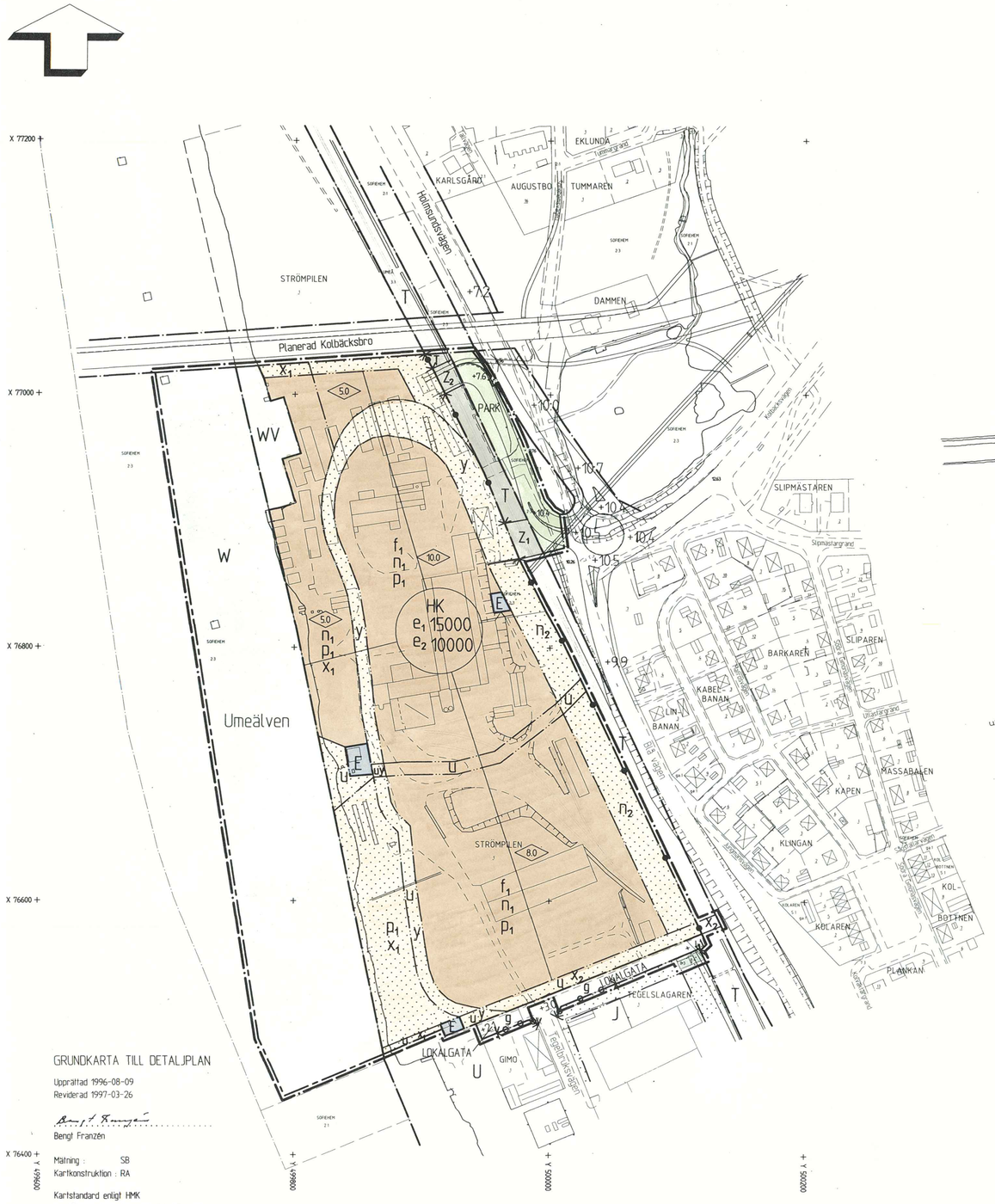


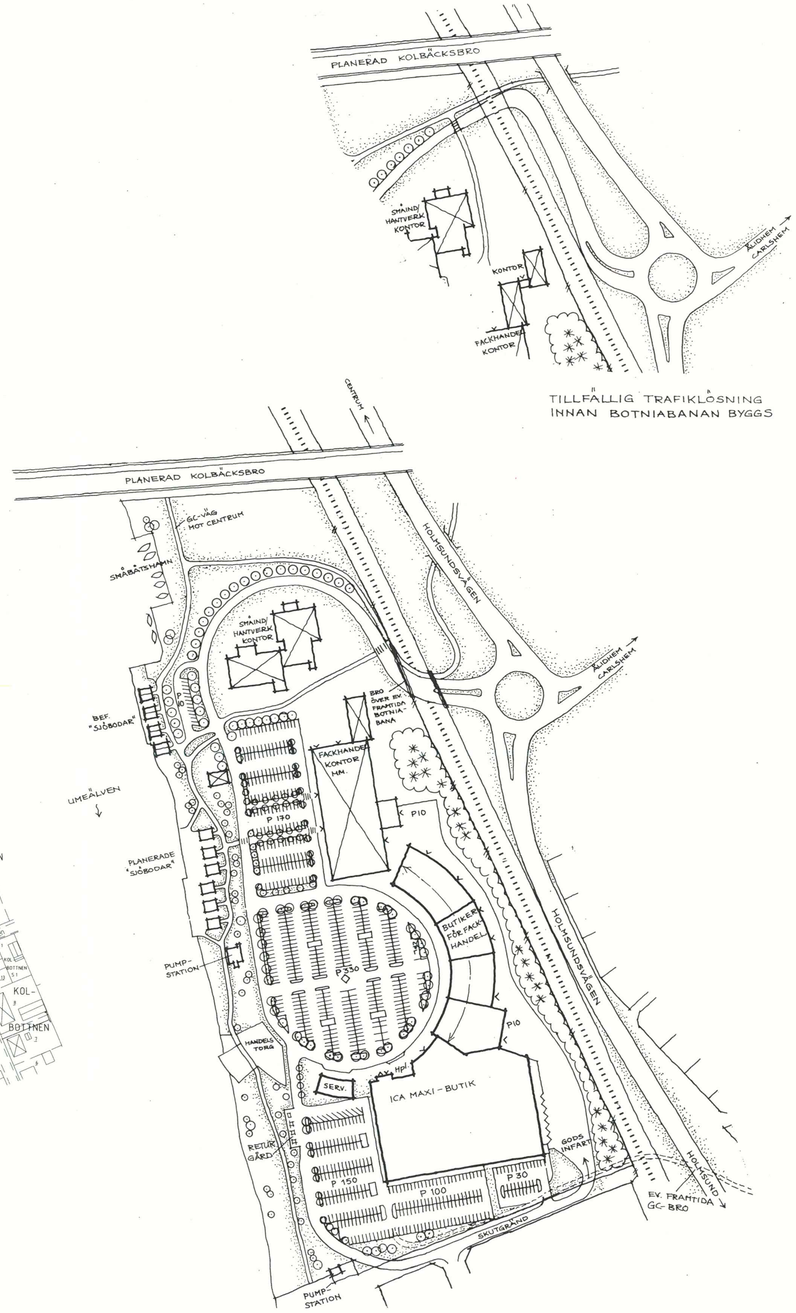


ILLUSTRATION SKALA 1:2000

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

- LOKALGATA — Lokaltrafik
- PARK — Anlagd park, dessförinnan infartsväg så länge nuvarande järnvägsförhållanden råder

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

- E — Tekniska anläggningar, pumpstation
- J — Industri
- HK — Lokaler för handel, kontor, utbildning, hantverk/småindustri samt kultur/fritid
- T — Trafik, järnvägsområde

VATTENOMRÅDEN

- WV — Småbåtshamn
- W — Öppet vattenområde

UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS

- +000.0 — Föreskriven höjd över nollplanet

UTNYTTJANDEGRAD

- e_1 0.0 — Största bruttoarea i m2 för handel varav högst 2500 m2 för dagligvaror
- e_2 0.0 — Största bruttoarea i m2 för kontor, utbildning, hantverk/småindustri samt kultur/fritid

BEGRÄNSNING AV MARKENS BEBYGGANDE

- Marken får inte bebyggas
- g — Marken skall vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning
- u — Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar
- x_1 — Marken skall hållas allmänt tillgänglig för gång- och cykeltrafik. Strandområdet ska även i övrigt hållas allmänt tillgängligt enligt illustrationens redovisning. Utan hinder härav får "sjöbodar" uppföras enligt illustrationen
- x_2 — Mark för ev. framtida gång- och cykeltrafik på ramp och bro över Holmsundsvägen
- z_1 — Marken får byggas över med bro för allmän körtrafik med en frihöjd av minst 6.5 meter över framtida järnvägsspår, dvs efter det att järnvägssträckningen byggts om
- z_2 — Marken skall vara tillgänglig för allmän körtrafik över järnvägsspåret så länge nuvarande järnvägsförhållanden råder
- y — Marken skall hållas tillgänglig för allmän körtrafik och för lokal busstrafik

MARKENS ANORDNANDE

- n_1 — Området skall planteras i huvudsaklig överensstämmelse med illustration
- n_2 — Området skall hållas trädplanterat enligt illustration. Befintlig trädvegetation skall bibehållas
- Utfart får inte anordnas
- Stängsel skall finnas

PLACERING, UTFORMNING, UTSEENDE

- p_1 — Byggnader, vägar, gc-vägar, parkeringar m.m. skall anläggas i huvudsaklig överensstämmelse med illustration
- 50 — Högsta tillåtna byggnadshöjd. Högre byggnadshöjd kan medges för mindre byggnadsdel
- f_1 — De synpunkter som redovisats i beskrivningen under avsnittet - Gestaltning - skall beaktas såväl avseende befintliga och nya byggnader som plantering och belysning mm.

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft
- Kommunen är inte huvudman för allmän plats
- Tomtindelning för Strömpilen 1 fastställd 1963-03-08 upphör att gälla

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN

Upprättad 1996-08-09
Reviderad 1997-03-26

Bengt Franzén

Mätning : SB
Kartkonstruktion : RA

Kartstandard enligt HMK
Innehållsstandard / Fullständighet 2 (1-2)
Standard för lägesnoggrannhet : 4 (1-5)
Aktualitetsstandard : 1 (1-3)
Koordinatsystem i plan och höjd : Umeås lokala system resp RH 00
Karttecken enligt Umeås system 1985
Ursprung : Digital primärkarta 449
Flygfotografering år : 1963 från 800 meters 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. Lantmäteriverket 1996-08-01
Upphovsrätt : Umeå kommun

SKALA 1:2000
0 20 40 60 80 100 200 M

ANTAGANDEHANDLING

Till planen hör:
- plankarta med bestämmelser
- planbeskrivning
- genomförandebeskrivning
- illustrationskarta

BESLUT

Antagen KF 1997-10-20
Laga kraft 1997-11-21
Vidimeras

Ändrad/Upphävd Se plan aktnr 2480K-P06/23

Ändrad/Upphävd Se plan aktnr 2480K-P08/212

Denna plan har ändrats genom beslut 2002-04-15 Se akt ÄDp 02/95

Denna plan har ändrats genom beslut 2000-11-20 Se akt ÄDp 00/236

Denna plan har ändrats genom beslut 1999-11-25 Se akt ÄDp 00/13

Detaljplan för del av fastigheten STRÖMPILEN 1 m.m.

inom SOFIEHEM i UMEÅ KOMMUN

Västerbottens län

Stadsbyggnadskontoret i juni 1997
Reviderad i september 1997

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
Planingenjör

eva

96.39

2480K - P97/100

UMEÅ KOMMUN
STADSBYGGNADS-KONTORET

LAGAKRAFTBEVIS

1997-11-25

Detaljplan för del av fastigheten **STRÖMPILEN 1 m m** inom Sofiehem i Umeå kommun

---

Planen har antagits av kommunfullmäktige 1997-10-20 §136.

Kommunens beslut har inte överklagats till länsstyrelsen.

Kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft 1997-11-21.

STADSBYGGNADSKONTORET
Planavdelningen

I Lindforss

Ingrid Lindforss

Kopia till

FRM
FBM
Planfunktionen
Bygglov
Sök

2480K - P97/100

UMEÅ KOMMUN | *PROTOKOLL* | *1(72)*

Kommunfullmäktige | *1997-10-20*

Plats och tid	Fullmäktiges sessionssal, Umeå Klockan 10.00-12.30. 13.30-18.45
Beslutande	Se separat lista.
Ersättare (ej tjänstgörande)	Se sidan 2.
Övriga deltagande	Agneta Flumé, assistent Dan Johansson, stadsdirektör Lennart Nilsson, kommunjurist/kommunssekreterare Dick Sundelin, ekonomichef Håkan Törnström, bitr stadsdirektör
Utses att justera	Harry Strandberg (s) — Lennart Degerliden (fp)
Underskrifter	***Paragraf***
Sekreterare	Håkan Törnström — ***133-155***
Ordförande	Inge-Bert Tällredal
Justerande	Harry Strandberg — Lennart Degerliden

BEVIS

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunfullmäktige	
Sammanträdesdatum	1997-10-20	
Datum för anslags uppsättande	1997-10-30	***Datum för anslags nedtagande*** 1997-11-21
Förvaringsplats för protokollet	Stadsledningskontoret, kansliet	
Underskrift	Agneta Flumé	

PLU § 14/97, 116,
§ 168, 196
KS § 167
KF § 136 1997.6 214

Detaljplan för del av fastigheten Strömpilen 1 mm inom Sofiehem i Umeå kommun

Stadsbyggnadskontoret har i programremiss 1997-01-07 infordrat planeringsutskottets yttrande i rubricerade ärende.

BILAGA

Stadsledningskontorets planeringsenhet har yttrat sig 1997-01-21 och därvid föreslagit att planeringsutskottet skall besluta

"att förorda att byggnadsnämnden inom ramen för det fortsatta programarbetet tar fram en konsekvensanalys som belyser de samlade effekterna av planerad handel på Strömpilen samt

att i övrigt tillstyrka framlagt programförslag."

BILAGA

Planingenjör Hans Allergren, stadsbyggnadskontoret och planeringschef Tomas Sikström, stadsledningskontoret lämnar sakupplysningar.

Anders Sjölund (m) *med instämmande av* ***Lennart Holmlund (s)*** *yrkar att planeringsutskottet skall tillstyrka fortsatt planarbete enligt framlagt förslag med de utredningar/analyser som motiveras enligt plan- och bygglagen.*

Nils Häggström (c) *yrkar att planeringsutskottet - i enlighet med stadsledningskontorets förslag - skall förorda en konsekvensanalys om planerad handel samt i övrigt tillstyrka framlagt programförslag.*

Kristian Priemel (v) *yrkar att planeringsutskottet skall avstyrka framlagt programförslag vad avser möjlighet till etablering av en stormarknad i området.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på Sjölunds och Holmlunds gemensamma yrkande, Häggströms yrkande och Priemels yrkande och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla Sjölunds och Holmlunds gemensamma yrkande.

PLU 1997-01-29 **Planeringsutskottets beslut**

Planeringsutskottet tillstyrker fortsatt planarbete enligt framlagt förslag med de utredningar/analyser som motiveras enligt plan- och bygglagen.

Kristian Priemel anför följande skriftliga reservation:

"Vänsterpartiet anser att etablera ett nytt område för en stormarknad är felaktigt. Istället bör de ställen som redan idag har en mer bilorienterat läge och kundkrets komma ifråga. Därför kan Vänsterpartiet tänka sig att stödja former av stormarknader på platser som redan finns, d v s utnyttja den befintliga strukturen. I förlängningen handlar det om att stadsdelar ska ha platser där det finns service på gång- eller cykelavstånd. Eftersom handel som finns medgivet i plan inte utesluter en stormarknadsplacering så yrkade Vänsterpartiet avslag på ovanstående program. Däremot kan Vänsterpartiet tänka sig att utnyttja området till olika utbildnings-, hantverks- eller industriaktiviteter, och även om det är detaljplanemässigt möjligt, försäljning. I det ursprungliga förslaget till beslut fanns en sådan utredande faktor med som kunde möjliggöra en jämförelse med den befintliga handelsstrukturen och därmed ett fritt ställningstagande till de konsekvenser en stormarknad på kv Strömpilen skulle få. Men det har uppenbarligen aldrig varit fallet att det skulle vara en öppen prövning av frågan. Inriktningen är redan avgjord och planerna på att genom-

föra kv Strömpilen som ett externt helt bilistberoende och orienterat center i princip redan avgjord. I det fallet återstår enbart ett alternativ: avslag."

Mot beslutet reserverar sig Nils Häggström med hänvisning till sitt yrkande.

Planeringsutskottet återupptar ärendet 1997-04-29.

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsremiss 1997-04-07 infordrat planeringsutskottets yttrande i rubricerade ärende.

Planens syfte är att omvandla den gamla industrimiljön inom fastigheten Strömpilen 1 till ett handels- och verksamhetsområde omfattande 25 000 m2 lokalyta.

Stadsledningskontorets planeringsavdelning har yttrat sig i ärendet 1997-04-23.

BILAGA

Planingenjör Hans Allergren, stadsbyggnadskontoret och planeringschef Tomas Sikström, stadsledningskontoret, lämnar sakupplysningar.

Nils Häggström (c) *yrkar*

att detaljplaneringen av fastigheten Strömpilen avvaktas tills dess att ställningstagandet till Botniabanans slutliga sträckning genom Umeå beslutats och

att de i detaljplanen föreslagna handelsytorna minskas till förmån för andra verksamheter.

Lennart Holmlund (s) *yrkar bifall till stadsledningskontorets förslag till yttrande i ärendet.*

Kristian Priemel (v) *yrkar att planeringsutskottet i sitt yttrande skall avstyrka detaljplanen för kv Strömpilen och åberopar därvid vad han tidigare anfört vid planeringsutskottets behandling av ärendet 1997-01-29 §14.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på sitt yrkande, Häggströms yrkande och Priemels yrkande och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla ordförandens yrkande.

PLU 1997-04-29 **Planeringsutskottets beslut**

Planeringsutskottet tillstyrker förslaget till detaljplan och åberopar därvid vad stadsledningskontoret anfört i ärendet.

Nils Häggström reserverar sig mot beslutet och anför följande:

"Sedan program- och planeringsarbetet påbörjades har beslutet om byggandet av Botniabanan fattats. Enligt min uppfattning bör planeringen av det s k Strömpilsområdet anstå till dess att Botniabanans sträckning genom Umeå avgjorts. Om dragningen sker med sträckning förbi Strömpilen bör hänsyn i detaljplanen tas till detta och de säkerhets- och riskbedömningar som brandförsvaret framfört. Det ger också möjlighet att lösa den planskilda korsningen med järnvägen i ett korrekt sammanhang.

I programsamrådet har kritiska synpunkter framförts från olika samhällsgrupper. Min bedömning är att man bör ta allvarligt på dessa synpunkter och begränsa handelsytorna för kvarteret Strömpilen för att på det sättet minska de negativa effekterna för handeln i centrum; för stadsdels centra; handelsutbudet i Holmsund samt för handeln inom landsbygdsdelarna."

Kristian Priemel reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt yrkande och åberopar i övrigt vad han anfört i sin föregående reservation i ärendet.

Planeringsutskottet återupptar ärendet 1997-08-13.

Stadsbyggnadskontoret har i skrivelse 1997-07-28 infordrat planeringsutskottets yttrande i rubricerade ärende.

Stadsledningskontorets planeringsavdelning anför följande i yttrande 1997-08-13:

"Stadsledningskontoret konstaterar att de synpunkter utskottet förde fram i samrådsremissen blivit tillgodosedda i den nu presenterade planen. I övrigt finns inga ytterligare synpunkter."

Lennart Holmlund (s) *med instämmande av* ***Anders Sjölund (m)****, yrkar bifall till stadsledningskontorets yttrande samt att utskottet skall uttala följande:*

"Umeå kommun utgår från att Banverket följer den standard på högst 10 promilles lutning som angetts i avsiktsförklaringen även vid passagen av kvarteret Strömpilen".

Nils Häggström (c) *med instämmande av* ***Kristian Priemel (v)*** *framställer samma yrkande som vid utskottets yttrande 1997-04-29 över samrådsremissen.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på framställda yrkanden och finner att utskottet beslutat bifalla Holmlunds och Sjölunds gemensamma yrkande.

PLU 1997-08-13 **Planeringsutskottets beslut**

Planeringsutskottet har ingen erinran mot upprättad detaljplan.

Utskottet gör i övrigt följande uttalande:

"Umeå kommun utgår från att Banverket följer den standard på högst 10 promilles lutning som angetts i avsiktsförklaringen även vid passagen av kvarteret Strömpilen."

Nils Häggström och Kristian Priemel reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt yrkande.

Planeringsutskottet återupptar ärendet 1997-09-24.

Byggnadsnämnden har 1997-09-12 – efter att detaljplanen för Strömpilen varit utställd för granskning – beslutat om viss revidering av detaljplaneförslaget och därefter godkänt planförslaget samt föreslagit kommunfullmäktige att anta detaljplanen under förutsättning att

- detaljplan för Kolbäcksbron först vinner laga kraft,
- exploateringsavtal träffats mellan kommunen och exploatören,
- avtal om järnvägskorsningar träffats mellan Banverket och exploatören samt
- avtal om ledningsåtgärder träffats mellan Umeå Energi och exploatören.

Byggnadsnämndens protokoll och planhandlingarna i ärendet bifogas protokollet.

BILAGOR

Yrkanden

Lennart Holmlund (s): Planeringsutskottet skall föreslå att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att antaga detaljplan för fastigheten Strömpilen 1 mm under förutsättning att

- detaljplan för Kolbäcksbron först vinner laga kraft,
- exploateringsavtal träffats mellan kommunen och exploatören,
- avtal om järnvägskorsningar träffats mellan Banverket och exploatören samt
- avtal om ledningsåtgärder träffats mellan Umeå Energi och exploatören.

Nils Häggström (c): Framställer samma yrkande som vid planeringsutskottets behandling av samrådsremissen (1997-04-29) dels att planeringsutskottet skall besluta att avvakta med detaljplaneringen av fastigheten Strömpilen till dess att ställningstagandet till Botniabanans slutliga sträckning genom Umeå beslutats och dels att de i detaljplanen föreslagna handelsytorna skall minskas till förmån för andra verksamheter.

Kristian Priemel (v): Framställer samma yrkande som vid planeringsutskottets behandling av samrådsremissen (1997-04-29) att planeringsutskottet skall avstyrka framlagt programförslag vad avser möjlighet till etablering av en stormarknad i området.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla Holmlunds yrkande.

PLU 1997-09-24 **Planeringsutskottets förslag:**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att antaga detaljplan för fastigheten Strömpilen 1 mm under förutsättning att

- detaljplan för Kolbäcksbron först vinner laga kraft,
- exploateringsavtal träffats mellan kommunen och exploatören,
- avtal om järnvägskorsningar träffats mellan Banverket och exploatören samt
- avtal om ledningsåtgärder träffats mellan Umeå Energi och exploatören.

Reservationer

Nils Häggström (c) och Kristian Priemel (v) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sina yrkanden.

Vid kommunstyrelsens behandling av ärendet yttrar sig Nils Häggström, Magnus Svedmark, Signar Olofsson och Lennart Holmlund.

Nils Häggström (c) yrkar med instämmande av ***Magnus Svedmark (mp)*** dels att beslut om detaljplanering av fastigheten Strömpilen skall anstå till dess att Botniabanans slutliga sträckning genom Umeå beslutats och dels att de i detaljplanen föreslagna handelsytorna skall minskas till förmån för andra verksamheter.

Signar Olofsson (v) yrkar att kommunstyrelsen skall avstyrka framlagt programförslag vad avser möjlighet till etablering av en stormarknad i området.

Stadsbyggnadschefen upplyser att samtliga de villkor som fanns med i planeringsutskottets förslag till beslut nu är uppfyllda. Förslag till exploateringsavtal föreligger som nästa ärende till kommunstyrelsen. Avtal mellan Banverket och exploatören samt mellan Umeå Energi och exploatören bifogas protokollet

BILAGOR

Lennart Holmlund (s) yrkar att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige anta detaljplanen utan villkor.

Ordföranden ställer proposition på planeringsutskottets förslag, Nils Häggströms och Magnus Svedmarks yrkande, Signar Olofssons yrkande och sitt eget förslag till beslut och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt ordförandens förslag.

KS

Kommunstyrelsens förslag

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige antar detaljplan för fastigheten Strömpilen 1 m m enligt upprättat förslag.

Mot beslutet reserverar sig Nils Häggström, Magnus Svedmark och Signar Olofsson med hänvisning till sina yrkanden.

Kommunfullmäktiges behandling av ärendet.

Följande yttrar sig:

Carin Conradsson, Jan Hägglund, Ingemar Dalgård, Lennart Holmlund, Nils-Åke Sandström, Lennart Degerliden, Keykaus Abbasi, Rune Wästerby, Harry Strandberg, Nils Häggström, Anders Sjölund, Anders Lindström, Ingrid Eriksson, Magnus Svedmark, Kristian Priemel, Agneta Berg och Anna-Karin Sjöstrand.

Yrkanden

Carin Conradsson (s), Lennart Holmlund (s), Lennart Degerliden (fp), Harry Strandberg (s), Anders Sjölund (m),

Anders Lindström (kd) och Anna-Karin Sjöstrand (fp) - Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Jan Hägglund (s) och Ingrid Eriksson (s) - I första hand avslag på förslaget. I andra hand återremiss för att invänta att beslutet om Botniabanans dragning skall bli klart.

Ingemar Dalgård (m) - Ärendet skall återremitteras för klarläggande av följande två frågor:

1 Hur stor är sannolikheten för att brandchefen någon gång under de första tio åren efter det att Botniabanan börjat trafikeras måste utrymma Strömpilen medan bärgning pågår av en havererad järnvägsvagn med farligt gods?

2 Hur många år skall Botniabanan trafikeras för att det skall vara x% sannolikhet för att brandchefen någon gång skall ha behövt utrymma Strömpilen medan bärgning pågår av en havererad järnvägsvagn med farligt gods?

Nils-Åke Sandström (c), Keykaus Abassi (v), Rune Wästerby (mp), Magnus Svedmark (mp) och Kristian Priemel (v) - Avslag på förslaget.

Propositionsordning

Återremiss - Kommunfullmäktige beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Bifall eller avslag på kommunstyrelsens förslag - Kommunfullmäktige beslutar bifalla kommunstyrelsens förslag. Omröstning begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande propositionsordning:

Den som vill bifalla kommunstyrelsens förslag röstar ja.
Den som vill avslå det röstar nej.

Anders Lindström (kd) och Anna-Karin Sjöstrand (fp) - Bifall till kommunstyrelsens förslag.

Jan Hägglund (s) och Ingrid Eriksson (s) - I första hand avslag på förslaget. I andra hand återremiss för att invänta att beslutet om Botniabanans dragning skall bli klart.

Ingemar Dalgård (m) - Ärendet skall återremitteras för klarläggande av följande två frågor:

1 Hur stor är sannolikheten för att brandchefen någon gång under de första tio åren efter det att Botniabanan börjat trafikeras måste utrymma Strömpilen medan bärgning pågår av en havererad järnvägsvagn med farligt gods?

2 Hur många år skall Botniabanan trafikeras för att det skall vara x% sannolikhet för att brandchefen någon gång skall ha behövt utrymma Strömpilen medan bärgning pågår av en havererad järnvägsvagn med farligt gods?

Nils-Åke Sandström (c), Keykaus Abassi (v), Rune Wästerby (mp), Magnus Svedmark (mp) och Kristian Priemel (v) - Avslag på förslaget.

Propositionsordning

Återremiss - Kommunfullmäktige beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Bifall eller avslag på kommunstyrelsens förslag - Kommunfullmäktige beslutar bifalla kommunstyrelsens förslag. Omröstning begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande propositionsordning:

Den som vill bifalla kommunstyrelsens förslag röstar ja.
Den som vill avslå det röstar nej.

Omröstningsresultat

Med 44 ja- mot 20 nejröster och en ledamot som är frånvarande beslutar kommunfullmäktige att bifalla kommunstyrelsens förslag. Omröstningslista. BILAGA

KF **Kommunfullmäktiges beslut**

Kommunfullmäktige antar detaljplan för fastigheten Strömpilen 1 m m enligt upprättat förslag.

Reservationer

Center-, vänster- och miljöpartigrupperna samt Jan Hägglund och Ingrid Eriksson under åberopande av sina yrkanden.

UMEÅ KOMMUN
STADSBYGGNADS-KONTORET

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten STRÖMPILEN 1 m.m. inom SOFIEHEM i Umeå kommun, Västerbottens län

---

HANDLINGAR

Detaljplanen omfattar plankarta med bestämmelser och illustration, planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning. Till detaljplanen hör också ett tidigare upprättat och remissbehandlat program. Under vissa avsnitt i beskrivningen hänvisas dessutom till separat underlagsmaterial som legat till grund för detaljplanen.

PLANENS SYFTE

Avsikten är att omvandla den gamla industrimiljön inom fastigheten Strömpilen 1 till ett handels-och verksamhetsområde omfattande 25.000 m2 lokalyta.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Stadsplan för området är fastställd 1956-08-20 och anger att området är avsett för industriändamål, en numera nedlagd massafabrik. Detaljplan för planerad Kolbäcksbro över Umeälven, antagen av kommunfullmäktige 1996-12-16 anger nya förutsättningar för trafikangöring av planområdet.

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige1990-06-18, ingår Kv. Strömpilen i stadsbebyggelsen utan att markanvändningen närmare preciserats. Öster om kvarteret finns reservat för en framtida Botniabana i nuvarande järnvägssträckning.

Kommunstyrelsens planeringsutskott beslöt 1996-04-24 att uppdra till Byggnadsnämnden att upprätta detaljplan för området med följande inriktning;

- Planarbetet ska syfta till att omvandla den gamla industrimiljön till en lämplig blandning av nya verksamheter. Det kan avse handel och sådan verksamhet som klarar den bullerexponering som området är utsatt för i dag och i framtiden. Inslag av publika verksamheter kan också prövas.

- Omfattning och inriktning på markanvändningen beror på om en godtagbar trafiklösning kan åstadkommas.

- Gång-och cykelstråket längs älven ska ges möjlighet att fortsätta genom området och ge allmänheten god tillgång till älven och dess strand.

Byggnadsnämnden har 1997-03-03 godkänt program till detaljplan att utgöra underlag för det fortsatta detaljplanearbetet. Programmets syfte har varit att klarlägga mål och förutsättningar.

Kommunstyrelsen antog 1993-06-09 en handelspolicy för kommunen. Av denna framgår att målet för kommunens planering av detaljhandel är en väl fungerande service i stadsdelarna och en fortsatt stark detaljhandel i stadskärnan. Externa stormarknader med dagligvaror tillåts därför endast i en sådan omfattning att stadsdelarnas och tätorternas traditionella handelsfunktioner inte äventyras. Stormarknader med dagligvaror tillåts därför endast inom staden. I handelspolicyn fastslogs vidare att Entré Norr vid E4´s norra utfart ansågs lämpligt som externt centrum. Handelspolicyn får dock anses inte längre gälla efter Byggnadsnämndens tidigare beslut om att medge en stormarknad inom Obs. Kommunstyrelsen beslöt 1995-12-05 att bl.a verkställa en översyn av detaljhandelspolicyn. Något beslut om en ny handelspolicy har ännu inte tagits.

Kommunstyrelsens planeringsutskott har 1996-10-02 inför översynen av kommunens översiktsplan lämnat direktiv att det planerade handelsområdet i Entré Norr utgår och ersätts av Obs Stormarknad och ett handelsområde i Strömpilen.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Utgångspunkter och dimensionering
Avsikten är att skapa förutsättningar för en omvandling av den gamla industrimiljön till ett handels-och verksamhetsområde där även publika verksamheter kan ingå. Vidare ska strandområdet längs Umeälven åter göras åtkomligt för allmänheten efter en 70-årig industriepok.

Strömpilen kan fullt utbyggt komma att få karaktären av ett externt handels- och verksamhetsområde i staden. Sådana etableringar bygger bl.a. på följande kommunala planeringsriktlinjer;

- Handeln som viktig näring skall ges fortsatt tillväxtutrymme, särskilt sådan handel som p.g.a storlek eller hög trafikalstring inte bör ligga i centrum.
- Staden måste vid fortsatt tillväxt inriktas på en flerkärnig handels-och servicestruktur. Av trafik-och miljöskäl måste centrum avlastas.
- Av konkurrensskäl behöver ytterligare handel utvecklas för att leda till ett bättre utbud, lägre priser och till invånarna bättre anpassade öppettider.

Konsultfirman Nordplan AB gjorde i samband med planeringen av Entré Norr 1992 konsekvensanalyser av en handelsetablering omfattande ca 25.000 m2. Analyserna visade på viss påverkan på övrig handel framför allt inom de östra stadsdelarna. Efter tillkomsten av Obs Stormarknad med 10.000 m2 handel har utifrån nämnda analyser gjorts den bedömningen att ca 15.000 m2 är en lämplig nivå för planerad handel inom Strömpilen.

Mark och vegetation
En utredning om geotekniska och miljötekniska förhållanden har gjorts och sammanställts i en rapport; VAB 1997-02-03. Av denna framgår bl.a följande.

Den naturligt avlagrade jorden inom området består dels av fast lagrad sandig, siltig morän och dels av löst lagrade älvssediment. Dessa jordar har täckts med fyllnadsmaterial av silt, sand och grus av varierande mäktighet. Närmast älven finns ett 1-2 meter tjockt lager av bark och flis under fyllnadsmaterialet. Inom området med befintliga byggnader består jorden i huvudsak av fast morän.

Kartläggning av markföroreningar har utförts och resultaten visar att oljerester finns inom ett mindre område med barkfyllning utmed Umeälven. Några halter av polyaromatiska kolväten, kvicksilver och fenoler som överskrider uppsatta riktvärden har inte påträffats. Barkfyllnadsområdet avses fyllas över och nyttjas för parkeringar. På detta sätts binds oljeresterna i området. Alternativet hade varit att gräva ut barkutfyllnaden och återfylla med lämpliga jordmassor.

Sammanhängande barr-och lövskogsvegetation finns endast i ett stråk mellan järnvägen och de gamla fabriksbyggnaderna. Vegetationen utgör en värdefull skyddsridå mot Holmsundsvägen.

Trafik
Övergripande vägnät
Ett stort handels-och verksamhetsområde alstrar mycket trafik, både genom bilburna kunder och genom distributionstrafik. Ett sådant område bör därför ges ett trafiktåligt läge läge med direkt anslutning till stadens övergripande trafikleder. Dessa förutsättningar får anses uppfyllda för Strömpilen.

Det övergripande vägsystemet kommer att byggas om av Vägverket och kommunen under de närmaste åren och med preliminär byggstart under början av 1998. Med en ny Kolbäcksbro och dess trafikanslutningar ges nya förutsättningar att med hög trafiksäkerhet trafikmata Strömpilen från Holmsundsvägen och från Kolbäcksvägen.

Botniabanan
I regeringens vårproposition 1997 poängteras att Botniabanan i sin helhet ska byggas så snabbt som möjligt. Banverket gör f.n en förstudie av olika bansträckningar för sträckan Husum-Umeå. Både östliga och västliga infartsalternativ in mot Umeå studeras. Nuvarande järnvägssträckning vid planområdet är i kommunens översiktsplan utlagt för en Botniabana vilken i så fall bör standardförbättras i bl.a. avsnittet vid Strömpilen om en östlig infartslösning väljes. Det medför troligen en avsevärd sänkning av järnvägen mitt för området.

En ny planskild korsning med järnvägen redovisas i planerad infartsväg till Strömpilen. Dessutom har en skyddszon till planerade verksamheter utlagts till en bredd av 30 meter från järnvägen. (Se avsnitt *Riskbedömning - farligt gods*).

Handel och verksamheter
Handels- och verksamhetsområdet planeras för totalt 25.000 m2 lokalytor. Av dessa inryms ca 9.000 m2 i befintliga gamla industribyggnader som upprustas medan resterande lokalytor avser inrymmas i nybyggnader. 15.000 m2 avses för handel medan övriga 10.000 m2 inriktas mot en mix av lokaler för utbildnings-och serviceföretag, kontor, hantverk/småindustri samt kultur/ fritid.

Handelskonsekvensutredningen redovisar effekter på nuvarande dagligvaru- och sällanköpshandel. Med utgångspunkt från slutsatserna i denna (Se avsnitt *Handelskonsekvenser*) föreslås att handelsytan begränsas till 15.000 m2.

I områdets södra del planeras en ICA Maxi Stormarknad med ca 8.500 m2 varav max. 2.500 m2 för dagligvaror. Som jämförelse kan nämnas Obs Stormarknad med ca 10.000 m2. Mellan ICA Maxi och befintliga industribyggnader planeras en bågformad bygggnad med plats för ett antal fackhandelsbutiker av varierande storlek.

Längs älven planeras en gång- och cykelväg i vars omgivning dels anläggs grönytor och dels byggs ett antal mindre byggnader. Fyra befintliga sjöbodar kan kompletteras med några till men även en pumpstation finns i området. Området längs älvsstranden skall göras allmänt tillgängligt och bör ägnas stor omsorg vid utformning och markbehandling.

Goda parkeringslösningar är av mycket stor betydelse för externa handelsområden och stormarknader. Parkeringsbehoven för området beräknas vara ca 40 parkeringsplatser/1000 m2 handelsyta och ca 20 p-platser/1000 m2 för övriga verksamheter. Totalt planeras ca 800 parkeringsplatser. I anslutning till parkeringsområdet planeras en returgård för återlämning av papper, kartong, glas etc. Redovisad placering enligt illustrationen kan dock komma att slutligt justeras.

Staket skall av säkerhetsskäl uppsättas längs hela Strömpilens gräns mot järnvägsområdet.

Gestaltning
Området har ett mycket exponerat läge vid Umeälven och den planerade Kolbäcksbron. Från Holmsundsvägen ligger området väl synligt för trafikanter från centrum medan det för den resande från Holmsund ger en diskretare anblick bakom en skogsridå. Det exponerade läget medför stora gestaltningskrav på bebyggelse och anläggningar.

Det är ofta svårt att åstadkomma ett vårdat intryck av inlastningszonen i ett handelsområde. Lastzonen läggs därför skymd från allmän insyn i området mellan planerade affärsbyggnader och skogsridån i anslutning till järnvägen. Inlastningszonen nås via en godsinfart från Tegelbruksvägen.

De stora ytor som krävs för parkering kan komma att framstå som ogästvänliga och ödsliga vid många tillfällen. Med föreslagen utformning, där parkerings-

ytorna delats upp i mindre enheter, och med hög kvalite på markbehandling, planteringar och belysning, kan parkeringarnas negativa intryck reduceras.

De äldsta fabriksbyggnaderna är ett stycke Umeåhistoria från slutet av 1920-talet med goda arkitektoniska kvaliteter. Dessa avses bevaras och en av dem har redan färdigställts för nytt ändamål. Nya byggnaders form, färg och material bör ägnas stor omsorg. Den utvändiga belysningen är även en viktig del av helheten. Att området ligger väl exponerat vid älven nära stadens centrum stärker motiven att ägna gestaltningen stor omsorg och med en hög arkitektonisk ambition. Skyltmaster som anger företagsnamn och logotyp kan medges liksom fasadskyltar. Däremot avses inte takskyltar tillåtas.

Gator
En trafikutredning har gjorts av Lars Örtenholm Trafikplanering AB, 1996: "PM avseende trafikutredning för planerad exploatering inom Pulp-området, Sofiehem, Umeå"

Infart till Strömpilen kommer att ske via en ny cirkulationsplats i korsningen Holmsundsvägen/Kolbäcksvägen. Den byggs i samband med anläggande av Kolbäcksbron med trafikanslutningar som bl.a ingår i Vägverkets utbyggnad av huvudvägnätet i Umeå. Från cirkulationsplatsen planeras en infartsgata som passerar över järnvägen i en föreslagen ny planskild korsning. Järnvägens profil sänks då enligt preliminära studier avsevärt i detta järnvägsavsnitt och möjliggör en planskild korsning. Se bilagd banprofil med priciplösning till sänkning av järnvägen.

I ett första skede innan Botniabanan byggs, (enligt Banverkets preliminära tidsplan beräknas Botniabanan vara klar för drift år 2006) anläggs en ny plankorsning med järnvägen försedd med signaler och bommar. Därigenomgår det att tillskapa att erforderligt fordonsmagasin för de tillfällen då bomfällning sker. Antalet fordon som passerar järnvägen under eftermiddagens maxtimmme beräknas enligt ovan nämnda trafikutredning till ca 1100 sammantaget i båda riktningar. Med 3 min. bomfällningstid vid en tågpassage har behovet av den totala magasinslängden beräknats till ca 250 meter. Infartsgatan, som planeras bli 150 m lång, anläggs med två körfält från cirkulationsplatsen fram till järnvägen och fortsätter därefter i en mjuk båge söderut parallellt med älven.

Busstrafik
Externa handelsområden bör kunna nyttjas av andra än bilburna kunder. Nuvarande förutsättningar att nå området med kollektivtrafik är dock mindre bra. Det närmaste lokala stomlinjenätet för bussar ligger längs Porfyrvägen inom Carlshem och medför gångavstånd på ca 800 meter. Regional busstrafik kommer efter huvudnätets utbyggnad att angöra busshållplatser strax norr om Sofiehemsdammen. Gångavstånd från dessa hållplatser blir ca 500 meter.

Ultra och Tekniska kontoret har redovisat förslag med servicelinjer och/eller kompletterande stomlinjer. Det bör därför vara fullt möjligt att, när handels-och

verksamhetsområdet är utbyggt och i gång om några år, välja lämplig busstrafikering fram till området. Hållplats i direkt anslutning till köpcentrets entréer eftersträvas och på illustrationen har utrymme för en hållplats visats.

Gång- och cykelvägar
Ett friliggande gång- och cykelvägnät ingår i ombyggnaden av huvudvägnätet inom ramen för det s.k. Umeåprojektet. I den ombyggnaden ingår bl.a. en plan skild gång-och cykelväg under Holmsundsvägen för anslutning till kv. Strömpilen och älvsområdet. På så sätt får Sofiehem och Ålidhem goda gång- och cykelförbindelser till handelsområdet.

För att även Gimonäs och Carlshöjd ska få förbättrad tillgänglighet till älven och handelsområdet, utöver ovan nämnda gc-väg, kan på sikt en gc-bro över Holmsundsvägen och järnvägen anläggas i höjd med handelsområdets södra gräns. I detaljplanen redovisas reservutrymme för en sådan och av illustrationen framgår gc-vägens preliminära sträckning.

Gång-och cykelstråket längs älven från centrum kommer att ges möjlighet att fortsätta genom området och ge allmänheten god tillgång till älvsområdet.

Teknisk försörjning
Vatten-, avlopp- och dagvattenfrågorna redovisas i en separat utredning; VAB, 1997-03-25 "Principförslag till vatten-, dagvatten- och spillvattenlösning"

Området kommer att anslutas till det kommunala vatten-och avloppsnätet i områdets södra del vid Tegelbruksgatan medan dagvatten avleds via fyra befintliga dagvattenledningar till Umeälven. För ledningar, kablar, transformatorer och pumpstationer, ägda av kommunen och Umeå Energi AB, och som ska finnas kvar inom området har på plankartan redovisats särskilda områden. Därutöver finns dagvattenledningar, elektriska jordkablar samt ett ställverk vid Holmsundsvägen vilka avses tas bort i samband utbyggnaden av Kolbäcksbron och dess trafikanslutningar.

Området kan värmeförsörjas med fjärrvärme, via en värmepumpanläggning eller med en biobränsleanläggning. Slutligt val har ännu inte fattats.

Kravet att förse handels-och verksamhetsområdet med vattensprinkler kräver stora vattenmängder. Umeå brandförsvar anser att vattenförsörjningen för detta bör dimensioneres för minst 100 liter/sekund. Kommunens eventuella åtagande för denna vattenleverans regleras i avtal.

Riskbedömning - farligt gods
Farligt gods som transporteras är en möjlig risk beroende på var transporten befinner sig. Det innebär att riskbilden hela tiden varierar beroende på om transporten passerar bebyggda områden eller ex vattentäkter, känsliga naturområden etc. Konsekvenserna vid en eventuell olycka varierar också.

Räddningstjänsten i Umeå har gjort en inventering av vilka typer av farligt gods som transporterades på järnväg under 1995 längs sträckan Umeå-Holmsund, under 1995 och enligt SJ:s statistik åkte under 1995 drygt 60 transporter med s.k farligt gods, d.v.s drygt en transport per vecka.

Sannolikheten för olyckor med farligt gods på järnväg är mycket liten. Eftersom det inte inträffat någon sådan allvarlig järnvägsolycka i Sverige finns det dessutom stora osäkerheter i utförda riskanalyser. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har tillsammans med bl a SJ och Räddningsverket utarbetat en metod för att analysera risker vid järnvägstransporter.

VTI:s utredningar visar att de skyddszoner som krävs i anslutning till järnvägar är dimensionerad med anledning av elsäkerhet, buller, vibrationer etc och inte av riskerna med transporter av farligt gods.

Med hänsyn till bl a låga risker med transporter av farligt gods kan och bör därför järnvägen, ur samhällsplaneringssynpunkt, lokaliseras centralt i samhällen. Miljövinster av en centralt dragen järnväg värderas högre än eventuella risker med farligt gods.

Göteborgs kommun har i sin översiktsplan utfört en fördjupad studie av transporter med farligt gods.Utifrån utförliga riskanalyser har bedömts att en bebyggelsefri zon på 30 meter till arbetsplatsområden ger en acceptabel miljö.

Avståndet mellan närmast planerade byggnader i Strömpilen och nuvarande järnväg, vilken kan komma att nyttjas för en framtida Botniabana, kommer att vara ca 30 meter. Med hänsyn till bl.a nationella erfarenheter av transporter med farligt gods på järnväg bedöms därför inte dessa utgöra någon dimensionerande faktor för exploatering av Strömpilen som ett handels- och verksamhetsområde utan bostäder.

Det bebyggelsefria området mellan järnväg och byggnader bör emellertid inte innehålla element som kan skada järnvägsvagnar som eventuellt spårar ut. Den bebyggelsefria zonen förbättrar dessutom möjligheterna för räddningstjänsten att utföra ett effektivt räddningsarbete vid en eventuell olycka. Det är även viktigt att alternativa utryckningsvägar finns inom kvarteret. De olika vägar som kan erbjudas för att nå Strömpilen bedöms vara godtagbara.

Handelskonsekvenser
En utredning om konsekvenserna på nuvarande handel har utförts på kommunens uppdrag; Nordplan AB, 1997-04-02 "*Strömpilen Umeå - externt köpcentrum*. Konsekvensbedömning för dagligvaruhandeln och kommentarer på sällanköpshandeln främst i centrum".

Nordplan AB har gjort utredningen med utgångspunkt från detaljplanens omfattning med 25.000 m2 lokalyta varav 15.000 m2 för handel och behandlar Strömpilens påverkan på nuvarande dagligvaru- och sällanköpshandel.

Följande *slutsatser kring dagligvaruhandeln* redovisas:

- Omsättningen av dagligvaruhandeln i Strömpilen torde bli ca 200 Mkr.
- Minskad omsättning i befintliga dagligvarubutiker på 5-15% i värsta fall ända upp till i närheten av 20%. Detta om inga motåtgärder vidtas.
- Sannolikt kommer en av butikerna där dubbeletableringar i stadsdelscentra nu förekommer att tvingas lägga ner. De butiker som blir kvar kan dock t.o.m. få en ökad omsättning.
- Stor risk för att små butiker i mindre orter som redan idag ligger på marginalen blir tvungna att avveckla. Sannolikt kommer detta att ske ändå beroende på ökad dagligvaruförsäljning på bensinstationer m.m.
- Eftersom Strömpilen kommer att få god tillgänglighet på vägen mellan Centrum och Holmsund/Obbola kommer sannolikt de fem nuvarande butikerna där att reduceras till tre.
- Även butiker belägna längre från Strömpilen kan komma att påverkas p.g.a. att Strömpilen dessutom blir ett arbets-och kultur/fritidsområde som ger anledning till besök även från avlägsnare delar av staden.
- Planerad ny E12 och planerad Kolbäcksbro gör Strömpilen till en stark konkurrent till butikerna på Teg.
- Sannolikt kommer en av dagligvarubutikerna i centrum att läggas ner.
- ICA Carlshem kommer att påverkas stort och tvingas sannolikt byta profil.

Dessutom har Nordplan redovisat ett *tänkbart scenario för dagligvaruhandeln på lite längre sikt*. Inte som en direkt följd av enbart Strömpilen utan som en effekt av den strukturomvandling som sker inom handeln.

- En större butik i vart och ett av de fyra väderstrecken samt en eller två butiker i centrum kompletterat med stadsdelsbutiker med hög servicegrad och/ eller med en egen profil. Därutöver kommer försäljning att ske på andra ställen såsom bensinstationer, små servicebutiker och invandrarbutiker. Är detta en önskvärd struktur? Kan den påverkas och i så fall hur?

Följande *kommentarer kring sällanköpshandeln* redovisas:

- Sällanköpshandeln i kommunen år 1994 omsatte ca 2150 Mkr varav ca 1000 Mkr inom centrum.
- Omsättningen av sällanköpshandeln i Strömpilen bedöms bli ca 200 Mkr men är osäker eftersom affärssammansättningen ännu inte är klar.
- 25 á 30 % av omsättningen bedöms komma från nuvarande centrumhandel.
- Omsättningen av sällanköpshandeln i centrum bedöms minska med ca 5%.

Hur sällanköpshandeln i centrum kommer att påverkas beror bl.a på om nya aktörer kan etableras i Strömpilen så att butiker från centrum inte flyttas ut hit. Även Umeås framtida befolkningstillväxt är en viktig faktor eftersom denna genererar ny köpkraft. En årlig befolkningstillväxt på ca 1000 personer genererar ny köpkraft med ca 30 Mkr i enbart dagligvaru-och sällanköpshandel. Centrums mångfald i kombination med en aktiv centrumförvaltning kan dessutom skapa förutsättningar i centrum för att möta ökad konkurrens.

Summering
Strömpilens påverkan på övrig handel i kommunen kan sammanfattas i följande schematiska bedömning:

Minskad omsättn inom	Dagligvaror, mkr	Sällanköpsvaror, mkr
Stadskärnan	30 á 40	50 á 60
Övriga staden	ca 100	mindre än 100
Resten av kommunen	mer än 50	ca 20
Grannkommuner	---	mer än 20
Totalt	ca 200	ca 200

Entré Norr
En jämförelse med handelskonsekvenserna för Entré Norr där ett externt köpcentrum tidigare var aktuellt är svår att göra eftersom affärkonceptet där förändrades ett flertal gånger. Nordplans bedömning är dock att effekterna på Holmsund/Obbola men kanske även Teg kommer att bli något större med en utbyggnad av Strömpilen.

Miljökonsekvenser
En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats av VAB 1997-06-19.
Av MKB´n framgår att jämförande analyser har gjorts av dels ett s.k.noll-alternativ och dels detaljplanens förslag. *Noll-alternativet* innebär en oförändrad markanvändning av Strömpilen men med utveckling av nuvarande verksamheter inkl. utveckling av nya industriverksamheter. *Detaljplanens förslag* innebär att ett handels-och verksamhetsområde utvecklas i området.

MKB´n omfattar bl.a delområdena trafikarbete, buller, vibrationer, luftkvalitet, dagvatten samt stadsbild och landskapsbild.

Trafikarbete
Trafikarbetet förväntas totalt sett öka något, men de totala miljökonsekvenserna (främst avgasutsläpp) bedöms inte öka i motsvarande omfattning eftersom Strömpilen ligger utmed två stora huvudtrafikleder av hög standard.

Tanken med flerkärnighet i handels-och serviceutbudet är bl.a att minska det totala trafikarbetet i staden och att av miljöskäl (främst buller och avgaser) avlasta centrum från trafik. Externa handels- och servicecentra medför bl.a att boende/arbetande i sina grannskapsområden kan finna ett brett serviceutbud och inte nödvändigtvis behöva söka detta i köpcentra "på andra sidan stan".

Dessa köpcentra/serviceområden planeras i lägen utmed stadens huvudtrafkleder av hög standard. Trafiken på dessa kan föras fram med ett betydligt färre antal start och stopp än på det lokala gatunätet. Härigenom minskar avgasutsläppen dels i centrala stan och dels bedöms avgasutsläppen totalt i staden sett öka endast marginellt. Trafiken omfördelas från det miljöbelastade centrum till stadens periferi.

Buller och vibrationer
Området är utsatt för buller från bil-, tåg- och flygtrafik. I framtiden kommer flygbullret minska genom tystare plan. Buller från vägtrafik kommer genom bulleravskärmningar på planerad Kolbäcksbro och avskärmning genom byggnader att underskrida riktvärdet 55 dBA. Även tågtrafikbuller avskärmas med bebyggelsen. En ev. Botniabana kommer att medföra ökad tågtrafik, men bullernivåerna bedöms ändå inte öka p.g.a. nivåsänkningen av järnvägen. Vibrationer från tågtrafik på en Botniabana bedöms med hänsyn till markförhållandena, inte medföra någon påverkan.

Luftkvalitet
Riktvärdena för olika luftföroreningar kommer inte att överskridas för närboende eller i Strömpilen med förväntade trafikmängder. Beräkningar visar att det krävs betydligt större trafikmängder för att riktvärdena ska överskridas.

Dagvatten
Dagvattenutsläppen till Umeälven bedöms inte medföra några förändringar jämfört med nollalternativet.

Stadsbild och landskapsbild
Strömpilen kommer jämfört med dagens vy över området att ge ett betydligt mer städat intryck. De gamla vackra industribyggnaderna kommer att bevaras och ge området en historisk anknytning. De stora parkeringsytor som krävs kommer dock att påverka landskapsbilden men effekterna kan reduceras genom byggnader, planteringar, belysning mm. (Se avsnitt om "Gestaltning")

Summering
Den samlade slutsatsen av MKB´n är att miljökonsekvenserna av planförslaget endast ökar marginellt i jämförelse med nollalternativet.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR
Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

REVIDERING AV DETALJPLAN
Efter utställningen har tre mindre justeringar gjorts. Planbestämmelsen för "Park" har formulerats i överensstämmelse med bestämmelsen för "z2". Genomförandebeskrivningen har kompletterats så att det framgår att avtalet mellan Banverket och exploatören även ska omfatta flyttning av plankorsningen. Genomförandebeskrivningen kompletteras även beträffande trafiksäkerhetshöjande åtgärder på provisorisk infartsväg.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1997
Planavdelningen **Reviderad i september 1997**

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
Planingenjör

UMEÅ KOMMUN STADSBYGGNADSKONTORET

Dnr PLA 96-39

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Detaljplan för fastigheten **STRÖMPILEN 1 m fl** inom Sofiehem i Umeå kommun, Västerbottens län

FÖRUTSÄTTNING

Den föreslagna detaljplanen förutsätter att den av kommunfullmäktige antagna planen rörande Kolbäcksbron mm vinner laga kraft och att väsentliga delar av denna genomförs. Det gäller särskilt den för infarten till Strömpilen nödvändiga cirkulationsplatsen och flyttning av kraftledningar (jordkablar) som löper genom området och till dessa hörande ställverk.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår årsskiftet närmast efter minimitiden fem år.

Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning

Exploatören, Strömpilen AB, svarar för alla åtgärder inom kvartersmark. Exploateringsavtal avses att tecknas mellan kommunen och Strömpilen AB.

Kommunen skall inte vara huvudman för allmänna platser.

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

Banverket är huvudman för järnvägsområdet.

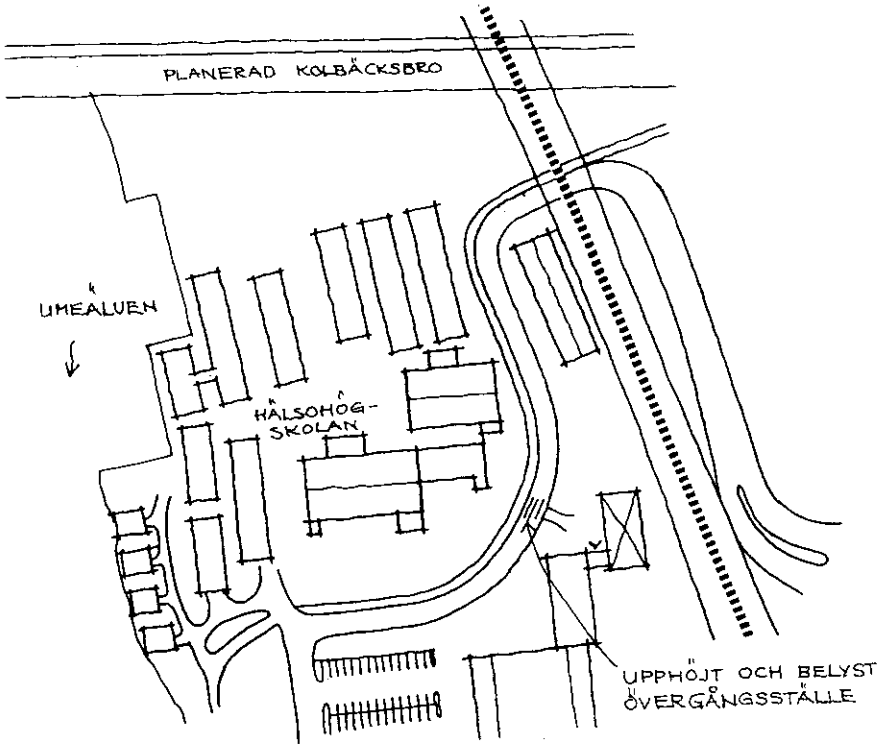
Tidplan

Byggstart för Kolbäcksbroprojektet är möjlig under första halvåret 1998 under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft.

Strömpilen AB avser att uppföra hela nybyggnadsdelen av den tillkommande handelsbebyggelsen i ett sammanhang och med byggstart under senhösten 1997. Dessa byggnader kan dock inte tas i anspråk för avsett ändamål förrän tillfartsfrågan är löst i enlighet med väghållarens krav.

Hälsohögskolan disponerar för närvarande ett större antal lokaler inom planområdet som t v blockerar utbyggnaden av den i planen tänkta tillfartsvägen. Denna kommer att genomföras först när Hälsohögskolan utrymt sina lokaler vilket beräknas ske år 1999.

Fram till dess att Hälsohögskolan har utrymt de lokaler man disponerar kommer trafiken ledas fram till handelsområdet via en provisorisk infart runt befintliga byggnader så att verksamheten kan fortgå tills avflyttning skett. Även om den provisoriska infarten endast kommer att fungera under en begränsad tid är det av vikt att tillgängligheten för gångtrafikanter och andra oskyddade trafikanter blir god och att övergångsställen etc inom området utformas med hänsyn till trafiksäkerheten. Se skiss nedan.



FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

För kvarteret Strömpilen finns tomtindelning, fastställd 1963-03-08. Tomtindelningen upphävs.

Marken inom planområdet ägs idag huvudsakligen av Strömpilen AB, dock inte järnvägsmarken och den mark som berörs av den nya infarten öster om järnvägen vilken ägs av kommunen.

Strömpilen 1 bör tillföras mark från Sofiehem 2:3 (ställverkstomten).

Strömpilen AB avser att även fortsättningsvis vara ägare till marken inom handels- och verksamhetsområdet. Avstyckningar för sådana ändamål kommer således inte att aktualiseras såvida inte markägaren önskar bilda en särskild fastighet för planområdet i sin helhet.

Däremot bör fastighetsbildningsåtgärder aktualiseras för kommunens och Umeå Energis anläggningar inom området. (Pumpanläggningar för VA och fjärrvärme.)

Mark som skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar bör säkerställas med servitut eller ledningsrätt.

Mark som skall vara tillgänglig, dels för allmän åtkomst till strandområdet, dels för allmän gång- och cykeltrafik bör säkerställas med servitutsupplåtelse till förmån för kommunal gatumarksfastighet.

Mark som skall vara tillgänglig för allmän bil- och busstrafik genom området bör likaledes säkerställas med servitutsupplåtelse till förmån för kommunal gatumarksfastighet.

Gemensamhetsanläggningar bör inrättas för den framtida förvaltningen av lokalgatan i planområdets södra del. Gatan tjänar som infart till industrifastigheterna utmed denna.

TEKNISKA FRÅGOR

Grundläggning

Grundläggning bör ske i samråd med kommunens bygginspektion i samband med bygganmälan.

Vid markarbeten i strandområdet bör stor aktsamhet iakttas med hänsyn till risken för urlakning, främst ur barkfyllnadslagren.

Underjordiska ledningar

Inom kvarteret har Umeå Energi jordkablar som måste flyttas till följd av den nya bebyggelsen. Flyttningen av dessa ledningar har i den av kommunfullmäktige antagna detaljplanen rörande Kolbäcksbron förutsatts flyttas till ett läge norr om bron. Kostnaderna för flyttningen skall täckas inom ramen för det s k Umeåprojektet.

Så länge Kolbäcksbron med anslutningar inte är påbörjad måste dock dessa ledningar få ligga kvar i sina nuvarande lägen.

När Kolbäcksbron byggs skall nätstationen (ställverket) som idag finns inom området rivas.

Exploatören bör tillse att särskilt avtal upprättas med Umeå Energi AB som tillförsäkrar energibolaget rätt att tillfälligt behålla ledningar och nätstation i sina nuvarande lägen tills dess att Kolbäcksbron är byggd och ledningarna flyttade till sitt nya läge.

Även den underjordiska ledning som avvattnar Sofiehemsdammen och som också löper genom planområdet måste tills vidare ligga kvar i sitt nuvarande läge.

Genom området löper även spillvärmeledningar från en pumpstation utmed älvstranden och vidare österut mot värmeverket på Ålidhem. Dessa ledningar kommer kulverteras under tillkommande bebyggelse och deras läge har på plankartan markerats med ett u-område.

Vegetation

Naturmarksområdet (på plankartan betecknat med n_2) skall hållas trädbevuxet som en skyddande trädridå mot Holmsundsvägen.

Det stora parkeringsområdet skall i huvudsak utformas i enlighet med illustrationen. Erforderlig trädplantering skall utföras på sådant sätt så att goda livsbetingelser skapas för vegetationen trots att parkeringen huvudsakligen utgörs av hårdgjorda ytor.

Vatten och avlopp

Planområdet kommer att VA-försörjas från en anslutningspunkt i fastighetsgräns i söder, vid Tegelbruksgatan.

Dagvatten från handels- och verksamhetsområdet kommer att avledas till Umeälven via fyra befintliga dagvattenledningar.

Det behov av brandskydd i form av sprinklersystem som erfordras för den typ av anläggning som här är aktuell kan inte utan mycket stora investeringar tillgodoses av den allmänna VA-anläggningen. Exploatören bör därför utreda möjligheterna att förse sprinkleranläggningen med annat vattentillopp än från det allmänna vattenledningsnätet, exempelvis från älven.

Umeå kommuns eventuella åtagande för sprinkleranläggning regleras i avtal. I avtalet skall hänsyn tas till tekniska begränsningar för en säker leverans i enlighet med gällande föreskrifter (RUS 120:3 1987).

Energiförsörjning

Elförsörjningen inom kvarteret klaras från en mindre transformatorstation belägen i östra delen av planområdet, inom det nuvarande ställverket.

Området kan anslutas till befintligt fjärrvärmenät.

Järnvägsområde/Botniabanan

Järnvägsområdet ingår i Banverkets utredningsområde för en ny Botniabana. Kommer Botniabanan till stånd i detta läge förutsätts att Banverket svarar för att banvallen sänks och att en planskild korsning anläggs. Ett avtal som närmare reglerar ansvarförhållandena mellan Banverket och exploatören får upprättas dem emellan.

Ett läge för planskild korsning har anvisats i planen. Området är betecknat med z_1.

Därutöver har en skyddszon utlagts till en bredd av 30 m från järnvägen.

Under ett inledande skede, tills dess Botniabanan är byggd, får som ett provisorium anläggas en plankorsning i planområdets nordöstra hörn. (Området betecknat med z_2.) Avtalet, enligt första stycket ovan, bör på ett för kommunen tillfredsställande sätt, klargöra ansvarsförhållandena

mellan Banverket och exploatören även vad gäller flyttande och anläggande av denna provisoriska övergång.

Stängselskyldighet

Det ankommer på markägaren att uppföra stängsel utmed järnvägen i enlighet med Banverkets anvisningar.

PLANEKONOMISKA FRÅGOR

Exploatören svarar för alla planläggnings- och exploateringskostnader inom planområdet inklusive gator och GC-vägar och infartsvägen från Holmsundsvägen.

Vissa genomförandefrågor blir beroende på Kolbäcksbroprojektets genomförande. Som noterats ovan har kostnaderna för flyttning av vissa underjordiska ledningar förutsatts täckas inom ramen för Umeåprojektet, dvs den av kommunen och Vägverket ingångna principöverenskommelsen rörande utformning och utbyggnad av det övergripande framtida vägsystemet i Umeå.

Övriga genomförandefrågor och frågor om kostnadsfördelning får preciseras i det exploateringsavtal som skall tecknas mellan kommunen (Tekniska kontoret) och Strömpilen AB. Exploateringsavtal skall vara upprättat innan detaljplanen antas.

I exploateringsavtalet skall ha tillsetts att avtal, som reglerar ansvar och kostnadsfördelning dels för flytt av ledningar dels för anläggande av planskild korsning, föreligger mellan exploatören å ena sidan och Umeå Energi AB resp Banverket å andra sidan.

Planavtal har tecknats med Strömpilen AB.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1997
Lantmäteriavdelningen rev. september 1997

Börje Nordström
lantmätare

UMEÅ KOMMUN
STADSBYGGNADS-KONTORET

Detaljplan för del av fastigheten STRÖMPILEN 1 m.m. inom SOFIEHEM i Umeå kommun, Västerbottens län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Samråd har skett med Länsstyrelsen, Vägverket Region Norr, Banverket, SJ, Västerbottens Museum, Kommunstyrelsens planeringsutskott, KDN Holmsund, Tekniska kontoret, Miljökontoret, Umeå Brandförsvar, Umeå Energi AB, Telia AB, Fritid Umeå, Umeå Lokaltrafik AB, Företagarnas Riksorganisation, Umeå Köpmannaförening, Övre Norrlands Köpmannaförbund, Sveriges Fastighetsägare Umeå, Umeå Fabriks & Hantverksförening, Handelskammaren, Orkan samt Hälsohögskolan.

Remissinstanserna har per brev 1997-04-07 fått del av detaljplanen. Allmänheten har via annons i ortspressen 1997-04-07 fått kännedom om samrådet. Samtliga har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter senast 1997-04-25.

Länsstyrelsen anser planförslaget oklart på punkter som berör riksintressen och frågor om hälsa och säkerhet. Det avser tillfartsvägen som förutsätter genomförande av Kolbäcksbron, Botniabanan vilken prioriterats av regeringen samt Hälsohögskolan som i nuvarande skede försvårar byggande av tillfartsvägen. Man anser också att ökad biltrafik som en konsekvens av planförslaget samt mindre goda kollektivtrafikförbindelser inte överensstämmer med kommunala och regionala miljömål.

Tillfartsvägen öster om järnvägen förutsätter att detaljplan för Kolbäcksbron, som är överklagad till regeringen, vinner laga kraft. Kommunen bör därför avvakta detta innan planförslaget för Strömpilen antas. Man framför vidare att infartsvägen väster om järnvägen inte kan anläggas som planförslaget anger så länge Hälsohögskolan är kvar, vilket beräknas dröja till halvårskiftet 1999. Man anser också att maxtimtrafiken på infartsvägen bör redovisas, med hänsyn till bomfällningar vid tågpassager, som underlag för bedömning av erforderligt fordonsmagasin.

En Botniabana är av riksintresse varför en exploatering i Strömpilen inte bör genomföras på ett sätt som medför fördyrande effekter för Botniabanan och en eventuell godsterminal söder om Gimonäs industriområde. Infartsvägen till Strömpilen förutsätter en sänkning av järnvägen. Behovet av detta råder det enligt Banverket osäkerhet om. Banverkets kommande studier bör därför inväntas.

Miljökonsekvensbeskrivningen har inte behandlat konsekvenserna för Hälsohögskolan under byggtiden. Slutligen anser Länsstyrelsen att bevarandevärda byggnader i området bör skyddas med särskilda planbestämmelser.

Kommentarer: Anläggande av infarten till Strömpilen förutsätter mycket riktigt att Kolbäcksbron med tillfartsvägar har påbörjats. Detta ingår i förutsättningarna för planeringen av Strömpilen. Detaljplanen för Strömpilen bör sålunda inte antas förrän detaljplanen för Kolbäcksbron vunnit laga kraft. En provisorisk infartsväg söder om Hälsohögskolan kommer att anläggas och finns redovisad på den situationsplan som fastighetsägaren utarbetat. Detaljplanen bör kompletteras med denna lösning.

Maxtimstrafiken finns redovisad i en särskild trafikutredning (Lars Örtenholm Trafikplanering AB, 1996) och har använts för dimensioneringen av trafikkapaciteten på infartsvägen. Trafikuppgifterna bör anges även i planbeskrivningen och MKB.

Botniabanan kräver en planskild korsning med infartsvägen till Strömpilen. Detta i sin tur kan endast möjliggöras genom en sänkning av järnvägen i höjd med Strömpilen. Detta har också framkommit vid de samråd som skett med Banverket i såväl programskedet som vid upprättande av samrådsförslaget. Osäkerheten om en sänkning av järnvägen redovisas av Banverket först i deras samrådsyttrande. Att dra en Botniabana genom Umeå med bibehållande av nuvarande järnvägskorsningar i plan kan inte anses förenligt med målet om hög trafikstandard och säkerhet även i ett längre tidsperspektiv. Dessutom skulle en Botniabana med plankorsningar komma att utgöra en mycket allvarlig barriär i staden. Samråd och fortsatta kontakter i utredningsarbetet med Botniabanan bedömer vi kommer att ge belägg för detta. Banverkets utredning av Botniabanan genom Ö-vik redovisar för övrigt som ett av målen för den tekniska standarden att inga plankorsningar med järnvägen medges. Banprofilen över järnvägen i det aktuella avsnittet med ett principförslag till ny järnvägsprofil bör biläggas planhandlingarna. En sänkning av järnvägen kan inrymmas inom nuvarande järnvägsfastighet om stödmurar anläggs vid passagen av den planerade broförbindelsen över till Strömpilen. Beskrivningarna utvecklas ytterligare med frågan om en planskild korsning.

Avsnittet om kollektivtrafik utvecklas ytterligare liksom MKB'n beträffande ökad biltrafik contra förbättrad kolletivtrafik. MKB'n kompletteras också med påverkan på Hälsohögskolan under byggtiden. Bevarandevärda byggnader liksom gestaltning av mark och anläggningar har fått särskilda bestämmelser. Samråd bör ske med Länsmuseet och fastighetsägaren om skyddbestämmelser för vissa byggnader.

Banverket, Norra regionen anser att planeringen för Strömpilen bör senareläggas och genomföras i fas med planeringen av Botniabanan. Detta för att nå en optimal lösning såväl planmässigt som ekonomiskt. Man anser vidare att lokaliseringen av köpcentret till Strömpilen inte är bra om inte en planskild korsning över järnvägen ingår i exploateringen. För Botniabanans del är det inte säkert att en planskild korsning krävs om befintligt järnvägsspår utnyttjas.

Kommentar: Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

Vägverket Region Norr motsätter sig inte detaljplanen. Man hänvisar i övrigt till de synpunkter och krav som framfördes under programskedet. Man avslutar med att tycka att ett öppnande av handelsområdet under hösten 1998 är väl optimistiskt.

Kommentar: Av Vägverkets yttrande i programskedet framgår att innan cirkulationsplatsen är utbyggd kan inte nuvarande anslutning med en signal-och bomrreglerad järnvägsövergång acccepteras, inte ens under en övergångstid. Målet är att i detaljplanen och dess genomförande åstadkomma en sådan tidssamordning att cirkulationsplatsen på Holmsundsvägen är utbyggd innan handelsområdet slår upp sina portar under senhösten 1998. Förutsättningarna för detta är att detaljplanen för Kolbäcksbron vinner laga kraft senast hösten 1997. Möjlig byggstart för Kolbäcksbron är beräknad till 1-2 kvartalet 1998.

Alternativt har även studerats en infartsväg via nuvarande järnvägsövergång, d.v.s den infart som redovisas i antagen detaljplan för Kolbäcksbron. Fortsatt samråd med Vägverket har givit till resultat att detta alternativ inte längre kan vara aktuellt.

Kommunstyrelsens planeringsutskott tillstyrker planförslaget och åberopar därvid vad Stadsledningskontorets anfört i yttrande. I detta redovisas en bedömning av Nordplans utredning av konsekvenserna på övrig handel. PLU beslutar också att handelsytorna i Strömpilen begränsas till föreslagna 15.000 m2 mot bakgrund av de slutsatser som dras i handelsutredningen.

SJ och **Umeå Fritid** har inga erinringar mot planförslaget.

Tekniska Kontoret påpekar dels att detaljplanen inte får antas förrän ett exploateringsavtal upprättats och dels att planförslaget förutsätter att detaljplan för Kolbäcksbron vunnit laga kraft. En tidssamorning krävs mellan de båda detaljplanerna. Förslaget om att nuvarande kollektivtrafikstråk bör förändras eller förlängas är inte lämpligt eftersom det medför försämringar av kollektiftrafikförsörjningen i de östra stadsdelarna. Om ett konkurrenskraftigt kollektivtrafikalternativ ska tillskapas måste det vara en stomlinje med hög turtäthet.

Tekniska kontoret redovisar i övrigt förslag på justeringar av karta och beskrivningar beträffade dagvattenhantering, vatten för brandskydd, placering av returgård samt E-område för en befintlig transformatorstation.

Kommentar: Även Ultra har i sitt yttrande påpekat att de två stora stomlinjerna, linje 1 och linje 8, som tangerar Strömpilen inte bör förändras och dras fram till köpcentrets entréer. Däremot föreslår Ultra att en servicelinje, vars turutbud stämmer med ett köpcentrums öppettider och behov av turtäthet, lämpligen kan dras fram till områdets entréer såsom redovisats i planförslaget.Tekniska kontorets förslag om en stomlinje med hög turtäthet innebär en ytterligare förbättrad kollektivtrafikstandard. Det bör därför vara fullt möjligt att då köpcentret är utbyggt och igång om några år välja lämplig busstrafikering. De i övrigt framförda synpunkterna föreslås medföra justeringar av planförslaget.

Umeå lokaltrafik AB anser att de synpunkter som lämnades i programskedet har beaktats och att en busshållplats redovisats vid entrén till stormarknaden. Hållplatsen fungerar bra för genomgående trafik, ex för Holmsundsbussarna. Att ändra sträckningar för de stora stomlinjerna 1 och 8 medför sannolikt försämrad kvalitet totalt sett. Däremot kan någon av de tre servicelinjerna, vars turutbud överensstämmer med öppettider och behov av turtäthet, förändras. Ultra anger sammanfattningsvis att detaljplanen uppfyller kraven för att förse Strömpilen med kollektivtrafik.

Kommentar: Se kommentaren ovan till Tekniska kontorets yttrande.

Miljökontoret anser att planförslaget står i strid med kommunens miljömål om att trafikarbetet ska minska och man anser det oklart hur en flerkärnig handelsstruktur kan reducera det totala trafikarbetet som anges i MKB´n. Konsekvenserna för handeln blir dessutom ganska omfattande. Den sämre lokala servicen ger i sin tur längre transporter, i huvudsak med bil. En effektiv kollektivtrafikförsörjning av området är

därför nödvändig. MKB'n bör även utvecklas vad avser energiförsörjningen och dagvattenfrågan. Man anser också att nu påbörjad förstudie och projektering av Botniabanan bör inväntas med hänsyn till eventuell påverkan på planförslaget.

Kommentar: Studier visar att en flerkärnig handelsstruktur kan reducera det totala trafikarbetet. MKB'n bör dock utvecklas för att ytterligare förtydliga detta. Kollektivtrafikförsörjningen bör ytterligare utvecklas, se kommentar till Tekniska kontorets yttrande. MKB'n bör kompletteras med ett avsnitt om energiförsörjning samt förtydliga nuvarande redovisning om dagvattenhantering. Beträffande samordnad planering med Botniabanan hänvisas till kommentaren i Länsstyrelsens yttrande.

Holmsund/Obbola Kommundelsnämnd motsätter sig förslaget att etablera en stormarknad inom Strömpilen med hänsyn till de allvarliga konsekvenser det innebär för handel och service inom Holmsund/Obbola.

Umeå Brandförsvar konstaterar att endast en summarisk bedömning av riskfrågan redovisas. Man anser att det skyddsavstånd på 30 meter som följer av slutsatsen i riskbedömningen inte är tillräckligt vid t.ex. olyckor med utläckande bensin mm. Man anser vidare att en planskild korsning mellan järnväg och infartsväg bör byggas för att inte skapa nya trafikrisker. Brandförsvaret är tveksamma till etableringen i Strömpilen och till att Botniabanan med tanke på riskerna dras genom staden.

Kommentar: Enligt samstämmig expertis inom området farligt gods sker dessa transporter säkrast på järnväg. Sannolikheten för olyckor med farligt gods på järnväg är mycket låg. Vid senare tids planering av snabbtågsbanor i Sverige har den samlade bedömningen varit att järnväg kan dras (och har dragits) genom städer och samhällen där stora befolkningskoncentrationer finns. Tillgängligheten till städers och tätorters centrala delar har prioriterats. Säkerhetsfrågorna får naturligtvis inte komma i skymundan utan måste hela tiden beaktas. Frågan om Botniabanan ska angöra Umeå från öster och därmed passera Strömpilen eller angöra staden från väster är dock ännu inte avgjord. Banverkets förstudie pågår för närvarande.

Umeå Energi AB påpekar att några befintliga 40 kV-kablar samt ställverket utmed Holmsundsvägen måste finnas kvar inom Strömpilen tills Kolbäcksbron byggs ut. En nyuppförd 10 kV kopplingskiosk inom det nuvarande ställverksområdet liksom en dito vid områdets pumpstation bör säkerställas till gagn för områdets elförsörjning.

Kommentar: E-områden redovisas för de två transformatorkioskerna. Elkablarna kommer att tas ur drift och ställverket monteras ned i samband med utbyggnaden av Kolbäcksbron. Utbyggnaden av bron och dess väganslutningar utgör en grundläggande förutsättning för etableringen av köpcentret i Strömpilen. Det finns därför ingen anledning att i den nya detaljplanen för Strömpilen säkerställa kablar och ställverk. Vi föreslår att dessa anläggningar kortsiktigt säkerställs med ett avtal mellan fastighetsägaren och Umeå Energi.

Hälsohögskolan i Umeå påpekar att man yttrat sig i programskedet och då ansett att högskoleverksamheten ska bedrivas i området fram till 1999 och inte får utsättas för störningar. Man utgår från att tillfart under byggtiden sker från söder och alltså inte genom skolområdet.

Kommentar: Ny infart till Strömpilen kommer inte att vara klar förrän tidigast senhösten 1998. Den första byggnadsetappen inom Strömpilen sker inom områdets sydligaste del varför det är naturligt att infart under byggtiden sker från söder via Tegelbruksvägen. Se även kommentaren till länsstyrelsens yttrande. Genomförandebeskrivningen kompletteras i detta avseende.

Strömpilen AB anser det olyckligt att detaljplanen förutsätter att en annan detaljplan först vinner laga kraft (Detaljplan för Kolbäcksbron). Man anser det vidare rimligt att samtliga ytor för allmän trafik läggs ut som gemensamhetsanläggning med kommunal medverkan i framtida underhåll liksom att brandvatten ordnas genom kommunal försorg. Man föreslår vidare att exploateringen tillåts öka från föreslagna 25.000 m2 till 30.000 m2 varav handelsytor anges till 17.000 m2. Med tanke på den förestående Botniabanan anser man det orimligt att som en kort övergångslösning flytta nuvarande järnvägsövergång. Man är positiv till att området försörjs med kollektivtrafik.

Kommentar: Kolbäcksbron och dess väganslutningar har under hela planprocessen utgjort en grundläggande förutsättning. Detta klargjordes redan när beslutet om att upprätta detaljplan fattades. Fastigheten ägs av Strömpilen AB och de områden som även ska hållas allmänt tillgängliga ingår som nödvändiga kommunikationsstråk internt inom fastigheten. Kommunstyrelsens planeringsutskott har vid prövning i sitt samrådsyttrande angett att exploateringen ska begränsas till 25.000 m2 varav 15.000 m2 för handel. Detta med hänsyn till köpcentrets effekter på övrig handel i kommunen. Vägverket har som väghållare ansett att nuvarande järnvägsövergång inte kan bibehållas ens som en kortare övergångslösning med hänsyn till att tillräcklig magasinskapacitet för fordon inte kan åstadkommas då bomfällning sker.

SISU Logging äger Tegelslagaren 1 söder om Strömpilen 1. Man anser det angeläget att i anslutning till deras fastighet skapa förutsättningar för en fortsatt expansion av företaget. Man ser som enda tänkbara möjlighet att kommunen upplåter mark väster om Tegelbruksvägen. Gatan bör därför flyttas närmare älven så att ny industrimark kan läggas till deras fastighet.

Kommentar: Frågan om att möjliggöra utvidgning av Tegelslagaren 1 sammanhänger inte med detaljplan för Strömpilen. Framställningen överlämnas till Tekniska kontoret för vidare utredning om lämplig expansionsmark för företaget. En ev förändring av kvartersmarken bör i så fall hanteras i en separat detaljplan.

Västerbottens Handelskammare ser att utvecklingen nu går mot ett antal handelscentra i olika väderstreck. Detta är till nytta för såväl konsumenter som för trafikutvecklingen men det är dock ofrånkomligt att dagligvaruhandeln i ex Holmsund påverkas. Sällanköpshandelns utveckling bör dock uppmärksammas så att inte affärsstrukturen i centrum äventyras. Strömpilen blir ett bra komplement till centrum om där etableras butiker som kräver bilburna kunder.

Övre Norrlands Köpmannaförbund och **Umeå Köpmannaförening** nämner att de genom Handelns Planinstitut tagit fram en konsekvensutredning gällande effekterna på övrig handel i Umeå. Man anser det vidare olyckligt att kommunen inte längre har någon fastställd handelspolicy. Man kommer att lägga fram ett förslag till samarbete med kommunen i dessa frågor i syfte att en ny handelspolicy ska kunna utarbetas.

Deras handelskonsekvensutredning visar klart att ett köpcentrum i Strömpilen får stora konsekvenser för befintlig handel. Den överensstämmer i stort med den handelskonsekvensstudie kommunen låtit utarbeta. Man gör utifrån dessa studier den bedömningen att en stormarknad med bl.a dagligvaror i Strömpilen kan motiveras.

Beträffande sällanköpshandel ser man en risk att kvalificerad fackhandel inom t.ex beklädnad, hemutrustning och fritidsvaror tillåts etablera sig i Strömpilen. Man skulle då få en stark nedgång av fackhandel i centrum. Man påpekar slutligen att Umeå är på väg att få samma handelsstuktur som många andra regioncentra med konkurrerande externa centra, områdesbutiker och en centrumkärna. Eftersom externhandeln bygger på god trafiktillgäglighet för bilister är det viktigt att kommunen förbättrar tillgängligheten till områdesbutiker och till centrum.

Kommentar: Organisationerna finner det motiverat med en stormarknad i Strömpilen, men ser en risk med kvalificerad fackhandel inom vissa segment. Enligt fastighetsägarens redovisning av planerad fackhandel förefaller huvuddelen vara nyetableringar i Umeå. Frågorna om handelspolicy och trafiktillgänglighet till centrum och stadsdelscentra får behandlas vid sidan om nuvarande planförslag.

Konsum Nord framför att kommunen tidigare uttalat vikten av att behålla ett levande centrum och stadsdelsbutiker samt mindre butiker i Umeås omnejd. Fackhandelns ytor måste därför begränsas i Strömpilen för att inte äventyra detta. Man anser att handeln kommer att påverkas kraftigare än vad Nordplans utredning visar. Strukturen på den nuvarande dagligvaruhandeln är mycket bra, men kommer kraftigt att förändras med Strömpilen. Man påpekar vidare att ICA har 60% och KF 20% av marknaden varför det inte av rättvise-och konkurrensskäl finns anledning att tilldela ICA ett stormarknadsområde. Avslutningsvis nämner man att om Konsum Nord använder sin nuvarande byggrätt och ytterligare förstärker Obs på Ersboda, så kommer det i förening med nya trafikförhållanden (E12,E4 och Kolbäcksbron) att mycket radikalt påverka alla småbutikers överlevnad.

Kommentar: Målet om ett levande centrum och stadsdelsbutiker samt mindre butiker i Umeås omnejd finns i kommunens handelspolicy, som dock inte längre kan anses gälla. Någon anledning att överge dessa mål finns dock enligt vår mening inte. Av Nordplans konsekvensbedömning framgår att fackhandeln i centrum kan komma att tappa 5 á 6 % av omsättningen. Detta anser vi inte på något sätter äventyrar ett attraktivt och levande centrum. Uppfattningen att Nordplans bedömning är felaktig har inte styrkts av Konsum och kan därför inte kommenteras närmare. Köpmannaförbundet har dock låtit Handelns Planinstitut ta fram en handelskonsekvensutredning som i stort överenstämmer med den som Nordplan AB gjort.

Strukturen på dagligvaruhandeln kommer nog på sikt att förändras, vilket framgår av Nordplans utredning, oavsett om köpcentret i Strömpilen byggs. De förändringar som bedöms ske enligt Nordplans utredning utgår från att inga åtgärder vidtas av konkurrerande företag. I praktiken kommer motåtgärder av olika slag att vidtas. Inom stadscentrum kommer vi troligen att få se ökad samverkan, diverse aktiviteter och centrumförnyelse, allt i syfte att öka attraktiviteten i centrum. Stadscentrum har goda förutsättningar att möta den ökande konkurrensen från externa centra.

Naturskyddsföreningen anser att planförslaget strider mot kommunens Agenda 21 eftersom ett affärsområde av denna storlek alstrar stora mängder trafik vilket också antalet parkeringsplatser indikerar. Att åka buss eller cykel till ett sådant område är inte realistiskt. Vidare medför köpcentret negativa effekter för de som bor i andra stadsdelar men även i närliggande orter. Det är viktigt att butiker finns i stadsdelscentra och närliggande orter liksom att ett levande stadscentrum finns.

Även om trafiken kommmer att ledas på stora leder kommer de boende i stadsdelar att beröras negativt av den ökande trafik som ett nytt köpcentrum leder till. Om ett köpcentrum ska byggas - utveckla då Ersboda som redan har ett köpcentrum.

Kommentar: Målet att utveckla ett levande centrum och dito stadsdelscentra får nog anses gälla även om tidigare handelspolicy inte längre kan anses gälla. Ett externt köpcentrum alstrar mycket biltrafik men ska även kunna nås med kollektivtrafik. Umeå måste dock med hänsyn till storlek och fortsatt tillväxt inriktas mot en flerkärnig handels-och servicestruktur för att bl.a av miljöskäl avlasta centrum från biltrafik. Flerkärnigheten innebär att externa köpcentra lokaliseras vid större trafiktåliga leder - Holmsundsvägen och Kolbäcksvägen är exempel på sådana.

SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter under samrådsremissen kan indelas enligt följande:
- konsekvenser på handeln i centrum, i stadsdelscentra och i närliggande orter
- trafik - biltrafik, kollektivtrafik samt Botniabanan
- övriga frågor - exploateringsavtal, teknik och ledningar, exploateringsgrad mm.

Här sammanfattas endast lämnade synpunkter. Kommentarer till dessa finns redovisade under respektive yttrande.

Handelskonsekvenserna har belysts i en utredning gjord av konsultfirman Nordplan AB. De i programskedet redovisade bedömningarna kring effekterna på övrig handel står sig i stort. Mot dessa konsekvenser framförs invändningar av Naturskyddsföreningen, Miljökontoret, Konsum Nord och KDN Holmsund. Handelskammmaren anser att Strömpilen med rätt butikssammansättning blir ett bra komplement till centrum. Köpmannaförbundet och Umeå köpmannaförening har låtit Handelns Planinstitut göra en handelskonsekvensutredning som i stort bekräftar Nordplans utredning. Man anser sammanfattningsvis att Strömpilen kan motiveras även om centrum kommer att påverkas. Åtgärder i centrum samt en handelspolicy krävs liksom ökad tillgänglighet med bil till centrum och till stadsdelscentra.

Trafikfrågorna handlar främst om de förutsättningar som en blivande Botniabana skapar, men även oron för ökad biltrafik och krav på förbättrad kollektivtrafik redovisas. Länsstyrelsen, Banverket och Miljökontoret anser att detaljplanen för Strömpilen bör senareläggas och planeras i fas med Botniabanan. Banverket anser också att det är osäkert om en planskild korsning erfordras vid infartsvägen till Strömpilen. Brandförsvaret är, med hänsyn till riskerna vid transporter av farligt gods på Botniabanan, tveksam till etableringen liksom man av samma skäl är tveksam till att dra

Botniabanan genom staden. Man anser dessutom, liksom Länsstyrelsen, att en planskild korsning med järnvägen bör byggas.

Länsstyrelsen och Miljökontoret anser att förbätttrad kollektivtrafik krävs.Tekniska kontoret och Ultra redovisar synpunkter på hur kollektivtrafiken till området kan anordnas. Naturskydddsföreningen anser det inte realistiskt att åka vare sig buss eller cykel till ett köpcentrum - bygg därför inte Strömpilen!

Övriga frågor. Tekniska kontoret påpekar att detaljplanen inte får antas förrän ett exploateringsavtal upprättats, att detaljplanen bör justeras beträffade dagvatten, brandvatten, returgård och en befintlig transformatorstation.

Vägverket och Tekniska kontoret påpekar detaljplan för Kolbäcksbron måste vinna laga kraft innan detaljplan för Strömpilen antas. Hälsohögskolan anser att trafiken under byggtiden bör ledas in via Tegelbruksvägen för att inte störa deras verksamhet. Strömpilen AB framför synpunkter på ökad exploateringsgrad, på kommunal medverkan i visst vägunderhåll, på onödig flyttning av befintlig järnvägsövergång i avvaktan på planskild korsning samt på kommunal leverans av brandvatten. SISU Logging vill förändra läget på Tegelbruksvägen för att kunna utöka sin industritomt. Umeå Energi AB föreslår E-områden för två befintliga transformatorkiosker och vill även säkerställa mark för elkablar.

Vi föreslår sammanfattningsvis att planförslaget justeras och kompletteras i de avseenden som redovisats i kommentarerna till respektive samrådsyttrande. Förslaget till detaljplan föreslås med dessa förändringar ställas ut för granskning.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå juni 1997
Planavdelningen

Anders Berg
Planchef

Hans Allergren
Planingenjör

KONTROLLISTA PLANRUTIN

Ärende	Ink datum	Dnr
Strömpilen 1 DP	1997-12-17	97/115
	Tidigaste reg datum: 1997-12-17	Aktbeteckning: 2480K-P97/100
Registerområde, kommun: Umeå	Antal handl: 1 / Antal kartor: 1	Reg datum/Annat avsl datum: 1998-02-05
Akt utgallrad datum / P g a ärende (dnr)	LSt dnr	Beslutsdatum: 1997-10-20

HANDLÄGGNING

	Datum		Datum
☐ Infört på registerkarta		☐ Godkänt	
☐ Mellanlagrat		☐ Slutfört	
☐ Granskat utan anm		☐ Akt till arkiv	

INFORMATION

☒ Nyregistrering ☐ Ändring ☐ Avregistrering

Planförkortning	Status	Plannamn/Text
DP	B	Strömpilen 1

Registerkarta: -449

Gäller t o m:

Arkivplats:

Tilläggsinformation: Laga kraft 1997-11-21

Genomförandetid	Börjar	Börjar
	Utgår 2002-12-31	Utgår

Berör
Till: Sofiehem 2:1, 2:3
Strömpilen 1
Umeå 3:1

Bort:

Berörda Fp/Dp

Anmärkningar: Tulagd i ACM

Forts. på baksidan

LMV 1012 - KOMMENTUS BLANKETTER 96-04

	Forts anmärkningar
	Ändrar akt: (257) (190) (138) 2480K-P 133/1978, 2480K-P97/95, 2480K-P 16/1965, 2480K-P 112/1956
	Avregistrerar akt: 2480K-27/1963
Akt som ändras: 2480K-P133/1978 (257)	Berör Bort: Strömpilen 1
Akt som ändras: 2480K-P 16/1965 (190)	Berör Bort: Sofiehem 2:3
Akt som ändras:	Berör
Akt som ändras:	Berör
	Övrigt