mkr i omsättning) svarade för över 50% av dagligvaruförsäljningen i landet år 1996. Merparten av dessa butikers försäljningsvolym finns i externa eller halvexterna lägen. Samtidigt svarar de för endast 11% av det totala antalet dagligvarubutiker.
- Då det gäller volymhandel av sällanköpsvaror kan man konstatera att, av de tio största svenska mångfilialföretagens volym, såldes 1995 ca 55% i externa eller halvexterna lägen.
- På 1960-talet fanns det över 350 st. cityvaruhus, idag finns det 95 st.
- Stora stadsdelscentra har förnyats och ibland byggts ut och utvecklats till regionala köpcentra.
- Små stadsdelscentra och glesbygdshandeln har tappat marknad.
- Lågprishandeln anses f.n. vara en klar vinnare i marknaden.

²⁰Källor: Tidskriften Supermarket, juni 1996/97.

Annan service (post, bank, apotek, system etc.) har i princip genomgått samma utveckling, dock med viss tidsförskjutning, vilket gör att vi måste förutse en ganska stark fortsatt strukturrationalisering inom denna grupp.

Umeå har följt den nationella trenden. Ett undantag är, liksom i många orter av Umeås storlek eller mindre, att Umeå inte har haft något riktigt stort stadsdelscentrum som kunnat ges en regional roll (man har i stället nyetablerat regional handel externt: Västra Ersboda och Strömpilen).

Stadskärnornas renässans

Stadskärnornas handel och därtill kopplad service **har tappat marknadsandelar** under nästan hela efterkrigstiden. Ibland har förlusterna tagit extra fart som ex.-vis. i Jönköping när A6 Center etablerades och stadskärnans försäljning "över natten" minskade med mer än 20%. Umeå har – hittills – inte upplevt samma drastiska "hopp" i utvecklingen.

Under slutet av 80-talet och under 90-talet har vi emellertid fått en allt mer omfattande **satsning på stadskärnorna** och deras handel, både i Sverige och utomlands, enligt det s.k. FSK-konceptet²¹. Detta har gett betydande volymökning för detaljhandeln i de stadskärnor som lyckats, upp till +15%²². Besöksfrekvenserna har ofta ökat med omkring det dubbla. Jönköping är det mest kända svenska exemplet på sådan lyckosam förnyelse.

Umeå stadskärna har inte haft – eller behövt – samma intensiva förnyelsesatsning utan har förnyats under hand. Men: just nu när stora satsningar görs/övervägs i Västra Ersboda och Strömpilen, är det angeläget att alla parter engagerar sig i och stöttar det nyligen omstartade FSK-arbetet så att det får full fart och rätt inriktning.

Konsumenten

Framtidens detaljhandel styrs av framtidens konsument och hans/hennes preferenser och beteenden, d.v.s. konsumentefterfrågan.

Den framtida konsumentefterfrågan grundläggs av överordnade faktorer som samhällets utveckling (t.ex. sysselsättning, rörlighet och teknologi), mänskliga resurser och nya livsstilar. Vi pekar i detta avsnitt på några framtidstrender med, som vi tror, särskild betydelse för utvecklingen av detaljhandel och därtill kopplad service.

Heterogena kundgrupper

Framtidens konsument blir kunnigare och kommer att ställa hårdare krav och blir mer otrogen än dagens. Konsumentgrupperna blir mer heterogena. Detta kommer att ställa större krav på anpassning från handlarnas sida, som måste finna sina kundgrupper och sköta dem väl. Det kommer att bli allt viktigare att ha rätt kunder i stället för att bara sikta mot många kunder. Man kommer t.ex. att ännu mer än idag försöka erbjuda tydliga pris- och kvalitetsalternativ för att attrahera olika befolkningsgrupper:

- grupper med olika inkomst- och sysselsättningsituation,

²¹ FSK står för Föreningen Förnya Stadskärnan, som lanserat en lyckosam teknik för samverkansförnyelse av stadskärnor med helhetssyn som honnörsord.

²²Källa: "Stadskärneförnyelse och fastighetsvärde", KTH, Nordplan AB m.fl. 1994.

- grupper som medvetet söker olika pris- och kvalitetskombinationer vid olika tillfällen, ett s.k. polariserat beteende,
- grupper med olika bakgrund vad avser t.ex. ursprung, religion och tradition.

Befolkningspyramiden förändras

Framtidens konsument kommer att leva i allt **mindre hushåll**. För närvarande är t.ex. över 50% av hushållen i Stockholms stad enpersonshushåll²³ och Manhattan i New York uppvisar ett extremvärde med ca 90% enpersonshushåll. I Umeå var andelen år 1990 ca 37% (FoB90) och andelen ökar. Detta kommer att öka konsumentkraven på fackhandel med hög servicegrad och närservice både inom sällanköps- och dagligvaror, samt på rena service- och nöjesutbud. Uteätandet kommer att öka liksom efterfrågan på färdigmat i butik.

Följande diskussion av **befolkningsstrukturen** (befolkningspyramiden) och dess betydelse för detaljhandeln är hämtad från "En kartläggning av Storstockholms detaljhandel 1995" (Svensk Handel Region Stockholm, f.d. Stockholms Köpmannaförbund) och avser storstadsregionen Stockholm (länet), men de principiella tendenserna är giltiga även för **Umeå**.

Först några utgångspunkter i åldersstrukturen:

"Barn i åldern 5-14 år blir ca 40.000 fler år 2005 än 1995, vilket är ca 10 % ökning. Barnkläder, skor och leksaker är exempel på gynnade branscher. Vuxna i åldern 25-29 år blir ca 20.000 färre, vilket är över 15 % minskning. Detta är människor i vuxenlivets etableringsfas, vilket säkert uppmärksammas av företag som IKEA, modeföretag m.fl., som riktar sig till åldersgruppen. 45-49 åringarna blir ca 20.000 färre.

En åldersgrupp där förändringen blir rätt dramatisk är 55-59 åringarna. De blir ca 30.000 fler, vilket är 35 %. Här finns många som tjänar bra (och ofta är huset eller bostadsrätten betald).

60-64 åringarna blir också betydligt fler, ca 25.000, vilket är en ökning på över 30 %.

Bland de som är äldre än 65 år är förändringarna mindre."

Sedan sannolika effekter för detaljhandeln av den ändrade befolkningspyramiden:

"Befolkningspyramiden är inte lika logisk som en gång i tiden. Nu ser vår befolkningsstruktur snarare ut som ett "befolkningsstimplas". Fyrtioåringarna är en betydande grupp, antalsmässigt. Många av dem har bra arbeten och kommer att erhålla en god pension när det är dags att träda tillbaka. Denna generation har under åren byggt upp en ekonomisk trygghet och ett intresse för självförverkligande. Familj, sport och fritid tycks ha hög prioritet. Konsumtionsprognoser tyder också på att fritidsbranscherna bedöms få en mycket god utveckling in på 2000-talet.

Vi ser nu tydligt ett mönster att dagens medelålders och äldre inte ändrar livsstil utan tar med sig stora delar av den livsattityd, som de förvärvade när de var unga. Tydligast syns detta i städerna.

Vår nya tids pensionärer har således ett helt annorlunda konsumtionsmönster än vad vi varit vana vid. Det handlar lika mycket om mode och nycker för såväl gammal som ung. Att åka Harley Davidson när man fyllt 60 år är inte vanligt, men förekommer i större omfattning än för 15 år sedan. Det finns en mängd exempel inom framför allt sällanköpsvaruhandeln, där man kan peka på fortsatt god konsumtion upp i höga åldrar. Att denna generation sedan i hög grad prioriterar sina barnbarn gör knappast denna åldersgrupp mindre intressant. Vart tog då 50- och 60-talisterna vägen? Detta är generationer som i större utsträckning har individualismen som ledstjärna och ännu tydligare blir det i de yngre åldersklasserna."

Det sker alltså en ökad fokusering på beteende och preferenser i stället för på ålder.

²³54% år 1990 enl. RTK årsstatistik 96.

Bilen och miljön

Vi har med åren fått en ökad efterfrågan på och etablering av bilorienterad handel, speciellt i ytterstadsområden, så också i Umeå. Merparten av svenska hushåll disponerar bil, i Umeå finns 386 personbilar per tusen invånare..

Konsumentefterfrågan har emellertid under senare år alltmer inriktats även på miljörelaterade kvaliteter. Vi har, speciellt i storstäderna men även i orter som Umeå, fått motsättningar mellan önskemål om bekväm tillgänglighet, som idag ofta bäst tillgodoses med bil, och krav på god miljö. Miljöbegreppet har successivt vidgats från funktionellt, vackert och trivsamt till globalt hållbart och lokalt hälsosamt på kort och lång sikt. Särskilt intensiv är debatten om trafikmiljön²⁴. Detta kommer med all säkerhet att på sikt alltmer motivera företrädare för handeln till miljömedvetna lokaliseringar, med mindre bilberoende och gärna närmare bostadsområdena.

Internationaliserat konsumentbeteende

Den internationella påverkan kommer att öka genom medlemskapet i EU, men också genom den allmänna internationaliseringen av konsumentbeteendet. Dagens unga generation är redan van att röra sig fritt runt om i världen och lär sig därigenom uppskatta ett varierat konsumtionsmönster. Samtidigt har vi en betydande invandring, över 10% av de boende i Sverige är födda i annat land och 4,3% av de boende i Umeå.

Detta gör, sammantaget, att det finns stora konsumentgrupper som har annorlunda konsumtionsvanor än vad vi traditionellt är vana vid i Sverige. Detta kräver anpassning av detaljhandeln och därtill kopplad service, framför allt genom lokalt anpassade utbud.

IT tar marknadsandelar

IT, informationsteknologin, kommer att göra det möjligt att sköta en hel del av inköpen via datorbaserade teknologiska system. Idag tvista de lärde om i vilken omfattning detta kommer att ske. Volymandelar på mellan 5% och 15% diskuteras för år 2010.

²⁴Aktuella frågor och begrepp rörande trafikmiljön:

Giftiga avgaser, typ NOx och CO är i första hand lokalt farliga genom halter i gaturummet. Beräknas till år 2005 vara nere på en ofarlig nivå, tack vare katalysatorerna. Ev. kan andra giftiga avgaser då hamna i fokus.

Växthusgasen CO2 är lokalt ofarlig, men sannolikt globalt farlig genom att den antas orsaka klimatförändringar. Kan endast åtgärdas genom minskad förbränning av fossila bränslen, d.v.s. vad gäller trafikmiljön genom minskad biltrafik, energisnåla bilar eller nya bränslen typ metanol, solenergi, väte eller "rätt" producerad el. Reella bränslealternativ kanske kommer inom fem år.

Buller ger störningar framför allt utmed vägar med hög hastighet och stora fordonsflöden. Bullerproblem kan reduceras genom förutseende fysisk planering och detaljtätgärder avseende vägbeläggning o dyl.

Trängsel ger ökade utsläpp, ökat buller och minskad framkomlighet. Åtgärdas t.ex genom ändrad markanvändning.

Agenda 21, ett åtgärdsprogram från FN:s Rio-konferens för hållbar global utveckling till år 2100. Agenda 21 är vägledande för den allmänna synen på bl.a. trafikmiljöfrågorna.

Miljözoner är en form av road-pricing (avgifter för de gator man för ögonblicket kör på) för att skapa intäkter och styra trafiken för bättre miljö. Diskuteras i Stockholms innerstad som ett alternativ till biltullar.

Många tror på en snabb IT-utveckling inom detaljhandeln. Det finns dock enligt vår uppfattning åtminstone ett par hinder för detta:

1. Handeln fyller en viktig social funktion för många människor. Detta behov kan svårli- gen fyllas via IT.
2. Det kommer att kosta en hel del pengar att få varor levererade hem efter beställning. Många varor har låga marginaler och kraftiga prishöjningar skulle behövas för att kom- pensera det arbete som konsumenten idag utträttar i distributionskedjan

Dessa faktorer, i kombination med att stora konsumentgrupper kommer att ha gott om tid och ont om pengar, kommer sannolikt att begränsa användningen av de nya systemen. I första hand kommer de att efterfrågas av välutbildade konsumenter med goda inkomster och ont om tid.

Varugrupper som anses speciellt lämpade för IT är skivor, böcker och andra lätt transporte- rade "entydiga" varor, som redan idag når ganska höga försäljningsandelar via internatio- nella IT-utbud. Dessutom bör man räkna med att märkeskläder och vissa andra märkesva- ror kan få en viss tillväxt genom teknologisering av dagens postorderförsäljning.

Inom dagligvarubranschen förutspås en tillväxande andel hemsändning via IT. Detta sker dock än så länge genom det befintliga butiksbeståndet, vilket gör IT mindre "hotfullt" för befintliga dagligvarubutiker.

Totalt sett bör man räkna med att IT kommer att ta hand om en god del av den förväntade konsumtionstillväxten, mer inom vissa varugrupper och mindre inom andra. Inom daglig- varor finns skäl att räkna med att hela tillväxten under de närmaste åren kommer att fångas upp av IT, som dock till stor del kommer att distribueras genom befintligt butiks nät. Inom sällanköpsvaror bör man räkna med att i snitt omkring halva tillväxten går över till IT och till större delen distribueras utanför befintligt butiks nät.

Konsumentpreferenserna styr handeln

De nya konsumentpreferenserna, som vi exemplifierat ovan, kommer att styra strukturut- vecklingen av handel och därtill kopplad service och kan beskrivas på olika sätt. Vi väljer även här att utgå från Svensk Handel Region Stockholms beskrivning av fyra huvudlinjer²⁵, vilka alltså speglar handelns egen bedömning för storstadsområden, i princip dock relevan- ta även för Umeå:

- "Handla billigt - ofta livsmedel eller större inköp till hem och hobby, externa singeletableringar, t.ex. Maxi ICA, IKEA och Obs! står för denna handel.
- Handla rationellt - inköpslistans olika poster handlas snabbast och enklast i ett köpcentrum.
- Handla upplevelser - stadskärnans utbud är i detta fall, ännu så länge, unikt med sin blandning av kultur och kommersiell handel. Stadens styrka ligger i ett unikt utbud och i en unik miljö.
- Handla på vägen till/från arbetet, fritidssyssla eller dylikt. Oftast ren servicehandel i anslutning till all- männa färdmedel, på bensinstationer mm. Relativt små volymer, totalt sett, men växande."

²⁵ "En kartläggning av Storstockholms detaljhandel 1995". Stockholms Köpmannaförbund 1996.

Vår kommentar är att dessa huvudlinjer speglar ett rationellt, och från handelns synpunkt realistiskt, synsätt. Det kan dock till vissa delar strida mot samhällets önskemål om en god distributionsstruktur med t.ex. väl utvecklad närservice. Tilläggas bör också att rationell handel kan ske i alla stora och lättillgängliga utbud/centra, d.v.s. även exempelvis i en lättillgänglig (från ett bilperspektiv...) och komplett stadskärna som Umeås.

Olika befolkningsgrupper har olika förutsättningar, preferenser och beteenden, t.ex. avseende rörlighet (bl.a. tillgång till bil), ekonomiska resurser, sortimentsönskemål och önskemål om öppethållande. Exempel på sådana grupper som i olika situationer kan behöva beaktas särskilt, bl.a. med hänsyn till känsligheten för försämrade närservice, är: pensionärer, ungdomar, handikappade, olika etniska grupper, barnfamiljer, ensamstående föräldrar och arbetslösa.

Fortsatt polarisering

Handelns företrädares strävan mot förbättrad ekonomi och marknadsanpassning genom ökad läges- och utbudspolarisering kommer att fortgå. Vi kommer att få en ännu tydligare uppdelning mellan kvalitet och kvantitet. Å ena sidan kvalitativ, serviceinriktad och upplevelseaccentuerad handel, gärna kombinerad med ett generöst kultur- och serviceutbud i stora stadskärnor (som Umeås) och köpcentra (kanske som i det tänkta Entré Norr). Å andra sidan tydligt profilerad rationell lågpris- och volymhandel i bilorienterade lägen (som Västra Ersboda och Strömpilen). Inom dagligvaruhandeln kommer även mindre butiker att sträva mot ökad service och ökade upplevelsekvantiteter, ett exempel är den nya typen av bensinstationshandel.

Däremellan kommer det att finnas handel för t.ex. närservice i stadsdelar och små tätorter och småskalig bilorienterad handel, t.ex. bensinstationshandel. Därtill handel i glesbygd, som ofta lever under speciella förhållanden med bl.a. kompletterande ekonomi och egenägda fastigheter.

Drivkraften för handeln är lönsamhet och handeln måste därför så nära som möjligt följa kundefterfrågan och kundbeteenden.

I en detaljhandels- och servicepolicy för Umeå kan man svårtligen negligera handelns och konsumenternas polariseringssträvanden. Tvärtom måste dessa bejakas och följas. Men anpassas bl.a. till de övergripande miljökraven.

Detaljhandelns samhällsroll

Många intresserade parter

I ett väl fungerande samhälle ställs krav på detaljhandeln som en ingrediens i stadens och landsbygdens miljö och som nödvändig service för alla individer och hushåll. Detaljhandels och annan konsumentservices struktur och lokalisering är en fråga där många parter har önskemål och värderingar, som ibland skiljer sig åt:

- För handelns och andra kommersiella serviceföretags del är det viktigt att kunna etablera sig med god lönsamhet och konkurrenskraft. Fastighetsägarna är måna om bra förutsättningar för handeln för att få den som långsiktigt stabil och välbetalande hyresgäst.
- Konsumenterna vill naturligtvis ha ett rikt, mångfacetterat och lättillgängligt serviceutbud att välja bland.
- På kommunen vilar ett uttalat ansvar att skapa en väl fungerande och trevlig stads- och landsbygd med bästa möjliga serviceutbud och att speciellt uppmärksamma att servicen skall vara tillgänglig för alla befolkningsgrupper, såväl äldre som yngre, ensamstående och barnfamiljer, bilhushåll och hushåll utan bil, friska och handikappade osv. Detta gäller speciellt dagligvaruförsörjningen.

Edge city och/eller traditionell koncentration

Frågeställningar om detaljhandelns lokalisering är en del av debatten om stadens utveckling i stort. Tillväxten av service, kontor och andra verksamheter i tätort förläggs allt mer till perifera "mellanland" där det storskaliga vägsystemet ger attraktiva knutpunkter, noder, eller korridorer, umeåexempel är Björnvägen i Mariedal.

Externhandeln och de andra verksamheter den brukar dra till sig är viktig i denna utveckling, även för att den attraherar andra verksamheter. Företrädarna för en glesare stad ser fördelar med friare etablering i stadslandskapet och större rörlighet. I denna stadsstruktur hör t.ex. så kallade "edge cities" hemma. Glesheten gör bilen nödvändig.

Andra anser att vi skall värna om en tät stadsbygd och ett serviceutbud med traditioner och mönster från europeisk stadskultur. Man menar att en sådan struktur ger större möjligheter till goda kulturella utbud, sociala kontakter och möten. Stadskärnan eller stadsdelscentra skall fungera som vardagsrum. En tätare stadsbygd kan också lättare försörjas med kollektivtrafik.

Hur man hanterar handel och service i Umeå, speciellt i Umeå tätort, ligger centralt i denna frågeställning.

Dagligvaror i bensinstationer

Bensinstationerna genomgår f.n. en tydlig förvandling mot ett mer komplett dagligvaruutbud, till en del kompletterat med annan service. Den traditionella bensinstationen för ett resandesortiment inom dagligvaror med en årsomsättning på i snitt kring 5 mnkr. Branschen strävar nu mot enheter med storleksordningen 20 mnkr i årsförsäljning.

Detta skulle innebära att i en region med 25 bensinstationer kommer dagligvaruutbudet i dessa att öka från ca 125 mnkr till ca 500 mnkr, d.v.s. motsvarande en mycket stor stormarknad. Vilka risker och möjligheter innebär detta?

Väl lokaliserade kan den moderna bensinstationen kanske bli ett alternativ till en vissnande befintlig närservice. Dock med högre priser, ganska smalt sortiment och med en tveksam närmiljö för icke-bilister. Det finns också problem med bostadsnära lokaliseringar p.g.a. farligt gods m.m.

Handel och service i små tätorter och glesbygd

En ond cirkel med handel och service som en part

Handel och service i glesbygd lever under speciella och ofta knappa förhållanden med små volymer, långa arbetsdagar och låg lönsamhet. Man verkar ofta som familjeföretag i självägda fastigheter och med handelsverksamheten endast som en delekonomi. Samdistribution och tjänstekomplettering (post, systemtjänster etc.) krävs ofta för överlevnad och för att kunna erbjuda god service. Generationsskiften/överlåtelse, investeringsbehov eller plötsliga varuförluster innebär ofta så stor ekonomisk påfrestning att butiken slås ut. Det kommunala ansvaret är stort eftersom nedläggning kan innebära stora svårigheter för de kringboende med därav följande distributionsansvar typ hemtjänst för kommunen.

För en levande landsbygd är dagligvaruhandeln centralt viktig. Inte enbart för att garantera en god dagligvaruförsörjning för landsbygdsboende utan också som en samlingspunkt i samhället. Det är främst när "sista butik" läggs ner som varuförsörjningen drastiskt försämras för befolkningen genom att avstånden till alternativa inköpsställen kan bli kraftigt förlängda. I första hand drabbas äldre personer och hushåll som saknar bil. Detta kan tvinga dem att flytta närmare tätorten. När befolkningsunderlaget sviktar försämras också förutsättningarna för annan service. De allmänna kommunikationerna försvagas, kanske också skolan, i en ond cirkel. Till sist kanske bygden som sådan hotas. En ond cirkel.

Sedan 1994 har Konsumentverket tillsammans med Glesbygdsverket kartlagt landsbygdens och glesbygdens tillgång på varuförsörjning och annan vardaglig service. Det har visat sig, att på bara två år har 180 st. svenska orter förlorat sin sista livsmedelsbutik. Samtidigt sägs ett hundratal byskolor vara hotade. Det finns även tydliga exempel på hur bl.a. posten, banken, livsmedelsbutiken, systembolaget och apoteket aktivt arbetar med överlevnadsproblematiken genom att samsas om lokaler, personal och teknik.

Glesbygdens befolkningsutveckling

Sverige är gles befolkat med endast 19 personer per kvadratkilometer. Som jämförelse har t.ex. Holland 219. Mer än 80% av Sveriges befolkning bor i tätort (tätort definierad som ort med fler än 200 invånare). Endast var sjunde svensk bor alltså i vad som statistiskt benämns för glesbygd. Definitionerna är flera. Kulturgeografiska institutionen vid Umeå universitet har i en rapport valt följande definitioner.

Definition	Tätort	Glesbygd =>			Grund för indelning
Enligt SCB	Tätort (<200 inv.) 84%	Glesbygd (allt utanför tätort) 16%			Tätortsavgränsning (senaste 1995)
Enligt ERU	Urban zon (>10000 inv. <30 km) 87% (1987)	Urbaniserad glesbygd (2000-10000 inv. <30 km) 12%	Rural glesbygd (<2000 inv. >30 km) 1%	Bilvägsavstånd till tätort med 10000 alt 2000 invånare	
Enligt Gles- bygdsvverkets definition (t ex NUTEK 1997)	Tätort (<5 min >3000 inv.) 69%	Tätortsnära landsbygd (5 - 45 min >3000 inv.) 29%	Landsbygd (<30 min 1000-3000 inv.) 1%	Glesbygd (allt utanför tidigare definition) 1%	Restid med bil till tätort med 3000 alt 1000 invånare
Enligt Gerum 1997	Centralort (>5 km) 57%	Centralortsnära landsbygd (5-15 km) 31%	Landsbygd (15-30 km) 10%	Fjärrbygd (>30 km) 2%	Avstånd till eget kommuncentrum

Indelningen bygger på valdistrikt (7000 valdistrikt i samband med valet 1994). Valdistriktet har grupperats i utifrån avståndet till eget kommuncentrum. Enligt den sista av de fyra definitionerna kan indelningen tolkas så att området inom 5 kilometers radie från kommuncentrets mittpunkt benämns centralort. Området mellan 5 och 15 kilometer från centralorten benämns centralortsnära landsbygd. Valdistrikt utanför dessa båda zoner benämns yterområden och kan delas in i dels glesbygd och fjärrbygd.

I Umeå bodde 1995 ca 7,7% av invånarna i glesbygd, 3,2 % i småorter och 89 % i tätorter enligt SCB:s tätortsavgränsningar.

Framåtblick

I studien "Glesbygdens utveckling och lantbrevbäringen - tendenser i bosättningsmönster samt analys av marknad för en utvidgad serviceroll för lantbrevbäringen" (1997) diskuteras några framåtblickande slutsatser för glesbygdens utveckling:

Det finns flera skäl att anta att utvecklingsmönstret kommer att förstärkas ytterligare under de närmaste åren. Faktorer som driver på en fortsatt avfolkning av de mest perifera och glesast befolkade områdena i Sverige är framför allt:

- att födelseunderskotten i glesbygden är betydande till följd av de senaste decenniernas omfattande nettoutflyttning av ungdomar;
- att utflyttningen av ungdomar driver på en ökad benägenhet till utflyttning även i föräldragenerationen;
- att traditionella glesbygdsnärings sysselsätter allt färre, samtidigt som de nya arbetstillfällena inom tjänstesektorn huvudsakligen tillkommer i storstäderna;
- att närhet till utbildningsmöjligheter blir allt viktigare, men också att näringslivets mest expansiva delar i allt högre grad söker sig till områden där man kan få tag i högutbildad arbetskraft;
- att offentliga sektorns försvagade styrroll med krympande arbetstillfällen och subventioner till områden med svaga marknadsunderlag;
- att en fortsatt omfördelning av offentliga resurser i nuvarande utsträckning till resurs-svaga hushåll och regioner kräver mycket hög ekonomisk tillväxt;
- att ökade transportkostnader, bl. a. till följd av hårdare miljökrav, fördyrar arbetspendling;
- att serviceindragningar i allmänhet försvårar och fördyrar kvarboende;
- att anspråken beträffande valmöjligheter ifråga om utbildning, arbete och service driver på utflyttning till större och mångsidigare lokala arbetsmarknader;
- att avregleringar och bolagiseringar inom statliga verksamheter lett till ökade krav på effektivisering och kostnadsbesparingar, något som i sin tur många gånger medfört en koncentration till större orter och regioncentra.

Det finns också ett antal faktorer som talar för en bibehållen eller t o m ökad glesbygdsbefolkning:

- förskjutningar i boendepreferenser, d.v.s. att en ökad andel hushåll prioriterar glesbygds särdrag i boendemiljön, närhet till naturen och/eller särskilda kulturmiljöer;
- distansöverbyggande informationsteknologi (IT) ger möjligheter till ett glesare bosättningsmönster;
- ökat kvarboende även i lågkonjunkturen eftersom det inte finns några nya jobb att flytta till. Samtidigt kan levnadskostnaderna, främst utgifterna för boendet, hållas på en jämförelsevis låg nivå i glesbygden.

Sammanställningen visar i stort på sannolika fortsatta problem för glesbygdsbutiken att erhålla förbättrade marknadsmöjligheter. Så är det säkerligen också i Umeå.

Lanthandel med lönsamhetsproblem

Storbutikernas och lågprishandelns stadigt ökande marknadsdelar har lett till en skärpt konkurrens och omorganisation av partihandelsledet. Ökade inslag av direktleveranser av varor till de största butikerna har ökat konkurrensen och kostnadsmedvetandet inom partihandeln, som genomfört förändringar för att ta tillvara stordriftsfördelar i distributionen. En

effekt av denna utveckling är att antalet distributionscentraler halverats sedan slutet av 80-talet, något som inte gynnar hanteringen av små leveranser till ett perifert belägna butiker. En annan konsekvens är ökad prisdifferentiering mellan stora och små butiker. Även direktleverantörer av färskvaror som bröd, mjölk och charkprodukter har de senaste åren börjat ta ut avgifter vid leveranser av små kvantiteter varor. Avlägset belägna butiker har under senare år också i ökande utsträckning fått börja betala extra avgifter för fraktkostnader.

Ett särskilt problem, som accentuerats till följd av den nuvarande uppdelningen av marknaden, är att de minsta glesbygdshandeln vid ägarbyte inte alltid får behålla den gamla leverantören utan tvingas byta till en leverantör, som distribuerar till servicehandel och storhushåll. Konsekvenserna av detta är att man tvingas acceptera ett annat sortiment och högre priser än vad som erbjuds av leverantörerna till de vanliga dagligvarubutikerna. I vissa fall innebär dessa byten av leverantör att man förlorar möjligheten att ta emot moderföretagets förmånskort, vilket är en stor konkurrensnackdel.

Det är mot denna bakgrund man får se glesbygdshandelns idag bekymmersamma situation:

- Skillnaden i inköpspriser mellan stora och små butiker ökar, samtidigt som antalet konkurrerande storbutiker växer.
- Ökade kostnader vid inköp av små volymer, som ibland tvingar fram en anpassning av leveransfrekvensen, som i sin tur ger negativa effekter på varukvalitet och service.
- Ökande skillnader i prisnivå mellan olika butikskategorier kombinerat med konsumenternas ökade rörlighet och en pressad hushållsekonomi medför att landsbygdshandeln tappar allt fler kunder till tätorterna.

Samtidigt pressas lanthandeln hårt av att flera ombudsbolag tenderar att dra sig ur engagemang i lanthandeln. Aktuella exempel på detta är AB Tiptjänst och Apoteksbolaget. Även om de direkta ekonomiska effekterna av att förlora någon typ av ombudskap är relativt små, kan detta för dessa butiker medföra stora omsättningsförluster om kunderna också väljer att göra sina dagligvaruinköp på annan ort, som har den ombudsservice kunderna efterfrågar.

Den sammantagna effekten av utvecklingen under senare år är att landsbygdshandelns ekonomi försämrats och att nedläggningstakten bland små butiker ökat.

Den dåliga lönsamheten kan illustreras med resultaten i Sveriges Livsmedelshandlareförbunds (SSLF) lönsamhetsundersökning för 1995, vilken visar att dagligvarubutiker med en årsomsättning mellan 1 och 5 miljoner kronor (exkl. moms) i genomsnitt har ett negativt resultat, -3,3%, efter finansnetto. Motsvarande resultat 1994 var -2,1%. Genomsnittsom-sättning för de dagligvarubutiker som erhöll stöd till kommersiell service budgetåret 1994/95 uppgick till 5,2 mnkr/år.

Situationen i Umeå är likartad.

Miljöarbete enligt agenda 21

Agenda 21:s tre fronter

Detaljhandels "spontana" utveckling mot större andel biltrafikorienterade butiker kan sägas medverka till att skillnaderna mellan olika befolkningsgruppers förutsättningar ökar och att bilberoendet rent generellt ökar. En sådan utveckling kan anses rimma illa med strävan mot ekologiskt hållbara samhällen.

Agenda 21 från Rio-konferensen 1992 slår fast tre hållbarhetsbegrepp, vilka blivit vägledande för svensk samhällsplanering:

- ekologisk hållbarhet,
- social/organisatorisk hållbarhet och
- ekonomisk hållbarhet.

Agenda 21arbetet bör bedrivas parallellt på dessa tre fronter, även om den ekologiska hållbarheten gärna prioriteras, då den tidigare försumrats.

Agenda 21:s "tre ben" gör miljöarbetet komplext eftersom t.ex. ekonomisk hållbarhet kan anses stå i motsats till ekologisk. Ett typexempel är för kunden ekonomiskt rationella biltransporter, som kan anses stå i motsats till en ekologiskt god trafikmiljö för samhället.

Man kan hävda att det krävs ett ekonomiskt hållbart samhälle för att vi skall ha råd att forma ett ekologiskt hållbart. Kanske är detta den också mest accepterade tolkningen, som därmed gör miljöarbete enligt Agenda 21 till en intressant balansgång på jakt efter hållbara kompromisser.

Umeås miljöpolicy

Umeå har formulerat sin miljöpolicy i rapporten "Miljöprogram för Umeå kommun".

Detaljhandels- och servicepolicyn för Umeå bör ha en tydlig Agenda 21 profil med tillägget att detta kan ha olika innebörd på olika tidshorisonter:

- På kort sikt krävs pragmatiska kompromisser för att inte riskera "ekonomisk och praktisk turbulens".
- På längre sikt läggs allt starkare tyngdpunkt vid de ekologiska och sociala kvaliteterna.

Externhandeln och trafikmiljön

Miljöfrågorna är särskilt aktuella när det gäller etablering av externhandel. Flera intressanta studier har gjorts. Sammanfattningsvis gäller följande.

- Externhandel ökar bilberoendet.
- Den första stormarknaden på en ort ställer till stor turbulens i inköpsresandet och orsakar ökade bilresmängder för inköp.
- Stormarknad nr tre eller fyra på orten får mindre trafikeffekter och kan t.o.m., om den blir strategiskt placerad, minska bilresmängden, dock aldrig ner till nivån före den första stormarknaden.
- Vanliga nivåer för förändrad bilresmängd vid en stor externetablering:

Enstaka hushåll som drastiskt ändrar sina inköpsvanor kan öka bilresmängden för inköp av aktuella varuslag med kanske 1000%.

Den totala bilresmängden för inköpsresor i kommunen kan öka med några procent.

Den totala bilresmängden i regionen kan öka med delar av procent.

Alltså: mycket stora skillnader, vilket gör det viktigt att räkna på relevant bas. Tillkommer att vi inte vet i vad mån ökad bilresmängd för en ärendetyp kompenseras av minskad för en annan.

- Avgaser och bullerstörningar ökar i allmänhet mindre än biltrafikarbetet eftersom trafiken flyttas till mer framkomliga vägar.
- Förändringarna av bilresmängd är ganska enkelt beräkningsbara m.h.a. marknadsmodeller som TYSK. De följande förändringarna av avgaser och buller beräknas därefter med sedvanliga modeller för detta ändamål.

Samhällsstyrning av detaljhandelsstrukturen

Går det att styra?

Det finns goda skäl för att samhället skall försöka styra detaljhandelns utveckling. Motiven ligger i frågor som varuförsörjning och miljö. Frågan måste dock ställas: går utvecklingen att styra och i så fall hur?

Styrning av nyetablering via lagstiftning

I Sverige regleras detaljhandelns lokalisering genom detaljplaneläggning enligt PBL (Plan- och ByggLagen). Kommunerna kan genom sitt planmonopol bestämma läge och till vissa delar utformning av detaljhandelsanläggningar. För mellankommunala frågor har Länsstyrelsen överinseende och kan kalla in planer för överprövning, vilket dock är ovanligt.

PBL har nyligen ändrats och innehåller nu möjligheter för kommunerna att i detaljplan särskilja olika typer av handel, som partihandel och detaljhandel, och inom detaljhandel även livsmedelshandel och handel med skrymmande varor. Denna möjlighet att precisera typ av handel fanns även i gamla PBL, men togs bort i april 1992 för att inte motverka effektiv konkurrens.

De skäl som Plan- och byggtredningen (delbetänkande SOU 1996:52) anger för återinförande av möjligheterna att reglera olika handelsändamål är desamma som motiven var i förarbetena till PBL 1986-87. Man talar om möjligheten att få "en för konsumenterna lämplig butiksstruktur, hänsyn till omgivningen samt kvartersmarkens och bebyggelsens lämpliga utformning". Man säger vidare att "livsmedelshandeln i vissa lägen kan behöva begränsas eller helt förbjudas med hänsyn till kravet på en lämplig samhällsutveckling". Inför den nu genomförda lagändringen har även miljöfrågor tagits upp och man påpekar att för att uppnå t.ex. minskade koldioxidutsläpp krävs en minskning av vägtrafiken samt medveten styrning av bebyggelseutveckling och infrastruktur. Man säger också att handelns lokalisering spelar en avgörande roll för stadsstrukturen samt möjligheten att nå service utan bil.

Preciserade begränsningar typ "max XXXX kvm livsmedel" kräver tung argumentation, sannolikt i form av en saklig och neutral konsekvensanalys.

År 1993 infördes i en portalparagraf i PBL, en bestämmelse om att planläggning skall främja en långsiktigt hållbar livsmiljö. De kommunala medel som finns att styra handeln är, även efter den nu genomförda ändringen av PBL, ofullständiga och trubbiga i detta avseende.

För närvarande skärps lagarna i många europeiska länder i syfte att försvåra skadliga externetableringar. Det sker bl.a. i våra nordiska grannländer.

Praktiska styrmöjligheter

Det finns alltså endast begränsade möjligheter att via planlagstiftningen avstyra eller påverka "mindre lämpliga" nyetableringar. Dessa möjligheter skall förstås tas tillvara där de finns och där motiv för styrning finns.

Mer reella möjligheter till samhällelig styrning av handelsstrukturen är annars av politisk/praktisk/ekonomisk natur, att genom positivt agerande verka för att befintliga utbud som bedöms "önskvärda" får bästa möjliga verksamhetsförutsättningar och därmed blir maximalt uthålliga och konkurrenskraftiga. Detsamma gäller nyetableringar, att erbjuda etableringsmöjligheter som lockar de företag/utbud man önskar.

Slutsatser för Umeå

De ovan beskrivna trenderna måste få påverka Umeås detaljhandels- och servicepolicy.

Man kan för det närmaste decenniet förutse följande **"spontana" utveckling av den fysiska utbudsstrukturen**, generellt men också i Umeå.

- Ökande svårigheter för små bostadsorienterade centra och annan närservice samt i glesbygd.
- Ökande fördelar för stora, bilorienterade utbud.

Påverkansmöjligheterna från samhällets sida, om man vill styra mot ett bibehållande eller restaurering och nyskapande av "icke extern" handel, ligger enligt vår bedömning i följande åtgärder.

- Restriktioner mot "oönskade" externa nyetableringar, så långt lagstiftning och opinion medger.
- Framför allt: stimulansåtgärder (eller undvikande av förstörande åtgärder) i de centra och utbud man vill värna om, sannolikt i första hand bostadsnära utbud och utbud i glesbygd, och för de nyetableringar man bedömer önskvärda.

Exempel på **stimulansåtgärder** för befintliga utbud/centra, som kommunen/samhället kan och bör initiera, uppmontra eller delvis själv genomföra är:

- Upprättande och vidmakthållande av en potent och kompetent samverkansorganisation för fömyelse och centrumledning, typ FSK. Detta gäller idag stadskärnorna, men kommer alltmer att gälla även mindre centra i stadsdelar och mindre tätorter.
- Omdimensionering och omprofilering av utbudet m.h.t. rådande marknadsläge.
- Fysisk upprustning.
- Förbättring av tillgängligheten med alla färdmedel.

- Integration i små centra och i glesbygd mellan dagligvaruhandel, post, apotek och system samt dagligvaruhandel och restaurang.

Det skulle också vara intressant att diskutera mer okonventionella stödformer som

- Stöd till invandrarbutiker eller lokala Kooperationer i små centra, t.ex. genom skattelättnader och
- Hyressubventioner i små centra med motivet att centret behövs för att göra kringliggande bostadsbestånd hyresvärdigt.

Tilläggs kan att **stadskärnans FSK-satsning** bör ges allt stöd.

Tillägg i Bilaga 3

till Marknads- och konsekvensanalys för planerad etablering av "Västra handelsområdet" i Umeå kommun

(avsnittet har fallit bort i konsultrapporten, ska in på sid 14 i Bilaga 3)

Nedläggningsrisker i befintlig dagligvaruhandel vid nyetablering

Nyetablering kan medföra nedläggning av befintliga butiker, antingen som ett medvetet strategiskt beslut ("en ny stor Konsum motiverar nedläggning av en mindre") eller som en framtvungen situation vid för stark ny konkurrens. Nedläggningsrisken kan bedömas om man först beräknar de förändrade köpströmmarna och därigenom försäljnings-förlusterna (i t.ex. marknadsmodellen TYSK). När denna kunskap sammanläggs med kunskap om drabbade butikers ekonomiska situation får man ett grepp om nedläggningsrisken.

En enkel tumregel för dagligvaruenheter kan vara att en kedjebutik (t.ex. Konsum) som pressas ner mot 20 mnkr i årsomsättning och en individuellt hanterad butik (t.ex. ICA) som pressas ner mot 10 mnkr vanligen får problem. Riktigt stora butiker kanske inte får problem, men kan ändå komma att läggas ner av strategiska lönsamhetsskäl. Små glesbygdsbutiker och andra butiker med kompletterande ekonomi (man äger huset, familjen arbetar i rörelsen och har små krav, man driver annan verksamhet vid sidan om, man har någon form av ekonomiskt stöd etc.) kan ofta klara sig ända ner till 5 mnkr och t.o.m. lägre.

Kravet för lönsam nyetablering av en större hall brukar vara en möjlig försäljning på minst ca 50.000 kr/kvm och år, dock med stora variationer med vald profil.

En speciell fråga är hur en nyetablering slår på sin omgivning, vilka typer av butiker som drabbas, när en stor dagligvaru-enhet, t.ex. en Maxi, etableras. Effekterna blir både absolut och procentuellt störst på andra stora enheter. Att små drabbas i mindre grad än stora beror av flera skäl:

- De har i allmänhet redan drabbats av och anpassats till en storskalig konkurrens.
- De har en helt annan profil och konkurrerar inte om samma typer av inköp.
- De lever till stor del på kunder inom gång- eller cykelavstånd och erfarenheten visar att det i första hand är redan etablerade bilkunder som byter inköpsställe när ett nytt bilburet utbud erbjuds.

Kommunalt måste man vara särskilt observant om en "nyckelbutik" (enda butik i ett område) riskerar nerläggning. Effekterna på varuförsörjningen kan då bli allvarliga, vilket de åtminstone formellt sett inte blir om en butik av ett par läggs ner.

**Kompletterande marknads- och konsekvens-
analys för planerad etablering av volymhan-
del i Klockarbäckens handelsområde i Umeå
kommun**

Juni 2006

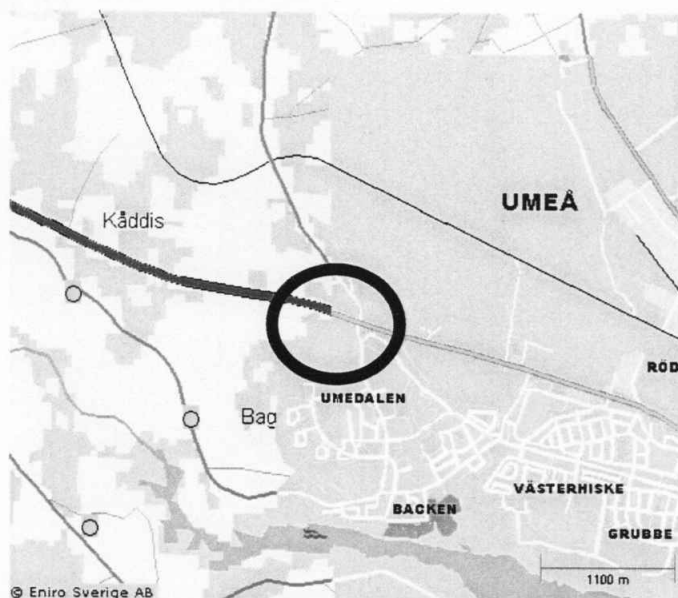


INNEHÅLL

1	Uppdrag	1
1.1	Etapp 1	1
1.2	Etapp 2	1
2	Metod	1
3	Förutsättningar	2
4	Basdata och prognoser	2
4.1	År 2009	2
4.2	År 2014	2
5	Möjlig försäljning i Klockarbäcken och påverkan på befintliga enheter.....	3
5.1	Etapp 1 Etablering år 2007/2008	3
5.2	Etapp 2 Etablering år 2008/2009	4

1 Uppdrag

Nordplan AB fick i april 2006 i uppdrag av Umeå kommun genom Benny Sandberg att göra en bedömning av främst möjlig försäljning och påverkan på befintlig handel av ett volymhandelsområde i Klockarbäckens handelsområdet i Umeå. Handelsytan planeras till ca 39 000 kvm sällanköpsvaruhandel (SV) och ca 6 000 kvm dagligvaror (DV) alltså totalt ca 45 000 kvm volymhandel. Nordplan gjorde år 2002 en utredning angående Klockarbäcken, men då var det 26 000 kvm sällanköpsvaror som var aktuellt. Utredningen från 2002 ligger till grund för denna utredning.



Karta. Det föreslagna läget i Klockarbäcken.

1.1 Etapp 1

K-Rauta och ett biltillbehörsföretag eller liknande kan behöva 7 000-8 000 kvm vardera. De öppnar senast år 2007. Kooperationen planerar ca 8 000 kvm varav hälften SV. Detta blir tillsammans 19 000-20 000 kvm SV. Vi kallar detta etapp 1.

1.2 Etapp 2

Exempel på tänkbara branscher är trädgård, möbler, vitvaror och hemelektronik. Omfattningen är liksom i etapp 1 19 000-20 000 kvm SV.

2 Metod

I arbetet har vi använt oss av kommunal statistik och befolkningsprognoser samt data från "Handeln i Sverige". Nordplans tidigare utredningar om Umeå har också ingått liksom nyckelpersonintervjuer.

All omsättning är i 2004 års priser och inkl. moms om inte annat anges.

Arbetet har inom Nordplan AB utförts av civ.ek. Thomas Hellström (huvudansvarig) och civ.ing. Jocke Sandahl (projektledare).

3 Förutsättningar

Den västliga förbifarten kring Umeå bedöms inte vara klar förrän ca år 2015. Den del som planeras att byggas sist är vägen mellan E 4 söderut och Vännäsvägen.

4 Basdata och prognoser

Enligt Umeå kommuns prognoser väntas befolkningen växa med i genomsnitt 0,8 % per år motsvarande ca 1 000 inv. per år under åren 2005 till 2014. I jämförelse med Umeå väntas befolkningsförändringarna i grannkommunerna i väster, Vännäs, Bjurholm och Vindelns i antal invånare bli små (även om de kan bli betydande räknat i %).

Nordplan och KPG¹ bedömer att SV-handeln per capita under samma tid växer med 2,2% per år i fasta priser.

Totalt bedömer vi att efterfrågan på sällanköpsvaror i kronor i Umeå kommun växer med 3% per år i fasta priser.

SV-handeln i Umeå kommun omsatte enligt "Handeln i Sverige" knappt 2 800 Mkr år 2004. Tillsammans med Vännäs, Bjurholms och Vindelns kommuner var SV-omsättningen ca 3 200 Mkr. Vi bedömer att med historiskt sett "normala" satsningar inom detaljhandeln i Umeåregionen kan SV växa med ca 450 Mkr (ca 15%) åren 2005-2009 och lika mycket åren 2010-2014. Totalt kan SV-tillväxten bli ca 900 Mkr åren 2005 t o m 2014.

4.1 År 2009

I de kommuner som direkt gränsar till Umeå i väster väntas SV-efterfrågan fram till år 2009 växa med ett par tiotal Mkr i fasta priser. År 2004 var deras SV-efterfrågan ca 400 Mkr.

Nordplan bedömer att den totala SV-marknaden i Umeå, Vännäs, Bjurholms och Vindelns kommuner år 2009 blir ca 3 800 Mkr med satsningen i bl a Klockarbacken, alltså en tillväxt åren 2004-2009 med ca 1 000 Mkr. Uppskattningsvis 1 900 Mkr av de 3 800 Mkr kan hänföras till begreppet volymhandel. Övriga ca 1 900 Mkr är s k shopping, främst kläder, skor, ur, guld, design och lätt heminredning etc.

4.2 År 2014

Nordplan bedömer att SV-marknaden i Umeå, Vännäs, Bjurholms och Vindelns kommuner år 2014 växer till ca 4 400 Mkr. Uppskattningsvis 2 200 Mkr av de 4 400 Mkr kan hänföras till begreppet volymhandel.

¹ KosumtionsPrognosGruppen med ledande företrädare för handeln.

5 Möjlig försäljning i Klockarbäcken och påverkan på befintliga enheter

En grov tumregel säger att en butik med ordnad ekonomi klarar en omsättningsminskning med upp mot 10 % med små neddragningar på antalet arbetade timmar etc. Vid större omsättningsstapp behöver ofta andra omställningar göras. Jämför bedömda effekter nedan.

Butiker som har ett sortiment som mycket liknar de nya butikernas (och som dessutom ligger i närheten) påverkas förstås mest. Påverkan blir störst i Umeå, dels därför att avstånden är korta, dels därför att det finns befintliga butiker med ett liknande sortiment. Där blir påverkan i genomsnitt i den mellersta till övre delen av nedan angivna spann. Påverkan avtar sedan med avståndet.

Grannkommunerna i väster, främst Vännäs, Bjurholm och Vindelns kommuner ligger nära men har få butiker som liknar de nya konkurrenterna.

Alla bedömningar nedan förutsätter att stora volymhandelsetableringar inte sker på andra håll i Umeåregionen fram till år 2009.

5.1 Etapp 1 Etablering år 2007/2008

Nordplan bedömer som nämnts att SV-marknaden i Umeå, Vännäs, Bjurholms och Vindelns kommuner år 2009 blir ca 3 800 Mkr med satsningen i bl a Klockarbäcken. Uppskattningsvis 1 900 Mkr av de 3 800 Mkr kan hänföras till begreppet volymhandel.

19 000-20 000 kvm volymhandel i Klockarbäcken (med exempelvis K-rauta, butik för biltillbehör eller liknande samt SV-enheter från Kooperationen) bedömer Nordplan skulle sälja för **275-325 Mkr**. Vi räknar med 300 Mkr. Försäljningen per kvm bedöms till ca 15 000 kr per kvm, vilket är relativt måttligt i en svensk jämförelse. Den genomsnittliga påverkan på befintlig bygghandel i Umeå och de närmaste grannkommunerna, blir 10-20 % beroende på avstånd från den befintliga butiken till Klockarbäcken.

Biltillbehörshandeln får en liknande påverkan (10-20 % beroende på avstånd). Biltillbehörsföretagens geografiska upptagningsområde är ofta stort. Det skulle i stort sett omfatta hela Västerbottens län och nordöstra delen av Västernorrlands län. Vi ser inga nedläggningsrisker i Umeå stadskärna, Strömpilen eller Ersboda pga denna etablering.

Vi vet för lite om vilket sortiment Kooperationen vill etablera för att kunna bedöma effekterna. Troligen blir påverkan begränsad eftersom Kooperationen brukar satsa på ett brett SV-sortiment.

5.2 Etapp 2 Etablering år 2008/2009

En utbyggnad på ytterligare ca 20 000 kvm i Klockarbäcken med kanske möbler, trädgård, vitvaror mm bör kunna sälja för grovt skattat 175-225 Mkr beroende på vilka företag och branscher som etableras. Yteffektiviteten ligger kring 10 000 kr per kvm, vilket är lågt. Det beror på att marknaden inte kan ta emot alltför mycket ny handel på en gång. Lyckas man väldigt väl med att tillföra något nytt till marknaden, kan försäljningen bli högre. Totalt sett efter etapp 2 så har vi alltså ca 39 000 kvm sällanköpsvaror av volymhandelskaraktär som har en potential att omsätta för ca 500 (450 à 550) Mkr i 2004 års priser inkl moms, dvs ca 12 800 kr/kvm.

Det går inte att bedöma påverkan på befintlig handel i regionen innan vi vet vilka företag som etableras i Klockarbäcken. Om vi antar att ett genomsnittligt volymhandelsortiment etableras i etapp 2, dock inte mer biltillbehör och byggvaror, bedömer vi att genomsnittlig påverkan på befintlig handel blir i storleksordningen 10-15%. Denna etablering kommer inte att orsaka några nedläggningar i stadskärnan, Strömpilen eller Ersboda. Det kan dock, beroende på vilka butiker som etableras, handla om att någon/-ra enheter flyttar till Klockarbäcken från dessa handelsplatser.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET
Geografisk information - Planregistrering

ÄRENDEBLAD
PNR

Arkivnr: 2480K-P 07/318
Dnr: 07/350

Handläggare:
SigBritt Åhlin

Regdatum: 2008-01-30

Registrering av åtgärder:
GRUBBE 9:21

Information:

Berörda fastigheter:
BAGGBÖLE 2:33
GRUBBE 9:21
BRONSDOLKEN 1-2

HÄNDELSER I ÄRENDET

2007-10-29	BD	Beslutsdatum
2017-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2007-11-30	LK	Laga kraft
2007-01-30	PB	Inlagd i ACM