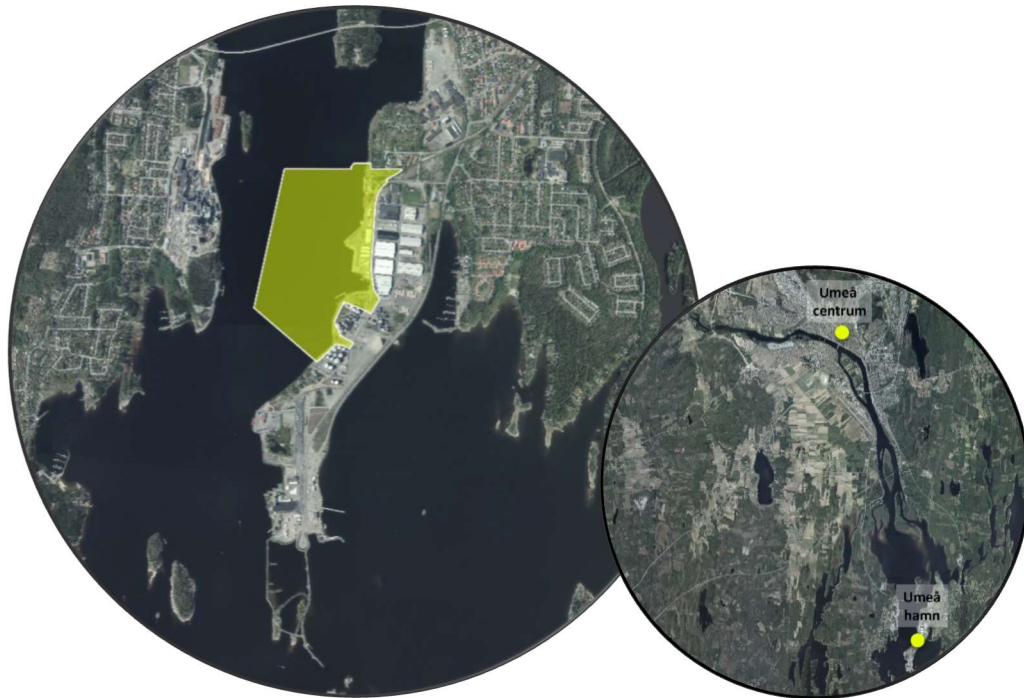


**Detaljplan för fastigheten Holmsund 2:65 m.fl. (Umeå hamn) –
etapp 1, Holmsund i Umeå kommun, Västerbottens län**



Planbeskrivning- Antagandehandling			Aktnummer: 149	Diarienummer: BN-2020/02148
Gällande lagstiftning: PBL 2010:900 BFS 2020:5 BFS 2020:6 BFS 2020:8	Planbesked: BN § 46 2021-02-17	Detaljplan påbörjad: 2021-02-17	Antagen:	Laga kraft:

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

Kungörelse

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

Samråd

Planförslaget samråds med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, kända sakägare och andra berörda. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter, förankra förslaget och få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt. De skriftliga synpunkter som inkommit under samrådet redovisas och bemöts i en samrådsredogörelse. Därefter justeras förslaget utifrån inkomna synpunkter.

Samråd hölls mellan 2021-10-04 och 2021-10-24.

Granskning nr.1

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

Granskning hölls mellan 2022-03-04 och 2022-04-03.

Granskning nr. 2

Eftersom planförslaget ändrats väsentligt efter granskningen genomförs en ny granskning. Se rubriken *Kommunala beslut - Delad detaljplan*.

Granskning hölls mellan 2022-08-29 och 2022-09-28.

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.



Planprocessen vid utökat planförfarande

Innehållsförteckning

Planens huvuddrag.....	6
Planhandlingar	7
Underlag och utredningar.....	7
Planens syfte.....	8
Plandata.....	8
Markägoförhållanden	9
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden	10
Umeå hamn	10
Historia	10
Hamnen idag	10
Planerade åtgärder i närtid	13
Hamnen i framtiden	15
Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg	16
Detaljplaner och områdesbestämmelser	17
Detaljplaneprogram.....	21
Masterplan Umeå hamn	21
Riksintressen.....	21
Riksintresse för kommunikationer	22
Riksintresse för yrkesfisket.....	25
Riksintresse för kulturmiljövård	27
Avvägning riksintressen.....	33
Strandskydd	34
Allmänt om strandskydd	34
Förändringar och konsekvenser	35
Andra särskilda områdesskydd	36
Natura2000.....	36
Biosfärsområde	36
Undersökning av betydande miljöpåverkan	37
Kommunala beslut	38
Planbesked	38
Delad detaljplan	38
Planförfarande	38
Samrådskrets	38
Förutsättningar och förändringar.....	39
Mark- och vattenanvändning.....	39
Förändringar och konsekvenser	39
Stads- och landskapsbild.....	41

Förändringar och konsekvenser	41
Kulturmiljö	44
Förändringar och konsekvenser	44
Fornlämningar.....	44
Förändringar och konsekvenser	44
Naturmiljö.....	45
Förändringar och konsekvenser	48
Rekreation och friyta	48
Förändringar och konsekvenser	48
Service.....	49
Förändringar och konsekvenser	49
Tillgänglighet och trygghet	49
Förändringar och konsekvenser	49
Kommunikationer	49
Gator och fordonstrafik.....	49
Järnväg och transporter i hamnen	52
Parkering, varumottagning och angöring.....	53
Gång- och cykeltrafik.....	54
Kollektivtrafik	55
Geotekniska förhållanden.....	55
Förändringar och konsekvenser	57
Risker och störningar	58
Miljöfarlig verksamhet.....	58
Transporter av farligt gods	61
Totalförsvaret	66
Framkomlighet för utryckningsfordon	66
Buller	66
Vibrationer.....	74
Elektromagnetiska fält.....	75
Lukt och damning	77
Förorenad mark och vatten.....	78
Radon	83
Risk för översvämning	83
Risk för ras, skred och erosion.....	86
Barlastvatten	86
Teknisk försörjning.....	87
Markledningarna	87
El och bredband.....	88

Vatten och avlopp	89
Dagvatten	90
Snöhantering	94
Avfall	95
Miljömål	97
Miljö kvalitetsnormer	98
MKN för utomhusluft	99
MKN för fisk- och musselvatten	99
MKN för omgivningsbuller	99
MKN för vattenförekomster	100
Genomförandefrågor	102
Organisatoriska frågor	102
Huvudmannaskap för allmän plats	102
Huvudman för vatten och avlopp	102
Genomförandetid	103
Avtal	103
Tidplan	103
Fastighetsrättsliga frågor	104
Fastighetsbildning	104
Rättigheter	106
Ekonomiska frågor	107
Planavgift	107
Tekniska frågor	108
Samråd/granskning	108
Medverkande	108
Källor	108

Planens huvuddrag

Umeå hamn behöver utvecklas för att möta framtidens behov. Därav behöver flertalet åtgärder göras, varav vissa inte är förenliga med gällande detaljplaner.

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga skydds- och säkerhetsåtgärder samt att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

Detaljplanen möjliggör för hamn [V], industri [J], trafikändamål [T], verksamheter [Z] och tekniska anläggningar [E]. Syftet är att möjliggöra en flexibel användning av hamnen då framtida behov inte är fullständigt kända. Föreslagna användningar och avgränsningar av dessa bedöms lämpliga med hänsyn till hamnens och berörda intressen.

Detaljplanen medger att bebyggelse och anläggningar inom området kan anpassas till olika verksamheter och behov över tid. Byggrätten regleras så som tidigare gjort i hamnområdet, det vill säga med mark som inte får bebyggas [*prickad mark*].

Begränsning av byggrätten har till syfte att säkerställa visst säkerhetsavstånd mellan hamnen och Västerbacken i norr.

Högsta nockhöjd begränsas till 50 meter samt inom en mindre del upp till 52 meter för att bekräfta Lantmännens foderfabrik. De höga nockhöjderna har till syfte att möjliggöra höglager.

Hamnen är en verksamhet som innebär möjlighet till etablering av miljöfarlig verksamhet som kan innebära störningar för närområdet av exempelvis buller. Frågorna hanteras i detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. De flesta miljöfarliga verksamheter ska därefter tillståndsprövas enligt miljöbalken. Vid en sådan prövning prövas den enskilda specifika verksamheten med dess risker och störningar till omgivningen. I denna process säkerställs att erforderliga skyddsåtgärder finns på plats.

Området berörs av flera riksintresseanspråk. Riksintressena för kommunikationer bedöms komplettera och stärka varandra. Riksintresseområdena för kulturmiljövården respektive kommunikationer utgör en viss intressekonflikt som inneburit att riksintressenas värden ställts mot varandra. Hamnändamålet bedöms vara den verksamhet som är lämpligast på platsen och som bäst främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Detaljplanen bedöms överensstämma med intentionerna att förverkliga intentionerna i kommunens översiktsplaner.

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning

Detaljplanen har tagits fram i enlighet med Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5) och allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6).

Plankartan har ritats i AutoCAD med Focus detaljplan 2019 och BFS_2020_10_01_Bestämmelsekatalog.xml.

Underlag och utredningar

- Undersökning BMP, 2021-03-17
- MKB (strategisk miljökonsekvensbeskrivning) för detaljplan Holmsund 2:65 m.fl. – etapp 1, Tyréns Sverige AB, 2021-09-29 reviderad 2022-03-0, 2022-06-30 samt 2022-10-18
- Utredningar (bilaga nr.):
 - 1. Riksintresseanalys, Umeå kommun, 2021-09-24 reviderad 2021-11-18 samt 2022-07-04
 - 2. Naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter för förslag till detaljplan Umeå hamn, 2019 och 2021, Pelagia Nature & Environment AB, 2021-08-31 reviderad 2021-12-08
 - 3. Påverkan på Naturmiljö brackvatten & MKN ytvattenförekomster, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24
 - 4. Dagvattenutredning DP Umeå hamn – etapp 1, Sweco Sverige AB, 2021-09-15 reviderad 2022-03-01, 2022-06-30 samt 2022-10-19
 - 5. Detaljerad riskbedömning – Transport av farligt gods på väg och järnväg, WSP, 2020-12-15, reviderad 2022-10-13. Bilaga: Detaljerad riskbedömning för planprogram Umeå kommun – Märkpojken 1 & 6, WSP, 2020-12-07
 - 6. Bullerutredning för detaljplan Holmsund 2:65, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24 reviderad 2022-02-10
 - 7. Transportutredning detaljplan Holmsund 2:65 – etapp 1, Tyréns Sverige AB, 2021-08-30 reviderad 2022-02-10 samt 2022-06-30
 - 8. Sammanställning geotekniska utredningar Umeå hamn, WSP 2022-01-26
 - 9. Åtgärdsutredning Umeå hamn, WSP Sverige AB, 2022-02-28
 - 10. Artskyddsutredning i området kring Umeå hamn, 2021, Pelagia Nature & Environment AB, 2022-06-14
- Grundkarta upprättad 2021-03-03, reviderad 2022-02-16 samt 2022-10-06

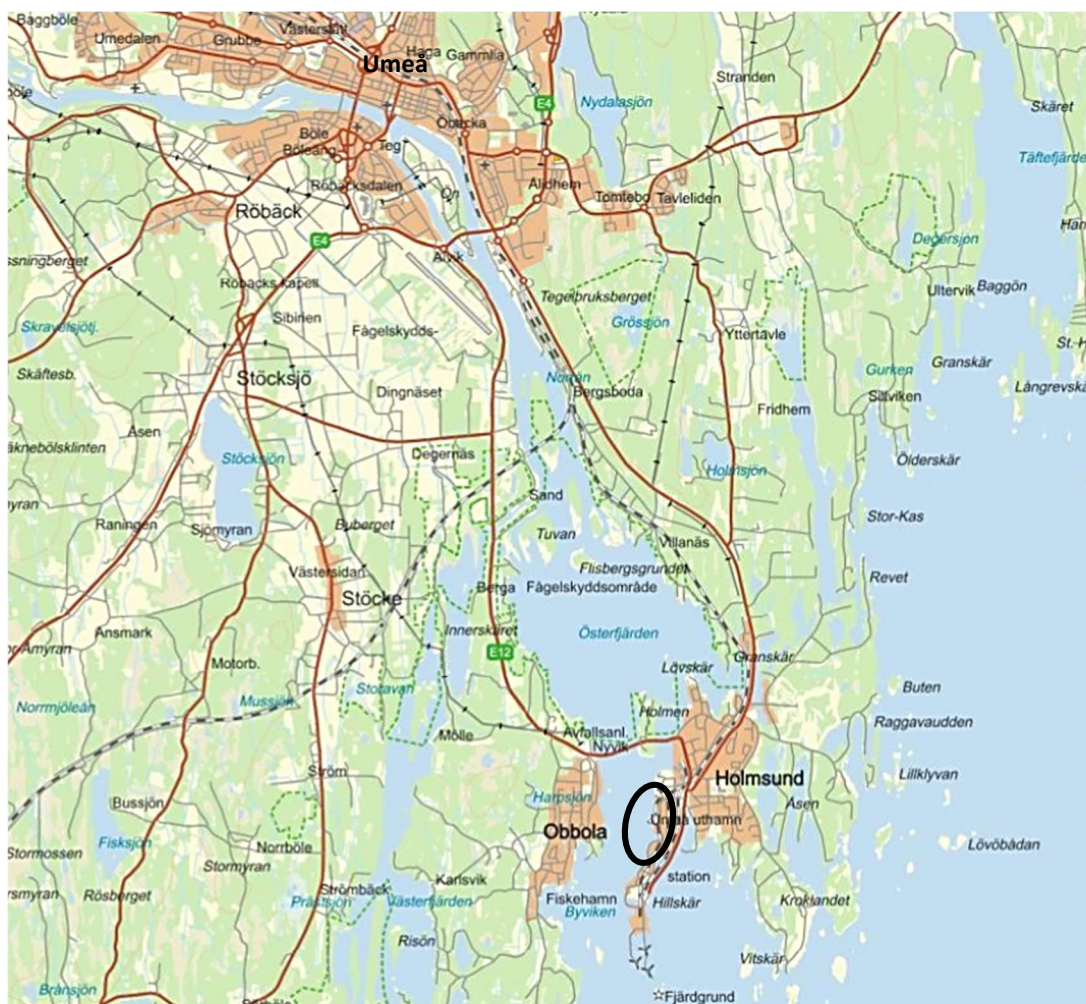
Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga skydds- och säkerhetsåtgärder samt att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

Plandata

Detaljplaneområdet är cirka 70 ha (69 9951 m²) stort varav cirka en femtedel utgörs av nuvarande landområden och cirka en femtedel av nya landområden. I övrigt utgörs detaljplaneområdet av vattenområden.

Detaljplaneområdet (Umeå hamn) ligger i Holmsund, cirka 16 km söder om centrala Umeå.



Översiktskarta. Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med svart ring.

Markägoförhållanden

Detaljplaneområdet utgörs till största del av fastigheten Holmsund 2:65. Umeå hamn 2:3 och 2:5 berörs även samt del av Holmsund 2:1 (38), 2:65 och 4:7. Se även rubrik Genomförandefrågor - Fastighetsrättsliga frågor - Fastighetsbildning.

Större delen av marken inom Umeå hamn ägs av Umeå hamn AB. SCA, direkt eller via bolag, äger delar av marken, samt ett vattenområde norr om hamnområdet. Inom området finns ett mindre antal avstyckade fastigheter. Del av dessa samt byggnader inom hamnområdet har upplåtits genom olika former av arrende eller hyra. Umeå kommun eller andra kommunägda företag äger angränsande mark samt större delen av järnvägsspåren i hamnområdet.



Kartbild över fastigheter. Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med svart streckad linje. Röda linjer/orangea områden visar fastighetsgränser/fastigheter. Grönt område och ljus blå färgade ytor utgör kommunens fastighet Holmsund 2:1 (38).

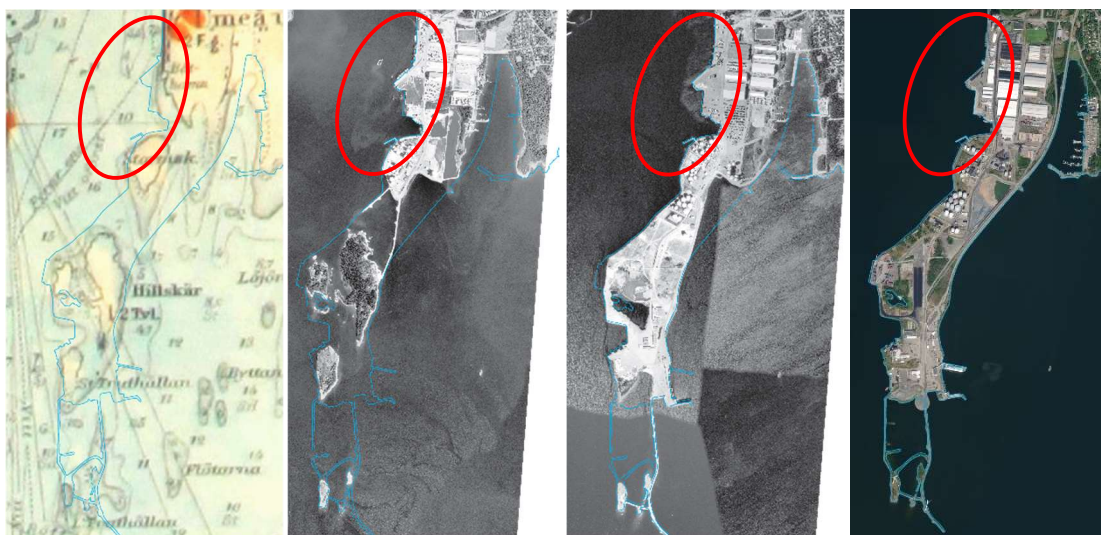
Förhållningsätt till tidigare ställningstaganden

Umeå hamn

Historia

Umeå hamn har historiskt förändrats över tid. Hamnen, som från början låg inne i Umeå, flyttades ut till Holmsund i mitten av 1800-talet på grund av att landhöjningen gjorde älven svårare att ta sig fram på. I Holmsund låg hamnområdet på norra och västra sidan av Holmsund samhälle där också sågverksindustrierna låg. Med tiden uppstod behov av en hamn med bättre djupförhållanden och Umeå uthamn skapades på aktuell plats i början av 1900-talet.

Med åren har vikar och sund fyllts ut så att de tidigare fristående öarna har bundits samman till en udde. Kartor och ortofoton nedan visar hur hamnen utvecklats över tid.



Kartbilder från vänster till höger. 1.Sjökort från 1949 med rättningar till 1957, 2.Ortofoto från 1963, 3.Ortofoto från 1975, 4.Ortofoto från 2020. Källa: Masterplan. Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med en röd ring.

Hamnen idag

Umeå hamn är idag en strategisk logistiknod som sedan 2015 drivs av hamnbolaget Kvarken Ports Ltd. Bolaget ägs gemensamt av Umeå Hamn AB och Vasa stad, och syftar till att stärka båda hamnarnas marknadsposition och de transportstråk som möts i Kvarkenregionen. Umeå Hamn AB äger hamnens fasta anläggningar, kajer, järnvägsspår med mera.

I området finns flertalet olika verksamheter - hamnanknutna respektive fristående. De flesta har kopplingar till sjötransporter, men det finns också verksamheter med helt landbaserade transporter. Huvudverksamheterna utgörs av skogs- och petroleumprodukter, enhetsgods på trailer och container samt färjetrafik Umeå-

Vasa. I Umeå Hamn bedrivs också en omfattande terminalverksamhet med lagring, montering och vidareförädling. Verksamheten pågår dygnet runt.

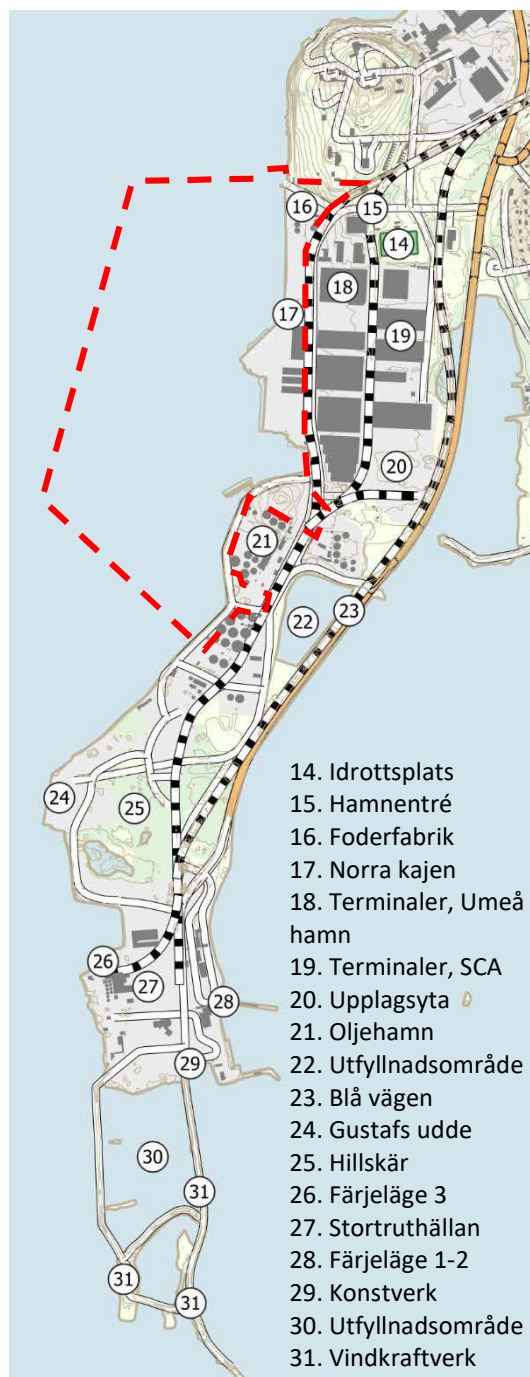
Umeå Hamns upptagningsområde sträcker sig från Kiruna i norr till Sundsvall i söder och Mo i Rana i väster. Färjetrafiken Umeå-Vasa tjänar som en länk över havet för väg E12 genom Finland, Sverige och Norge. Färjan hanterar både gods och passagerartransporter.

Umeå hamn är en internationell hamn med tät linjetrafik till och från kontinenten och den hamn med flest anlöp i norra Sverige. Hamnen har ett gynnsamt strategiskt läge, där de stora Europavägarna E4 i nordsydlig riktning och E12 i östvästlig riktning möts. E12-stråket, som är det största godsstråket i östvästlig riktning i Västerbotten, går från väg E6 i Mo i Rana via Umeå hamn över till Vasa i Finland och vidare mot sydost.

Färjeförbindelsen till Vasa är den enda färjeförbindelsen mot Finland norr om Stockholm. Umeå hamn är därmed så kallad brohamn och en viktig länk i E12-stråket.

Väg E12, järnväg och anslutning mot öster (färja) ansluter hamnen och i hamnområdet finns ett omfattande nät av transportvägar (på väg och järnväg).

Holmsundsvägen slutar vid hamnens Huvudentré (15). Rakt västerut från entrén reser sig Lantmännens foderfabrik (16) och söder om denna finns Norra kajen (17) samt Umeå hamns och SCA:s terminalbyggnader (18, 19). Längst nordost inom hamnområdet ligger idrottsplatsen *Kamratvallen* (14) från 1920-talet, med naturgräsplan och tillhörande publikläktare, avbytbå, biljettbå med mera från mitten av 1900-talet. Längst ned på SCA:s industrimark finns en uppläggningsyta för returpapper (20). På Stormskär ligger oljehamnen (21), antal cisterner. På andra sidan järnvägen bitumendepå. Utfyllnadsarbete pågår den nya väg- och järnvägssträckningen (25) är till del skogbevuxet och utgör



Hamnens funktioner. Källa: Avvägning av riksintressen, Holmsund (Umeå kommun, 2020). Detaljplaneområdet mellan Stormskär och Hillskär (22). Hillskär med kaj och ett stort ligger Nynäs AB:s mellan Stormskär och Hillskär (22). Hillskär disponibel yta för

framtida etableringar. Längst västerut på Hillskär ligger kajen *Gustafs udde* (24), där containergods hanteras. På Stortruthällan (27) finns flera verksamheter etablerade, bland annat Fodercentralen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Västerbottens Fisk AB. Från färjeterminalen (28) avgår färjan till Vasa, Finland. Längst ut på Stortruthällan finns konstverket *Plats N 63* (29) utfört i galvaniserat stål av Mats Caldeborg 1998. På pirerna ut till Lilltruthällan finns ett antal vindkraftverk (31) och mellan dessa ett framtida utfyllnadsområde (30).



Flygfoton från hamnen idag. Källa: Masterplan

Karantänshamn

I Sverige finns åtta karantänshamnar, varav Umeå hamn är en av dessa. Syftet med en karantänshamn är enligt Folkhälsomyndigheten att "[...] upptäcka och hantera internationella hot mot människors hälsa." (Folkhälsomyndigheten 2020). Hanteringen av upptäckter av internationella hot mot människor regleras av lag (2006:1570) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa. Det är regering alternativt ett av regeringen utsett organ som tillsammans med kommuner och regioner beslutar om vilka hamnar som ska fungera som karantänshamnar. De uppgifter som omfattas av karantänshamnar är bland annat att diagnostisera samt vårda sjuka resenärer, säkerställa avskilda lokaler för djur och människor för undersökning och karantän samt tillhandahålla utbildad personal för inspektion av fartyg. Det är regeringen eller en annan av regeringen utsedd myndighet som får

besluta om vad karantänshamnar ska tillhandahålla, det är i sin tur kommunerna och regionerna som tillgodoser sådana resurser.

Planerade åtgärder

De hanterade godsvolymererna i hamnen har vuxit år från år och möjligheterna att vidareutveckla verksamheten är goda med stora ytor att tillgå. För att behålla och öka Umeå Hamns regionala, nationella och internationella betydelse planeras utbyggnad av verksamheten i form av kajer, lagrings- och hanteringsytor, väg och järnväg.

Ut- och ombyggnationerna avses ske etappvis och tillstånd enligt miljöbalken söks fristående. För etapp Öster (färjeterminalen) erhöles dom den 26 juni 2020 i mål M 2004-19. För etapp 1 och 2, för bland annat åtgärder i vid Norra och Södra kajen samt Energipiren (se nedan) har ansökan lämnats in, men ej avgjorts utan är avhängigt aktuell detaljplan.



Översiktsbild som visar vart olika åtgärder avses genomföras i hamnområdet inom de närmsta åren.
Källa: Masterplan

1. Hamnentré

Ny hamnentré avses anläggas vilket innebär behov av omläggning av väg och delvis järnväg. Nya parkeringsytor behövs som innefattar lastbilsuppställning med tillhörande servicebyggnad och tankstation. I övrigt måste entrén tydliggöras och säkras mot intrång.

2. Norra kajen

Norra kajen, som är den äldsta delen av hamnen, fyller idag primärt en funktion som inlastning till Lantmännens och Cementas verksamheter i hamnen. Kajen är i behov av upprustning genom att befintlig kaj rätas ut och kajlinjen flyttas ut cirka 7 - 10 meter från befintlig linje. Genom de planerade åtgärderna ökas djupet i hamnbassängen med 2 meter till att klara 8,8 meter djupgående. En rak 350 meter

lång kaj ersätter därmed den nuvarande som har ett veck på mitten. RoRo-kajen i södra änden utökas samtidigt och i den norra delen avses en kaj för hamnens verksamhetsbåtar anläggas.

3. Södra kajen

Södra kajen nyttjas för Umeå hamns stora, över tid stabila flöden bestående av RoRo-hanterad kraftliner från SCA:s anläggningar i Obbola och Munksund samt för containerhantering. Kajen hyser idag två kajer med begränsade längder - "Piren" 170 meter lång med djup om 8,8 meter och "Södra kajen" 160 meter lång med djup om 10,0 meter. Hanteringsytorna i anslutning till dessa är begränsade.

Södra kajen avses byggas ut och få en ny kajlinje om totalt cirka 600 meter. Djupet ökas samtidigt. Samtliga kajlägen vid Södra kajen kan på så sätt ta emot större fartyg. Utformning innefattar två RoRo-lägen som samtidigt medger containerhantering med kran.

Genom de föreslagna åtgärderna kommer ytorna att öka rejält, samtidigt som kajerna öppnar för en mer flexibel hantering.

4. Energipiren

För att bereda plats för utvecklingen vid Södra kajen och möjliggöra större tonnage (last) på tankbåtarna byggs en ny oljepir ett par hundra meter söder om den nuvarande. Ny energipir kommer att anläggas cirka 100 meter ut i vattnet med en brygga på cirka 200 meter. Dykdalber (bottenfast sammanbundet pålknippe för förtöjning) kommer även att behöva anläggas.

5. Väg E12 Pölen

Inom området avses verksamhetsyta anläggas för uppställning av projektlaster. Ytan kan även innehålla en sidoentré till hamnen.

6. Gustavs udde

I Gustafs uddes närhet finns stora ytor som passar för lagring av projektlaster. Genom att uppföra nya magasin (höglager) för bland annat virkeslagring kan området bli en naturlig plats för hantering av virke som ska skeppas utan att vara lastat i container. I området planeras även för hantering och upplag av förorenade massor.

Kajen vid Gustavs udde är idag 147,5 meter lång. Hamndjupet innebär att förutsättningar finns för att förlänga kajen både norrut och söderut om behov uppstår.

7. Hillskär

Inom området finns livsmedelshantering i form av spannmål/foder och ska fortsatt möjliggöra olika typer av lagring (höglager). I området finns idag möjlighet att lasta och lossa mindre fartyg, men det är idag ingen sammanhängande kaj och djupet är begränsat.

8. Färjeläge

Arbeten pågår för närvarande med att bygga kajer, ramper och uppställningsytor anpassade för ny färja som tagits i bruk under 2021. Färjeläget har anpassats så att lastning och lossning kan ske snabbt och landströmsanslutning möjliggörs till färjan. Åtgärderna genomförs bland annat med stöd av nyligen lagakraftvunnen detaljplan för området.

9. Lagunen

Det finns goda förutsättningar för att i framtiden anlägga kajer i detta område samt att muddra hamnlägen in i lagunen. Området ligger längst bort från bostadsbebyggelse och kan därför vara väl lämpat att reservera för en eventuell framtida torrbulkshantering, exempelvis om nya gruvetableringar i Västerbotten skapar behov av malmtransporter med mera.

Muddring av farled

Utöver förändringar på land behöver farleden (vattenområden som sjöfarten använder) in till Umeå hamn fördjupas och eventuellt breddas för att klara av större fartyg. Den nuvarande Umeå-max är 215 meter långt, 33 meter brett med ett djupgående på 10,2 meter (i mörker 9 - 9,2 meter). Ytterligare begränsningar finns utifrån andra yttre omständigheter som strömförhållanden, vind med mera.

Ny Umeå-max avses bli 245 meter långt, 35 meter brett och 11 meter djupgående. Detta innebär drygt 30% större tonnage (lastförmåga) dagtid, och nästan 50% större i mörker, vilket ger lägre kostnader per transporterat ton.

Muddring i hamnområdet och anpassning av kajer med mera möjliggörs genom detaljplanen. Farleden och dess muddring och eventuell breddning hanteras inte i detaljplanen utan i särskilt tillstånd enligt miljöbalken.

Hamnen i framtiden

Med tanke på att hamnanläggningar byggs för en livslängd på cirka 70-100 år är det svårt att förutspå hur hamnverksamheten kommer se ut mot slutet av perioden. Fartygsstorlekar, hanteringsutrustning, miljöregler och arbetsmiljöregler har förändrats kraftigt under hamnens livslängd och liknande förändringar kommer troligen ske framåt i tiden också, fast kanske även på andra områden.

Enligt Kvarken Ports prognos kommer godsvolymen i Umeå hamn (inklusive terminalgods) att öka från 2,4 miljoner ton år 2020 till 4,2 miljoner ton år 2040 respektive till 5,1 miljoner ton år 2050.

Stora volymökningar, 5 - 7 procent per år, förväntas för färjegods 2021 - 2026, kopplat till att den nya färjan togs i drift 2021. Därtill väntas stora volymökningar för papper (kraftliner) 2023 - 2024 (15 procent per år) och returfiber 2023 - 2026 (10 - 15 procent per år), vilket hänger samman med SCA Obbolas utbyggnad. Även trävaror förväntas öka starkt 2021 - 2025, med fem till sex procent per år. Övrigt gods (inklusive terminalgods) prognoseras öka med två procent per år fram till 2050. Energiprodukter väntas ha en mer måttlig ökning med en procent per år under hela prognosperioden.

Som ett led av ovanstående behöver planmässiga förutsättningar ses över för en, så långt det är möjligt, flexibel hamnverksamhet.

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Översiktsplanen beskriver hur kommunen önskar använda kommunens mark och vatten och hur bebyggelsen bör utvecklas i ett långsiktigt perspektiv.

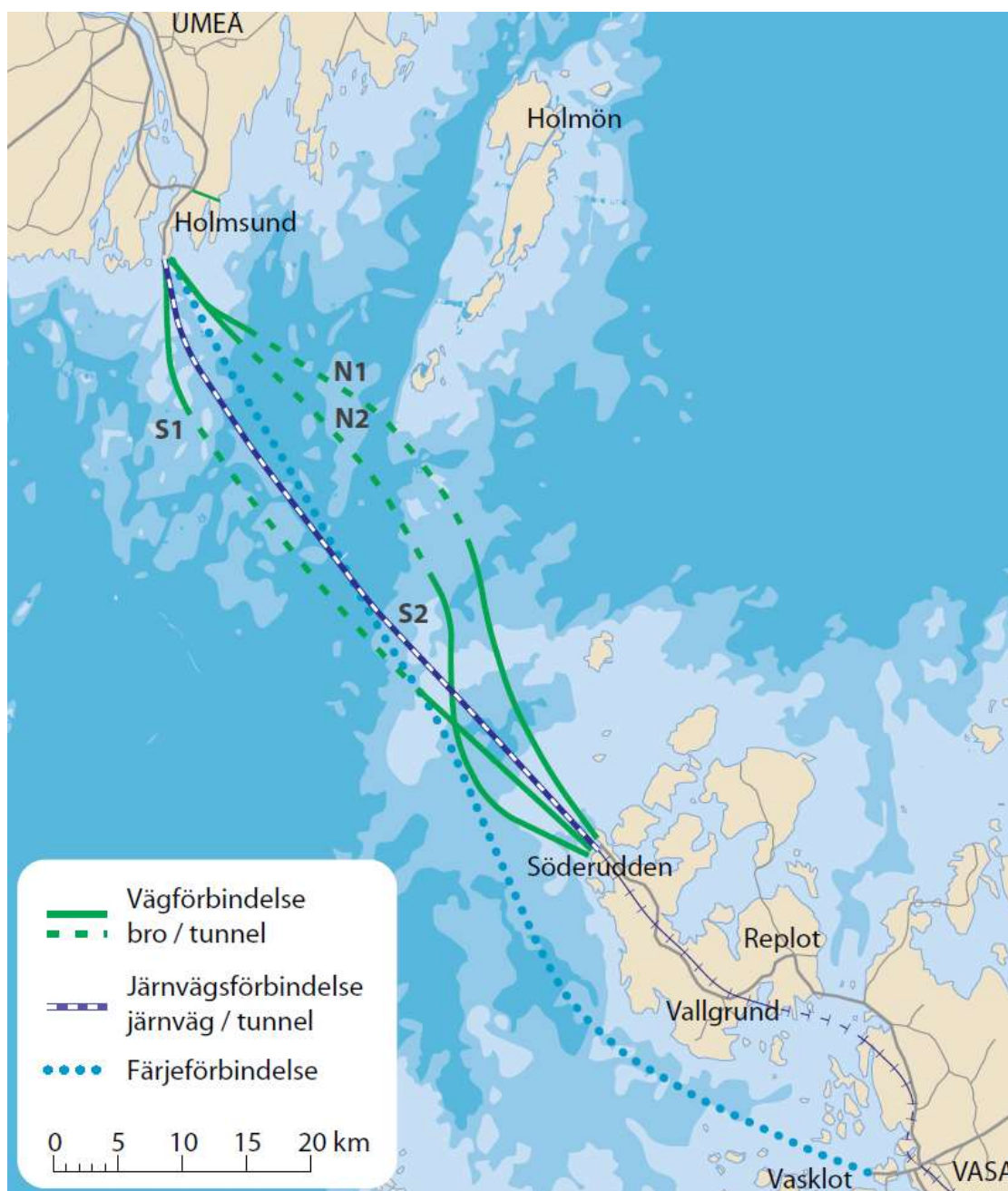
Umeå kommuns översiktsplan består av ett stort antal dokument. Dokumentet *Översiktsplan Umeå kommun* (2018) håller ihop översiktsplanens olika dokument och lotsar till de olika delarna, det vill säga fördjupningar av olika geografiska områden samt tematiska tillägg. För aktuellt planområde, Umeå hamn, hänvisas till *Fördjupning för Umeå* (antagen av kommunfullmäktige 2011, aktualitetsförklaring 2018).

I fördjupning för Umeå redovisas att hamnen i framtiden om möjligt kan utökas söderut mot och kan även omfatta Fjärdgrundet. Oljehamnen och depåområdet avses för verksamheter med brandfarliga varor där skyddsområde till annan verksamhet eller bebyggelse gäller om minst 100 meter. Genomförd rätning av väg E12 och tvärbanan nämns samt en förlängning av järnvägen till färjeterminalen. Den långsiktiga visionen är en fast förbindelse över Kvarken. Ett antal alternativ, via korridorer för en fast förbindelse, är studerade. Samtliga av dessa angör land i Umeå hamn för vidare anslutning till väg E12 (se efterföljande karta). Dessa korridorer får ses som reservat i FÖP och bör beaktas i fortsatt planeringsarbete.

Holmsund och hamnen ingår inte i *Fördjupning för kusten* (antagen av kommunfullmäktige 2013), men Holmsunds framtida behov av expansionsområden beskriv dock inom ramen för "delområde 6 Holmsund". I övrigt hänvisas till kommande fördjupning för Holmsund och Obbola som är under framtagande.

Detaljplanen bedöms överensstämma med intentionerna att förverkliga intentionerna i kommunens översiktsplaner.

För berörda riksintressen, se rubrik *Riksintressen*.

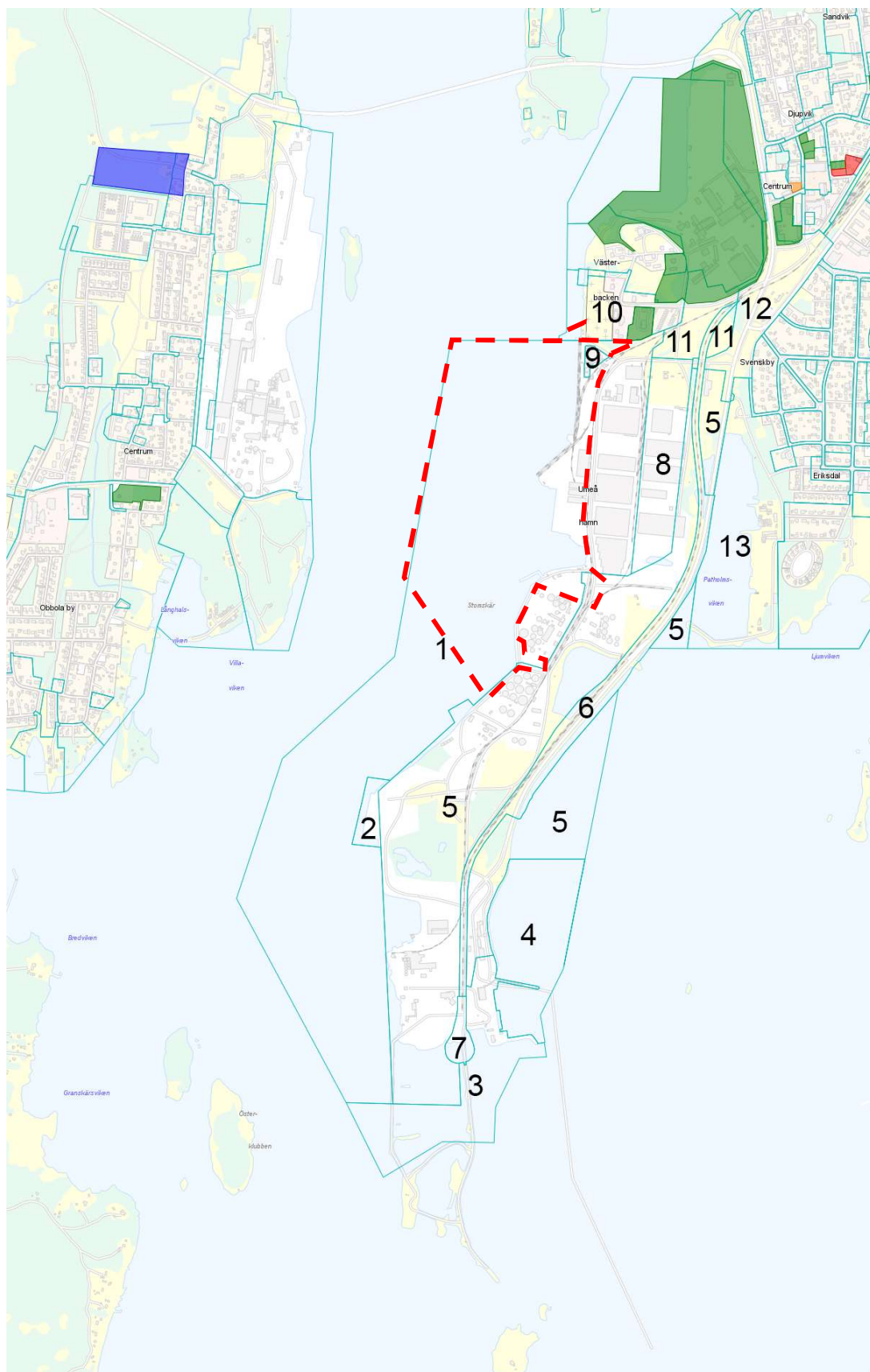


Alternativ för en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa. Karta: ÅF Infraplan 2010, FÖP för Umeå.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Hamnområdet regleras idag genom flertalet detaljplaner framtagna från 1964 och framåt. Den senaste detaljplanen antogs år 2020 avseende hamnområdets sydöstra del (färjeterminalen). Två av detaljplanerna har genomförandetid kvar, men dessa berörs inte av aktuell detaljplan.

Gällande detaljplaner i hamnen redovisas nedan (på karta samt i en tabell). Gällande detaljplaner för aktuellt detaljplaneområde redovisas med fet text i tabellen.



Gällande detaljplaner i hamnområdet. Aktuellt detaljplaneområde markeras ungefärligt med röd streckad linje.

Laga kraft datum (genomförandetid)	Nr. på karta	Namn (planbeteckning / diarienummer)	Huvudsaklig markanvändning
			Byggrätt (inom gällande del)
1964-05-13	11	Detaljplan (stadsplan) för industriområdet samt järnvägsområdet (2480K-PHOA1/20)	storindustri Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan).
1967-10-16	8	Detaljplan (stadsplan) för industriområdet (2480K-PHOA1/31)	storindustri, allmänt ändamål, park Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan). Byggnaders (byggnads-)höjd regleras till max 15 meter samt en taklutning om max 30 grader.
1967-12-11	1	Detaljplan (stadsplan) för Umeå uthamnsområde (2480K-P108/1968)	hamn, upplag, vattenområde, järnväg Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan). Inom område för hamnändamål får endast mindre byggnader uppföras och placeras så att de inte förhindrar eller försvårar för hamntrafiken eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar. Byggnaders (byggnads-)höjd regleras till max 6-15 meter samt en taklutning om max 30 grader.
1971-07-26	13	Detaljplan (stadsplan) för området mellan Patholmsviken och Ljumviken (2480K-PHOA1/45)	vattenområde (småbåts-)hamn Området ligger utanför/i anslutning till hamnområdet.
1974-05-13	5	Detaljplan (stadsplan) för Umeå uthamnsområde samt södra delen av industriområdet (2480K-P85/1974)	allmänt ändamål, industri, vatten Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan). Inom område för hamnändamål får endast mindre byggnader uppföras och placeras så att de inte förhindrar eller försvårar för hamntrafiken eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar. Byggnaders (byggnads-)höjd regleras till max 3,5-21 meter samt en taklutning om max 30 grader. Inom område för allmänt ändamål får byggnader uppföras med två våningar.

1983-03-23	10	Detaljplan (stadsplan) för kyrkogårdsområdet m.m. (2480K-P48/1983)	kyrka, begravning, allmänt ändamål, bostäder, samlingslokaler samt vattenområde som får överbyggas Vattenområdet får överbyggas med mindre bryggor och liknande. Området ligger utanför/i anslutning till hamnområdet.
1995-04-13	12	Detaljplan för ny E12/Sågverksgatan (2480K-P95/8, PLA 94-24)	natur, vägar Området ligger utanför/i anslutning till hamnområdet.
1996-10-28	9	Detaljplan för Umeå hamn 2:3 m.fl. (2480K-P96/101 , PLA 96-17)	Djurfodertillverkning Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd upp till +15 - +54 i nollplanet (havets vattennivå), det vill säga cirka 12-51 meter.
2003-06-04	3	Detaljplan för Holmsund 2:65 m.fl (2480K-P03/188, PLA 01-33)	hamn, öppet vattenområde Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd om max 15 meter. Undantag gäller för skorstenar, master och liknande.
2004-11-16	2	Detaljplan för del av Holmsund 2:65 (2480K-P04/235 , PLA 04-15)	hamn Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd om max 15 meter.
2011-10-26	6	Detaljplan för Holmsund 2:65 m.fl. (2480K-P11/42, PLA 10-53)	järnväg, väg Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan)/mark som ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.
2019-01-14 (2024-01-14)	7	Detaljplan för Holmsund 2:65 och del av 2:1 2480K-P2019/2, BN-2017/01930)	hamn, trafik Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan)
2020-07-22 (2025-07-22)	4	Detaljplan för del av Holmsund 2:65 (2480K-P2020/11, BN-2018/02233)	hamn (på land och vatten) Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd om max 15 meter.

Detaljplaneprogram

Inget detaljplaneprogram finns framtaget.

Masterplan Umeå hamn

En utvecklingsplan eller "masterplan" för Umeå hamn är under framtagande (A fry, 2020) som beskriver hamnens utveckling historiskt och framtida utvecklingsbehov. Masterplanen bedöms, när den är klar, ha många olika målgrupper och har därmed lite olika syften. Det gemensamma är att planen ska vara en samlad kunskapsbank som skapar den förståelse som respektive målgrupp behöver för att på bästa sätt bidra till den nytta hamnen innebär för samhället och de företag som verkar där.

Identifierade målgrupper är:

- hamnen internt
- beslutande och tillståndsgivande organ.
- planeringsfunktioner
- allmänheten

I masterplanen lyfts att det i planläggningssammanhang är viktigt att ta höjd för möjlig utveckling av hamnen. För trafikinfrastruktur, där kraven förändras över tid, är det särskilt viktigt att i planarbete tar höjd för denna utveckling. Hamnen är en sådan infrastruktur där beredskap måste finnas för relativt snabba förändringar av flödesmönster och behov.

Grundinställningen är att detaljplanen ska utformas så flexibel som möjligt utan att riskera negativa konsekvenser på berörda intressen, närboende eller allmänheten.

Detaljplanen bedöms bidra till att förverkliga intentionen i masterplanen.

Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som på grund av sina speciella förutsättningar är av nationellt intresse. Områdena avser såväl olika bevarandebalansintressen som områden som är viktiga för exploatering för ett visst ändamål. Bestämmelserna om riksintressen finns i 3–4 kapitlen miljöbalken. Utpekade områden som bedöms ha sådan betydelse för olika samhällsintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden eller möjligheterna att använda dessa för avsett ändamål.

Hamnområdet omfattas/berörs av riksintresse för:

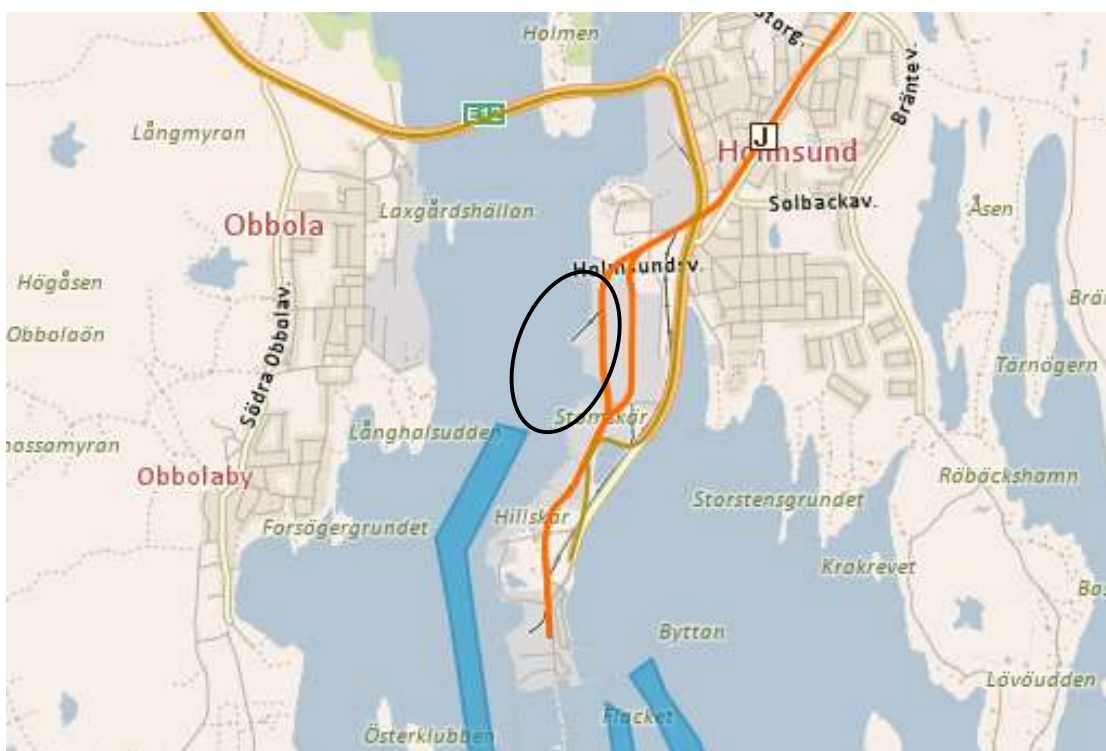
- kommunikationer – befintlig väg, E12, enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.
- kommunikationer – befintlig järnväg enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.
- kommunikationer – befintlig farled inkl. buffertzoner enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.
- kommunikationer – msa-yta för Umeå Airport enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.
- kommunikationer – befintlig hamn enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.
- yrkesfisket (Umeå skärgård Täftefjärden) enligt 3 kap. 5§ miljöbalken

Detaljplaneområdet berörs direkt eller indirekt av ovan nämnda riksintressen och gränsar även i norr till riksintresseområde för kulturmiljövård (Västerbacken Holmsund) enligt 3 kap. 6§ miljöbalken.

Riksintresse för kommunikationer

Trafikverket avgör vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar (väg, järnväg, luftfart och sjöfart).

Detaljplaneområdet omfattas/berörs av riksintresse för (befintlig) väg (väg E12), (befintlig) järnväg, (befintlig) farled inkl. buffertzoner, msa-yta för Umeå Airport samt (befintlig) hamn.



Riksintressen för kommunikationer – riksintresse farled (blå områden), riksintresse järnväg (orange linje) och riksintresse väg (gul linje). Källa: Trafikverket (riksintressekartor). Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med en svart ring.

Trafikverket arbetar för närvarande med en översyn av riksintressen för kommunikationer för de fyra trafikslagen. I augusti 2020 antogs nya kriterier för vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse. Trafikverkets arbete med revidering av riksintresseanspråk samt uppdatering av geometrier pågår och väntas slutföras under år 2022. I väntan på reviderat kartmaterial är det viktigt att säkerställa riksintressenas funktion och möjligheten till godstransporter på järnväg samt gods- och persontransporter på väg E12 till och från hamnen. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna.

Riksintresse för kommunikationer – befintlig hamn

Allmän hamn utpekade efter prövning och beslut från Trafikverket som hamn av riksintresse för sjöfarten. Detta i det fall hamnen antingen ingår i TEN-T-nätverket (Trans-European Transport Network), omsätter en godsmängd överstigande 100 000 ton per år eller 200 000 passagerare per år över en femårsperiod eller på annat sätt är så väsentlig för landets beredskap, försörjning, energiförsörjning eller godshantering att den inte utan olägenhet för det allmänna intresset kan ersättas med annat trafikslag eller annan hamn.

Umeå hamn är utpekad som riksintresse (enligt beslut av Trafikverket 2013-02-20, TRV 2013/10869) med motiveringen att hamnen ingår i TEN-T, att hamnen årligen omsätter en godsmängd på 2,4 miljoner ton samt har stor betydelse för godshanteringen i norra Sverige.

Riksintresset för Umeå Hamn är inte preciserat av Trafikverket och har därför ingen fysisk avgränsning.

Syftet med detaljplanen är bland annat att inom området skapa planmässiga förutsättningar för utvecklad hamnverksamhet. Detaljplanens genomförande bedöms säkerställa hamnen och därmed riksintressets värden även på lång sikt.

Riksintresse för kommunikationer – befintlig farled

Detaljplaneområdet omges av flera farleder utpekade som riksintressen som leder in till Umeå hamn:

- Måsungen/Orions grund - Umeå hamn
- Gamla Finlandsfärjeleden - Umeå hamn
- Nya Finlandsfärjeleden - Umeå hamn
- Stygnet – Bredskärssund
- Trehövda - S Fjärdgrund (Petlandsleden)

Dessa är delvis också del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), det vill säga viktiga transportstråk inom Europeiska unionen.

Syftet med detaljplanen är bland annat att inom området skapa planmässiga förutsättningar för utvecklad hamnverksamhet. Detaljplanens genomförande bedöms säkerställa hamnens funktion och därmed värdena för riksintresset befintlig farled även på lång sikt.

Riksintresse för kommunikationer – befintlig järnväg

Järnvägen Umeå – Holmsund är av interregional betydelse samt av betydelse för den regionala utvecklingen. Av denna anledning är banan utpekad som riksintresse. Funktionen av riksintresseanspråket är att säkerställa för transporter med järnväg till/från Umeå hamn.

Aktuell del av banan (inom Umeå hamn) trafikeras idag enbart av godstrafik.

Järnvägsspår inom detaljplaneområdet ingår som del av kvartersmarken för hamn (se rubrik *Förutsättningar och förändringar - Mark- och vattenanvändning*). Syftet att inte reglera spåren särskilt är att de vid behov ska kunna flyttas i samband med

utveckling av hamnen för att passa verksamheten och logistiken inom hamnområdet. På detta sätt bedöms att funktionen kvarstår och tillgodoses från den statliga anläggningen via den kommunala ut i hamnområdet. Riksintressets värden bedöms inte skadas av genomförandet av aktuell detaljplan. Riksintressets geografiska avgränsning bör dock ses över vilket åligger Trafikverket.

Riksintresse för kommunikationer – befintlig väg, E12

Väg E12, Umeå – Riksgränsen ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse och är därför utpekade som riksintresse. Vägen börjar i Umeå Hamn och sträcker sig längs hamnens östra sida strax norr om färjeterminalen och följer Umeälven upp till svensk-norska gränsen, öster om Mo i Rana. Vägen ansluter till hamnen och flygplatsen i Umeå vilka också är utpekade som riksintressen.

Väg E12 utgör ett viktigt stråk för godstransporter (rekommenderad väg för transporter med farligt gods) mellan kust och inland och är en viktig länk mot Norge, samt för arbetspendling mellan Holmsund-Umeå och vidare västerut.

Under 2019 förändrades Trafikverkets väghållaransvar för del av vägsträckningen av väg E12. Enligt avtal ansvarar numera Umeå kommun för de sista 900 metrarna av vägen fram till färjeterminalen inom Umeå hamn.

Väg E12 ingår inte i aktuell detaljplan. Riksintressets värden bedöms inte påverkas av genomförandet av aktuell detaljplan.

Riksintresse för kommunikationer – msa-yta för Umeå Airport

Trafikverket har pekat ut Umeå flygplats som riksintresse utifrån Umeås strategiska läge i norra Sverige. Riksintresset för Umeå flygplats omfattar riksintresseområdet i markplan samt flygplatsens så kallade influensområden. Riksintresseområdet utgör en markyta runt flygplatsen (1500x500 meter) vilket skyddar merparten av den luftfartsanknutna utrustning som krävs för att skydda flygplatsens funktion såväl idag som i framtiden. Riksintresseområdet utgör en kritisk zon vid start och landning och innebär att icke luftfartsanknutna etableringar inom denna zon ska behandlas ytterst restriktivt. Nya etableringar inom detta område kan endast göras utifrån bedömning av påverkan på riksintresset.

Influensområdena utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar, bullerkänslig bebyggelse eller anläggningar som orsakar elektromagnetisk störning kan leda till restriktioner på flygverksamheten. Det i sin tur kan påtagligt försvåra eller omöjliggöra utnyttjandet av flygplatsen. Det finns tre typer av influensområden runt en flygplats:

- Influensområde med hänsyn till flyghinder
- Influensområde med hänsyn till flygbuller
- Influensområde med hänsyn till elektromagnetisk störning

Flygplatsens hinderyta innebär begränsning i högsta totalhöjd av höga anläggningar såsom vindkraftverk, master, torn och andra byggnader (även ventilationshuvar,

master, hisstoppar på byggnader etc.) vilka kan innebära fysiska hinder för luftfarten. Hinderytan, om max 52,4 meter över havet, gäller inom centralorten och cirka 4 km runt flygplatsen. Denna flyghinderyta gäller därmed inte i Umeå hamn och Holmsund. De vindkraftsverk som finns i hamnen är högre än 52,4 meter. Flygplatsens influensområde med hänsyn till flygbuller och elektromagnetisk störning berör heller inte Holmsund och Umeå hamn.

Detaljplaneområdet innefattas i msa-yta (inflygningsyta till en instrumentflygplats) för Umeå flygplats (civilflyget) vilken sträcker sig med en radie om 55 km kring flygplatsen. Inom MSA-ytan regleras lägsta flyghöjd, i aktuellt läge 183 meter över havet. Tillkommande anläggningar och bebyggelse inom detaljplaneområdet riskerar inte att generera en negativ inverkan på flygplatsens inflygningsyta.

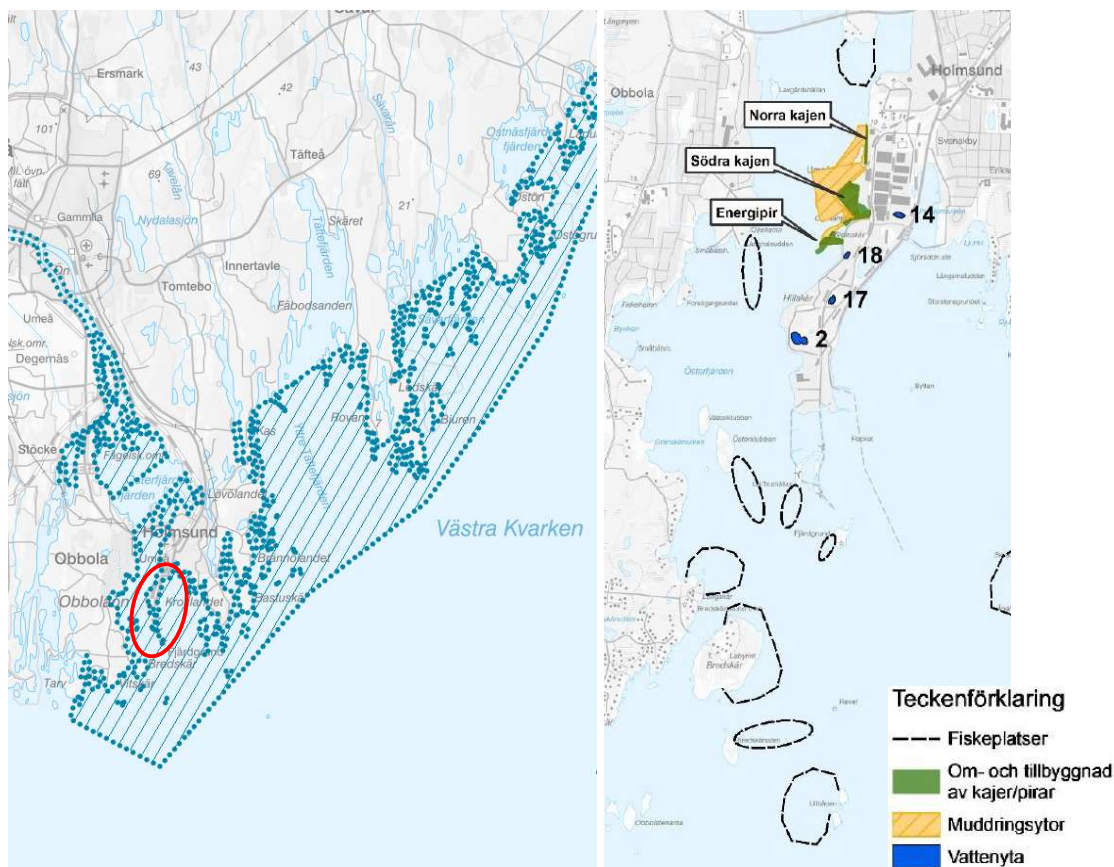
Riksintresse för yrkesfisket

Vattenområdena kring hamnen berörs av riksintresse för yrkesfisket. Riksintressanta områden för yrkesfisket är av Havs- och vattenmyndigheten utpekade inom havsområde, sjöar och vattendrag samt för fiskehamnar. Tillämpningen av miljöbalken innebär att planeringen för användning av mark- och vattenområden ska säkerställa fiskesektorns tillgång till fångstområden i både havet och inlandsvatten. Det är också avgörande att planeringen säkerställer nödvändig infrastruktur av hamnar med service för fiskefartygen och som erbjuder lämpliga möjligheter för landning av fångsten.

De områden som anges som riksintresse för yrkesfiske uppfyller sammantaget dessa kriterier:

- området hyser värden av stor nationell vikt
- området behövs för att uppfylla Sveriges internationella åtaganden eller
- området behövs för att genomföra eller upprätthålla nationellt viktiga strukturer.

Fisket i Bottenviken domineras av siklöja, sik och lax. Värdet av detta fiske är här högre än inom andra områden inom svensk ekonomisk zon. I aktuellt vatten, i skärgården utanför Umeå/Holmsund samt kring Holmön/Ängesön, finns betydelsefulla fångstområden för främst lax och sik men också andra sötvattensarter. Ume/Vindelälvens mynningsområde är vidare en viktig vandringsväg för lax, sik och havsöring. Lekområden för sik, siklöja, strömming och andra arter som fångas kommersiellt finns överallt i skärgårdarna och innerfjärdarna av Bottenviken. Ingen riksintressant hamn för yrkesfisket finns utpekad i närområdet.



Tv: Riksintresseområde för yrkesfisket. Umeå hamn markeras ungefärligt med en röd ring. Källa: länsstyrelsens geoportal. 2021-05-26. Th: Områden som pekats ut som viktiga fiskeplatser av licensfiskare i Umeå hamns närområde. Källa: MKB (strategisk miljökonsekvensbeskrivning) för detaljplan Holmsund 2:65 m.fl., 2022-10-18

Påverkan från genomförandet av detaljplanen på yrkesfisket kan ske genom att grumlig från muddring och byggarbeten skulle kunna störa fiskar eller leda till igenslamning av fiskeredskap. Byggnationer som möjliggörs av detaljplanen skulle potentiellt kunna påverka strömförhållanden även utanför detaljplaneområdet. Fler och större fartyg innebär även att ett större geografiskt område tas i anspråk för fartygstrafik i farleden.

Grumling till följd av muddring och byggnation behöver tillståndsprövas som vattenverksamhet, varvid skyddsåtgärder såsom siltgardiner eller andra grumlingskydd kan föreskrivas av mark- och miljödomstolen. Påverkan på strömningsförhållanden har inte utretts i detaljplaneärendet, men sannolikheten för en påtaglig påverkan bedöms som liten. Detta eftersom strömmen i området styrs av Umeälven som troligen inte påverkas av de i detta sammanhang relativt små utbyggnaderna i vattenområdet.

Då farleden redan idag trafikeras av ett relativt stort antal fartyg bedöms det mindre sannolikt att fiske förekommer så pass nära att de skulle störas även om antalet fartyg blir fler. En indirekt effekt av planförslaget är att det kan bli aktuellt med utökning av farleden. Eventuella konsekvenser av detta behöver hanteras vid en framtida tillståndsprövning.

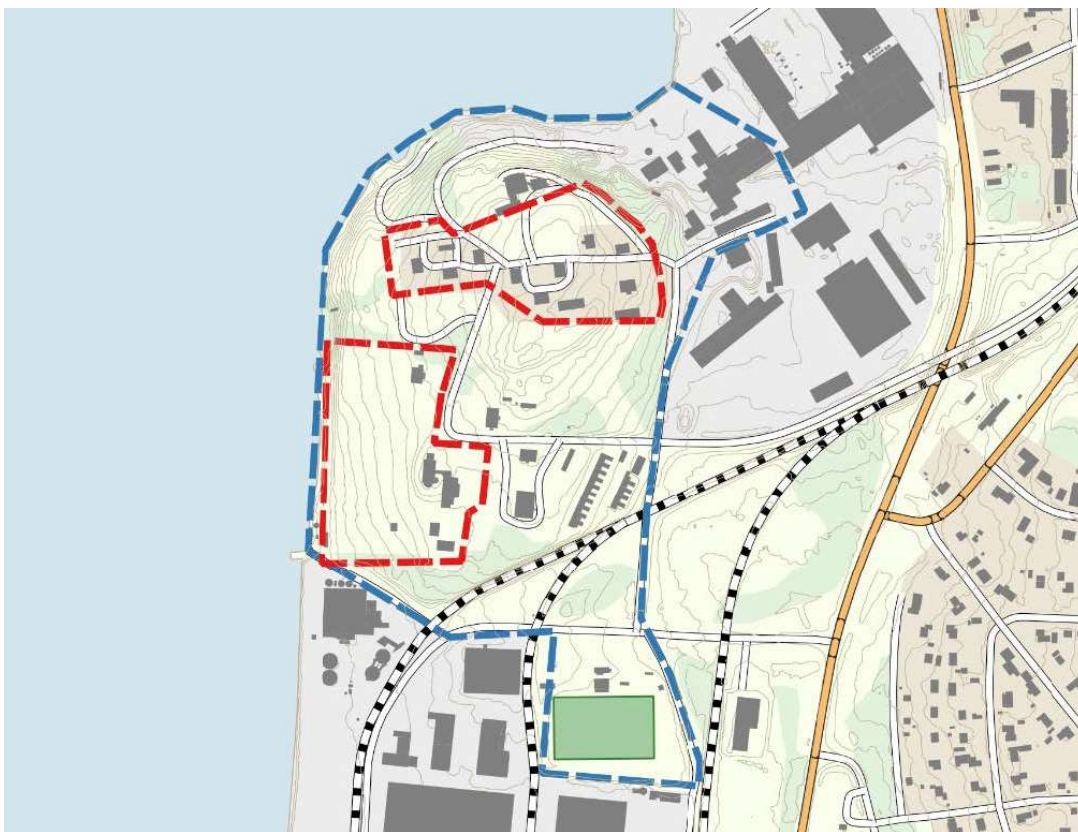
Genomförandet av detaljplanen bedöms sammanfattningsvis inte innebära en betydande negativ påverkan på värdena av riksintresse för yrkesfisket.

Riksintresse för kulturmiljövård

I den norra delen av hamnområdet, angränsande till riksintresse för hamnen, ligger området Västerbacken, vilket är ett utpekad riksintresseområde för kulturmiljövård (enligt beslut av Riksantikvarieämbetet, RAÄ 1997-11-17). Riksintresset Västerbacken - Holmsund [AC 7] utgörs enligt motiveringen i riksintressebeskrivningen av en industrimiljö från 1850-talet vid Baggböle sågverks dåvarande lastageplats. Riksintresset uttrycks genom att det i området finns ett tiotal väl bibehållna timrade arbetarbostäder från 1850-talet med senare uppförda uthuslängor. Kyrkan och prästgården uppfördes av företaget under 1860-1880-talen.

Länsstyrelsen Västerbotten lade 2017 fram ett förslag till revidering av riksintresset där motivering och gränsdragning utvidgats. Detta är ett arbetsmaterial som inte ännu inlämnats för formellt beslut till Riksantikvarieämbetet. Gränsen för riksintesseområdet föreslås utvidgas för att inkludera SCA:s f.d. huvudkontor (1952–53), den närmaste äldre industribyggelsen, skolhuset, "Kyrkskolan" med gymnastikhuset som uppfördes av Holmsunds bolag i början av 1900-talet, lärarbostaden (ursprungligen som skola, byggd 1885 av bolaget), arbetarbostäder i Kv. Spiken från 1947 samt idrottsplatsen Kamratvallen och byggnader på industriområdet. Motiveringen till riksintresset föreslås utvecklas med beskrivningen *"Miljön speglar industrisamhällets etablering och framväxt med dess ekonomiska, sociala, religiösa och estetiska utveckling - från de patriarkala idealen vid skogsindustrins framväxt under 1800-talets andra hälft till folkbildningsidealen under första hälften av 1900-talet."* Uttrycket för riksintresset föreslås också utvecklas med beskrivningen: *"Kuperat område i höjdläge med utblickar mot havet. Medvetet planlagd och grupperad bebyggelsestruktur med lummiga öppna ytor där emellan. Nio timrade och rödfärgade bostadshus i två våningar för arbetare och förmän, uppförda på 1850-talet samt senare uppförda uthuslängor. Inga tomtavgränsningar eller trädgårdsanläggningar. Kyrka uppförd 1860–63, gravkapell och prästgård i ljus oljefärg samt kyrkogård. Skola från 1900-talets början med gymnastikbyggnad i ljus oljefärg och lärarbostad med uthus. F.d. kontorsanläggning uppförd 1952–53 som huvudkontor för SCA. Idrottsplatsen Kamratvallen. Radhuslägenheter i Kv. Spiken, byggt 1947 för Holmsunds AB. På industriområdet ställverk från 1885 respektive mitten av 1900-talet, såghus från 1939 och verkstadsbyggnad från 1948."*

Riksantikvarieämbetets beslutade riksintressebeskrivning från 1997 är den som har juridisk status.



Avgränsning för riksintresse för kulturmiljö. Röd linje: Avgränsning 1997. Blå linje: Förslag till ny avgränsning 2017.

Beskrivning av området

Västerbacken ligger på en liten höjd som sluttar ned mot Österfjärden. Området avgränsas i öster av Axel Enströms väg och i norr av en brant, tätbevuxen slänt (2). Nedanför slänten ligger ett antal sågverksbyggnader från början av 1900-talet (3), vars tak och skorstenar är synliga från området. På området finns ett tiotal timrade arbetarbostäder (1) från 1850-talet, inordnade i en planlagd bebyggelsestruktur med tydliga gårdsbildningar. Husen innehåller idag hyreslägenheter, förutom ett, som inhyser ett museum för sågverksepoken. På en gräsyta vid arbetarbostäderna finns skulpturen Stabbläggaren (4), utförd i armerad betong av studenter vid ABF:s konstskola 1981. Längst norrut på området ligger en konferensanläggning (5) som tidigare var kontorsbyggnad för sågverksbolaget. Byggnaden uppfördes på 1950-talet, men dess tidstypiska uttryck har försvagats i och med tillbyggnader på 70- och 80-talen i avvikande skala, tegelformat och takbeklädnad. Söder om arbetarbostäderna finns en kuperad naturyta (6) som karaktäriseras av nakna berghällar högt gräs. Västerut ligger Holmsunds kyrka (9), byggd 1860-tal, med tillhörande prästgård (7), kyrkogård (8) och gravkapell. Kyrkan har en tillbyggd församlingsgård från 1985. I bakgrunden reser sig Lantmännens foderfabrik (16) inom hamnområdet. Bredvid kyrkan finns två skolbyggnader (10) från början av 1900-talet, båda i relativt dåligt skick. Direkt norr om dessa skolbyggnader finns ytterligare en gammal skolbyggnad från 1885 som idag nyttjas som bostad (17). Längst sydost på området ligger kv. Spiken (11) med två radhuslängor från 1940-

talet. Västerbacken avgränsas i söder av kraftiga barriärer (**12**) i form av järnväg, brant järnvägsvall, stängsel och tät växtlighet. Söder om järnvägen är marken betydligt flackare än på Västerbacken. Här finns en förbindelseväg (Axel Enströms väg) mellan Kyrkogatan och Holmsundsvägen (**13**). På båda sidor av vägen finns tomma, delvis bevuxna upplagsytor. Dessa ytor är planlagda för storindustriändamål i gällande detaljplan (stadsplan) för Umeå uthamnsområde (1955). Holmsundsvägen slutar vid hamnens huvudentré (**15**). Här ligger också idrottsplatsen *Kamratvallen* (**14**) från 1920-talet, med naturgräsplan och tillhörande publikläktare, avbytarbås, biljettbås med mera från mitten av 1900-talet.

Flertalet byggnader inom den norra delen av riksintresseområdet är skyddade som byggnadsminnen.



1. Arbetarbostäder
2. Barriär
3. Sågverksbyggnader
4. Konstverk
5. f.d. huvudkontor
6. Naturområde
7. Prästgård
8. Kyrkogård
9. Kyrka
10. Skolbyggnader
11. Radhus
12. Barriär
13. Industrimark
14. Idrottsplats
15. Hamnentré
16. Foderfabrik
17. Bostäder (f.d. skola)

Byggnader och miljöer inom Västerbacken. Källa: *Avvägning av riksintressen, Holmsund (Umeå kommun, 2020)*.



Tv: Västerbacken sedd från Axel Enströms väg (1). Th: Arbetarbostäder (1).



Tv: Sågverksbyggnad (3), sedd från Västerbacken. Th: Konstverk "Stabbläggaren" (4)



Tv: Huvudkontor, f.d. konferensanläggning (5). Th: Naturyta (6).



Tv: Holmsunds kyrka (9) med foderfabriken i bakgrunden (16). Th: Prästgården (7) samt kyrkogården (8)



Skolbyggnader (10)



Tv: Radhus, kv. Spiken (11). Th: Järnvägs korsning vid Axel Enströms väg. Till höger kv. Spiken (11). Till vänster industrimark (13).



Bostäder (17)



Tv: Västerbacken sedd från industriområdet söder om järnvägen (13). Räls, dubbla stängsel och järnvägsvall utgör kraftiga barriärer (12). Th: Hamnentré (15).



Tv: Kamratvallen (14) sedd från Axel Enströms väg. I förgrunden järnvägskorsning och hamnentré. Th: Entré Kamratvallen (14)

Avvägning riksintressen

Enligt tredje kapitlet miljöbalken ska mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av (bland annat) deras kulturvärden så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Även mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för (bland annat) anläggningar för industriell produktion och kommunikationer ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Om ett område berörs av flera riksintresseanspråk ska en avvägning göras mellan oförenliga riksintressen. Företräde ska då ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

I aktuellt fall berörs flera riksintresseanspråk (direkt eller indirekt). Riksintressena för kommunikationer är inte oförenliga, utan bedöms komplettera och stärka varandra. Riksintresseområdena för kulturmiljövården respektive kommunikationer (Umeå hamn och befintlig järnväg) utgör två skilda områden enligt Riksantikvarieämbetets beslutade riksintressebeskrivning, men en intressekonflikt finns för idrottsplatsen Kamratvallen för vilken Länsstyrelsen i arbetsmaterial från 2017 föreslagit ska inkluderas i Riksintresset Västerbacken – Holmsund [AC 7]. Intressekonflikten innebär ett behov av att väga intressena mot varandra.

Hamnändamålet bedöms vara den verksamhet som är lämpligast på platsen och som bäst främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Även om området ligger utanför aktuellt detaljplaneområde bedöms Kamratvallens lokalisering påtagligt försvåra utvecklingen och nyttjandet av hamnen på sikt. Det är sannolikt också mycket svårt att kombinera idrottsverksamhet för allmänheten med hamnens behov på ett säkert sätt. Kamratvallens immateriella kulturmiljövärde föreslås dock att dokumenteras och lyftas fram informationstavlor i anslutning till riksintresseområdets bebyggelsemiljö.

Se utförligare beskrivning och resonemang i *Riksintresseanalys - bedömning av detaljplanens påverkan på riksintressen – Bilaga till PLANBESKRIVNING och MKB*, Umeå kommun, 2021-09-24 reviderad 2021-11-18.

Fastighetsägaren (SCA) har som ett led av planerad utveckling sagt upp avtalet med föreningen för Kamratvallen. Förutsättningar att bygga upp verksamheten finns om behovet uppstår i detaljplan för vid Bräntevägen, öster om Holmsund.

Strandskydd

Allmänt om strandskydd

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och 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. Länsstyrelsen får i det enskilda fallet besluta att utvidga strandskyddsområdet till högst 300 meter från strandlinjen, om det behövs för att säkerställa något av strandskyddets syften. I aktuellt område råder inget utökad strandskydd.

Inom ett strandskyddsområde får inte:

1. nya byggnader uppföras,
2. byggnader eller byggnaders användning ändras eller andra anläggningar eller anordningar utföras, om det hindrar eller avhåller allmänheten från att beträda ett område där den annars skulle ha fått färdas fritt,
3. grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten utföras för byggnader, anläggningar eller anordningar som avses i 1 och 2, eller
4. åtgärder vidtas som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter. Lag (2009:532).

Kommunerna har det primära ansvaret för att hantera frågor om strandskydd.

Felaktiga beslut upphävs av länsstyrelsen vilket kan överklagas till högre instans.

Två förutsättningar ska vara uppfyllda för att upphävande ska kunna ges från någon av de åtgärder som är förbjudna i strandskyddsområde enligt 7 kap. 15 § miljöbalken:

1. Det ska finnas så kallade särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c §/18 d § miljöbalken
2. Syftet med strandskyddet påverkas inte, det vill säga djur- och växtlivet påverkas inte på ett oacceptabelt sätt och allmänhetens tillgång till strandområden försämras inte.

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av strandskyddet beaktas detta endast om aktuellt område avser mark som:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

eller om:

7. en byggnad, anläggning, verksamhet eller åtgärd bidrar till utvecklingen av landsbygden. En översiktsplan ska ge vägledning vid bedömningen om en plats ligger inom ett område som är lämpligt för utvecklingen av landsbygden, så kallat "LIS-område".

Vid ett beslut om att upphäva strandskyddet inom en detaljplan, ska alltid en fri passage lämnas mellan tomtplatsen och stranden (7 kap. 18 f § miljöbalken). Ett beslut om att upphäva strandskyddet ska därmed inte omfatta den fria passagen. Detta gäller inte om en sådan användning av området närmast strandlinjen är omöjlig med hänsyn till de planerade byggnadernas eller anläggningarnas funktion.

Förändringar och konsekvenser

För stor del av den detaljplanelagda hamnen råder inget strandskydd idag. När en ny detaljplan upprättas återinträder dock strandskyddet (enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken). För att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen krävs ett upphävande av strandskyddet inom detaljplaneområdet.

Strandskyddet behöver upphävas för berörda mark- och vattenområden i hela detaljplaneområdet för att reglerna om strandskydd inte ska strida mot planerad utveckling med nya byggnader och anläggningar inom kvartersmarken samt eventuella anordningar i vattenområdet (exempelvis dykdalber). Undantag gäller för det befintliga grönområdet [n] i norra delen av hamnområdet som bedömts ha påtagligt naturvärde, se rubrik *Förutsättningar och förändringar – Naturmiljö*. Området bevaras bland annat för att hålla ett avstånd mot bebyggelsen på Västerbacken.

Alla berörda ytor inom detaljplaneområdet nyttjas idag för hamnverksamhet. Som särskilda skäl för upphävande av strandskyddet för kvartersmarken åberopas att området (1) redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften samt (3) behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området. Strandskyddet upphävs enligt ovan genom bestämmelse [a₁] på plankartan.

Som särskilda skäl för upphävande av strandskyddet för vattenområdet åberopas att området (1) redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, (3) behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området samt (4) behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området. Strandskyddet upphävs enligt ovan genom bestämmelse [a₃] på plankartan.

Enligt 7 kap. 18 f § miljöbalken ska ett beslut om att upphäva strandskyddet i en detaljplan inte omfatta ett område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna säkerställa fri passage för allmänheten och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. Detta gäller inte om en sådan användning av området närmast

strandlinjen är omöjlig med hänsyn till de planerade byggnadernas eller anläggningarnas funktion. Fri passage är inte aktuellt i denna del av hamnområdet på grund av säkerheten inom hamnen.

Djur- och växtlivet i området och allmänhetens tillgång till strandområden bedöms inte påverkas på ett oacceptabelt sätt av beslutet.

Andra särskilda områdesskydd

Inom detaljplaneområdet finns inga kända värdefulla eller enligt lag skyddade naturområden eller objekt.

Natura2000

Umeälvens delta och område, cirka 1 km norr om hamnen, är utpekat som Natura2000 område (enligt habitat och fågeldirektivet) samt som Ramsarområde och naturreservat. Deltat är uppbyggt av sediment från Umeälven och de grunda områdena är bland annat viktiga reproduktionsområden för fisk och vattenområdena är även viktiga häcknings- och rastområden för fåglar.

En stor hamn har påverkan på sin omgivning. Med en utbyggnad skapas bland annat förutsättningar för större och fler fartyg att angöra hamnen. Utökad areal industrimark ger också förutsättningar för fler verksamheter som kan påverka vattenförekomsterna genom utsläpp till vatten och fysisk påverkan av vattenområdet. Påverkan sett ur ett detaljplaneperspektiv utgörs framför allt av miljöeffekter som ett led av byggnationer (skapandet av nya landområden). De verksamheter som i senare skede tar plats inom industriområdet är inte möjligt att bedöma i detaljplaneskedet, utan utreds och bedöms i tillståndsprocessen (enligt miljöbalken) för respektive verksamhet.

Då bedömningen i detaljplaneskedet endast kan hantera själva anspråktagandet av havsbotten har det inte bedömts aktuellt att bedöma påverkan på skyddade områden inom Umeälvens delta då dessa ligger utanför detaljplaneområdet (*Påverkan på Naturmiljö brackvatten & MKN ytvattenförekomster, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24*).

Biosfärsområde

Området (Umeå hamn) ingår i av Unesco utsett biosfärsområde, Vindelälven-Juhtatdahka. Biosfärområden är områden som uppvisar goda exempel på hur nyttjande och bevarande kan gå hand i hand. Dessa områden är pilotområden där nya metoder och ny kunskap testas för att nå en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Biosfärprogrammets vision är att samhället säkerställer basen för mänsklig välfärd genom bevarande av biologisk mångfald och hållbart nyttjande av ekosystemtjänster. Biosfärsområdet Vindelälven-Juhtatdahka sträcker sig längs Vindelälven från norska gränsen i nordväst till Holmsund och Norra Kvarken i öster och är cirka 1,3 miljoner hektar stort. Området har ett unikt landskap med höga natur- och kulturvärden.

Fortsatt utveckling av hamnen, inom ramen för gällande lagstiftning, bedöms vara förenlig med biosfärsområdets syften.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att ta reda på det ska detaljplaneförslaget genomgå en undersökning. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska detaljplaneförslaget miljöbedömas. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska redovisa kommunens bedömning av den påverkan på miljön som planens genomförande kan få.

Enligt kommunens bedömning, vilken gjordes i inledningen av planarbetet, kan detaljplanens genomförande antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför en (strategisk) MKB har upprättats enligt 6 kap. miljöbalken. Enligt genomgången finns det för faktorer anledning att anta att det finns risk för betydande miljöpåverkan och planen kan därför antas medföra betydande miljöpåverkan.

- Det finns anledning att anta att planen medför negativ påverkan på riksintresse för yrkesfiske och kulturmiljövård.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför betydande påverkan på Natura 2000-område.
- Det finns inte anledning att anta att planen medför att miljö kvalitetsnorm kommer att överskridas.
- Det finns anledning att anta att planen äventyrar eller hindrar uppfyllande av kvalitetskraven för någon vattenförekomst.

Länsstyrelsen har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen innebär betydande miljöpåverkan. Beslutet offentliggjordes på kommunens anslagstavla från den 24 mars till den 14 april år 2021.

Vissa av planerade åtgärder som detaljplanen ska möjliggöra inom hamnen kräver tillstånd enligt miljöbalken. En eller flera miljöbedömningar kommer därmed även att krävas för åtgärderna. Eftersom dessa är specifika och inte berör hela detaljplaneområdet har det bedömts att miljöbedömningarna för detaljplanen respektive åtgärderna inte kan samordnas (enligt 6 kap. 46§ miljöbalken). Dock har flertalet utredningar för åtgärderna legat till underlag för den miljöbedömningen av detaljplanen.

Kommunala beslut

Planbesked

Byggnadsnämnden beslutade 17 februari 2021 (BN §46) att byggnadsnämnden inleder planläggning av Holmsund 2:65 med flera.

Delad detaljplan

Byggnadsnämnden beslutade 18 maj 2022 (BN §129) att

1. Byggnadsnämnden godkänner delning av detaljplanen för Holmsund 2:65 med flera (Umeå hamn) i två delar där etapp 1 fortsatt hanteras i ärende BN-2020/02148.
2. Byggnadsnämnden fortsätter planläggning av resterande del av Holmsund 2:65 med flera (Umeå hamn), etapp 2 i ett nytt ärende.

Planerade ut- och ombyggnationer i hamnen avses ske etappvis och tillstånd enligt miljöbalken söks för både åtgärder i vattenområdet (vattenverksamhet) och hamnverksamheten. Åtgärderna vid Norra och Södra kajen samt Energipiren i hamnens nordvästra del är i huvudsak begränsade till åtgärder i vattenområde och kräver en ändring av gällande detaljplan endast avseende det vattenområde som får överbyggas. Mot denna bakgrund behöver detaljplaneområdet avgränsas till området för aktuell tillståndsansökan. Parallellt med detta avses återstående delar hanteras i en egen detaljplan.

Underlag och utredningar har arbetats om i enlighet med gjorda avgränsningar.

Planförfarande

Planen handläggs med utökat planförfarande eftersom genomförandet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samrådsrets

Detaljplanens samrådsrets består av alla verksamhetsutövare inom och i direkt anslutning till detaljplaneområdet, närliggande fastighetsägare samt andra aktörer som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen.

Kända sakägare ska meddelas under planprocessens skeden. Eftersom detaljplaneområdet är stort och berör många har detaljplanen kungjorts både under samråd och granskning nr.1. Meddelande har även skickats ut särskilt till de fastigheter som ligger närmast angränsande detaljplaneområdet. De som inte meddelas särskilt bedöms ha meddelats genom annonsering (kungörelse). Detaljplaneförslaget har även funnits och finns tillgängligt på kommunens hemsida www.umea.se/holmsund265 samt på stadshuset.

Förutsättningar och förändringar

Under respektive rubrik i detta avsnitt beskrivs och motiveras planens utformning mot bakgrund av rådande planeringsförutsättningar. Först beskrivs förutsättningarna och därefter förändringar och konsekvenser till följd av detaljplanens genomförande.

Mark- och vattenanvändning

Detaljplaneområdet, del av Umeå hamn, är i huvudsak ianspråktaget för hamnverksamhet både på land och vatten.

Hamnområdet regleras idag genom flertalet detaljplaner framtagna från 1960-talet och framåt med markanvändning som avser framför allt hamn (på land och vatten), industri, upplag samt trafikändamål som väg och järnväg.

Hamnområdet består till stor del av utfylld mark (mellan mindre öar) och har idag en nivåskillnad från cirka +2-3 m.ö.h. (meter över havet). Området är relativt plant.

Se även under rubriken *Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden*.

Förändringar och konsekvenser

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga skydds- och säkerhetsåtgärder samt att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

Detaljplanen möjliggör för hamn [V], industri [J], trafikändamål [T], verksamheter [Z] och tekniska anläggningar [E]. Syftet är att möjliggöra en flexibel användning av hamnen då framtida behov inte är fullständigt kända. Föreslagna användningar och avgränsningar av dessa bedöms lämpliga med hänsyn till hamnens och berörda intressen.

Med syfte att bland annat behålla ett avstånd mot bebyggelsen på Västerbacken regleras område som inte får förses med byggnad [*prickad mark*] där vegetationen ska behållas [n] i områdets norra del. Det befintliga grönområdet i norra delen av hamnområdet regleras i gällande detaljplan som allmän platsmark - gata/park. Eftersom området ligger inom hamnområdet och inte är en lämplig yta för allmänheten/gemensamma behov bedöms att området inte ska utgöra allmän platsmark (natur). Området där vegetationen ska behållas utgörs av en gräsbevuxen örtrik slänt som enligt den naturvärdesinventering som utfördes i samband med inventeringarna av groddjur, kärlväxter och fåglar i detaljplaneområdet (*Naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter inom detaljplanerat område av Umeå Hamn, 2019 och 2021, Pelagia Nature & environment AB, 2021-08-18 reviderad 2021-12-08*) bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3). Strandskyddet upphävs inte inom denna del.

Vattenområdena avses till största del nyttjas för hamntrafiken och hamnens verksamheter [W₁]. I hamnens nordvästra del får vattenområdet överbyggas [W₂]. Detta område är idag delvis stängslat och används för ankring av arbetsbåtar, en verksamhet som även behövs fortsättningsvis. Användningen W₂ möjliggör därmed

bryggor i vattenområdet och bestämmelsen innebär att befintlig verksamhet bekräftas.

Hamn [V]

Användningen hamn ska tillämpas för områden för hamnverksamhet och sjötrafik med kompletterande handel och service. Även komplement till verksamheten hamn ingår i användningen.

Industri [J]

Användningen industri ska tillämpas för områden för produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Även komplement till verksamheten industri ingår i användningen.

Verksamheter [Z]

Användningen verksamheter ska tillämpas för områden för service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Även komplement till verksamheten ingår i användningen.

Trafik [T]

Användningen trafik ska tillämpas för områden för väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar samt vägreservat. Här ingår spårområden och liknande anläggningar samt stations- och servicebyggnader. Även komplement till verksamheten trafik ingår i användningen.

Tekniska anläggningar [E]

Användningen tekniska anläggningar ska tillämpas för områden för tekniskt ändamål. Även komplement till verksamheten tekniska anläggningar ingår i användningen.

Vattenområde [W]

Vattenområde ska endast tillämpas för öppet vatten och vatten med mindre anläggningar där karaktären av öppet vatten avses bibehållas. I området specificeras ändamålet till att avse hamn [**W₁**] samt hamn med vattenområde som får överbyggas [**W₂**]. Med vattenområde som får överbyggas avses anläggande av bryggor/förtöjningsplats.

Då bergrum redan finns i hamnområdet är avsikten att, om behov skulle uppstå och det är möjligt, ta dessa i drift igen. Ett bergrum kan exempelvis användas för lagring av olja och flytande naturgas. Detaljplanen möjliggör bygglov för att anordna, flytta eller väsentligt ändra tunnlar och bergrum inklusive idrifttagande av befintliga bergrum.



Illustration av tillkommande kvartersmark (blå ytor) för hamnverksamhet jämfört med gällande detaljplaner. Alla erosionsskydd i vatten utanför kajkanter etc. ska placeras inom kvartersmarken.

Stads- och landskapsbild

Hamnens byggnader har tillkommit under en period på drygt 70 år, från 1949 fram till idag. Underhåll, ombyggnationer och andra modifieringar har utförts under åren, men byggåret ger en indikation på dess status.

Se mer utförlig beskrivning av hamnens olika verksamheter under rubriken *Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden – Umeå hamn.*

I gällande detaljplaner regleras byggrätten företrädesvis genom reglering med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartorna). Byggnaders (byggnads-)höjd regleras till upp till mellan 3,5 - 15 meter samt upp till 52 meter i områdets nordvästra del (Lantmännens foderfabrik). I de flesta fall får taklutning inte överstiga 30 grader.

Förändringar och konsekvenser

Byggrätt

Detaljplanen medger att bebyggelse och anläggningar inom området kan anpassas till olika verksamheter och behov.

Det är med hänsyn till landskapsbilden ofta viktigt att reglera byggrätt. I detaljplan görs detta normalt genom begräsning av byggrätten, exempelvis i area eller i % av fastighetsarean. Detta tillvägagångssätt är dock praktiskt svårt att kontrollera i genomförandeskedet (vid bygglov) när området är stort. Av denna anledning regleras byggrätten i aktuell detaljplan så som tidigare gjorts i hamnområdet, det vill säga med mark som inte får bebyggas [*prickad mark*]. Det bedöms i övrigt ligga i verksamhetsutövarens intresse att bebygga marken på ett sätt som bäst fungerar för verksamheten.

Byggnaders och konstruktioners höjder

Högsta nockhöjd på byggnader begränsas i detaljplaneområdet till 50 meter [h_2] (mätt från medelmarknivå) med syfte att möjliggöra behövliga höglager (cirka 40 meter höga) inklusive viss handlingsfrihet i höjd inför framtiden. Detta kan jämföras med tidigare reglering av 15 meter byggnadshöjd med tak om 30 graders lutning (plus cirka 5 meter). Inom avgränsat område (i hamnens nordvästra del, Lantmännens foderfabrik) tillåts även fortsättningsvis upp till 52 meter i nock [h_1] för att bekräfta aktuella byggnader.

Begreppen byggnadsverk och byggnad definieras i plan- och bygglagen. En byggnad är en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den. Ett byggnadsverk är en byggnad eller "annan anläggning". Exempel på andra anläggningar än byggnader är kranar, skorstenar, vindkraftverk och radiomaster. En byggnad har en nock vilket inte en annan anläggning har. Bestämmelsen om högsta nockhöjd gäller således endast byggnader. Ingen totalhöjd regleras vilket innebär att andra anläggningar inte begränsas i höjd förutom att hänsyn måste tas till Umeå flygplats i msa-yta (inflygningsyta). Inom MSA-ytan regleras lägsta flyghöjd, i aktuellt läge 183 meter över havet. Tillkommande anläggningar inom detaljplaneområdet bedöms inte riskera att generera en negativ inverkan på flygplatsens inflygningsyta. Om tveksamhet råder ska samråd ske med Trafikverket. Se även rubrik *Riksintressen, Riksintresse för kommunikationer – msa-yta för Umeå Airport*.

Ändrad lovplikt

För att underlätta för en föränderlig verksamhet har lovplikten undantagits för upplag och materialgårdar under hela den tid detaljplanen gäller [a_2]. Detta innebär att inget bygglov krävs för dessa verksamheter.

Begreppen upplag och materialgård är inte definierade i plan- och bygglagstiftningen. Definitionen enligt olika källor kan dock sammanfattas som *tillfälliga eller permanenta avgränsade områden som används för förvaring av exempelvis avfall, produkter eller material vid ett kortvarigt uppehåll mellan två moment under produktion eller för färdiga produkter i avvaktan på borttransport*. Ibland kan det vara svårt att avgöra om ett byggnadsverk är en byggnad eller ett upplag. Ett exempel på detta är containrar. Uppfylls definitionen av byggnad krävs bygglov. Frågan avgörs det vill säga utifrån syftet hur den ska användas. Om människor kan uppehålla sig i en container och den är tänkt att användas som förråd, bör den bedömas vara en byggnad. Om syftet med containern däremot är att lagra till exempel material vid en industri eller avfall på en återvinningsstation är den att se som ett upplag.

Utformning och arkitektur

Inga behov av kompletterande planbestämmelser bedöms finnas för att reglera kommande bebyggelse (eller anläggningars) specifika utformning och arkitektur. Dessa måste många gånger specialanpassas för ändamålet och bedömning måste därmed ske i bygglovsskedet med stöd av gällande lagstiftning. I PBL (plan- och bygglagen) regleras bland annat att bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stadsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan (2 kap. 6§ PBL och 8 kap. 9§ PBL). I BBR (Boverkets byggregler) återfinns även regler vid byggande.

2 kap. PBL

6 § Vid planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till

1. stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan,
2. skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,
3. åtgärder för att skydda befolkningen mot och begränsa verkningarna av stridshandlingar,
4. behovet av hushållning med energi och vatten och av goda klimat- och hygienförhållanden,
5. möjligheterna att hantera avfall,
6. trafikförsörjning och behovet av en god trafikmiljö,
7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, och
8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.

Första stycket gäller också i fråga om skyltar och ljusanordningar.

Vid planläggning och i andra ärenden samt vid åtgärder avseende byggnader som inte ingår i ett ärende enligt denna lag ska bebyggelseområdets särskilda historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden skyddas. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Lag (2014:477).

8 kap. PBL

1 § En byggnad ska ha en god form-, färg- och materialverkan.

Detta gäller enligt Plan- och byggförordningen (2011:338) även för skyltar och ljusanordningar i områden som omfattas av detaljplan.

Kulturmiljö

I den norra delen av hamnområdet, angränsande till riksintresse för hamnen, ligger området Västerbacken, vilket är ett utpekad riksintresseområde för kulturmiljövård [AC 7] enligt beslut av Riksantikvarieämbetet, RAÄ 1997-11-17.

Flertalet byggnader inom den norra delen av riksintresseområdet är skyddade som byggnadsminnen.

Idrottsplatsen Kamratvallen, i anslutning till detaljplaneområdets norra del, har av Länsstyrelsen förslagits ska inkluderas i riksintresseområdet för Västerbacken. Intressekonflikten innebär ett behov av att ställa riksintressena emot varandra. Se utförligare beskrivning och resonemang i *Riksintresseanalys - bedömning av detaljplanens påverkan på riksintressen – Bilaga till PLANBESKRIVNING och MKB*, Umeå kommun, 2021-09-24 reviderad 2021-11-18.

Ingen övrig kulturmiljö, så som byggnadsminnen och andra värdefulla byggnader eller bebyggelseområden, bedöms finnas inom detaljplaneområdet.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära påtaglig skada på riksintresset Västerbacken - Holmsund [AC 7]. En genomgång av påverkansfaktorer har gjorts i *Riksintresseanalys - bedömning av detaljplanens påverkan på riksintressen – Bilaga till PLANBESKRIVNING och MKB*, Umeå kommun, 2021-09-24 reviderad 2021-11-18. Hänsyn till att minska den visuella påverkan inifrån och utifrån riksintresset har hanterats genom begränsning av byggrätten [**prickad mark**] samt bestämmelse om att vegetationen ska behållas [**n**] i befintligt grönområde i detaljplaneområdets norra del, i anslutning till riksintressets södra kärnområde.

Fornlämningar

Fornlämningar skyddas av kulturminneslagen (SFS 1988:950).

Det finns inga (kända) fornlämningar i detaljplaneområdet eller dess närhet.

Förändringar och konsekvenser

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

Naturmiljö

Detaljplaneområdet berörs inte av några kända värdefulla eller enligt lag skyddade naturområden. Växtligheten i området är till stor del påverkad av pågående verksamheter.

I samband med fågel- och kärlväxtinventeringar (*Naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter inom detaljplanerat område av Umeå Hamn, 2019 och 2021*, Pelagia Nature & environment AB, 2021-08-31, reviderad 2021-12-08) genomfördes även en naturvärdesinventering för hela hamneområdet i enlighet med Svensk Standard 199000:2014 kapitel 4.1 till 4.4 med detaljeringsgrad medel (SIS 2014).

Naturvärdesinventeringen resulterade i att två områden bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3). Det ena området utgörs av en örtrik sluttning i anslutning till järnvägsspåret i norra delen av detaljplaneområdet (markerat med 1 på kartan nedan). Det andra området utgörs av en vattensamling, det vill säga en större damm som omgärdas av träd och buskar i södra delen av hamnområdet (markerat med 2 på efterföljande karta). Endast den örtrika sluttningen i anslutning till järnvägsspåret berörs/ingår i detaljplaneområdet.

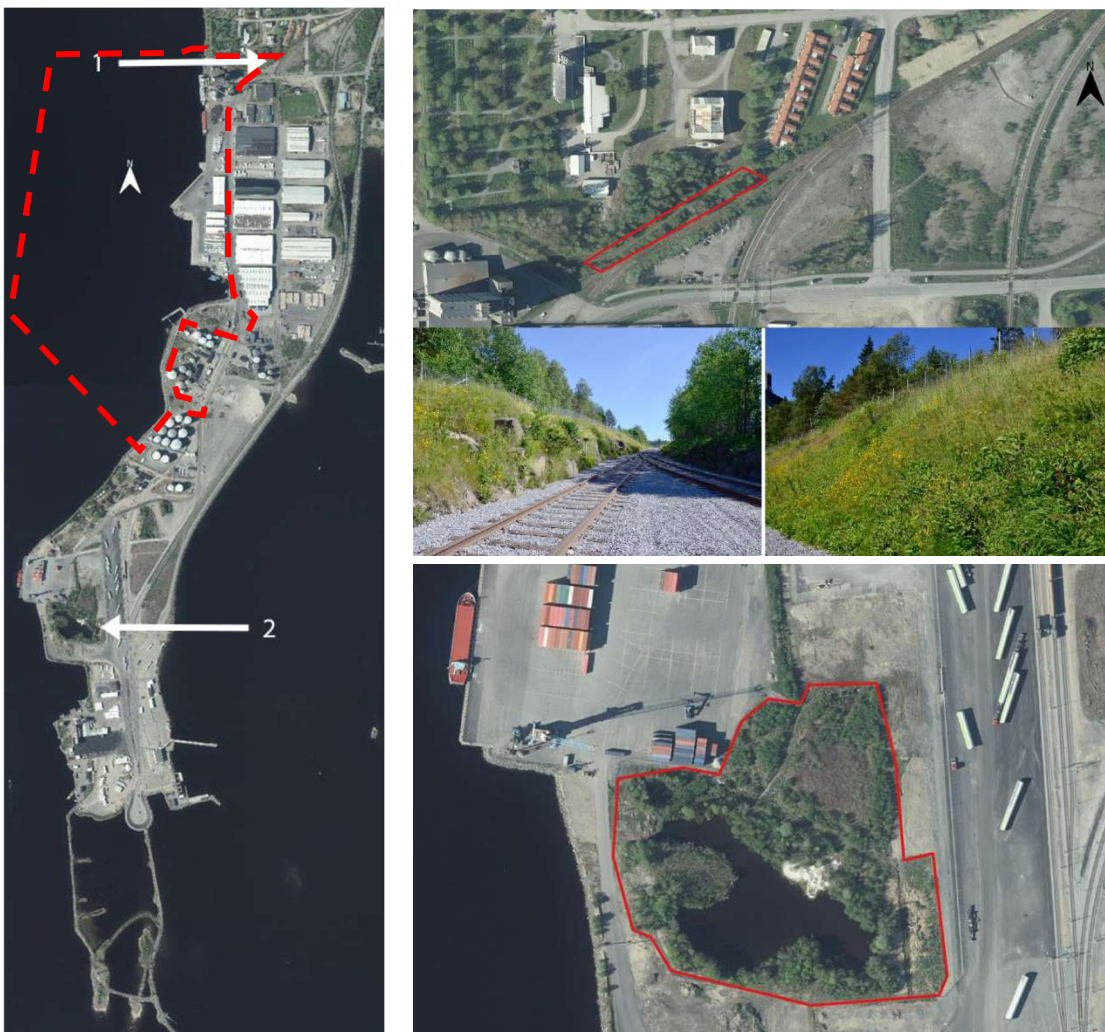
Påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 3. Varje enskilt område av en viss naturtyp med denna naturvärdesklass behöver inte vara av särskild betydelse för att upprätthålla biologisk mångfald på regional, nationell eller global nivå, men det bedöms vara av särskild betydelse att den totala arealen av dessa områden bibehålls eller blir större samt att deras ekologiska kvalitet upprätthålls eller förbättras. Skogsstyrelsens naturvärdesobjekt kan vara exempel på sådana områden.

Örtrik sluttning intill järnvägsspår

Beskrivning: Järnvägsspåret har delvis skurits genom berggrunden i söder varför den södra delen av sluttningen är torrare jämfört med den norra delen. Området saknar träd och buskarna är låga vilket ger intryck av att området motsvarar en ängsmark. Ett flertal örter växer i sluttningen, dock ingen sällsynt eller hotad art. Däremot förekommer ett flertal arter förknippade med öppna marker och/eller ängsmarker som till exempel backskärvfrö, bergsyra, fårsvingel, gråfibbla, liten blåklocka, prästkrage, vanlig smörblomma och vanlig ögontröst. De många blommande arterna tilldrog sig vid inventeringstillfället ett större antal insekter däribland bin och humlor.

Bedömning: Sluttningen har en karaktär som påminner om äng och i vissa delar som näringsfattig torräng även om ingen egentligen slåtter existerar. Området präglas det vill säga av örtrik markvegetation som liknar ogödslade hävdade ängs- och gräsmarker, vilka under en lång följd av år minskat arealsmässigt (Naturvårdsverket 2021). Av denna anledning bedöms sluttningen ha påtagligt biotopvärde i och med att den representerar en mindre vanlig biotop. Då mer eller mindre vanliga arter och inga sällsynta, rödlistade arter eller arter upptagna i Artskyddsförordningen finns i

sluttningen bedöms denna ha obetydligt artvärde. Sammantaget bedöms sluttningen ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3).



Tv: Två områden (1 och 2 i flygbilden) bedömdes ha Påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3). Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med röd streckad linje. Th ovan: En sydsluttning (inom röd linje i flygfotot) med en karaktär av örtrik äng och i viss mån torräng. Th nedan: Vattensamling tillsammans med omgivande träd- och buskskikt (inom röd linje i flygfotot).

Artskydd

Under perioden 2010-2020 har flertalet observationer av rödlistade arter gjorts i hamnområdet och rapporterats in till Artportalen. Framför allt rör det sig om fågelarter, exempelvis havsörn som är nära hotad och Ejder som är starkt hotad. Därutöver har några nära hotade däggdjursarter observerats i området (utter, skogshare och igelkott) samt två arter av nära hotade kärlväxter (Höstlåsbräken och Klofibbla). Ingen art är akut hotad.

En naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter har gjorts som underlag till detaljplanen (*Naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter inom detaljplanerat område*

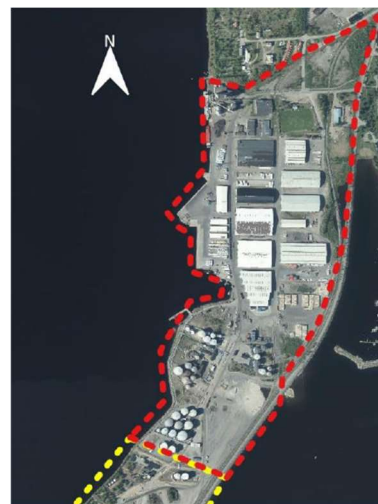
av Umeå Hamn, 2019 och 2021, Pelagia Nature & environment AB, 2021-08-31, reviderad 2021-12-08). Vid inventeringstillfällena har grodor, paddor och ägg påträffats på olika platser inom hamnområdet, men inte inom eller i direkt anslutning till detaljplaneområdet. Vanlig padda är fridlyst i Sverige enligt 6§ i Artskyddsförordningen (Svensk författningssamling 2007). Åkergroda är upptagen i bilaga 1 i Artskyddsförordningen och behöver noggrant skydd.

Den norra delen av hamnområdet inventerades avseende häckande fågel vid två tillfällen i juli 2021. Eftersom inventeringen utfördes sent på säsongen då få fåglar hävdar revir genom sång har noteringar om häckande fågel kompletterats med uppgifter från Artportalen för de senaste fem åren under perioden maj-juli. Vid inventeringstillfällena noterades 26 fågelarter i den norra delen och av dessa bedömdes 19 arter häcka eller troligen häcka i området medan sju arter bedömdes utnyttja området enbart för födosök/vila/övernattning eller för tillfälligt besök av området. Uppgifter från Artportalen visar på förekomst av ytterligare 20 arter. Av dessa ytterligare tillkommande arter bedöms två arter häcka eller troligen häcka inom området. Merparten av de tillkommande arterna är sådana som häckar i eller nära vatten eller i skogsmiljö (som saknas inom den norra delen av hamnområdet) samt tillfälligt förekommande arter. Av de arter som bedömdes häcka inom norra delen av hamnområdet är två arter (hussvala och stare) rödlistade i kategorin sårbar (VU) medan fem arter (björktrast, fiskmå, gulsparr, rödvingetrast och strandskata) är rödlistade i kategorin nära hotad (NT).

Den norra delen av hamnen inventerades även avseende kärlväxter med samma avgränsning och vid samma tillfällen som för fåglar. Det inventerade området består till största del av industrimark med cisterner, lagerbyggnader, järnvägsspår, vägar med mera, vilket gör att floran till stor del utgörs av ruderalväxter (ofta kvävegynnade och ibland konkurrenssvaga växter).

Vid inventeringen av kärlväxter noterades cirka 117 arter. Inga av dessa är rödlistade eller finns listade i Artskyddsförordningen. Växtligheten i området är generellt påverkad av pågående verksamheter.

En kompletterande artskyddsutredning (*Artskyddsutredning i området kring Umeå hamn, 2021*, Pelagia Nature & Environment AB, 2022-06-14) har genomförts med syfte att tydliggöra om artskyddsdispens behövs (enligt Artskyddsförordningen, 2007:845) för någon eller några arter samt bedömning om dispens skulle kunna ges och om så vad som krävs, exempelvis skyddsåtgärder.



Norra inventeringsområdet för fåglar (markeras med röd streckad linje)

Havsrelaterad naturmiljö

Havsbottnarna i aktuellt område bedöms hysa låga naturvärden. Botten utgörs främst av mjukt substrat som inte bedöms hysa några täta bestånd av kransalger eller kärleväxter som vanligtvis förknippas med höga naturvärden och viktiga ekologiska funktioner. På hårda bottenar som främst förekommer i strandnära lägen växer troligen fintrådiga algsamhällen, vilka utgör livsmiljöer med förekomst av relativt triviala bottenlevande djur och växter.

Förändringar och konsekvenser

Det befintliga grönområdet i norra delen av hamnområdet regleras i gällande detaljplan som gata/park. Området utgörs delvis av den identifierade örtrika sluttningen (1) som bedömts ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3). Området bevaras, bland annat för att hålla ett avstånd mot bebyggelsen på Västerbacken. Eftersom området ligger inom hamnområdet och inte är en lämplig yta för allmänheten/gemensamma behov är det bedömts att området inte ska utgöra allmän platsmark (natur). För att säkerställa att området inte tas i anspråk för annat regleras dock att vegetationen ska behållas [n] samt att området inte får byggas [*prickad mark*]. Området ska skötas så att det beskrivna naturvärdet består. Strandskyddet upphävs inte för detta område.

Utifrån de åtgärder detaljplanen syftar till och medger berörs inga fågelarter som leder till behov av dispens från Artskyddsförordningen. Inga arter har sina fortplantningsområden på pirar, kajer eller vid befintlig pumpanläggning. Om ytterligare arter som är skyddade enligt Artskyddsförordningen påträffas under exploatering ska samråd hållas med länsstyrelsen avseende vidare hantering för att säkerställa att bevarandestatusen för arterna inte påverkas och för att reda ut om dispens från förordningen krävs.

Detaljplanen medger omvandling av vattenområden till nya landområden (nya kajer med mera) vilket innebär förlust av havsbottenyta. Specifika miljöeffekter som uppstår i det framtida byggskedet eller av de verksamheter som i senare skede tar plats inom hamnområdet hanteras i kommande tillståndsprocesser för respektive verksamhet.

Rekreation och friyta

Detaljplaneområdet innehåller inga lämpliga ytor för rekreation. Området är heller inte lämpligt för utevistelse på sådant sätt.

Hamnområdet i stort utgör idag en attraktiv rastplats för flera fågelarter vilket gör området populärt för fågelskådning. Tillgängligheten till området är dock begränsad av säkerhetsskäl.

Förändringar och konsekvenser

Miljöer lämpliga för utevistelse kring arbetsplatser bör anordnas i lämplig omfattning.

Aktuellt detaljplaneområde ligger utanför de områden som nyttjas som observationsplats för fågelskådare.

Service

Offentlig och kommersiell finns närmast i Holmsund, Obbola och Umeå centrum.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanens genomförande innebär ingen förändring.

Tillgänglighet och trygghet

Att människor med olika typer av funktionsvariationer och i alla åldrar kan bli fullt delaktiga i samhällslivet, ska alltid beaktas fullt ut vid nybyggnation. Alla ytor ska göras tillgängliga, trygga och användbara för alla grupper av människor så långt det är möjligt. Detta gäller både fysisk och psykisk tillgänglighet - allt från den faktiska framkomligheten till val av växter som kan orsaka allergier som gör det svårt för vissa människor att vistas i miljön eller sådant som kan orsaka känslan av otrygghet, till exempel bristande belysning eller skötsel.

Hamnområdet består till stor del av utfylld mark (mellan mindre öar) och har idag en nivåskillnad från cirka +2-3 m.ö.h. (meter över havet). Området är relativt plant.

Förändringar och konsekvenser

Tillgängligheten kommer att säkerställas i kommande bygg- och marklov i enlighet med gällande regler, exempelvis plan- och bygglagen och Boverkets byggregler.

För att säkerställa att obehöriga inte kommer in i verksamhetsområdet och till exempel skadar sig eller saboterar omgärdas hamnområdet av stängsel/yttre skalskydd. Detta kommer att kvarstå och utvecklas i och med att hamnen växer. Skalskydd kan kombineras med skydd mot buller, insyn, ljus och så vidare.

Skalskyddet innebär lämplig typ av hägnad samt bevakade in- och utfarter.

Plank/stängsel för skydd mot störningar och intrång får uppföras vid behov inom all kvartersmark i hela detaljplaneområdet [*generell bestämmelse*].

Kommunikationer

Gator och fordonstrafik

Väg E12 (Europaväg 12) börjar i Umeå Hamn och sträcker sig längs hamnens östra sida strax norr om färjeterminalen och följer Umeälven upp till svensk-norska gränsen, öster om Mo i Rana. Vägen är utpekad som riksintresse. Se mer om det under rubrik *Riksintressen*.

Väg E12 utgör ett viktigt stråk för godstransporter och är rekommenderad väg för transporter med farligt gods samt en viktig länk mot Norge samt för arbetspendling mellan Holmsund-Umeå och vidare västerut.

Under 2019 förändrades Trafikverkets väghållaransvar för del av vägsträckningen av väg E12. Enligt avtal ansvarar numera Umeå kommun för de sista 900 metrarna av vägen fram till färjeterminalen inom Umeå hamn.

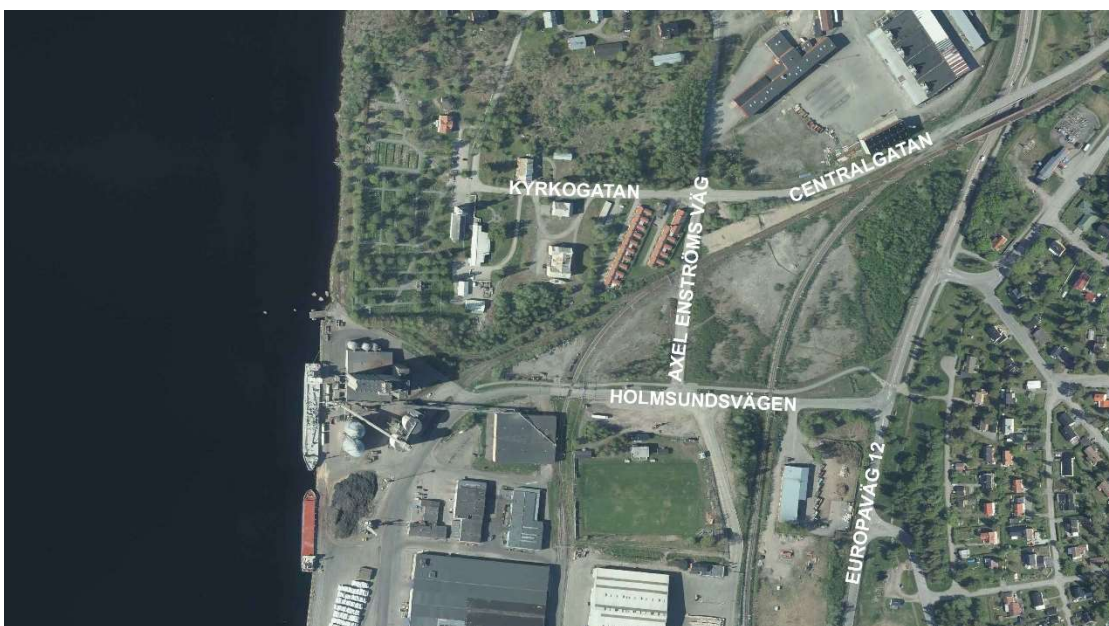
Vägtrafiksystemet i anslutning till Umeå hamn passerar genom samhället Holmsund. Huvudstråket är väg E12, men även Holmsundsvägen nyttjas.

Huvudinfarten till Umeå hamn utgörs av Holmsundsvägen. Från Holmsundsvägen, strax innan järnväg och bommar in mot hamnområdet, knyter Axel Enströms väg norrut till Kyrkogatan/Centralgatan och området Västerbacken. Via Centralgatan österut, samt via Holmsundsvägen, nås Holmsunds samhälle. För dessa vägar är kommunen huvudman. För övriga vägar inom hamnområdet är Umeå hamn AB enskild väghållare för.

Ytterligare in-/utfarter till hamnområdet/väg E12 finns längre söderut, bland annat via Stefans väg.



Vy mot söder väg E12 korsning Holmsundsvägen (entré till hamnen). Källa: Google maps.



Karta vägar i hamnområdets norra del

Längs berörd vägsträcka av väg E12 begränsas hastigheten till 60 km/h fram till Holmsundsvägen, delen som leder mot nordost. Här uppgår trafikflödena mellan 4000 – 5000 ÅDT. Söder om denna korsning minskar trafikflödena ner till 1000 – 2000 fordon ÅDT. Hastigheten begränsas till 40 km/h ett par hundra meter före och efter korsningen väg E12-Holmsundsvägen in mot hamnen. Även Holmsundsvägen hastighetsbegränsas här till 40 km/h.

Längs Holmsundsvägen, från väg E12 in mot hamnområdet, finns en separerad gång- och cykelväg.

Axel Enströms väg är relativt smal med trottoar på den östra sidan. Vägen passerar järnvägen in mot hamnområdet i plan, utan bommar och signaler. Axel Enströms väg är idag den enda tillfarten som klarar skrymmande transporter in till hamnområdet.

En transportutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen (*Transportutredning till detaljplan Holmsund 2:65*, Tyréns Sverige AB, 2021-08-30 reviderad 2022-02-10 samt 2022-06-30). Utredningen syftar till att sammanställa transportsiffror och prognoser för nuvarande och framtida transportmängder. Transportsiffrorna utgör bland annat underlag för bedömning av konsekvenser av trafikens påverkan på luftföroreningar och buller.

Om inga nya detaljplaner får laga kraft (det så kallade "nollalternativet") förväntas hamnverksamheten fortsätta att utvecklas inom de förutsättningar som ges av befintliga detaljplaner. Mängden hanterat gods i hamnen som helhet förväntas i det scenariot öka med 50 % fram till 2050. Även transporterna antas öka med 50 % i nollalternativet. Tillsammans med förväntad ökning av andra trafikflöden i samhället, ger det en förväntad ökning med 50 % på aktuella vägar som ansluter till hamnen. Även tågtrafiken antas öka med 50 %.

Förändringar och konsekvenser

Vid genomförande av aktuell detaljplan (etapp 1) antas att nya kajer kommer till stånd och mängden gods inom detta område ökar starkt. Inom övriga delar av hamnområdet väntas en långsammare ökningstakt, motsvarande vad som förväntas i nollalternativet. Sammantaget antas genomförande av detaljplanen leda till en ökning av mängd hanterat gods med 85 % till 2050. Trafikmängderna på vägnätet i anslutning till hamnen väntas öka i samma takt som mängden hanterat gods, det vill säga med 85 % till 2050. Denna prognos för trafikökningen innefattar även förväntad trafikökning till följd av andra faktorer såsom utbyggnad av bostäder och verksamheter i Holmsund. Antagandet om ökning med 85 % gäller även tågtrafiken.

Av sammanlagd tung trafik på Holmsundsvägen plus väg E12 antas 90 % ha destination hamnen.

Det är viktigt att ta höjd för möjlig utveckling av hamnen, exempelvis kan behov och krav för trafikinfrastrukturen förändras över tid och beredskap måste finnas för relativt snabba förändringar av flödesmönster och behov. Av denna anledning har detaljplanen utformats flexibelt. Användningen trafik [T], där väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar ingår, möjliggörs därför inom all kvartersmark.

Arbetsplatser genererar persontrafik till och från hamnen, både gång- och cykeltrafik och biltrafik. Det är önskvärt att inom hamnområdet separera flöden och undvika blandning av cyklister, fotgängare och personbilar bland de tunga fordon och maskiner som trafikerar området. Förbestämda trafikstråk med tydlig uppmärkning av körvägar och körriktningar är nödvändigt. Exempelvis behövs skyltning som går att begripa även för de som inte kan svenska eller engelska. Belysning och färgsättning ökar orienterbarheten. Utformningen regleras inte i detaljplanen då den behöver anpassas till pågående verksamhet. Detta bedöms vara i verksamhetsutövarens intresse.

Järnväg och transporter i hamnen

I hamnområdet finns ett omfattande nät av vägar och järnvägsspår.

Transporterna till och från hamnen via järnväg förväntas öka i framtiden och det är värdefullt med en nära koppling mellan spår och kaj. Samtidigt är hanteringen av tågsätt inne i hamnområdet problematisk på grund av de barriäreffekter det medför för andra flöden. Spåren i sig utsätts också för stora påfrestningar och slitage på grund av annan trafik.

Bangårdsfunktioner som idag finns vid Holmsunds station är under utredning och det finns anledning att se över vilken funktionalitet som ska finnas, var den ska lokaliseras och framför allt att se över arbets sättet och hur kopplingen mellan järnväg och fartyg ska bli riktigt snabb och effektiv. Vissa delar av järnvägsnätet kan behöva modifieras och andra delar kan eventuellt utgå.



Järnvägskorsning vid Axel Enströms väg.

Förändringar och konsekvenser

Kopplingen mellan land- och vattentransporter blir allt viktigare ju större upptagningsområde hamnen når. Det bedöms inte vara nödvändigt, eller på sikt hållbart, att slå fast järnvägsspåren inom detaljplaneområdet. Detta eftersom verksamheten är föränderlig över tid och detaljplanens syfte är att möjliggöra hamnens utveckling. Av denna anledning har detaljplanen utformats flexibelt. Användningen trafik [T], där väg- och spårtrafik med tillhörande anläggningar ingår, möjliggörs därför inom all kvartermark.

Inom hamnen är funktionen i form av effektivitet, säkerhet och tydlighet viktig. Förbestämda trafikstråk med tydlig uppmärkning av körvägar och körriktningar är nödvändigt. Exempelvis behövs skyltning som går att begripa även för de som inte kan svenska eller engelska. Belysning och färgsättning ökar orienterbarheten. Utformningen regleras inte i detaljplanen då den behöver anpassas till pågående verksamhet. Detta bedöms vara i verksamhetsutövarens intresse.

I enlighet med Sveriges klimatmål och regeringens nationella godstransportstrategi behöver utsläppen från transportsektorn minska. Regeringen erbjuder bland annat miljökompensation till godstransporter som sker via järnväg, både för att avlasta vägnät, men även i syfte att stärka järnvägstrafikens roll i transportereringen av gods. Ett sätt att minska utsläppen från transporter är att flytta över gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart som har lägre klimatpåverkan. Utbyggnaden av Umeå hamn, i enlighet med denna detaljplan, möjliggör en ökad kapacitet för intermodala järnvägs- och sjöfartstransporter, vilket i sin tur skapar förutsättningar för att en större mängd gods kan flyttas över från vägtrafiken.

Parkering, varumottagning och angöring

Umeå hamn har idag en huvudentré och flera grindar in till området. Fler in- och utfarter finns längre söderut via väg E12. I läge med idrottsplatsen Kamratvallen vid huvudentrén finns en mindre kur för anmälan vid inpassage. Här finns i övrigt bara en bom, vilket inte räcker för att skydda anläggningen i perioder av höjd beredskap.

Servicefunktioner för tung trafik i form av mat, bränsle och uppställningsplatser vid behov av paus eller dygnsvila saknas. Incheckningsservicen och skyltning med mera är otydlig.

Personalparkering sker idag i anslutning till verksamheterna.



Hamnentré (vy mot väster, Holmsundsvägen).

Förändringar och konsekvenser

Umeå hamn har många återkommande transporter där både fordon och chaufförer är kända och har passerkort till hamnen. I takt med att verksamheten utvecklas kommer allt fler tillfälliga fordon/förare att leverera gods till eller från hamnen. För att hanteringen vid infarterna ska bli smidig som möjligt behövs på sikt ett system för incheckning som inte hindrar efterkommande fordon om inpassage dröjer, exempelvis då handlingar saknas eller behöver kompletteras. Med fler långväga ekipage ökar också behovet av service och med en entréfunktion placerad i anslutning till väg E12.

Placering av personalparkeringar behöver utredas och säkerheten måste öka. Flöden behöver separeras inom området för att undvika blandning av gång- och cykeltrafik och personbilar bland de tunga fordon och maskiner som trafikerar området. Ytor för detta bedöms finnas.

Parkeringsbehovet ska fortsatt möjliggöras i anslutning till den egna fastigheten/verksamheten. Hur parkeringsbehovet ska lösas redovisas vid ansökan om bygglov, där den vid tidpunkten gällande parkeringsnormen/behovet tillämpas.

Gång- och cykeltrafik

Separerade gång- och cykelvägar finns idag längs väg E12:s östra sidan fram till korsningen väg E12-Holmsundsvägen samt längs Holmsundsvägen (entré till hamnen). Inom hamnområdet finns inga utmärkta gång- och cykelvägar.

Förändringar och konsekvenser

Arbetsplatser genererar persontrafik till och från hamnen, både gång- och cykeltrafik och biltrafik. Plats finns att inom hamnområdet anordna gång- och cykelvägar. Förslagsvis bör sådana anläggas från entréområdet i ett huvudstråk i nord-sydlig riktning.

Det är önskvärt att inom hamnområdet separera flöden och undvika blandning av cyklister, fotgängare och personbilar bland de tunga fordon och maskiner som trafikerar området. Förbestämda trafikstråk med tydlig uppmärkning av körvägar och körriktningar är nödvändigt. Exempelvis behövs skyltning som går att begripa även för de som inte kan svenska eller engelska. Belysning och färgsättning ökar orienterbarheten. Utformningen regleras inte i detaljplanen då den behöver anpassas till pågående verksamhet. Detta bedöms vara i verksamhetsutövarens intresse.

Kollektivtrafik

Holmsund trafikeras med flera lokala busslinjer, flera turer i timmen med ett antal busshållplatser inom 500 meter från hamnens entré. Vid regionala resor krävs åtminstone ett byte.

Förändringar och konsekvenser

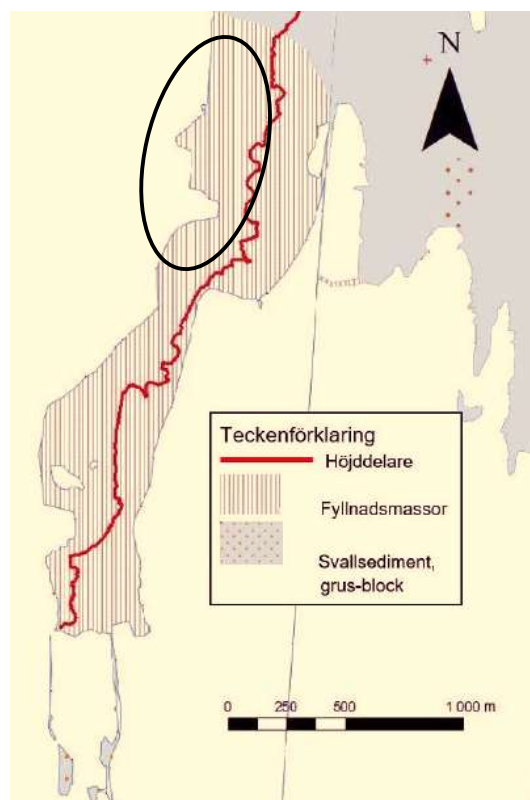
Detaljplanen innebär ingen förändring i kollektivtrafikförsörjningen. Kompletterande busshållplats närmare hamnen skulle stärka arbetspendlingen på sikt.

Geotekniska förhållanden

Umeå hamn består till stor del av utfylld mark (mellan mindre öar) och har idag en nivåskillnad från cirka +2-3 m.ö.h. (meter över havet). Större delen av området är plan mark, men i norra delen finns en låg höjdsträckning bestående av morän.

Området närmast oljepiren och oljeterminalen utgörs av den tidigare ön Stormskär. Marken sticker här upp cirka 5 meter över omgivningen och berget går i dagen. Cisternerna på Stormskär står på berg och under mark finns äldre, numera nedlagda, bergrum för beredskapslagring av oljeprodukter.

Hamnområdets berggrund omfattas mestadels av paragnejs med inslag av basalt-andesit och granodiorit-granit. I avseendet jordarter består hamnområdet av fyllnadsmassor med undantag i söder där det förekommer svallsediment samt grus och block. Fyllnadsmassorna har skiftande innehåll men kommer främst från muddringar i älven samt byggmaterial.



Geotekniska förutsättningar för Umeå hamn. Detaljplanområdet markeras ungefärligt med en svart ring.

Hamnens vattenområden har varierande djup. Utanför kajerna i norra hamnen, södra hamnen och vid oljepiren har det muddrats. Utanför Gustafs udde är det naturliga djupet större och botten sluttar undan snabbt.

Vattenståndet i havet har inverkan på grundvattennivån i hamnområdet särskilt i de delar som närmast gränsar mot havet. De geotekniska undersökningar som utförts visar att grundvattennivån mestadels ligger på nivåer mellan +0 och cirka +1 (i höjdsystemet RH2000) med ställvis högre nivåer strax under markytan. Grundvattennivån varierar med årstid och nederbörd.

Genom åren har ett stort antal geotekniska utredningar gjorts i hamnen, både på land och i vattnet. I kommunens GIS-system finns en sammanställning av var undersökningar gjorts. Denna är dock inte komplett och redovisar heller inte resultaten, utan länkar till platser där informationen finns.

En sammanställning med syfte att översiktligt redogöra för de geotekniska och geologiska förutsättningarna för detaljplaneområdet har tagits fram (*Sammanställning geotekniska utredningar Umeå hamn, WSP 2022-01-26*). I utredningen beskrivs de geotekniska förhållandena översiktligt tillsammans med grundläggningsrekommendationer för olika delområden av detaljplaneområdet.

Hamnområdets norra del och aktuellt detaljplaneområde utgörs av ett i nord-syd långsträckt svagt höjddparti bestående av tunnare fyllningslager på morän ovan berg. Denna del kännetecknas av bra byggnadsmark där grundläggning bedöms kunna ske med plattor. I de västra och östra delarna finns tunnare sedimentlager. Området sträcker sig söderut till Kronövikens.

I vattenområdet utanför Norra kajen med vattendjup (under medelvattenstånd) på cirka 7-9 meter finns fasta jordar av sand, grus eller morän delvis täckta av tunna finsedimentlager. Vattenområdet utanför nuvarande Södra kajen och Pirkajen är tidigare muddrat och under bottenytan finns tunnare sedimentlager på morän. Lokalt förekommer djupare lager av fasta siltsediment på morän. Kvarlämnade lösa sediment (efter muddring) finns närmast land i Pirkajens södra ändpunkt och i Kronövikens strandområde mot Stormskär.

Den tidigare ön Stormskär (Oljekajen) utgörs mestadels av fast jord i form av morän och sediment av sand. I den norra, högre delen, av ön finns berg i dagen. Ytjordlagren i övrigt mot öster och söder utgörs av fyllning vilande på morän eller på sand-/siltsediment på morän. Bottenytan väster om ön faller brant ut från land med en tilltagande sedimenttjocklek. Sedimenten består av dy överlagrande sulfidsilt. Här finns befintlig oljekaj som är grundlagd med stödpålar av stål och betong. Området är bebyggt med ett stort antal cisterner och servicebyggnader. Grundläggningssätt är ej känt. Nya byggnader bedöms kunna grundläggas med plattor eller där djupet till fast botten är för stort, på stödpålar.



Flygbild över norra delen av hamnen/aktuellt detaljplaneområde

Förändringar och konsekvenser

I utredningen som beskriver de geotekniska förhållandena identifieras olika tänkbara scenarier som kan påverkas av de geotekniska förhållandena i området. Detta kan exempelvis vara vid uppfyllnader och uppförande av byggnader på områden med lös jord, nybyggnad av kajer/utfyllnader i vatten, ökad belastning på mark på grund av påbyggnad av befintliga byggnader samt belastning av slänter nära vattnet.

Stabilitetsförhållanden i hamnområdet ska särskilt kontrolleras i följande fall:

- Då mark närmast strandlinjen/slänter mot vattnet belastas med byggnader, tung trafik eller uppfyllnad.
- Då områden med lösa sediment fylls ut eller belastas.
- Då nya utfyllnader i vattnet sker.
- Då uppfyllnad på befintliga vallar i Lagunen utförs.
- Vid utfyllnad av Lagunen.
- Då schaktning utförs under grundvattenytan eller mot befintlig byggnad/anläggning.

Sulfidjord förekommer på djupet inom delar av hamnområdet. Uppschaktad sulfidjord ska återplaceras under grundvattenytan eller omhändertas enligt gällande miljölagstiftning och kommunala anvisningar.

Inom de områden där lösa finkorniga sediment finns (muddrade som naturliga) uppstår sättningar om marken belastas med fyllning, nyttiga laster eller last från byggnad. Grundläggning i dessa områden måste därför ske med hänsyn tagen till dessa sättningar.

Inga ytterligare utredningar än vad som tidigare gjorts har genomförts som underlag till detaljplanen. Kommunen bedömer det inte kostnadsmässigt motiverat att göra mer utredningar eller att redovisa de geotekniska förutsättningarna ytterligare i detaljplanen. De geotekniska förutsättningarna har inte utgjort några anmärkningsvärda problem i samband med anläggande av de verksamheter som

bedrivs i området idag, exempelvis stora cisterner för bränsle, farligt avfall och bitumen. Eftersom stor del av nuvarande hamnområde utgörs av utfylld mark mellan öar finns det därmed ingen anledning att misstänka att tillkommande områden inte skulle vara lämplig för ändamålet. Detaljerade utredningar ska dock vid behov genomföras inför kommande projekteringar i kommande tillståndsprocesser för utfyllnad i vattenområden, byggnationer med mera.

Risker och störningar

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. 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.

Kommunen har skyldighet att betala ersättning för skador (exempelvis värdeminskning av fastigheter) som uppkommer till följd av beslut enligt plan- och bygglagen. Bedömning sker från fall till fall enligt lag och rättspraxis. En viktig utgångspunkt för lagstiftningen är att samhället har förbehållit sig rätten att besluta om ändrad markanvändning.

Två begrepp som är viktiga att känna till är planskada och plannytta. Begreppen finns inte definierade i lag, men med planskada menas värdeminskning och andra kostnader till följd av en detaljplan och med plannytta menas följaktligen värdeökning till följd av en detaljplan. Utgångspunkten i lagen är att en planskada får tålas och att en plannytta tillfaller fastighetsägaren. En planskada ska beaktas vid den intresseprövning som görs när en detaljplan antas. Om planskadan blir alltför stor kan detaljplanen inte antas. De undantag som finns från denna grundprincip, det vill säga de planskador som ska ersättas, anges uttömmande i plan- och bygglagens 14:e kapitel.

Den negativa påverkan som kan uppstå på grund av detaljplanen bedöms vara acceptabel utifrån ett allmänt och kommunalt samhällsbyggnadsperspektiv. Kommunen gör bedömningen att planens genomförande inte leder till sådan skada som beskrivs i plan- och bygglagens 14:e kapitel.

Miljöfarlig verksamhet

Hamnen är en verksamhet som kan innebära störningar för närområdet av exempelvis buller, lukt och störande belysning av bland annat anslutande landtransporter på väg, järnväg och vatten. Verksamheten pågår dygnet runt, något som kan bli ännu viktigare i framtiden om sjötransporter ska kunna konkurrera med

landtransporter och bidra till mer hållbara transporter. Landvägen finns särskilda behov avseende tunga eller skrymmande transporter. Detta medför att hänsyn behöver tas i utformning av korsningar, exempelvis avseende ökat utrymme. Idag är de längsta ekipagen för vindkraftvingar 94 meter långa och transformatorer för vattenkraft och andra stora elproducerande anläggningar väger flera hundra ton.

Detaljplanen möjliggör för miljöfarlig verksamhet som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta kan vara verksamheter som exempelvis bullrar, alstrar (miljöfarligt) avfall, föroreningar, lukt samt risk för miljö och hälsa. Vissa av de aktuella åtgärderna som detaljplanen ska möjliggöra kräver därmed tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken. Eftersom dessa är specifika och inte berör hela detaljplaneområdet har det bedömts att miljöbedömningarna för detaljplanen respektive åtgärderna inte kan samordnas (enligt 6 kap. 46§ miljöbalken).

I detaljplan görs en prövning av markens lämplighet för olika användningar. Användningen ska vara lämplig med hänsyn till bland annat människors hälsa, säkerhet och risken för olyckor, översvämning med mera. Dubbelreglering, det vill säga sådant som styrs i annan lagstiftning, ska undvikas.

I detaljplaner som möjliggör miljöstörande verksamhet (exempelvis hamn och industriändamål) är det ofta oklart vilken typ av störande verksamhet som kommer att etableras inom området. Verksamheter kan även på sikt förändras. Syftet med detaljplanen är därmed att ge förutsättningar för valda användningar. De flesta miljöfarliga verksamheter ska därefter tillståndsprövas enligt miljöbalken. Vid en sådan prövning prövas den enskilda specifika verksamheten med dess risker och störningar till omgivningen. En detaljplan för exempelvis industriändamål säkerställer det vill säga inte att alla typer av industriverksamheter kan etableras på platsen.

Kvarnen Portens har låtit upprätta en övergripande riskbedömning för sin verksamhet inom Umeå hamn. Riskanalysen inkluderar de ombyggnationer som verksamhetsutövaren nu planerar i hamnen och syftar till att kartlägga vilka olika skadehändelser som kan inträffa, bedöma hur sannolika dessa händelser är och vilka konsekvenser de medför om de inträffar. Övergripande risker kopplade till hamnverksamheten kan vara spill och läckage av flytande kemikalier, trafikolyckor, brand samt och eventuellt explosion eller gasbildning om det förekommer kemiska ämnen med sådana egenskaper.

Enligt genomförd riskbedömning bedöms det inte föreligga någon generell och överhängande risk för olycksfall eller miljöpåverkan inom hamnens verksamhetsområde. Den största risken i Umeå hamn återfinns söder om aktuellt detaljplaneområde för etapp 1 där hantering av brandfarliga varor i oljehamnen och verkstaden sker. Vidare finns risker för trafikolyckor i de allmänna delarna av hamnområdet och risk för intrång i området. Det finns även risker kopplade till verksamheter inom hamnen, där brand och utsläpp kan ske.

För att minska risker för större olyckor finns skyddsåtgärder för att minska konsekvenserna av oönskade händelser. Exempel på skyddsåtgärder är förebyggande underhåll och besiktning av rörledningar, uppdaterade krishanteringsplaner och

övningar. Ytterligare skyddsåtgärder som tillämpas är brandgator mellan verksamheter, samordnad krishantering och samverkansmöten.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen innebär att den sammanlagda ytan av hamnområdet tillåts öka, att mängden gods som hanteras i hamnen ökar och att nya verksamheter kan etableras.

Generellt bedöms riskerna i framtiden komma att bestå av samma typer av händelser som idag, men frekvensen kan öka med ökad omfattning på verksamheterna. Framför allt risker kopplade till trafik kan komma att öka om vägar inte fullt ut dimensioneras för förekommande trafik.

Om verksamheter som klassas som miljöfarliga verksamheter ska etableras inom området kommer de att genomgå en anmälnings- eller tillståndprocess innan de kan starta sin verksamhet. I denna process säkerställs att erforderliga skyddsåtgärder finns på plats. Det bedöms därmed inte finnas behov av särskilda föreskrifter i detaljplanen kopplat till risker i verksamheter som prövas enligt miljöprövningsförordningen.

Skydd mot störningar

Nödvändiga plank och stängsel får uppföras inom all kvartersmark i hela detaljplaneområdet vid behov [*generell bestämmelse*]. Syftet är att möjliggöra skydd mot omgivningen mot buller och andra störningar samt som säkerhet mot intrång (skalskydd).

Erosionsskydd kommer bland annat att krävas utanför kajer. Dessa ska placeras inom kvartersmarken [**m**].

Tillstånd enligt miljöbalken

Enligt 9:e kapitlet miljöbalken regleras tillstånds- eller anmälningsplikt för miljöfarlig verksamhet. Med miljöfarlig verksamhet avses

1. utsläpp av avloppsvatten (definieras i efterföljande paragraf), fasta ämnen eller gas från mark, byggnader eller anläggningar i mark, vattenområden eller grundvatten,
2. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön genom annat utsläpp än som avses i 1 eller genom förorening av mark, luft, vattenområden eller grundvatten, eller
3. användning av mark, byggnader eller anläggningar på ett sätt som kan medföra olägenhet för omgivningen genom buller, skakningar, ljus, joniserande eller icke-joniserande strålning eller annat liknande.

Verksamheter har krav på sig att avhjälpa den negativa påverkan som kan uppstå från verksamheten. Detta behandlas särskilt i anmälnings- och tillståndsärendena.

Tillstånd för vattenverksamhet kommer också att krävas för åtgärder i samband med genomförandet av detaljplanen, exempelvis åtgärder i vattenområden. Med vattenverksamhet avses (enligt 11 kapitlet miljöbalken)

1. uppförande, ändring, lagning eller utrivning av en anläggning i ett vattenområde,
2. fyllning eller pållning i ett vattenområde,
3. bortledande av vatten från ett vattenområde,
4. grävning, sprängning eller rensning i ett vattenområde,
5. en annan åtgärd i ett vattenområde som syftar till att förändra vattnets djup eller läge,
6. bortledande av grundvatten eller utförande av en anläggning för detta,
7. tillförsel av vatten för att öka grundvattenmängden eller utförande av en anläggning eller en annan åtgärd för detta, eller
8. markavvattnning.

Seveso-verksamheter

För att förebygga allvarliga olyckor inom kemiindustrin och begränsa följderna för människor och miljö har EU antagit det så kallade Sevesodirektivet.

Sevesolagstiftningen omfattar lagen (1999:381), förordningen (2015:236) och föreskrifterna (MSBFS 2015:8) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, samt miljöbalken (1998:808), lagen om skydd mot olyckor (2003:778) och plan- och bygglagen (2010:900).

Sevesolagstiftningen ställer krav på en säker hantering av farliga ämnen samt säker drift av verksamheten. Om verksamhet omfattas av denna lagstiftning ska bland annat en säkerhetsrapport upprättas och allmänhet, som löper risk att påverkas vid en allvarlig kemikalieolycka, ska informeras om vilka åtgärder som måste vidtas vid en eventuell olycka.

Transporter av farligt gods

Vägtrafiksystemet i anslutning till Umeå hamn passerar genom samhället Holmsund. Huvudstråket är väg E12, men även Holmsundsvägen nyttjas. Båda vägarna är primär rekommenderad väg för farligt gods. Farligt gods transporteras även längs järnvägen.

Risker knutet till farligt gods längs utpekade farligt gods-leder regleras företrädesvis i lagstiftning för farligt gods¹. Detta regelverk är komplext. Ingen aktör har ensam ansvar för riskerna med farligt gods på våra vägar och järnvägar. Ansvaret ligger hos flera aktörer och flera myndigheter. MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) är transportmyndighet för transport av farligt gods på väg och järnväg medan Transportstyrelsen är det för sjö- och lufttransporter. Dessa myndigheter ansvarar bland annat för respektive regelverk. Ansvaret för tillsyn är också uppdelat på ett flertal myndigheter. MSB är tillsynsmyndighet för bland annat säkerhetsrådgivare för samtliga transportslag, Polismyndigheten är tillsynsmyndighet för landtransporter av farligt gods, undantaget järnvägstransporter.

Transportstyrelsen är ansvarig för tillsynen över järnvägstransporter, men även över

¹ Lag (2006:263) om transport av farligt gods samt Förordning (2006:311) om transport av farligt gods samt ADR-S respektive RID-S föreskrifterna:

MSBFS 2020:9 föreskrifter om transport av farligt gods på väg och i terräng (ADR-S)

MSBFS 2020:10 föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg (RID-S)

transport av farligt gods på sjö och i luft. Tillsynsmyndighet för farligt gods i hamnars landområden är Kustbevakningen, som också på Transportstyrelsens begäran kan utföra tillsyn över transport av farligt gods på sjön. För tillsyn av radioaktiva ämnen ansvarar Strålsäkerhetsmyndigheten, oavsett om det gäller väg, järnväg, sjö eller flyg.

Längs de rekommenderade vägarna transporteras generellt sett större mängder farligt gods. Farligt gods får också transporteras på andra vägar om det krävs för frakten från avsändaren eller till mottagaren. På dessa vägar (som inte tillhör det rekommenderade vägnätet) får ingen genomfartstrafik ske och mängderna är ofta mindre än längs de rekommenderade lederna. Utöver dessa två kategorier finns det vägar som är förbjudna att använda för transport av farligt gods. Det kan också finnas förbuds zoner, ofta med undantag för farligt gods som ska från avsändare eller till mottagare inom zonen. Vissa vägar är försedda med förbud under vissa tider på dygnet.

Vid planering, byggande och underhåll av väg eller järnväg ansvarar Trafikverket (avseende det statliga vägnätet samt järnväg) respektive kommunen (avseende kommunala vägar) för att den infrastruktur som anläggs är tillräckligt säker samt tar tillräcklig hänsyn till de risker som eventuella transporter av farligt gods medför. I vissa fall är befintlig bebyggelse belägen alltför nära väg eller järnväg, vilket kan innebära att bebyggelsen exponeras för alltför höga risker. Detta kan innebära att riskreducerande åtgärder behöver vidtas. Ägaren av infrastrukturen (Trafikverket eller kommunen) är ansvarig för att frågorna utreds samt att eventuella åtgärder vidtas.

I en detaljplan utreds normalt endast risker (och åtgärder) inom detaljplaneområdet. Befintliga miljöfarliga verksamheter och dess gods till och från samt inom området hanteras dock inte i detaljplanen (genom plan- och bygglagen) utan i tillstånd enligt miljöbalken. Det är dock viktigt att beakta transporter av farligt gods när bebyggelse planeras intill transportanläggningar för att minska riskerna. Genom lämplig lokalisering kan konsekvenser av olyckor undvikas eller begränsas.

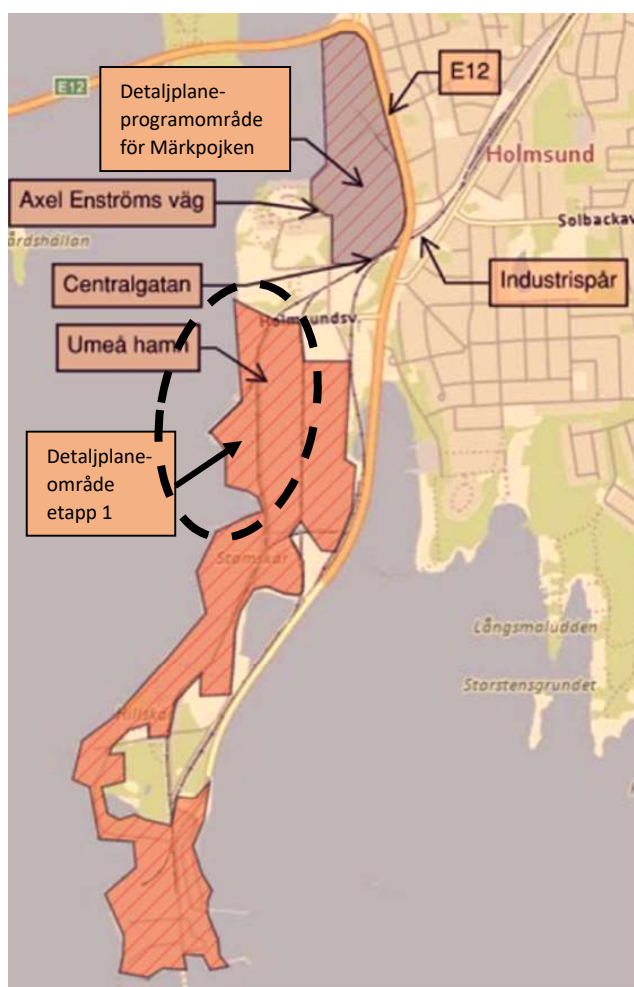
Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet vid riskidentifiering i den kommunala planprocessen och har tagit fram regionala riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods (*Riktlinjer för fysisk planering - Skyddsavstånd till transportleder för farlig gods i Norrbotten Västerbottens län*, Länsstyrelsen Norrbotten och Västerbotten, november 2019). Enligt de riktlinjer som presenteras bör ett riskhanteringsavstånd från transportled för farligt gods på 150 meter tillämpas. Om detta inte är möjligt behövs en riskbedömning med syfte att avgöra behov av skyddsavstånd eller säkerhetshöjande åtgärder.

En riskutredning i enlighet med i länsstyrelsens riktlinjer har genomförts för den utveckling som planeras i hamnen (*Detaljerad riskbedömning, transport av farligt gods på väg och järnväg*, WSP, 2021-12-15, reviderad 2022-10-13). Syftet med utredningen har varit att redovisa om åtgärder krävs inom hamnområdet så att hamnens expansion kan ske med tillräcklig hänsyn till risker från ökade transporter av farligt gods på väg och järnväg. Riskbedömningen hanterar endast transporter till och från hamnen via väg E12, Holmsundvägen och järnvägen. Ökning av antalet

transporter med farligt gods förutsätts öka proportionerligt mot mängden hanterat gods i hamnen.

Risker förknippade med verksamheterna i hamnen har inte utretts. Nya verksamheter, eller ändring av befintliga verksamheter, som innebär förändring av olycksrisker hanteras i respektive tillstånd enligt miljöbalken.

En liknande riskutredning har tidigare även tagits fram för detaljplaneprogram för fastigheterna Märkpojken 1 och 6 norr om Umeå hamn (*Detaljerad riskbedömning för planprogram Umeå kommun – Märkpojken 1 & 6, WSP, 2020-12-07*). Slutsatserna i denna utredning bedöms delvis kunna tillämpas för Umeå hamn, söder om programområdet, som till stor del är målpunkt för transporter med farligt gods via väg- och spårtrafik.



Schematisk bild över området för planprogram i relation till hamnen. Källa: *Detaljerad riskbedömning för planprogram Umeå kommun – Märkpojken 1 & 6, WSP, 2020-12-07*. Aktuellt detaljplaneområde markeras ungefärligt med en svart streckad linje.

Förändringar och konsekvenser

Baserat på förutsättningarna i riskutredningen bedöms relevanta åtgärder i första hand utgöras av skyddsavstånd till farligt gods led tillsammans med hantering av brandfarlig vätska. Åtgärder för hantering av brandfarlig vätska är inte lämpliga att reglera i en detaljplan, utan beaktas först i detaljplanens genomförandeskede.

Skyddsavstånd innebär att skyddsvärt objekt inte får placeras inom ett visst avstånd från en riskkälla. Inom ett skyddsavstånd kan mindre störningskänsliga verksamheter finnas, liksom skyddsanordningar, exempelvis vallar och plank. Enligt utredningen behöver skyddsavstånd om 30 meter säkerställas längs väg E12 och järnvägen inom hamnområdet. Inom detta område kan ej känslig verksamhet/Zon A-verksamheter (se tabell nedan) placeras utan riskreducerande åtgärder.

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

Kategorisering av markanvändning i bebyggelsezoner. Källa: Riktlinjer för fysisk planering - Skyddsavstånd till transportleder för farlig gods i Norrbotten Västerbottens län, Länsstyrelsen Norrbotten och Västerbotten, november 2019.

I detaljerad riskbedömning för detaljplaneprogramområdet Märkpojken (WSP, 2020-12-07) redovisas skyddsavstånd och förslag på lämplig markanvändning på olika avstånd vilket också kan appliceras inom hamnområdet, se tabeller nedan.

Zon A – Ej känslig verksamhet	
Avstånd [m]	Riskreducerande åtgärder
0 - 15	Skyddsavstånd. Marken kan exempelvis utgöras av grönområden eller cykelväg eller jordvall. Dike/invallning krävs för att inte utsläpp ska nå närmare planområdet
15 - 150	Inga riskreducerande åtgärder krävs för etablering av zon A.
Zon B och C – mindre känslig verksamhet och normalkänslig verksamhet	
Avstånd [m]	Riskreducerande åtgärder
0 - 15	Ingen etablering.
15 - 30	Etablering av zon B och zon C möjlig om följande riskreducerande åtgärder vidtas: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Byggnadstekniskt brandskydd (se avsnitt 5.1.2) ▪ Ej oskyddad stadigvarande vistelse utomhus (se avsnitt 5.1.2) ▪ Säker utrymningsväg (se avsnitt 5.1.3) ▪ Placering av friskluftsintag och ev. nödstopp (se avsnitt 5.1.5)
30 - 150	Överväg placering av friskluftsintag och att förse mekanisk ventilation med nödstopp för personintensiva verksamheter. Inga övriga riskreducerande åtgärder bedöms nödvändiga.

Tabell som visar krav på riskreducerande åtgärder för etablering inom 15 – 30 meter från farligt godsleder i området. Åtgärder för zon D, Känslig verksamhet, redovisas inte då någon sådan verksamhet inte tillåts inom hamnen. Källa: Detaljerad riskbedömning för planprogram Umeå kommun – Märkpojken 1 & 6, WSP, 2020-12-07.

Aktuellt detaljplaneområde för etapp 1 ligger cirka 150 meter från farligt gods-led varför skyddsavstånd inte är aktuellt för detaljplaneområdet. Nya verksamheter, eller ändring av befintliga verksamheter, som innebär förändring av olycksrisker, hanteras i respektive tillstånd enligt miljöbalken samt i lov enligt plan- och bygglagen.

Även om farligt gods-led ligger utanför detaljplaneområdet bör möjligheten till uppsamling av brandfarlig vätska anordnas längs med aktuella farligt gods-leder för att reducera risknivåerna i hamnområdet. Diken bör anordnas med syfte att samla upp utsläpp. Åtgärden kan med fördel kombineras med vall med syfte att tjäna som en fysisk barriär mellan farligt gods-led och verksamheter. Dikens djup och bredd och vallars höjd och utbredning bör utredas i detalj för att anpassa den riskreducerande effekten.

Påverkan från farligt gods genom Holmsund hanteras inte särskilt i denna detaljplan då farligt gods fortsatt ska ledas på vägar som är rekommenderade för farligt gods och tillstånd krävs för miljöfarlig verksamhet som etablerar sig inom hamnområdet. För nyetablering av bebyggelse inom Holmsundområdet bör skyddsavstånd och förslag på lämplig markanvändning på olika avstånd som beskrivs i detaljerad riskbedömning för detaljplaneprogramområdet Märkpojken följas.

Totalförsvaret

Hänsyn till totalförsvarets intressen behöver tas i planeringen (enligt 3 kap. 9§ miljöbalken), exempelvis skyddsobjekt, utrymningsvägar och skyddsrum, tillgänglighet för utryckningsfordon och militär transport samt skydd av objekt och mark- samt vattenområden som är av betydelse för totalförsvaret.

Förändringar och konsekvenser

Eftersom detaljplanen bland annat medger objekt högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse, berör europaväg och tillståndspliktig hamn har detaljplanen remitterats Försvarmakten.

Detaljplanen berör inga riksintressen eller andra (kända) intressen för totalförsvaret.

Inom detaljplaneområdet finns flertal registrerade skyddsrum som inrymmer cirka 300 personer. Skyddsrum finns i övrigt i både Holmsund och Obbola samhällen.

Framkomlighet för utryckningsfordon

I Umeåregionens brandförsvaret finns det totalt tio brandstationer. På Umeå brandstation jobbar heltidsanställda brandmän. Övriga nio är deltidsstationer som bemannas av brandmän i beredskap, bland annat i Holmsund.

Närmaste sjukhus finns i Umeå (Norrlands universitetssjukhus), cirka 15 km norr om Umeå hamn.

Förändringar och konsekvenser

Framkomligheten för ambulans och räddningstjänst till och från detaljplaneområdet bedöms vara god. Flera infarter finns därtill in till hamnområdet samt parallellvägar ifall exempelvis väg E12 skulle bli blockerad.

Brandposter ska vid behov anordnas på lämpliga ställen i hamnområdet.

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

Buller

Buller är oönskat ljud, vilket är ett stort folkhälsoproblem. När människan utsätts för buller är den vanligaste reaktionen en känsla av obehag. Därutöver anses buller också orsaka bland annat stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar och sömnstörningar.

Inom detaljplaneområdet medges och finns det verksamheter som leder till bullerstörningar, både i och från området, men även längs transportleder som till och från hamnområdet. Bullerpåverkan i området runt Umeå hamn har utretts vid flera tillfällen i samband med detaljplane- och tillståndprocesser.

Allmänt om buller

Ljud, vars styrka är konstant i tiden, mäts oftast i decibel med beteckningen dBA. Indexet "A" efter "dB" indikerar att ljudets frekvenser har korrigerats på ett sätt som motsvarar hur det mänskliga örat uppfattar frekvenser. Det mänskliga örat uppfattar högre frekvenser bättre än låga.

I Sverige används vanligtvis två störningsmått för buller, ekvivalent ljudnivå, Leq, och maximal ljudnivå, Lmax. Med ekvivalent ljudnivå avses medelljudnivån under en given tidsperiod. För industribuller kan tidsperioden vara till exempel en hel dag, kväll eller natt. Förenklat kan man säga att den maximala ljudnivån är den högsta momentana ljudnivån, för industribuller till exempel den höga ljudnivån som uppstår när en lastmaskin tippar material.

Riktvärden utomhus anges som frifältsvärden. Detta innebär att beräknad eller uppmätt ljudnivå inte är påverkad av reflex i egen fasad, men ljudnivån inkluderar andra reflexer.

I tabellen nedan visas exempel på ungefärliga ljudnivåer som kan förekomma i vardagen:

Händelse	Ljudnivå, dBA
Tyst sovrum	20
Kylskåp, avstånd 1 meter	30
Bakgrund kontor	40
Normalt samtal, avstånd 1 meter	65
Inuti personbil som kör	70
Bredvid storstadsgata	75
Passerande godståg 100 km/h, avstånd 100 meter	80
Motorsåg, avstånd 1 meter / diskotek	100

Två jämförbara bullerkällor ökar ljudnivån med 3 dB jämfört med en bullerkälla och tio jämförbara bullerkällor ökar ljudnivån med 10 dB.

Ekvivalent ljudnivå från en väg avtar med cirka 3 dB vid en avståndsfördubbling (vid hård mark). Från en punktkälla, till exempel fläkt eller lastmaskin, avtar ekvivalent ljudnivå istället med cirka 6 dB vid en avståndsfördubbling.

Maximal ljudnivå från väg och från en punktkälla avtar med cirka 6 dB vid en avståndsfördubbling (vid hård mark).

Riktvärden för buller är ett etablerat samlingsbegrepp för ljudnivåer som inte bör överskridas i planläggning och tillsyn. Riktvärdena är det vill säga eftersträvarvärda för att undvika olägenhet för människor.

Nedan redovisas buller sammanfattat utifrån olika bullerkällor. För fördjupad information om riktvärden och beräkningar för detaljplaneområdet, se *Bullerutredning för detaljplan Holmsund 2:65*, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24 reviderad 2022-02-10.

Industri- och verksamhetsbuller

Boverket har tagit fram allmänna råd och vägledning för omgivningsbuller utomhus från industriell och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär (BFS 2020:2), exempelvis rangerbangårdar, vid godshantering, fordonsrörelser med anknytning till verksamheter inom verksamhetsområden, hamnar och färjelägen.

De allmänna råden och vägledningen utgår från lagstiftarens avsikt att möjliggöra en samordnad och enhetlig tillämpning av hälsoskyddsaspekterna gentemot omgivningsbuller i både planläggning enligt plan- och bygglagen och tillsyn enligt miljöbalken.

De allmänna råden innehåller generella rekommendationer om hur föreskrifterna i plan- och bygglagen bör tillämpas då *nya* bostäder kan bli exponerade utomhus för industriellt och annat verksamhetsbuller. De allmänna råden beskriver vilka ljudnivåer utomhus som bör kunna accepteras och vid behov föranleda kompensationsåtgärder för att minska exponeringen i bullerutsatta delar av städer och tätorter.

Vägledningen och allmänna råd ger stöd i följande situationer:

- Vid planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen för ny bostadsbebyggelse som kan bli påverkad av befintlig bullrande industri eller annan verksamhet med liknande ljudkaraktär.
- Vid planläggning av skolor, förskolor och vårdlokaler, då den bör tillämpas för de tidpunkter när lokalerna används.
- Vid planläggning för utveckling av befintlig industri eller annan verksamhet med liknande ljudkaraktär.

Vägledningen utgår från tre olika zoner (A, B och C) som bör användas vid planläggning för bostadsbebyggelse i områden som är utsatta för industri- eller verksamhetsbuller.

Tabell. Boverkets riktvärden för buller från industrier och andra verksamheter vid bostadsbyggnads fasad.

	Ekvivalent ljudnivå dagtid kl. 06-18	Ekvivalent ljudnivå kvällstid kl. 18-22	Ekvivalent ljudnivå nattetid kl. 22-06
Zon A. Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna bullernivåer utan bulleranpassad utformning av bebyggelsen.	50 dBA	45 dBA	45 dBA
Zon B. Bostadsbyggnader bör kunna accepteras upp till angivna bullernivåer förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas.	60 dBA	55 dBA	50 dBA
Zon C. Bostadsbyggnader bör inte medges över angivna nivåer.	> 60 dBA	> 55 dBA	> 50 dBA

Tabell. Boverkets riktvärden för buller från industrier och annan verksamhet vid ljuddämpad sida på bostadsbyggnad.

	Ekvivalent ljudnivå dagtid kl. 06-18	Ekvivalent ljudnivå kvällstid kl. 18-22	Ekvivalent ljudnivå nattetid kl. 22-06
Högsta bullernivå vid ljuddämpad sida och vid uteplats om sådan anordnas	45 dBA	45 dBA	40 dBA

Utöver ovan angivet gäller att maximala ljudnivåer från industri eller annan verksamhet som överskrider riktvärdet 55 dBA vid bostadsfasad inte bör förekomma nattetid (kl. 22-06) annat än vid enstaka tillfällen.

Naturvårdsverket har tagit fram en vägledning om industri- och annan verksamhetsbuller (rapport 6538, april 2015) med riktvärden för bedömning enligt miljöbalkens hänsynsregler. Vägledningen syftar till att vara ett stöd för tillsyns- och prövningsmyndigheter och stämmer i stort överens med Boverkets allmänna råd för etablering av nya bostäder.

Tabell. Naturvårdsverkets riktvärden för ljudnivå från industri/verksamhet, frifältsvärde utomhus.

	Ekvivalent ljudnivå dagtid kl. 06-18	Ekvivalent ljudnivå kvällstid kl. 18-22 samt helgdag kl. 06-18	Ekvivalent ljudnivå nattetid kl. 22-06	Maximal ljudnivå
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler (utomhus vid fasad och vid uteplatser och andra ytor för utevistelse i bostadens närhet).	50 dBA	45 dBA	40 dBA	55 dBA
Friluftsområde ¹	40 dBA	35 dBA	35 dBA	50 dBA

1) Med friluftsområden avses i det här sammanhanget ett område i översiktsplan för det rörliga friluftslivet, eller andra områden som nyttjas mer frekvent för friluftsliv, där naturupplevelsen är en viktig faktor och där en låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet.

Inom hamnområdet regleras buller från de flesta verksamheter genom tillstånd eller andra typer av beslut med stöd i miljöbalken. Även tillfälliga åtgärder som byggen och markarbeten får ofta gränsvärden för buller genom beslut av en tillsynsmyndighet.

I gällande tillstånd (2000-12-19) för att bedriva verksamhet vid Umeå hamn, finns bullervillkor. Buller från verksamheten inklusive transporter inom hamnområdet får utomhus vid bostadsbebyggelse inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå än följande riktvärden:

- 50 dBA dagtid vardagar kl. 07-18
- 45 dBA kvällstid kl. 18-22 och dagtid sön- och helgdag kl. 07-18
- 40 dBA nattetid kl. 22-07.
- Nattetid kl. 22-07 får den maximala ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiga 55 dBA som riktvärde.

Särskilt störande ljudkaraktärer

När buller från industriell verksamhet karaktäriseras av ofta återkommande impulser eller av ljud med tydligt hörbara tonkomponenter, bör värdena i Naturvårdsverkets tabell sänkas med 5 dBA.

Lågfrekvent ljud

Betydande förekomst av lågfrekvent ljud kan bedömas som särskilt störande. Lågfrekvent ljud bör därför beaktas vid lokalisering, placering och utformning av bostadsbyggnader.

Buller från väg- och spårtrafik

I *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader* (SFS 2015:2016), vilken tar stöd i 9 kap. 12§ miljöbalken (skydd mot olägenheter för människors hälsa), innehåller bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser vid *nya* bostadsbyggnader. Bestämmelserna ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i plan- och bygglagen är uppfyllt i planläggning, bygglov och förhandsbesked. Vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

Buller från spårtrafik och vägar bör enligt förordningen inte överskrida:

- 60 dBA ekvivalentnivå (medelljudnivå under en given tidsperiod) vid fasad respektive 65 dBA ekvivalentnivå för en bostad om högst 35 m²
- 50 dBA ekvivalentnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Om ljudnivån som anges i punkt 1 ändå överskrids vid en bostadsbyggnads fasad bör:

- minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
- minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Om ljudnivå 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats överskrids, bör nivån inte överskrida med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Det har genom åren funnits olika riktvärden för trafikbuller vid bostäder.

Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 har bland annat fått en avgörande betydelse. För äldre befintlig bebyggelse kan därmed avvikelser från ovan nämnda krav bli aktuella. Naturvårdsverket har sammanställt riktvärden för befintliga bostäder där skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas utifrån olika riktvärden som varit gällande.

När åtgärder eller andra försiktighetsmått övervägs för att begränsa bullerstörningar, ska nyttan av dem vägas mot kostnaderna. Kraven på försiktighetsmått eller åtgärder får inte vara orimliga att uppfylla (2 kap. 7§ miljöbalken).

Dubbdäck kan öka ljudnivån från vägtrafik, men riktvärden, beräkningar och mätningar gäller för odubbade däck och torr vägbanor.

Tabell. Ljudnivåer för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas för befintliga bostäder vid trafikbuller (frifältsvärden utomhus).

	1997 – 2015 "nyare befintlig miljö"	Före 1997 "äldre befintlig miljö"
Buller från väg, vid fasad	55 dBA Leq	65 dBA Leq
Buller från spår, vid fasad	60 dBA Leq	55 dBA ¹ Lmax inomhus under natt
Buller från väg och spår, uteplats	55 dBA ² Leq	-
	70 dBA ³ Lmax	

1) Värdet får överskridas maximalt 5 ggr/årsmedelnatt i rum för sömn och vila (sovrum), kl. 22-06.

2) Varken infrastrukturpropositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljö kvalitet 55 dBA Leq, det vill säga samma som för buller från spår.

3) Tidsvägning Fast. Får överskridas maximalt 5 ggr/genomsnittlig maxtimme under dag och kväll, kl. 06-22.

Buller inomhus

För buller inomhus i ärenden enligt plan- och bygglagen, gäller Boverkets byggregler (2011:6) och Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMFS 2014:13.

Förändringar och konsekvenser

En bullerutredning har tagits fram som underlag för detaljplanen (*Bullerutredning för detaljplan Holmsund 2:65*, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24 reviderad 2022-02-10) med syfte att visa på hur utbyggnaden av hela Umeå hamn och detaljplanens genomförande påverkar omgivningen. Det har inte gjorts specifika bullerberäkningar för en ökad verksamhet enbart inom aktuellt detaljplaneområde (etapp 1) eftersom bullerstörningen bör bedömas utifrån de kumulativa effekter som full utbyggnad kan bidra med. Syftet med bullerutredningen är alltså att ringa in hela påverkan från hamnområdet enligt de tillståndsansökningar som pågår och de framtidsvisioner som hamnen har idag.

I utredningen redovisas beräknade ljudnivåer från verksamheter i Umeå hamn samt från transporter på de vägar som används till och från hamnen. Prognosåret har satts till 2050 där hela hamnområdet enligt detaljplanen har ianspråktagits. Utredningen redovisar dagens bullersituation, bullersituationen med gällande detaljplaner ("nollalternativet") samt bullersituation med nya detaljplaner (prognos 2050).

Verksamhetsbuller

Nollalternativet, det vill säga om hamnen byggs ut i enlighet med gällande detaljplaner, beräknas innebära i stort sett samma bullerpåverkan på närliggande bostäder från verksamheterna som nuläget (år 2021). Detta eftersom stor del av hamnen närmast befintliga bostäder redan är ianspråktagen. Skillnad uppstår framför allt i hamnområdets södra del, där ny kvartersmark på sikt planeras och därmed fler bullerkällor tillkommer. Detta buller påverkar befintliga bostäder i mindre grad.

Utifrån antaganden om hur mycket verksamheterna förväntas öka fram till 2050 med nya detaljplaner beräknas bullernivåerna öka något vid befintliga bostäder jämfört med nollalternativet. Naturvårdsverkets riktvärden för ljudnivå från industri/verksamhet beräknas dock inte överskridas i dessa lägen under vardagar (kl. 06-18). Risk finns dock att ljudnivåer kan överstiga riktvärdena kvällar, helger och nätter för de bostäder som ligger absolut närmast hamnområdet och om alla verksamheter i hamnen är i gång samtidigt (värsta fall scenario).

För fördjupad information och illustrerande kartor, se *Bullerutredning för detaljplan Holmsund 2:65*, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24 reviderad 2022-02-10.

Trafikbuller

Bullerberäkningar har utförts för trafik på järnväg och de vägar som används för transporter till och från hamnen (väg E12 och Holmsundsvägen). Nollalternativet, det vill säga om hamnen byggs ut i enlighet med gällande detaljplaner, beräknas innebära i stort sett samma bullerpåverkan vid närliggande bostäder som idag (år 2021). Enligt beräkningarna blir ekvivalent ljudnivå upp till 2 dBA högre för prognos 2050 jämfört med nollalternativet på grund av den ökade mängden gods som planeras att hanteras. De maximala nivåerna avseende tåg förblir oförändrade medan de maximala nivåerna för väg (maxtimme) ökar med upp till 1 dBA.

När hamnen är fullt utbyggd enligt detaljplanen (etapp 1) och visionen för år 2050 (etapp 2) beräknas bullernivåerna längs järnvägen, väg E12 och Holmsundsvägen vid närmaste bostäder (bottenplan) sammanfattningsvis leda till ekvivalenta nivåer upp till 64 dBA respektive maximala nivåer upp till 77 dBA. De högsta nivåerna berör de bostäder som ligger norr om hamnen, relativt nära väg E12 och järnvägen.

Riktvärdena i förordning om trafikbuller (SFS 2015:2016) riskerar därmed att överskridas för vissa bostäder i utsatta lägen. Riktvärdena överskrids i dessa lägen även idag. Eftersom denna förordning endast tillämpas på ny bebyggelse (uppförd efter år 2015) behöver nivåerna för respektive bostad jämföras med äldre riktvärden för befintlig miljö beroende av när bostaden är uppförd (se Naturvårdsverkets sammanställning ovan).

För fördjupad information och illustrerande kartor, se *Bullerutredning för detaljplan Holmsund 2:65*, Tyréns Sverige AB, 2021-09-24 reviderad 2022-02-10.

Åtgärder

För att nå acceptabla bullernivåer i utsatta lägen kan kompletterande bullerskyddsåtgärder komma att krävas om transporter, godsmängder och verksamheter ökar enligt vad som detaljplanen möjliggör. Detaljplanen tillåter plank som skydd mot bullerstörningar inom detaljplaneområdet och byggnader tillåts placeras så att bullerdämpning kan ske åt olika håll. Ljudnivåer bör med fördel sänkas vid källan, exempelvis genom användande av eldrivna fordon och ansluta fartyg till landström.

Om det finns särskilda skäl får kommunen i detaljplan bestämma högsta tillåtna värden för störningar som omfattas av 9 kap. miljöbalken. En förutsättning för en sådan reglering är att störningarna ska ha en viss varaktighet. Ett särskilt skäl kan vara att detaljplaneområdets lokalisering innebär att kommunen behöver ange en gränsnivå för den framtida miljöbelastningen. Syftet med bestämmelserna är att garantera att lokaliseringen (reglerad markanvändning i detaljplanen) även på sikt förblir lämplig. Bestämmelser om högsta tillåtna värden för störningar syftar dock inte till att minska befintliga störningar eller störningar i enlighet med tillstånd enligt miljöbalken.

För många verksamheter i hamnområdet (befintliga och nya) hanteras störningar i de miljötillstånd som krävs för verksamheten. För att säkerställa att riktvärden för buller hålls för verksamheter som *inte* tillståndsprövas enligt miljöbalken har plankartan försetts med bestämmelse som säkerställer gällande riktvärden för buller för de verksamheter som inte kräver tillstånd enligt miljöbalken. Bestämmelsen har bedömts vara nödvändig för att hamnens lokalisering ska vara lämplig avseende bullerstörningar på omgivningen även på sikt. Nya bostäder eller annan störningskänslig verksamhet ska samtidigt undvikas i lägen som utsätts för störningar från hamnen idag och i framtiden. Kommunstyrelsen har bland annat fastslagit att en generell försiktighetsprincip bör tillämpas i fråga om att tillåta ny bostadsbebyggelse inom hamnverksamhetens influensområden för att inte förhindra eller försvåra ett fullt utnyttjande av hamnen (KS-2015/00691 § 115).

Trafikverket ansvarar för hastighetsbegränsningen, skicket och slitaget på väg E12 och Obbolabron.

Vibrationer

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. 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.

Umeå hamn består till stor del av utfyllnadsområden mellan ett antal mindre öar. Större delen av området är plan mark, men i norra delen finns en låg höjdsträckning bestående av morän. På vissa områden går berg i dagen.

Förändringar och konsekvenser

Området består inte av sådana jordar som är känsliga för vibrationer. Några särskilda åtgärder har därmed inte tagits i detaljplanen.

Elektromagnetiska fält

Elektriska och magnetiska fält förekommer alltid intill elektriska utrustningar så som elstationer, elledningar och kontaktledningar. Elektriskt kraftfält uppstår mellan föremål med olika elektrisk laddning, det vill säga ur spänning. Ett magnetiskt kraftfält uppstår när laddningar rör sig, exempelvis som en ström genom en elektrisk ledare. Kring kraftledningar uppstår både elektriska fält och magnetiska fält. Det magnetiska fältet alstras av strömmen i kraftledningen. Fältets styrka beror bland annat på avståndet till ledningen, faslinornas höjd och inbördes placering samt hur mycket ström (effekt) som transporteras i ledningen.

Magnetfälten är starkast närmast källan och avtar sedan snabbt med avståndet, särskilt bakom väggar, plank och vegetation. Magnetfält kan också minskas med olika tekniska lösningar, dock ofta väldigt dyra.

Mitt under en 400 kV kraftledning i vanliga portalstolpar och med 500 ampere strömlast är magnetfältsnivån ungefär 12 μT (mikrotesla). På 20 meters avstånd från kraftledningens mitt är det magnetiska fältet ca 4 μT och på 50 meters avstånd cirka 0,7 μT . På 100 meters avstånd har det minskat till mellan 0,1 och 0,2 μT . Dessa siffror kan jämföras med strålning av några vanliga hushållsmaskiner. En TV avger 0,1–0,2 μT på en meters avstånd och en dammsugare avger 0,1–0,5 μT på samma avstånd.

Hälsoeffekter från elektriska och magnetiska fält kan på lång sikt inte uteslutas. Ansvariga myndigheter (Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Statens strålskyddsinstitut) konstaterar dock att det saknas ett tillräckligt gediget beslutsunderlag för att man ska kunna sätta ett gränsvärde för exponeringen för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält, och rekommenderar därför en försiktighetsprincip. Kortfattat innebär den att åtgärder som reducerar strålningen bör vidtas om det är möjligt och om det kan ske inom rimliga kostnader. Det ska dock alltid eftersträvas att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses "normalt" i den aktuella miljön. Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer att magnetfält upp till 0,2 μT i årsmedelvärde är att betrakta som normala för boendemiljö (och även skolmiljö).

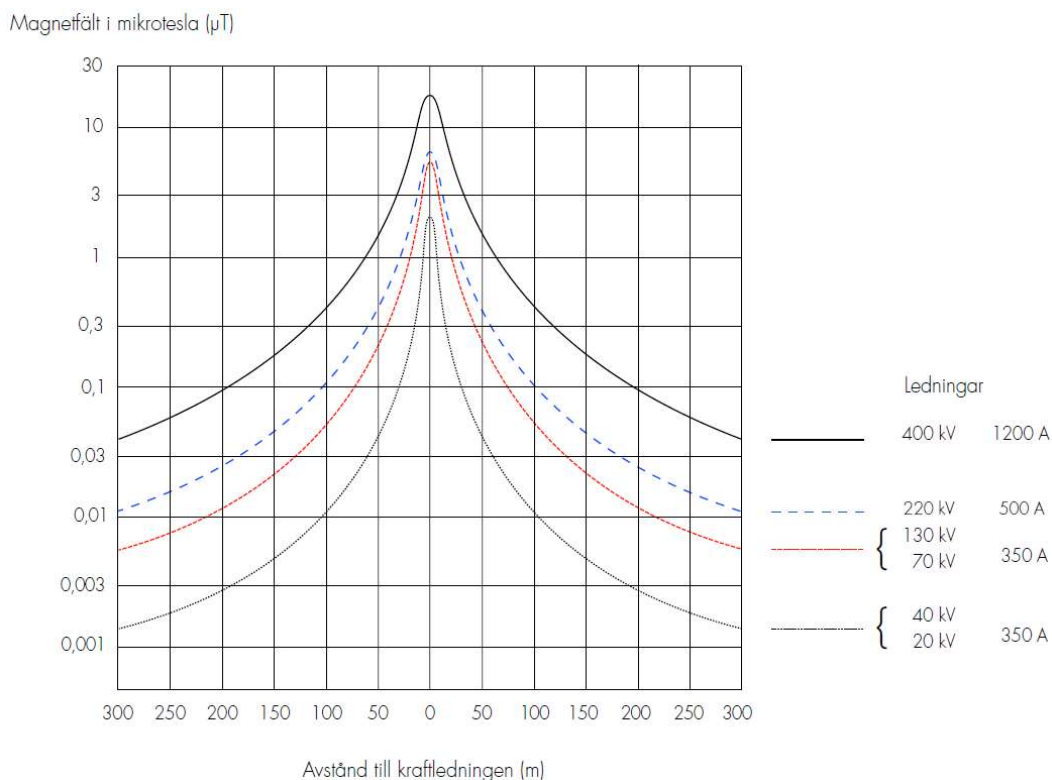


Illustration – avstånd och uppkomst av magnetfält (utklipp från informationsbroschyr "Magnetfält och hälsorisker", Strålskyddsmyndigheten, 2009)

Elanläggningar och vissa (elektrifierade) järnvägsspår inom eller i anslutning till detaljplaneområdet omges av elektriska och magnetiska fält.

Förändringar och konsekvenser

Ytterligare transformator-/fördelningsstationer kan behövas inom detaljplaneområdet. På grund av osäkerheten var dessa kan behöva uppföras och om befintliga stationer behöver flyttas, byggas om eller dylikt, har detta inte reglerats särskilt på plankartan. I reglerade användningar (se rubrik *Mark- och vattenanvändning*) ingår även de komplement som behövs för användningens funktion utan att det särskilt behöver anges i planen. Komplement kan utgöras av exempelvis transformator- och fördelningsstationer. Användningen tekniska anläggningar [E] möjliggörs även inom all kvartersmark för att garantera olika typer av anläggningar som behövs för verksamheten. Eftersom kraven på anläggningarna kan vara olika beroende av ändamål har denna typ av anläggning inte specificerats. På 30 meters håll är påverkan från järnvägen svagare än det som förekommer i ett vanligt svenskt hem. Några skyddsområden kring järnvägsspår har inte reglerats på plankartan. Områden närmast elektrifierade järnvägsspår bör dock nyttjas för funktioner där inte människor vistas mer än tillfälligt.

Det bedöms vara i verksamhetens intresse att anläggningarna utformas och placeras på sådant sätt att det fungerar för ändamålet och för användningen av området som helhet. Detta inkluderar tillräckligt avstånd till områden där människor vistas mer än tillfälligt i avseende av påverkan från elektriska och magnetiska fält.

Lukt och damning

Planförslaget tillåter lagring och hantering av ämnen som kan innebära lukt och damning. I norra delen av hamnområdet återfinns en foderfabrik som Foderringen Handelsbolag Fori bedrivit på platsen sedan början av 1960-talet. Fori innehar miljötillstånd för sin verksamhet.

Företaget tillverkar fodermeddel för mjölk-, kött- och fjäderproduktion. Anläggningen körs intermittent 3-skift, fem dagar i veckan. Vissa olägenheter i form av damm och stoft uppkommer vid lossningen av framför allt vissa importråvaror som exempelvis palmexpeller och majsgluten. Foderlukter förekommer lokalt kring fabriksområdet. Lukten uppkommer i samband med uppvärmning av proteinråvaror i pelleteringsfasen. Under höst och vår vid snö och slask kan problem med lukt uppstå från de foder- och råvarurester som sprids runt fabriken.

Olja och fett som följer med dag- och avloppsvattnet samlas upp i oljeavskiljare.

Lukt och damm sprids vid ogynnsamma förhållanden till den i norr närbelägna kyrkogården.

Lukt är en svår störning att mäta och är många gånger individuell. Om lukten kan bedömas vara påtaglig kan en så kallad organoleptisk bedömning utföras. Detta innebär att lukten värderas av det mänskliga luktsinnet. Ämnets luktröskel bestäms först vilket innebär den koncentration vid vilken det mänskliga sinnet nätt och jämt kan förnimma lukt. Luktstyrkan (uttrycks i luktenheter) bestäms sedan genom hur många gånger ämnet måste spädas för att luktröskeln ska underskridas. Med luktfrekvens beskrivs därefter den del av den totala tiden (angiven i procent) som luktröskeln överskrids. Klagomål på lukt kan redan förekomma om luktröskeln överskrids ett par procent av tiden och åtgärder kan då krävas.

Förändringar och konsekvenser

Utifrån risken för olägenhet från foderfabriken vidtas åtgärder. Lossning från båt sker bland annat alltid efter samråd mellan personalen på Fori, Umeå hamn och stuveriet. Beroende på rådande meteorologiska förhållanden sker lossningen med skopa antingen direkt in i anläggningen eller ute på piren via lossningsficka och lastbilstransport till råvarumagasinet. Mycket av lukten kan undvikas genom städning av fabriksområdet. För närvarande tillämpas rutiner som gör att spill undviks.

Detaljplanen möjliggör även annan lagring och hantering som kan innebära lukt och damning. Det är viktigt att lagring av material som kan ge upphov till lukt och damning lokaliseras på ytor där påverkan för omgivningen minimeras. När skyddsåtgärder, exempelvis att materialet byggs in, och bästa möjliga teknik tillämpas bedöms att risken för betydande störningar kan minimeras.

Om verksamheter anläggs inom detaljplaneområdet som innebär att riktlinjer för partiklar i luft överskrids krävs omedelbara åtgärder (MKN för partiklar i luft gäller).

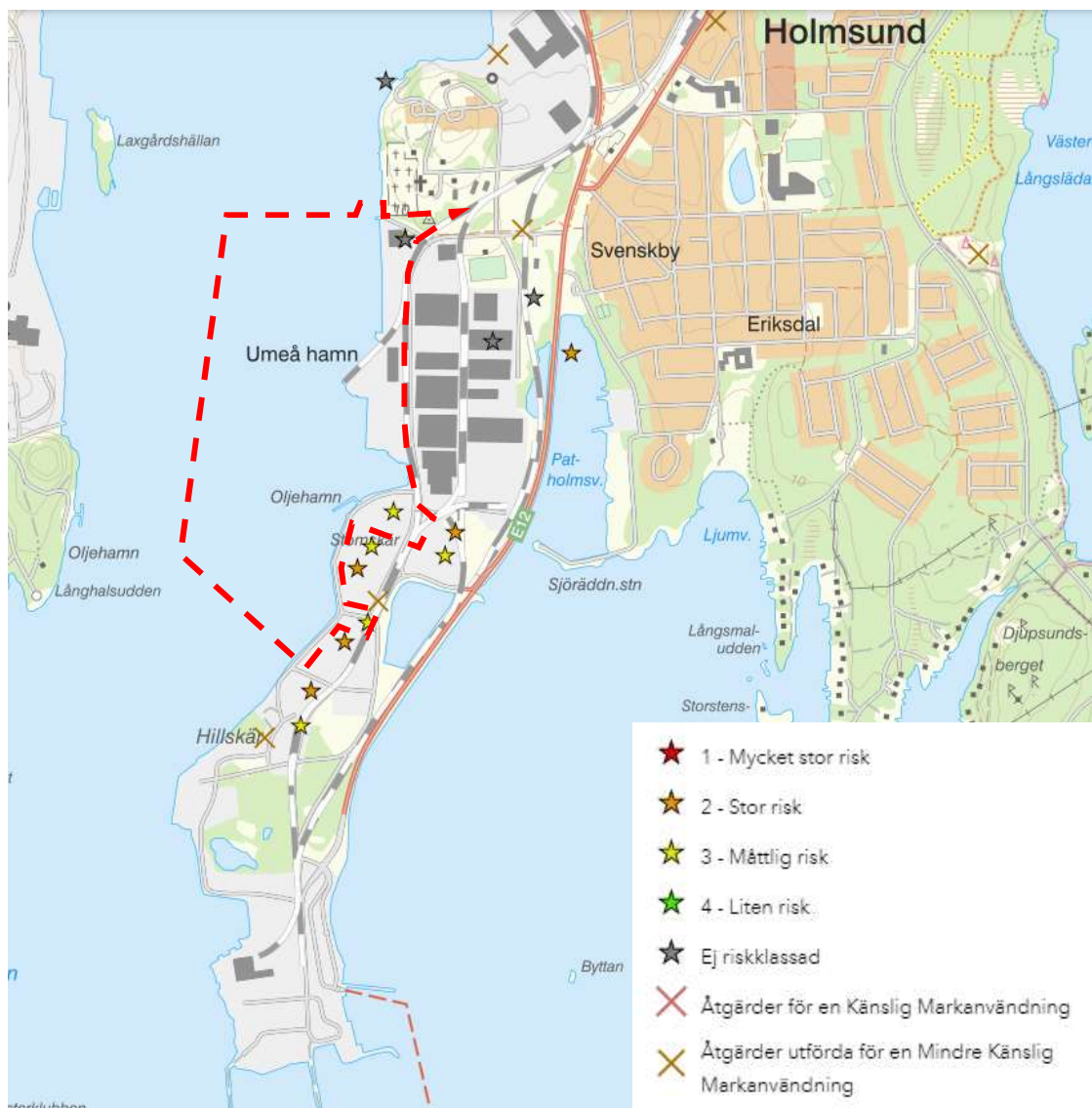
Förorenad mark och vatten

Hamnområdet har under lång tid använts för olika typer av verksamheter med miljöfarlig verksamhet. De större verksamheterna har utgjorts av hamnverksamhet och träimpregnering. Hamnverksamheten har bedrivits sedan 1900-talets början. Träimpregneringen var verksam mellan åren 1944 och 1981.

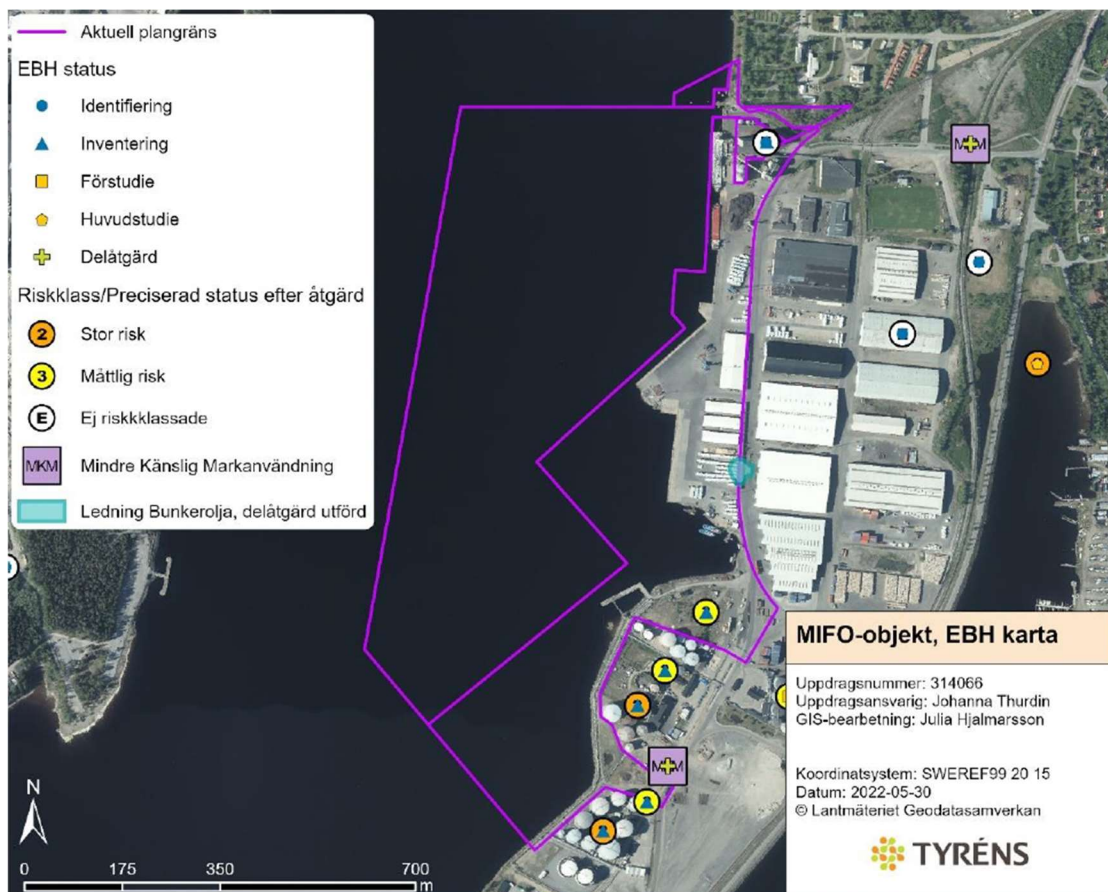
Utöver hamnverksamhet bedrivs även många andra typer av verksamheter inom hamnen. Här finns exempelvis stora olje-, bitumen- och avfallsverksamheter, tull och kustbevakning samt ett antal andra företag som inte ingår i hamnens verksamhet. Dessa bolag arrenderar mark eller hyr lokaler av hamnen och har vid behov egna tillstånd enligt miljöbalken. Bolagen ansvarar också för eventuella mark- eller grundvattenföroreningar som uppkommit inom deras verksamhetsområde, genom den egna eller tidigare verksamhet.

De flesta av de enligt miljöprövningsförordningen tillståndspliktiga verksamheterna har gjort egna miljötekniska utredningar av mark och grundvatten, dels genom så kallade MIFO Fas 2-utredningar, dels genom statusrapporter med mark- och grundvattenutredningar. MIFO Fas 2 omfattar en översiktlig undersökning av mark och grundvatten och riskklassning. I och med riskklassningen görs en översiktlig bedömning av de risker för människors hälsa och miljön som det förorenade området kan innebära idag och i framtiden. De bolag som genomfört MIFO Fas 2-utredningar är Nynäs AB, Preem Raffinaderi AB (finns inte längre kvar i hamnen), RagnSells AB, SAKAB (idag RagnSells depå 10), Svenska Statoil AB (idag Circle K AB), Norsk Hydro Olje AB (idag Circle K), Umeå Tank & Miljö (idag Stena Recycling AB) och Umeå hamn (idag Kvarkenhamnar). Information om dessa utredningar och riskklasser finns i länsstyrelsens Ebh-databas.

Idag finns det 17 MIFO-objekt i hamnen (områden som Länsstyrelsen riskklassat som potentiellt förorenade områden), varav två objekt är sanerade; oljedestruktionsområdet och träimpregneringsområdet och ett par ligger inom aktuellt detaljplaneområde. För de två objekten som ligger inom aktuellt detaljplaneområde har inventeringar skett. Vid ytterligare ett objekt, en ledning för bunkerolja (beläget i detaljplaneområdets östra gräns), har delåtgärd skett.



Karta med de område Länsstyrelsen riskklassat som potentiellt förorenade områden. Källa: VISS. Aktuellt detaljplaneområde markeras ungefärligt med röd streckad linje.



Registrerade MIFO-objekt i länsstyrelsernas EBH-databas. Modifierad efter EBH-kartan samt tillägg av "ledning bunkerolja" efter rapport från Golder (2010). Källa: MKB (strategisk miljökonsekvensbeskrivning) för detaljplan Holmsund 2:65 m.fl. – etapp 1, Tyréns Sverige AB, 2021-09-29 reviderad 2022-03-02 samt 2022-06-30. Aktuellt detaljplaneområde och användningsområden markerar med lila linjer.

En stor del av hamnområdet där det finns eller funnits verksamheter som kan gett upphov till föroreningar i mark eller grundvatten har undersökts. Utredningarna har visat att det förekommer föroreningar i mark och grundvatten hos vissa av dessa verksamheter. Föroreningar förekommer även i sediment utanför hamnen, bland annat områden som avses muddras eller fyllas igen, vilket hanteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet. Inom aktuellt detaljplaneområde där utfyllnad av vattenområden möjliggörs har dock inga betydande förekomster med fibersediment identifierats.

Markföroreningarna utgörs i första hand av aromater och alifater som härrör från hantering av petroleumprodukter men även tungmetaller och PAH har påvisats. I de fall tillsynsmyndigheten har bedömt att det finns risk för hälsa eller miljö eller spridning av förorening har kontrollprogram upprättats med krav på grundvattenprovtagning med syfte att se om det finns behov av efterbehandlingsåtgärd eller inte. Det har även genomförts ett antal saneringar under åren, både av kända föroreningar och av sådana som inte tidigare varit kända och som upptäckts i samband med schaktning eller liknande aktiviteter. Exempel på stora saneringsprojekt är, som ovan nämnt, sanering av den före detta

träimpregneringsanläggning i Holmsund (arsenik, zink, PAH med mera) och sanering av Hillskär (olja och tungmetaller) och som utförts av Umeå kommun.

Flera saneringar och delsaneringar, såväl mindre som större, har också genomförts av bolag som arrenderar mark av Umeå hamn. Saneringarna har genomförts huvudsakligen som schaktsaneringar där förorenade massorna körts på godkänd deponi men även behandling av massor in-situ har förekommit. De har genomförts i nära samråd med tillsynsmyndigheten som lämnat synpunkter på upplägg av åtgärder och förelagt om försiktighetsåtgärder.

Utöver verksamheter som kan ha gett upphov till förorenade områden inom detaljplaneområdet är området i sig utfyllt etappvis under hela 1900-talet. Utfyllnad av hamnens ytterdelar skedde huvudsakligen under 1960–1970-talen. Vilken typ av fyllnadsmassor som användes för utfyllnad av området är till viss del okänt men enligt miljötillståndsansökan för fortsatt och utökat tillstånd (som Umeå Hamn AB erhöll tillstånd för 2000-12-19) skedde markutfyllnaden genom att anlägga stenpirar mellan de skär som tidigare fanns där. Utrymmet mellan skären fylldes därefter ut med muddermassor från farleder samt överskottsmassor från vägbyggnationer och liknande.

Brandsläckningsskum har använts i slutna cisterner vid Fodercentralen på Hillskär och vid Foderfabriken i inre hamnen samt vid utlastningen vid Circle K (vid tidpunkten asfalterad yta med brunnar ut i havet). År 1978 brann det i en magasinsbyggnad närmast Kamratvallen. Skum användes då i ett hörn av byggnaden. Ett nytt magasin står här idag. Ett antal bilbränder har också skett inom hamnområdet genom åren, bland annat vid färjeterminalen, då begränsade mängder skum använts. Även bränder i fartyg har förekommit, men då har skum endast använts på själva fartygen. Övningsskum har till sist använts på älven/ute i vattnet.

Det är som ovan nämnt konstaterat att föroreningar finns inom hamnområdet och det finns en relativt stor mängd utredningar som beskriver föroreningssituationen. Det har, som tidigare nämnt, även genomförts ett antal saneringar under åren, både av kända föroreningar och av sådana som inte tidigare varit kända och som upptäckt i samband med exempelvis schaktning. Det finns dock inget samlat/fullständigt register över vilka utredningar och saneringar som genomförts. En åtgärdsutredning har dock tagits fram om underlag till detaljplanen (*Åtgärdsutredning Umeå hamn*, WSP Sverige AB, 2022-02-28) med syfte att redovisa resultat från kända miljötekniska utredningar som har gjorts inom detaljplaneområdet /Umeå hamn. I utredningen har åtgärder föreslagits för områden med påträffade föroreningar över riktvärden för aktuell/föreslagen markanvändning. För övriga områden har åtgärder inte bedömts vara nödvändiga. I de delar där utredningar inte har genomförts fastslås att utredning av jord och grundvatten ska göras innan aktuellt område exploateras i enlighet med gällande lagstiftning i 26 kap. 22 § miljöbalken.

Som ett led av föroreningssituationen vidtas försiktighetsåtgärder vid alla grävningar och åtgärder inom hamnområdet. Påträffade föroreningar hanterats i enlighet med gällande lagstiftning, det vill säga underrättelse till tillsynsmyndigheten och upprättande av saneringsanmälan. Det pågår även efterbehandlingsarbete med

kända föroreningar löpande och det upprättas statusrapporter med mark- och grundvattenutredningar i samband med omprövning av vissa av de miljöfarliga verksamheterna i hamnområdet (IED-anläggningar) enligt industriutsläppsförordningen (IUF).

För viss sorts verksamhet med hantering och lagring av farliga ämnen finns krav på invallning av motsvarande volymer ifall ett oavsiktligt läckage skulle inträffa, exempelvis för lagring av vissa kemikalier och petroleumprodukter. Många dagvattenanläggningar är strategiskt viktiga ur katastrofhänsende för skydd av recipienten i anslutning till en eventuell olycka, exempelvis brand eller spill/läckage, då dagvattensystemet oftast utgör lågstråk eller lågpunkter inom området.

Förändringar och konsekvenser

Hela detaljplaneområdet är utpekade som industriområde, både i nuvarande detaljplaner och i ny detaljplan. Markanvändningen inom detaljplaneområdet är därför av typen mindre känslig markanvändning (MKM). Detaljplanen möjliggör en expansion av hamnverksamheten västerut.

Mot bakgrund av föroreningssituationen vidtas idag försiktighetsåtgärder vid alla grävningar och åtgärder inom hamnområdet. Påträffade föroreningar hanteras i enlighet med gällande lagstiftning, bland annat miljöbalken och förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Detta innebär bland annat att underrättelse till tillsynsmyndigheten och upprättande av saneringsanmälan alltid sker vid påträffande av förorening. Processen inkluderar miljötekniska markundersökningar för att avgränsa förorening och minimera risk för spridning i samband med efterbehandling. Arbetet sker i nära samarbete med tillsynsmyndigheten. Att reglera ytterligare krav i detaljplanen är därmed inte aktuellt.

Kommunen bedömer det inte kostnadsmässigt motiverat att göra mer utredningar eller att redovisa föroreningssituationen ytterligare som underlag till detaljplanen. Hamnområdet och detaljplaneområdet är stort till ytan och det har här bedrivits många olika miljöfarliga verksamheter under lång tid. Det är därför inte rimligt att ytterligare utreda och redovisa exakt vilka områden som kan vara förorenade eller inte. Större delen av området används för samma syfte som ny detaljplan möjliggör. Detaljplanen bedöms vara genomförbar och det finns ingen anledning att misstänka att marken inte skulle vara lämplig för ändamålet.

En effekt av planförslaget bedöms vara en ökad frekvens av markarbeten med risk att påträffa föroreningar i mark och havsbotten. Konsekvenserna av detta kan både vara positiv och negativ. En positiv konsekvens är att hittills okända föroreningar identifieras och åtgärdas, vilket i förlängningen ger en positiv inverkan på miljömålet giftfri miljö. En negativ konsekvens kan uppstå om markarbeten bidrar till spridning i miljön av föroreningar som i dagsläget är relativt orörliga i marken och därmed inte utgör någon risk.

Den sammanvägda bedömningen är att en ökad expansion kommer att skynda på efterbehandlingstakten inom området vilket är positivt.

Det är av stor vikt att dagvattensystemet anpassas för att på ett bra sätt kunna uppsamla släckvatten och spill vid händelse av en olycka. In och utlopp bör om möjligt förses med möjlighet till snabb avstängning för att kunna fungera som katastrofskydd vilket då samlar spillet eller det mycket kraftigt förorenade vattnet vilket ger bra förutsättningar för en smidigare sanering.

Radon

Radon är en radioaktiv gas som finns naturligt i mark och grundvatten och som, beroende på markens genomsläpplighet och husgrundens täthet, kan sippra in i huset och skapa en ohälsosam inomhusmiljö. Eftersom förhöjda radonhalter inomhus är en olägenhet för människors hälsa så finns det gränsvärden som ska följas för nybyggda bostäder.

Förekomsten av markradon har inte undersökts inom området specifikt i samband med framtagande av detaljplanehandlingarna. Eftersom det genom åren har gjorts ett stort antal geotekniska utredningar finns sannolikt uppgifter om risk för radon i hamnområdet.

Förändringar och konsekvenser

Frågan om radon ska hanteras i samband med bygglovgivning då grundläggningsmetod fastställs för att säkerställa att radonhalten i den färdiga byggnaden inte blir för hög.

Risk för översvämning

Hamnområdet består till stor del av utfylld mark (mellan mindre öar) och har idag en nivåskillnad från cirka +2-3 m.ö.h. (meter över havet). Området är relativt plant.

Havsytans nivå varierar mellan -1,17 och +1,47 i höjdsystemet RH2000, enligt SMHI:s vattenståndsuppgifter för mätstation Ratan:

Högsta högvattenstånd, HHW +1, 47
 Medelhögvattenstånd, MHW +0, 85
 Lägsta högvattenstånd, LHW +0, 41
 Medelvattenstånd, MW +0, 05
 Högsta lågvattenstånd, HLW -0, 22
 Medellågvattenstånd, MLW -0, 65
 Lägsta lågvattenstånd, LLW -1, 17

Risk finns att havet stiger som ett led av global uppvärmning. Hur mycket havet riskerar att stiga skiljer sig åt i landet och i världen. Detta beror i Sverige exempelvis på landhöjningen, vilken i vissa delar kompenserar för havsnivåhöjningen. Längs aktuell kust är landhöjningen cirka 9 mm per år.

Hur mycket havet riskerar att stiga är inte möjligt att ange då olika faktorer spelar in. För att kunna planera för stigande hav finns intervaller framtagna på framtida medelvattenstånd utifrån olika flera framtida (utsläpps-)scenarier. Enligt beräknad

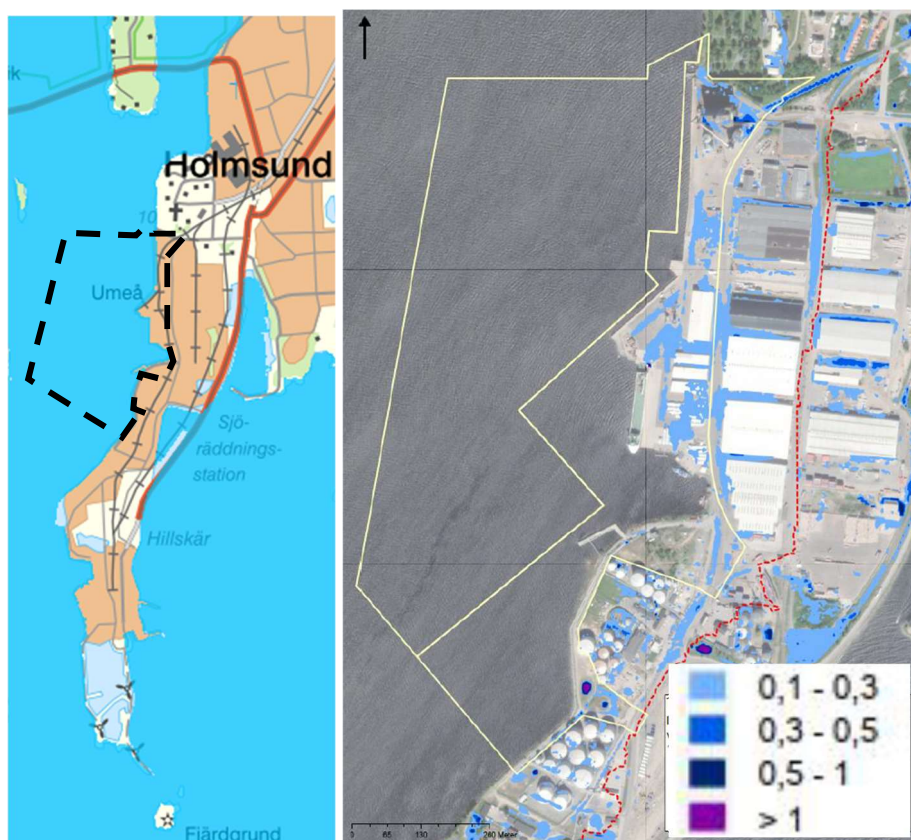
framtida höjning av det globala medelvattenståndet kan havsnivån höjas upp till 1 meter till år 2100 i värsta fall. Under denna period innebär landhöjningen att aktuell kust höjer sig cirka 70 cm.

Risken med höjda havsnivåer är förutom översvämningar även exempelvis ökad erosion, att kvaliteten på dricksvatten i brunnar och vattentäcker i närheten av havet försämras om saltvatten läcker in och att grundvattennivåer påverkas.

Utöver höjda havsnivåer kan skyfall ställa till stora skador i form av översvämningar. Klimatförändringarna med höjda temperaturer väntas leda till allt fler och mer intensiva skyfall i framtiden. SMHI:s definition av skyfall är minst 50 mm nederbörd på 1 timme eller minst 1 mm på en minut. I ett förändrat klimat kan skyfallen bli vanligare och mer intensiva vilket ökar risken för översvämningar. Förutom att översvämningar kan ha stor påverkan på samhällsviktiga funktioner kan de även innebära stora kostnader på grund av skador på fastigheter och infrastruktur.

Länsstyrelsens skyfallskartering (2017) visar att det finns risk för höga vattennivåer på många platser inom hela hamnområdet vid 100-års regn, företrädesvis mellan 10-30 cm. På några fåtal platser finns risk för höga vattennivåer upp till 0,5-1 meter.

En översiktlig skyfallsanalys har även genomförts i den dagvattenutredning som tagits fram som underlag till detaljplan med MKB (*Dagvattenutredning DP Umeå hamn etapp 1*, Sweco Sverige AB, 2022-10-19) med hjälp av online-verktyget Scalgo Live. Avrinningsanalysen är baserad på ett modellregn och tar endast hänsyn till ytlig avrinning. Ingen infiltration eller avledning av dagvatten till ledningar etc. har beaktats. Lågpunkterna inom detaljplaneområdet utgörs till största del av asfalterade hamnytor vilka är skapade med avsikt att förhindra att dagvatten avrinner via kajkant. Dagvattnet avvattnas i stället via dagvattenledningar där flertalet av dem är kopplade via oljeavskiljare.



TV: Illustration av 1 meter högre havsnivå (Källa: MSB – Översvämningportalen). Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med en svart streckad linje. TH: Maxdjup vid framtida 100-årsregn (utdrag från Länsstyrelsens skyfallskartering, 2017). Detaljplaneområdets användningsområden markeras med gula linjer.

Förändringar och konsekvenser

Värsta fall scenariot med höjda havsnivåer till år 2100 skulle inte påverka detaljplanens genomförande i någon större utsträckning. Kajer med mera kan dock behöva justeras. Eftersom detaljplanen inte reglerar höjdsättningen medger detaljplanen anpassning utifrån höjd havsnivå. Detaljplanen möjliggör även anläggande av erosionsskydd.

Åtgärder för skyfallshantering behöver utföras så att vatten avleds via en säker yttlig avrinningsväg till en recipient då dimensionerande dagvattensystem går fulla. I vissa fall kan fördröjning/magasinerings eller särskild utpekad översvämningssyta anordnas.

En genomtänkt markplanering och dagvattenhantering krävs för hela hamnområdet. Umeå hamn AB / Kvarken Ports Ltd ansvarar för den övergripande planeringen och dagvattenhanteringen inom detaljplaneområdet. Respektive verksamhet/fastighetsägare ansvarar för sin planering och dagvattenhantering. Ytterligare utredningar krävs i samband med att verksamheten förändras för att långsiktigt säkra en hållbar utveckling som bland annat kan hantera höga vattenflöden. Se även rubrik *Teknisk försörjning – Dagvatten*.

Risk för ras, skred och erosion

Detaljplaneområdet består till stor del av utfylld (mellan mindre öar) och ianspråktagen mark och är relativt plant.

Umeå hamn har i SGI:s (Statens geotekniska institut) kartunderlag redovisats som akksamhetsområde med förutsättningar för sked i finkorning jordart i strandnära områden. Området bedöms dock ha låg eroderbarhet. Underlaget kommer från SGU:s (Statens geologiska institut).

En sammanställning med syfte att översiktligt redogöra för de geotekniska och geologiska förutsättningarna för detaljplaneområdet har tagits fram (*Sammanställning geotekniska utredningar Umeå hamn, WSP 2022-01-26*). I utredningen beskrivs bland annat stabilitetsförhållandena för området. Eftersom de befintliga hamnytorna byggts upp med fyllning av god kvalitet som täcker de lösa sedimenten på djupet bedöms inga stabilitetsproblem föreligga. Risk för stabilitetsproblem finns dock i strandzonen på de ställen där lösa sediment finns på djupet under fyllningen, särskilt om dess partier belastas. Stabilitetsproblem kan även uppstå i gränsområdet mot de ytor i vattenområdena som muddras.

Förändringar och konsekvenser

Ingen större risk för ras, skred eller erosion bedöms finnas utifrån terrängens lutning och aktuella förhållanden. Erosionsskydd behövs dock för anläggande av kajer och andra utfyllnader i vattenområdet.

Erosionsskydd ska placeras inom kvartersmark på plankartan genom bestämmelse [m] och får det vill säga inte placeras i vattenområdet utanför kajer och liknande. Syftet är att på ett tydligt sätt avgränsa vattenområdet som ska hållas fritt från sådana ingrepp.

Barlastvatten

Ett av de främsta hoten mot den biologiska mångfalden i Östersjöområdet är spridning av främmande organismer genom tömning av barlastvatten. Beroende på barlastvattnets ursprung kan det innehålla ett flertal för Östersjön främmande arter som riskerar att försämra förutsättningarna för eller konkurrera ut ursprungsarter.

FN:s internationella sjöfartsorgan (IMO) har beslutat om den internationella konventionen för kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment (barlastvattenkonventionen) som är i kraft sedan den 8 september 2017. Sverige har tillträtt barlastvattenkonventionen och den är införd i svensk lagstiftning genom barlastvattenlag (2009:1165), barlastvattenförordning (SFS 2017:74) och Transportstyrelsens föreskrifter om hantering och kontroll av fartygs barlastvatten och sediment (TSFS 2017:73). Barlastvattenlagen reglerar hantering av barlastvatten genom fyra hanteringsmetoder:

- 1 § Innan barlastvatten släpps ut ska det
 1. behandlas ombord med ett godkänt system,
 2. skiftas,
 3. lämnas i en mottagningsanordning, eller
 4. hanteras med någon annan godkänd metod.

Lagen tillämpas på svenska fartyg samt på utländska fartyg som befinner sig inom Sveriges sjöterritorium eller ekonomiska zon.

Det finns möjlighet att få dispens från konventionens krav på hantering av barlastvatten. I Sverige är det Transportstyrelsen som beslutar om dispenser, efter samråd med Havs- och vattenmyndigheten och SMHI. Inför bedömning av dispensansökan gör SMHI och Havs- och vattenmyndigheten bedömningar av vilka eventuella risker som finns då barlastvattnet inte hanteras enligt konventionen. Exempelvis tittar man på risk för negativa effekter på biologisk mångfald och människors och djurs hälsa då barlastvattnet inte hanteras enligt barlastvattenkonventionen.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen innebär inga förändringar när det kommer till hantering av barlastvatten.

Teknisk försörjning

Markledning

Området för hamnen har ett omfattande ledningsnät under mark, bland annat el, opto/fiberledningar (internet), vatten- och avloppssystem; dricksvatten, sanitära avlopp (spillvatten) och avvattningssystem (dagvatten). Systemen ska klara skiftande flöden och kraven blir allt större i takt med att fartyg ska kunna landanslutas, bland annat med el och olika typer av avloppsvatten kunna omhändertas.

Ledningssystemen i området har byggts i flera etapper under många år. De äldsta delarna kan redan ha passerat sin tekniska livslängd och behöver eventuellt bytas ut. Det pågår för närvarande en inventering av ledningssystemens status. I samband med inventeringen har det bland annat framkommit att markledning inte följer de reservat som finns i gällande detaljplaner. För vissa ledningsstråk har ledningsrätt inrättats, men i vissa fall ligger inte ledningarna inom rättighetsområdet. För vissa ledningar finns servitut, men för andra saknas skydd.

Belastningar på ytorna i hamnen medför stora påfrestningar för ledningssystem i mark. Tung transportutrustning ger återverkningar långt ner i marken. En Reachstacker har exempelvis axellaster på 130 till 145 ton, motsvarande en jumbojet. Kranar har stora punktlaster på sina stödben.

Förändringar och konsekvenser

Verksamheterna inom hamnområdet är föränderlig. Av denna anledning kan ledningar behöva flyttas och/eller kompletteras beroende av aktuell verksamhet. Eftersom verksamheten kräver flexibilitet har inga ledningsområden för allmänna underjordiska ledningar (så kallade u-områden) reserveras särskilt på plankartan. Istället avses ledningsrätt, servitut eller andra typer av avtal bli aktuellt för de ledningar som behöver särskilt skydd i området.

El och bredband

Umeå Energi har ett stort nät av el- och opto/fiberledningar (internet) inom hamnområdet och Trafikverket Infrastem (avdelning Vägsystem/enheterna Infrateknik och IT) har ledningar och elektrisk vägutrustning i anslutning till väg E12.

Hamnen matas med el från tre olika håll från Holmsunds fördelningsstation. De befintliga vindkraftverken ute vid lagunen förser också området med el. Det pågår för närvarande ett projekt om att reservera huvudstråk för elledningar i hamnområdet.

Den nya färjan är redo för landanslutning av el. Lagstadgade miljökrav kan komma att medföra krav på landanslutning också av andra fartyg. Sjöfartens egen strävan att bli mer miljöanpassad gör också att landanslutning kommer vara viktigt. Vissa fartyg börjar dessutom redan idag att åtminstone delvis drivas av batterier. Även en framtida kusttrafik kan komma att ha hybridsystem. Övriga hamndelar behöver därför åtminstone förberedas för landanslutning och det är viktigt att identifiera strategiska punkter för anslutningsutrustningar och ha med kanalisering fram till dessa vid projektering av nya kajer och hamnplaner.

Enligt *Ellag (1997:857)* får inte en starkströmsledning i normalfallet byggas eller användas utan tillstånd (nätkoncession). Umeå Energi har koncession för alla starkströmsledningar inom hamnområdet. När koncession finns kan ledningsrätt bildas enligt lag.

Umeå energi innehar ledningsrätt eller avtalsservitut för vissa ledningar. Skydd saknas helt för vissa ledningar och nätstationer och en del ledningar ligger fysiskt utanför ledningsrättsområdet.

Förändringar och konsekvenser

Det pågår för närvarande ett projekt för att reservera huvudstråk för elledningar i hamnområdet. På grund av osäkerheten kring var detta ska ligga har något sådant område inte reservats i plankartan. Det bedöms vara i verksamhetens intresse att stråken undantas från byggnader etc.

Ytterligare transformator-/fördelningsstationer kan behövas inom detaljplaneområdet. Det krävs normalt bygglov för att uppföra, flytta eller väsentligt ändra denna typ av anläggning. På grund av osäkerheten var dessa kan behöva uppföras och om befintliga stationer kan behöva flyttas, byggas om eller dylikt, har detta inte reglerats särskilt på plankartan. I reglerade användningar (se rubrik *Mark- och vattenanvändning*) ingår även de komplement som behövs för användningens funktion utan att det särskilt behöver anges i detaljplanen. Användningen tekniska anläggningar [E] möjliggörs också inom all kvartermark för att garantera olika typer av tekniska anläggningar som behövs för verksamheten. I bygglovsskedet ska därmed denna typ av teknisk anläggning kunna uppföras i enlighet med detaljplanens bestämmelser. Eftersom kraven på anläggningarna kan vara olika beroende av ändamål har inte heller denna typ av anläggning reglerats på annat sätt i detaljplanen. Det bedöms vara i verksamhetens intresse att anläggningarna utformas och placeras på sådant sätt att det fungerar för ändamålet och för användningen av området som helhet.

För kommande ledningsnät för el och opto/fiberledningar (internet) avses ledningsrätt, servitut eller andra typer av avtal för de ledningar som behöver särskilt skydd i området.

Vatten och avlopp

I hamnområdet finns ledningsnät för vatten- och avlopp och det pågår för närvarande en inventering av rörsystemens status. Sammanställning av ritningar har gjorts och en planering för filmning och andra undersökningar pågår.

Vatten och avloppssystem i hamnområdet ägs idag av Umeå hamn. VA-huvudmannen (Vakin) sköter dock systemen vilket regleras med avtal. Ägande och skötsel av sådana system hör dock inte till hamnens kärnverksamhet, varför målet har varit att på sikt införliva området i kommunens verksamhetsområde för vatten- och avlopp samt dagvatten. Frågan om Umeå hamn ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för dricks- och spillvatten är dock komplex och det finns för närvarande inga planer för det. Kommunen (via VA-huvudmannen) har bedömt att förutsättningarna för verksamhetsområde enligt 6 § LAV (lag om allmänna vattentjänster, 2006:412) inte är uppfyllda i dagsläget.

Förändringar och konsekvenser

I samband med Umeå hamns planer på utökad verksamhet blir frågan om hamnens framtida vatten- och spillvattenförsörjning aktuell. Enligt gällande avtal tillgodoser VA-huvudmannen (Vakin) vatten och tar emot spillvatten. Eftersom avtalet inte tillåter att fler kunder nyttjar vattentjänsterna utan VA-huvudmannens godkännande krävs en översyn av avtalet. Leverans av vatten i syfte för hushållsändamål kan ske till utökad hamnverksamhet, men det förutsätter att inga vattenförbrukande verksamheter etablerar sig som kraftigt avviker som hushållsnormen. Vid behov av stora flöden kan det vara nödvändigt att anlägga en reservoar för att tillskapa erforderlig volym då det allmänna vattennätet idag har en begränsad kapacitet.

Avtal för att säkerställa att hamnens verksamhet även i framtiden kan försörjas med vatten hanteras separat från detaljplanprocessen. Umeå hamn AB har inlett denna process och beslut sker senast i samband med att detaljplanen antas.

Vid större utbyggnad hamnen är det inte möjligt för VA-huvudmannen att omhänderta tillkommande spillvatten. Detta på grund av redan ansträngda förhållandena i befintligt spillvattenledningsnät. Av denna anledning behövs i framtiden en enskild hantering av områdets spillvatten via ett uppförande av ett lokalt reningsverk med egen utsläppspunkt till recipient. Huvudmannaskap för detta reningsverk bör vara enskilt. Lokalt reningsverk kan uppföras på lämplig plats i hamnområdet i enlighet med reglerade användningar på plankartan [E].

För kommande ledningsnät och anläggningar för vatten och avlopp avses ledningsrätt, servitut eller andra typer av avtal för de ledningar och anläggningar som behöver särskilt skydd i området.

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 bebyggs och hårdgörs minskar möjligheterna till naturlig infiltration i marken och dagvattnet avleds direkt till vattendrag. Detta ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

En dagvattenutredning har tagits fram som underlag till detaljplan med MKB (*Dagvattenutredning DP Umeå hamn etapp 1, Sweco Sverige AB, 2022-10-19*). Syftet med utredningen har varit att beskriva den befintliga dagvattensituationen samt redovisa förslag på hur dagvattenhanteringen kan utformas i detaljplaneområdet. I utredningen beräknas flöden utifrån ett nuläge och ett efterläge samt förväntad föroreningsbelastning från området i respektive fall. Rapporten anger även lämpliga principer för den framtida dagvattenhanteringen som utformas så att vattnet kan släppas till recipient med hänsyn till miljö kvalitetsnormerna (MKN).

I dagvattenutredning har bedömningen skett utifrån två perspektiv, nuläget och efter exploatering vid full utbyggnad i enlighet med tillåten markanvändning i den nya detaljplanen. Nollalternativet, det vill säga full utbyggnad enligt befintliga gällande detaljplaner, antas vara samma som nuläget. Detta då området utgörs av redan ianspråktaga ytor som i nuläget till stor del är hårdgjorda. Detaljplaneområdet är cirka 70 ha stort varav cirka 29 ha består av både befintligt landområde och vattenområde som får fyllas ut. De resterande cirka 41 ha består av vattenområde. Flöden och föroreningar har i utredningen enbart beräknats på de ytor som ligger inom detaljplanens gräns.

Detaljplaneområdet är flackt och består i nuläget till stor del av byggnader, vägar och tillhörande hamnområde. I väster finns recipienten Österfjärden och en bit öster om detaljplaneområdet går en höjddelare parallellt med plangränsen. Norr om oljeterminalen vid Stomskär finns en höjdzon där berg i dagen förekommer. I detaljplanens norra gräns finns en markant slänt där även järnvägen går i skärning. Högsta punkten i norr ligger på strax över +10 meter (RH2000). I övrigt är snitthöjden +2,5 meter (RH2000) som sluttar flackt ner mot havet i väster. Detaljplaneområdet består av ett stort antal mindre avrinningsområden och dagvatten som uppkommer i området avrinner mot recipienten Österfjärden. Avståndet från höjddelaren till havet är mellan 50 till 400 meter.

Detaljplaneområdets berggrund består företrädesvis av paragnejs med inslag av basalt-andesyn och granodiorit-granit. Jordskiktet består av fyllnadsmassor med skiftande innehåll, främst från tidigare muddringar i älven samt byggmaterial. Närheten till havet har betydelse på grundvattennivåns läge och i de geotekniska undersökningar som tidigare är genomförda inom och i närheten av detaljplanens område, framkommer att grundvattenytan kan förväntas relativt nära markytan.

En stor del av området där det finns eller funnits verksamheter som kan gett upphov till föroreningar i mark eller grundvatten har undersökts. Utredningarna har visat att

det förekommer föroreningar i mark och grundvatten hos vissa av dessa verksamheter. Föroreningarna utgörs i första hand av aromater och alifater som härrör från hantering av petroleumprodukter men även tungmetaller och polycykliska aromatiska kolväten (PAH) har påvisats.

Umeå hamn är inte en del av kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Det finns för närvarande inga planer att detaljplaneområdet ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för dagvatten eftersom frågan är komplex. Kommunen (via VA-huvudmannen) har bedömt att förutsättningarna för verksamhetsområde enligt 6 § LAV (lag om allmänna vattentjänster, 2006:412) inte är uppfyllda.

Umeå Hamn AB är äger större delen av marken och det befintliga ledningsnätet inom hamnen. Därutöver har vissa av de verksamheter som är aktiva inom hamnområdet egna dagvattensystem, medan andra är sammankopplade med Umeå Hamn AB:s dagvattensystem. Ledningsnätet har under åren byggts ut och byggts om och ledningar har tagits ur drift. Även om mycket är känt, finns ännu inget fullständigt material som redovisar hur dagvattnet tas omhand i hela hamnområdet. För att förbättra kunskapen och dokumentationen av ledningsnätet driver Umeå Hamn AB för närvarande en utredning för att kartlägga systemet i sin helhet.

Dagvattensystemet inom detaljplaneområdet är till viss del känt. En stor del av området avvattnas via ledningsburna dagvattensystem och enligt tillhandahållet underlag finns två oljeavskiljare samt ett OFA-system inom detaljplaneområdet, det vill säga uppsamlingsystem för oljeförorenat avloppsvatten. Några områden avrinner diffust via markytan till recipienten.

För detaljplaneområden som ligger utanför verksamhetsområde för dagvatten regleras inte ansvarsförhållandena genom reglerna i LAV, *Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster*. Då gäller miljöbalkens regler vilket innebär att den enskilde fastighetsägaren ansvarar för den verksamhet som denne bedriver inom fastigheten och den miljöpåverkan eller de risker verksamheten medför. Enligt miljöbalken räknas (förorenat) dagvatten inom detaljplanelagt område som avloppsvatten. Hantering av avloppsvatten utgör miljöfarlig verksamhet och lagen ställer därmed särskilda krav på den som är verksamhetsutövare. Avloppsvatten ska enligt miljöbalken avledas och renas eller tas om hand på något annat sätt så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. Ansvaret för avvattning och rening av dagvatten inom kvartersmark (hela hamnområdet) vilar därmed på de enskilda fastighetsägarna. Fastighetsägarna ansvarar med detta för att ordna de tekniska installationer som behövs för rening till acceptabel nivå. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Umeå kommun ansvarar för att tillsynen av detta sker på ett tillfredsställande sätt.

Förändringar och konsekvenser

Storleken på och närheten till recipienten minskar avsevärt risken för översvämning inom detaljplaneområdet och det finns inga kritiska instängda lågpunkter att ta hänsyn till. Det primära för recipienten är därmed dagvattenrenande åtgärder för att

inte försämra recipientens status och MKN. Vid dagvattenrenande åtgärder sker dock ofta fördröjning av dagvattenflödena för att främst sedimentering av partiklar ska kunna ske.

Detaljplanen medger att avrinningsområdet kan byggas ut så att vattenområden i Österfjärden delvis fylls ut och tas i anspråk för hamnverksamhet. Verksamheten kräver djupare vattenområden, och följaktligen kommer många av de grunda strandzonerna att försvinna. Med utlopp i djupare vattenområden minskar riskerna för bottenuppvirvling och sedimenttransport.

Från recipientperspektivet är det främst tungmetaller som koppar, zink och icke dioxinlika PCB:er som måste beaktas. Dessa ämnen är främst partikelbundna och bedöms kunna fastna i vegetation samt sedimentera när dagvatten fördröjs. En viktig åtgärd är att minska eller begränsa utsläppet av dessa föroreningar direkt vid källan för att undvika utspädning samt att nyttja first flush principen. En stor källa till spridning av tungmetaller är material från till exempel trafikerade vägar och parkeringar samt vissa verksamheter. Materialtransporten kan även vara mycket stor från upplagsytor beroende på vilka material som hanteras och hur de är emballerade. För zink är även vissa taktytor och tillhörande takavvattningsystem starkt bidragande källor, liksom förzinkade räcken och plåtar. Recipienten är också känslig för näringsämnen då risk för övergödning föreligger. Baserat på detta rekommenderas rening av dagvatten med fokus på olja, partikulärt material, metaller och fosfor.

Beräkningarna i dagvattenutredningen visar att det är möjligt att rena alla ämnen ner till nulägesbelastningen eller lägre. Olika typer av dagvattenanläggningar renar föroreningar i olika grad. Olika anpassade dagvattenlösningar bör därmed kombineras och first-flush för ytor som genererar stora flöden men har en låg föroreningshalt efter avspolning.

Detaljplaneområdet är till stor del redan i anspråktaget och exploaterat med ett utbyggt dagvattensystem. Ett ledningsburet dagvattensystem bedöms fortsatt vara mest lämpligt för att frigöra så mycket markyta som möjligt för verksamheten. Samtidigt är terrängen flack och avståndet från höjddelaren till havet är kort vilket innebär begränsade möjligheter att peka ut ytor i detaljplanen för dagvattenändamål. Det finns också en risk att det med utpekade ytor medför att dagvatten kommer att behöva pumpas till dagvattenanläggningar vilket är ett resursslöseri. Däremot är det viktigt att ur ett helhetsperspektiv se över var i det befintliga dagvattensystemet åtgärder ger störst verkan och är mest kostnadseffektiva.

I dagvattenutredningen redovisas olika lämpliga lösningar för hantering av dagvatten för olika typer av markanvändning inom detaljplaneområdet. Dagvattenhanteringen måste dock planeras och byggas ut i ett sammanhang för att uppnå en hållbar, kostnadseffektiv och driftsäker dagvattenhantering. Kombinationen av dagvattenrenande anläggningar kan då optimeras.

Utgångspunkten i plan- och bygglagen är att marken ska vara lämplig för det ändamål som detaljplanen anger. Det ska det vill säga redovisas att dagvattnet kan tas om hand på ett acceptabelt sätt vid genomförande av detaljplanen. Detta kan redovisas/hanteras genom lämpliga planbestämmelser på plankartan eller att lösning redovisas i planbeskrivningen. I en detaljplan går det att möjliggöra för de fysiska förutsättningar som behövs för att genomföra en viss dagvattenlösning. Detaljplanen i sig säkerställer dock inte hur hanteringen sker, exempelvis krav på rening. Kommunens ansvar innebär att kommunen vid detaljplaneläggningen ska försäkra sig om att dagvattenhanteringen går att lösa inom detaljplaneområdet samt visa på hur det kan göras.

Dagvattenutredningen visar att det teoretiskt är möjligt att rena majoriteten av ämnena till godkända nivåer inom detaljplaneområdet. Rening kan och bör ske i olika nivå beroende av vilka typer av föroreningar aktuellt dagvatten riskerar att föra med sig till recipienten. Rening kan också genomföras på olika sätt beroende av teknisk lösning. Det finns i dagsläget inget behov att med planbestämmelser reglera fysiska förutsättningar för dagvattenhanteringen på plankartan. Hamnområdets storlek och Umeå hamn AB:s rådighet över större delen av marken bedöms minimera risken att ytor för dagvattenrening saknas. I samband med detaljplanens genomförande och i de tillstånd som krävs enligt miljöbalken kommer de tekniska lösningarna för att ytterligare rena dagvatten från området att redovisas tillsammans med vilken miljönytta och vilka kostnader införande av sådan rening skulle medföra.

Umeå hamn AB arbetar för närvarande med att skapa sig en helhetsbild av dagvattenhanteringen i området. När förutsättningarna är utredda behöver arbetet tas vidare för att planera för framtiden. En handlingsplan för fortsatt utbyggnad av hamnen kommer att tas fram där dagvattenhanteringen säkerställs på olika nivåer. Arbetet med handlingsplanen för dagvatten kommer att initieras av kommunen under hösten 2022/våren 2023 parallellt med detaljplanarbetet av etapp 2. Syftet med handlingsplanen är att skapa en helhetsbild av dagvattenhanteringen inom hela hamnområdet. Arbetet bedöms vara en del för att uppnå miljöbalkens krav på fastighetsägaren så att olägenhet för människors hälsa eller miljön inte uppkommer. Det är av stor vikt att dagvattenhanteringen säkerställas i bygglovskedet för att tillse att erforderlig dagvattenhantering byggs ut i samband med lovgivning.

För befintligt och kommande ledningsnät och anläggningar för dagvatten avses ledningsrätt, servitut eller andra typer av avtal för de ledningar som behöver särskilt skydd i området.

Snöhantering

Umeå hamn AB / Kvarken Ports Ltd ansvarar för den övergripande snöhanteringen inom hamnområdet. Respektive verksamhet ansvarar för sin snöhantering. Ett tiotal platser nyttjas för snöupplag idag.



Platser som nyttjas för snöupplag inom hamnområdet idag (markeras med rött). Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med röd streckad linje.

Förändringar och konsekvenser

En genomtänkt snöhanteringen är viktig för att inte förorenad snö blandas med ej förorenad snö. Snö kan innehålla stora mängder föroreningar som ansamlats under vintermånaderna från vägar och verksamheter, för att sedan följa med det smältvatten som bildas på våren.

Renings- och fördröjningsmetoder för snö ska fortsatt ta hänsyn till avrinning från tjälad mark och den snöhantering som förväntas i kalla klimat. Det är relevant att placera snön så att rening av den förorenade snön är enkel samt närliggande och att den snö som ej är förorenad kan avrinna separat. Det är även önskvärt att snöhanteringen sker inom området så att transporter från och till området minskas. Snöupplag föreslås placeras uppströms planerade dagvattenlösningar för att dessa

ska kunna omhänderta föroreningarna i smältvattnet. Smältvattenflöden är inte dimensionerande för dagvattenanläggningar.

Hamnområdet är stort varför behövliga och lämpliga ytor för snöhantering bedöms finnas inom eller i anslutning till detaljplaneområdet. Snöhanteringen kan komma att förändras i och med att verksamheten utvecklas varför inga specifika ytor har reglerats på plankartan.

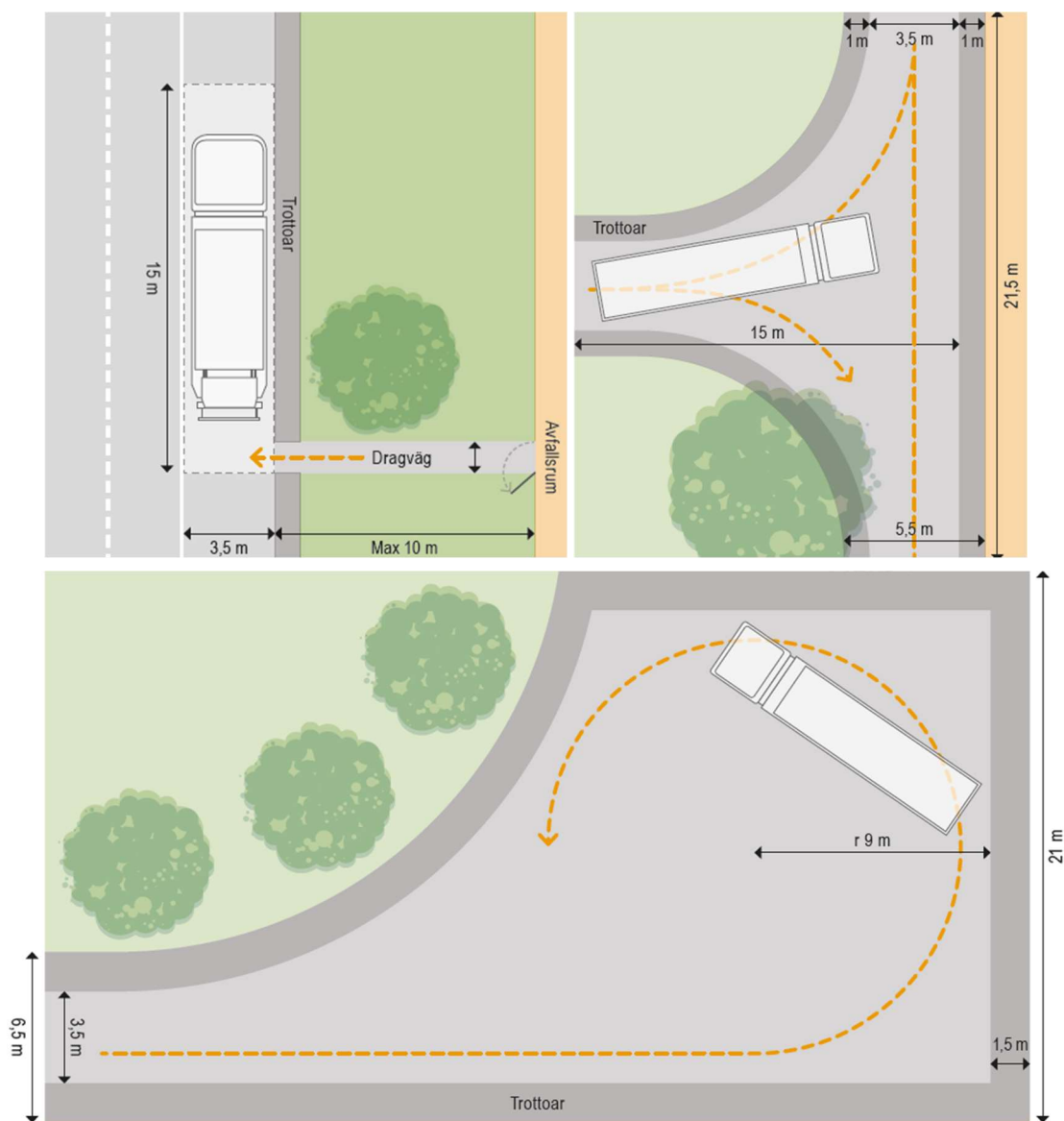
Avfall

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas. Det innebär att det ska finnas plats för hushållsavfall (restavfall och matavfall), förpackningar och eventuellt verksamhetsavfall. Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning (NOA) ska följas.

NOA

Vakin har tagit fram råd och anvisningar som stöd vid ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning av alla avfallsslag som uppkommer i hushållen vilket samlas i NOA (december 2018). Om anvisningarna används rätt kan arbetsmiljön säkerställas, framkomligheten garanteras för både hämtningsfordon och hämtningspersonal och tillgängligheten optimeras för avfallslämnare.

Vid planering behöver ytbehovet och tillgängligheten för avfallslämnare och hämtningspersonal säkerställas. Ytbehovet beräknas utifrån den yta uppsamlade kärl och behållare upptar tillsammans med hämtningsfordonens platsbehov. Uppställningsplatsen för hämtningsfordon ska vara hårdgjord, bör inte ha någon lutning och vara så nära hämtningsplatsen som möjligt. Framkomligheten och sikten ska vara god och trafik får inte hindras av hämtningsfordonet. Transportvägen till och från hämtningsplatsen ska ha en hårdgjord körbana som utformas för minst bärighetsklass 2 (BK2). Körning på gång- och cykelväg är inte tillåten. Körbanan ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer och minst 3,5 meter om vägen är mötesfri. Snövallar får inte inkräkta på vägbredden. Fri höjd ska minst vara av 4,7 meter, fri från träd och annan växtlighet. Återvändsgator ska avslutas med en vändplan med en diameter om 18 meter med en hindersfri remsa på ytterligare 1,5 meter runt om. Alternativ till detta kan vara en trevägskorsning som möjliggör en så kallad T-vändning.



Förutsättningar för hämtningsfordon

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen innebär inga planerade förändringar när det kommer till hantering av avfall. Vakis gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning (NOA) ska följas vid ny- och ombyggnad.

Miljömål

Syftet med de miljöpolitiska målen (prop. 2004/05:150), totalt 16 stycken (redovisas i tabellen nedan) är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta. Detta ska ske utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Länsstyrelsen har uppdraget att samordna det regionala arbetet för att uppnå de svenska miljömålen. Arbetet sker i samarbete med kommuner, näringsliv, frivilliga organisationer och andra aktörer för att miljömålen ska få genomslag i länet och miljön ska bli bättre. Länsstyrelsen följer också upp hur miljöarbetet går. Aktuellt läge går att läsa på miljömålportalen (www.miljomal.nu).

Västerbottens läns miljömål (2014-2020) motsvarar i stort de nationella miljö kvalitetsmålen med preciseringar, förutom etappmålen om utsläpp av växthusgaser. De har anpassats regionalt med ett övergripande utsläppsmål samt sex sektorsspecifika utsläppsmål för samhällssektorerna transporter, energiförsörjning, industriprocesser, jordbruket, arbetsmaskiner samt avfall och avlopp.

Enligt den regionala årliga uppföljningen för Västerbottens län 2021 indikerar utvecklingen de senaste åren en samhällsomställning på rätt väg för delar av generationsmålet medan inriktningen för ekosystemtjänster, natur- och kulturmiljön inte är det. Trots de många åtgärder som pågår i länet behöver det göras mer för att miljömålen ska nås och för att undvika och kompensera skador på miljön samt tid för naturens återhämtning. Inget av de miljömål som bedöms på regional nivå kommer att nås till 2030. Ingen övergödning, Grundvatten av god kvalitet och Storslagen fjällmiljö bedöms som nära att nås. En positiv utveckling ses för God bebyggd miljö, Grundvatten av god kvalitet och Levande sjöar och vattendrag. Det rör kommuners arbete med strategisk samhällsplanering, ökad kunskap om, och skydd av länets grundvattentäkter samt fysisk återställning i värdefulla vattendrag.

Samtliga miljömål och planens bedömda inverkan på dessa:

Miljömål	Planens inverkan	Kommentar
1 Begränsad klimatpåverkan	+ / -	Detaljplanen möjliggör utökad byggnation vilket i sig medför utsläpp av växthusgaser. Utbyggnaden syftar till att utöka transporter på vatten vilket eventuellt kan ersätta transporter med större koldioxidutsläpp.
2 Frisk luft	+ / -	Detaljplanens genomförande kan leda till ytterligare utsläpp av luftföroreningar men bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas.
3 Bara naturlig försurning	x	
4 Giftfri miljö	+ / -	Idag okända föroreningar kan identifieras och åtgärdas vilket är positivt i längden. Markarbeten kan dock bidra till spridning av föroreningar som i dagsläget är

			relativt orörliga i marken och därmed inte utgör någon risk.
5	Skyddande ozonskikt	x	
6	Säker strålmiljö	x	
7	Ingen övergödning	-	Detaljplanens genomförande motverkar målet något genom ökad bebyggelse och utsläpp av dagvatten.
8	Levande sjöar och vattendrag	x	
9	Grundvatten av god kvalitet	x	
10	Hav i balans samt levande kust och skärgård	-	Detaljplanens genomförande motverkar målet något genom ökad bebyggelse och utsläpp av dagvatten.
11	Myllrande våtmarker	x	
12	Levande skogar	x	
13	Ett rikt odlingslandskap	x	
14	Storslagen fjällmiljö	x	
15	God bebyggd miljö	+ / -	Hamn- och industriverksamheten är etablerad inom området idag. God hushållning med mark att utöka verksamheten inom befintligt område men detaljplaneförslaget i sig varken motverkar eller främjar målet. Störningar kan delvis öka.
16	Ett rikt växt- och djurliv	-	Detaljplanens genomförande medför intrång i livsmiljöer och arter inom området kan påverkas negativt.

Förklaringar

+ positiv påverkan

++ mycket positiv påverkan

- negativ påverkan

-- mycket negativ påverkan

+ / - obetydlig positiv eller negativ påverkan

x ingen påverkan

Detaljplanens genomförande bedöms sammanfattningsvis inte påverka något av miljömålen på ett betydande negativt sätt.

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 (högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten) men kan även beskrivas i ord. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljö kvaliteten eller det önskade miljö tillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas.

MKN kan ses som styrmedel för att på sikt nå miljö kvalitetsmålen. Det finns idag MKN för olika föroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477), olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660), olika parametrar i havsmiljön (SFS 2010:1341) olika kemiska föreningar i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554) samt för omgivningsbuller (SFS 2004:675).

MKN 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).

Det finns svenska MKN för den högsta tillåtna halten i utomhusluft av kvävedioxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, ozon, bensen, fina partiklar (PM10 och PM2,5), bens(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och bly i utomhusluft.

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

SMHI:s verktyg *VOSS – verktyg för objektiv skattning med spridningsmodellering* har använts för att beräkna luftkvaliteten kring väg E12 med trafikmängder enligt prognos för 2050. Beräkningen utgår från scenariot att Umeå hamn byggs ut fullt ut, det vill säga både etapp 1 och 2 realiserar, för att ringa in största tänkbara påverkan. Faktorer som påverkar spridningsberäkningarna är bland annat gaturumsbredd och hushöjd. Väg E12 genom Holmsund karaktäriseras av öppet gaturum och låga byggnader. Beräkningen har utförts för ett läge i höjd med infarten till Industrigatan, vilket är den del av E12 där gaturumsbredd och hushöjd är minst fördelaktiga ur ett luftkvalitetsperspektiv.

Detaljplanens genomförande kan sammanfattningsvis leda till ytterligare utsläpp av luftföroreningar men bedöms inte innebära betydande luftutsläpp som leder till att MKN riskerar att överskridas. Ifall gränsvärdena för luftföroreningar överskrids måste åtgärdsprogram tas fram med syftet att uppfylla miljökvalitetsnormerna som anger lägsta godtagbara miljö kvalitet.

Kommunen ansvarar för att kontrollera luftkvaliteten för de flesta miljökvalitetsnormerna och eventuellt åtgärdsprogram. Naturvårdsverket ansvarar för kontroll av miljökvalitetsnormerna för kväveoxider och svaveldioxid i regional bakgrund (landsbygd) samt miljökvalitetsnormerna för marknära ozon.

MKN för fisk- och musselvatten

Umeälvens mynning till Vännäs (30 km) är en utpekad vattenförekomst med fisk- eller musselvatten enligt Naturvårdsverkets förteckning (NFS 2002:6). Vattenförekomsten bedöms inte beröras av detaljplanens genomförande.

MKN 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 buller från vissa vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet inom kommuner med fler än 100 000 invånare. Därtill ska strategiska bullerkartor tas fram som visar bullersituationen under det närmast föregående kalenderåret. Även de kommuner som inte berörs av bullerförordningen bör redovisa i översiktsplanen var infrastrukturen innebär

problem med buller. På detta sätt ges tidiga signaler kring var det krävs varsamhet eller särskilda åtgärder i detaljplaneringen. Med förordningen infördes även en miljökvalitetsnorm för buller. Målet är att sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.

Kommunen och myndigheter ansvarar för att miljökvalitetsnormer följs, men det fråntar inte verksamhetsutövare att genom sin egenkontroll sträva efter att begränsa bullerstörningar. Som en del i arbetet med att uppnå MKN för buller har Umeå kommun antagit ett åtgärdsprogram mot buller för 2019-2023. Det långsiktiga målet för boendemiljöer är enligt programmet att boende inomhus i bostadsrum inte utsätts för nivåer som överskrider riktvärdet 30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximalljudnivå nattetid.

Bullerpåverkan i området runt Umeå hamn har utretts vid flera tillfällen i samband med detaljplane- och tillståndsprocesser. I en ny bullerutredning för aktuell detaljplan visar resultaten en till två dBA högre bullernivåer när detaljplanen genomförts i sin helhet. För att nå riktvärdena kommer kompletterande bullerskyddsåtgärder troligtvis att krävas om godsmängder, verksamheter och transporter ökar enligt vad som förutses i planförslaget.

För mer information, se rubrik *Risker och störningar – Buller*.

MKN för vattenförekomster

Vattenmyndigheterna (5 stycken) 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.

Bottenvikens vattendistrikt är Sveriges nordligaste vattendistrikt och omfattar hela Norrbottens län samt större delen av Västerbottens län. Länsstyrelsen i Norrbottens län har utsetts till vattenmyndighet i distriktet. Vattendistriktet beslutade i december 2016 om (nya) MKN, åtgärdsprogram och förvaltningsplan för åren 2016-2021. Beslutande MKN innebär kortfattat att alla ytvattenförekomster ska uppnå eller behålla hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus samt att alla grundvattenförekomster ska uppnå eller behålla god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus (om inte undantag har meddelats). Yt- och grundvattenstatusen får generellt inte försämrats.

Inget av distriktets vatten uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE, används bland annat som flamskyddsmedel), 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).

Vattenkvaliteten är överlag god inom distriktet, men vissa utmaningar finns att särskilt ta hänsyn till i samband med samhällsutvecklingen:

- Fysiska förändringar, exempelvis utvinning av energi, vägar, ökad produktionen inom jord- och skogsbruk som påverkar vattnen negativt. Fysisk påverkan är den vanligaste orsaken till att god ekologisk status inte nås i distriktet.
- Läckage av metaller och sura ämnen från sulfidjordar i kustområden, beroende av bland annat bearbetning och dikning.
- Storskalig påverkan från areella näringar, exempelvis genom gödsling, utdikning, ökad instrålning vid avverkning samt effekter från körskador i marken.
- Läckage av metaller från avslutad och pågående gruvverksamhet.
- Vattentäkter som saknar vattenskyddsområde eller där föreskrifter och skyddsområdets avgränsningar behöver revideras. I Bottenvikens vattendistrikt är det bara drygt 10 % av de allmänna vattentäkterna som har fullgott skydd.

Nuvarande status och MKN för berörda vattenförekomster redovisas i tabell nedan (www.viss.lansstyrelsen.se, 2021-02-18).

Vattenförekomst	EU-CD	Ekologisk status/potential	Kemisk status	MKN Ekologisk status	MKN Kemisk status	Miljöproblem
Ytvattenförekomst (kustvatten): Österfjärden	SE634200-202033	Måttlig	Uppnår ej god	God ekologisk status 2027 (2039)	God kemisk ytvattenstatus 2027 med undantag av kvicksilver/kviksilverföreningar och bromerad difenyleter.	Miljögifter från reningsverk, industri/förorenade områden, påverkan från transport och infrastruktur, sjöfart, urban markanvändning, jordbruk m.m.
<p><i>Inom detaljplaneområdet finns ingen grundvattenförekomst eller övrigt vatten registrerat i VISS*.</i></p> <p><i>* VISS är en databas som utvecklats av Vattenmyndigheterna och Länsstyrelserna i samverkan med Havs- och vattenmyndigheten. VISS innehåller information om Sveriges större sjöar, vattendrag, grundvatten och kustvatten.</i></p>						

Under förutsättning att hänsyn tas till förorenad mark och sediment utanför hamnen (vilket hanteras tillståndsansökan för vattenverksamhet) bedöms muddring och igenfyllnad av vatten som detaljplanen medger inte orsaka någon försämring av någon statusklassning på kvalitetsfaktornivå och inte heller försämrade möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormen *God status*.

En viss försämring sker av hydromorfologisk status inom en statusklass, det vill säga den procentuella andelen påverkad yta för en kvalitetsfaktor ökar. Då de

hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna endast kan försämra den ekologiska statusen från hög till god (HVMFS 2019:25) påverkar den inte MKN, då den är god i båda berörda vattenförekomster. Då ingen påverkan på status eller MKN bedöms uppstå blir konsekvensen liten. För mer information, se *MKB (strategisk miljökonsekvensbeskrivning) för detaljplan Holmsund 2:65 m.fl. – etapp 1*, Tyréns Sverige AB, 2021-09-29 reviderad 2022-03-02 samt 2022-06-30.

Beräkningarna i dagvattenutredningen visar att det är möjligt att rena belastande ämnen i dagvatten som uppkommer inom detaljplaneområdet ner till nulägesbelastningen eller ännu lägre. I dagvattenutredningen redovisas olika lämpliga lösningar för hantering av dagvatten för olika typer av markanvändning inom detaljplaneområdet. Dagvattenhanteringen måste dock planeras och byggas ut i ett sammanhang för att uppnå en hållbar, kostnadseffektiv och driftsäker dagvattenhantering. Kombinationen av dagvattenrenande anläggningar kan då optimeras. Ansvar för avvattning och rening av dagvatten inom hamnområdet vilar på de enskilda fastighetsägarna. Fastighetsägarna (företrädesvis Umeå hamn AB) ansvarar med detta för att ordna de tekniska installationer som behövs för rening till acceptabel nivå. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Umeå kommun ansvarar för att tillsynen av detta sker på ett tillfredsställande sätt.

Genomförandefrågor

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

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap för allmän plats

Ingen allmän plats regleras i detaljplanen.

Huvudman för vatten och avlopp

Detaljplaneområdet ingår inte i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten.

Frågan om Umeå hamn ska införlivas i det kommunala verksamhetsområdet för dricks- och spillvatten är komplex och det finns för närvarande inga planer för det. Kommunen (via VA-huvudmannen) bedömer att förutsättningarna för verksamhetsområde enligt 6 § LAV (lag om allmänna vattentjänster, 2006:412) inte är uppfyllda.

Avtal för att säkerställa att hamnens verksamhet även i framtiden kan försörjas med vatten och avlopp hanteras separat från detaljplaneprocessen. I nytt avtal kommer bland annat kapaciteten att säkerställas på sikt. Umeå hamn AB har inlett denna process. Avtalet ska vara tecknat innan detaljplanen antas.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är fem år från det datum som beslut om antagande av detaljplanen har fått laga kraft.

Ingen av de gällande detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt enligt detaljplanen. Kommunen kan efter genomförandetidens utgång ändra eller upphäva detaljplanen, utan att fastighetsägare får någon ersättning för eventuell byggrätt som då inte kan utnyttjas. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla till dess att den ändras eller upphävs.

Avtal

Flertalet avtal kommer att bli aktuella för detaljplanens genomförande, exempelvis avtal om rättigheter, avtal om vatten och avlopp, avtal om markförvärv och optioner och eller liknande avtal/beslut.

Exploateringsavtal

Genom exploateringsavtal (enligt 6:e kap. plan- och bygglagen), vilket är en form av genomförandeavtal, regleras relationen mellan kommun och byggherre i de fall där byggherren äger den mark som ska exploateras. Ett exploateringsavtal får avse åtagande för en byggherre eller en fastighetsägare att vidta eller finansiera åtgärder för anläggande av gator, vägar och andra allmänna platser och av anläggningar för vattenförsörjning och avlopp samt andra åtgärder. Åtgärderna ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. Exploateringsavtal ingås innan kommunen antar detaljplanen och måste registreras hos Lantmäteriet för att det ska gälla i genomförandet.

Exploateringsavtal är inte aktuellt för genomförandet av aktuell detaljplan.

Tidplan

Syftet med detaljplanen är möjliggöra för hamnens utveckling i närtid och tillstånd enligt miljöbalken söks i fristående. För etapp 1 och 2, för bland annat åtgärder i vid Norra och Södra kajen samt Energipiren har ansökan lämnats in, men ej avgjorts utan är avhängigt att aktuell detaljplan får laga kraft. Se mer under rubriken *Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden – Planerade åtgärder i närtid.*

Detaljplanen bedöms kunna vinna laga kraft under hösten/vintern 2022-2023. Den preliminära tidplanen baseras på förutsättningen att beslutet att anta detaljplanen inte överklagas.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

Detaljplaneområdet för etapp 1 utgörs till största del av fastigheten Holmsund 2:65. Umeå hamn 2:3 och 2:5 berörs även samt del av Holmsund 2:1 (38), 2:65 och 4:7.

Större delen av marken inom Umeå hamn ägs av Umeå hamn AB. SCA, direkt eller via bolag, äger delar av marken, samt ett vattenområde norr om hamnområdet. Inom området finns ett mindre antal fastigheter. Del av dessa samt byggnader inom hamnområdet har upplåtits genom tomträtt. Umeå kommun eller andra kommunägda företag äger angränsande mark samt större delen av järnvägsspåren i hamnområdet.

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

Fastighet	Förändringar och konsekvenser	Ägare
Holmsund 2:1 (38)	Kommunens gatu-, järnväg och exploateringsfastighet. Fastigheten har ett blandat ändamål men utgör till stora delar av planlagda allmän plats-områden. Fastigheten berör delar om det norra hamnområdet, delar av järnvägsnätet i hamnen samt gatunätet inom stora delar av Holmsunds samhälle. Endast en mindre del av järnvägsområdet i den norra delen av hamnen berörs av aktuell detaljplan. Detaljplanen kräver inte någon fastighetsbildning.	Umeå kommun
Holmsund 2:65	Umeå hamn består till största delen av denna fastighet. Avstyckning eller marköverföring till någon av fastigheterna inom hamnområdet kan eventuellt bli aktuellt. Allmän platsmark (gata/park) inom gällande detaljplan (2480K-P85/1974) ändras till kvartersmark för hamn i ny detaljplan.	Umeå hamn AB
Holmsund 4:7	Vattenområde i norra delen av hamnen (väster om Västerbacken). Allmän platsmark park/plantering inom gällande detaljplan (2480K-P108/1968) ändras till kvartersmark för hamn i ny detaljplan. Delen överförs till fastigheten Holmsund 2:65. Även del av vattenområdet som omvandlas till kvartersmark bör överföras till fastigheten Holmsund 2:65.	Svenska cellulosa AB, SCA

Umeå hamn 2:3	Lantmännens foderfabrik. Detaljplanen kräver inte någon fastighetsbildning.	Umeå hamn AB Tomträttsinnehavare: Lantmännen Ek
Umeå hamn 2:5	Circle K Terminal Sweden AB. Detaljplanen kräver inte någon fastighetsbildning.	Umeå hamn AB Tomträttsinnehavare: Circle K Terminal Sweden AB



Kartbild över fastigheter. Detaljplaneområdet markeras ungefärligt med svart streckad linje. Röda linjer/orangea områden visar fastighetsgränser/fastigheter. Grönt område och ljus blå färgade ytor utgör kommunens fastighet Holmsund 2:1 (38).

Rättigheter

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning kan, efter prövning av ansökan, bildas genom en så kallad anläggningsförrättning. Det kan bli aktuellt när det finns gemensamma behov hos flera fastigheter som behöver lösas i ett gemensamt sammanhang, exempelvis tillfartsvägar, avloppsledningar etc.

Inga befintliga gemensamhetsanläggningar berörs av detaljplanen.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen kan medföra ett behov av gemensamhetsanläggningar, exempelvis för gemensamma dagvattenlösningar.

En ansökan om bildande av gemensamhetsanläggning lämnas till Lantmäterimyndigheten i Umeå kommun. Fördelning av kostnader och regler för skötsel beslutas i förrättningen och fördelas på deltagande fastigheter.

Servitut och ledningsrätter

Servitut är en rätt för en fastighet att på ett visst bestämt sätt använda en annan fastighet. Det kan till exempel röra sig om rätten att ta väg eller nyttja en brunn på annans fastighet. Det finns två huvudtyper av servitut; avtalsservitut och officialservitut.

Ett officialservitut bildas genom lantmäteriförrättning, en så kallad fastighetsreglering. Servitutet redovisas i fastighetsregistret som text och karta och är knutet till fastigheten och gäller oavsett vem som äger den. Bildandet av officialservitut bekostas av berörda fastighetsägare.

Ett avtalsservitut bildas genom avtal mellan de två berörda fastighetsägarna. Avtalet måste innehålla vissa moment som framgår av 14 kap. jordabalken. Servitutet gäller tills rättighetshavaren bestämmer att det ska tas bort. Ett avtalsservitut kan skrivas in i fastighetsregistret, för att även gälla mot en eventuell ny ägare till den tjänande fastigheten. Inskrivning sker genom en skriftlig ansökan till Fastighetsinskrivningen och omfattas av en expeditionsavgift.

Ledningsrätt är en servitutsliknande rättighet att använda någon annans mark för ledningsändamål. Ledningsrätt kan upplåtas för ledningar för allmänna ändamål såsom vatten och avlopp, data och telekommunikationsledningar. Ledningsrätt kan endast inrättas av lantmäterimyndigheten.

Inom fastigheten Holmsund 2:65 och del som berör detaljplaneområdet har Umeå energi ledningsrätt för elledningar, 2480K-99/115.1.

Förändringar och konsekvenser

Umeå energi innehar ledningsrätt eller avtalsservitut för vissa ledningar inom hamnområdet. Rättighetsupplåtelse saknas helt för vissa ledningar och nätstationer och en del ledningar ligger fysiskt utanför ledningsrättsområdet.

Verksamheterna inom hamnområdet är föränderliga. Av denna anledning kan ledningar behöva flyttas och/eller kompletteras beroende av aktuell verksamhet. Eftersom verksamheten kräver flexibilitet har inga specifika ledningsområden för allmänna underjordiska ledningar (så kallade u-områden) reserveras särskilt på plankartan. Istället kommer ledningsrätt, servitut eller andra typer av avtal bli aktuellt för de ledningar som behöver särskilt skydd i området. Det pågår samtidigt ett projekt för att reservera huvudstråk för elledningar i hamnområdet.

Enligt *Ellag (1997:857)* får inte en starkströmsledning i normalfallet byggas eller användas utan tillstånd (nätkoncession). Umeå Energi har koncession för alla starkströmsledningar inom hamnområdet. När koncession finns kan ledningsrätt bildas enligt lag.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Fastighetsindelningsbestämmelser används för att reglera hur en fastighet eller samfällighet ska utformas eller för att reglera att servitut, ledningsrätter och liknande särskilda rättigheter samt gemensamhetsanläggningar ska skapas, ändras eller upphävas.

När bestämmelser om rättighetsområden, såsom servitut, införs i en detaljplan ska planprocessen också innefatta prövning av vissa grundläggande krav som ställs i fastighetsbildningslagen (1970:988), FBL.

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen genomförande innebär inga behov av fastighetsindelningsbestämmelser.

Ekonomiska frågor

Alla kostnader för planens framtagande och genomförande bekostas av exploitören/fastighetsägaren/tomträttsinnehavare/aktuell verksamhet som även står för kommande projekteringskostnader, byggnationer och anläggningsarbeten. Detta inkluderar kostnader för eventuella flyttningar av markledningar och ombyggnadsåtgärder i angränsande ytor, vilka härrör från exploateringen samt kostnader för fastighetsbildningsåtgärder.

Utbyggnaden av hamnen kommer att leda till kostnader av olika typer, exempelvis utfyllnader i vattenområden i form av anläggande av nya kajer och utbyggnad av teknisk infrastruktur. Hamnens entré kommer också att ses över vilket sannolikt innebär förändringar i kommunikationsspråk och förändrat ägande av hela eller delar av fastigheter. I närtid ska bland annat Norra kajen renoveras och rätas ut, Södra kajen byggas ut och Energipiren omvandlas till en ny pir. Beräknad kostnad för detta är 1,4 mdr och beräknas bli klart till 2027.

Genomförandet av detaljplanen ska inte belasta kommunen med några kostnader.

Planavgift

Planavgift kommer inte att tas ut vid bygglov.

Tekniska frågor

Inför exploatering kommer särskilda utredningar och tillstånd att krävas, till exempel detaljerade projekteringar av anläggningar, byggnader och ledningsnät samt tillstånd enligt miljöbalken eller andra lagrum för de verksamheter som kräver det.

Samråd/granskning

Efter samrådet har inkomna synpunkter sammanställts i en samrådsredogörelse och handlingarna har reviderats om det bedömts vara relevant.

Efter granskning (nr.1) har inkomna synpunkter sammanställts i ett granskningsutlåtande (nr.1) och handlingarna har reviderats om det bedömts vara relevant.

Efter granskning (nr.2) kommer inkomna synpunkter att sammanställas i ett granskningsutlåtande (nr.2) och handlingarna har reviderats om det bedömts vara relevant.

Planfrågor har under hand diskuterats med berörda.

Medverkande

Johanna Söderholm, Detaljplan

Mikael Isaksson, Umeå hamn AB

Isabella Forsgren, INAB

Johanna Thurdin, Tyréns Sverige AB

I övrigt har flertalet verksamheter, konsulter och personer bidragit i detaljplaneprocessen. Endast nyckelpersoner namnges ovan.

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

Denna handling har godkänts av planchef Clara Ganslandt med planarkitekt Johanna Söderholm som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.