

Detaljplan för del av Sävar 61:1 m.fl.

Inom Sävar i Umeå kommun, Västerbottens län



Planbeskrivning – samrådshandling			Aktnummer:	Diarienummer: BN-2020/00724
februari, 2025				
Gällande lagstiftning:	Planbesked:	Detaljplan påbörjad:	Antagen:	Laga kraft:
PBL 2010:900	BN § 216	2023-05-04		
BFS 2020:5	2020-06-17			
BFS 2020:6				
BFS 2020:8				

Innehållsförteckning

Detaljplaneprocessen	4
Om detaljplaner.....	4
Utökad förfarande	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Planens syfte.....	5
Beskrivning av detaljplanen	5
Plandata.....	5
Planens huvuddrag.....	6
Norrbotniabanan och Kungsvägen	8
Planförfarande.....	10
Planhandlingar.....	10
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden.....	11
Kommunala ställningstaganden	11
Övriga underlag	20
Ställningstaganden enligt miljöbalken.....	21
Hushållningsbestämmelser	21
Miljökvalitetsnormer	23
Strandskydd	27
Natura 2000.....	28
Planeringsförutsättningar	32
Mark- och vattenanvändning.....	32
Stads- och landskapsbild	33
Naturmiljö	36
Geotekniska förhållanden	40
Social miljö	43
Kommunikationer.....	45
Teknisk försörjning.....	48
Hälsa och säkerhet	49
Förändringar och konsekvenser	56
Mark- och vattenanvändning.....	56
Stads- och landskapsbild	57
Naturmiljö	60
Grönstruktur och rekreation	68
Geotekniska förhållanden	68

Grundvatten	70
Social miljö	70
Kommunikationer.....	72
Teknisk försörjning.....	74
Hälsa och säkerhet	81
Genomförandefrågor.....	88
Organisatoriska frågor	88
Fastighetsrättsliga frågor	91
Tekniska frågor.....	94
Ekonomiska frågor.....	94
Upplysningar.....	96
Samrådsrets	96
Medverkande	97
Källor.....	97
Bilaga	98
Planbestämmelser med lagstöd	98

Detaljplaneprocessen

Om detaljplaner

En detaljplan reglerar hur mark och vatten får användas och hur bebyggelse och byggnadsverk får se ut. Detaljplanen reglerar rättigheter och skyldigheter. Plankartan är bindande vid prövning av exempelvis bygglov. Planbeskrivningen beskriver detaljplanens syfte och hur plankartan ska tolkas.

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen.

En detaljplan kan handläggas med standardförfarande, begränsat standardförfarande, utökat förfarande eller samordnat förfarande.

Denna detaljplan handläggs med ett utökat förfarande, processen beskrivs nedan.



Detaljplaneprocessen, utökat förfarande

Kungörelse

Vid utökat förfarande ska kommunen inför samrådet kungöra förslaget till detaljplan. Kungörelsen ska göras i en ortstidning och anslås på kommunens digitala anslagstavla.

Samråd

Samråd av planförslaget sker med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samlas in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådstiden redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter. Samrådstiden är minst tre veckor.

Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst tre veckor. Om detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan gäller minst 30 dagar granskningstid tillsammans med miljökonsekvensbeskrivning. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av Kommunfullmäktige.

Laga kraft

Om detaljplanen inte överklagas får beslutet att anta detaljplanen laga kraft, vilket innebär att detaljplanen får rättsverkan. Därefter kan genomförandet av detaljplanen påbörjas.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett resecentrum i anslutning till en ny järnvägsstation i Sävar. Syftet är också att möjliggöra för en centrumbyggnad som tillför service samt närvaro till resecentrumområdet. Detaljplanen säkerställer även ett torg samt byggnaders placering och utformning i syfte att skapa en platsbildning i samklang med närliggande miljö. I syfte att göra det möjligt för resenärer att ta sig till tågstationen med bil säkerställer detaljplanen en yta för parkering.

Ytterligare ett syfte med detaljplanen är att möjliggöra anläggning av en ny gång- och cykelväg för att sammankoppla resecentrum och östra Sävar. Detaljplanen omfattar även delar av Sävarån där vattenområdet planläggs i skyddande syfte. Med syftet att säkerställa gång- och cykelvägens framkomlighet planläggs en bro med gång- och cykelbana över Sävarån. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för att befintliga gångstigar sammanlänkas med cykelvägen.

Detaljplanen säkerställer även en god dagvattenhantering för området med syftet att ej påverka närliggande vattendrag.

Beskrivning av detaljplanen

Plandata

Tätort: Sävar

Planområdets area: 16 500 m²

Avstånd till centrala Sävar: 0,5 km

Avstånd till Rådhusorget, Umeå: 16 km

Markägoförhållanden inom planområdet: Privat och kommunalt ägd mark

Vattenområden: Öxbäcken och Sävarån

Planområdet utgör ett långsmalt område mellan Tomternavägen och Sävar skola.

Planområdet avgränsas av nuvarande E4 sträckning och planerat järnvägsområde i söder och Kungsvägen, Sävar brandstation och Sävar skola i norr.



Figur 1: Ortofoto med detaljplanens planområde i vitt.

Planens huvuddrag

Detaljplanen möjliggör för ett nytt resecentrum för lokalbuss och tåg i Sävar. Syftet med resecentrumet är att förenkla möjligheterna att åka kollektivt till och från Sävar genom en samförläggning av buss och tåg. Byggnaden för resecentrum ska byggas i anslutning till en ny järnvägsstation, i form av en plattform med anslutning via tunnel. Tillsammans planeras resecentrumet och stationsanläggningen upplevas som en helhet.

Järnvägsstationen kommer Trafikverket att uppföra i samband med anläggandet av Norrbotniabanan. Norrbotniabanan är en planerad sträcka kustjärnväg från Umeå till Luleå. Delsträckan som berör Sävar kallas Dåva–Gryssjön och är andra etappen på järnvägssträckan och den sista delen av sträckan inom Umeå kommun.

I anslutning till resecentrumbyggnaden möjliggör detaljplanen en ny byggnad i tre våningar för centrumverksamhet. Syftet med byggnaden är att bidra med service för resenärer samt ett ökat flöde av människor invid resecentrum. Detta för att göra platsen mer levande. Exempel på lämpliga verksamheter i centrumbyggnaden kan vara kontor, handel, restaurang, träningslokal eller någon typ av tillfälligt boende som hotell.

För att sammanbinda den nya resecentrumbyggnaden med Sävar väster om Sävarån möjliggör detaljplanen också för en ny gång- och cykelväg mellan resecentrumområdet och Sävar skola. Den nya gång- och cykelvägen kommer att korsa Sävarån på bro samt ansluta mot en redan detaljplanelagd cykelbro mellan Ivarsbodavägen och Drottningvägen.

Med syftet att skapa planmässiga förutsättningar för nytt resecentrum, centrumverksamhet, ny gång- och cykelväg såväl som en gång- och cykelbro bedöms detaljplanen i hög grad överensstämja med Umeå kommuns *Fördjupade översiktsplan för Sävar*, antagen av kommunfullmäktige 2021. Då detaljplanen innebär en förstärkning av utpekade stationsläge samt möjlighet till ökat kollektivt resande bedöms planförslaget även följa Umeå kommuns

Översiktsplan - Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet, antagen av kommunfullmäktige 2018.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att strandskyddet behöver upphävas enligt miljöbalken. Som skäl åberopas att området behöver tas i anspråk för ett angeläget allmänintresse. Bedömningen är att intresset att ianspråkta marken för nytt resecentrum, centrumverksamhet, ny gång- och cykelväg samt ny gång- och cykelbro väger tyngre än strandskyddets syfte eftersom dessa funktioner är kopplade till Norrbotniabanans dragning genom Sävar och därmed ej kan förläggas på annan plats.

Detaljplanen berör riksintresset för infrastruktur järnväg, Avrinning i vattendrag, Naturvård Sävarån samt Natura 2000 området för Sävarån. Detaljplanen bedöms inte innebära en negativ påverkan på något riksintresse. Däremot innebär ett genomförande av detaljplanen schaktarbeten inom vattenområde och intrång i Natura 2000-området Sävarån, vilket är tillståndspliktigt enligt 11 kap. miljöbalken samt 7 kap. 28 a § miljöbalken. Trafikverket har därmed ansökt om en samlad prövning för både vattenverksamhet och intrång i Natura 2000-område vid Mark- och miljödomstolen.

Den miljö kvalitetsnorm som främst berörs av planläggningen av ett nytt resecentrum och gång- och cykelväg inklusive bro är miljö kvalitetsnormen för vatten i Öxbäcken samt Sävarån. Detaljplanen bedöms inte innebära en försämring av miljö kvalitetsnormerna för respektive vattendrag.

Inom planområdet har det tittats på hur olyckor med farligt gods längs med järnvägen kan påverka planområdet samt om skyddsåtgärder behövs. Detaljplanen har även tittat på hur den samlade bullersituationen kommer se ut inom planområdet.

För att minska riskerna vid skyfall och säkerställa en hållbar dagvattenhantering har en utredning för dagvatten och skyfall gjorts. Dagvattenutredningen föreslår höjdsättning samt tekniska lösningar för hantering av regnvatten som ryms inom planområdet för resecentrum.

Detaljplanen bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan.

Kvartersmark

Denna detaljplan reglerar kvartersmark i form av användningarna **[T₁]** Resecentrum, **[C]** Centrum och Parkering **[P]**.

Allmän platsmark

Planen reglerar allmän platsmark i form av **[NATUR]**, **[TORG]** och **[GATA]**.

Vattenområde

Planen innebär att del av Öxbäcken planläggs för **[GATA]**. Detaljplanen innebär att området över Sävarån planläggs som **[GATA]** och **[bro]**. Vattendraget säkerställs med bestämmelsen **[W]** Vattenområde.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från den dag planen får laga kraft.

Norrbotniabanan och Kungsvägen

Norrbotniabanan's dragning har fastställts i *järnvägsplanen för delsträckan Dåva–Skellefteå* och ombyggnationen av Kungsvägen har fastställts i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl., 2480K-P2024/15*. Då båda järnvägsplanen samt detaljplanen för Kungsvägen är antagna och har fått laga kraft utgör dom planeringsförutsättningar för denna detaljplan. Nedan redovisas hur järnvägsplanen och nya Kungsvägen förhåller sig till planområdet.



Figur 2: Illustrationen redovisar hur järnvägsplanen samt detaljplanen för Kungsvägen förhåller sig till planförslaget. I figuren illustreras planområdet i vitt, järnvägsplanen i lila och detaljplanen för Kungsvägen i orange.

Järnvägsplan för delsträckan Dåva Gryssjön

Norrbotniabanan är en planerad 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Järnvägsplanen för delsträckan Dåva Gryssjön, antagen 2023 innebär att järnvägslinjen passerar genom Sävar tätort i nära anslutning till E4:ans norra sida samt att en regionalstågsstation anläggs.

Järnvägsplanen innebär stora förändringar för Sävar samhälle. Anläggandet av järnvägen innefattar förändringar i landskapet, nya trafikplatser och överfarter, kulverteringen samt omdragning av Öxbäcken, en ny järnvägsbro över Sävarån samt en ny tågstation.

Den planerade tågstationen är lokaliserad i anslutning till Sävar brandstation inom mark som idag utgörs av en drivmedelsstation. Stationen utgörs av en plattform mellan tågspåren som nås via en tunnel.

Det är järnvägsplanen som har föranlett att framtagandet av planförslaget. Resecentrumet som planläggs är placerat i direkt anslutning till den planerade tågstationen och plattformen för att förstärka denna samt tillföra kvaliteter så som ett väntrum inomhus, toaletter m.m.

Även gång och cykelvägen som planläggs i denna detaljplan är en följd av järnvägsdragningen då anläggandet av cykelvägen planeras ingå i byggnationen av järnvägen genom samarbete och samordning mellan Umeå kommun och Trafikverket.



Figur 3: Ortofoto där Norrbotniabanan inklusive trafikplatser och överfarter illustreras i orange.

Ombyggnation av Kungsvägen

För att ge plats åt järnvägen och tillhörande resecentrum behöver Kungsvägen delvis ledas om. Omdragningen av Kungsvägen har hanterats i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl.* och fick laga kraft 2024.

Kungsvägen kommer att byggas om från nuvarande korsning med Generalsvägen fram till vårdcentralen och bli ny infartsgata till Sävar från E4 söderifrån. Detta gör att Generalsvägen kommer att få en ny anslutning mot Kungsvägen.

I samband med detta kommer Umeå kommun att bygga om Kungsvägen för att ge den funktionen av en huvudgata. Kungsvägen ska fungera för kollektivtrafik med nya busshållplatser och gång- och cykelväg. Även del av Generalsvägen kommer försees med gång- och cykelväg. Detta gör att det ska bli säkert och smidigt att ta sig till det kommande resecentrum som cyklist eller gångare.

För att dels skapa en tilltalande gestaltning av Kungsvägen och Generalsvägen samt hantera regn- och smältvatten kommer träd att planteras i grönremsor som separerar gång- och cykelvägarna från körbanan. Detta visas i illustrationer för de nya gatusträckorna.



Figur 4: Illustrationen redovisar den nya dragningen av Kungsvägen i förhållande till den befintliga vägsträckan samt järnvägens dragning.

Planförfarande

Aktuell detaljplan handläggs med utökat förfarande eftersom förslaget bedöms vara av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse. Detaljplaneförslaget bedöms vara av betydande intresse för allmänheten eftersom möjliggörandet av ett resecentrum i Sävar berör en större krets aktörer och invånare. Detaljplaneförslaget bedöms vara av i övrigt stor betydelse eftersom delar av privat mark i Sävar planläggs som kommunal allmän plats och att planförslaget medför större ekonomiska åtaganden för kommunen.

I övrigt följer detaljplaneförslaget den gällande översiktsplanen och detaljplanens genomförande bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan.

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning

Underlag

- *Undersökning av betydande miljöpåverkan*, juni 2024.
- *Grundkarta*, januari 2025.
- *Fastighetsförteckning*, januari 2025.

Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Anläggandet av Norrbotniabanan är av regional och nationell betydelse eftersom den skapar en dubbelspårfunktion för godstrafiken samt vidgar de nordliga kustlänens arbetsmarknadsregioner. Trafikverket genomförde en järnvägsutredning mellan åren 2006 och 2011 som resulterade i järnvägskorridoren för Umeå–Robertsfors. Den beslutade korridoren för Umeå–Robertsfors ligger till grund för Trafikverkets järnvägsplan för delsträckan Dåva–Gryssjön som berör Sävar tätort.

Översiktsplanen fungerar som en vägvisning och sammanställning av den rådande politiska majoritetens vilja för utvecklingen av byggbar mark och hanteringen av naturresurser. Umeå kommuns översiktsplan består av ett stort antal dokument. Detaljplanen berörs av *Översiktsplan Umeå kommun* samt *Fördjupning för Sävar*.

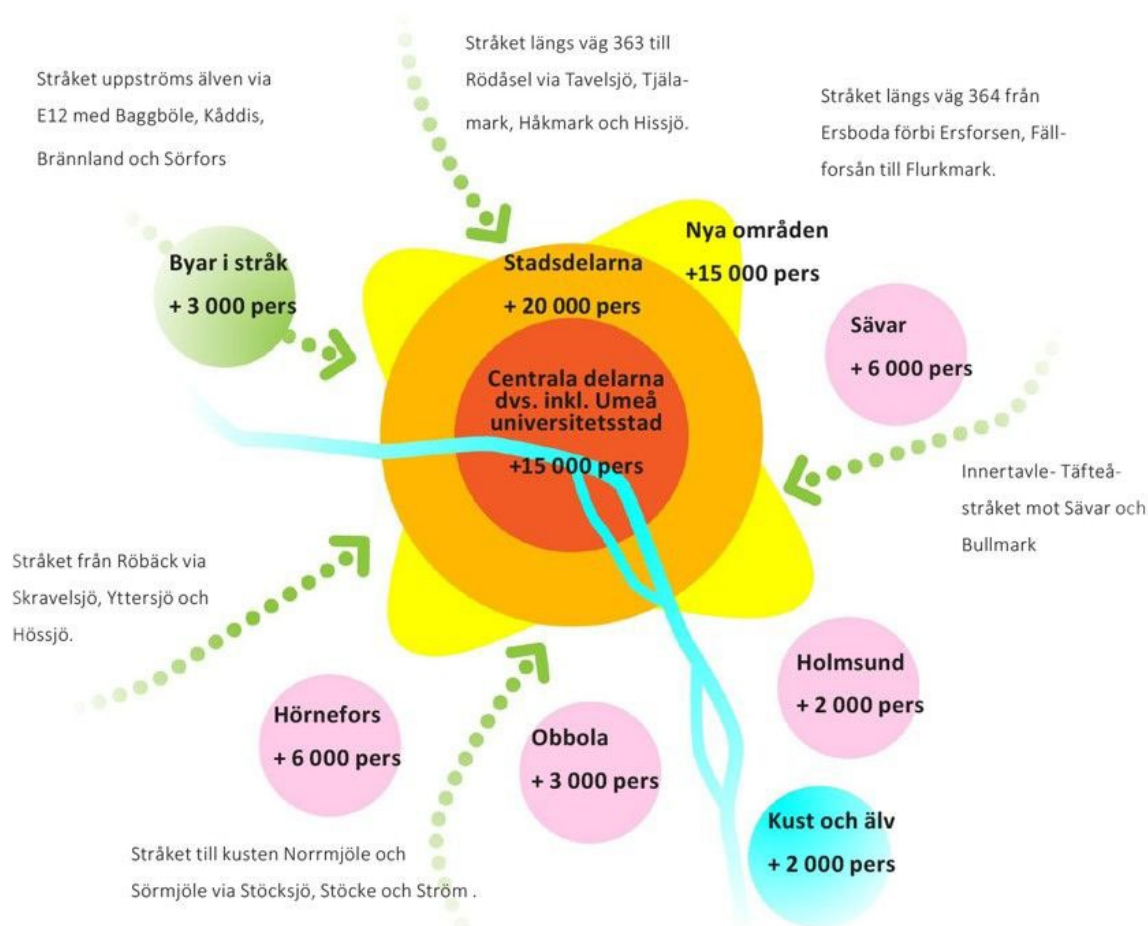
Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet

I översiktsplanen *Umeå kommun*, antagen av kommunfullmäktige 2018, ges en bild av kommunens intentioner och vad Umeå vill när det gäller strategiska frågor med bäring på mark- och vattenanvändning i kommunen. Övergripande utgångspunkter redovisas liksom riktlinjer för allmän lämplighetsprövning.

Översiktsplanen syftar till att uppnå en hållbar attraktiv stad och kommun och omfattar planer som stödjer och stimulerar en fortsatt hållbar tillväxt. Visionen att Umeå kommun ska växa till 200 000 invånare till år 2050 är en viktig utgångspunkt och översiktsplanen svarar mot kommunens övergripande mål.

Översiktsplanen avser att både Sävar och Hörnefors ska få en mer än fördubblad befolkningstillväxt när Botniabanan knyts ihop med Norrbotniabanan och Sävar får ett stationsläge.

Planförslaget för nytt resecentrum i Sävar följer översiktsplanen *Umeå Kommun - Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet* eftersom ett resecentrum möjliggör en förstärkning av stationsläget och kollektivt resande.



Figur 5: Illustration från översiktsplanen som redovisar föreslagen befolkningsökning i kommunens olika delar för att nå scenariot om 200 000 invånare.

Fördjupad översiktsplan för Sävar

Umeå Kommun har även tagit fram en ny Sävar (antagen av kommunfullmäktige 2021). Bärande teman i planen är infrastruktur och resecentrum, nya bebyggelseområden och centrumfunktioner. En viktig aspekt är att skapa förutsättningar för Norrbotniabanan där det i översiktsplanen redovisas ett föreslaget läge för resecentrum i Sävar, markerad med stjärna i plankartan som redovisas längst ner i detta avsnitt.

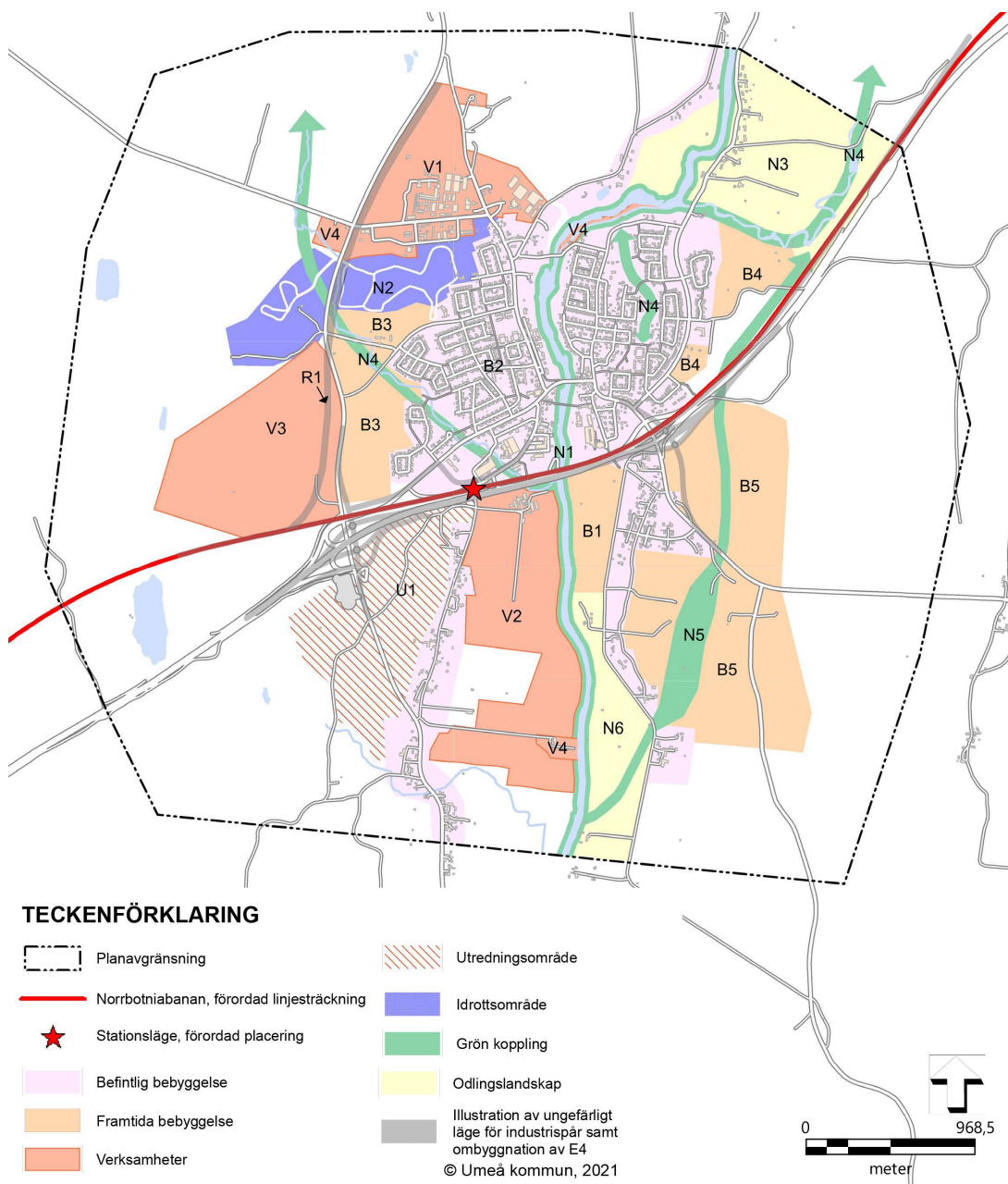
Ett resecentrum i Sävar knyter orten närmare Umeå genom kortare restid, samtidigt som helt nya pendlingsmöjligheter öppnas upp norrut mot Robertsfors och Skellefteå liksom söderut mot Örnsköldsvik. Sävars nya resecentrum föreslås få en central placering som gör det lätt att ta sig till och från stationen som gående eller cyklist.

I den fördjupade översiktsplanen för Sävar läggs även stor vikt vid att skapa gena och trygga kopplingar till och från framtida resecentrum, där möjligheterna till gång- och cykeltrafik bör prioriteras. Detsamma gäller kopplingar till verksamhetsområden och större arbetsplatser, skola och förskolor samt befintligt centrum.

Detaljplanen som har till syfte att skapa planmässiga förutsättningar för nytt resecentrum, centrumverksamhet, ny gång- och cykelväg såväl som en gång- och cykelbro bedöms i hög grad överensstämma med Umeå kommuns Fördjupade översiktsplan för Sävar.

På sikt finns förhoppning om att anläggandet av resecentrum och den nya järnvägen i Sävar ska få positiva effekter på befolkningsutvecklingen och innebära att:

- fler ska vilja och kunna bosätta sig i Sävar.
- Sävar får en förstärkt roll som pendlingsort.
- den regionala arbetsmarknaden vidgas.
- det blir lättare att bo kvar i Sävar och samtidigt studera på högskola eller universitet.
- goda möjligheter finns att ta sig till andra delar inom Norra Sverige med ett hållbart färdssätt.



Figur 6: Plankarta till den fördjupade översiktsplanen för Sävar.

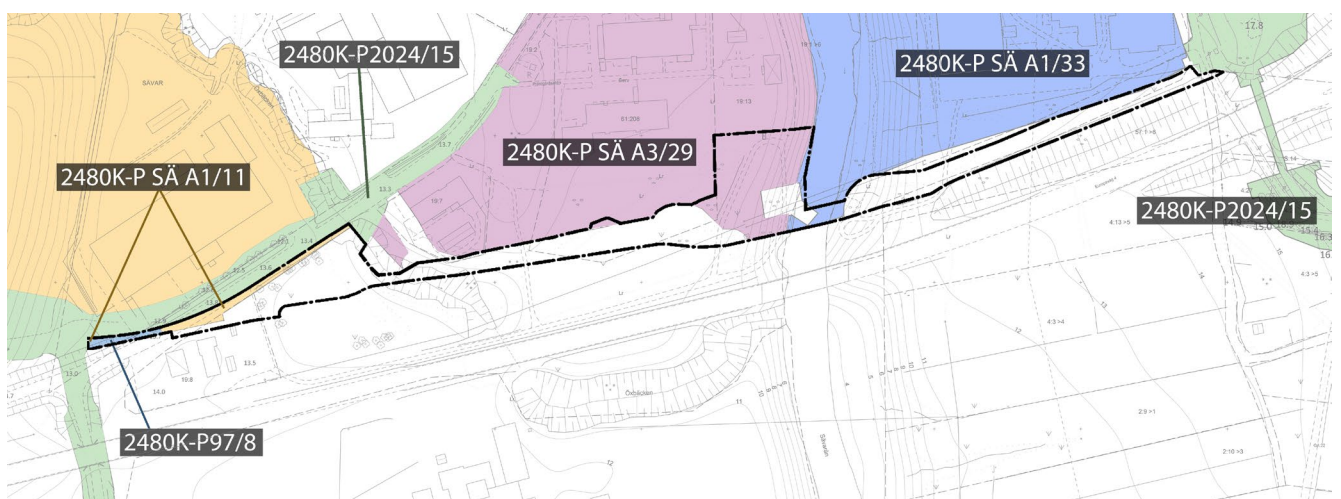
Detaljplaner och områdesbestämmelser

Delar av planområdet är detaljplanlagt sedan tidigare, vilket illustreras i figurerna *gällande detaljplaner* samt *planmosaik*. Detta innebär därmed att mindre delar av dessa befintliga planer ersätts av aktuell detaljplan när den får laga kraft.

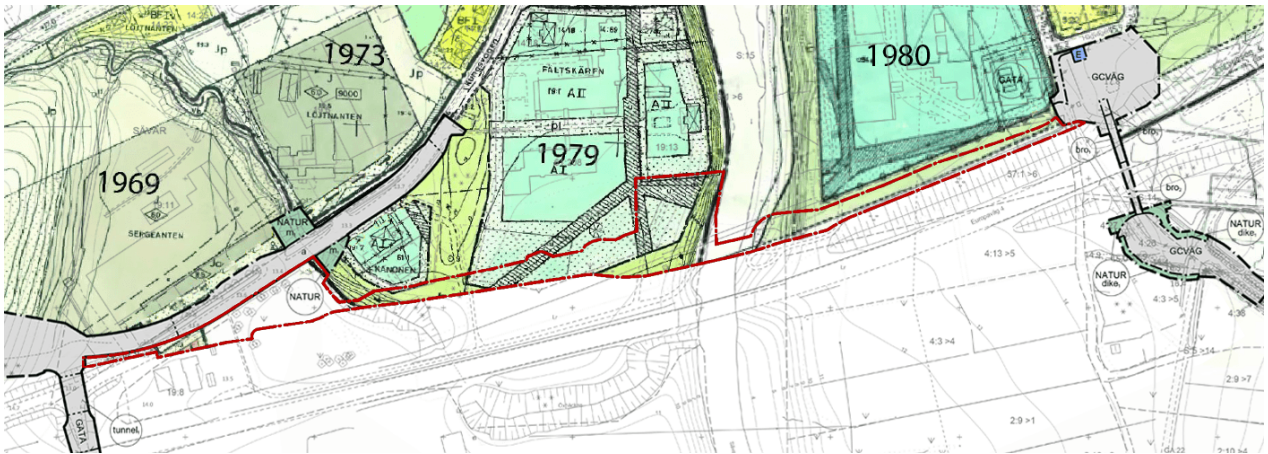
I tabellen nedan listas alla gällande detaljplaner som berörs av eller tangerar planområdet.

Tabell 1. Redogör detaljplaner som berörs av eller tangerar planområdet.

Detaljplan för del av kvarteret Sergeanten, 2480K-P97/8 Laga kraft 1997	Del inom planområdet är planlagt som småindustri och hantverk samt uppsamlingsgata.
Byggnadsplan för södra industriområdet, 2480K-P SÄ A1/11 Laga kraft 1969	Del inom planområdet är planlagt som vägmark och motorserviceändamål.
Stadsplan för kvarteret Fältskären mm, 2480K-P SÄ A3/29 Laga kraft 1979	Del inom planområdet är planlagt som park och plantering och allmänt ändamål.
Stadsplan för Södra Östermalm, 2480K-P SÄ A1/33 Laga kraft 1980	Del inom planområdet är planlagt som vattenområde, park och plantering och allmänt ändamål.
<i>Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl., 2480K-P2024/15</i> <i>Laga kraft 2024</i>	<i>Angränsar till planområdet. Planlagt som gata, gång- och cykelväg, natur och tekniska anläggningar.</i>



Figur 7: Gällande detaljplaner - Illustrationen visar gällande detaljplaner i relation till planområdet.



Figur 8: Planmosaik - Illustrationen visar gällande plankartor med planområdet markerat i rött.

Detaljplaner som upphävs

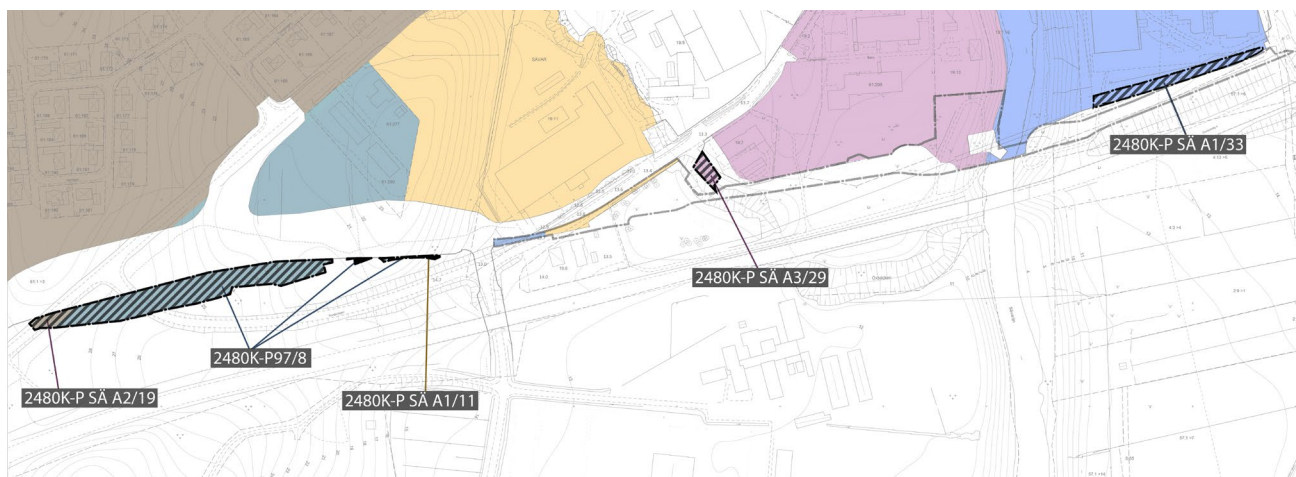
Planförslaget innebär att delar av befintliga detaljplaner upphävs. Områdena som upphävs för detaljplanerna 2480K-P SÄ A2/19, 2480K-P97/8, och 2480K-P SÄ A1/11 är belägna mellan detaljplanen för Kungsvägen och järnvägsplanen. Dessa delar av detaljplanerna är därmed ej genomförbara vilket är skälet till upphävandet.

I anslutning till Sävar skola upphävs delar av detaljplanen 2480K-P SÄ A1/33. Skälet till upphävandet är att möjliggöra ett utökat servitutområde för Norrbotniabanan.

I tabellen nedan listas alla gällande detaljplaner som delvis upphävs.

Tabell 2. Delar av gällande detaljplaner som upphävs.

Stadsplan för södra delen av Öxbäcksområdet, 2480K-P SÄ A2/19 Laga kraft 1973	Del som upphävs är planlagt som gata.
Detaljplan för del av kvarteret Sergeanten, 2480K-P97/8 Laga kraft 1997	Del som upphävs är planlagt som småindustri och hantverk samt uppsamlingsgata.
Byggnadsplan för södra industriområdet, 2480K-P SÄ A1/11 Laga kraft 1969	Del som upphävs är planlagt som park och plantering.
Stadsplan för Södra Östermalm, 2480K-P SÄ A1/33 Laga kraft 1980	Del som upphävs är planlagt som allmänt ändamål.



Figur 9: Upphävda detaljplaner - Illustrationen visar med skraffering områden av gällande detaljplaner som upphävs.

Norrbotniabanans noder 2

Norrbotniabanans noder 2 var ett gemensamt projekt för kommunerna Robertsfors, Skellefteå och Umeå samt Region Västerbotten som pågick mellan februari 2021 och december 2023.

Projektets syfte var att tillvarata Norrbotniabanans fulla potential i stationsorterna Bureå, Robertsfors och Sävar. Målet var att skapa attraktiva och konkurrenskraftiga noder på kort och lång sikt i enlighet med regionens och kommunernas visioner och mål. Detta med riktningen att hitta lösningar som gav flexibilitet och maximala synergieffekter mellan olika funktioner och verksamheter i och i anslutning till resecentrum.

Arbetet syftade även till att ta fram ett gemensamt underlag om den framtida utvecklingen i Robertsfors, Skellefteå och Umeå kommuner vad gäller befolkning, arbetsmarknad, näringsliv och bostadsbyggande.

Inom ramen för projektet har en gemensam risk/möjlighetsanalys, barnkonsekvensanalys samt tillgänglighetsanalys tagits fram. Barnkonsekvensanalysen utgör ett underlag till denna detaljplan. Se avsnitt *Barnperspektiv* under både *Förutsättningar* samt *Förändringar och konsekvenser*.

Planbesked

Planbesked är ett kommunalt beslut som lämnas för att formellt meddela om kommunen tänker inleda eller inte inleda planläggning. Planbeskedet är inte bindande och kan inte överklagas. Kommunen kan också inleda planläggning utan att Planbesked lämnats.

Byggnadsnämnden beslutade 2020-06-17 §216 att inleda planläggning för fastigheten Sävar 61:1 med fler.

Undersökning av miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Planförslaget ska genomgå en undersökning enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966), där omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras.

Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska planförslaget utredas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En MKB ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få. Det som framkommer i en MKB ska integreras i planarbetet och handlingen ska samrådats i samband med planprocessen.

Undersökningen visar på att *risk för påverkan* finns avseende den befintliga miljöns känslighet, kulturmiljö, landskaps-/stadsbild, naturmiljö, Natura 2000-område, vattenskyddsområde, miljö kvalitetsnorm för vatten, försämrade miljöstatus för vattenförekomst, skredrisk, översvämningrisk, lokalklimat, ljusförhållanden, ändrad trafiksituation, alstrande av störningar, dagvattenhantering, trafik och geoteknik.

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande *inte antas* innebära en betydande miljöpåverkan trots att viss risk för påverkan finns, varför *ingen* MKB har upprättats. De faktorer som undersökningen visar påverkas av planförslaget har belysts och behandlats i planbeskrivningen. Behovsbedömningen grundas på bifogad genomgång av planens miljöpåverkan.

Genomgången visar ingen anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan. Vid sammanvägning av faktorer med risk för inverkan bedöms inverkan inte heller vara jämförbar med betydande miljöpåverkan.

- Det finns inte anledning att anta att planen medför påverkan på riksintresse.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför betydande påverkan på Natura 2000-område.
- Det finns anledning att anta att planen kan till en mindre grad försvåra upprätthållandet av miljö kvalitetsnorm för Öxbäcken.
- Det finns anledning att anta att planen till en mindre grad kan påverka uppfyllande av kvalitetskraven för vattenförekomsten Öxbäcken.

För att läsa miljöbedömningen i sin helhet se bilagan *Undersökning av betydande miljöpåverkan Sävar 61.1 Resecentrum*.

Undersökningssamråd 1

Ett första samråd om undersökningen genomfördes med Länsstyrelsen i Västerbotten (6 kap. 6 § miljöbedömningsförordningen 2023-06-05. Utifrån de förutsättningar som presenterades i undersökningssamrådet delade Länsstyrelsen inte kommunens bedömning, att planens genomförande inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan utifrån innebörden i 5 § MB (2017:966). Länsstyrelsen menade att det finns risk för att miljö kvalitetsnormen för ekologi försämras på grund av den sammanlagda påverkan på Öxbäckens morfologi från detaljplanen samt järnvägsplanen. Länsstyrelsen yttrande i undersökningssamråd 1 bifogas planhandlingarna.

Utredning morfologi

Detta medförde att en utredning av den sammanlagda påverkan från ökad exploatering i form av järnvägen, ombyggnad av Kungsvägen och resecentrum på Öxbäckens närområde

(morfologi) behövde utföras. Resultatet av utredningen visar att parametern närområde bibehåller befintlig status, måttlig, även om detaljplanen för resecentret utförs. Det vill säga att miljö kvalitetsnormen för ekologi inte försämras efter den sammanlagda exploateringen.

För en fullständig redovisning av påverkan på morfologin för Öxbäcken, se bilaga *Morfologisk studie av vattenförekomsten Öxbäcken (2024)*.

Undersökningssamråd 2

Länsstyrelsen i Västerbotten mottog utredningen och svarade i ett andra undersökningssamråd 2024-02-06 att den morfologiska studien av vattenförekomsten Öxbäcken visar att den tillkommande påverkan från aktuell detaljplan och järnvägsplan inte gör att parametern närområde försämras så mycket att bedömningen hamnar i en lägre klass och att statusen för vattenförekomsten försämras. Detta gäller både med vattenförekomstens nuvarande utbredning och den utbredning som kommer att gälla från år 2027. Med vetskap om detta håller Länsstyrelsen med om kommunens bedömning att detaljplan för del av Sävar 61:1 m.fl. Resecentrum Sävar inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Kompletterande yttrande från Länsstyrelsen, 2024-02-06

Beskrivning av ärendet

Kommunen har begärt ett kompletterande yttrande över genomförd undersökning om betydande miljöpåverkan, i enlighet med 5 kap. 11 a § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detta då Länsstyrelsen i tidigare yttrande 2023-06-21 efterfrågat en analys av påverkan på miljö kvalitetsnormen för vattenförekomsten Öxbäcken. Kommunen har nu skickat den morfologiska studien av vattenförekomsten (daterad 2024-01-17) och önskar ett kompletterande yttrande där Länsstyrelsen anger sin inställning till betydande miljöpåverkan efter utförd utredning.

Bedömning av miljöpåverkan

Den morfologiska studien av vattenförekomsten Öxbäcken visar att den tillkommande påverkan från aktuell detaljplan och järnvägsplan inte gör att parametern Närområde försämras så mycket att bedömningen hamnar i en lägre klass och att statusen för vattenförekomsten försämras. Detta gäller både med vattenförekomstens nuvarande utbredning och den utbredning som kommer att gälla från 2027. Med vetskap om detta håller Länsstyrelsen med om kommunens bedömning att detaljplan för del av Sävar 61;1 MFL Resecentrum Sävar inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens synpunkter och råd

I dag är ekologisk status för Öxbäcken bedömd till Måttlig och miljö kvalitetsnormen är God ekologisk status 2027. De åtgärder som i VISS föreslås för att nå normen är att vandringshinder för fisk byggs bort, att vattendragsfåran restaureras och att kantzoner i bäckens närområde förbättras. Även om detaljplanen inte försämrar statusen för vattenförekomsten så påverkar den planerade exploateringen möjligheten att nå miljö kvalitetsnormen. Det är därför viktigt att ta med i kommande arbete att utrymme för försämring av parametern efter genomförd detaljplan och järnvägsplan är litet och att åtgärder för att förbättra vattenförekomstens status bör utföras för att följa miljö kvalitetsnormen.

Delegationsbeslut

Den 14 juni 2024 beslutade byggnadsnämnden via delegation om betydande miljöpåverkan för Detaljplan, Sävar 61:1 m.fl. Byggnadsnämnden bedömde att ett genomförande av aktuell detaljplan inte innebär betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. miljöbalken (1998:808), ska därför inte genomföras.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens digitala anslagstavla från den 14 juni till den 5 juli år 2024.

I ett senare skede av planprocessen har planområdet minskat varav samrådsförslaget enbart berör en del av Öxbäcken som redan planeras kulverteras som en följd av Norrbotniabanans dragning. Denna förändring innebär att Öxbäckens morfologi ej är relevant för gällande planförslag.

Kommunala beslut i övrigt av betydelse för detaljplanen

Inriktningsbeslut

2021-05-19 beslutade byggnadsnämnden att dela upp detaljplanen för resecentrum i två detaljplaner. Det vill säga en detaljplan för omdragningen av Kungsvägen och gång- och cykelbron över E4:an samt en detaljplan för resecentrum och resterande tillhörande delar.

Syftet med delningen var att påskynda planarbetet för omdragning av Kungsvägen och gång- och cykelbron. Dessa områden handlades från och med inriktningsbeslutet i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl.* som vann laga kraft 12 juli 2024.

Kollektivtrafikprogram

Kollektivtrafikprogrammet pekar ut riktning och åtgärder för tillgänglig och förbättrad kollektivtrafik i takt med att Umeå kommun växer.

Umeå kommun. (2021) Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun. Beslutad av kommunfullmäktige 2021-10-25.

Cykeltrafikprogram

Programmets mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras.

Umeå kommun. (2018) Cykeltrafikprogram för Umeå. Beslutad av kommunfullmäktige 2018-06-18.

Parkeringsnorm

Genom parkeringsnorm anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till att främja minskat bilanvändande.

Umeå kommun. (2018) Parkeringsnorm för Umeå kommun. Godkänd av byggnadsnämnden 2017-12-13. Antagande av kommunfullmäktige 2018-03-26. Reviderad n 2024-05-22.

Dagvattenprogram

Programmet slår fast hur dagvattnet ska hanteras i takt med kommunens fortsatta tillväxt, utan att medborgare och omgivande miljö ska påverkas negativt.

Umeå kommun. (2022) Dagvattenprogram för Umeå. Beslutad av kommunfullmäktige 2022-01-31.

Anvisningar för avfallshantering och återvinning

Innehåller råd och anvisningar vid ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning av alla avfallsslag som uppkommer i hushållen. Dessa säkerställer att avfallshanteringen ska kunna hanteras med framkomlighet för hämtningsfordon och hämtningspersonal.

Vatten och Avfallskompetens i Norr AB [Vakin]. (2023) Anvisningar för avfallshantering och återvinning, version 1.0.

Utredningar

- Naturvärdesinventering Norrbotniabanan - Sträckan Dåvamyran–Skellefteå, Greensway, 2016
- Naturvärdesinventering - Natura 2000-område Sävarån, Sweco, 2021
- Markteknisk undersökningsrapport, WSP, 2023
- Resecentrum Sävar - Projekterings PM, WSP, 2023
- Bullerutredning, Structor, 2024
- Dagvattenutredning Sävar Resecentrum, WSP, 2024
- Bilaga till dagvattenutredning - Recipientbedömning Öxbäcken Sävar, WSP, 2024
- Morfologisk studie av vattenförekomsten Öxbäcken, Tyréns, 2024
- Markmiljöundersökning Preem Sävar, Sweco, 2024
- Barnkonsekvensanalys, Ekologigruppen, 2024
- Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån, Sweco, 2024

Övriga underlag

- Kulturhistorisk bebyggelseinventering: Del 3 Umeå yttre byar, Västerbottens Museum, 1997
- Översiktsplan Umeå kommun - Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet, 2018
- Översiktsplan Umeå kommun - Fördjupning för Sävar, 2021
- Riktlinjer för fysisk planering - Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län, 2019

Ställningstaganden enligt miljöbalken

Hushållningsbestämmelser

När kommunen arbetar med att ta fram en ny detaljplan ska hushållningsbestämmelserna i 3 kap. och 4 kap. miljöbalken tillämpas.

Enligt miljöbalkens tredje kapitel ska mark- och vattenområden användas för det ändamål för vilka de är mest lämpade, utifrån dess nuvarande användning eller potentiella framtida användning. Företräde ska ges åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Mark- och vattenanvändningarna som skyddas av tredje kapitlet miljöbalken utgör både bevarandebestämmelser och mark- eller vatten som är lämplig för en viss typ av exploatering. I den paragraf som berör naturvård, kulturmiljö och friluftsliv finns ett tillägg om att skydda fysisk miljö i övrigt. Detta tillägg syftar på att planeringen ska hushålla även med den bebyggda miljön och landskapsbilden.

Ekologiskt särskilt känsliga områden

Detaljplanen berör vattenområdet samt strandkanter för Öxbäcken samt Sävarån. Sävarån är enligt 3 kap. 6 § miljöbalken ett vattendrag av riksintresse för naturvård. Ån är också utpekad som Natura 2000-område där hela avrinningsområdet för Sävarån samt dess biflöden, inklusive Öxbäcken, ingår.

Detaljplanens påverkan på Öxbäcken samt Sävarån är till stor del sammankopplad med åtgärder som planeras inom ramen för angränsande järnvägsplan.

Den samlade bedömningen av planförslaget är att detaljplanen varken bedöms innebära en försämring av miljö kvalitetsnormerna för respektive vattendrag eller innebära en negativ påverkan på riksintresset för naturvård.

Se avsnitt *Miljö kvalitetsnormer* nedan samt *Naturmiljö* under både *Planeringsförutsättningar* och *Förändringar och konsekvenser*.

Rennäring

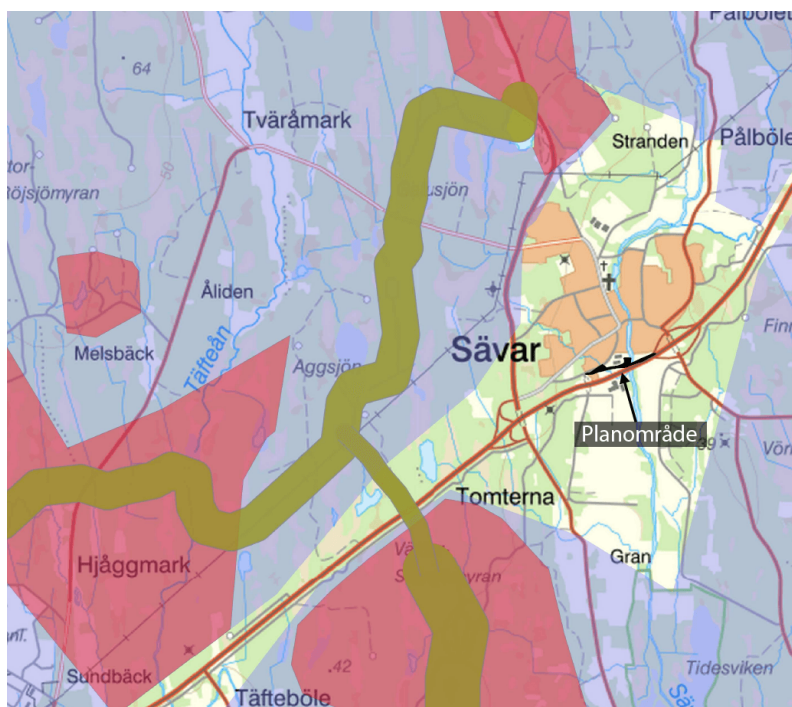
Enligt 3 kap. 3 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för rennäringen skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringens bedrivande.

I Sverige finns sammanlagt 51 samebyar där renskötsel får bedrivas inom geografiska avgränsade områden. Inom Umeå kommun finns fem samebyar. Aktuellt planområde omfattas av renskötselområde för Rans sameby.

Planområdet är inte del av ett riksintresseområde för rennäring. I sin renbruksplan har Rans sameby beskrivit sin markanvändning i Umeå. I figuren *Renbruksplan* redovisas ett utklipp över Sävar från Rans samebys renbruksplan år 2021. Här framgår det tydligt att planområdet ej är av betydelse för rennäringen.

En renbruksplan är ett levande dokument och ändras kontinuerligt allt eftersom förutsättningarna för de olika betesmarkerna förändras. Bedömningen har gjorts att

förutsättningarna inom planområdet ej har förändrats sedan 2021 varav områdets status som ej betydande för rennäringen kvarstår.



Figur 10: Renbruksplan - Utklipp från Rans samebys renbruksplan, 2021. Blått representerar kärnområde, rött nyckelområde och orange/gula sträck flyttleder. Planområdet är markerat med svart prick.

Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som på grund av sina speciella förutsättningar är av nationellt intresse. Områdena avser såväl olika bevarandebalanser som områden som är viktiga för exploatering för ett visst ändamål. Bestämmelserna om riksintressen finns i 3–4 kapitlen miljöbalken (MB).

Kapitel 3 miljöbalken

Mark- och vattenområden enligt §5-9 som utgör riksintressen ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada de utpekade intressena.

Inom planområdet finns riksintressen enligt 3 kap miljöbalken i form av *Framtida järnväg*, *Avrinning i vattendrag* och *Naturvård Sävarån*.

I närheten av planområdet finns även riksintressen enligt 3 kap miljöbalken i form av *E4 genom Västerbottens län*.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära en negativ påverkan på riksintresset *Framtida järnväg* då detaljplanen planläggs för att stödja Norrbottenbanans funktioner. Detaljplanen bedöms inte heller innebära negativ påverkan på riksintresset *Avrinning i vattendrag* och *Naturvård Sävarån*. Se avsnitt *Miljökonsekvensbeskrivning - Bro över Sävarån* under både *Planeringsförutsättningar* och *Förändringar och konsekvenser*. Då riksintresset *E4 genom Västerbottens län* är beläget utanför planområdet berörs det inte av planförslaget.

Kapitel 4 miljöbalken

I miljöbalkens fjärde kapitel har riksdagen specificerat ett antal geografiska områden som i sin helhet är av riksintresse. För samtliga utpekade riksintressen gäller att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön inte får medföra att områdenas natur- och kulturvärden påtagligt skadas. För vart och ett av dessa riksintressen gäller dessutom särskilda förbud eller krav på hänsyn. Dessa krav måste också vara uppfyllda för att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön ska vara tillåtna.

För samtliga riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken, med undantag av nationalstadsparker och Natura 2000-områden, gäller inte förbudet mot påtaglig skada eller övriga krav på förbud och hänsyn om detaljplanens tänkta åtgärder avser:

- utveckling av befintliga tätorter,
- utveckling av det lokala näringslivet,
- utförande av anläggningar som behövs för totalförsvaret, eller
- om det finns särskilda skäl, utvinning av riksintressanta fyndigheter av ämnen och material.

Planområdet omfattas av riksintresse för Natura 2000, Sävarån. Detaljplanen bedöms inte skada den livsmiljö eller de livsmiljöer som Natura 2000-området syftar till att skydda. Planen bedöms inte heller utsätta de skyddade arterna för en störning som betydligt försvårar deras bevarande i området. Genomförandet av detaljplanen bedöms därmed inte innebära en negativ påverkan på riksintresset Natura 2000.

Se avsnitt *Natura 2000 under Ställningstaganden enligt miljöbalken samt Miljökonsekvensbeskrivning - Bro över Sävarån* under både *Planeringsförutsättningar* och *Förändringar och konsekvenser*.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel, vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. En MKN kan anges som en halt eller ett värde (halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas.

Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att en miljökvalitetsnorm försämras eller äventyra att statusen kan förbättras. För att en MKN ska följas krävs oftast fler åtgärder än vad som kan säkerställas i en enda detaljplan, men detaljplanen kan vara ett av flera medel för att följa normen.

Miljökvalitetsnorm för utomhusluft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden) och dessa regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477).

Luftkvalitetsproblem i svenska städer i relation till normer är främst kopplat till trafiken och då i form av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀).

I delar av centrala Umeå överskrids gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Kommunen arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljö kvalitetsnormen som anger lägsta godtagbara miljö kvaliteten. Då detaljplanen möjliggör för att arbetspendling mellan Sävar och Umeå sker med tåg istället för bil kan detaljplanen bidra till en minskning av luftföroreningar i Umeå.

Tillkommande trafik i och med detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN för utomhusluft riskerar att överskridas.

Miljö kvalitetsnorm för vatten

Vattenmyndigheterna har det övergripande ansvaret att se till att EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) genomförs i Sverige. Grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten har delats in i vattenförekomster för vilka bedömning har skett vilken ekologisk, kemisk eller kvantitativ status som vattnet har och vilka krav som ställs för att kunna upprätthålla och förbättra denna status.

Umeå ingår i Bottenvikens vattendistrikt. Inom vattendistriktet är grundvatten, sjöar, vattendrag och kustvatten indelat i vattenförekomster. Vattenförekomsterna har bedömts utifrån dess ekologiska, kemiska eller kvantitativa status.

Alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus. Alla grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus.

Ingen vattenförekomst inom Bottenvikens vattendistrikt uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) vilka sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Bortsett från dessa är det ett femtiotal vattendrag, sjöar och kustvatten som inte uppnår god kemisk status på grund av påverkan från olika tungmetaller och tributyltenn (TBT). Trots detta bedöms vattenkvaliteten vara överlag god inom distriktet.

Nedan redovisas yt- och grundvattenförekomster som berörs av detaljplanen. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte påverka möjligheten att berörda vattenförekomster ska uppnå god ekologisk status eller god kemisk status.

För en fullständig redovisning av gång- och cykelbrons påverkan på MKN vatten se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Nuvarande status och norm för berörda ytvattenförekomster

Detaljplaneområdet avvattnas mot ytvattenförekomsterna Öxbäcken samt Sävarån. Vattendragens status samt norm redovisas i tabellen nedan.

MKN ekologi

Den ekologiska statusen för en ytvattenförekomst bedöms i en femgradig skala: hög, god, måttlig, otillfredsställande eller dålig status. Styrande för bedömning av ekologisk status är huvudsakligen de biologiska kvalitetsfaktorerna medan de fysikalisk-kemiska och hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna är stödjande för statusbedömningen.

- Biologiska kvalitetsfaktorer – beskriver tillståndet för växt- och djurlivet i vattenförekomsten
- Fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer – beskriver det fysikaliska och kemiska tillståndet näringsämnen, och förekomsten av vissa särskilt förorenande ämnen, till exempel zink,
- Hydromorfologiska kvalitetsfaktorer – beskriver hydrologiska och morfologiska egenskaper, till exempel om en vattenförekomst är påverkad av mänsklig aktivitet såsom hårda kajkanter, vandringshinder för fisk i form av en dammanläggning eller pirar och bryggor.

MKN kemi

Den kemiska statusen för en ytvattenförekomst bedöms antingen vara god eller att god kemisk status inte uppnås. Bedömningen grundar sig på att mätvärden och observationer jämförs med gränsvärden för ett antal olika ämnen.

Recipient	Aktuell status	Kvalitetskrav	Kvalitetsfaktorer och klassificerade parametrar		
Öxbäcken MS_CD: WA57254985 EU_CD: SE709762- 173171 VISS 2024	Måttlig ekologisk status	God ekologisk status 2027	Biologiska	Påväxt-kiselalger Bottenfauna Fisk	Ej klassad Ej klassad Måttlig
			Fysikalisk-kemiska	Näringsämnen Försurning SFÄ	Ej klassad Ej klassad Ej klassad
			Hydromorfologiska	Konnektivitet i vattendrag Hydrologisk regim i vattendrag Morfologiskt tillstånd i vattendrag	Dålig Måttlig Måttlig
Sävarån MS_CD: WA19186327 EU_CD: SE710995- 172915 VISS 2024	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus	Prioriterade ämnen	Bromerad difenyleter	Uppnår ej God
			Kvicksilver och kvicksilverföreningar Bly och blyföreningar Kadmium och kadmiumföreningar Nickel och nickelföreningar	Uppnår ej God	
				Ej klassad	
				Ej klassad	
				Ej klassad	
Sävarån MS_CD: WA19186327 EU_CD: SE710995- 172915 VISS 2024	Måttlig ekologisk status	God ekologisk status 2033	Biologiska	Påväxt-kiselalger Bottenfauna Fisk	Ej klassad God Måttlig
			Fysikalisk-kemiska	Näringsämnen Försurning SFÄ	Ej klassad God Ej klassad
			Hydromorfologiska	Konnektivitet i vattendrag Hydrologisk regim i vattendrag Morfologiskt tillstånd i vattendrag	Måttlig Måttlig Måttlig
Sävarån MS_CD: WA19186327 EU_CD: SE710995- 172915 VISS 2024	Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus	Prioriterade ämnen	Bromerad difenyleter	Uppnår ej God
			Kvicksilver och kvicksilverföreningar Bly och blyföreningar Kadmium och kadmiumföreningar Nickel och nickelföreningar	Uppnår ej God	
				Ej klassad	
				Ej klassad	
				Ej klassad	

Figur 11: Tabell som redovisar ekologisk och kemisk status och norm för ytvattenförekomster som berörs av detaljplanen.

Nuvarande status och norm för berörd grundvattenförekomst

Detaljplaneområdet berör grundvattenförekomst Sävaråsen. Sävaråsens status samt norm redovisas i tabellen nedan.

Grundvattenförekomster är geologiska bildningar i jord eller berg med speciellt goda förutsättningar att lagra grundvatten. Grundvattenförekomsten omges av ett tillrinningsområde. Tillrinningsområdet är hela det område där nederbörd eller annat vatten kan strömma mot och tillföras grundvattenförekomsten.

MKN kemi

MKN anger att grundvattenförekomster ska ha en god kemisk status. En grundvattenförekomst bedöms antingen ha god eller otillfredsställande kemisk status. Bedömningen utgår från att jämföra mätvärden i grundvattenförekomsten med riktvärden som fastställts i föreskrifter av SGU.

MKN kvantitativ

Kvantitativ status handlar om balansen mellan grundvattenbildning och grundvattenuttag. En grundvattenförekomst bedöms ha god kvantitativ status när grundvattennivåerna visar att det råder balans mellan långsiktig grundvattenbildning och uttagsmängd. Kriterierna för god kvantitativ status är:

- Förändringar i grundvattennivåer ska inte leda till saltvatteninträngning eller annan inträngning av förorenade ämnen.
- Grundvattenuttag ska inte ge negativa effekter i anslutna ekosystem.

Recipient	Aktuell status	Kvalitetskrav	Tillförlitlighetsklassning	Motivering och metod för bedömningen
Sävaråsen MS_CD: WA99280155	God kemisk status	God kemisk grundvattenstatus	2 - Medel	Vattenförekomsten bedöms uppnå god kemisk status. Bedömningen baseras på nationella och regionala miljöövervakningsdata samt analyser från Vattentäcksarkivet under åren 2013-2017. Inga ämnen i halter över riktvärdena för god kemisk status har uppmätts. Påverkan från mänskliga aktiviteter bedöms som liten.
VISS 2024 EU_CD: SE710178-173102	God kvantitativ status	God kvantitativ status	2 - Medel	Grundvattenförekomsten bedöms ha god kvantitativ status. Det finns inga rapporter om brist eller konkurrens om vattentillgång. I förekomsten mäts grundvattennivåer i en station. Inga förändringar kan ses. Stationen anses inte vara representativ för den stora förekomsten varför tillförlitlighetsklassningen sätts till 2 – medel.

Figur 12: Tabell som redovisar kemisk och kvantitativ status och norm för grundvattenförekomster som berörs av detaljplanen.

Miljö kvalitetsnorm för omgivningsbuller

MKN för buller bygger på ett EG-direktiv för buller som infördes i svensk lagstiftning i Förordning om omgivningsbuller (2004:675). Enligt förordningen ska omgivningsbuller kartläggas och åtgärdsprogram upprättas för vägar och järnvägar inom kommuner med fler än 100 000 invånare eller från vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år. Därtill ska strategiska bullerkartor tas fram som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Med förordningen infördes även en MKN för buller. Målet är att sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

Kommunen och myndigheter ansvarar för att MKN följs, men det fråntar inte verksamhetsutövare ansvaret att genom sin egenkontroll sträva efter att begränsa bullerstörningar.

För att uppnå MKN för buller har Umeå kommun antagit ett åtgärdsprogram mot buller för år 2019–2023, som innefattar buller från vägtrafik, järnvägstrafik, flygtrafik och viss industriell verksamhet. Ett nytt reviderat åtgärdsprogram för buller är under framtagande. Syftet med åtgärdsprogrammet är att förbättra ljudmiljön och minska antalet boende som är exponerade av buller genom att vidta åtgärder som leder till att ljudmiljön förbättras. Syftet är också att vidareutveckla former för ett strukturerat och kontinuerligt arbete med ljud- och bullerfrågor i kommunen.

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och broar, exempelvis dimensionering, hastighetsbegränsning, skick, slitage och bullerskyddsåtgärder på och längs statliga vägar. Trafikverket ska, på samma sätt som kommunen enligt kraven i Förordning om omgivningsbuller (2004:675), kartlägga omgivningsbuller från vissa vägar. Kommunen för en kontinuerlig dialog med Trafikverket i dessa frågor.

För mer information, se rubrik *Buller* under både *Planeringsförutsättningar* samt *Förändringar och konsekvenser*.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Strandskyddet gäller generellt vid alla kuster, sjöar och vattendrag och omfattar land- och vattenområden 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd.

Planområdet omfattas av strandskydd längs med Sävarån samt Öxbäcken. Marken består till största del av naturmark där området vid Sävarån i viss utsträckning redan är ianspråktaget då det används som uppläggningsplats för kanotverksamhet.

För att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen krävs ett upphävande av strandskyddet inom delar av planområdet som är inom 100 meter från skyddade vattendrag. Om det föreligger särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken och intresset att ianspråkta området väger tyngre än strandskyddets syften, kan strandskyddet upphävas i samband med att detaljplanen får laga kraft.

Som särskilt skäl åberopas 7 kap. 18 c § första stycket 5 miljöbalken, nämligen att platsen behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet. Bedömningen är att intresset att ianspråkta marken för nytt resecentrum, centrumverksamhet, ny gång- och cykelväg såväl som en gång- och cykelbro väger tyngre än strandskyddets syfte eftersom dessa funktioner är kopplade till Norrbotniabanans dragning genom Sävar och kan därmed ej förläggas på annan plats. Funktionerna som planeras inom strandskyddat område är av högt allmänintresse då dom skapar förutsättningar för ett nytt stationsläge i Sävar samt gena och trygga gång- och cykelkopplingar till och från området.

Fri passage säkerställs genom att ytorna närmast vattendragen planläggs som allmän plats.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av skyddade områden i hela EU. Naturområden som är utpekade som Natura 2000 är värdefulla då de utgör livsmiljöer för arter och eller innehåller naturtyper som ur ett europeiskt perspektiv anses som särskilt skyddsvärda. Natura 2000 har införts för att EU har skapat ett art- och habitatdirektiv för att uppnå Konventionen om biologisk mångfald. Konventionen om biologisk mångfald ska främja den biologiska mångfalden och skydda hotade arter och livsmiljöer. För att nå detta mål ska alla EU-länder utse Natura 2000 områden för att skapa ett sammanhängande nätverk av livsmiljöer. Kommuner är skyldiga att se till att naturtyper/livsmiljöer i Natura 2000-områden inte försämras eller att skyddade arter störs på ett betydande sätt.

Detaljplanen berör Natura 2000-område Sävarån genom påverkan på både Sävarån och biflödet Öxbäcken. Sävarån omfattas av naturtypen Större vattendrag, enligt art- och habitatdirektivet, med gynnsam bevarandestatus. Naturtypen omfattar större naturliga vattendrag med en huvudfåra och större biflöden. Större vattendrag är en prioriterad naturtyp i Natura 2000-området. Sävaråns naturliga vattenregim med säsongsbundna översvämningar, som transporterar och omlagrar sediment vitaliserar stränderna, är en förutsättning för områdets mångfald och arter. Lax leker idag på hela sträckan från Sävar upp till Ytterträsket och i mynningsområdet finns viktiga lek- och uppväxtområden för många kustnära fiskarter. Utter finns i vattensystemet.

Bevarandetillstånd och bevarandemål

För varje Natura 2000-område finns en bevarandeplan upprättad. I Bevarandeplan för Sävarån (2019) beskrivs de utpekade naturtyperna och arterna för området. Här beskrivs även naturtypernas/arternas bevarandetillstånd samt vilka bevarandemål som har satts upp för dem.

Sävarån har en i stort sett naturlig vattenföring och bevarandetillståndet är gynnsamt. Flottningsepoken har haft en stark påverkan på många platser i vattendraget men omfattande restaureringsåtgärder har genomförts vilket förbättrat Sävaråns ekologiska status. För att komma till rätta med försurning genomförs kalkning i mindre biflöden vilket har gett positiva resultat. Död ved och nedfallna träd är allmänt en bristvara i ån. Exploatering av stränder och grumling är exempel på hot mot naturtypen.

Bevarandemål för Sävarån är:

- Arealerna större vattendrag, 1350 ha och mindre vattendrag, 150 ha ska vara oförändrade eller öka i takt med att biotoper återställs.
- Arealen strömsträckor ska vara oförändrad eller öka.
- Naturtyperna ska ha god funktion avseende vattenförling, flödesdynamik och geomorfologi.
- Vattenkvaliteten ska vara god så att livsbetingelserna är gynnsamma i vatten och svämplan.
- Negativ påverkan genom onaturlig grumling, försurning, övergödning och antropogena miljögifter ska minimeras.
- Naturliga vegetationstyper i vattendragets närmaste omgivning, svämplan och botten ska bevaras i sådan utsträckning att de utgör en effektiv funktionell kantzon och att de bibehåller sin naturliga struktur, artsammansättning, artrikedom och utbredning.
- De typiska arterna, t.ex. stensimpa, nejönöga, lax, öring och harr ska ha en gynnsam bevarandestatus.
- Invasiva arter ska inte introduceras.

Arter

Utpekade arter i Sävaråns Natura 2000-område är lax, stensimpa, flodpärlmussla, bredkantad dykare och utter. Alla har gynnsam bevarandestatus, utom flodpärlmusslan som har *ej gynnsam* bevarandestatus. Enligt inventering har flodpärlmusslan påträffats 1 km norr om/uppströms E4:ans passage över Sävarån, men inte vid de ansökta broarna.

Laxen behöver lämpliga miljöer för lek och uppväxt, med naturliga vattenståndsvariationer och flöden. Vid platsen för broarna har det inte bedömts vara lekbotten. Laxen behöver också god vattenkvalitet, med en försumbar påverkan från t.ex. grumlande, igenslammande, försurande, giftiga och övergödande ämnen.

Flodpärlmussla har öring och lax som värddjur under musslans larvstadium. Musslan är därmed beroende av livskraftiga populationer av öring och lax för att kunna föryngra sig.

Stensimpan behöver god vattenkvalitet med en försumbar påverkan av t.ex. grumlande, försurande, giftiga och övergödande ämnen. Stensimpan behöver också riklig förekomst av tät strandvegetation och öppna vegetationsfria vattenpartier.

Uttern behöver sjöar och biflöden som har god vattenkvalitet samt är rika på fisk och andra viktiga bytesdjur. Uttern behöver också fritt kunna vandra längs vattendragen utan risk att dödas på grund av att den måste passera hårt trafikerade vägar.



Figur 13: Natura 2000 Sävarån - Naturområdet bestående av Sävarån samt dess biflöden är markerat med blått.

Genomförande av detaljplanen

Ett genomförande av detaljplanen innebär att en gång- och cykelväg anläggs med bro över Sävarån. Den planerade järnvägen medför också anläggande av en järnvägsbro över Sävarån. Dom båda broarna planeras bli cirka 110 meter långa och anläggs cirka fyra meter ifrån varandra.

Broarna, i spännarmerad betong, kommer anläggas av Trafikverket och innebär schaktarbeten inom vattenområde och intrång i Natura 2000-området Sävarån, vilket är tillståndspliktigt enligt 11 kap. miljöbalken samt 7 kap 28 a § miljöbalken. Trafikverket har därmed ansökt om en samlad prövning för både vattenverksamhet och intrång i Natura 2000-område. Som underlag i tillståndsprövningen har Sweco på uppdrag av Trafikverket tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning för broarna (2024).

Ett antal risker för påverkan på Natura 2000-området har identifierats.

Delar av vattendraget och dess utpekade arter kan påverkas av dom provisoriska pålbryggorna, en under varje bro, som används i byggskedet. När pålbryggorna är i bruk kan undervattensbuller störa fisk kring broarna. Fisk kan även komma att påverkas genom grulande arbete, då lekbottnar kan sättas igen och täckas över av sediment. Då pålbryggorna används under en begränsad tidsperiod bedöms dom inte ge långvariga effekter på vattendraget eller dess utpekade arter.

Grundläggningsarbetena inom vattenområdet kan medföra förlust av utpekad naturtyp eller livsmiljö för utpekade arter, såsom förlust av strandvegetation, forssträckor, lekbottnar och mussellokaler. Grundläggningsarbetena för brostöden och pålningsarbeten inom vattenområdet kan också medföra grumling och ska genomföras med tidsrestriktioner för att minimera risken för grumling under lekperioden. Arbetsmoment som grävning, pålning i och omkring vatten liksom transporter omkring vattenområdet kan sätta partiklar och sediment i rörelse, vilket kan leda till grumling.

Det finns risk för utsläpp av förorenande ämnen under anläggningsskedet, såsom drivmedel och kemikalier. Länshållningsvattnet från sponter kommer att renas från suspenderade

partiklar genom klarning, översilning eller dylik åtgärd. Risken finns även att vatten med pH-värden som kan påverka växt- och djurliv negativt släpps ut i vattendraget. Det gäller vid betonggjutning, hantering av svavelhaltigt berg och sulfidhaltig jord samt utläggning av stenkross. Under anläggningsskedet kan det också bli bullerstörningar samt störningar på grund av körning med maskiner, avverkning och markberedning nära och i vattendragen.

Av säkerhetsskäl kommer mark- och vattenområdet som utgör arbetsområde för broarna att stängas av under byggtiden, vilket ger en tillfällig barriäreffekt för människor och större däggdjur, men ej mindre eller vattenlevande djur. När broarna är byggda kommer strandpassager med minst 3 meter bredd anläggas vid Sävarån. De är utformade för att erbjuda strandzoner anpassade för större däggdjur.

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på Natura 2000-området Sävarån:

- Grumlade arbeten ska ej utföras under perioderna 15 april–15 juni (hänsyn till vårlekande fiskarter) samt 15 september–15 oktober (hänsyn till höstlekande fiskarter).
- Avbaningsmassor ska sparas och användas för återställning av arbetsområden nära vattendragen för att främja en snabb återväxt av strandvegetation.
- De ytliga lagren av erosionsskydd i Sävarån ska utformas och anpassas för att efterlikna naturligt bottenmaterial och strandzon.

Under byggtiden, då den största negativa påverkan av ovanstående störningar bedöms kunna uppstå för utpekade och typiska arter, vidtas omfattande skyddsåtgärder för att minimera effekterna av störningar i vattendraget. Åtgärderna är styrda i tid för att minimera störning under (bland annat) laxens vandrings- och lekperiod. Med de planerade skyddsåtgärderna bedöms ej bevarandestatus för naturtypen större vattendrag eller de typiska arterna försämrats, även om en viss negativ störning i vattendraget kan uppstå lokalt och under en begränsad tid.

Anläggning av broarna bedöms inte skada den livsmiljö eller de livsmiljöer som Natura 2000-området syftar till att skydda. Det bedöms inte heller utsätta de skyddade arterna för en störning som betydligt försvårar deras bevarande i området.

För en fullständig redovisning av broarnas konsekvenser på Natura 2000, se bilaga *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg, Norrbotniabanan Bro över Sävarån, Umeå kommun, Västerbottens län (2024)*.

Planeringsförutsättningar

Under respektive rubrik i detta avsnitt beskrivs förutsättningarna på platsen. Här beskrivs både platsen som den ser ut idag samt förändringar som kommer ske till följd av anläggandet av Norrbotniabanan samt ombyggnation av Kungsvägen.

Norrbotniabananans dragning har fastställts i järnvägsplanen för delsträckan Dåva–Skellefteå och ombyggnationen av Kungsvägen har fastställts i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl., 2480K-P2024/15*. Då både järnvägsplanen samt detaljplanen för Kungsvägen är antagna och har fått laga kraft utgör dom planeringsförutsättningar i detta dokument.

Mark- och vattenanvändning

Planområdet är beläget i södra Sävar och sträcker sig mellan Tomternavägen i öster och gång och cykelväg vid Sävar skola i väster. Då planområdet är långsträckt angränsar det både till Kungsvägen, brandstationen, vårdcentralen samt Sävar Skola i norr.

Söder om planområdet löper väg E4 i öst-västlig riktning. Mellan planområdet och E4:an kommer den nya järnvägen Norrbotniabanan anläggas parallellt med E4:an.

Planområdet består idag till största del av obebyggd mark i form av skogs eller ängsmark. I väster innefattar planområdet delar av befintlig drivmedelsstation. Planområdet korsas både av Öxbäcken och Sävarån varav delar av planområdet utgörs av vattendragens strandzoner.



Figur 14. Ortofoto med planområde

Stads- och landskapsbild

Den befintliga bebyggelsen i Sävar är centrerad runt Sävarån. Närmast ån och längs den gamla Kustlandsvägen finns bebyggelse från brukstiden, medan det i de yttre delarna mer har karaktären av villabebyggelse från 1970-tal och senare. Sävar centrum har i närtid kompletterats med nya flerbostadshus.

Planområdet är beläget i södra utkanten av Sävar cirka 500 meter från Sävar centrum. I samband med anläggandet av Norrbotniabanan kommer Kungsvägen byggas om. Vägen får delvis en ny sträckning och en funktionell uppgradering med utrymme för gång- och cykel samt en trädallé. Kungsvägen blir i och med detta det nya huvudstråket som kommer förbinda stationsområdet med Sävars lokalcentrum. Generalsvägen upphör som huvudstråk. Den nya dragningen av Kungsvägen har hanterats i detaljplanen *Sävar 61:1 med flera – omdragning av Kungsvägen och gång- och cykelbro* (laga kraft, 2024)

Mellan Sävar centrum och planområdet är ett verksamhetsområde beläget. Verksamhetsområdet som avgränsas av Generalsvägen i norr och Kungsvägen i söder är utpekad i översiktsplanen som ett framtida omvandlingsområde i gällande översiktsplan *Fördjupning för Sävar* (Umeå kommun, 2021). Översiktsplanens intention är att verksamhetsområdet på sikt ska omvandlas till ett bebyggelseområde med hög täthet med en blandning av bostäder och verksamheter med kvartersstruktur. Detta för att skapa liv och rörelse i området kring resecentrum.



Figur 15: Karta över tätort, ny järnväg och ny dragning av kungsvägen. Källa: &Rundquist Arkitekter

Bostäder

Det finns inga bostäder inom planområdet eller i dess närhet.

Verksamheter och andra anläggningar

I planområdets västra del finns en befintlig drivmedelsstation. Området norr om Kungsvägen utgörs av ett verksamhetsområde med två större verksamheter.

Kulturmiljö

Delar av bebyggelsen i Sävar är utpekad av kommunen som en kulturmiljö i dokumentet *Kulturhistorisk bebyggelseinventering del 3 - Umeå yttre byar (1997)*.

Bebyggelseinventeringen beskriver Sävars bebyggelsehistoria, karaktär samt bevarandevärda miljöer och byggnader.

En mindre del av planområdet, i anslutning till Sävarån, är belägen inom utpekad kulturmiljö. I bevarandeförslaget förtydligas det att värdet som ska bevaras är öppenheten i slänten ner mot ån, framförallt kring bron över E4:an.



Figur 16: Kulturmiljö utpekad i Kulturhistorisk bebyggelseinventering del 3.

Fornlämningar

Fornlämningar utgör lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som tillkommit genom äldre tiders bruk och är varaktigt övergivna. Normalt är en lämning en fornlämning om den tillkommit innan år 1850. En fartyglämning ska vara förlist innan år 1850. Fornlämningar är skyddade av kulturmiljölagen (SFS 1988:950) och runt dem hör ett fornlämningsområde som behövs för dess bevarande.

I samband med järnvägsplanens framtagande gjordes arkeologiska utredningar som inkluderar stora delar av planområdet, se figur *Undersökningsområde arkeologi*. Fasta och lösa fynd som bland annat röjningsröse, kokkärl, tältspik, druvhagel, muskötkula och ryskt-ortodoxt krucifix påträffats inom och i närheten av Norrbotniabanans utredningsområde däremot hittades ingen fornlämning eller annat fynd inom planområdet. I figur

Undersökningsområde arkeologi redovisas utredningsområdet för de arkeologiska utredningar som gjordes i samband med järnvägsplanen i förhållande till planområdet.

Den händelse som framför allt gör Sävar intressant arkeologiskt är Slaget i Sävar och Ratan år 1808–1809 mellan Sverige och Ryssland. Slaget var en del av finska kriget och kallas ofta det sista slaget på svensk mark. Slagfältsområdet i Sävar utgör en av områdets viktigaste kulturmiljöer med stora kultur- och militärhistoriska värden. Huvuddelen av planområdena ingår i en större yta för övrig kulturhistorisk lämning (slagfält) utpekat av Riksantikvarieämbetet, se figur nedan.

Det finns inga kända byggnadsminnen eller kyrkliga kulturminnen inom planområdet eller i dess närhet.



Figur 17: Överst: Undersökningsområde arkeologi - Kartutsnitt som visar områden där Trafikverket genomfört arkeologiska utredningar (orange) samt samrådsförslagets planområde. Unders: Kulturhistoriska lämningar - Karta som visar ytan för övriga kulturhistoriska lämningar samt fornlämningar i planområdets närhet. Källa: Forsök 2024

Naturmiljö

Sävar är belägen i karaktärsområdet mosaikartad dalgång. Här har människans brukande gett en småskalig och mosaikartad struktur bestående av åkrar, ängar, vattendrag, skogsmarker och myrar söderut. Det mosaikartade dalgångslandskapet har en flack till svagt böljande topografi. Höjdskillnaderna i landskapet är därför relativt små. Sävarån ligger centralt i den uppodlade dalgången, i nord-sydlig riktning, och omges av uppodlade älvsediment.

Planområdet består till största del av naturmark som bitvis utgörs av ängsmark och bitvis barrskog. Genom planområdet rinner Öxbäcken och Sävarån vars strandkanter består av bryn med lövskog.

Sävarån

Sävarån är cirka 140 km lång och avrinningsområdet är cirka 1 160 km² stort. Sävarån börjar i Lossmenträsket och rinner ner förbi Sävar, för att därefter mynna i Sävarfjärden. Ån har ett rikt och varierat lopp, våtmarker, vattenfall och många forsar och sel. Till sin helhet är Sävarån med biflöden relativt opåverkad med undantag för den numera upphörda flottningsverksamheten.

Kring vattendraget är landskapsrummen småskaliga och bitvis med branta slänter och forsande vatten. I Sävaråns dalgång finns stora partier av skog på gammal åkermark som är en del av Skogforsks verksamhet. I de omkringliggande uppodlade och öppna delarna har landskapsrummen en större skala. Det finns en befintlig vägbro av E4 över Sävarån som i viss mån bryter det annars öppna siktsambandet längs ån.

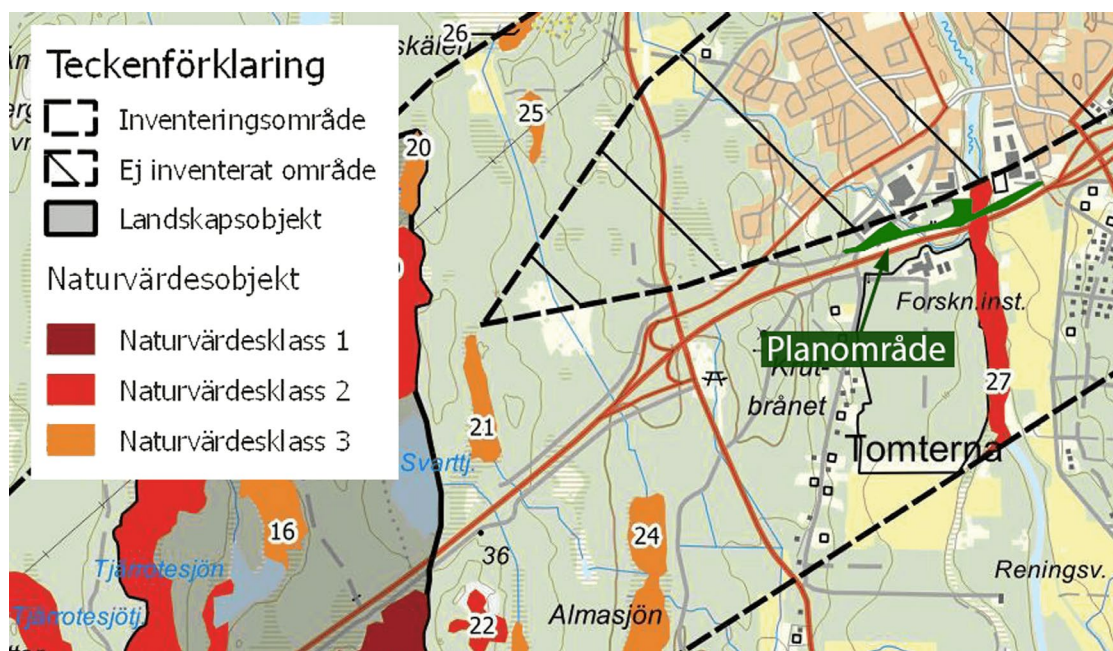
Sävarån är klassad som riksintresse och skyddat som Natura 2000-område. Sävarån är också en så kallad indexälv där det har satsats extra resurser för övervakning av lax- och öringstammarna. Sävarån har mycket höga naturvärden som helhet.

I samband med framtagandet av järnvägsplanen för sträckan Dåvamyran - Skellefteå utfördes en övergripande naturvärdesinventering av Greensway AB (2016). I inventeringen pekas stränderna utmed Sävarån, söder om E4 ut som ett område med höga naturvärden, objekt 27 i figuren *Naturvärdesobjekt*.

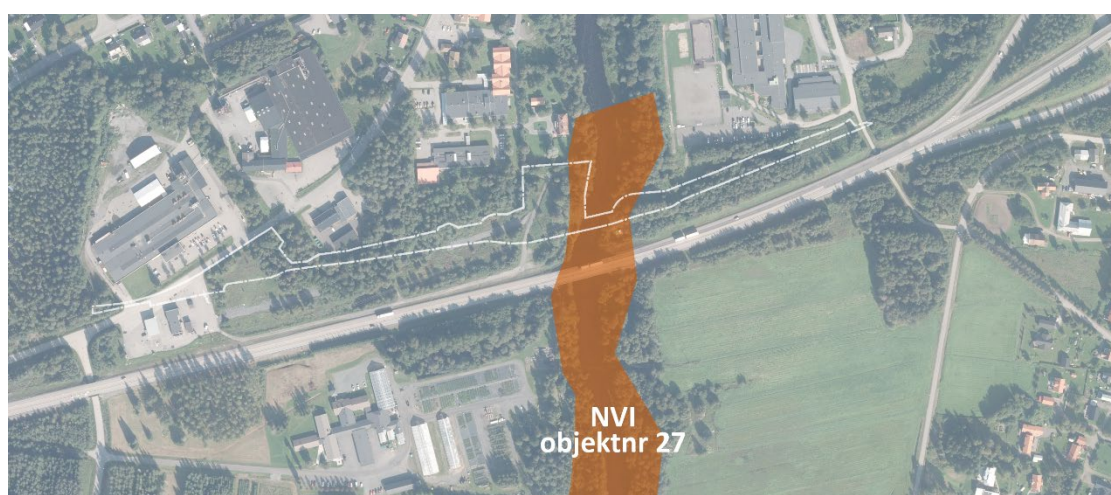
Området består av Sävaråns östra och västra stränder ca 100 meter norr om E4-bron och sträcker sig söderut ca 800 meter söder om E4-bron. Skogsbården utmed åns stränder bedöms vara ca 50–100 år, sekundärskog på tidigare kulturmark, båda stränderna antas ha ungefär samma historik. I inventeringen görs bedömningen att lövrikedomen och det påtagliga inslaget av stående och liggande död lövved bidrar till höga biotopvärden. Sävaråns stränder är här även viktiga fågellokaler för hålhäckande fåglar, hackspettar samt en del vadarfåglar. Därför har området också påtagligt till högt artvärde.

En samlad bedömning av biotop- och artvärden på land medför att objektet med förekomst av äldre skog som ligger uppströms planområdet, bedöms hålla högt naturvärde (naturvärdesklass 2).

För en fullständig redovisning av naturvärden, se bilaga *Naturvärdesinventering - Norrbotten Sträckan Dåvamyran - Skellefteå (2016)*.



Figur 18: Naturvärdesobjekt - Karta med naturvärdesobjekt från naturvärdesinventering med planområdet i grönt.



Figur 19: Ortofoto med planområde och naturvärdesobjekt 27.

Där Sävarån passerar planområdet samt den planerade lokaliseringen för järnvägen är vattendraget drygt 20–30 meter brett och cirka en meter djupt (vid medelvatten). Det maximala djupet är skattat till tre meter.

I samband med framtagandet av järnvägsplanen för sträckan Dåvamyran - Skellefteå utförde Sweco en naturvärdesinventering (2021) för denna del av Sävarån, se investeringsområde i figuren nedan. Här återfanns relativt lugnflytande djupa partier av ån. Några få små potentiella bottnar, vilka även uppvisade lämpliga djup och vattenhastigheter för lek av strömvattenlevande fisk som t.ex. lax, öring och harr observerades. Beskuggningen från omgivande blandskog och buskar bedömdes som marginell (5 %) och även förekomsten av grov död ved på bottarna bedömdes som ringa (cirka 1 %). En viss andel av näckrosor, igelknopp, samt grönslick noterades vid E4-bron.

Stranden i området bedömdes delvis påverkad av tidigare vägbank och broläge med gles trädvegetation för att uppströms övergå i yngre triviallövskog med dominans av björk med inslag av bl.a. gran, al, rönn, sälg. Området närmst väg E4 beskrivs som ett öppet område med vägar, vägbankar, kanotuppläggningsplats, samt kraftledning. Högre uppströms längs åsträckan noteras allmänt ett flertal grövre träd (>30 cm i diameter) av björk och asp, samt enstaka äldre granar och tallar.

En samlad bedömning av biotop- och artvärden på land medför att en mindre del av området, uppströms tänkt cykelbro samt järnväg vid Sävarån, bedöms hålla påtagliga naturvärden. Resterande delar av området inklusive den del som ingår i planområdet uppvisar visst naturvärde.

För en fullständig redovisning av naturvärden inom natura 2000-område Sävarån, se bilaga *Naturvärdesinventering - Natura 2000-område Sävarån, Projekt Norrbottenabanan, Däva – Gryssjön Umeå kommun, Västerbottens län (2021)*



Figur 20: Ortofoto med investeringsområde från naturvärdesinventering (2021).

En inventering av invasiva arter har genomförts inom järnvägsplaneområdet. Inga förekomster av invasiva arter påträffades i anslutning till Sävarån.

Öxbäcken

Öxbäcken rinner från myrområdet vid Segasjön cirka 2,5 km uppströms planområdet i sydostlig riktning ner genom Sävar, under E4, i riktning mot Sävarån. På sträckan passerar Öxbäcken totalt cirka tio vägtrummor. Från Kungsvägen, cirka 120 meter norr om E4, och ner till Sävarån rinner den cirka en meter breda bäcken i en 5–7 meter djup trädbevuxen ravin

genom en äldre vägbank och under E4. En truminventering har gjorts i vilken bedömningen görs att E4-trumman är det största hindret för uppvandring av fisk längs Öxbäcken.

I samband med framtagandet av järnvägsplanen för sträckan Dåvamyran - Skellefteå utförde Sweco en naturvärdesinventering (2021) för Öxbäcken. Öxbäcken uppvisar en relativt stor variation varpå studiesträckan uppdelades i två delområden, *Öxbäcken övre* och *Öxbäcken nedre*. Planförslaget omfattar enbart en liten del av delområdet *Öxbäcken övre*, beskrivet nedan.

Denna sträcka av Öxbäcken (450 m lång) är runt 1–1,5 m bred och här dominerar strömmande sektioner (50% strömmande, 40% svagströmmande). Medeldjupet är cirka 0,3 m och botten domineras av block (50%) med inslag av en i övrigt jämn förekomst med övriga sedimentfraktioner. Beskuggningen från omgivande terräng är runt 90 % och 20 % av botten är täckt av mossor.

Delområdet utgörs av flerskiktad lövskog där rönn, björk och sälg är allmänna i beståndet. Den nordliga sidan av delområdet avgränsas mot ett industriområde, i denna kant finns ett flertal grövre björkar (>30 cm diamanter) samt enstaka tallar. Den sydliga kanten av delområdet avgränsas mot en ängsmark och vid utkanten återfinns några få grövre tallar samt granar. Fältskiktet består tämligen allmänt av ett flertal bräkenarter med t.ex. majbräken, hultbräken, samt ekbräken. Mjölkört förekommer i anslutning till industrilokalen på den norra sidan av vattendraget. Beståndet är något yngre i den västra delen samt längs med det yttre kanterna av området. Mittpartiet av delområdet har grövre och äldre sälgar, rönnar och aspar, och här noterades en rikligare mängd av död ved än vid de angränsande områdena.



Figur 21: Ortofotograf med indelning av inventerade landområden kring Öxbäcken. Blåa punkter visar artförekomster och grå punkt visar försöksyta inom Skogforsk.

Järnvägsplanen för Norrbotniabanan innebär utökad kulvertering av Öxbäcken. Det kulverterade området löper från E4:an och avslutas strax norr om planområdet, varav den del

av Öxbäcken som omfattas av planområdet kommer kulverteras (förläggas i en bantrumma) för att möjliggöra den nya järnvägsanläggningen. Natura 2000 tillstånd samt strandskyddsdispens har erhållits för kulverteringen. Däremot kommer det bli aktuellt för Trafikverket att göra ett anmälningsärende för vattenverksamhet samband med anläggandet av bantrumman.

Grönstruktur och rekreation

Delar av planområdet berör ett sammanhängande grönstråk som tillhör ett längre sammanhängande rekreativstråk utmed Sävarån och Öxbäcken, se grön streckad linje i figuren nedan. Grönstråket längs med Sävarån är i stort sett intakt samt en del av ett utpekad riksintresse för naturvård, läs mer om detta under rubriken *Riksintressen*. Längs med Öxbäcken bryts idag grönstråket av det befintliga industriområdet norr om planområdet men återupptas igen norr om industriområdet.

Genom planområdet går en skoterled som passerar befintliga Kungsvägen i höjd med det befintliga verksamhetsområdet. Här går även en stig genom skogsområdet som sammanfaller med skoterleden, se blå streckad linje i figuren *Grönstruktur*.

Sävarån har bra fiskevatten samt många utflyktsmål och sevärdheter. En viktig fiskesträcka finns där Sävarån korsar E4 från i nivå med vårdcentralen till Skogforsk. Vattendragen i hela området ger goda möjligheter till fiske och att uppleva unik natur och fauna då det finns ett rikt djurliv i Sävaråns dalgång med exempelvis olika slags fåglar, men även bäver, utter, bisam och flodpärlmussla. I Sävaråns övre del finns bland annat öring och harr men även lax och havsvandrande öring och sik, medan nedre delarna möjliggör fiske av gädda, abborre och lake. Fisket förvaltas av Sävaråns FVO. Sävarån ger även goda möjligheter till paddling och det finns en kanotuthyrning nära vägbron där E4 passerar Sävarån, se gul markering i figuren nedan. För boende på östra sidan Sävarån finns det ett mindre, men välbesökt friluftsområde i kilen mellan Terminsvägen och E4 med många stigar.

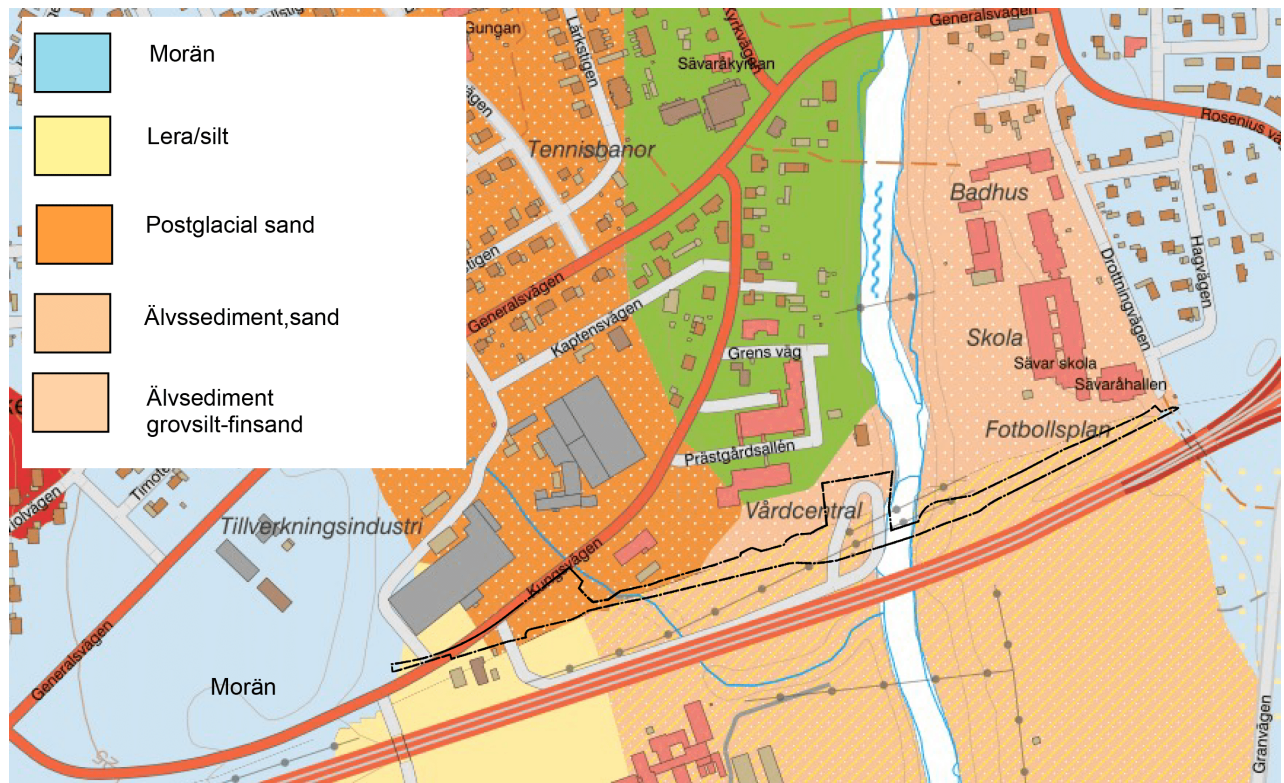


Figur 22. Grönstruktur - Illustrationen redovisar gröna strukturer i Sävar. Den sammanhängande gröna stråken som påverkas av planområdet är markerade med gröna streckade linjer där orange del representerar ett område där grönstråket bryts. Blå streckad linje redo

Geotekniska förhållanden

Planområdet är vidsträckt och består av öppna grönområden med täta skogspartier samt strandområden längs Öxbäcken och Sävarån. Marken består av morän, postglacial sand, älvsediment sand och lera.

Inom området för resecentrum förväntas marken bestå av lera och silt med jorddjup mellan cirka 10 och 20 m. Marknivåer varierar mellan cirka +12,4 och +13,7 inom området.



Figur 23: Jordartskarta med planområdet markerat. Källa: SGU

Jordartsföljd för Resecentrum

WSP Sverige AB har på uppdrag av Umeå Kommun utfört geotekniska undersökningar för planområdet, *PM geoteknisk undersökning (2023)*.

Nedan redovisas jordartsföljden inom området för resecentrum. WSP har utifrån beskrivna jordparametrar beräknat sättningförhållanden inom området för resecentrum. Beräkningen visar att sättningar i storleken cirka 8–10 cm uppkommer för en last på 100 kPa.

Fyllning

Den översta jorden består av fyllningsjord av varierad sammansättning av bland annat mulljord, sand och grus.

Finsandig silt/siltig sand

Fyllningen följs sedan av finsandig silt (M5A/T4) eller siltig sand som har en varierad mäktighet ned till cirka 2,5–3 m under befintlig markyta. Den sandiga siltsens friktionsvinkel varierar mellan 27–35 grader och har en stor varierad skjuvhållfasthet mellan cirka 20–80 kPa. Silten/sanden har vid några provtagningar innehållit sulfidjord.

Sulfidlera

Från cirka 3 m djup förekommer sulfidlera, sulfidleran innehåller en del silt. Sulfidlerans mäktighet är cirka 3–4 m. Sulfidlerans skjuvhållfasthet varierar från cirka 10 kPa upp till 50 kPa, skjuvhållfastheten ökar med djupet. Leran fasthet klassas som mycket låg till medium fast. Sulfidleran blir något mer siltig mot djupet.

Siltig sand

Under sulfidleran förekommer siltig sand (M3B/T2). Mäktigheten på den siltiga sanden varierar mellan cirka 2–5 m. Sanden har en friktionsvinkel som varierar stort mellan cirka 32–42 grader, friktionsvinkeln ökar med djupet.

Sandig siltig morän

Den sandiga siltiga moränen (M4A/T3) följer den siltiga sanden ned till fast botten. Moränen har en varierad friktionsvinkel mellan 34–43 grader. Hejarsonderingarna har stoppat mellan cirka 8,3 (23W401) och 28,9 m (23W404) under befintlig markyta.

Berg

Jordbergsondering har inte utförts inom området för resecentrum Sävar. Enligt SGU:s jorddjupskarta uppskattas djupet till berg mellan 10–20 m. Hejarsonderingarna utförda i området visar på djupare jordmäktighet än så, hejarsondering har utförts till nästan 29 m djup.

För en fullständig redovisning av geologin inom området, se bilaga *Resecentrum Sävar, Projekterings PM, Umeå Kommun (2023)*.

Sulfatjordar

Sulfatjord/sulfidlera är inte förorenad jord, utan naturligt svavelhaltigt sediment som bildats på Östersjöns botten efter den senaste istiden och i Norrland återfinns dessa främst längs kusten. Bottnarna har på grund av landhöjningen i många områden blivit land. Sulfidjordarna är stabila och utgör ingen risk för förorening på omgivande miljö så länge de befinner sig under grundvattenytan.

Exponeras sulfidhaltiga jordar för luftens syre oxiderar sulfidmineralen och markens pH-värde sjunker kraftigt. De sura förhållandena frigör metaller och svavel från jordarnas mineraler och ger förhöjda värden av till exempel svavel, järn, aluminium, kadmium, nickel, sink och koppar i dräneringsvattnet som kommer från jorden. Den sura miljön och de urlakade ämnena kan påverka vattendrag och i värsta fall orsaka så kallad plötslig fiskdöd.

I jordartsföljden, redovisad ovan framgår det att det förekommer sulfidlera inom resecentrumområdet.

Sävarådalen anses vara ett riskområde för potentiell sur sulfatjord. I rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)* beskrivs risken för att det förekommer sulfidjordar inom den del av planområdet som utgörs av Sävarån samt dess stränder. I en tidig utredning av järnvägslinjen hittades potentiell sulfatjord på ett antal närliggande platser. På de ställen där potentiell sulfatjord identifierades påträffades sulfatjorden främst i väldigt djupa lager av jorden.

Grundvatten

Detaljplaneområdet berör grundvattenförekomst Sävaråsen. Grundvattenförekomsten har idag god kemisk status samt god kvantitativ status.

I samband med den geotekniska markundersökningen inom resecentrumet installerades två grundvattenrör som är avlästa i april 2023. Grundvattenmätningar och porttrycksmätningar visade i april en grundvattennivå ca 0,1 m under markytan. Generellt väntas därmed en hög grundvattennivå. Variationer under året förekommer och fler avläsningar kan ge ett mer tillförlitligt resultat.

Se även avsnitt *Miljö kvalitetsnorm för vatten*.

Social miljö

Barnperspektiv

Barn och unga under 18 år utgör en femtedel av Sveriges befolkning. De har inte rösträtt, inte körkort och är beroende av vuxnas engagemang och arbete för att deras livsvillkor ska bli så bra som möjligt. Hur vi planerar, utformar och förvaltar den byggda miljön har stor betydelse för barns och ungas livsmiljöer.

Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen införd i svensk lag, vilket även gäller Plan- och bygglagen. Det ökar behovet av fokus på arbetet med barns rättigheter i fysisk planering och stadsutveckling. Enligt barnkonventionen är barn självständiga individer och de ska ges möjlighet att medverka och få sina behov tillgodosedda i den fysiska planeringen. Att miljöer och lämpliga ytor är tillgängliga, upplevs trygga och är av god kvalitet främjar barns utveckling och är viktiga komponenter för barns uppväxt.

En barnkonsekvensbeskrivning (2024) för detaljplanen har tagits fram av Ekologigruppen inom ramen för det kommunövergripande Nod-projektet. Barnkonsekvensanalysen innehåller en analys av befintliga förutsättningar. Analysen har ej tagit med förändringar som kommer ske i och med anläggandet av järnvägen samt ombyggnationen av Kungsvägen varav delar av analysen ej är relevant för detta planärende då förutsättningarna har förändrats. Nedan redovisas befintliga förutsättningar i analysen som bedöms aktuella för denna detaljplan.

Växande tätort

Sävar är en växande tätort i Umeå kommun med cirka 3 000 invånare belägen knappt 2 mil nordost om Umeå. Befolkningsstrukturen har stor betoning på barnfamiljer. I Sävar är drygt 30% av invånarna barn (under 18 år) och det är liten andel av befolkningen som är 19–24 år.

Sävar har en samlad bebyggelse och ett litet centrum där lokal handel och service finns. Sävar fungerar som centralort för den nordöstra delen av kommunen och är av stor betydelse för många orter och byar längs Sävarådalen och kustlandet. I Sävar finns en F–9 skola och fyra förskolor.

Sävar är en boendeort med stor utpendling till först och främst Umeå. Från gymnasieålder till vuxen behöver Sävarborna pendla ut ur orten. Det är cirka 77% av Sävars invånare som pendlar till arbete utanför orten.

Bilnehavet är stort i Sävar. Alternativen till bil idag är cykel via separat cykelbana och buss till Umeå. Bussförbindelserna till Umeå är goda med hög turtäthet i rusningstid.

Sammanhållet samhälle

Sävar är sammanhållet samhälle där det är relativt nära till de olika delarna. Däremot saknas idag gång- och cykelvägar på flera viktiga stråk. Flera kopplingar saknar också idag trygghetskapande faktorer så som möjligheten att bli sedd från bebyggelse eller bilvägar.

Sävarån går igenom och delar därmed samhället i mitten. Vattnet, de branta slänterna och grönskan bildar tillsammans en påtaglig barriär för befolkningen. Tre broar skapar kopplingar över ån för gång och cykel, varav en av dem är en viktig koppling till Sävar skola. Däremot saknas det till stor del bebyggelse längs med broarna vilket innebär att området intill broarna kan upplevas som en otrygg, öde och utsatt miljö. Bebyggelse i dessa lägen skulle innebära en ökad närvaro av människor samt en överblick från fönster vilket tryggheten.

E4:an bildar en barriär mot bebyggelsestråken i söder med tre passager en mot Tomterna, en vid Sävar skola och en längre öster ut vid Rosenius väg.

Samspel, lek och lärande

Sävar skola F–9 är Umeå kommuns största grundskola. Hit kommer barn från både Sävar och omlandet. Skolan har växt ut i omgångar och här finns fritidsgård, bibliotek, simhall, idrottshall, multisportarena och grusfotbollsplan.

Där resecentrum planeras ligger idag en bensinstation något ensligt med mycket grönska och industriområden och E4:an intill. Platsen blir öde under vissa tider på dygnet och saknar insyn och överblick. Samtidigt är den ett populärt ställe för ungdomar att träffas med sina EPA-traktorer.

Vardagsliv

Många arbetspendlar med bil i Sävar. Det kan tänkas att en del passar på att skjutsa barnen till skolan när de ändå ska köra till sina arbetsplatser i Umeå. Särskilt om man bor i Sävars omland och barnen går på skola i Sävar. Busshållplatserna längs med E4:an saknar cykelparkering.

Hälsa och säkerhet

Vägnätet i Sävar har idag brist på trottoarer. Detta innebär att barn ibland behöver gå på bilvägarna, och förlita sig på att bilisterna anpassar sin körning därefter.

För en fullständig redovisning, se bilaga *Barnkonsekvensanalys Norrbotniabanan, Kunskapsunderlag för planering av resecentrum vid Sävar, Robertsfors och Bureå (2024)*.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

Att känna sig trygg och kunna röra sig fritt är en demokratisk rättighet för alla människor. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt, inom rimliga kostnader. Hinder för tillgänglighet kan, beroende på vem du är, finnas i allt från den fysiska miljön till platsens upplevda trygghet. Det är viktigt att identifiera aspekter som kan skada tillgängligheten för vissa för att skapa rum för så många som möjligt.

Byggnader och lokaler ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Vid nybyggnation av bostäder ska alla lägenheter belägna högre upp än två våningsplan ha tillgång till hiss. Nybyggda entréer ska vara tillgängliga och angöringsavstånden får inte överstiga 25 meter. Markplaneringen ska utföras så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan nå målpunkter som entréer m.m. utan problem.

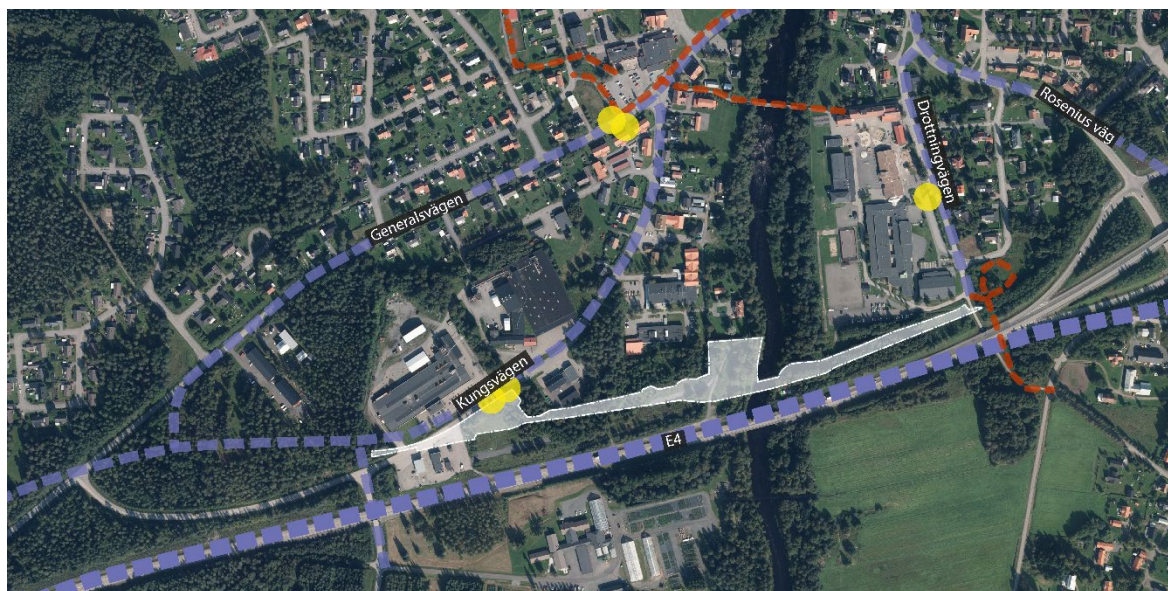
Service

Sävar har en samlad bebyggelse och ett litet centrum. Vid Sävar centrum finns lokal handel och service i form av matvaruaffär, blomaffär, apotek, frisör och restaurang. I Sävar finns även vårdcentral, en F–9 skola samt fyra förskolor.

Tågstationen som fastställts i järnvägsplanen ger möjlighet för Sävarbor att pendla med tåg till och från Umeå eller annan närliggande stad i Norrland. Stationen innebär även att men från Sävar kan ta ett tåg ner till t.ex. Stockholm, Malmö eller vidare till andra städer i Europa.

Kommunikationer

I det här avsnittet beskrivs kommunikationer inom och i anslutning till planområdet.



Figur 24: Ortofotograf med befintliga huvudvägar kring planområdet markerade med lila och gc-vägar med orange. Illustrationen redovisar även förändringar till följd av järnvägsplanen samt ombyggnation av Kungsvägen. Busshållplatser är markerade med gula cirklar.

Gång- och cykeltrafik

I norr angränsar planområdet till Kungsvägen. Idag finns inga separerade gång- eller cykelvägar längs med Kungsvägen däremot finns det trottoarer på båda sidor av vägbanan från vårdcentralen fram till korsningen vid Generalsvägen. Generalsvägen som utgör infartsgata från E4:an samt huvudgata i Sävar tätort har heller inga gång- eller cykelvägar däremot finns trottoarer från korsningen med Ängsvägen och fram till Sävar centrum. Befintliga gång- och cykelvägar som finns ligger i anslutning till Sävar centrum samt Sävar skola. I anslutning till skolan finns även en GC-tunnel under väg E4.

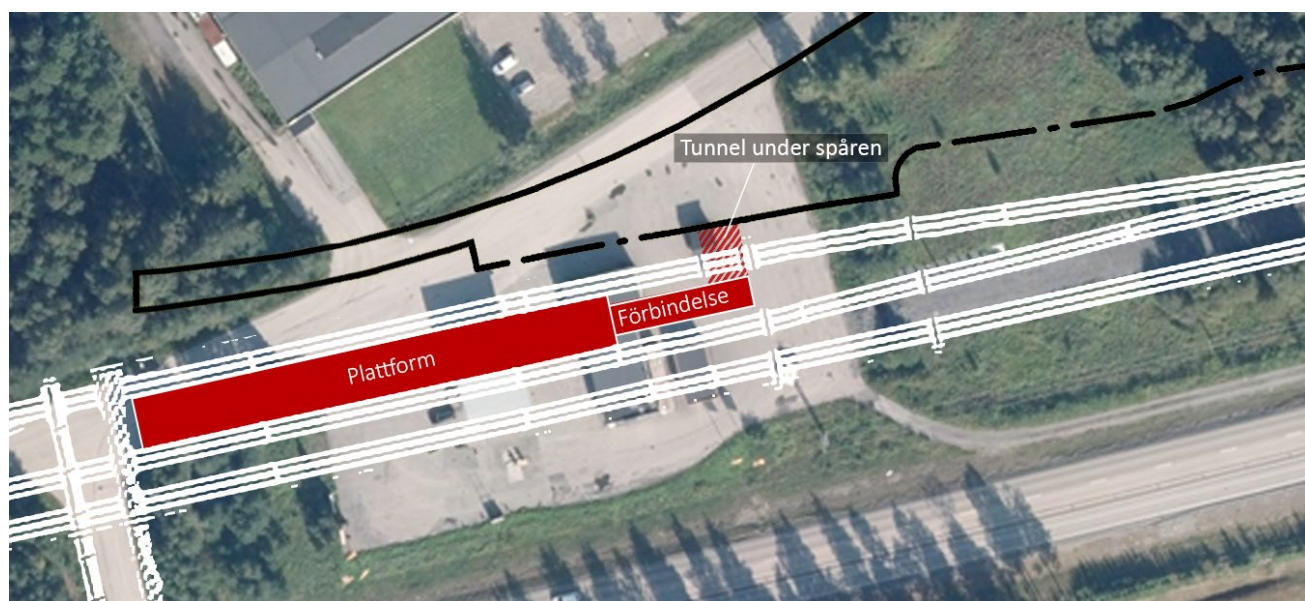
Kommunens planerade ombyggnation av Kungsvägen, vilket behandlats i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl*, innebär att en separat gång- och cykelväg anläggs längs med körbanan från Generalsvägen, förbi planområdet och fram till vårdcentralen där befintliga trottoarer tar vid. Gång- och cykelvägen avses bli tre meter bred och separerad från körbanan. Delar av gång- och cykelvägens separering från körbanan utgörs av grönremsor med trädplantering.

Kollektivtrafik

Lokaltrafiken trafikerar delar av befintliga Kungsvägen i en riktning men ingen hållplats finns. Närmaste befintliga hållplats ligger på Generalsvägen. Vid Sävar skola, som ligger i anslutning till befintlig gång- och cykeltunneln under E4:an, finns också en busshållplats. Denna trafikerar dock enbart vid enstaka tillfällen under dagen.

I samband med att Kungsvägen byggs om kommer två nya busshållplatser att anläggas utmed nya Kungsvägen i anslutning till planområdet.

Järnvägsplanen för Norrbotniabanan innebär anläggande av en tågstation i form av en plattform med anslutning via tunnel.



Figur 25: Ortofoto med planerat järnvägsspår samt station.

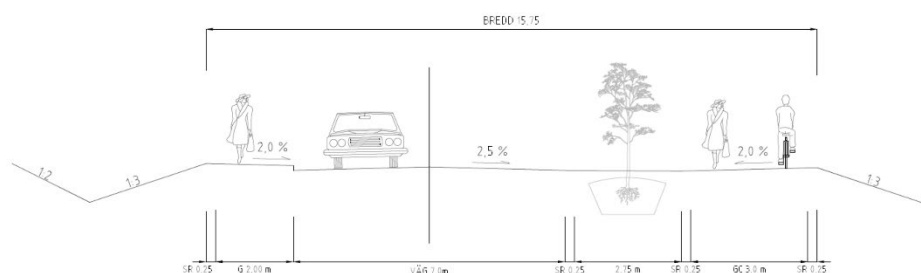
Fordonstrafik

I dagsläget är Generalsvägen huvudväg in till Sävar centrum från väg E4. Generalsvägen har en varierad skyltad hastighet mellan 40–60 km/timme.

Kungsvägen som angränsar planområdet är idag en sekundär väg med en skyltad hastighetsgräns på 40 km/timme. I och med planerad ombyggnation, se ombyggnationens streckning i figuren ovan, blir Kungsvägen den nya huvudvägen in till Sävar samhälle. Vägen kommer få en sektion på 16 meter med en gångbana på den ena sidan av vägbanan och grönyta samt gång- och cykelväg på den andra sidan om vägbanan. Omvandlingen av Kungsvägen har behandlats i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl., 2480K-P2024/15*.

Anläggandet av järnvägen med en ny tågstation innebär en ny målpunkt i området som kommer generera en del trafik till/från platsen. Man förväntar däremot att tågstationen även innebär att lika stor andel bilister väljer att ta tåg i stället för att köra bil till Umeå. Därav har bedömningen gjorts att den totala trafikmängden ej kommer förändras som en följd av den nya tågstationen.

Enligt kommunens trafikmodell, som följer Trafikverkets prognosticerade trafikflöden för år 2040, förväntas huvudgatan trafikeras med 2800 fordon/dygn. Eftersom nya Kungsvägen blir ny huvudgata antas den trafikeras med 2800 fordon/dygn fram till korsningen med Generalsvägen. Därefter förväntas trafiken fördela sig lika mellan Kungsvägen och Generalsvägen, vilket då innebär att båda vägsträckorna har 1400 fordon/dygn.



Figur 26: Överst: Ortofoto med ombyggnation av Kungsvägen markerad i orange. Underst: Gatusektion för omvandlingen.

Parkering, varumottagning och angöring

Idag består stora delar av planområdet av naturmark. Vid drivmedelsstationen i väster finns tillhörande parkeringsplatser samt varumottagning till macken. In- och utfart sker från Kungsvägen.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Delar av planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområdet för spill-, dricks- och dagvatten.

Dagvatten

Dagvatten är regn- och smältvatten som tillfälligt avrinner på markytan. Under naturliga förhållanden infiltreras större delen av vattnet i marken, innan det når vattendrag. I takt med att staden förtätas och tidigare oexploaterade ytor hårdgörs minskar möjligheterna till naturlig infiltration i marken vilket medför att dagvattnet avleds direkt till närliggande vattendrag. Detta ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

I dagslägen ingår delar av planområdet i verksamhetsområde för *dagvatten gata* detta på grund av planområdet i stort består av oexploaterad naturmark varav verksamhetsområde för vatten ej varit nödvändigt.

Planområdet ligger inom Sävaråns huvudavrinningsområde som avrinner till Sävarån (via bland annat Öxbäcken) som mynnar i Ytterbodafjärden. Huvudavrinningsområdet omfattar en yta på cirka 1 160 km². Recipienten för detaljplanen är främst vattenförekomsten Öxbäcken. För delar av den planerade gång och cykelvägen är recipienten Sävarån.

Planområdet avvattnas i huvudsak via yttlig avrinning och diken direkt till Öxbäcken. Del av hårdgjord yta i den västra delen av planområdet avvattnas i dagsläget via Kungsvägens rännstensbrunnar, trummor och diken som har sitt utlopp till Öxbäcken.

Öxbäcken går idag längs med planområdets östra kant och planeras att kulverteras inom området som utgörs av järnvägsplanen. Kulverteringen av Öxbäcken kommer ske från E4:an där den är kulverterad idag och norrut under Norrbotniabanan. Norr om järnvägen förblir Öxbäcken okulverterad fram till Kungsvägen där den redan idag är kulverterad under vägen. Den befintliga trumman genom Kungsvägen byts ut i samband med ombyggnationen av vägen.

I underlag från Trafikverket framgår det att flödet i punkten för inloppet till kulverten beräknas vara 8039 l/s för det dimensionerande flödet HQ200 med ett tillskott på 30 % flöde. Dimensionen för kulverten är planerad till 4 000 mm, med en lutning på 4,4 ‰. För att jämföra kapaciteten för en sådan trumma beräknades flödeskapaciteten för en rektangulär betongtrumma med 4,4 ‰ lutning samt med ett överdjup på 0,3 m. En trumma med denna dimension kan leda igenom ett flöde på ca 35 m³/s, dvs fyra gånger 200-årsflödet (inkl. 30 % påslag) beräknat för Öxbäcken.

Snöhantering

Planområdet består till största del naturmark som ej snöröjs. Västra delen av området finns en drivmedelsstation där fastighetsägaren ansvarar för snöhanteringen.

El, värme, fiber och tele

Planområdet kan anslutas till befintliga system samt ledningar som planeras inom ramen för ombyggnationen av Kungsvägen.

Inom spårområdet för järnvägen, i anslutning till detaljplanens södra gräns planeras ledningsstolpar med en spänningssatt anläggningsdel för tågens eltillförsel. Denna ledning kräver ett säkerhetsavstånd om 3,8 meter.

Avfall

Idag hanteras enbart avfall från drivmedelsstationen i väster där verksamhetsutövaren ansvarar för att avfall som uppstår i verksamheten sorteras ut och lämnas till rätt insamlingssystem.

Hälsa och säkerhet

Detaljplanen får inte leda till störningar som kan innebära olägenheter för människors hälsa (vilket definieras i 9 kap. 3 § miljöbalken). Med olägenhet för människors hälsa avses en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan ha en menlig inverkan på hälsan och inte är tillfällig. Även de störningar som i första hand påverkar välbefinnandet kan vara olägenheter för människors hälsa, exempelvis buller.

Bedömningen av om en störning inverkar menligt på hälsan beror på hur människor i allmänhet uppfattar situationen. För att störningen ska omfattas av miljöbalkens bestämmelse krävs att den har en viss varaktighet, antingen genom att den pågår under en sammanhängande tid eller att den återkommer, regelbundet eller oregelbundet.

Miljöfarlig verksamhet

I planområdets västra del är en befintlig drivmedelsstation belägen. Anläggandet av Norrbotniabanan innebär att drivmedelsstationen behöver avvecklas. Verksamheten planeras flyttas till ett nytt läge längre söder ut.

Transporter av farligt gods

E4:an ligger strax söder om planområdet och är transportled för farligt gods. Även Norrbotniabanan som kommer ligga mellan E4:an och planområdet planeras bli transportled för farligt gods.

Länsstyrelsen i Norrbottens och Västerbottens län har tagit fram riktlinjer för hur risker med farligt gods på väg och järnväg bör hanteras vid den fysiska planeringen. Syftet med riktlinjerna är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. I

vilken utsträckning och på vilket sätt riskerna ska beaktas beror på hur riskbilden ser ut för det aktuella planförslaget.

I riktlinjerna presenterar Länsstyrelsen gränser för generella rekommenderade skyddsavstånd vid bland annat transport av farligt gods på väg och järnväg. Det generella skyddsavståndet för väg är 55 meter och järnväg 65 meter.

Utöver detta omfattar riktlinjerna rekommenderade skyddsavstånd kopplade till vilken markanvändning som platsen har. Det rekommenderade skyddsavståndet ökar ju mer känslig verksamheten på platsen bedöms vara. Exempelvis är säkerhetsavstånden kortare för en markparkering jämfört med bostäder.

Brandsäkerhet

I Umeåregionens brandförsvaret finns det totalt tio brandstationer. På Umeå brandstation jobbar heltidsanställda brandmän. Övriga nio är deltidsstationer som bemannas av brandmän i beredskap. En av dessa nio deltidsstationer är Sävars brandstation som är belägen strax norr om planområdet.

Närmaste sjukhus finns i Umeå (Norrlands universitetssjukhus), cirka 15 km sydväst om detaljplaneområdet. Närmaste brandpost finns 50 meter från planområdet.

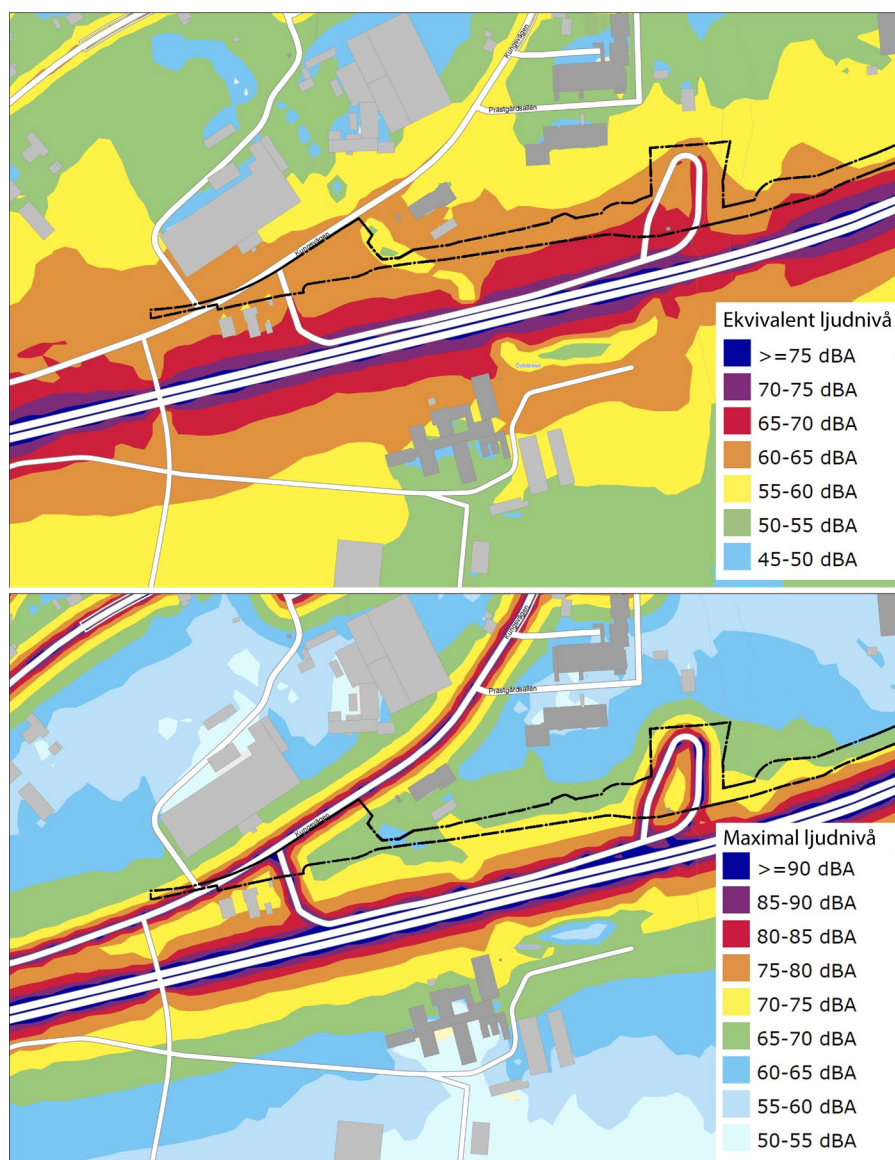
Buller

Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet, bland annat med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Regler om planläggning i bullerutsatta lägen finns framför allt i plan och bygglagen och i miljöbalken samt i plan- och byggförordningen och förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). Riktvärden för högsta tillåtna ljudnivå finns framför allt för bostäder där både buller vid fasad samt vid uteplats regleras. För verksamheter finns inga riktvärden utomhus, varken vid fasad eller vid uteplats.

I Boverkets byggregler regleras däremot ljudnivån inomhus vissa verksamheter så som kontor, hotell och restauranger. För detaljplaner med dessa användningar är möjligheten till att uppnå ljudkrav för inomhusbuller dimensionerande.

Nedan redovisas befintlig ekvivalent samt maximal ljudnivå från vägtrafik.



Figur 27: Figuren redovisar befintlig ekvivalent samt maximal ljudnivå från vägtrafik enligt kommunal kartering.

Vibrationer och stomljud

Risk för störande vibrationer från exempelvis järnvägstrafik och tunga transporter föreligger framför allt i områden där både järnväg och närliggande bebyggelse är grundlagda på vibrationskänsliga jordar, det vill säga lösa finkorniga sediment av lera och silt. Då marken inom planområdet består av just lera och silt finns det risk att vibrationer kan uppstå. Se mer om markens sammansättning i avsnitt *Geotekniska förhållanden*.

Vid byggande på finkorniga sediment krävs i allmänhet förstärkningsåtgärder för att uppnå stabilitet och jämnhet. Grundförstärkningsåtgärder bidrar till att minska vibrationsstörningar och kan helt förhindra att problem uppstår om exempelvis pålning eller urgrävning väljs. Vid byggande på sådana jordar ska projektering även ske ur vibrationssynpunkt.

Det finns inga nationellt fastställda riktvärden för vibrationer. Trafikverket har riktvärden för vibrationer i bostäder och vårdlokaler, men ej i övriga lokaler. I bostäder och vårdlokaler är

riktvärdet högst 0,4 mm/s RMS vägd vibrationsnivå. Värdet gäller för en trafikårsmedelnatt kl 22-06 och får överskridas högst 5 ggr/natt.

Det finns inte heller några nationellt fastställda riktvärden för stomljud. För lokaler gäller dock ljudkrav enligt BBR. Högsta tillåtna stomljuds nivå varierar beroende på lokaltyp. Det striktaste ljudkravet är L_{maxF} 35 dBA (grundläggande krav), vilket gäller i utrymmen för särskilda krav på störfrihet och dämpad ljudmiljö, där exemplen som ges i standarden är gästrum, föreläsningssal, aula och vilrum (gäller för kontorslokaler, hotell och restauranger).

I utrymmen med vissa krav på störfrihet och behov av taluppfattbarhet gäller högst L_{maxF} 40 dBA (grundläggande krav), där exempel på utrymmen som ges i standarden är kontor, expedition, konferensrum, mötesrum, kontorslandskap och bibliotek.

För en fullständig redovisning av gällande riktvärden för vibrationer och stomljud, se bilaga *Bullerutredning - Sävar RC, Umeå kommun (2024)*.

Elektromagnetiska fält

Det finns inga ledningar som ger upphov till elektromagnetiska fält inom planområdet.

Ljusförhållanden

Sol- och dagsljusförhållanden är en viktig miljöfaktor i ett övervägande kallt klimat med få timmar solljus vintertid. Solvärmens är även en god energitillgång under sommarhalvåret.

Vid nybyggnation ställs krav på tillgång till dagsljus för rum eller avskiljbara delar av rum där människor vistas mer än tillfälligt.

Planområdet skuggas i dagsläget inte av närliggande bebyggelse.

Förorenad mark och vatten

Markmiljöundersökningar har utförts under arbetet med järnvägsplanen där bland annat prover tagits ut i två punkter i utfyllnadslager vid Sävarån. Analyserna visade inte på några överskridanden av Naturvårdsverkets riktvärden för förorenad mark.

I planområdets västra del är en befintlig drivmedelsstation belägen. Då marken kring drivmedelsstationen kan vara förorenad har flertalet undersökningar gjorts av platsen.

År 2005 gjordes en MIFO-fas 1-inventering. Verksamheten bedömdes då tillhöra riskklass 2 (stor risk) enligt aktuell branschlista. Riskklassningen grundades på förekomsten alifatiska och aromatiska kolväten.

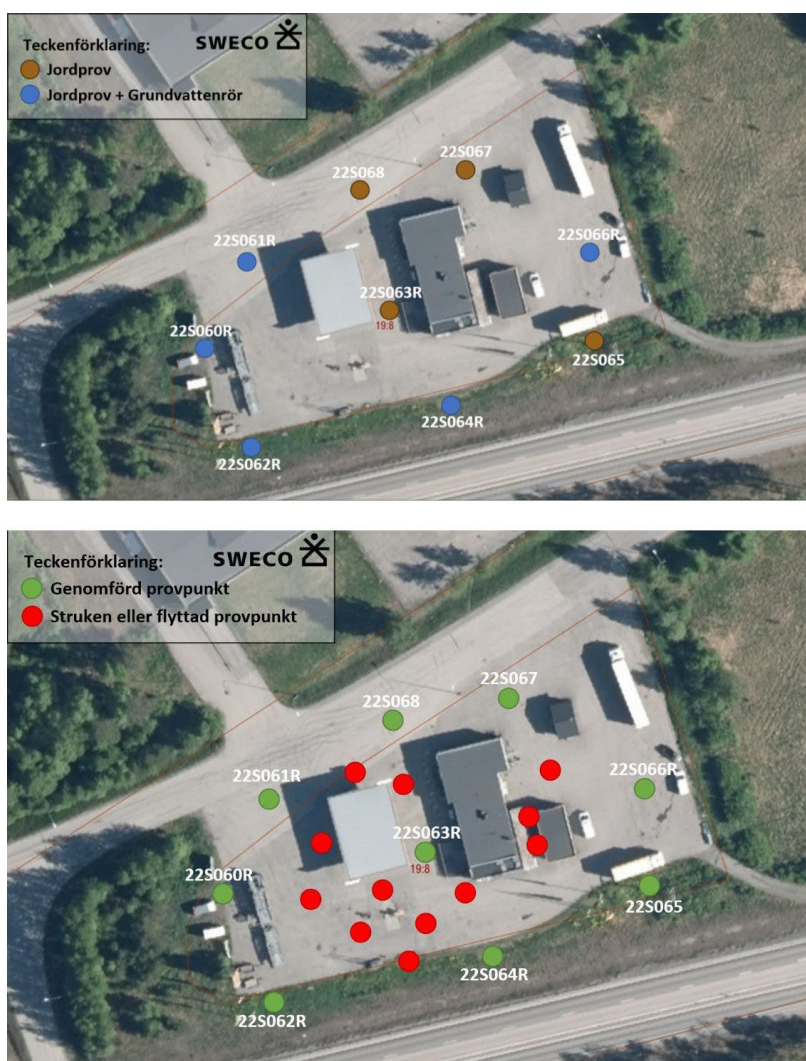
År 2012 utfördes en miljökontroll av RGS 90 Sverige AB då det påträffats petroleumförorenade massor vid drivmedelstationen. Läckage påträffades vid bensinpumparna i samband med byte av drivmedelsinstallationer. Halterna från samtliga jordprover understeg Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig markanvändning. Marksanering utfördes i samband med miljökontrollen och totalt transporterades 10–15 ton jordmassor bort för omhändertagande. Slutsatsen av undersökningen var att föroreningen inte fastnat i det grusiga materialet men att den sannolikt spridit sig till tätare jordarter och att provtagning på djupare lager bör utföras i framtiden.

År 2020 genomförde Sweco en markmiljöundersökning för att utreda föroreningsituationen längs med Norrbottniabanans planerade sträckning mellan Dåva- Gryssjön.

Markundersökningarna utförda vid bensinmacken 2019 hade fokus på förekomster av läckage av bensin. Vid provtagningstillfället togs tre jordprover och tre grundvattenrör installerades. Resultatet av provtagningen vid bensinstationen påvisade inga halter av metaller, BTEX, petroleumprodukter/olja eller polycykliska aromatiska kolväten (PAH) över naturverkets riktlinjer för *känslig markanvändning* (KM), *mindre känslig markanvändning* (MKM) eller nivåer för *mindre än ringa risk* (MRR). BTEX är en grupp av naturligt förekommande kemikalier som främst finns i petroleumprodukter som bensin.

Grundvattnet analyserades för metaller, BTEX, alifater, aromater, PAH, PFAS pH, klorid och konduktivitet. PFAS är ett samlingsnamn för en grupp svårnedbrytbara kemikalier med vatten-, fett- och smutsavstötande funktion.

Analysresultatet från provtagningen visade även att inga halter över SGU:s föreskrifter om miljö kvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten överskreds.



Figur 28: Överst: Illustration av provpunkter för jord och grundvattenprovtagningen. Blå cirklar beskriver punkter där jordprov uttagits och grundvattenrör satts. Orangea cirklar beskriver punkter där enbart jordprover uttagits. Underst: Illustration över hur punkterna från ursprunglig provtagningsplan har behövts ändras till följd av den osäkra lokaliseringen av ledning och cisterner i marken. Röda cirklar beskriver strukna eller flyttade provpunkter och gröna cirklar beskriver genomförda provpunkter.

Markmiljöundersökning

Inom ramen för arbetet med Norrbotniabanan har Sweco, på uppdrag av Trafikverket, utfört en mer detaljerad markmiljöundersökning för drivmedelsstationen (2024).

Analysresultatet av jordprovtagningen visar inte på några halter som överskrider naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM eller Trafikverkets platsspecifika riktvärden.

I provpunkten 22S061R på nivån 0,5–1 m uppmättes en halt av tyngre alifatiska kolväten (C16-C35) över KM. Vidare har majoriteten av jordproverna halter av PAH-M och alifater (C16-C35) över rapporteringsgräns, dock under KM.

I tre av provpunkterna påträffades halter av PFAS över rapporteringsgräns, dock under det preliminära riktvärdet från SGI. I provpunkt 22S066R påträffades en halt av barium över KM på nivån 0–0,5m.

Grundvattenproverna uppvisade halter avseende aromater, alifater, PAH och BETX under rapporteringsgränsen. I röret 22S066R uppmättes en halt av MTBE (metyl-tert-butyleter) över rapporteringsgräns, dock under samtliga riktvärden från SPI.

Prover från båda grundvattenrören visade en pH-nivå som enligt SGU:s tillståndsklassning är nivå 5 (mycket starkt påverkat). Vidare uppmättes en halt av nickel och zink i röret 22S066R som enligt tillståndsklassningen, är en hög halt, klass 4.

Samtliga av SPI:s riktvärden underskreds för de analyserade ämnena för respektive grundvattenrör.

Utifrån resultatet av utförda analyser finns inga indikationer på en oacceptabel nivå av föroreningar utifrån den planerade markanvändningen. Dock kunde många av de planerade provpunkterna inte provtas på grund avsaknad av kännedom om kablar och cisterner i marken. Som en följd av detta går endast de provtagna delarna av området bedömas.

För en fullständig redovisning av föroreningar inom drivmedelsstationen, se bilaga *Norrbotniabanan - NBK206, Sundbäck - Gryssjön, PM Markmiljöundersökning Preem Sävar (2024)*.

Radon

Radon är en radioaktiv gas som bildas naturligt i berggrunden och läcker till i mark och grundvatten. Beroende på markens genomsläpplighet och husgrundens täthet kan radon sippra in i hus och skapa en ohälsosam inomhusmiljö. Oavsett typ av riskområde för markradon är det viktigt att husgrunder utförs med tillräcklig täthet.

Enligt kommunal kartering utgör planområdet normalriskområde för markradon.

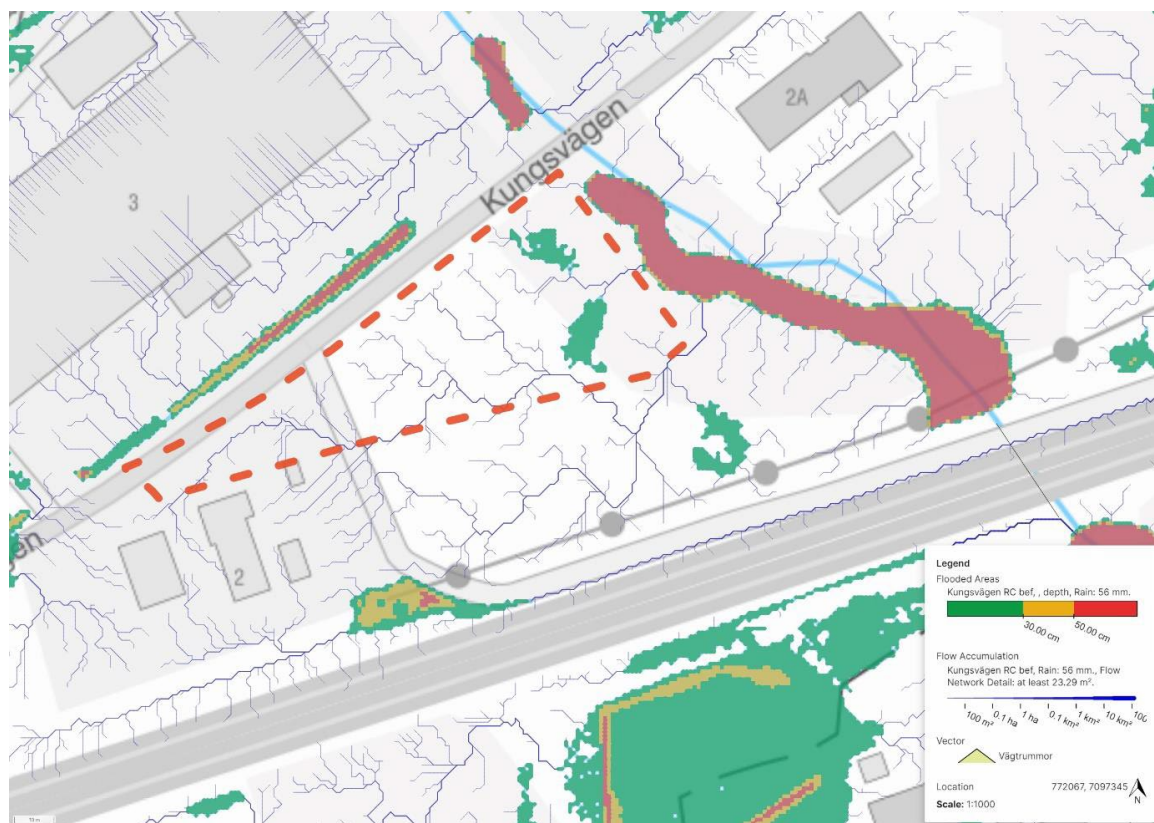
Risk för översvämning

På uppdrag av Umeå kommun har WSP tagit fram en dagvattenutredning (2024) för planområdet. Som en del av utredningen har befintliga flödesvägar samt avrinningsområden identifierats. Nedan redovisas en översiktlig lågpunktsanalys för befintlig situation utan planerade förändringar av Kungsvägen. Grön färg markerar ett vattendjup på 0–30 cm, gul färg markerar ett vattendjup på 30–50 cm och röd färg markerar ett vattendjup på över 50

cm. Det största modellerade vattendjupet inom planområdet är på ca 15 cm och centralt i den östra delen av området. Planområdet är markerat med en röstreckad linje.

Enligt analysen påverkas risken för översvämning och instängda områden främst där Öxbäcken passerar under Kungsvägen.

För en fullständig redovisning av skyfall, se bilaga *Dagvattenutredning Sävar resecentrum, Umeå kommun (2024)*.



Figur 29 Översiktlig lågpunktsanalys för befintlig situation utan planerade förändringar av Kungsvägen. Grön färg markerar ett vattendjup på 0–30 cm, gul färg markerar ett vattendjup på 30–50 cm och röd färg markerar ett vattendjup på över 50 cm.

Risk för ras, skred och erosion

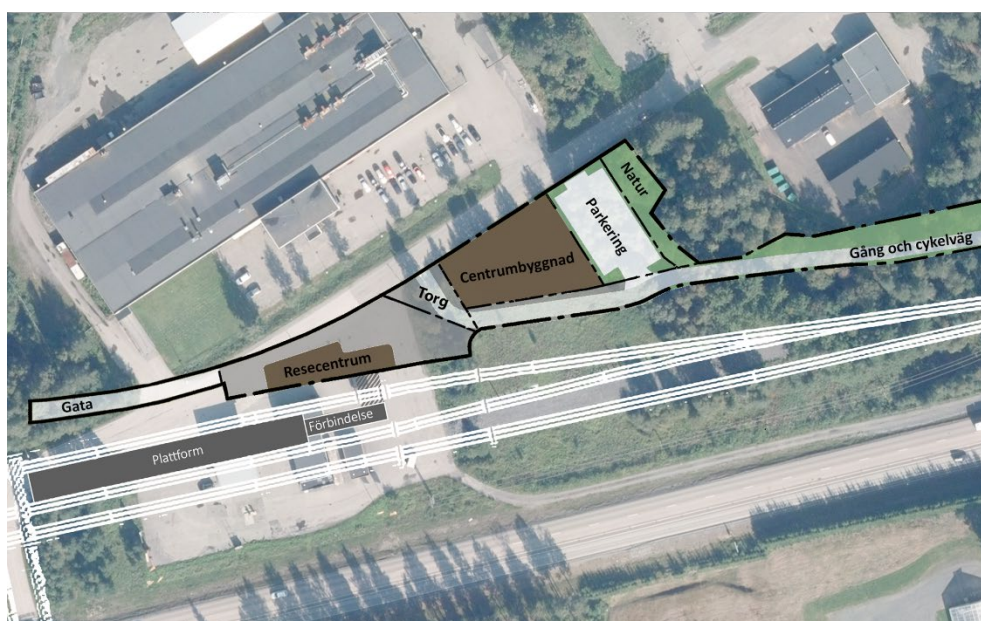
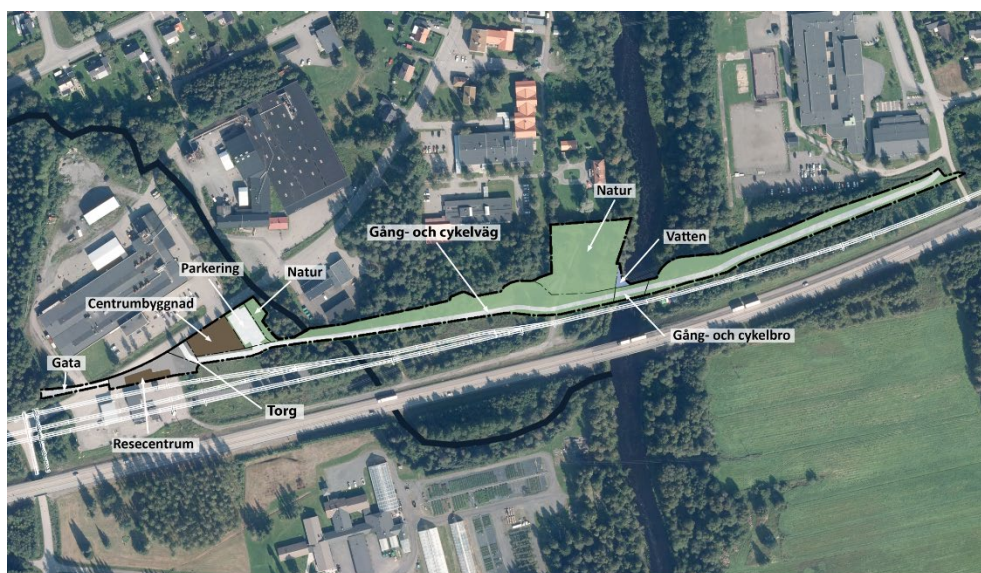
Enligt kommunal kartering finns det risk för erosion i anslutning till Öxbäcken och Sävarån.

Förändringar och konsekvenser

Mark- och vattenanvändning

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för ett resecentrum i anslutning till en ny järnvägsstation i Sävar. Syftet är också att anlägga en ny gång- och cykelväg med broar över Sävarån och Öxbäcken, för att sammankoppla resecentrum och östra Sävar. Detaljplanen är tänkt att förbättra möjligheterna för hållbart resande till och från Sävar genom kollektivtrafik (buss och tåg) samt inom Sävar tätort (gång och cykel). Det nya resecentrumet planeras förses med en torgyta och en möjlighet att uppföra kontors- eller handelsbyggnad som kompletterar serviceutbudet.

Detaljplanen möjliggör användningarna Resecentrum [T₁], Centrum [C], Parkering [P], [TORG], [GATA], [NATUR] och Vattenområde [W].



Figur 30: Illustrationer som redovisar planförslaget. Överst redovisas planförslaget i sin helhet och nederst visas en förstord bild över stationsområdet.

Stads- och landskapsbild

Verksamheter och andra anläggningar

Detaljplanen möjliggör för ett resecentrum [**T₁**] i anslutning till tågstationen för Norrbotniabanan. Användningen avser utöver en resecentrumbyggnad alla de byggnader och anläggningar som kan behövas både för verksamhetens drift och för service till resenärer. Detta inkluderar butiker, resebyråer och liknande som ger service åt resenärer. Detaljplanen möjliggör en byggnadsarea för resecentrum på 500 m² [**e₁**]. Syftet med att begränsa resecentrumets byggnadsarea är att möjliggöra för ytor för cykelparkering samt en utveckling av planlagt [**TORG**] som sammanbinder byggnaderna inom området.

Totalhöjden för resecentrum-begränsas i detaljplanen till 6,1 meter [**h₁**]. Totalhöjd är definierat som avstånd från den medelnivå som marken har invid byggnadsverket, eller i planbestämmelsen angivet plan, till högsta punkten på byggnadsverket. Här inkluderas till exempel skorstenar, antenner, master och hisschakt. Bestämmelsen möjliggör för att resecentrumet höjd kan samstämma med planerad stödmur för järnvägen. Regleringen säkerställer även att servicepersonal kan vistas på resecentrumets tak för exempelvis reparationsåtgärder utan att säkerhetsavstånd till närliggande ledningar för tågspåret överskrids.

Av utrymmesskäl är det sannolikt ej möjligt att inrymma en kommersiell verksamhet inom området planlagt för resecentrum även om detaljplanen möjliggör för detta. För att bidra med service till resenärer möjliggör detaljplanen en byggnad med centrumverksamhet [**C**]. Med användningen centrum avses all sådan verksamhet som behöver ligga centralt eller på annat sätt ska vara lätt att nå för många människor. I centrum ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, bibliotek, banker, apotek, föreningslokaler, hotell och vandrarhem. Utöver ett serviceutbud skapar centrumbyggnaden en platsbildning kring resecentrumet samt kan bidra närvaro och trygghet.

Detaljplanen möjliggör för en byggnad i tre våningar genom att reglera högsta totalhöjd till 17 meter [**h₂**] samt antalet våningar [**f₁**]. Syftet med bestämmelserna är att med en generös totalhöjd möjliggöra för en flexibilitet i takkonstruktion samt materialval utan att fler än tre våningar kan byggas. Begränsat utrymme för parkering samt bullersituationen gör att fler än tre våningar ej är lämpligt på platsen.

Detaljplanen innebär att ytor som tidigare utgjorts av naturmark till största del ersätts av bebyggelse och hårdgjorda ytor. Området som hårdgörs är dock såpass begränsat samt bebyggelsen som planläggs förhållandevis låg har bedömningen gjorts att påverkan på lokalklimat i form av vind och temperatur ej behöver utredas närmare. Påverkan från Norrbotniabanan som förändrar topografin i anslutning till planområdet har behandlats inom ramen för järnvägsplanen.

Detaljplanen innebär även att en [**bro**] anläggs över Sävarån för att möjliggöra en gång och cykelväg till Sävar skola. Den planerade bron är lokaliserade fyra meter norr om den kommande järnvägsbron för Norrbotniabanan. Båda broarna ligger intill och parallellt med existerande visuell barriär som utgörs av passagen av E4 över Sävarån.

Med syftet att så långt som möjligt bli ett positivt inslag i landskapet och stadsmiljön utformas gång- och cykelbron så att den visuellt harmonierar med landskapet. Den nya strandkanten ska likna den befintliga. Avbaningsmassor planeras återföras på brokoner (slänter vid landfästen) och på anslutande slänter vid och mellan broarna för naturlig återetablering av strandvegetation. Ytan under gång- och cykelbron, som befinner sig i regnskugga, anläggs med natursten. Brostöden placeras brett isär för att möjliggöra förbättrade kopplingar längs Sävaråns strandkanter. Inga brostöd förekommer i vattenfåran.

Inga skyddsåtgärder är planerade med avseende på landskapsbilden vid Sävarån. Under byggskedet påverkas siktlinjer längs Sävarån bland annat av tillfälliga anläggningar. Då denna påverkan är tillfällig bedöms dom bestående konsekvenserna för landskapsbilden sammantaget bli försumbara.

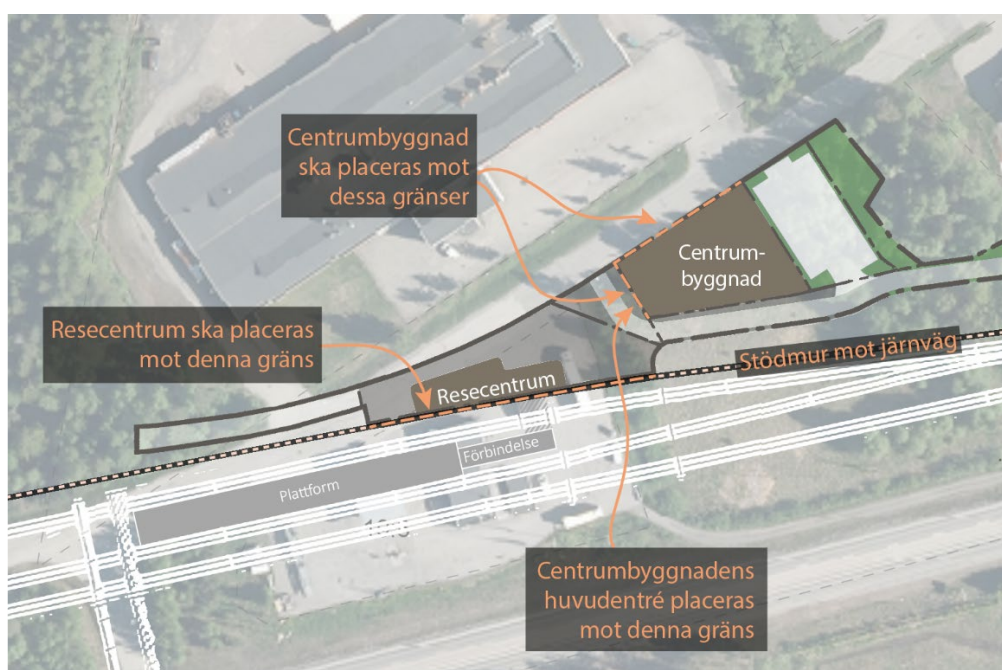
För en fullständig redovisning av hur landskapet påverkas av anläggandet av gång- och cykelbron se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Se även avsnitt *Kommunikationer*.

Byggnadskultur och gestaltning

Detaljplanen reglerar resecentrumets placering i anslutning till kommande tågspår och perrong med bestämmelsen *Byggnad ska placeras mot planområdesgräns i söder [p₂]*. Detta säkerställer torgets platsbildning samt att inga otrygga miljöer skapas mellan resecentrumet och spåren.

För att ytterligare säkerställa platsbildningen reglerar detaljplanen att *centrumbyggnaden ska placeras med fasad mot Kungsvägen och TORG [p₁]*. Detta säkerställer också att centrumbyggnaden placeras på ett sådant sätt att byggnaden tydligt relaterar till Kungsvägen samt torget, och uppfyller sitt syfte med att skapa närvaro. Med samma syfte som ovan reglerar detaljplanen att centrumbyggnaden ska ha en huvudentré mot torget [**b₁**].



Figur 31. Illustration som redovisar planförslagets placerings- och utformningsbestämmelser.

Sammanfattning

Detaljplanen innebär en stor förändring av området som går från ett obebyggt naturområde i anslutning till väg E4 till att bli en ny nod och entré för Sävar. Resecentrumet och närliggande centrumbyggnad skapar tillsammans en plats som ska göra resecentrumområdet attraktivt, levande och trygg plats. Med en fortsatt utveckling av bebyggelsen söder om väg E4 kommer resecentrumområdet utgöra en länk i framtidens Sävar med potential att knyta samman befintlig bebyggelse med nya områden. Den nya gång- och cykelvägen med bro över Sävarån bidrar ytterligare till att knyta ihop olika delar av Sävar.

Ombyggnationen av Kungsvägen innebär att planområdet blir en del av ett huvudstråk i Sävar. Kommunens mål är att utveckla stråket mellan befintligt centrum och resecentrum till ett attraktivt centrumstråk med bostäder och verksamheter vilket ger potential för liv och rörelse vid stationsområdet.

Kulturmiljö

Planförslaget innebär att delar av den av kommunen utpekade kulturmiljön planläggs som **[NATUR]**, **[GATA]**, **[bro]** samt vattenområde **[W]**.

Den planerade gång- och cykelbron tangerar området för kulturhistorisk värdefull bebyggelse norr om E4 i Sävar. Ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse berörs inom broområdet och planerad gång- och cykelbro bedöms inte försämra läsbarheten eller det utpekade områdets värden eftersom kulturmiljön i sin helhet ligger norr om bron. I övrigt medför anläggandet av bron inte några effekter på kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska, skyddade eller utpekade, områden.

Följande skyddsåtgärder planeras vidtas för kulturmiljön:

- Påträffas en tidigare icke känd fornlämning, kulturlager eller fynd i samband med markarbeten ska arbetet omedelbart avbrytas i enlighet med 2 kap. 10 § kulturmiljölagen. Kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet där upptäckten anmäls.

Sammantaget bedöms gång- och cykelbron medför försumbara negativa konsekvenser på kulturmiljön i bygg- respektive driftskedet.

För en fullständig redovisning av hur kulturmiljön påverkas av anläggandet av gång- och cykelbron se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Fornlämningar

Detaljplanen bedöms ej påverka befintliga fornlämningar då dessa är belägna utanför planområdet.

Om en fornlämning påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska skyndsamt anmäla förhållandet till länsstyrelsen.

Naturmiljö

Detaljplanen innebär att oexploaterade ytor i form av skogs- och ängsmark kommer att tas i anspråk för resecentrumområde samt cykelväg. Utöver detta innebär detaljplanen en förändrad markanvändning vid Öxbäcken och Sävarån.

Då naturmarken inom planområdet, bortsett från miljöerna kring Öxbäcken och Sävarån, inte har några dokumenterat höga naturvärden har förslaget ej anpassats för att bevara dessa områden.

Öxbäcken

I planområdets södra del möjliggör Norrbotniabanans kulvertering av Öxbäcken att en ny gång- och cykelväg ryms vid släntfoten av slänt från järnvägen. Detaljplanen innebär att denna del av Öxbäcken planläggs som **[GATA]**.

Planförslaget innebär även att en del av slänten mot Kungsvägen samt parkeringen planläggs som **[NATUR]** med utformningsbestämmelsen **[erosionsskydd]**. Erosionsskydd kommer behöva uppföras inom detta område för att säkerställa markstabilitet för Kungsvägen samt parkeringsytan inom planområdet.

Sävarån

Detaljplanen innebär anläggandet av en ny gång- och cykelväg mellan det nya resecentrumet och Sävar skola. I och med detta planläggs en gång och cykelbro över Sävarån. Detaljplanen innebär därmed en förändrad markanvändning vid strandkanterna samt inom vattenområdet för Sävarån. Detaljplanen innebär att Sävaråns vattenfåra planläggs med användningen *Vattenområde [W]*. Bestämmelsen säkerställer att Sävaråns karaktär som ett öppet vattendrag bibehålls. Vid gång- och cykelbron är bestämmelsen avgränsad vertikalt uppåt till strandkanten, +2 meter över angivet nollplan, för att möjliggöra för den ovanliggande bron.

Den planerade järnvägen medför också anläggande av en järnvägsbro över Sävarån. Dom båda broarna planeras bli ca 110 meter långa samt anläggas ca 4 meter ifrån varandra.

Flera brotyper/konstruktionsalternativ för broarna har analyserats med syftet att välja en robust konstruktion med förväntat lågt underhåll. Konstruktionens påverkan ur ett klimatperspektiv samt estetiska kvaliteter har också varit viktiga faktorer. För järnvägsbron har man valt att gå vidare med en spännarmerad balkbro med betongbalk ihopgjuten med pelare vid mellanstöden.

För att erhålla en sammanhållen gestaltning med järnvägsbron, samt att minska framtida underhåll har man även valt att gå vidare med en spännarmerad betongbalkbro för gång- och cykelbron. Gestaltningen av denna kommer till stor del styras av den intilliggande järnvägsbron.

Broarna kommer anläggas av Trafikverket och innebär schaktarbeten inom vattenområde och intrång i Natura 2000-området Sävarån, vilket är tillståndspliktigt enligt 11 kap miljöbalken samt 7 kap 28a § miljöbalken. Trafikverket kommer därmed ansöka om en samlad prövning för både vattenverksamhet och intrång i Natura 2000-område. Som underlag i

tillståndsprovningen har Sweco på uppdrag av Trafikverket tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning för broarna (2024).

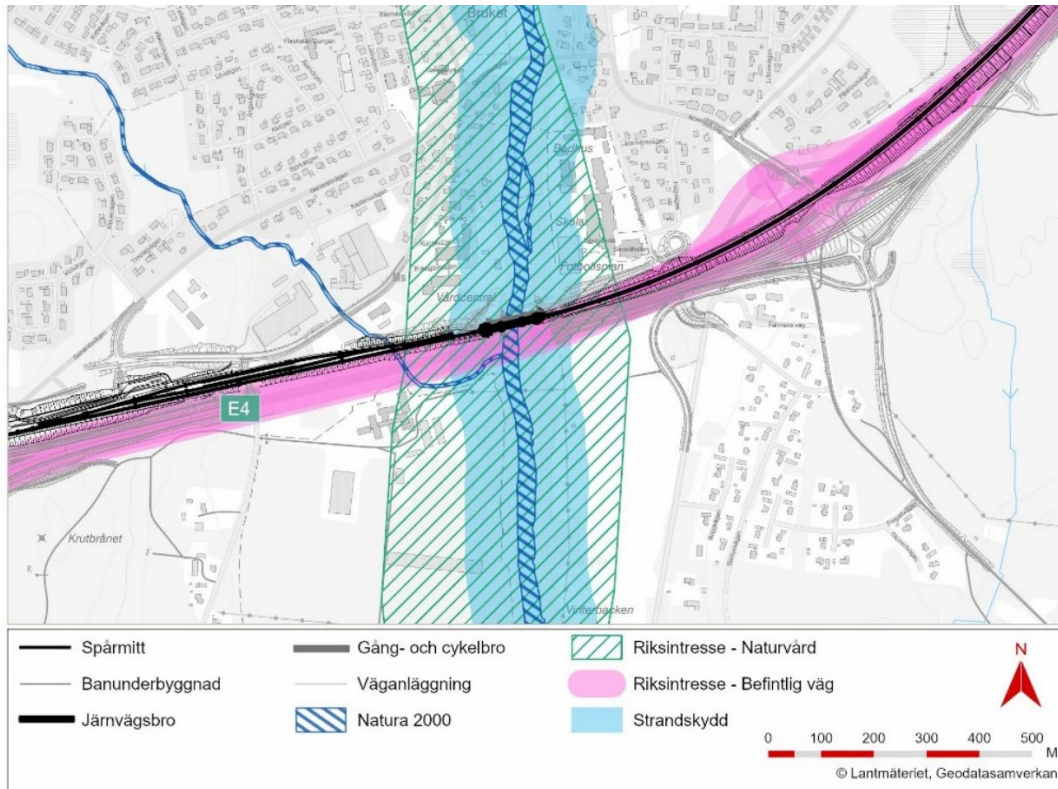
Anläggandet av en järnvägsbro samt en gång- och cykelbro innebär vattenverksamhet och påverkan på Natura 2000-området. Påverkan bedöms vara som störst under byggskedet och anläggningstid och minska under drifttid. De miljö kvalitetsnormer som är relevanta är de för ytvattenförekomster.

Sammanfattningsvis har anläggandet av gång- och cykelbron bedöms inte skada den livsmiljö eller de livsmiljöer som finns inom Sävarån. Bron bedöms inte heller utsätta de skyddade arterna för en störning som betydligt försvårar deras bevarande i området.

Nedan redovisas en mer detaljerad bild av broarnas påverkan på naturmiljön. För en fullständig redovisning, se bilaga *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg, Norrbottenbanan Bro över Sävarån, Umeå kommun, Västerbottens län (2024)*.



Figur 32. Fotomontage under ny järnvägsbro med vy uppströms Sävarån. Ny gång- och cykelbro är illustrerad i bakgrunden.



Figur 33: Karta över riksintressen samt skyddade områden.

Planerad verksamhet

De planerade broarna vid Sävarån blir ett permanent inslag som förändrar den befintliga strandzonen/strandkanten under broarna. Broarna byggs parallellt med passagen av E4 över Sävarån.

Under anläggningskedet planeras följande arbete för byggnation av broarna:

Arbetsmoment	Beskrivning av arbetsmoment
Tillfälliga anläggningar	Anläggande av tillfälliga anläggningar. Dessa består bland annat av byggvägar, etableringsytor och en pålbrygga under respektive planerad bro.
Förberedelse av grundläggning	Förberedelse inför anläggande av brofundament och -stöd. Detta inkluderar anläggning av tätspont, schakt för brostöd och tillfällig grundvattenbortledning.
Rivning	Rivning av glaci och eventuell rivning av fundament från gammal vägbro.
Grundläggning	Grundläggning av nya brofundament och bottenplattor.
Broöverbyggnad	Anläggande av broöverbyggnad.

Skadeförebyggande åtgärder	Anläggande av skadeförebyggande åtgärder. Dessa innefattar bland annat: anläggning av erosionsskydd i slänterna intill brostöden, installation av ytavlopp för att avvattna gång- och cykelbanan och järnvägen samt byggnation av bullerskyddaskärmar.
Miljöanpassningar	Miljöanpassningar, som exempelvis anläggning av faunapassage som tillåter passage för större däggdjur och människor på respektive sida av Sävarån.
Återställning	Återställning av marken omkring den nya anläggningen.

Fyllning i vattenområde

Broarna innebär fyllning i befintligt vattenområde. Faunapassage, grusväg på västra sidan av vattendraget, erosionsskydd samt delar av östra brokonan placeras inom vattenområdet. Erosionsskydd anläggs vid brostöd närmast vattendraget samt mellan brostöden för respektive bro (järnväg och gång- och cykelbro).

Erosionsskydd anläggs för att skydda brokonstruktion och grundläggning mot erosion från strömmande vatten. Erosionsskyddet sträcker sig 3 meter utanför släntfot. Detta arbetsmoment utgör fyllning i vattenområde och arbete i Natura 2000-område och är därmed en tillståndspliktig verksamhet. Samtliga brostöd hamnar inom vattenområde men utanför Sävaråns vattenlinje. Samtliga brostöd kommer att grundläggas i torrhet.

Tillfällig grundvattenbortledning vid brostöd

Samtliga brostöd grundläggs i torrhet och kräver en tillfällig grundvattenbortledning. För att möjliggöra grundläggningsarbetet anläggs spont vid brostöd närmast vattendraget för att minska risken för påverkan på vattendraget, minimera vatteninträning i schaktgropen samt säkerställa markstabiliteten mot vattendraget. Den tillfälliga avsänkningen av grundvatten utförs innanför tätspont till lägsta schaktbotten som länshålls från lågpunkter på den nivån. Grundvattennivån bedöms följa Sävaråns ytnivå, varför länshållningen bedöms medföra en högst begränsad grundvattensänkning i omgivningen. För att leda bort länshållningsvattnet från sponter under byggskedet installeras pumpgropar vid lågpunkter. Vattnet renas därefter från suspenderade partiklar genom klarning, översilning eller dylik åtgärd. Det finns inte skäl att anta att länshållningsvattnet är förorenat, men läckage av oljor eller bränslen innebär en potentiell risk i anläggningskedet. Vid misstanke om förorening av länshållningsvattnet ska vattenprover uttas och analyseras inför beslut om fortsatt hantering eller eventuellt tillfälligt stopp. Efter byggskedet tas sponten bort eller lämnas kvar för sittande spont. För stöd längre ifrån vattendraget kan öppna schakter utföras utan spont.

Tillfälliga anordningar

För att stödja formställningen över Sävarån samt för att möjliggöra transporter över ån utan att påverka väg E4, behöver en pålbrygga för respektive bro anläggas i ån. Pålar slås ner till fast friktionsjord, på träpålar monterar stålbalkar, först tvärgående och ovanpå dem längsgående, och överst läggs stockmattor. Antalet träpålar i vattenområdet bedöms till ca

150 stycken. Efter anläggningskedet kommer pålarna kapas eller knäckas i höjd med åbotten. Denna pålbrygga innebär arbete inom Sävaråns vattenområde och Natura 2000-område och utgör därför tillståndspliktig verksamhet.

Miljöeffekter, inarbetade åtgärder och miljökonsekvenser

Vattendrag/ytvatten

I byggskedet placeras en pålbrygga i vattendraget. Pålbryggans pålar bedöms inte medföra någon dämmande funktion av vattennivåerna i Sävarån. I slutet av byggskedet knäcks eller kapas pålarna av i nivå med Sävaråns botten, för att inte sticka upp. Detta medför en tillfällig negativ påverkan, men bedöms inte medföra betydande negativa miljöeffekter. Området är också avgränsat och den lokala påverkan bedöms inte påverka Sävaråns rika och varierande lopp i bygg- eller i driftskedet.

Inga permanenta brodelar placeras direkt i vattendraget vid normala flöden. Brostöden närmast Sävarån kommer stå i vattenlinjen vid högvatten och högre. Faunapassage, grusväg på västra sidan av vattendraget, erosionsskydd samt del av östra brokonan placeras inom vattenområdet. Erosionsskyddens utbredning i vattenområdet innebär en inverkan på bottenförhållandena, framför allt under byggskedet. Erosionsskydd kommer att anpassas med natursten för att efterlikna naturliga förhållanden, återskapa livsmiljöer och möjliggöra återetablering av förekommande värden. Erosionsskydden är utformade enligt krav i TK GEO för konsekvensklass 3 och en optimering kommer att ses över för att minska dess utbredning i vattendraget.

Anläggande av broarna innebär en mindre utfyllnad i vattenområdet, i syfte att stabilisera brofundamenten. Utfyllnaden i vattendraget bedöms ha en marginell påverkan på flödet. Det finns risk att utfyllnaden medför en viss, lokal dämning precis uppströms brostöden vid högre återkomsttider. Broarna bedöms inte ge några konsekvenser på uppströmsliggande konstruktioner och fastigheter. Denna bedömning baseras på höjdskillnad (Lantmäteriets nationella höjdmodell) mellan vattennivån vid den nya broanläggningen och närmst uppströmsliggande bro samt närliggande byggnader. Planerad verksamhet bedöms sammantaget inte på ett betydande sätt påverka Sävaråns vattenföring, vattennivå eller vattenhastighet i driftskedet.

Broarna är utrustade med ytvattenavlopp för att avvattna gång- och cykelbanan och järnvägen. Dagvattnet leds från avloppen via bropelarna indirekt ner till Sävarån via strandkant men även direkt ner i ån.

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på ytvatten vid Sävarån:

- För bortledning av länshållningsvatten från spontgrop installeras pumpgröpar i lågpunkterna. Vid avledning av länshållningsvatten ska reningssteg för suspenderade partiklar ske genom klarning, översilning eller dylik åtgärd.
- Vid misstanke om förorening av länshållningsvattnet ska vattenprover uttas och analyseras inför beslut om fortsatt hantering.
- Länshållningsvatten under byggtid ska, vid behov, renas med avseende på olja samt pH-justeras.

Konsekvenserna av påverkan från pålbrygga och anläggande av erosionsskydden i byggskedet bedöms bli liten negativ. Konsekvenserna av planerade broar i driftskedet bedöms bli obetydliga.

Naturmiljö

Den planerade järnvägen medför en påverkan på naturmiljö i byggskedet. Detta då mark tas i anspråk, vilket påverkar det identifierade naturvärdesobjektet med högt naturvärde (naturvärdesklass 2). Strandvegetation tas bort lokalt, på ett område om ca 100 meter omkring läget för planerade broar. Mark tas bland annat i anspråk omkring brostöden för anläggande av brostöd och erosionsskydd.

Länshållningsvattnet från sponter kommer att renas från suspenderade partiklar genom klarning, översilning eller dylik åtgärd. Det finns inte skäl att anta att länshållningsvattnet är förorenat, men läckage av oljor eller bränslen innebär en risk i anläggningskedet. Det kan också finnas en risk för erosion vid oskyddad mark. Sammanfattningsvis bedöms en negativ påverkan kunna uppstå lokalt i byggskedet.

I driftskedet bedöms strandvegetation ha kunnat återetableras på platser där det inte anlagts erosionsskydd eller brostöd. Vattenmiljön som tas i anspråk av pålbryggan bedöms också medföra permanent påverkan på bottenytan. I övrigt bedöms ingen påverkan i driftskedet. Sammantaget bedöms planerade broar medföra att en liten negativ effekt i driftskedet.

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på naturmiljön vid Sävarån:

- Försiktighetsåtgärder kommer att vidtas för att spara fröbank och rötter i strandzonen vid vattendrag för snabb återetablering av vegetation som binder jorden.
- Avbaningsmassor ska sparas och användas för återställning av arbetsområden nära vattendragen för att främja en snabb återväxt av strandvegetation.
- Jordmassor med risk för innehåll av fröer och växtdelar från invasiva arter återanvänds ej utan hanteras enligt de hanteringsåtgärder som finns nationellt gällande invasiva arter.
- De ytliga lagren av erosionsskydd i Sävarån ska utformas och anpassas för att efterlikna naturligt bottenmaterial och strandzon.

Med de planerade skyddsåtgärderna bedöms en viss negativ påverkan i vattendraget kunna uppstå lokalt och under en begränsad tid. Den del av strandzonen som tas i anspråk under byggskedet innefattas av försiktighetsåtgärder, vilket minskar risken för permanent negativ påverkan. Vattenmiljön som tas i anspråk av pålbryggan bedöms medföra permanent påverkan på bottenytan på berörd plats. I driftskedet bedöms strandzonens vegetation till viss del vara återetablerad och medför därför små negativa konsekvenser. En liten negativ konsekvens bedöms för vattenmiljön under driftskedet på grund av pålbryggans utbredning. Konsekvenserna bedöms som liten-måttlig negativ under byggtid och liten negativ i driftskedet.

Djurliv

Planerade strandpassager under broarna bedöms upprätthålla de ekologiska sambanden kring ån. Strandpassagerna skapar även förutsättningar för att öka de ekologiska spridningssambanden på landskapsnivå.

Grävning, pålning i och omkring vatten liksom transporter omkring vattenområdet kan sätta partiklar och sediment i rörelse, vilket kan leda till grumling. Grundläggningsarbetena för brostoden inom vattenområdet kan också medföra grumling. Dessa åtgärder vid byggande av broarna kan dessutom påverka naturmiljön under byggtiden genom förorenande utsläpp och störningar. Denna typ av störning under byggtid bedöms som tillfällig och liten.

Det inventerade lekområdet kommer påverkas av pålbryggan som används i byggskedet. Då pålbrygga används kan undervattensbuller störa fisk kring broarna. Fisk kan även komma att påverkas genom grumlande arbete, då lekbottnar kan sättas igen och täckas över av sediment. Då pålbryggan används under en begränsad tidsperiod och då lekbotten är relativt liten bedöms den planerade verksamheten inte påverka arternas population.

Under anläggningskedet kan eventuella tillfälliga anläggningar medföra barriäreffekt och försämrad konnektivitet för arter som rör sig längs med vattendraget, så som bäver och fladdermus. Då gång och cykelbron över vattendraget förses med en anpassad, riktad belysning medföra anläggningen en begränsad negativ effekt för fladdermusarter som ogärna flyger i belysta miljöer.

Strandpassager med minst 3 meter bredd anläggs vid Sävarån. De är utformade för att erbjuda tillräckligt breda och höga strandzoner anpassade för större däggdjur.

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på djurliv vid Sävarån:

- Grumlande arbeten ska ej utföras under perioderna 15 april-15 juni (hänsyn till vårlekande fiskarter) samt 15 september-15 oktober (hänsyn till höstlekande fiskarter).
- Vid behov vidtas åtgärder för att minimera grumling. Siltgardiner eller annan grumlingsbegränsande åtgärd finns då i beredskap för att kunna installeras och på så sätt minska att kraftig grumling sprids vidare i vattenmiljön.
- Passagen över vattendraget ska förses med anpassad belysning för att minimera barriäreffekten av belysningen för nattflygande organismer samtidigt som det skapar trygghet för människor. Då fladdermöss av de flesta arter flyger så skyddat som möjligt längs stråk av träd och buskar ska lågvuxen vegetation under järnvägsbroar återetableras. Utformning av belysning ska ske i samråd med Trafikverkets viltexperter och ekologer.
- Det ska säkerställas att snittytan på pålarna från pålbryggan vid åbotten är jämn för att undvika skada på vattenlevande organismer. Om kvarvarande pålar bedöms medföra en påverkan på lekbotten ska området återställas i samråd med Trafikverkets miljöexpert.

Under byggtiden, då den största negativa påverkan av ovanstående störningar bedöms kunna uppstå för utpekade och typiska arter, vidtas skyddsåtgärder för att minska effekterna av

störningar i vattendraget. Åtgärderna är styrda i tid för att minimera störning under laxens och öringens samt harrens vandrings- och lekperiod. Kvarvarande pålar från pålbryggan kan ha en negativ effekt för lekbotten. Konsekvenserna för djurliv bedöms som liten negativ under bygg- och driftskede.

Övrig påverkan under byggskedet

Under byggskedet skapar arbetsmaskiner, byggprocesser och transporter utsläpp till luft. Damm bidrar också till halter av partiklar (PM10) i omgivningsluft.

Vid en entreprenad hanteras även stora mängder drivmedel. Även kemikalier som förbrukas eller byggs in förvaras och hanteras ute i projekten. Spill och läckage från drivmedelstankar eller kemikaliehantering kan förorena omgivningen. Det föreligger därmed generell risk för tillbud med spill eller läckage då arbete utförs i eller i anslutning till vattendrag eller vattenskyddsområden, vilket kan påverka vattenkvaliteten negativt. Även servicearbeten som utförs av arbetsfordon riskerar att orsaka skada på omgivningen.

Övriga skyddsåtgärder är:

- Uppställnings- och serviceplatser för maskiner anordnas på ett avstånd av 50 meter eller mer från Sävarån.
- Vattenbegjutning för att reducera damning och utsläpp av partiklar genom masshantering och transporter på obanad mark och vägar som saknar ytbeläggning ska eftersträvas vid torr väderlek. Fordon ska vid behov rengöras innan färd ut på allmän väg för att förhindra nedsmutsning.
- Som skyddsåtgärd för att förhindra läckage från exempelvis arbetsmaskiner ska saneringsutrustning finnas tillgänglig inom arbetsplatsen. Uppställning av maskiner, fordon och drivmedel ska ske på hårdgjord yta. Kontroll av maskiner och fordon ska ske dagligen för att upptäcka eventuella läckage.
- Trafikverket ställer generella krav på entreprenören avseende uppställningsplatser, fordon, maskiner, miljöklassade drivmedel, kemikalier och saneringsutrustning.

Avfall hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och kommunala bestämmelser.

Kumulativa miljöeffekter

På vardera sida om Sävarån planeras två andra vattenverksamheter till följd av järnvägsplanen. Dessa vattenverksamheter gäller grundvattensänkning vid skärning Sävar Syd och skärning Sävar Norr. Avvattning från Sävar Norr planeras i närheten av Sävarån, men verksamheten planeras utanför vattenområdet. Det kommer även bli aktuellt med ett anmälningsärende för vattenverksamhet för en bantrumma som ska leda Öxbäcken under cykelvägen och järnvägen.

Broarna vid Sävarån bedöms inte medföra några kumulativa effekter gällande grundvattenpåverkan för de intilliggande skärningarna. Broanläggningarna vid Sävarån bedöms enbart ha en lokal och tillfällig effekt på grundvattnet (inom spont) och bidrar därför inte till kumulativa effekter för grundvattennivån.

För ytvatten kan broanläggningarna tillsammans med skärning Sävar Syd och skärning Sävar Norr bidra till kumulativa effekter på vattenkvaliteten i samband utsläpp av länshållningsvatten

från anläggningsarbetena. Dessa effekter kan minskas något genom inarbetade skydds- och försiktighetsåtgärder för grumlande arbeten. Efter rening och sedimentation bedöms inga betydande negativa effekter att uppstå i byggskedet. I driftskedet döms konsekvenserna bli försumbara.

Verksamheterna (broarna över Sävarån, skärning Sävar Syd och skärning Sävar Norr) kan orsaka kumulativa störningsmoment i byggskedet. Detta avser byggbuller och barriäreffekter kopplade till planerade markanspråk. Inför byggskedet bör entreprenören säkerställa att avsatta riktvärden för buller kan hållas och att framarbetade skydds- och försiktighetsåtgärder vidtas. Genom vidtagande av bullerbegränsande åtgärder bedöms risken för betydande negativa effekter i byggskedet att vara låga. Det bedöms inte uppstå negativa konsekvenser för buller i driftskedet.

Grönstruktur och rekreation

Detaljplanen innebär att merparten av befintliga grönytor inom planområdet försvinner. Medparten av planlagt område närmast Sävarån säkerställs med bestämmelsen **[NATUR]**. Detta med syfte att bevara vattendragens stränder. Planförslaget innebär däremot att en del av strandkanterna ianspråk tas av den planerade gång och cykelvägen och planläggs därmed som **[GATA]**.

Detaljplanen innebär att den befintliga skoterledens dragning kommer behöva förändras något då skoterleden löper genom område som kommer tas i anspråk av resecentrumet.

Då planområdet inte används för rekreation i någon större utsträckning har bedömningen gjorts att befintliga rekreativvärden ej påverkas däremot innebär anläggandet av gång- och cykelbron att man av säkerhetsskäl kommer stänga av mark- och vattenområdet som utgör arbetsområde för bron. Anläggandet av broarna bedöms därför medföra måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv under byggskedet. När bron är byggd och i bruk behålls funktionen av en strandpassage längs Sävaråns strandkant. Detta möjliggör fortsatt rörelse för människor och större däggdjur längs Sävarån på berörd plats. Den nya gång- och cykelvägen innebär en ökad tillgänglighet i Sävar vilket är positivt ur rekreationssynpunkt.

Detaljplanens påverkan på den befintliga skoterleden bedöms som försumbar då denna del av skoterleden i dagsläget löper på mark som kommer tas i anspråk av järnvägen varav större omdragningar kommer behöva göras som en följd av järnvägsplanen för Norrbotniabanan.

För en fullständig redovisning av hur grönstruktur samt rekreativvärden påverkas av anläggandet av gång- och cykelbron se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Geotekniska förhållanden

I den geotekniska undersökningen för planområdet, utförd av WSP på uppdrag av Umeå Kommun, har risken för sättningar bedömts utifrån utförda sonderingsresultat.

Beräkningarna visar på sättningar i storleken ca 8–10 cm uppkommer för en last på 100 kPa.

Utifrån detta rekommenderas grundläggningen för planerade byggnader utföras som pålgrundläggning genom slagna betongpålar.

Projektering, dimensionering, utförande och kontroll av pålar utförs enligt SS-EN 1997-1 och TD Pålgrundläggning med materialparametrar enligt undersökningen.

För gator och hårdgjorda ytor rekommenderas att överbyggnad dimensioneras för 2,1 meter tjäldjup med utgångspunkt från aktuella lastförutsättningar, acceptabel tjällyftning samt redovisade jordlager- och grundvattenförhållanden. Materialavskiljande lager ska placeras mellan naturligt lagrade jordar och nya fyllningar. Vid anläggande av den nya parkeringsytan krävs det att man installerar en spont mot Öxbäcken för att klara stabiliteten i slänten.

All fyllning inom området för resecentrumet skall utgöras av friktionsjord i materialtyp 1–2 enligt anläggnings AMA 20. Fyllningar skall vara ofrusna och packas enligt Anläggnings AMA 20 tabell CE/4.

Utifrån ovan har bedömningen gjorts att planförslagets genomförbarhet ej påverkas av geologin inom planområdet. Däremot behöver anläggandet av byggnader samt vägar anpassas utifrån markens förutsättningar.

För en fullständig redovisning av geologin inom området, se bilaga *Resecentrum Sävar, Projekterings PM, Umeå Kommun (2023)*.

Sulfidjordar

Bedömningen har gjorts att planförslagets genomförande ej riskerar att medföra någon betydande risk för spridning av föroreningar genom grävning inom befintliga sulfidjordar om massor täckas över så att de inte oxiderar och snarast läggs tillbaka under jord på platsen. Där detta inte är möjligt ska massorna skickas till en deponi för ändamålet.

Vid anläggandet av gång- och cykelbron över Sävarån kommer följande skyddsåtgärder vidtas för markmiljön:

- Schaktmassor inom projektet som klassas som sulfid- eller sulfatjord kommer att återanvändas på miljömässigt godtagbart sätt, deponeras eller behandlas på godkänd mottagningsanläggning i enlighet med gällande lagstiftning.
- För att förhindra snabb oxidation av blottad sulfidjord ska täckning utföras med jord, alternativt ska täckning med avbaningsmassor eller sprutsådd ske, för att få en snabb etablering av växtlighet. Om täckning sker, ska den utföras med mullhaltig jord eller siltig morän samt vara minst 500 mm tjock.

För en fullständig redovisning av sulfidjordar samt dess hanterande inom ramen för anläggandet av gång- och cykelbron se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Grundvatten

Utifrån kända jordarter i området bedöms genomsläppligheten vara hög inom större delen av planområdet. Eftersom höga grundvattennivåer antas finnas inom rekommenderas inte infiltrationslösningar. Planförslaget bedöms inte påverka grundvattenförekomsten Sävaråsen negativt.

Se även avsnitt *MKN*, samt *Dagvatten*.

Social miljö

Barnperspektiv

I barnkonsekvensanalysen (2024) betonar man vikten av att gång och cykelvägen känns trygg. Detta betyder att cykelvägen har god belysning samt att man som cyklist/gående ska få en bra överblick och känna sig sedd från bebyggelse.

Barnkonsekvensanalysen betonar även vikten av att resecentrumområdet känns som en attraktiv och trygg plats. Viktiga aspekter för att uppnå detta är listade nedan:

- God belysning/ljussättning
- Robusta material som håller en hög kvalitet
- Estetisk utformning samt konstnärlig utsmyckning
- Siktlinjer mellan tågplattformen och busstationen
- Sittplatser och tåg/bussinformation i strategiska lägen
- Servicefunktioner som attraherar vuxna
- Servicefunktioner med generösa öppettider
- Personal i området
- Barnanpassade ytor, tex en lekya
- Upplysta cykelparkeringar under tak
- Entréer och glasfasader i strategiska lägen för att undvika upplevda "baksidor"
- Träd, blommor och annan växtlighet inom området
- Välskötta toaletter i ett synligt läge
- Barnanpassade toaletter
- Omvandling av verksamhetsområdet norr om detaljplanen
- Kontakt med ungdomar som kör EPA

För en fullständig redovisning, se bilaga *Barnkonsekvensanalys Norrbotniabanan, Kunskapsunderlag för planering av resecentrum vid Sävar, Robertsfors och Bureå (2024)*.

Säkerställande i detaljplanen

Medparten av aspekterna som barnkonsekvensanalysen belyser som viktiga för att skapa ett attraktivt och tryggt resecentrum omfattas ej inom ramen för vad som kan regleras i en detaljplan. I det fortsatta arbetet har projektet tagit hänsyn till analysens förslag. Bland annat föreslås resecentrumet utformas med stora fönsterpartier och bra belysning för att området ska upplevas tryggare.

Nedan beskrivs avvägningarna som har gjorts avseende dom aspekter som kan säkerställas i en detaljplan samt en redogörelse för relevanta bestämmelser i planförslaget.

Detaljplanen innebär att gång- och cykelvägen mellan resecentrum och skolan säkerställs. Kopplingen mellan resecentrum och Sävar centrum har planlagts i detaljplanen för Kungsvägen. Då cykelvägen löper igenom ett strandskyddat område som bitvis utgörs av riksintresse för naturvård samt natura 2000-område finns det ingen möjlighet att planlägga för ytterligare bebyggelse.

Verksamhetsområdet norr om detaljplanen utgörs av privat mark varav en omvandling av detta område i enlighet med översiktsplanen ej är någonting som kommunen har rådighet över. Området ingår därav ej i detaljplanen för resecentrum.

Resecentrumet planläggs med egenskapsbestämmelsen resecentrum **[T₁]** där detaljplanen medger kommersiell verksamhet för resenärerna inne i byggnaden. Av utrymmesskäl är det däremot osannolikt att en kommersiell verksamhet kan förläggas inne i resecentrumbyggnaden även om detaljplanen möjliggör för detta. För att bidra med service samt skapa närvaro och trygghet planläggs centrumbyggnaden **[C]** i anslutning till torget. Vilken verksamhet som centrumbyggnaden kommer innehålla, öppettider och mängden personal på platsen är någonting som ej regleras i en detaljplan. Däremot reglerar detaljplanen byggnaders placering för att förstärka torget samt säkerställa att centrumbyggnaden relaterar till Kungsvägen. Detaljplanen reglerar även att centrumbyggnadens huvudentré placeras mot torget för att säkerställa att byggnaden vänder sig åt rätt håll samt bidrar till ökat på torgytan.

Med en reglering av totalhöjden för resecentrumet säkerställer detaljplanen siktlinjen mellan tågplattformen och busshållplatser på Kungsvägen. Då resecentrumet tak regleras i höjd med tågplattformen kommer man däremot ej kunna se ankommande/avgående tåg inifrån resecentrumbyggnaden. Vad skyltar för buss/tåginformation placeras hanteras ej inom ramen för detaljplanen.

Byggnaders arkitektoniska kvaliteter säkerställs i kommande markanvisningsavtal.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

De planerade resecentrumområdet är relativt plant vilket skapar god tillgänglighet till och från platsen. Detaljplanen säkerställer även att det finns möjlighet att anordna parkering enligt gällande tillgänglighetskrav. Flera byggnader i området kan höja känslan av trygghet, då det generellt skapar mer liv och rörelse till platsen. Fler byggnader innebär även fler ljuskällor, vilket även det gynnar den upplevda tryggheten.

Service

Detaljplanen innebär att befintlig drivmedelsstation med tillhörande service försvinner. Däremot så tillskapar detaljplanen både service i form av ett nytt resecentrum samt en centrumbyggnad.

Resecentrumet förstärker planerad tågstation som ger stora möjlighet för Sävarbor att pendla och resa med tåg. Centrumbyggnaden som planläggs kan komma att innehålla en rad

olika verksamheter som bidrar med service exempelvis butik, restaurang, gym eller kafé.

Kommunikationer

Gång- och cykeltrafik

Detaljplanen innebär att en ny gång- och cykelväg planläggs mellan resecentrum/Kungsvägen i väster och Sävar skola i öster. Här ansluter gång- och cykelvägen ansluter till redan planlagd koppling över järnvägsspåren samt väg E4.

För att möjliggöra för ett samnyttjande med Trafikverkets servicefordon som vid enstaka tillfällen kan nyttja gång- och cykelvägen för att nå järnvägsspåret planläggs gång- och cykelvägen planläggs som **[GATA]** i detaljplanen. Den del av cykelvägen som löper mellan parkeringen och torget kommer även att nyttas som angöringsväg för personer med nedsatt rörelseförmåga som behöver parkera i anslutning till resecentrumets entré.

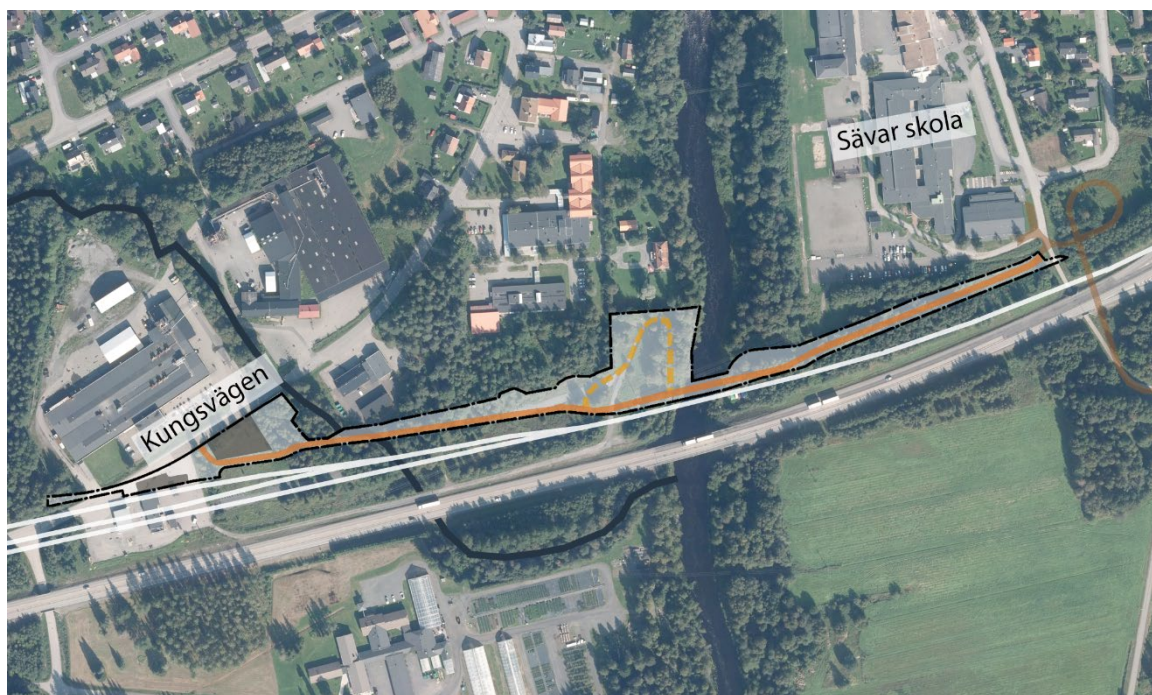
I anslutning till resecentrumet och centrumbyggnaden planeras cyklister cykla över ytan planlagd som **[TORG]** för att ansluta till cykelvägen vid Kungsvägen.

Gång- och cykelvägens sträckning innebär passage över både Öxbäcken samt Sävarån. I samband med att järnvägen byggs kommer den del av Öxbäcken som är belägen inom järnvägsplanen att kulverteras, detta har behandlats i järnvägsplanen. Då gång- och cykelvägen planeras inom detta område kommer samma kulvert nyttjas för gång- och cykelvägen.

För att passera förbi Sävarån planeras en gång- och cykelbro. Bron säkerställs i detaljplanen med egenskapsbestämmelsen **[GATA]** samt utformningsbestämmelsen **[bro]**. Båda bestämmelserna avgränsas vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan vilket motsvarar Sävaråns strandkant. Från strandkanten, +2 meter över nollplan, och nedåt gäller egenskapsbestämmelsen vattenområde **[W]**. På så vis säkerställer detaljplanen vattenfåran under bron. Detaljplanen innebär även att strandskyddet upphävs inom området för bron **[a₃]** **[a₄]**. Syftet med att upphäva strandskyddet är att möjliggöra för anläggandet av gång- och cykelbron.

Detaljplanen möjliggör även för en gångväg i anslutning till Sävaråns östra strand. Då gångvägens dragning ej är klarlagd har området planlagts som **[PARK]**. Gångvägen kopplar samman gång- och cykelvägen med området under gång- och cykelbron.

För att säkerställa att centrumbyggnaden ej påverkar framkomligheten inom sektionen för Kungsvägen samt planerad gång- och cykelväg säkerställs förgårdsmark om 2 meter mellan centrumbyggnaden och Kungsvägen samt gång- och cykelvägen, planlagd som **[GATA]** med **[prickmark]**.



Figur 34: Illustration som redovisar planlagd cykelväg med orange heldragen linje samt gångstig med streckad gul linje. Anslutningen till redan planlagd koppling över järnvägen samt väg E4 i öster redovisas med svagt orangea linjer.

Kollektivtrafik

Detaljplanen innebär ingen förändring av kollektivtrafiken. Däremot förstärker resecentrumet tågstationen/hållplatsen som fastslagits i järnvägsplanen.

Fordonstrafik

Detaljplanen innebär ingen förändring av trafiksystemet däremot skapar centrumbyggnaden en ny målpunkt i området som kan komma att generera en viss mängd trafik. Detta har man tagit höjd för i detaljplanen för ombyggnationen av Kungsvägen som antogs 2024.

Parkering, varumottagning och angöring

Detaljplanen innebär ett behov av parkering för tågresenärer samt kunder, besökare och anställda inom kommande verksamheter i centrumbyggnaden. Utöver detta innebär planförslaget ett behov av cykelparkeringar i nära anslutning till resecentrumet.

Detaljplanen säkerställer en parkeringsyta för resecentrumets behov. Parkeringsplatser för verksamheter inom centrumbyggnaden anordnas inom den egna fastigheten. Detaljplanen möjliggör även för att planlagd parkering kan delas mellan resecentrum och centrumbyggnad.

Med bestämmelsen *Utfart får endast anordnas mot Parkering [j]* reglerar detaljplanen in och utfart till centrumbyggnaden från parkeringsytan. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa trafiksäkerheten planerad gång- och cykelväg samt sektionen för Kungsvägen.

Beroende på verksamhet inom centrumbyggnaden kan en varumottagning behövas. Varumottagningen ska då anordnas inom den egna fastigheten. En vändplan eller backningslösning för stora varutransporter är på grund av utrymmesbrist ej möjlig inom

planområdet då detta skulle ta i anspråk mark som behövs för centrumbyggnaden och parkeringsplatser alternativt påverka framkomligheten samt trafiksäkerheten på gång- och cykelvägen negativt. Av utrymmesskäl är även svängradier för varutransporter svåra att tillgodose. Sammanfattningsvis innebär platsens begränsningar att verksamheter med behov av en stor mängd varutransporter ej kan etableras inom planområdet. Av utrymmesskäl kan även angöring för sopbilar längs med Kungsvägen bli aktuellt.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Detaljplanen innebär att kommunalt verksamhetsområde för VA behöver utökas för att inkludera resecentrumområdet.

El, värme, fiber och tele

Detaljplanen innebär att flertalet ledningar behöver dras inom området. Inga markreservat krävs för allmännyttiga ledningar på kvartersmark.

I anslutning till planområdets södra gräns kommer elektriska ledningar för tågdrift att vara placerade utmed järnvägsspåret mot resecentrum. Då järnvägen kommer ligga ca 6 meter högre än planområdet samt att ledningarna i fråga är upphängda i järnvägens kontaktledningsstolpar berörs planområdet inte av elektromagnetiska fält från dessa ledningar.

Det enda undantaget från detta är området ovanpå taket för det planerade resecentrumet. För att möjliggöra för att taket exempelvis kan skottas eller repareras av hantverkare har totalhöjden för resecentrumet reglerats till 6,1 meter. Detta säkerställer att en person kan vistas uppe på resecentrumets tak utan att hamna inom skyddsavståndet för elsäkerhet.

Dagvatten

På uppdrag av Umeå kommun har WSP tagit fram en dagvattenutredning (2024) för resecentrumet som utgör en del av planområdet. Dagvattenutredningen, sammanfattad nedan, har till syfte att fungera som underlag och visar att en hållbar dagvattenhantering kan uppnås inom planområdet.

Dimensionerande flöden och behov av fördröjning

Detaljplanen innefattar nybyggnation av terminalbyggnad med tillhörande parkering samt på- och avlämningsplats samt en byggrätt. Planområdet är ca 0,43 ha stort. Utformningen är ännu inte helt fastställd men hela ytan för resecentrum med tillhörande torg, parkering och byggrätt förväntas bli hårdgjord. Den ökade andelen hårdgjord yta har varit förutsättning för beräkning av områdets avrinningskoefficient.

Avrinningskoefficienten är ett mått på den maximala andelen av ett avrinningsområde som kan bidra till avrinningen och beror förutom på hårdgörningsgraden även på regnintensiteten och områdets lutning. Avrinningskoefficienten är nära kopplad till andelen hårdgjord yta och beskriver hur stor del av nederbörden som kan bilda avrinning. Den sammantagna

avrinningskoefficienten för utredningsområdet beräknas öka från 0,3 till 0,85 i och med planerad exploatering eftersom andelen hårdgjorda ytor ökar. För att ta höjd för framtida ökade flöden till följd av klimatförändring har flöden för planerad situation multiplicerats med en klimatfaktor på 1,3.

För att inte påverka recipienten, Öxbäcken, negativt krävs en fördröjning av dagvattenflödet från resecentrumområdet. Den erforderliga fördröjningsvolymen beräknas uppgå till 80 m³. Det motsvarar fördröjning av dimensionerande 20-årsregn inklusive klimatfaktor till det dimensionerande befintligt utflöde som beräknats för ett 10-årsregn exklusive klimatfaktor.

Dagvattnets föroreningsinnehåll

Dagvattenutredningen redovisar även föroreningshalterna och -mängderna från planområdet, före och efter genomförande av detaljplanen.

För att uppskatta mängden och halten föroreningar i dagvattnet används schablonhalter för specifika typer av markanvändning. Dessa föroreningshalter tillsammans med avrinningskoefficienter och areor för de olika typerna av markanvändning samt den årliga nederbörden för området ger mängden föroreningar som området genererar i genomsnitt på ett år. Modellen tar även hänsyn till schablonmässigt basflöde. Beräknade föroreningshalter är en uppskattning av föroreningssituationen i området, snarare än exakta värden.

Analysen har genomförts för befintligt markområde; där markanvändningen "skogsmark" har använts; samt för exploaterad mark, där markanvändningen "parkering", "takyta" och "gång- och cykelväg" har använts.

I samband med exploatering så kommer de beräknade halterna att både öka och minska, samtliga beräknade mängder kommer att öka förutom för kadmium. Att mängderna ökar mer än halterna jämfört med befintlig situation beror på den ökade hårdgörningsgraden som ger en ökad avrinningsvolym.

Recipientpåverkan

Bedömningen av påverkan på recipienten har gjorts med utgångspunkt i Havs- och Vattenmyndighetens bedömningsgrunder för klassificering enligt miljökvalitetsnormer för ytvatten. Föreliggande påverkansanalys omfattar lösta metaller inom särskilda förorenande ämnen (SFÄ) och prioriterade ämnen samt kvalitetsfaktorn näringsämnen.

Inom ramen för dagvattenutredningen har även flertalet ytvattenprover tagits under 2023–2024. Analysresultaten från provtagningarna har använts som underlag för att bestämma den påverkan på statusen som beräknade haltpåslag från resecentrum kan komma att medföra.

För en fullständig redovisning av ytvattenprover samt bedömning se bilaga till dagvattenutredningen *Recipientbedömning Öxbäcken Sävar (2024)*.

Näringsämnen

Enligt de ytvattenprovtagningar som genomförts för Öxbäcken varierar totalfosforhalten mellan 14 µg/l (2024-05-07) och 63 µg/l (2023-06-28). Medelvärdet för fosforhalten i bäcken under 2024 beräknas till 33,8 µg/l vilket motsvarar god status för näringsämnen. Med

mätvärdena från 2023 inkluderade uppgår medelhalten till 43,4 µg/l vilket motsvarar måttlig status för näringsämnen.

Vid beräkning av påverkan från dagvattnet har halter erhållits som motsvarar halter utan rening. De haltpåslag som beräknats är alltså ett värsta fall-scenario.

Med en totalfosforhalt i dagvattnet på 78 µg/l resulterar det i en ny recipienthalt på ca 43,4 µg/l (2023 inkluderat) vid total omblandning. Det är en ökning på 0,14 % och motsvarar fortsatt måttlig status. Om bedömning görs endast utifrån värden uppmätta 2024 blir den nya medelfosforhalten 33,9 µg/l vilken innebär fortsatt god statusklassning.

Därmed bedöms inte dagvattnet innebära en påverkan på Öxbäckens statusklassning avseende näringsämnen och möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen bedöms inte försämrats.

Prioriterade ämnen och särskilda förorenande ämnen

Utsläppshalterna av prioriterade ämnen och särskilda förorenande ämnen (SFÄ) från dagvattnet är beräknade som totalhalter. Enligt Havs- och Vattenmyndigheten ska lösta halter av metaller användas vid bedömning enligt miljö kvalitetsnormerna (MKN). Detta gör att halterna av metaller från dagvattnet troligtvis överskattas (ibland kan dock löst halt och totalhalt vara nästan samma). För bly, koppar, zink och nickel ska bedömning göras utifrån biotillgänglig halt, vilket gör att dessa halter i dagvattnet kan vara ytterligare överskattade.

Beräkningarna redovisar att gränsvärdena för bly, koppar, zink, kadmium, krom och nickel underskrids med god marginal efter exploatering. Beräkningar för arsenik, kvicksilver och ammoniakkväve har inte utförts, men eftersom utspädningen är så pass hög och provtagningarna visar på låga befintliga halter bedöms sannolikheten att gränsvärdena överskrids till följd av ökade dagvattenutsläpp som mycket låg.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att dagvattnet som tillkommer från Sävar resecentrum inte påverkar Öxbäckens statusklassning för SFÄ eller prioriterade ämnen och inte påverkar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Övergripande principer

Dagvattenhanteringen inom planområdet kan utformas på flera olika sätt och med flera möjliga kombinationer av dagvattenlösningar. Grundprinciperna för att säkerställa en långsiktig hållbar dagvattenhantering är att:

1. Byggnader ska placeras på höjdparter och grönytor i lågstråken.
2. Dagvattenflöden ska begränsas genom i första hand att undvika onödiga hårdgjorda ytor, och i andra hand genom infiltration och fördröjning.
3. Dagvattnets föroreningsbelastning ska begränsas genom naturlig rening på väg till recipient.

För att skapa ett trögt system ska avledningen så långt som möjligt ske genom öppna system så som diken och svackdiken. Dessa kan även vid ett större utsläpp av ex. olja samla upp föroreningar, vilket gör det möjligt att direkt på plats ta omhand och sanera ett förorenat utsläpp innan föroreningarna runnit ut i en recipient eller kommit i kontakt med

grundvattnet. Detta förutsätter att utloppet från anläggningen kan stängas. För att minimera risken för urlakning av metaller till dagvattnet kan ett aktivt materialval göras för exempelvis tak och räcken. Detta kan exempelvis vara att undvika takbeläggningar som koppar eller zink då dessa släpper ifrån sig metaller som förorenar i dagvattnet.

Höjdsättning

Vid resecentrums planerade läge är höjdskillnaden mellan färdig golvnivå +14 för resecentrum och den intilliggande planerade GC-banan (längst Kungsvägen) 2 – 12 cm. Generellt förespråkas en större höjdskillnad mellan färdig golvnivå och intilliggande vägar vilket inte uppnås i detta fall. Men då Kungsvägen är utformad med ett lågstråk och lutning från fastighetsgräns leds inte vatten från Kungsvägen mot fastigheten.

Vid framtida exploatering av centrumbyggnaden är det viktigt att färdig golvnivå anläggs högre än omgivande mark. Utöver detta bör höjdsättning runt byggnaden lutas mot lågstråk med avrinning mot rännstensbrunnar och Öxbäcken.

Utformningen i planförslagen riskerar att skapa en instängd lågpunkt i planens sydvästra hörn. Det är viktigt att höjdsättning sker så att det vid skyfall inte dämmer in mot byggnaden utan att vattnet rinner vidare i lågstråk eller ledning mot Öxbäcken.

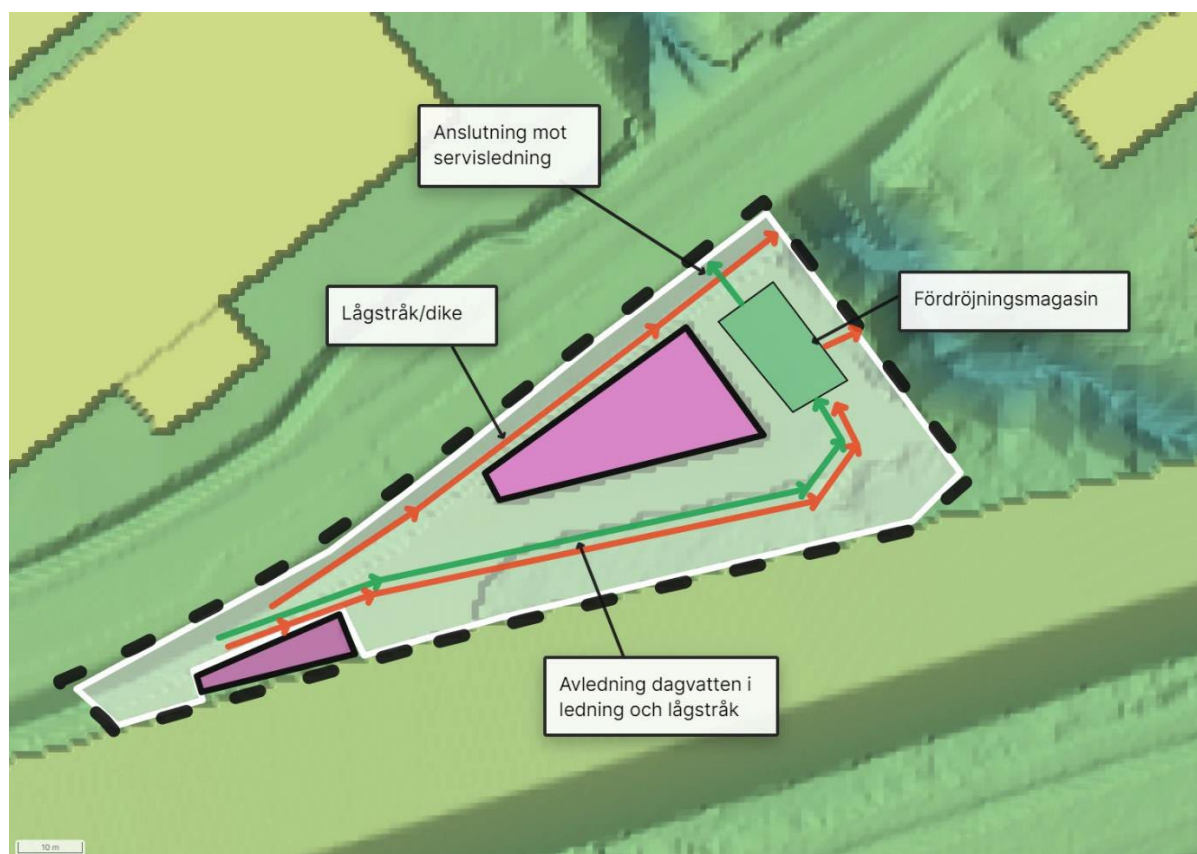
Föreslagen systemlösning

Det primära syftet med föreslagen dagvattenhantering inom planområdet är att fördröja dagvattenflöden då recipientbedömningen inte visade på ett behov av rening av dagvattnet.

Framtida markarbeten kommer delvis att plana ut den befintliga topografin, vilket medför att mindre instängda områden kan byggas bort. Dagvattennätet i Kungsvägen kommer att läggas om med erforderliga dimensioner och två serviser planeras att avsättas till resecentrum respektive till byggrätten.

En dagvattenränna alternativt dagvattenledningar föreslås anläggas mellan gc-väg och stationsbyggnad för att möjliggöra en mer kontrollerad avrinning med hänsyn till det förhållandevis korta avståndet däremellan. Det rekommenderas att höjdsätta byggnader så att dessa inte påverkas vid stora regn.

För övrigt bygger föreslagen systemlösning på att takvatten avleds via stuprör till dagvattenledning och övriga ytor via dagvattenbrunnar till dagvattenledning, därefter fördröjs dagvattnet i ett underjordiskt magasin. Dagvattnet föreslås efter fördröjning avledas till dagvattenservis. På grund av höga grundvattennivåer kan magasinet behövas utformas tätt.



Figur 35: Förslag till systemlösning för dagvattenhantering.

Föreslagen systemlösning nyttjar endast den ena av de två dagvattenserviser som planeras för planområdet och dagvatten från både centrumbyggnad och övriga resecentrum fördröjs i föreslaget fördröjningsmagasin. Om dagvattenserviser till väster ska nyttjas för byggrätten behöver fördröjning ske innan avledning till den dagvattenservisen. Det skulle även medföra att fördröjningsmagasinet för övriga resecentrum kan dimensioneras för ett mindre flöde. Beslut om vilken servis som ska användas för byggrätten behöver tas innan fördröjningsmagasin anläggs för övriga resecentrum för att inte behöva utöka det vid ett senare tillfälle.

Dagvattenhantering vid skyfall

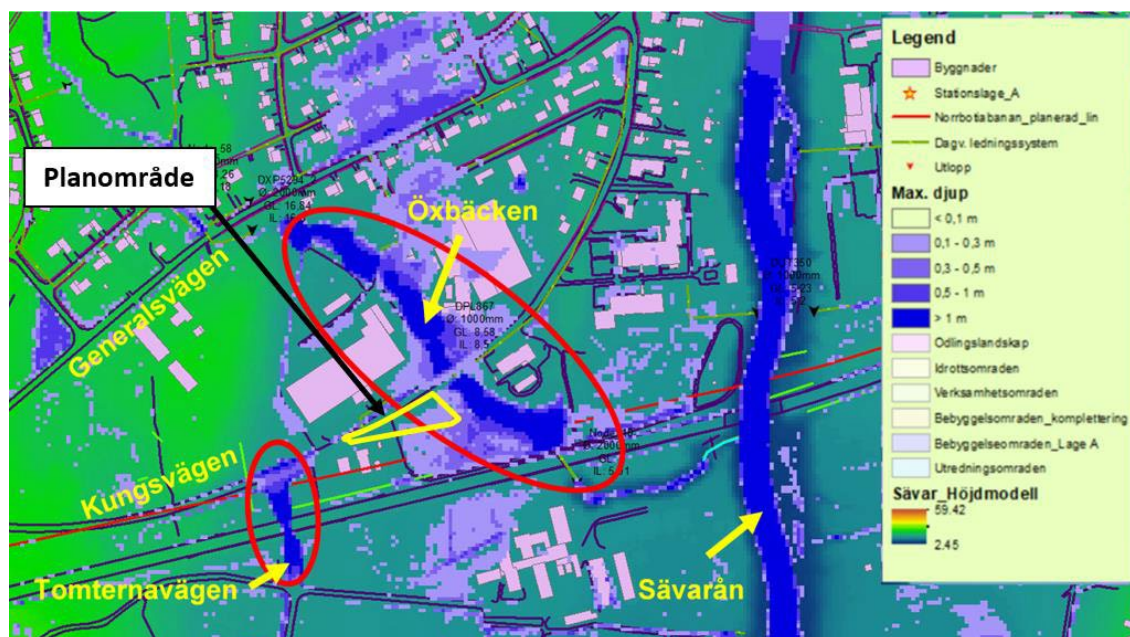
Alla regntillfällen som överskrider dimensionerande dagvattenflöden och som inte kan omhändertas i dagvattenanläggningar är att betrakta som extrema regn. I praktiken ger den här typen av regn upphov till att dagvatten avrinner på markytan och det är viktigt att planera för säker avledning av dessa flöden.

Marken inom planområdet behöver höjdsättas så att skyfall avrinner i låglinjer och så att inga lågpunkter skapas intill byggnader eller viktig infrastruktur. Nivån på entréer ska utföras så att färdig golvnivå ligger högre än marknivån utanför där vatten kan tillåtas flöda vid extrema regn.

En skyfallsanalys har genomförts inom ramen för detaljplanen Kungsvägen avseende översvämningsrisker kring Öxbäcken. Modelleringar har gjorts för olika scenarier, dels för befintlig markanvändning, dels för ett framtida scenario där ny dragning av Kungsvägen inkluderats. Samtliga modelleringar beräknades för ett 100-årsregn.

Utredningen redovisar att översvämningar om ca 0,1–0,5 m inträffar bland annat utanför Öxbäckens bäckfåra uppströms och nedströms Kungsvägen. Översvämning beräknas ske inom en del av planområdet motsvarande nivåer på ca 0,1–0,3 m över befintlig marknivå motsvarande ca 12,5–12,8 m. Översvämning kommer även inträffa i den instängda lågpunkten där Tomternavägen passerar under E4.

Modelleringarna är baserade på nederbördens förlopp och det kommunala dagvattennätets avledningsförmåga. Den översvämning som visas mellan Kungsvägen och befintlig väg E4 ligger i ett lågstråk kring Öxbäckens bäckfåra. Vid genomförandet av modelleringarna var kommande projektering av ny järnväg och nytt resecentrumområde inte klart varför befintliga höjder använts. Modelleringen visar att planområdet, särskilt den östra delen, ligger känsligt till och kan komma att påverkas vid fortsatt exploatering uppströms planområdet om inte fördröjning sker vid framtida exploateringar uppströms.

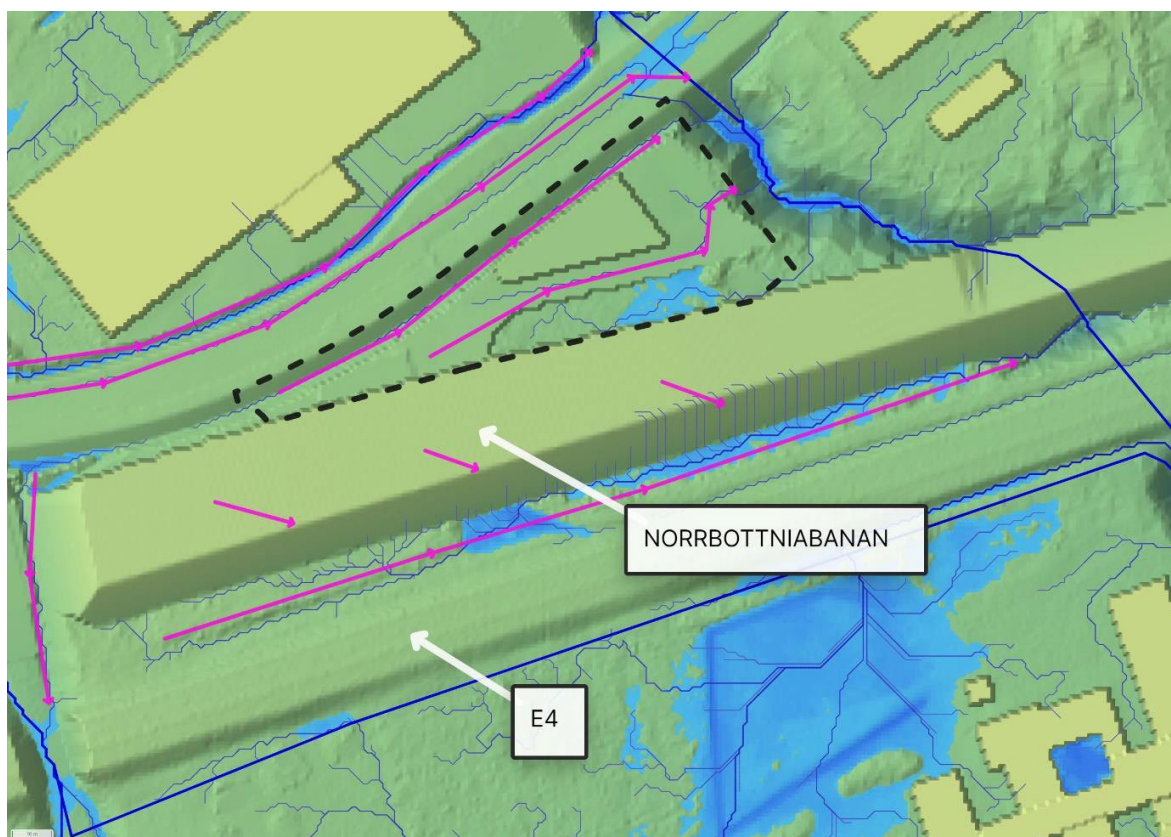


Figur 36: 100-årsregn, befintlig situation. Planområdet (gul linje) i förhållande till områden med risk för översvämningar vid skyfall (röda inringade områden).

Resultatet av utredningen visar att fördröjning ner till ett 10-årsregn måste ske inom samtliga kommande exploateringar inom Öxbäckens avrinningsområde. Detta för att framtida exploateringar inte ska riskera översvämningar i Öxbäcken öster och nedströms planområdet. Simuleringarna visar att fördröjningsåtgärder innebär stora förbättringar avseende minskad risk för översvämning när nya bebyggelseområden enligt den fördjupade översiktsplanen tas i anspråk.

Vid skyfall kommer anlagda dagvattenlösningar längs Kungsvägen inte att kunna hantera vattenmängderna som bildas på vägen. Kungsvägen har ett lågstråk längst det grönstråk som projekteras vilket kommer fungera som skyfallsväg. Enligt analys med inlagda ytor för väg, järnväg och resecentrum framträder ingen risk för inrinnande vatten från Kungsvägen mot resecentrum. I figuren nedan kan man se att den planerade järnvägen främst har avrinning söderut och inte mot resecentrum. Detta bör vara en förutsättning för att minska risken för

högre flöden mot resecentrum som till största del planeras för hårdgjorda ytor. Det är viktigt att det finns en dikesanvisning mellan resecentrum och gång och cykelbanan i Kungsvägen.



Figur 37: Illustration ytavrinning vid skyfall. Avrinningsvägar och riktning markerat med rosa pilar.

Reglering i detaljplanen

För att säkerställa en god dagvattenhantering reglerar detaljplanen att lägsta färdig golvhöjd för centrumbyggnad inte får understiga omgivande mark [f₂]. Detta säkerställs i bygglovet genom att exploatören redovisar färdig golvhöjd samt höjd för omgivande mark. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnaden ej riskerar översvämning vid skyfall.

Inom området för resecentrum samt centrumbyggnad reglerar även detaljplanen att *marken ska höjdsättas så att dagvatten rinner mot anslutningspunkt och/eller Öxbäcken [n]*. Detta kan antingen göras genom ett lågstråk eller genom ledningar med brunnar i lågpunkter.

I samband med detaljplanens antagande kommer även beslut att inkludera planområdet i Kommunalt verksamhetsområde för dagvatten att fattas. Kvartersmark planeras inkluderas i dagvatten (fastighet) och allmän platsmark i dagvatten (gata).

För en fullständig redovisning av dagvattenutredningen, se bilaga *Dagvattenutredning Sävar Resecentrum, Umeå Kommun (2024)*.

Snöhantering

Detaljplanen medför att planområdet behöver snöröjas vintertid. Fastighetsägarna ansvaret för snöröjningen av resecentrumområdet. För torg och cykelväg är kommunen ansvarig för snöröjningen. Då området kring resecentrumet är begränsat kommer snö behöva transporteras bort från platsen. För cykelvägen kommer snön läggas inom vägområdet.

Avfall

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas. Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning ska följas vid bygglovsprövning.

Avfallsutrymmet ska placeras så att det är tillgängligt för avfallslämnarna och hämtningspersonal. Vägen ska vara framkomlig och sikten ska vara god.

Se även avsnitt *Parkering, varumottagarna och angöring*.

Hälsa och säkerhet

Miljöfarlig verksamhet

Detaljplanen innebär att befintlig drivmedelsstation avvecklas.

Transporter av farligt gods

Detaljplanen är belägen i närheten av två transportleder för farligt gods, Norrbotniabanan samt väg E4. Riskbilden med bebyggelse i närheten av dessa transportleder bedöms säkerhetsavstånd utifrån markanvändningen samt avståndet till transportleden.

I länsstyrelsens riktlinjer avseende farligt gods har markanvändning kategoriserats i fyra olika kategorier A-D med olika riskbild. Detaljplanen berörs av tre av dessa fyra kategorier.

Kategorisering av markanvändning i bebyggelsezoner A-D

Zon A (Ej känslig verksamhet)	Zon B (mindre känslig verksamhet)
<p>Alldeles intill transportleden för farligt gods kan ej känslig verksamhet placeras. Ej känslig verksamhet är sådan markanvändning som omfattar ett fåtal människor vilka inte upprätthåller sig stadigvarande på platsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parkering (ytparkering) • Trafik • Odling • Friluftsområde • Tekniska anläggningar 	<p>Mindre känslig verksamhet avser sådan markanvändning som omfattar få och vakna personer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detaljhandel (< 3000 m²) • Industri • Drivmedelsförsäljning • Lager • Parkering (parkeringshus) • Verksamhetsområde
Zon C (normalkänslig verksamhet)	Zon D (känslig verksamhet)
<p>Normalkänslig verksamhet avser sådan markanvändning som omfattar färre personer än känslig verksamhet, samtidigt som personerna får vara sovande, givet att de har god lokalkännedom:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bostäder (småhusbebyggelse) • Detaljhandel • Kontor • Tillfällig vistelse (mindre hotell/camping) • Besöksanläggning utan betydande åskådarplats • Centrumverksamhet 	<p>Känslig verksamhet avser sådan markanvändning som omfattar många eller särskilt känsliga personer (personer med nedsatt förmåga att själva inse fara och påverka sin säkerhet t.ex. vårdbehövande eller barn):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bostäder (flerbostadshus) • Vård • Skola • Tillfällig vistelse (större hotell/konferens) • Besöksanläggning med betydande åskådarplats

Figur 38: Tabell avseende kategorisering av markanvändning från Länsstyrelsens riktlinjer avseende farligt gods.

Skyddsavstånd för Botniabanan (och Norrbotniabanan enl. trafikprognos)

STRÄCKA	ÅTGÄRDER	SKYDDSAVSTÅND		
		Zon B	Zon C	Zon D
NORDMALING - UMEÅ	Inga	30	30	40
	Invallning	-	-	20
	Brandfasad			10

Skyddsavstånd för mötesfri väg, 110–120 km/h.

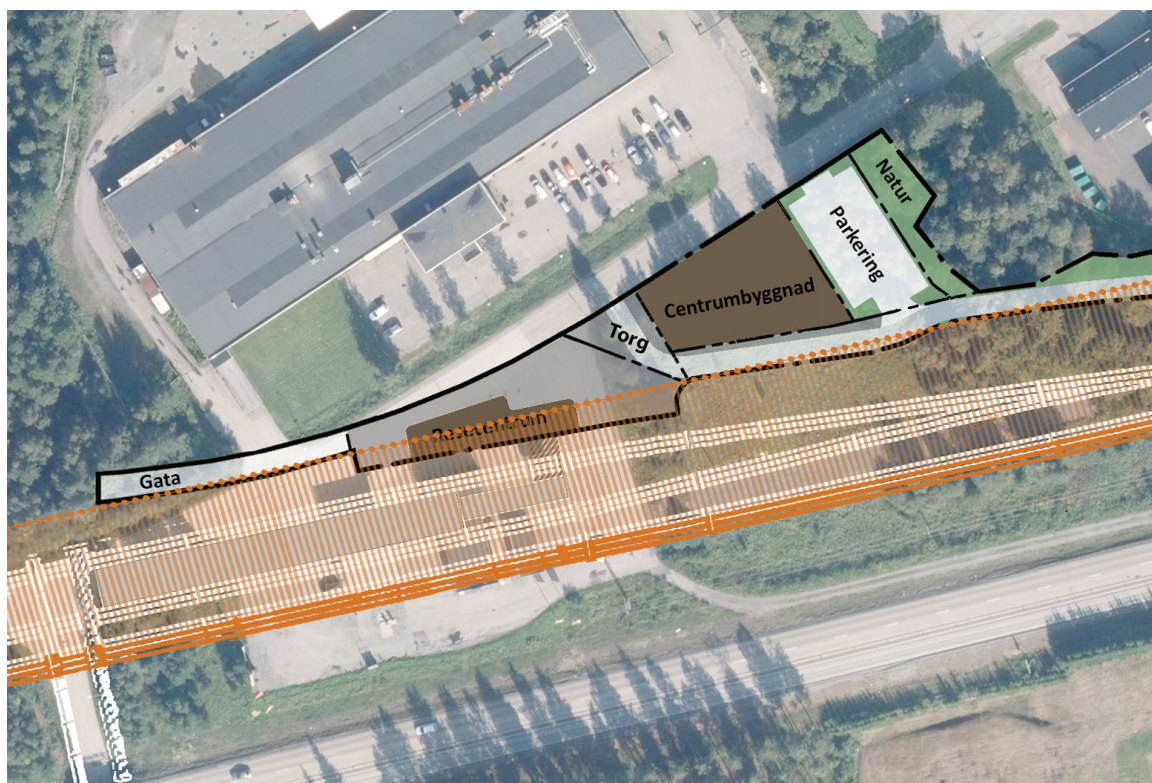
ÅDT LASTBIL (2040)	ÅTGÄRDER	SKYDDSAVSTÅND		
		Zon B	Zon C	Zon D
100	Inga	-	-	25
	Invallning	-	-	10
	Brandfasad	-	-	-
300	Inga	-	-	35
	Invallning	-	-	20
	Brandfasad	-	-	10
600	Inga	-	15	40
	Invallning	-	10	25
	Brandfasad	-	-	10
1100	Inga	-	25	45
	Invallning	-	10	25
	Brandfasad	-	-	15
1600	Inga	-	30	45
	Invallning	-	15	25
	Brandfasad	-	-	30
2200	Inga	-	30	50
	Invallning	-	15	30
	Brandfasad	-	10	45

Figur 39. Tabeller avseende säkerhetsavstånd från Länsstyrelsens riktlinjer avseende farligt gods.

Området planlagd för parkering omfattas av kategorin A - ej känslig verksamhet. Centrumbyggnaden samt området för resecentrumet omfattas av kategori C - normalkänslig verksamhet. För både dessa kategorier är rekommenderade skyddsavstånd 30 m mellan Norrbotniabanan och markanvändningen. För Väg E4 finns inget rekommenderat skyddsavstånd.

Vid resecentrumområdet planeras tre tågspår för Norrbotniabanan. De två närmast planområdet utgörs av stickspår i anslutning till perrongen. På dessa spår kommer det enbart köra tåg som ska stanna och släppa på/av tågresenärer. Det spår som kommer användas för transporter av godståg med farligt gods är således huvudspåret som är beläget längst bort från planområdet, markerat med orange i illustrationen *Farligt gods*. I enlighet med länsstyrelsens rekommendationer har man i detaljplanen tagit höjd för ett 30 meters säkerhetsavstånd mellan huvudspåret och centrumbyggnad/parkeringsyta, se prickad orange linje samt orange skraffering i illustrationen *Farligt gods*.

Vad gäller resecentrum är det av sin natur placerat i anslutning till järnvägsspår. Resecentrumet omfattar resandefunktioner samt resenärer. Då resenärerna använder bygganden tillfälligt samt själva valt att nyttja riskkällan bedöms de få utsättas för en högre risknivå varav inga åtgärder görs i detaljplanen avseende farligt gods.



Figur 40: Farligt gods - illustration som med orange färg markerar tågspåret där tåg med farligt gods kommer transporteras. Illustrationen redovisar även ett 30 meter säkerhetsavstånd från spåret med prickad orange linje samt svag orange skraffering.

Brandsäkerhet

Framkomligheten för ambulans och räddningstjänst till och från detaljplaneområdet bedöms vara god.

Brandposter finns ca 50 meter från planområdet. Inga ytterligare brandposter eller kapacitetshöjning behövs för den nya exploateringen.

Byggnaders utformning och blåljuspersonals behov av åtkomst, framkomlighet till brandposter och släckvatten beaktas därutöver i samband med bygglov samt bygg- och markprojektering i enlighet med gällande regler.

Buller

En bullerutredning (2024) har utförts för området. Bullerutredningen har tagit hänsyn till buller från Kungsvägen, väg E4 samt Norrbotniabanan. I utredningen har områdets terräng samt planerade bullerskyddsskärmar och bullerskyddsvallar längs med Norrbotniabanan medtagits i beräkningarna.

Utredningen har utifrån prognosår 2045 både räknat på den sammanlagda bullernivån från spår och vägtrafik samt var för sig. Sammanfattningsvis är ljudnivåerna från Norrbotniabanan över lag högst, men även vägtrafikbullret bidrar till den totala ljudnivån. Bullerbidraget från E4 är ej betydande då buller söderifrån domineras av ljudnivåer från Norrbotniabanan. Detta

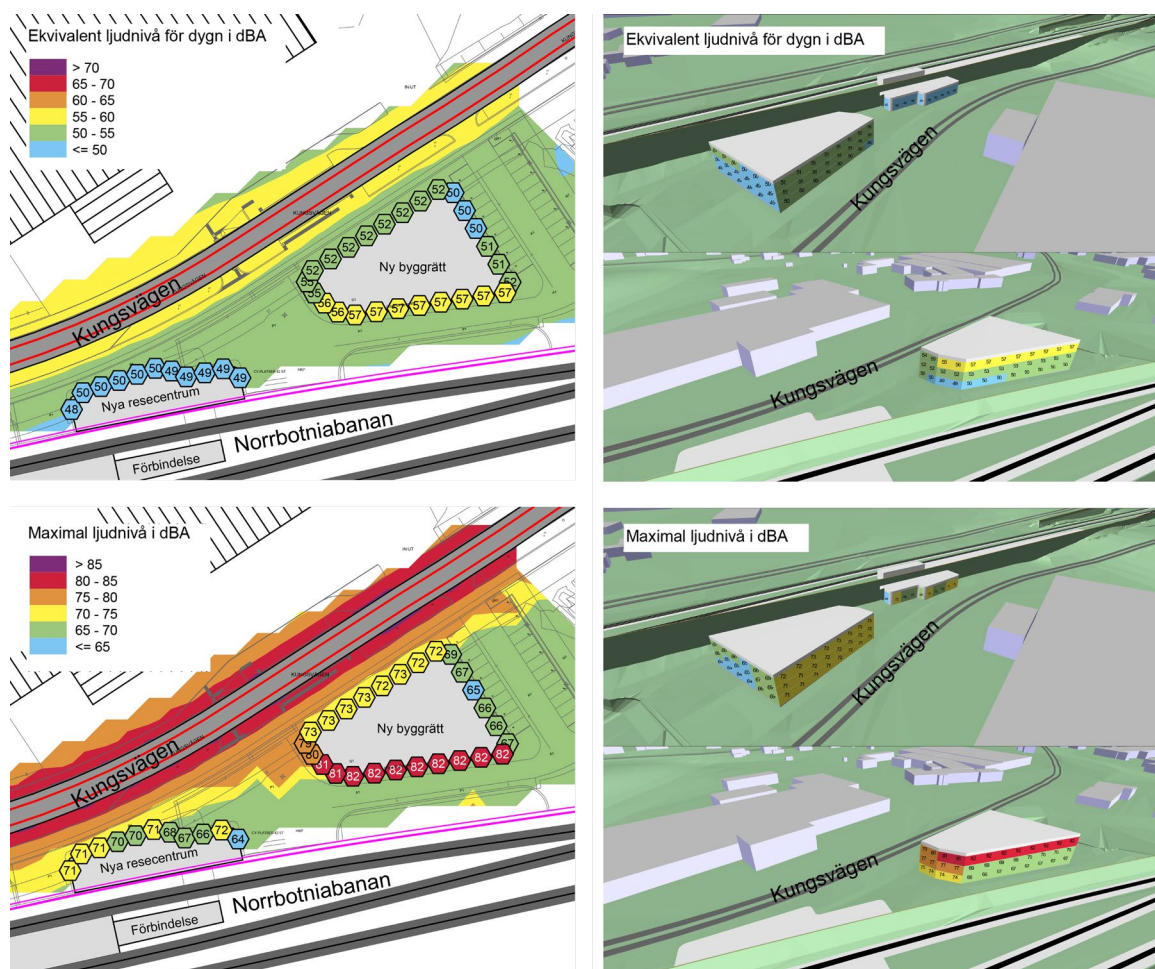
eftersom E4:an delvis blir skärmd av järnvägsbanken och bullerskyddsskärmen/stödmuren vid Norrbotniabanan.

Utredningen har även studerat hur ljudbilden blir med och utan centrumbyggnaden då denna planeras byggas i en senare etapp. För scenariot med både resecentrum och centrumbyggnad (sammanslagen bullernivå från spår och vägtrafik) beräknas den högsta dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad bli 50 dBA för resecentrum respektive 57 dBA för centrumbyggnaden. Den högsta maximala ljudnivån (dag/kväll) beräknas bli 72 dBA för resecentrum respektive 82 dBA för centrumbyggnaden. I ett scenario med enbart resecentrum (sammanslagna bullerkällor) beräknas den högsta dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad bli 50 dBA respektive 71 dBA maximal ljudnivå (dag/kväll). Att centrumbyggnaden byggs i ett senare skede innebär således ingen större påverkan i ljudnivå för resecentrumet.

Ljudnivåer vid fasad blir lägre för resecentrumbyggnaden i jämförelse med centrumbyggnaden eftersom den byggnaden är lägre och är belägen precis intill en bullerskyddsskärm/stödmur vilket gör att den skärmas av buller från Norrbotniabanan. Centrumbyggnaden planeras att bli högre och är belägen längre ifrån bullerskyddsskärmen/stödmuren vilket gör att bullret från Norrbotniabanan blir högre.

Då det inte finns riktvärden för utomhusbuller för resecentrum eller centrumverksamhet har möjligheten till att uppnå ljudkrav för inomhusbuller varit dimensionerande för detaljplanen. För verksamheterna kontor, hotell och restaurang regleras ljudnivån inomhus genom Boverkets byggregler, se avsnitt *Buller under Planeringsförutsättningar*. Bedömningen har gjorts att trafikbullernivåerna i planområdet är såpass låga att ljudkraven för trafikbuller inomhus för kontor, hotell och restaurang kan uppfyllas i centrumbyggnaden med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. Bullerutredningen rekommenderar att detta detaljstuderas i projekteringen samt att detaljplanen inte anger några materialval för centrumbyggnaden. Detta för att skapa möjlighet till olika konstruktioner beroende på vilka verksamheter det blir i byggrätten.

Med detta som utgångspunkt bedöms inte ett genomförande av detaljplanen bidra till någon förändring avseende buller som kräver att bullerdämpande åtgärder behöver vidtas.



Figur 41: Figureerna redovisar den sammanlagda bullernivån från spår och vägtrafik, prognosår 2024.

För en fullständig redovisning av bullersituationen inom resecentrumområdet, se bilaga *Bullerutredning - Sävar RC, Umeå kommun (2024)*.

Buller från planerad gång- och cykelbro

Anläggandet av gång- och cykelbron kommer ge upphov till buller i närområdet genom en rad olika bullerkällor inom byggarbetsområdet. Bullerkällor är i huvudsak pålning, spontning, transportfordon (truckar) och lastbilstransporter.

Trafikverket har beräknat bullernivåer under byggtiden för närliggande fastigheter. I beräkningsmodellen har hänsyn tagits till terräng, markförhållanden samt byggnaders och bullerkällornas individuella placering. De ljudkällor som studerats innefattar bland annat arbete med dumper, grävmaskiner, pålning, spontning och lastbilstransporter. Förväntade arbetstider vid bullrande arbetsmoment är dagtid under vardagar, kl. 07-19.

Överskridanden av gällande riktvärde för utomhusbuller riskerar att uppkomma vid ett flertal arbetsmoment. Pålning och spontning förväntas ge upphov till störst bullerpåverkan. Arbeten med jordschakt, fyllning, transporter och övrig byggverksamhet förväntas ge mindre påverkan jämfört med pålning och spontslagning. Resultaten visar att riktvärdet under arbetsmomentet med spontning riskerar att överskridas vid totalt åtta fastigheter. Resultaten för samtliga bullerkällor visar att riktvärdet för inomhusbuller (under dagtid, vardagar) inte överskrids vid någon fastighet.

För att klara riktvärdet utomhus vid fasad under dagtid behövs skyddsåtgärder. Typ av skyddsåtgärd samt dess dimensionering behöver utredas vidare inför byggskedet. Exempel på skyddsåtgärder är:

- Att bullrande arbeten som orsakar överskridande av riktvärden vid skolor och vårdbyggnader koordineras för att minska bullerpåverkan hos kritiska verksamheter.
- Arbeten kan styras till tider då boenden inte är hemma eller då skolverksamhet har avslutats.
- Lokal användning utav bullerskyddsskärm kan möjliggöra att minska ljudnivån till omgivningen.
- Val av tystare arbetsmaskiner och arbetsmetoder.

När bron är färdig och i bruk utgör den ingen bullerkälla då trafiken längs med bron enbart består av gång- och cykeltrafik. Sammanfattningsvis bedöms gång- och cykelbron medföra små negativa konsekvenser under delar av byggskedet då bullrande verksamheter förekommer.

För en fullständig redovisning av buller från anläggandet av gång- och cykelbron se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Vibrationer och stomljud

Utifrån Trafikverkets mätningar samt markförutsättningarna inom planområdet har bedömningen gjorts att vibrationsnivån sannolikt kan komma att överstiga 0,4 mm/s RMS vägd vibrationsnivå i de planerade byggnaderna, eftersom de kommer att vara belägna så pass nära spåret. Vibrationer och stomljud kan därav behöva tas i beaktan vid val av grundläggningsmetod för de planerade byggnaderna, för att inte riskera att lokalerna kommer att utsättas för störande nivåer från Norrbotniabanan.

Bullerutredningen bedömer att inga åtgärder behöver vidtas i detaljplanen men rekommenderar att detta detaljstuderas i projekteringen. Några särskilda åtgärder har därmed inte tagits i detaljplanen.

För en fullständig redovisning av vibrationer och stomljud, se bilaga *Bullerutredning - Sävar RC, Umeå kommun (2024)*.

Ljusförhållanden

Detaljplanen innebär att två byggnader uppförs inom området för resecentrum. Utöver detta planeras upplyst torg, cykelväg samt parkering. Byggnaderna som detaljplaner medger bedöms ej skugga närliggande fastigheter. Belysning från byggnader, torg, cykelväg och parkering bedöms ej medföra negativ påverkan på närliggande fastigheter.

Strålkastare eller annan belysning kopplad till järnvägen har behandlats inom ramen för järnvägsplanen.

Insyn och siktlinjer

Genom att reglera högsta totalhöjd samt placering av byggnader säkerställer detaljplanen siktlinjer mellan tågplattformen och busshållplatsen vid Kungsvägen. **[Prickmark]** mellan centrumbyggnaden och cykelvägen säkerställer även fri sikt för cyklister som passerar runt byggnaden.

Förorenad mark och vatten

Ett genomförande av detaljplanen och järnvägsplanen innebär att befintlig drivmedelsstation i väster måste avlägsnas. I samband med detta planeras en slutgiltig markmiljöundersökning för att kartlägga dom områden som ej kan provtas medan drivmedelstationen är i drift. Området planeras sedan saneras i den omfattning som krävs för att marken ska vara lämplig för bebyggelse av resecentrum. Markundersökningen samt saneringen säkerställs av fastighetsägaren i samband med avvecklingen av drivmedelsstationen.

Ett genomförande av detaljplanen innebär även anläggandet av gång- och cykelbron över Sävarån. Broanläggningen bedöms inte medföra någon betydande risk för spridning av föroreningar eftersom genomförda undersökningar visar på halter under Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Massor som uppkommer inom aktuellt område bedöms enligt Trafikverkets miljökriterier kunna återanvändas till exempelvis vägar och bullervallar.

Följande skyddsåtgärder planeras vidtas för markmiljön:

- Uppställnings- och serviceplatser för maskiner samt etableringsytor och upplagsytor ska anordnas på ett avstånd av 50 meter eller mer från vattendragen.
- Vattnet från schaktgrop får inte rinna direkt till ån utan sedimentering.

För en fullständig redovisning av föroreningar från anläggandet av gång- och cykelbron se rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån (2024)*.

Radon

Eftersom planområdet ligger inom ett område som är karterat som normalriskområde krävs ett radonskyddat utförande. I samband med bygglovgivning fastställs grundläggningsmetod för att säkerställa att radonhalten i den färdiga byggnaden inte blir för hög.

Risk för översvämning

Detaljplanen säkerställer med bestämmelser som reglerar höjdsättning av byggnader samt omgivande mark att planområdet ej översvämmas. Se avsnitt *Dagvattenhantering vid skyfall*.

Risk för ras, skred och erosion

För att säkerställa markens stabilitet kommer erosionsskydd krävas i anslutning till Öxbäcken samt Sävarån.

Inom naturmarken vid Öxbäcken möjliggör detaljplanen för erosionsskydd i anslutning till Kungsvägen samt parkeringen med bestämmelsen *erosionsskydd [m₁]*.

Vid Sävarån möjliggörs erosionsskydd inom område planlagd som **[GATA]**.

Genomförandefrågor

Under detta avsnitt redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Även konsekvenserna av dessa åtgärder redovisas.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Tidplanen för planområdets byggnation är samordnad med Trafikverkets tidplan för Norrbotniabanan med ett färdigställande först 2030. Planområdet kommer byggas i etapper där resecentrumet planeras vara färdigt 2032. Centrumbyggnaden kommer byggas i en senare etapp.

Målsättningen är att detaljplanen ska antas kvartal 4, 2025. Den preliminära tidplanen baseras på att inga större förändringar sker under planprocessen och att detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten för detaljplanens laga kraft förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från den dag planen får laga kraft. Detta på grund av att planområdet planeras byggas ut i etapper samt samordnas med anläggande av järnvägen.

En detaljplan får enligt 4 kap. 39 § plan- och bygglagen (2010:900) inte ersättas, ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Undantag kan göras om det behövs en ny detaljplan på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt som inte har kunnat förutses vid den ursprungliga planläggningen. Undantag kan även ges för införande av bestämmelser om fastighetsindelning eller vissa rättigheter (exempelvis servitut). Om planen ersätts, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan berörda fastighetsägare ha rätt till ersättning av kommunen.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med detaljplanen. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas. I övrigt ligger detaljplanen fast och fortsätter gälla till dess att den ersätts, ändras eller upphävs.

Avtal

För att säkra detaljplanens genomförande kan flertalet avtal behövas. Exempelvis avtal om rättigheter, avtal om vatten och avlopp, avtal om markförvärv och optioner och eller liknande avtal/beslut.

Planavtal

Två planavtal har skrivits för ärende. Ett mellan Infrastruktur i Umeå AB (INAB) och Umeå kommun, Detaljplanering 2023-05-04, det andra mellan Mark och exploatering, Umeå kommun och Fysisk planering, Umeå kommun 2023-05-04. Avtalen syftar till att reglera kostnader för arbetet med att upprätta denna detaljplan.

Exploateringsavtal

Umeå kommun avser inte att teckna exploateringsavtal.

Markanvisningsavtal

Anvisning av mark för bebyggelse sker i enlighet med Umeå kommuns markanvisningspolicy. En markanvisning ger en aktör ensamrätt att under en bestämd tid och under vissa förutsättningar planera och projektera för ny bebyggelse på kommunens mark.

Vilka verksamheter som kommer etablera sig i området är inte klart. Kommunen avser dock att teckna markanvisningsavtal i samband med försäljning av marken. I anvisningen planerar kommunen att ställa krav på utformning av bebyggelse för att säkerställa en god arkitektur.

Ett gestaltnings-pm för detaljplanen är under framtagande och kommer ligga till grund för krav som ställs i markanvisningen.

Anvisning sker i enlighet med kommunens riktlinjer och policy för markanvisning.

Huvudmannaskap

Huvudmannaskap för allmän plats

Alla allmänna platser ska ha en huvudman. Huvudmannen för de allmänna platserna är ansvarig för att ställa i ordning och förvalta de allmänna platserna, till exempel för att bygga ut och sköta gator. När kommunen är huvudman för allmänna platserna ska kommunen, efter hand som bebyggelsen färdigställs enligt detaljplanen, ordna de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med planen. Om kommunen anser att allmänhetens tillträde till platsen är viktig bör kommunen planlägga med kommunalt huvudmannaskap.

Om det finns särskilda skäl kan kommunen med en planbestämmelse reglera att huvudmannaskapet för de allmänna platserna ska vara enskilt. Kommunen behöver dock motivera varför huvudmannaskapet ska vara enskilt. Vid enskilt huvudmannaskap åligger ansvaret för allmän plats på fastighetsägarna gemensamt.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats. Respektive fastighetsägare svarar för alla åtgärder inom kvartersmark.

Huvudmannaskap för vatten, avlopp och dagvatten

Det finns olika typer av kombinationer/scenarion beroende på vilka delar som är kommunala respektive enskilda. Det är inte alltid ansvarig för utbyggnad som ansvarar för drift.

Planområdet ingår inte i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten. Beslut om att utöka verksamhetsområdet för dricksvatten, spillvatten, dagvatten (gata) samt dagvatten (fastighet) fattas av Kommunfullmäktige i samband med antagande av detaljplanen.

Lovplikt

Enligt 4 kap. 14–15 §§ plan- och bygglagen kan kommunen inom vissa ramar besluta att minska eller utöka omfattningen av bygglovsplikten, rivningslovsplikt och marklovsplikt. Även om en åtgärd undantas från någon typ av lovplikt genom planbestämmelse får åtgärden inte strida mot detaljplanens bestämmelser. Trots minskad rivningslovsplikt eller bygglovsplikt kan anmälan till Byggnadsnämnden krävas för åtgärden.

Bygglovsplikt

En utökad bygglovsplikt kan vara lämpligt i vissa kulturmiljöer för att bevara nuvarande struktur och gestaltning. Lättnader i bygglovsplikten får emellertid inte beslutas om bygglov krävs för att tillvarata grannars intressen eller allmänna intressen.

Det bedöms i aktuell detaljplan inte finns anledning att besluta om utökad bygglovsplikt.

Rivningslovsplikt

Normalt krävs rivningslov inom område med detaljplan för att få riva en byggnad eller del av byggnad som kräver bygglov. För bygglovsbefriade åtgärder som attefallshus krävs normalt inte rivningslov för en byggnad eller del av byggnad.

Marklovsplikt

Inom områden med detaljplan krävs, med vissa undantag, marklov för schaktningar eller fyllningar som avsevärt ändrar markens höjdläge. Detta gäller både för tomter och för allmänna platser. Uttrycket schaktning innefattar både jord- och bergschaktning. Bergschaktning kräver sprängning innan schaktningsarbetet kan börja. Sprängning kan därför i vissa fall ingå som ett led i schaktningen.

Att anlägga en gata eller en park är åtgärder på allmänna platser som kan kräva marklov. Andra exempel är att bygga upp skyddsvallar mot bullerstörningar från trafiken, att plana ut för en bollplan eller att göra andra liknande åtgärder. Utökad marklovsplikt kan inte införas för åtgärder för att anlägga gata, väg eller järnväg som är planlagd för detta.

Det bedöms i aktuell detaljplan inte finns anledning att besluta om förändrad lovplikt.

Fastighetsrättsliga frågor

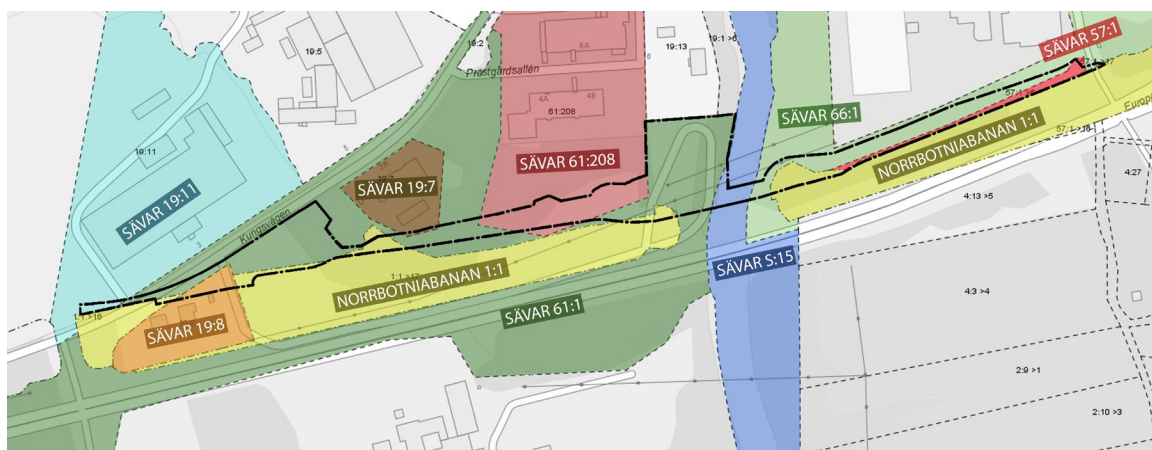
Fastighetsbildning

Detaljplanen medför att nya fastigheter bildas för resecentrum, parkering och centrumbyggnad.

För mark utlagd som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap gäller att kommunen har en ovillkorlig rätt att lösa in marken. Samtidigt gäller också en ovillkorlig skyldighet för kommunen att lösa in marken på fastighetsägarens begäran. Ersättning utgår för marken vid inlösen i enlighet med expropriationslagen.

I övrigt gäller att fastighetsbildningen behöver följa detaljplanens regleringar.

Fastighetsbildning sker efter ansökan om lantmäteriförrättning. Ansökan inlämnas till Umeå kommun, Lantmäterimyndigheten.



Figur 42: Figuren redovisar befintliga fastigheter som påverkas av detaljplanen.

Nedan redovisas av berörda fastigheter och konsekvenser för dessa

Fastighet	Förändringar och konsekvenser
Sävar 61:1	Fastigheten avstyckas till en fastighet för Resecentrum och parkering (kvartersmark), en fastighet för centrumbyggnad (kvartersmark)
Sävar 19:8	Delar av fastighet övergår till fastighet för resecentrum och parkering (kvartersmark)
Norrbotniabanan 1:1	Delar av fastighet övergår till fastighet för resecentrum och parkering (kvartersmark), Sävar 61:1 samt Sävar 66:1
Sävar 19:11	Delar av fastigheten övergår till Sävar 61:1
Sävar 19:7	Delar av fastigheten övergår till Sävar 61:1
Sävar 61:208	Delar av fastigheten övergår till Sävar 61:1
Sävar 57:1	Fastigheten övergår till Sävar 66:1

Servitut

Servitut är en rätt för ägaren av en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda del av en annan fastighet till ett visst syfte (rättigheten är kopplat till fastigheten och inte person). Det kan till exempel röra sig om rätten att ta väg eller nyttja en brunn på annans fastighet. Det finns två typer av servitut, officialservitut och avtalsservitut beskrivna nedan.

Ett genomförande av detaljplanen kan innebära att servitut bildas för gång- och cykelbron över Sävarån.

Officialservitut

Ett officialservitut bildas eller upphävs genom lantmäteriförrättning, efter ansökan och prövning. Servitutet redovisas i fastighetsregistret och är knutet till fastigheten och gäller oavsett vem som äger den. Bildandet av officialservitut bekostas i huvudregel av sökanden. Officialservitut gäller för all framtid till det upphävs av Lantmäterimyndigheten efter ansökan och prövning.

Avtalsservitut

Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan berörda fastighetsägare. Avtalet måste innehålla vissa moment som framgår av jordabalken. Servitutet gäller tills vidare om inte annat har överenskommit. Ett avtalsservitut kan skrivas in i fastighetsregistret. Inskrivning sker genom en skriftlig ansökan till Fastighetsinskrivningen.

Gemensamhetsanläggning

En gemensamhetsanläggning är en anläggning som ägs och tas hand om av flera fastigheter ihop, exempelvis vägar, bryggor eller lekplatser. Kravet för att bilda en gemensamhetsanläggning är att den ska tillgodose ett gemensamt behov hos flera fastigheter.

En gemensamhetsanläggning redovisas i fastighetsregistret och har en egen registerbeteckning, till exempel Umeå ga:1. En gemensamhetsanläggning inrättas, ändras eller upphävs i en lantmäteriförrättning.

Fastigheter äger del i gemensamhetsanläggningen genom andelstal som bestäms i lantmäteriförrättning. Det innebär att fastigheter som äger del i gemensamhetsanläggningen har ett juridiskt och ekonomiskt ansvar för gemensamhetsanläggningen. Ägandeskapet och driften av gemensamhetsanläggningen kan skötas genom en samfällighetsförening.

Gemensamhetsanläggningar kan till exempel bildas för följande gemensamma ändamål:

- Enskilda vägar
- Parkeringsplatser eller garage
- Vatten- och avloppsanläggningar
- Grönytor
- Lekplatser
- Bryggor
- Badplatser

- Bredband för data och TV
- Trapphus och hissar

Detaljplanen innebär att en gemensamhetsanläggning kan komma att bildas för ytan planlagt som parkering. Nybildade fastigheter som nyttjar parkeringen behöver då bli delägare i gemensamhetsanläggningen.

Ledningsrätter

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet att använda någon annans mark för ledningsändamål. Markområde för ledningsrätt kan enbart upplåtas för ledningstyper som anges i Ledningsrättslagen (1973:1144) med tillhörighet för ledningens funktion. Exempelvis tillåter ledningsrättslagen att ledningsrätt bildas för ledningstyper såsom vatten och avlopp, data och telekommunikationsledningar.

Ledningsrätt kan endast inrättas av lantmäterimyndigheten. Ledningsrätt gäller för all framtid eller tills den upphävs av Lantmäterimyndigheten efter ansökan och prövning. Vid bildande och upphävande kan det bli aktuellt med ersättning som bestäms i lantmäteriförrättningen.

Totalt berörs en ledningsrätt i planområdets västra del. Ledningsrätten kan komma att behöva omprövas i och med att ett genomförande av detaljplanen. Angränsande järnvägsplan innebär även nya ledningsdragningar. Beslut kring omdragningar och flytt av ledningar sker i ett förvaltnings- och bolagsöverskridande forum för ledningsflytt för Dåva-Gryssjön, samt vid detaljprojektering och byggnation.

Inom planområdet finns ledningsrätt 2480K-12/118.5. Ett genomförande av detaljplanen kan innebära en ledningsflytt eller ett ombildande av rättigheten.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Fastighetsindelningsbestämmelser används i det fall då placering och utbredning av fastighetsgränser, servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggning eller markreservat behöver fastställas i detaljplanen. När bestämmelser om fastighetsindelning införs i en detaljplan måste planprocessen också innefatta prövning av vissa grundläggande krav som ställs i fastighetsbildningslagen (1970:988), FBL anläggningslagen (1973:1149) och ledningsrättslagen (1973:1144). Detta eftersom Fastighetsindelningsbestämmelser styr den exakta utbredningen och placeringen av fastighetsgränser, markreservat, servitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar i efterföljande lantmäteriförrättningar

I tidigare lagstiftning skapades fastighetsindelningsbestämmelser genom tomtindelningar (byggnadslagen 1947:763) och som fastighetsplaner (äldre plan- och bygglag 1987:10). I äldre stads- och byggnadsplaner (detaljplaner) gäller fastighetsindelningsbestämmelser i form av tomtindelningar och fastighetsplaner.

Kommunen bedömer att inga fastighetsindelningsbestämmelser behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras. Om behov skulle uppstå kan fastighetsindelningsbestämmelser införas under planens genomförandetid genom ändring av detaljplanen.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Detaljplanen innebär anläggande av ny gång och cykelväg med tillhörande gång- och cykelbro.

Behov av ytterligare utredningar eller tillstånd

Inför exploatering kommer särskilda utredningar eller tillstånd att krävas, till exempel detaljerad projektering av gång- och cykelväg samt gång- och cykelbro, tillstånd för vattenverksamhet, tillstånd för intrång i Natura 2000-område.

Ekonomiska frågor

Umeå kommun och Trafikverket upprättar separata avtal för respektive parts åtaganden kopplade till Norrbotniabanans genomförande. Kostnadsfördelning och ansvar kopplade till detaljplanens genomförande preciseras i dessa avtal.

Kommunen ansvarar för och bekostar ändring eller upphävande av gällande detaljplaner såväl som framtagande av ny detaljplan, så att järnvägsplanen kan fastställas utan att den strider mot någon plan eller bestämmelse.

Trafikverket anlägger Sävar station och kommunen svarar för och bekostar utförande av kommunala anläggningar som ska anslutas till stationsområdet, som stationshus, parkeringar, planteringar, m.m.

För projektering av gång- och cykelbron över Sävarån finns ett separat avtal tecknat som avser kostnadsfördelning mellan Umeå kommun och Trafikverket. Kommunen svarar för att bekosta en ny gång- och cykelbro som kommer ägas i sin helhet av kommunen.

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

Exploateringen ger konsekvenser för den kommunala ekonomin. Detaljplanen innebär ökade kostnader för kommunen med nya allmänna anläggningar med kommunalt huvudmannskap som ökar driftkostnaderna, exempelvis för snöröjning och parkskötsel.

Som ensam markägare svarar kommunen för exploateringskostnaderna kopplade till kommunal infrastruktur. Exploateringen finansieras av den kommunala budgeten och därmed skattekollektivet.

Kommunen kommer att sälja mark avsedd för verksamheter men intäkterna kommer inte kompensera för kommunens kostnader för iordningsställande av mark och allmänna anläggningar.

En sammanfattning av delarna i exploateringen är:

- Lokalgator och gång- och cykelvägar
- Ett resecentrum

- Ett torg
- Busshållplatser
- Parkeringar
- Mark- och dagvattenåtgärder

Utöver detta får kommunens driftbudget ökade kostnader för skötsel och underhåll av torget samt gång- och cykelvägen.

Sammanfattningsvis bedöms exploateringen att generera ett ekonomiskt underskott. Som del i projektet av Norrbotniabanan överväger dock behov och nytta dom ofinansierade kostnaderna. Sävar kommer i och med dessa investeringar att ha eget resecentrum och tågförbindelse in och ut ur orten som ger andra vinster och möjligheter för invånarna och Umeåregionen i stort. Detaljplanen bedöms därför som genomförbar.

Ekonomiska konsekvenser för övriga berörda

Detaljplanen innebär ökade kostnader för kommunens bolag Umeå energi i form av investeringar i elnätet samt ökade drift- och underhållskostnader.

För det kommunala bolaget VAKIN innebär detaljplanen enbart ökade kostnader i drift och underhåll. Intäkter tas ut i enlighet med då gällande VA-taxa.

Ett genomförande av detaljplanen föranleder även exploateringskostnader för det kommunala bolaget INAB som åläggs finansiera byggnationen av Resecentrumet samt iordningsställande av marken runtom.

Planavgift

Kostnaden för framtagande av en ny detaljplan eller ändring av befintlig detaljplan beräknas enligt Umeå kommuns taxa för Byggnadsnämndens verksamheter. Denna taxa baseras på Sveriges kommuner och regioners rekommendationer och revideras årligen i januari.

Planavgift regleras i ett särskilt planavtal och betalas av exploitören under planprocessens gång.

Ersättning och inlösen

Om mark enligt en detaljplan ska användas för en allmän plats som kommunen är huvudman för, är kommunen skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in marken.

I en detaljplan får kommunen bestämma markreservat för sådana trafik- och väganläggningar, energianläggningar, anordningar för elektroniska kommunikationsnät och ledningar som behövs för allmänna ändamål. Kommunen får även bestämma markreservat för gemensamhetsanläggningar. Om markreservatet avser en allmän ledning, en allmän trafikanläggning eller en trafikanläggning som är gemensam för flera fastigheter är den som ska vara huvudman för anläggningen skyldig att på fastighetsägarens begäran förvärva nyttjanderätt eller annan särskild rätt i den omfattning som behövs för ändamålet.

Detaljplanen omfattar delar av fastighet 61:208 som ägs av Region Västerbotten, del av fastigheten Norrbotniabanen 1:1 som ägs av Trafikverket, samt den privata fastigheten Sävar 57:1. Marken planläggs för kommunal gång- och cykelväg varav kommunen är skyldig att lösa in marken.

Upplysningar

Plankartan utgör själva Detaljplanen, dess bestämmelser är juridiskt bindande enligt plan- och bygglagen (2010:900) och fungerar som ett skriftligt och visuellt avtal över hur marken får användas eller bebyggas. Detaljplanen utreder ansvarsfrågan för olika byggnationer och gemensamma anläggningar som avlopp och gator. Detaljplanen utreder också flera frågor som behöver lösas i ett sammanhang för att göra den nya mark- eller vattenanvändningen lämplig och hållbar över tid. Detaljplanen är därför styrande vid bygglovsprövning.

Plankartan har tagits fram i AutoCAD **2022** med FocusDetaljplan **2022** och **"BFS_2022_11_01_Bestämmelsekatalog.xml."**

Planbeskrivningen är ett vägledande och förtydligande dokument till hur detaljplanen ska förstås genomföras och beskriver hur olika frågor eller förutsättningar har hanterats. Bilaga till planbeskrivningen redovisar sammanställning av planbestämmelser med motivering och lagstöd i tabellform.

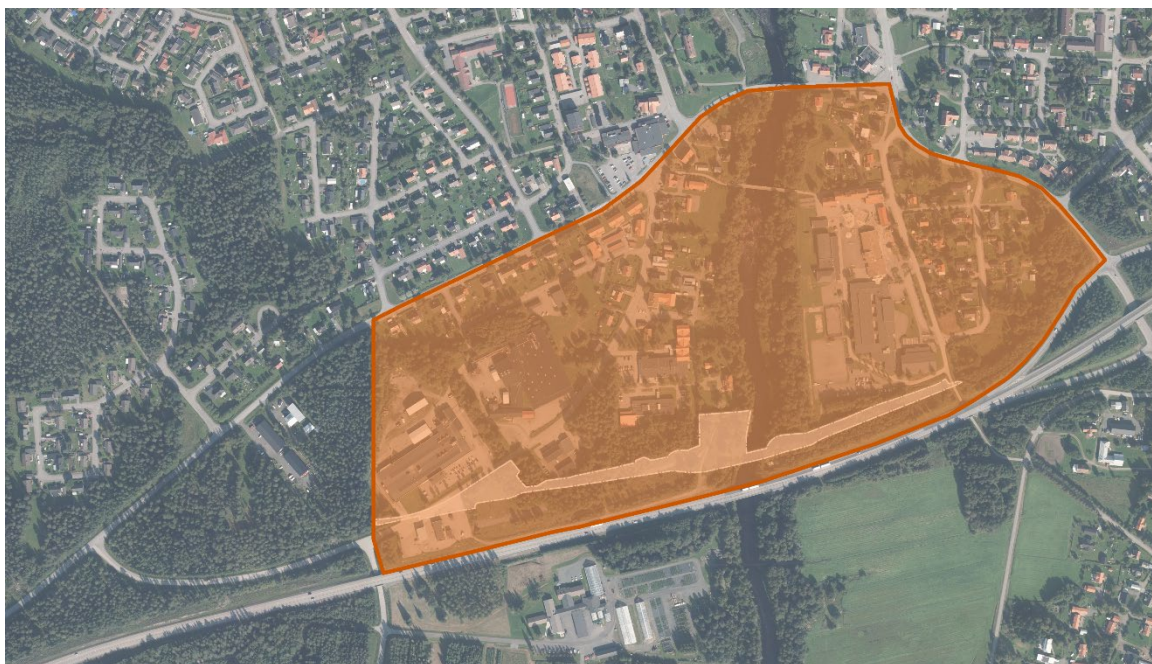
Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning.

Fastighetsförteckningen utgör kommunens bedömning av vilka som ingår i samråds-kretsen. Därför anger fastighetsförteckningen vilka fastigheter, fastighetsägare och andra rättighetsinnehavare som berörs av planförslaget. Fastighetsförteckningen måste samordnas med grundkartan för att båda dokumenten ska redovisa samma uppdaterade fastighetsinformation. Under detaljplaneprocessen används fastighetsförteckningen som en adresslista för att skicka ut underrättelse om när planförslaget är på samråd eller granskning.

Samråds-krets

Detaljplanens samråds-krets består av närliggande fastighetsägare, rättighetsinnehavare, närboende och lokalhyresgäster som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. Detaljplanens samråds-krets består av närliggande fastighetsägare samt andra som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. Samråds-kretsens storlek har anpassats utifrån att planförslaget bedöms ha ett allmänt intresse inom Sävar samt har stöd i gällande översiktsplan och inte medför betydande miljöpåverkan.

Under planprocessens gång blir fastighetsägare och andra rättighetsägare som bedöms ingå i samråds-kretsen underrättade genom brevutskick inför samråd och granskning. Endast de som lämnat synpunkter under samråd och granskning vars synpunkter inte blivit tillgodosedda blir underrättade om antagande.



Figur 43: Illustrationen redovisar detaljplanens samrådsrets.

Medverkande

Deltagande kommunala verksamheter

- Detaljplanering
- Fastighet
- Fritid
- Gator och parker
- Kommunala lantmäterimyndigheten
- Mark och exploatering
- Miljö- och hälsoskydd
- Umeåregionens brandförsvär
-

Deltagande kommunala bolag

- Umeå Energi AB
- Vatten och avfalls kompetens i norr AB (VAKIN)
- Infrastruktur i Umeå AB (INAB)

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

Bilaga

Planbestämmelser med lagstöd

Planbestämmelse	Motivering	Lagstöd
Användningsbestämmelser för allmän plats		
GATA	<p>Användningen möjliggör för anordnande av en ny gång- och cykelväg i området. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för en koppling mellan resecentrum och Kungsvägen i väster och Sävar skola i öster samt möjliggöra för vägen att utnyttjas av servicefordon.</p> <p>Ett annat syfte med bestämmelsen är att säkerställa Kungsvägens dragning.</p> <p>Bestämmelsen bidrar till översiktsplanens mål om trygga kopplingar till och från framtida resecentrum, där möjligheterna till gång- och cykeltrafik prioriteras.</p>	4 kap. 5 § PBL
(GATA)	<p>Avgränsad vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan</p> <p>Användningen möjliggör för anordnande av en ny gång- och cykelväg som passerar över Sävarån. Syftet med regleringen vertikalt är att säkerställa Sävaråns vattendrag.</p>	4 kap. 5 § PBL
NATUR	Användningen NATUR bekräftar befintligt naturområde inom planområdet.	4 kap. 5 § PBL
TORG	Syftet med användningen är att säkerställa en platsbildning mellan resecentrum och centrumbyggnad.	4 kap. 5 § PBL
Användningsbestämmelser för kvartersmark		
T₁	<p>Resecentrum</p> <p>Område avsatt för uppförande av resecentrum. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för ett resecentrum i anslutning till Norrbotniabanans planerade hållplats. Bestämmelsen bidrar till översiktsplanens mål om ett stationsläge i Sävar.</p>	4 kap. 5 § PBL

C	Centrum Område avsatt för uppförande av centrumbyggnad. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för verksamhetsyta inom planområdet. Bestämmelsen bidrar till översiktsplanens mål om en funktionsintegrerad stadsmiljö.	4 kap. 5 § PBL
P	Parkering Område avsatt för parkeringsyta. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för parkering inom planområdet för tågresenärer. Bestämmelsen möjliggör för personer som ej har möjlighet att gå, cykla eller ta buss till tågstationen att färdas dit med bil, parkera och sedan fortsätta resan med tåg.	4 kap. 5 § PBL
Användningsbestämmelser för vattenområde		
(W)	Vattenområde. Avgränsad vertikalt uppåt till +2 meter över angivet nollplan Användningen bekräftar Sävarån. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa Sävaråns vattenfåra.	4 kap. 5 § PBL
Egenskapsbestämmelser för allmän plats		
a₁	Strandskyddet är upphävt Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde inom 100 meter från Öxbäcken samt Sävarån kan ianspråkta.	4 kap. 17 § PBL
(a₃)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde ianspråkta för anläggande av en gång- och cykelbro.	4 kap. 17 § PBL
erosionsskydd	Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för uppförande av erosionsskydd inom markområde i anslutning till Öxbäcken. Bestämmelsen säkerställer att markstabilitet kan uppnås för Kungsvägen samt resecentrumområdet.	4 kap. 5 § 2 p. PBL

(bro)	Bro. Avgränsad vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att en bro kan byggas över Sävarån för att möjliggöra för en gång och cykelkoppling mellan resecentrum och Kungsvägen i väster och Sävar skola i öster.	4 kap. 5 § 2 p. PBL
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark		
prickmark	Marken får inte försees med byggnad Syftet med bestämmelsen är att säkerställa 2 meter förgårdsmark så att centrumbyggnaden ej påverkar framkomligheten för Kungsvägen. Bestämmelsen säkerställer även att planerad centrumbyggnad ej påverkar sikt för planerad gång- och cykelväg.	4 kap. 6 § PBL
h₁	Högsta totalhöjd är 17 meter Syftet med bestämmelsen är att säkerställa centrumbyggnaden ges en höjd som är anpassad till sin omgivning.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
h₂	Högsta totalhöjd är 6.1 meter. (Begränsas av användningsgräns) Syftet med bestämmelsen är att säkerställa resecentrumet ges en höjd som är anpassad till säkerhetsavstånd från järnvägens planerade ledningar.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
n	Marken ska höjdsättas så att dagvatten rinner mot anslutningspunkt och/eller Öxbäcken Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering	4 kap. 10 § 1 p. PBL
p₁	Byggnad ska placeras med fasad mot Kungsvägen och TORG Bestämmelsen reglerar centrumbyggnadens placering för att säkerställa torgets platsbildning samt att byggnaden relaterar till Kungsvägen samt torget. Detta för att byggnaden ska uppfylla sitt syfte med att bidra till närvaro.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

p ₂	<p>Byggnad ska placeras mot planområdesgräns i söder Bestämmelsen reglerar resecentrumets placering för att säkerställa torgets platsbildning samt att inga otrygga miljöer skapas mellan resecentrumet och spåren.</p>	4 kap. 16 § 1 p. PBL
j	<p>Utfart får endast anordnas mot Parkering Syftet med bestämmelsen är att reglera att utfart enbart kan anordnas mot planlagd parkering. Detta säkerställer trafiksäkerheten på planerad gång- och cykelväg inom planområdet samt sektionen för Kungsvägen.</p>	4 kap. 16 § 1 p. PBL
a ₂	<p>Strandskyddet är upphävt Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde inom 100 meter från Öxbäcken samt Sävarån kan ianspråkta.</p>	4 kap. 17 § 1 p. PBL
f ₁	<p>Byggnad får som mest vara 3 våningar Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att enbart 3 våningar kan uppföras. Detta är på grund av att begränsat utrymme för parkering samt bullersituationen gör att fler än tre våningar ej är lämpligt på platsen.</p>	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₂	<p>Lägsta färdig golvhöjd får inte understiga omgivande mark Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnad ej riskerar översvämning vid skyfall.</p>	4 kap. 16 § 1 p. PBL
b ₁	<p>Huvudentré ska placeras mot TORG Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att centrumbyggnad relaterar till torget samt bidrar till en ökad närvaro på torget. En huvudentré i detta läge innebär att ett flöde med människor passerar torget för att nå centrumbyggnaden.</p>	4 kap. 16 § 1 p. PBL
e ₁	<p>Största byggnadsarea är 500 m². (Begränsas av användningsgräns) Bestämmelsen reglerar resecentrumets omfattning för att säkerställa ytor för cykelparkering samt torg.</p>	4 kap. 16 § 1 p. PBL

Egenskapsbestämmelser för vattenområde		
(a4)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt uppåt till +2 meter över angivet nollplan Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde ianspråkats för anläggande av en gång- och cykelbro.	4 kap. 17 § PBL