

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

Inom Sävar i Umeå kommun, Västerbottens län



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

Innehållsförteckning

Detaljplaneprocessen	4
Om detaljplaner	4
Planens syfte	5
Beskrivning av detaljplanen	5
Plandata	5
Planens huvuddrag	6
Norrbotniabanan och Kungsvägen	8
Planförfarande	10
Planhandlingar	10
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden	11
Kommunala ställningstaganden	11
Ställningstaganden enligt miljöbalken	19
Hushållningsbestämmelser	19
Miljökvalitetsnormer	23
Strandskydd	27
Natura 2000	27
Planeringsförutsättningar	31
Mark- och vattenanvändning	31
Stads- och landskapsbild	32
Naturmiljö	35
Geotekniska förhållanden	41
Social miljö	43
Kommunikationer	45
Teknisk försörjning	47
Hälsa och säkerhet	49
Förändringar och konsekvenser	57
Mark- och vattenanvändning	57
Stads- och landskapsbild	59
Naturmiljö	62
Grönstruktur och rekreation	69
Geotekniska förhållanden	70
Grundvatten	71
Social miljö	71

Kommunikationer.....	73
Teknisk försörjning.....	75
Hälsa och säkerhet	83
Genomförandefrågor.....	90
Organisatoriska frågor	90
Fastighetsrättsliga frågor	92
Tekniska frågor.....	96
Ekonomiska frågor.....	96
Upplysningar.....	98
Samrådsrets	99
Medverkande	100
Källor.....	100
Bilaga	101
Planbestämmelser med lagstöd	101

Detaljplanprocessen

Om detaljplaner

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

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

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

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



Detaljplanprocessen, utökat förfarande

Kungörelse

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

Samråd

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

Granskning

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

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av Kommunfullmäktige.

Laga kraft

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

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ett resecentrum i anslutning till en ny järnvägsstation i Sävar, samtidigt som delar av befintliga detaljplaner upphävs. Planen syftar även till att skapa ett levande och tillgängligt stationsområde genom att medge en centrumbyggnad som tillför service, funktioner och närvaro till platsen. Med syftet att skapa en tydlig platsbildning i samklang med den omgivande miljön säkerställer detaljplanen ett centralt torg samt byggnaders placering och utformning. I syfte att underlätta resenärers tillgång till stationen med bil planläggs även en yta för parkering.

Detaljplanen syftar även till att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse av resecentrum genom att reglera att eventuella föroreningar identifieras och saneras innan byggnation påbörjas.

Ytterligare ett syfte med detaljplanen är att möjliggöra för en ny gång- och cykelväg som förbinder resecentrum med östra Sävar samt att möjliggöra för att befintliga gångstigar kopplas samman med det nya nätet. Med syftet att säkerställa gång- och cykelvägens framkomlighet planläggs en bro med gång- och cykelbana över Sävarån. Detaljplanen omfattar även delar av Sävarån samt befintliga naturområden som planläggs i bevarande och skyddande syfte. I syfte att säkerställa markstabilitet för planerad användning samt närliggande gata möjliggör detaljplanen även för uppförande av erosionsskydd.

Planen syftar också till att säkerställa mark för Norrbotniabanans fundament samt skapa goda förutsättningar för järnvägens tekniska och funktionella behov. Detaljplanen säkerställer även en god dagvattenhantering för området med syftet att ej påverka närliggande vattendrag negativt.

Beskrivning av detaljplanen

Plandata

Tätort: Sävar

Planområdets area: 17 955 m²

Avstånd till centrala Sävar: 0,5 km

Avstånd till Rådhusorget, Umeå: 16 km

Markägoförhållanden inom planområdet: Privat och kommunalt ägd mark

Vattenområden: Öxbäcken och Sävarån

Planområdet utgör ett långsmalt område mellan Tomternavägen och Sävar skola.

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



Figur 1: Ortofoto med detaljplanens planområde i vitt.

Planens huvuddrag

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

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

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

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

Med syftet att skapa planmässiga förutsättningar för nytt resecentrum, centrumverksamhet, ny gång- och cykelväg såväl som en gång- och cykelbro bedöms detaljplanen i hög grad överensstämja den *Fördjupade översiktsplan för Sävar* (Umeå kommun, 2021). Då

detaljplanen innebär en förstärkning av utpekat stationsläge samt möjlighet till ökat kollektivt resande bedöms planen även följa *Översiktsplan - Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet* (Umeå Kommun, 2018).

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

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

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

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

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

Detaljplanen bedöms inte innebära en betydande miljöpåverkan.

Kvartersmark

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

Allmän platsmark

Planen reglerar allmän platsmark i form av **[NATUR]**, **[TORG]**, **[GATA]**, **[GATA₁]** och **[(GATA)]**.

Vattenområde

Planen innebär att del av Öxbäcken planläggs som **[GATA₁]**. Detaljplanen innebär även att området över Sävarån planläggs som **[(GATA)]** och **[(bro)]**. Vattendraget säkerställs med användningen vattenområde **[W]**, **[(W)]**.

Genomförandetid

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

Norrbotniabanan och Kungsvägen

Norrbotniabanan's dragning har fastställts i *järnvägsplanen för delsträckan Dåva–Skellefteå* (Trafikverket, 2023) och ombyggnationen av Kungsvägen har fastställts i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl.* (Umeå kommun, 2024). Då båda järnvägsplanen samt detaljplanen för Kungsvägen är antagna och har fått laga kraft utgör dom planeringsförutsättningar för denna detaljplan. Nedan redovisas hur järnvägsplanen och nya Kungsvägen förhåller sig till planområdet.



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

Järnvägsplan för delsträckan Dåva Gryssjön

Norrbotniabanan är en planerad 27 mil lång ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå.

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

Järnvägsplanen för delsträckan Dåva Gryssjön (Trafikverket, 2023) innebär att järnvägslinjen passerar genom Sävar tätort i nära anslutning till E4:ans norra sida samt att en regionalstågsstation anläggs.

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

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

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

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



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

Ombyggnation av Kungsvägen

För att ge plats åt järnvägen och tillhörande resecentrum behöver Kungsvägen delvis ledas om. Omdragningen av Kungsvägen har som beskrivet ovan hanterats i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl. (Umeå kommun, 2024)*

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

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

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



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

Planförfarande

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

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

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning
- Umeå kommun. (2025). GestaltningsPM (bilaga till planhandlingar)

Underlag

- Undersökning av betydande miljöpåverkan, april 2025.
- Grundkarta, januari 2025.
- Fastighetsförteckning, maj 2025.
- Samrådsredogörelse, juni 2025
- Granskningsutlåtande, september 2025

Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

Kommunala ställningstaganden

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

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

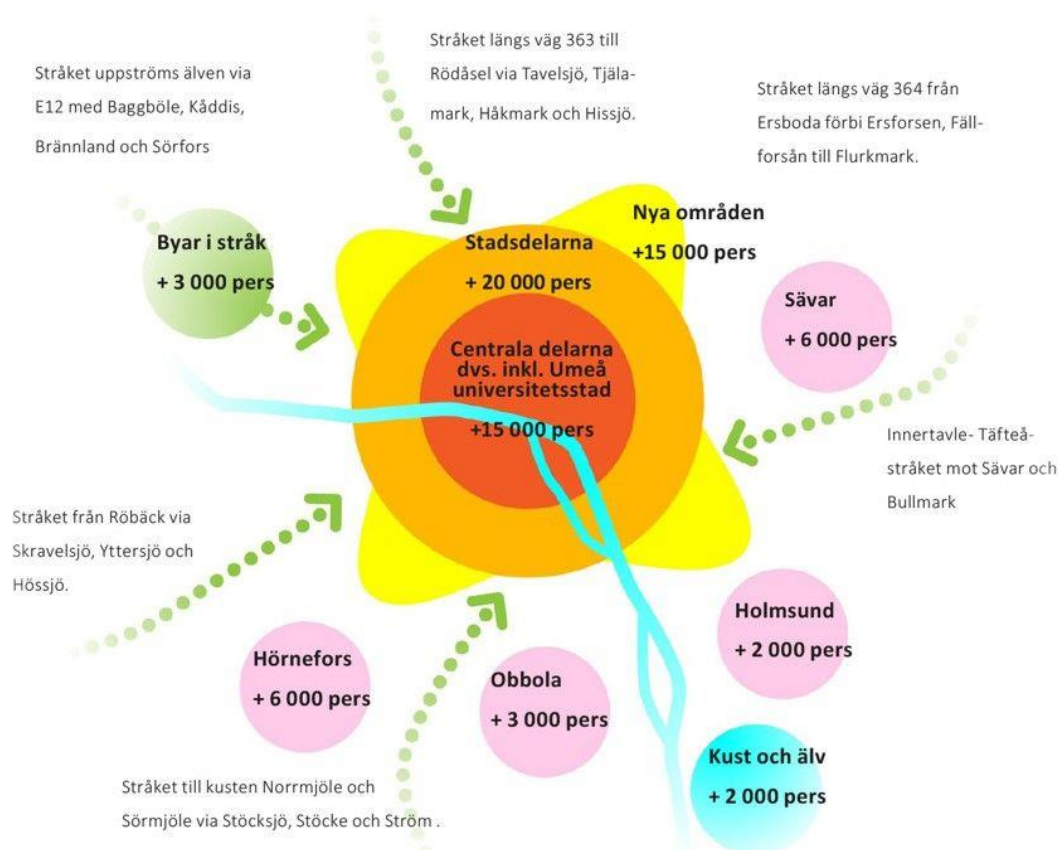
Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet

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

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

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

Detaljplanen för nytt resecentrum i Sävar följer översiktsplanen eftersom ett resecentrum möjliggör en förstärkning av stationsläget och kollektivt resande.



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

Fördjupad översiktsplan för Sävar

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

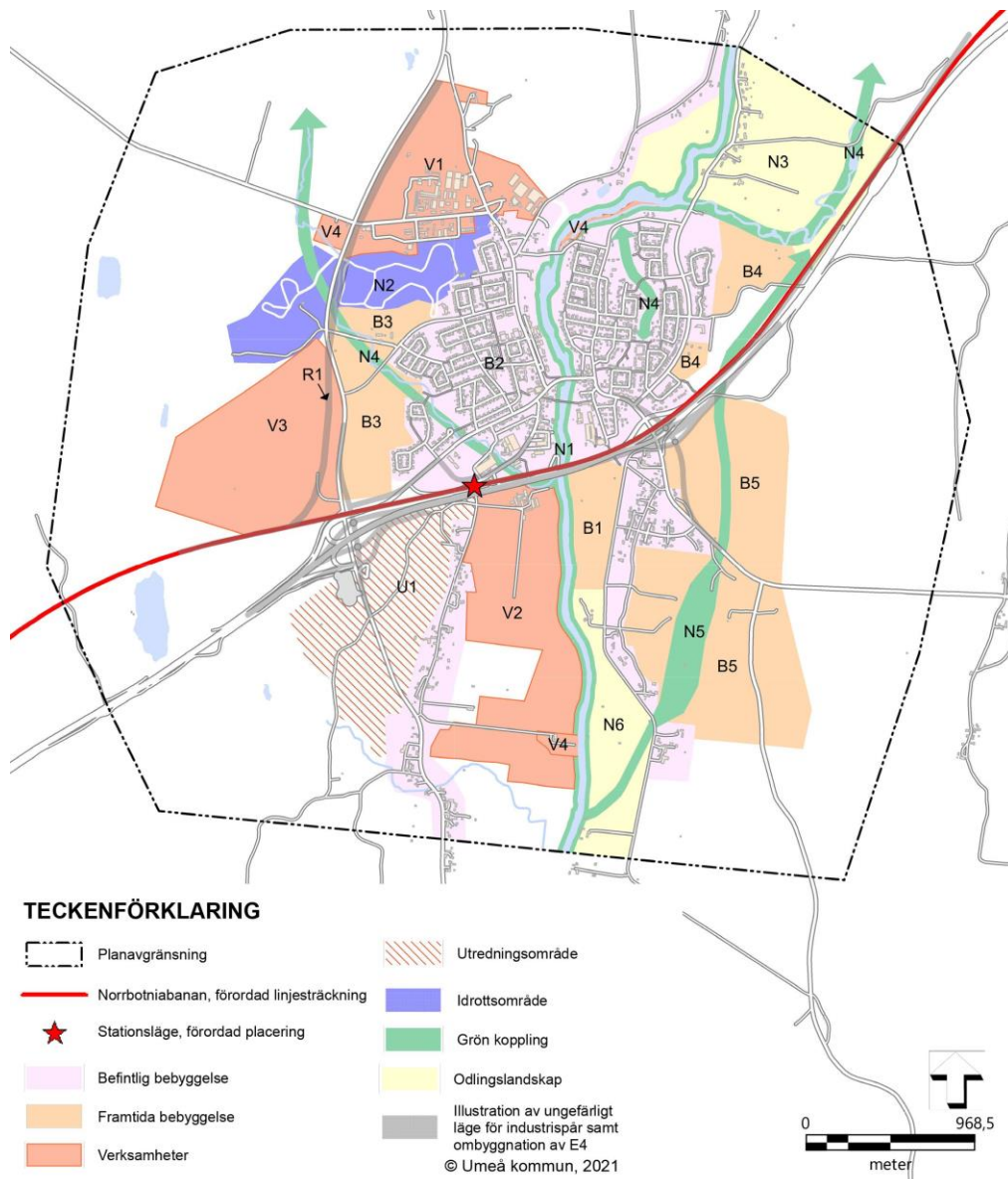
Ett resecentrum i Sävar knyter orten närmare Umeå genom kortare restid, samtidigt som helt nya pendlingsmöjligheter öppnas upp norrut mot Robertsfors och Skellefteå liksom söderut mot Örnsköldsvik. Sävars nya resecentrum föreslås få en central placering som gör det lätt att ta sig till och från stationen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

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

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

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

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



Figur 6: Plankarta till den fördjupade översiktsplanen för Sävar.

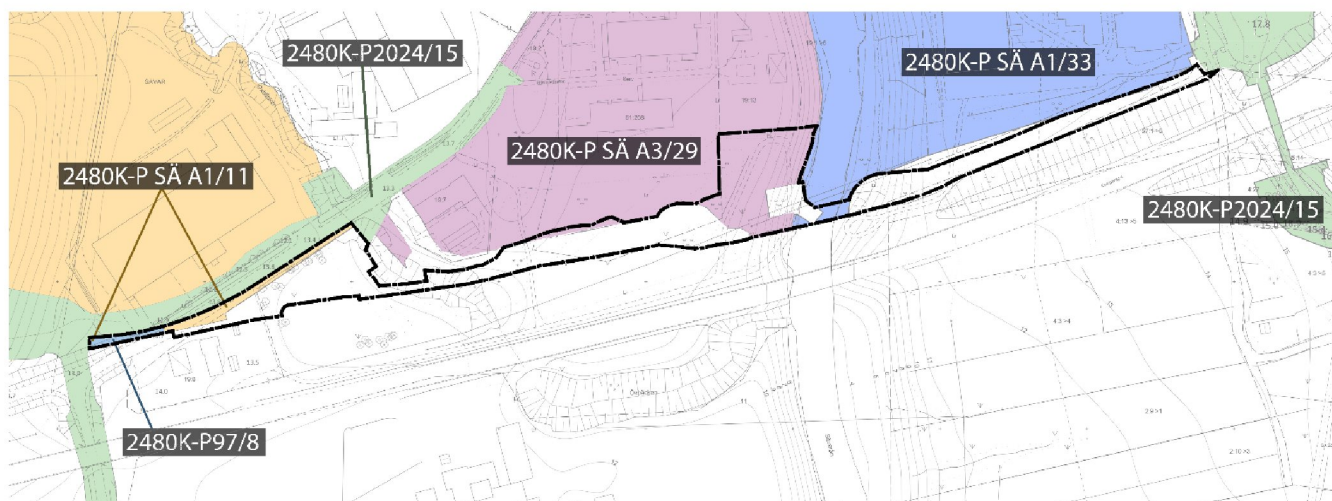
Detaljplaner och områdesbestämmelser

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

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

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

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



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

Detaljplaner som upphävs

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

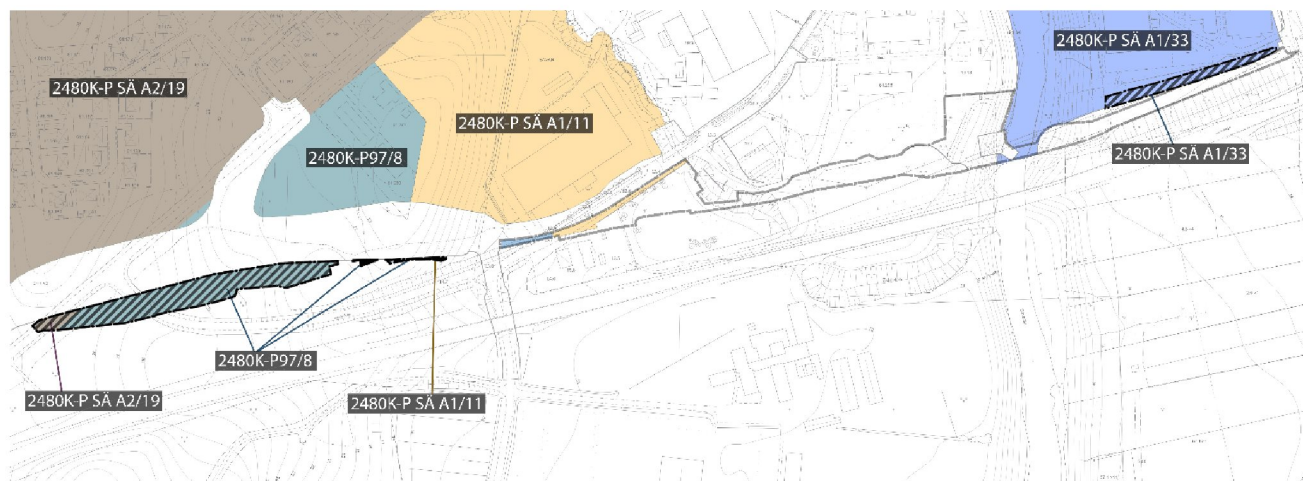
I anslutning till Sävar skola upphävs delar av detaljplanen 2480K-P SÄ A1/33. Skälet till upphävandet är att möjliggöra ett utökat servitutområde för Norrbotniabanen.

Samtliga ytor ersätts inte av den nya planen utan blir därmed planlösa.

I tabellen nedan listas alla gällande detaljplaner som delvis upphävs.

Tabell 2. Delar av gällande detaljplaner som upphävs.

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



Figur 8: Upphävda detaljplaner - Illustrationen visar med skraffering områden av gällande detaljplaner som upphävs.

Norrbotniabanans noder 2

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

Projektets syfte var att tillvarata Norrbotniabanans fulla potential i stationsorterna Bureå, Robertsfors och Sävar. Målet var att skapa attraktiva och konkurrenskraftiga noder på kort och lång sikt i enlighet med regionens och kommunernas visioner och mål. Detta med

riktningen att hitta lösningar som gav flexibilitet och maximala synergieffekter mellan olika funktioner och verksamheter i och i anslutning till resecentrum.

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

Inom ramen för projektet har en gemensam risk/möjlighetsanalys, barnkonsekvensanalys samt tillgänglighetsanalys tagits fram. Barnkonsekvensanalysen (Ekologigruppen, 2024) utgör ett underlag till denna detaljplan. Se avsnitt *Barnperspektiv* under både *Förutsättningar* samt *Förändringar och konsekvenser*.

Planbesked

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

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

Undersökning av miljöpåverkan

När en detaljplan upprättas eller ändras ska kommunen ta ställning till om dess genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Planförslaget ska genomgå en undersökning enligt 6 kap. miljöbalken och miljöbedömningsförordningen, där omständigheter som talar för och emot en betydande miljöpåverkan ska identifieras. Om undersökningen resulterar i att en betydande miljöpåverkan kan antas ska en strategisk miljöbedömning göras.

Undersökningen visar på att *risk för påverkan* finns avseende:

- Typ av verksamhet
- Vattenförekomster som inte uppnår MKN
- Befintlig bullerproblematik
- Förorenade områden
- Erosion och skredrisk
- Översvämningsrisk
- Dagvatten
- Elektromagnetiska fält
- Förekomst och förutsättningar för känsliga eller hotade arter
- Påverkan kan antas på områden av riksintresse enligt 3–4 kap. miljöbalken.
- Påverkan kan antas på skyddade områden enligt 7 kap. miljöbalken, inklusive Natura 2000
- Sannolikheten för allvarliga olyckor
- Risker för människors hälsa
- Naturresursernas, naturmiljöns och kulturmiljöns tålighet i det område som kan antas bli påverkat
- Allmänhetens behov av information

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande *inte antas* medföra en betydande miljöpåverkan, varför *ingen* s.k. miljöbedömning har gjorts.

I planbeskrivningen ska ändå faktorer med inneboende risk för miljöpåverkan behandlas även om en miljöbedömning inte behöver genomföras. För nu aktuell detaljplan har följande faktorer bedömts särskilt relevanta:

- Naturvärden i anslutning till Sävarån (riksintresse, Natura 2000 och strand-skydd) och Öxbäcken (biflödet till Natura 2000 område).
- Översvämning samt skred och ras i anslutning till Öxbäcken.
- Dagvatten.
- Sanering av befintliga markföroreningar till följd av tidigare drivmedelshantering.
- Buller och transport av farligt gods på angränsande väg och järnväg.

Byggnadsnämnden har gjort bedömningen att detaljplanen kan antas utgöra ett så kallat annat stadsbyggnadsprojekt enligt 4 kap. 34 § andra stycket andra punkten plan- och bygglagen. Undersökningen av betydande miljöpåverkan har därför tagit hänsyn till vad som anges i både 5 § samt 10 § 1–3 och 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen.

Genomgången baseras på tillgänglig geografisk information samt genomförda utredningar avseende dagvatten, geoteknik, naturvärdesinventering, morfologi, markundersökning, buller påverkansanalys och barnperspektivet.

Länsstyrelsen har tagit del av beslutet och *delar* bedömning att planens genomförande *inte innebär* någon betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsens skriver i sitt yttrande:

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att rubricerad detaljplan inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap. 11 a § PBL.

Länsstyrelsens yttrande i undersökningssamråd 2023-06-21 lyfte frågan om påverkan på miljökvalitetsnorm för vattenförekomsten Öxbäcken. I ett kompletterande samråd har länsstyrelsen i yttrande 2024-02-06 bedömt att status för vattenförekomsten inte försämrats och att detaljplanen därmed inte innebär betydande miljöpåverkan. Efter detta förnyade undersökningssamråd gör länsstyrelsen samma bedömning.

Ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan har fattats 10 april 2025 och därefter offentliggjorts på kommunens digitala anslagstavla under tre veckor.

Kommunala beslut i övrigt av betydelse för detaljplanen

Inriktningsbeslut

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

Syftet med delningen var att påskynda planarbetet för omdragning av Kungsvägen och gång- och cykelbron. Dessa områden handlades från och med inriktningsbeslutet i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl.* (Umeå kommun, 2024)

Kollektivtrafikprogram

Kollektivtrafikprogrammet (Umeå kommun 2021b) pekar ut riktning och åtgärder för tillgänglig och förbättrad kollektivtrafik i takt med att Umeå kommun växer.

Cykeltrafikprogram

Programmets (Umeå kommun, 2018b) mål är att öka andelen resor som görs med cykel samt att trafiksäkerheten för cyklister ska förbättras.

Parkeringsnorm

Genom parkeringsnorm (Umeå kommun, 2018c) anger kommunen det lägsta antal parkeringsplatser som ska tillföras fastigheten vid ny- och tillbyggnad av bostäder, verksamheter samt vid ändrad användning. Parkeringsbehovet ska tillgodoses på ett hållbart och godtagbart sätt samt bidra till att främja minskat bilanvändande.

Dagvattenprogram

Programmet (Umeå kommun, 2022) slår fast hur dagvattnet ska hanteras i takt med kommunens fortsatta tillväxt, utan att medborgare och omgivande miljö ska påverkas negativt.

Anvisningar för avfallshantering och återvinning

Anvisningarna (Vakin, 2023) innehåller råd och anvisningar vid ny- och ombyggnad av plats för avfallshämtning av alla avfallsslag som uppkommer i hushållen. Dessa säkerställer att avfallshanteringen ska kunna hanteras med framkomlighet för hämtningsfordon och hämtningspersonal.

Utredningar

- Ekologigruppen. (2024). *Barnkonsekvensanalys Norrbotniabanan, Kunskapsunderlag för planering av resecentrum vid Sävar, Robertsfors och Bureå.*
- Greensway. (2016). *Naturvärdesinventering Norrbotniabanan - Sträckan Dåvamyran–Skellefteå.*
- Sweco. (2021). *Naturvärdesinventering - Natura 2000-område Sävarån.*
- Sweco. (2024a). *Markmiljöundersökning Preem Sävar.*
- Sweco. (2024b). *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån.*
- Structor. (2024). *Bullerutredning.*
- Tyréns. (2024). *Morfologisk studie av vattenförekomsten Öxbäcken.*
- WSP. (2023a). *Markteknisk undersökningsrapport.*
- WSP. (2023b). *Resecentrum Sävar - Projekterings PM.*
- WSP.(2024). *Kungsvägen, Sävar – trafikbullerutredning.*
- WSP. (2025a). *Dagvattenutredning Sävar Resecentrum.*
- WSP. (2025b). *Bilaga till dagvattenutredning - Recipientbedömning Öxbäcken Sävar.*

Övriga underlag

- Länsstyrelsen i Norrbottens län & Länsstyrelsen i Västerbottens län. (2019). *Riktlinjer för fysisk planering – Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län*. Luleå och Umeå: Länsstyrelsen.
- Trafikverket. (2023). *Järnvägsplan: Norrbotniabanan, delsträcka Dåva–Skellefteå*.
- Umeå kommun. (2018a). *Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning till planens delar, teman och aktualitet*. Antagen av kommunfullmäktige 2018. Umeå: Umeå kommun.
- Umeå kommun. (2018b). *Cykeltrafikprogram för Umeå*. Beslutad av kommunfullmäktige 2018.
- Umeå kommun. (2018c) *Parkeringsnorm för Umeå kommun. Reviderad version antagande av kommunfullmäktige 2018*.
- Umeå kommun. (2021a). *Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för Sävar*. Antagen av kommunfullmäktige 2021. Umeå: Umeå kommun.
- Umeå kommun. (2021b). *Kollektivtrafikprogram för Umeå kommun*. Beslutad av kommunfullmäktige 2021.
- Umeå kommun. (2022). *Dagvattenprogram för Umeå*. Beslutad av kommunfullmäktige 2022.
- Umeå kommun. (2024). *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl. (Dnr 2480K-P2024/15)*. Antagen av kommunfullmäktige 2024.
- Vatten och Avfallskompetens i Norr AB [Vakin]. (2023) *Anvisningar för avfallshantering och återvinning, version 1.0*.
- Västerbottens museum. (1997). *Kulturhistorisk bebyggelseinventering: Del 3, Umeå yttre byar*. Umeå: Västerbottens museum.

Ställningstaganden enligt miljöbalken

Under respektive rubrik i detta avsnitt beskrivs hur detaljplanen förhåller sig till kapitel 3, 4, 5 och 7 i miljöbalken.

Hushållningsbestämmelser

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

Enligt 3 kap. 1 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges åt sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Mark- och vattenanvändningarna som skyddas av tredje kapitlet miljöbalken utgör både bevarandebestämmelser och mark- eller vatten som är lämplig för en viss typ av exploatering. I den paragraf som berör naturvård, kulturmiljö och friluftsliv finns ett tillägg om att skydda fysisk miljö i övrigt. Detta tillägg syftar på att planeringen ska hushålla även med den bebyggda miljön och landskapsbilden.

Ekologiskt särskilt känsliga områden

Detaljplanen berör vattenområdet för Sävarån samt dess strandkanter då detaljplanen möjliggör för anläggande av en gång- och cykelbro över vattendraget. Detaljplanen har även en mindre påverkan på Öxbäcken då den del av vattendraget som ingår i planområdet kulverteras inom ramen för angränsande järnvägsplan. Detaljplanen innebär däremot att erosionsskydd möjliggörs inom Öxbäcken strandkant. Utöver detta avvattnas detaljplaneområdet mot Öxbäcken samt Sävarån.

Den påverkan på Öxbäcken samt Sävarån som detaljplanen medför är till stor del sammankopplad med åtgärder som planeras inom ramen för angränsande järnvägsplan varav en morfologisk studie (Tyréns, 2024) togs fram i ett tidigt skede för att studera den sammanvägda påverkan på Öxbäcken. Utredningen konstaterade att planerna kan genomföras utan risk för att status för parametern närområde försämras.

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

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

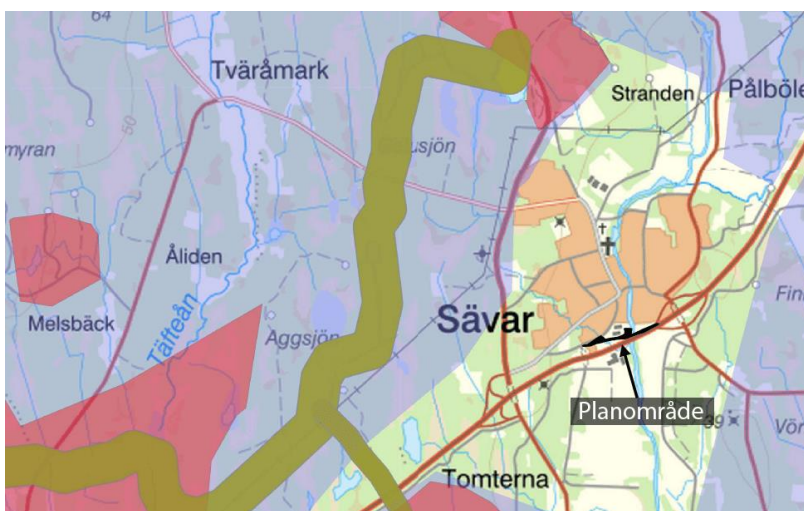
Se avsnitt *Miljökvalitetsnormer* nedan samt *Naturmiljö* under både *Planeringsförutsättningar* och *Förändringar och konsekvenser*.

Rennäring

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

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

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



Figur 9. Renbruksplan - Utklipp från Rans samebys renbruksplan, 2021. Blått representerar kärnområde, rött nyckelområde och orange/gula sträckflyttleder. Planområdet är markerat med svart prick.

En renbruksplan är ett levande dokument och ändras kontinuerligt allt eftersom förutsättningarna för de olika betesmarkerna förändras. Bedömningen har gjorts att förutsättningarna inom planområdet ej har förändrats sedan 2021 varav områdets status som ej betydande för rennäringen kvarstår.

Riksintressen

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

Kapitel 3 miljöbalken

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

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

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

Framtida järnväg

Riksintresset innebär att området är av nationellt intresse för framtida utbyggnad av järnvägsinfrastruktur. Syftet med riksintresset är att säkerställa att möjligheten till en eventuell framtida dragning av järnväg genom området inte omöjliggörs av annan bebyggelse eller anläggningar. Vid planläggning och beslut ska det därför beaktas att marken kan komma att behövas för järnvägsändamål på sikt. Detaljplaner och andra markanvändningsbeslut bör utformas så att de inte försvårar eller fördröjer en framtida järnvägsutbyggnad i området.

Avrinning i vattendrag

Riksintresset innebär att de naturliga hydrologiska förhållandena i och kring Sävarån är av nationell betydelse. Riksintresset syftar till att skydda den naturliga avrinningsregimen, vattenkvaliteten och de ekologiska värden som är beroende av dessa processer. Vid planering och genomförande av åtgärder inom eller i närheten av området ska hänsyn tas till detta riksintresse för att säkerställa att de värden som motiverar skyddet inte skadas eller försämras. Fokus ligger på att bevara de naturliga flödesvariationerna och en god vattenkvalitet som är grundläggande för områdets biologiska mångfald och ekosystemfunktioner.

Naturvård Sävarån

Riksintresset innebär att området har nationellt betydelsefulla naturvärden kopplade till Sävarån och dess närmiljö. Riksintresset syftar till att skydda och bevara den biologiska mångfalden, värdefulla livsmiljöer och de ekologiska processer som är knutna till vattendraget och dess omgivningar. Vid planering och genomförande av åtgärder inom eller i anslutning till området ska särskild hänsyn tas till dessa naturvärden. Det innebär att åtgärder som kan negativt påverka exempelvis känsliga arter, viktiga habitat, strandskyddet eller den

hydrologiska funktionen i området bör undvikas. Syftet är att säkerställa en långsiktig bevarande av de värden som motiverar riksintresset.

E4 genom Västerbottens län

Detta riksintresse innebär att området är av nationellt intresse för att säkerställa funktionen och utvecklingen av Europaväg 4, som är en central transportled i Sverige. Riksintresset syftar till att trygga vägens långsiktiga kapacitet, säkerhet och standard samt att möjliggöra framtida förbättringar och anslutningar.

Genomförande av detaljplanen

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte innebära en negativ påverkan på riksintresset *Framtida järnväg* då detaljplanen planläggs för att stödja Norrbottenbanans funktioner. Detaljplanen bedöms inte heller innebära negativ påverkan på riksintresset *Avrinning i vattendrag och Naturvård Sävarån*. Då riksintresset *E4 genom Västerbottens län* är beläget utanför planområdet berörs det inte av detaljplanen.

Kapitel 4 miljöbalken

I miljöbalkens fjärde kapitel har riksdagen specificerat ett antal geografiska områden som i sin helhet är av riksintresse (4 kap. 1-7 §§ MB). För samtliga utpekade riksintressen gäller enligt den generella bestämmelsen i 4 kap. 8 § MB att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön inte får medföra att områdenas natur- och kulturvärden påtagligt skadas. För vart och ett av dessa riksintressen gäller dessutom särskilda förbud eller krav på hänsyn. Dessa krav måste också vara uppfyllda för att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön ska vara tillåtna.

Sävarån samt dess biflöden är ett av de namngivna vattendragen i 4 kap. 6 § miljöbalken, som specifikt handlar om skydd mot vattenkraft och vattenreglering. Då detaljplanen ej möjliggör för vattenkraft/vattenreglering är paragrafen inte relevant för denna detaljplan.

Detaljplanen berörs däremot av den generella bestämmelsen i 4 kap. 8 § MB där man säkerställer att det vid prövning av en verksamhet eller åtgärd som kan påverka ett område av riksintresse för naturvärden särskilt ska beaktas att området skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljövärdena. Detta innebär att det vid planläggning inom eller i närheten av riksintresset "Naturvård Sävarån" måste säkerställas att detaljplanens genomförande inte leder till en påtaglig negativ påverkan på de naturvärden som motiverar riksintresset.

Planområdet omfattas även av riksintresse för Natura 2000 "Sävarån", vilket är ett nätverk av skyddade områden av EU-gemensamt intresse för att bevara biologisk mångfald och värdefulla livsmiljöer samt arter. Syftet med Natura 2000 är att säkerställa gynnsam bevarandestatus för dessa livsmiljöer och arter.

Genomförande av detaljplanen

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

Se avsnitt *Natura 2000* under *Ställningstaganden enligt miljöbalken*

Miljökvalitetsnormer

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

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

Miljökvalitetsnorm för utomhusluft

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

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

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

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

Miljökvalitetsnorm för vatten

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

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

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

Ingen vattenförekomst inom Bottenvikens vattendistrikt uppnår god kemisk status till följd av storskalig och långväga spridning av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) vilka

sprids till miljön via läckage från varor, avfallsupplag med mera. Bortsett från dessa är det ett femtiotal vattendrag, sjöar och kustvatten som inte uppnår god kemisk status på grund av påverkan från olika tungmetaller och tributyltenn (TBT). Trots detta bedöms vattenkvaliteten vara överlag god inom distriktet.

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

Nuvarande status och norm för berörda ytvattenförekomster

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

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

Figur 10. Tabeller som redovisar ekologisk och kemisk status och norm för ytvattenförekomster som berörs av detaljplanen.

MKN ekologi

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

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

MKN kemi

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

Nuvarande status och norm för berörd grundvattenförekomst

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

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

Figur 11: Tabell som redovisar kemisk och kvantitativ status och norm för grundvattenförekomster som berörs av detaljplanen.

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

MKN kemi

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

MKN kvantitativ

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

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

Miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller

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

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

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

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

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

Strandskydd

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

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

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

Detaljplanen innebär att strandskyddet upphävs inom område med användningen GATA₁ samt område med användningen NATUR. I båda fallen åberopas 7 kap. 18 e § första stycket 5 miljöbalken som särskilt skäl, nämligen att platsen behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet.

För området med användningen GATA₁ är bedömningen att intresset att ianspråkta marken för en ny gång- och cykelväg såväl som en gång- och cykelbro väger tyngre än strandskyddets syfte. Eftersom dessa funktioner är kopplade till Norrbotniabanans dragning genom Sävar kan de därmed ej förläggas på annan plats.

För området med användningen NATUR är bedömningen att intresset att ianspråkta marken för en gångväg/serviceväg ner till området under gång- och cykelbron, vid Sävaråns strandkant, väger tyngre än strandskyddets syfte. Eftersom planerad gångväg/serviceväg är kopplad till Norrbotniabanans dragning genom Sävar kan den därmed ej förläggas på annan plats.

Samtliga funktioner som planeras inom strandskyddat område är av högt allmänintresse då dom skapar förutsättningar för gena och trygga gång- och cykelkopplingar till och från det nya stationsområdet samt tillgång till Sävaråns strandkant.

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

Natura 2000

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

Kommuner är skyldiga att se till att naturtyper/livsmiljöer i Natura 2000-områden inte försämras eller att skyddade arter störs på ett betydande sätt.

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

Bevarandetillstånd och bevarandemål

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

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

Bevarandemål för Sävarån är:

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

Arter

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

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

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

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

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



Figur 12: Natura 2000 Sävarån - Naturområdet bestående av Sävarån samt dess biflöden är markerat med blått.

Genomförande av detaljplanen

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

Broarna, i spännarmerad betong, kommer anläggas av Trafikverket och innebär schaktarbeten inom vattenområde och intrång i Natura 2000-området Sävarån, vilket är

tillståndspliktigt enligt 11 kap. miljöbalken samt 7 kap 28 a § miljöbalken. Trafikverket har därmed ansökt om en samlad prövning för både vattenverksamhet och intrång i Natura 2000-område. Som underlag i tillståndsprövningen har det på uppdrag av Trafikverket tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning för broarna (Sweco, 2024b). Ett antal risker för påverkan på Natura 2000-området har identifierats.

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

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

Det finns risk för utsläpp av förorenande ämnen under anläggningsskedet, såsom drivmedel och kemikalier. Länshållningsvattnet från sponter kommer att renas från suspenderade partiklar genom klarning, översilning eller dylik åtgärd. Risken finns även att vatten med pH-värden som kan påverka växt- och djurliv negativt släpps ut i vattendraget. Det gäller vid betonggjutning, hantering av svavelhaltigt berg och sulfidhaltig jord samt utläggning av stenkross. Under anläggningsskedet kan det också bli bullerstörningar samt störningar på grund av körning med maskiner, avverkning och markberedning nära och i vattendragen.

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

Trafikverket miljökonsekvensbeskrivning beskriver även planerade skyddsåtgärder avseende på Natura 2000-området Sävarån så som exempelvis:

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

Utredningen konstaterar att exploateringen, med dom planerade skyddsåtgärderna, inte bedöms påverka bevarandestatus för naturtypen större vattendrag eller att de typiska

arterna försämras, även om en viss negativ störning i vattendraget kan uppstå lokalt och under en begränsad tid.

Föreslagna säkerhetsåtgärder är ingenting som regleras inom ramen för denna detaljplan. Utredningen påvisar däremot att ett genomförande av detaljplanen är möjlig utan att skada den livsmiljö eller de livsmiljöer som Natura 2000-området syftar till att skydda. Utredningen påvisar även att detaljplanen kan genomföras utan att utsätta de skyddade arterna för en störning som betydligt försvårar deras bevarande i området.

Planeringsförutsättningar

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

Norrbotniabans dragning har fastställts i järnvägsplanen för delsträckan Dåva–Skellefteå (Trafikverket, 2023) och ombyggnationen av Kungsvägen har fastställts i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl. (Umeå Kommun, 2024)*. Då både järnvägsplanen samt detaljplanen för Kungsvägen är antagna och har fått laga kraft utgör dom planeringsförutsättningar i detta dokument.

Mark- och vattenanvändning

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

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

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



Figur 13. Ortofoto med planområde

Stads- och landskapsbild

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

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

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



Figur 14: Karta över tätort, ny järnväg och ny dragning av kungsvägen. Källa: &Rundquist Arkitekter

Bostäder

Det finns inga bostäder inom planområdet eller i dess närhet.

Verksamheter och andra anläggningar

I planområdets västra del finns en befintlig drivmedelsstation. Området norr om Kungsvägen utgörs av ett verksamhetsområde. Nordöst om planområdet är Sävar brandstation belägen.

Kulturmiljö

Delar av bebyggelsen i Sävar är utpekad av kommunen som en kulturmiljö i dokumentet *Kulturhistorisk bebyggelseinventering del 3 - Umeå yttre byar* (Västerbottens museum, 1997). Bebyggelseinventeringen beskriver Sävars bebyggelsehistoria, karaktär samt bevarandevärda miljöer och byggnader.

Sävars kulturhistoriska värde ligger i dess utveckling från ett stort jordbrukssamhälle till ett tätortscentrum, där en stor del av den äldre småhusbebyggelsen och bystrukturen fortfarande finns kvar. Detta värde betonas av bevarade delar av den gamla landsvägen och Kungsvägen, bevarade historiska byggnader längs dessa vägar samt den sammanhängande bebyggelsen på Bruksbacken.

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



Figur 15: Kulturmiljö utpekad i Kulturhistorisk bebyggelseinventering del 3.

Norr om planområdet finns en befintlig stenbro från 1878 som går över Öxbäcken. Bron ingick tidigare i den gamla kustlandsvägen men är nu belägen inne på verksamhetsområdet norr om Kungsvägen. Då bron är belägen utanför planområdet berörs den ej av detaljplanen.

Fornlämningar

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

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

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

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



Figur 16: Överst: Undersökningsområde arkeologi - Kartutsnitt som visar områden där Trafikverket genomfört arkeologiska utredningar (orange) samt samrådsförslagets planområde. Unders: Kulturhistoriska lämningar - Karta som visar ytan för övriga kulturhistoriska lämningar samt fornlämningar i planområdets närhet. Källa: Forsök 2024

Naturmiljö

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

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

Sävarån

Sävarån är cirka 140 km lång. Ån börjar i Lossmenträsket och rinner ner förbi Sävar, för att därefter mynna i Sävarfjärden. Ån har ett rikt och varierat lopp, våtmarker, vattenfall och

många forsar och sel. Till sin helhet är Sävarån med biflöden relativt opåverkad med undantag för den numera upphörda flötningsverksamheten.

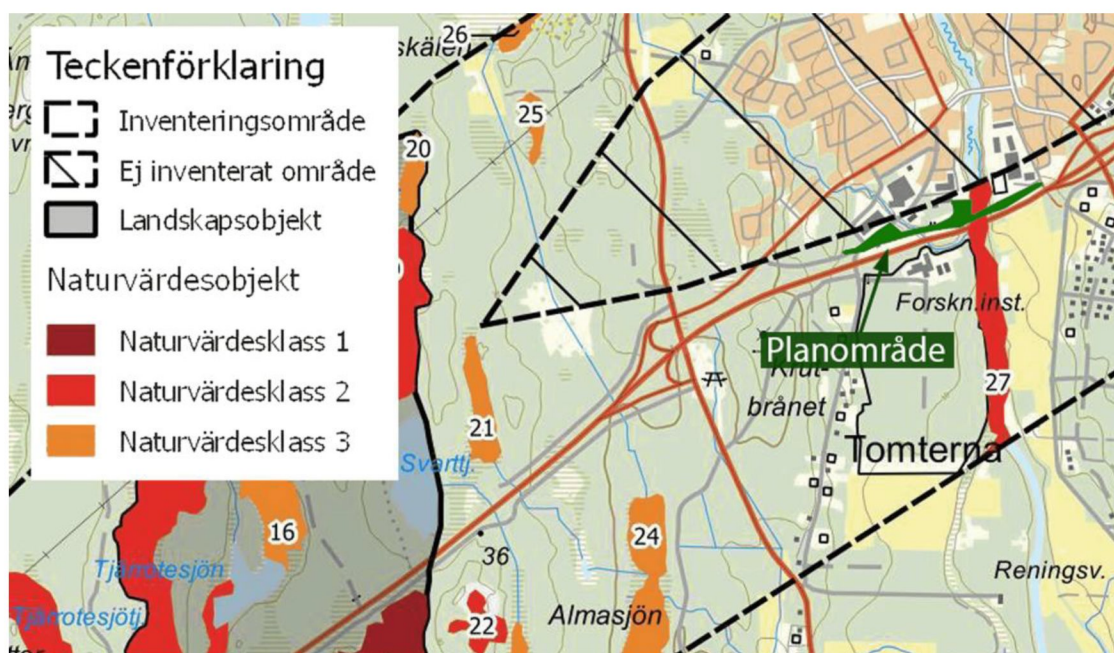
Kring vattendraget är landskapsrummen småskaliga och bitvis med branta slänter och forsande vatten. I Sävaråns dalgång finns stora partier av skog på gammal åkermark som är en del av Skogforsks verksamhet. I de omkringliggande uppodlade och öppna delarna har landskapsrummen en större skala. Det finns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

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

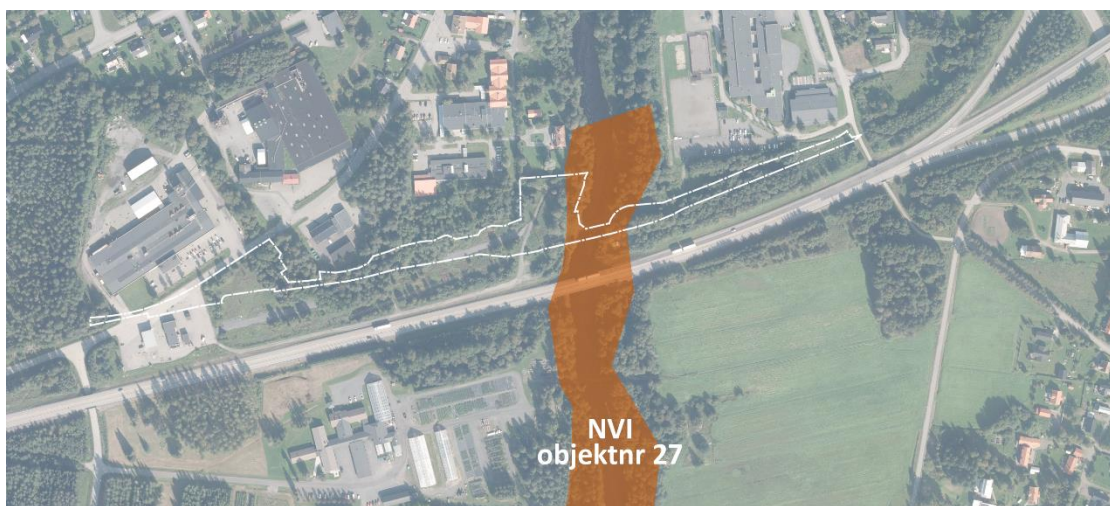
I samband med framtagandet av järnvägsplanen för sträckan Dåvamyran - Skellefteå utfördes en övergripande naturvärdesinventering (Greensway, 2016). I inventeringen pekades stränderna utmed Sävarån, söder om E4 ut som ett område med höga naturvärden, objekt 27 i figuren *Naturvärdesobjekt*.

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

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



Figur 17: Naturvärdesobjekt - Karta med naturvärdesobjekt från naturvärdesinventering med planområdet i grönt. Källa: Greensway.



Figur 18: Ortofoto med planområde och naturvärdesobjekt 27.

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

I samband med framtagandet av järnvägsplanen för sträckan Dåvamyran - Skellefteå utfördes en naturvärdesinventering *Natura 2000-område Sävarån* (Sweco, 2021) för denna del av Sävarån, se investeringsområde i figuren nedan. Här återfanns relativt lugnflytande djupa partier av ån. Några få små potentiella bottnar, vilka även uppvisade lämpliga djup och vattenhastigheter för lek av strömvattenlevande fisk som t.ex. lax, öring och harr observerades. Beskuggningen från omgivande blandskog och buskar bedömdes som marginell (5 %) och även förekomsten av grov död ved på bottenarna bedömdes som ringa (cirka 1 %). En viss andel av näckrosor, igelknopp, samt grönslick noterades vid E4-bron.

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

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



Figur 19: Ortofoto med investeringsområde från naturvärdesinventering (2021).

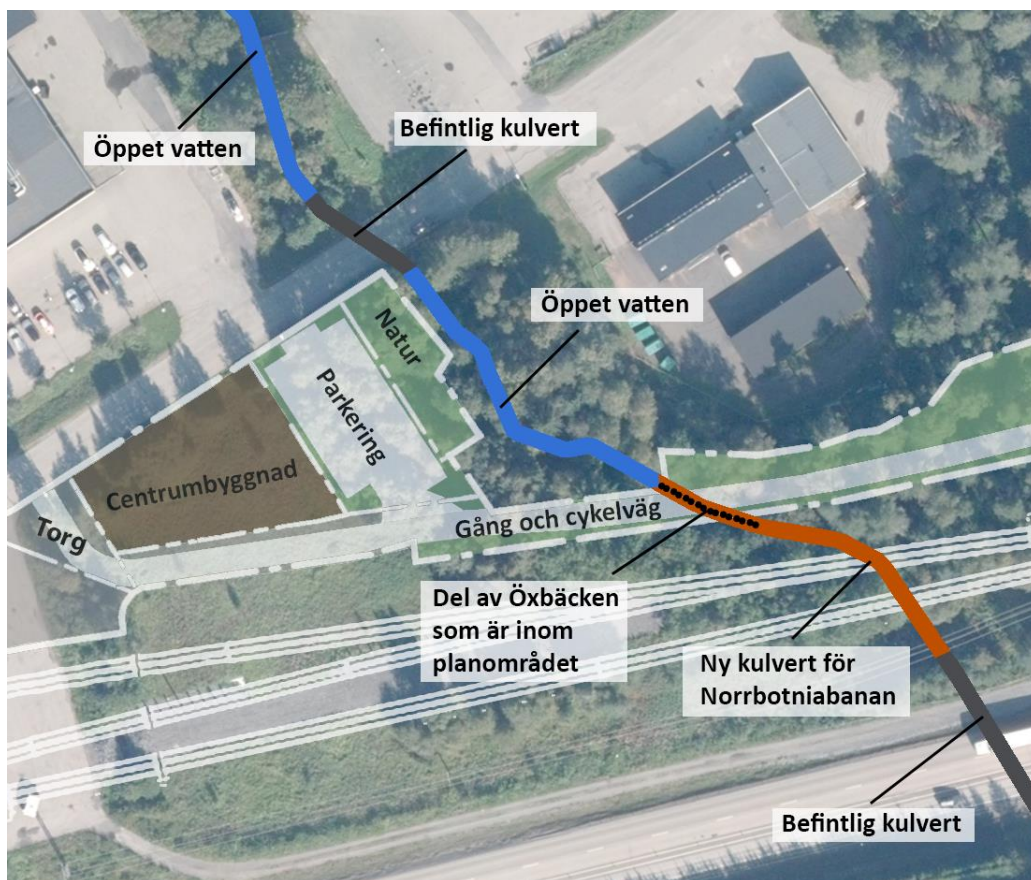
En inventering av invasiva arter har genomförts inom järnvägsplaneområdet. Inga förekomster av invasiva arter påträffades i anslutning till Sävarån.

Öxbäcken

Öxbäcken rinner från myrområdet vid Segasjön cirka 2,5 km uppströms planområdet i sydostlig riktning ner genom Sävar, under E4, i riktning mot Sävarån. På sträckan passerar Öxbäcken totalt cirka tio vägtrummor. Från Kungsvägen, cirka 120 meter norr om E4, och ner till Sävarån rinner den cirka en meter breda bäcken i en 5–7 meter djup trädbevuxen ravin genom en äldre vägbank och under E4. En truminventering har gjorts i vilken bedömningen görs att E4-trumman är det största hindret för uppvandring av fisk längs Öxbäcken.

Järnvägsplanen för Norrbotniabanan innebär utökad kulvertering av Öxbäcken samt en omdragning av bäckfåran i anslutning till kulverten. Det kulverterade området löper från E4:an och avslutas strax norr om planområdet, varav den del av Öxbäcken som omfattas av planområdet kommer kulverteras (förläggas i en bantrumma) för att möjliggöra den nya järnvägsanläggningen. Natura 2000 tillstånd har erhållits för kulverteringen. Däremot kommer det bli aktuellt för Trafikverket att göra ett anmälningsärende för vattenverksamhet samband med anläggandet av bantrumman.

I illustrationen nedan redovisas Öxbäcken i förhållande till planområdet.



Figur 20. Ortofoto med planillustration samt Öxbäcken vattendrag. Här redovisas även vilka delar av bäcken som idag består av öppet vatten samt vilka delar som är kulverterad. Planerad kulvertering till följd av järnvägens dragning är markerad med orange. Inom detta område har den del av Öxbäcken som ingår i planområdet förtydligats med svart streckad linje.

I naturvärdesinventeringen *Natura 2000-område Sävarån* (Sweco, 2021) gjordes även en inventering av Öxbäcken. Öxbäcken uppvisar en relativt stor variation varpå studiesträckan uppdelades i två delområden, *Öxbäcken övre* och *Öxbäcken nedre*. Detaljplanen omfattar enbart en liten del av delområdet *Öxbäcken övre*, beskrivet nedan.

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

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

rönnar och aspar, och här noterades en rikligare mängd av död ved än vid de angränsande områdena.



Figur 21: Ortofoto med indelning av inventerade landområden kring Öxbäcken. Blåa punkter visar artförekomster i anslutning till planområdet. Den grå pakten indikerar en försöksyta söder om väg E4 som ej är av relevans för detaljplanen.

Grönstruktur och rekreation

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

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

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



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

Geotekniska förhållanden

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

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



Figur 23. Jordartskarta med planområdet markerat. Källa: SGU

På uppdrag av Umeå Kommun har geotekniska undersökningar (WSP, 2023a), (WSP, 2023b) för planområdet utförts.

Undersökningarna visar att den översta jorden inom planområdet består av fyllningsjord av varierad sammansättning av bland annat mulljord, sand och grus. Efterföljande jordarter består av finsandig silt/siltig sand, sulfidlera, siltig sand, sandig siltig morän och berg.

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

Sulfatjordar

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

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

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

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

Grundvatten

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

I samband med den geotekniska markundersökningen inom resecentrumet installerades två grundvattenrör som är avlästa i april 2023. Grundvattenmätningar och porttrycksmätningar visade i april en grundvattennivå ca 0,1 m under markytan. Generellt väntas därmed en hög grundvattennivå.

Enligt Trafikverkets grundvattenutredning för Norrbottniabanan finns det två grundvattenakviferer. En grundvattenyta i sandskiktet ovan den täta leriga silten och en grundvattenyta i friktionsjorden under leran med en trycknivå motsvarande Sävaråns vattenstånd.

Social miljö

Barnperspektiv

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

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

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

Sävar är en växande tätort i Umeå kommun, belägen knappt två mil nordost om Umeå, med cirka 3 000 invånare. Orten präglas av en befolkning med stor andel barnfamiljer, där över 30 procent av invånarna är under 18 år, medan andelen unga vuxna i åldern 19–24 år är liten.

Sävar har en relativt samlad bebyggelse och ett litet centrum som erbjuder lokal handel och service. Orten fungerar som en viktig centralpunkt för den nordöstra delen av kommunen och har stor betydelse för många orter och byar längs Sävarådalen och kustlandet. I Sävar finns en grundskola med årskurserna F–9 samt fyra förskolor.

Sävar är i hög grad en boendeort med omfattande utpendling, främst till Umeå. Från gymnasieåldern och uppåt pendlar majoriteten av Sävars invånare ut från orten för arbete. Hela 77 procent av invånarna arbetar utanför Sävar.

Bilnehavet är stort i Sävar, och de huvudsakliga alternativen till bil är cykel via en separat cykelbana samt bussförbindelser till Umeå. Bussförbindelserna till Umeå är väl utbyggda med hög turtäthet under rusningstider.

Trots att Sävar upplevs som ett sammanhållet samhälle med relativt korta avstånd mellan olika delar, saknas det idag gång- och cykelvägar på vissa sträckor. Flera kopplingar saknar också trygghetsskapande element som insyn från bebyggelse eller närhet till bilvägar.

Sävarån rinner genom samhället och delar det i mitten. Vattnet, de branta slänterna och grönskan utgör en tydlig barriär för invånarna. Tre broar skapar förbindelser över ån för gående och cyklister, varav en är en viktig länk till Sävar skola. Det saknas dock till stor del bebyggelse intill broarna, vilket kan göra området otryggt, ödsligt och utsatt. Bebyggelse i

dessa lägen skulle kunna öka tryggheten genom ökad närvaro av människor och överblick från fönster.

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

Sävar skola F–9 är Umeå kommuns största grundskola och tar emot barn från både Sävar och det omgivande området. Skolan har byggts ut i flera etapper och inrymmer även fritidsgård, bibliotek, simhall, idrottshall, multisportarena och grusfotbollsplan.

Området där ett resecentrum planeras inryms idag en relativt isolerad bensinstation omgiven av mycket grönska, industriområden och E4:an. Platsen kan upplevas öde under vissa tider och saknar insyn och överblick. Samtidigt är det en populär mötesplats för ungdomar med EPA-traktorer.

Många invånare i Sävar pendlar till arbetet med bil och samordnar eventuellt skjutsning av barn till skolan med sina arbetsresor, särskilt för de som bor utanför tätorten och har barn i skolan i Sävar. Busshållplatserna längs E4:an saknar cykelparkering vilket kan medföra att personer som har längre än gångavstånd till dessa hållplatser väljer bilen.

På vissa gator i Sävar saknas det i dagsläget trottoarer, vilket innebär att fotgängare, inklusive barn, delar gaturummet med fordon i så kallad blandtrafik.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

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

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

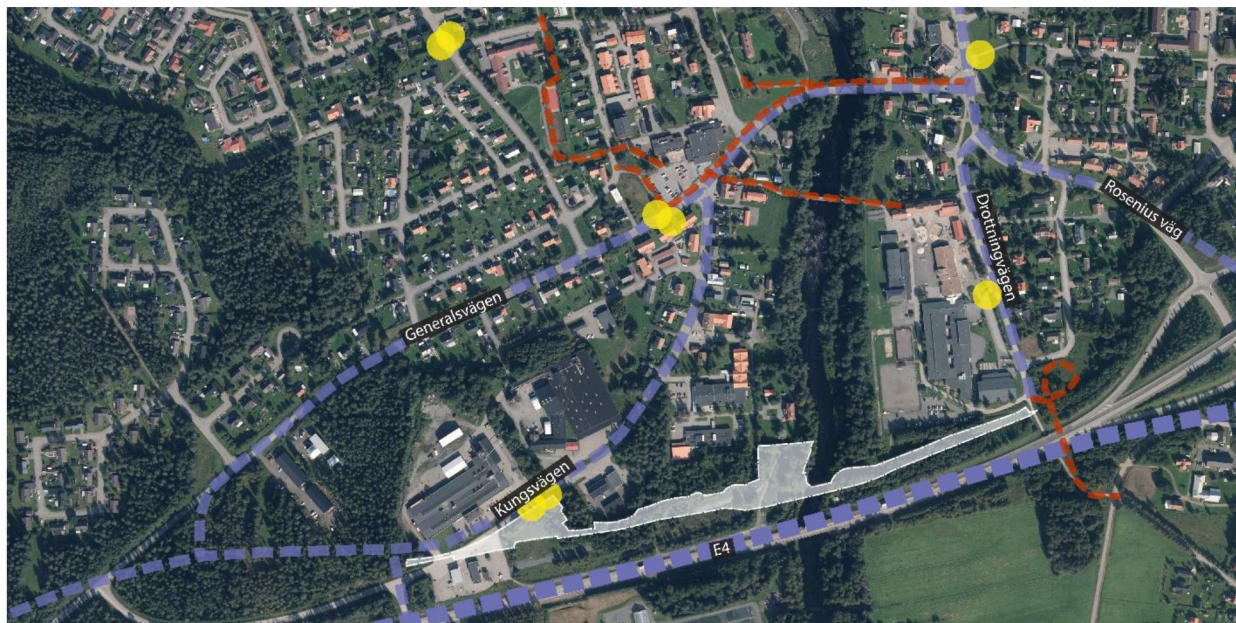
Service

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

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

Kommunikationer

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



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

Gång- och cykeltrafik

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

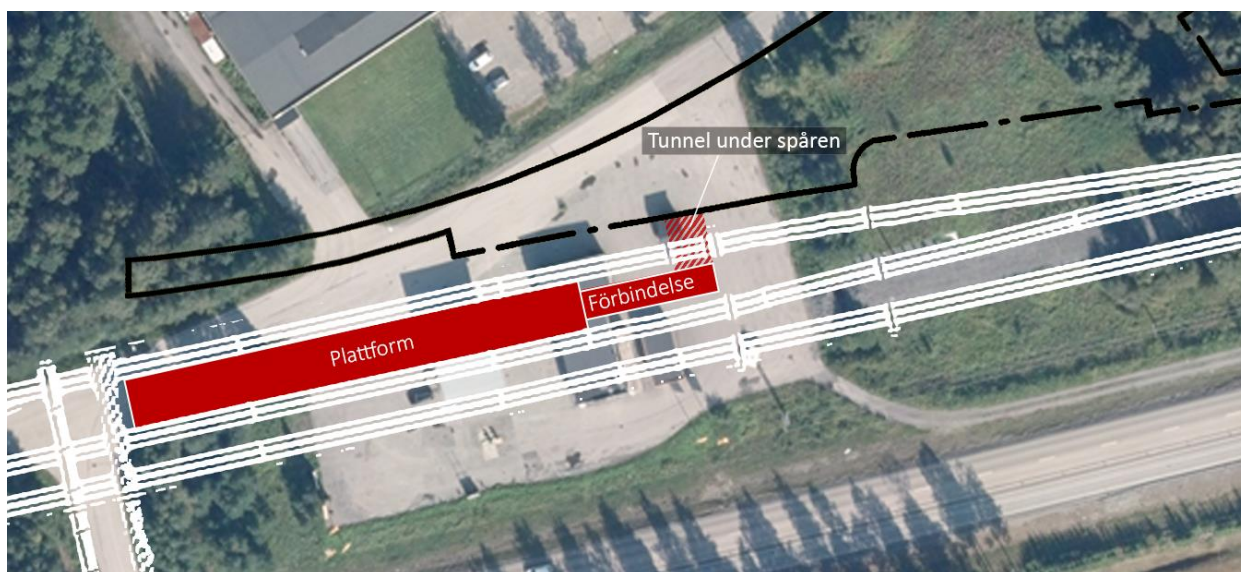
Kommunens planerade ombyggnation av Kungsvägen, vilket behandlats i *Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl.*, innebär att en separat gång- och cykelväg anläggs längs med körbanan från Generalsvägen, förbi planområdet och fram till vårdcentralen där befintliga trottoarer tar vid. Gång- och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

Kollektivtrafik

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

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

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



Figur 25: Ortofoto med planerat järnvägsspår samt station.

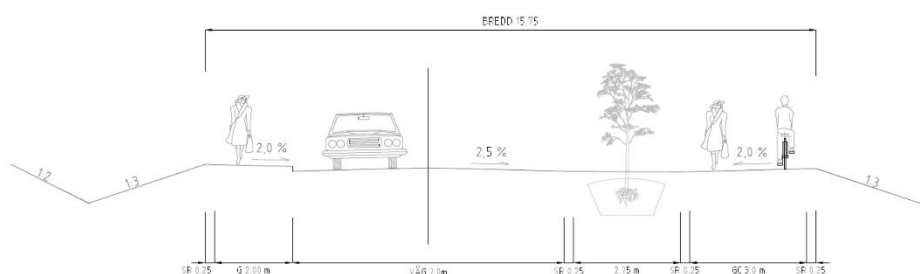
Fordonstrafik

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

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

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

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



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

Parkering, varumottagning och angöring

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

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

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

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 förtäts och tidigare oexploaterade ytor hårdgörs minskar möjligheterna till naturlig infiltration i marken vilket medför att dagvattnet avleds direkt till närliggande vattendrag. Detta ställer krav på en robust och långsiktigt hållbar dagvattenhantering.

Planområdet ligger inom Sävaråns huvudavrinningsområde som avrinner till Sävarån (via bland annat Öxbäcken) som mynnar i Ytterbodafjärden. Recipienten för detaljplanen är främst vattenförekomsten Öxbäcken. För delar av den planerade gång och cykelvägen är recipienten Sävarån.

Planområdet avvattnas i huvudsak via ytlig avrinning och diken direkt till Öxbäcken. Del av hårdgjord yta i den västra delen av planområdet avvattnas i dagsläget via Kungsvägens rännstensbrunnar, trummor och diken som har sitt utlopp till Öxbäcken. I dagsläget ingår delar av planområdet i verksamhetsområde för *dagvatten gata*.

Öxbäcken, som i stort löper längs planområdets östra gräns, planeras att kulverteras inom området som utgörs av järnvägsplanen, se avsnitt *Naturmiljö Öxbäcken*. Kulverten är av en sådan omfattning att den faller inom kategorin "bro" varav detta begrepp framgent kommer användas för anläggningen. En mindre del av denna bro ingår i planområdet.

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

Det är dock viktigt att poängtera att projekteringen av bron fortfarande pågår, vilket innebär att vissa justeringar i dimensionering och utförande kan komma att ske. Genom att dimensionera bron med god marginal – där kapaciteten överskrider 200-årsflödet – säkerställer Trafikverket en robust lösning som tar hänsyn till den förändrade markanvändning i området.

För att ytterligare minska risken för översvämningar i området planerar Trafikverket för ett fördröjningsdike vid Tomternavägen. Syftet med diket är att fördröja ytvatten som idag kommer från Kungsvägen samt myren Kesen, belägen vid södra infarten till Sävar, och leds in i kommunens dagvattensystem vid Tomternavägen som mynnar i Öxbäcken.

Snöhantering

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

El, värme, fiber och tele

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

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

Inom planområdet har även Skanova teleledningar.

Avfall

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

Hälsa och säkerhet

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

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

Miljöfarlig verksamhet

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

Transporter av farligt gods

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

I dokumentet *Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods* (Länsstyrelsen i Norrbottens län & Länsstyrelsen i Västerbottens län, 2019) finns framtagna riktlinjer för hur risker med farligt gods på väg och järnväg bör hanteras vid den fysiska planeringen. Syftet med riktlinjerna är att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. I vilken utsträckning och på vilket sätt riskerna ska beaktas beror på hur riskbilden ser ut för det aktuella planförslaget.

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

Om avståndet mellan transportled och planområde är kortare än dessa generella rekommenderade skyddsavstånd kan Länsstyrelsens specifika riktlinjer för skyddsavstånd användas. Detta förutsätter däremot att planområdet ej är inom det generella skyddsavståndet från flera transportleder.

Dom specifika skyddsavstånden är kopplade till vilken transportled som planområdet angränsar samt vilken markanvändning som platsen har. Det rekommenderat skyddsavstånd ökar om transportleden är mer trafikerad eller har en högre skyltad hastighet. På samma vis ökar skyddsavstånden om markanvändningen bedöms vara mer känslig. Exempelvis är säkerhetsavstånden kortare för en markparkering jämfört med bostäder.

För planområdet är avståndet mellan planerad järnväg och planområdet kortare än 65 meter.

Avståndet mellan väg E4 och planområdet varierar där delar av planområdet är närmare än 55 meter. Då delar av planområdet är beläget inom dom generella säkerhetsavstånden från två transportleder har en bedömning utifrån planerad användning tagits fram, se avsnitt under *Förändringar och konsekvenser*.

Brandsäkerhet

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

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

Buller

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

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

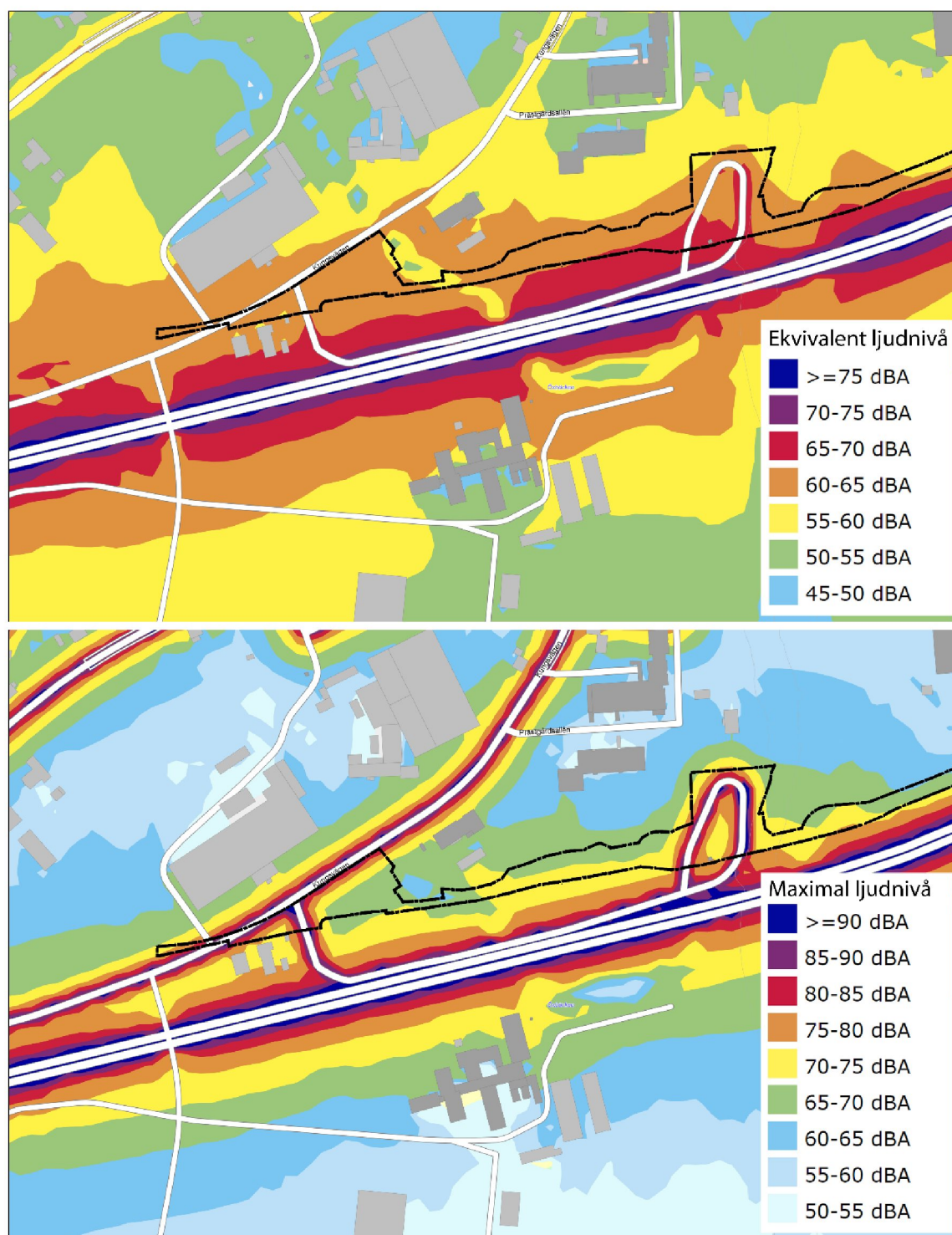
I Boverkets byggregler regleras däremot ljudnivån inomhus för vissa verksamheter så som kontor, hotell och restauranger.

Det striktaste ljudkravet inomhus för ljudnivå från trafik och andra ljudkällor för kontorslokaler, hotell och restauranger är högst 30 dBA ekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximal ljudnivå². Dessa krav gäller i utrymmen med särskilda krav på störfrihet och dämpad ljudmiljö, där exemplen som ges i standarden är gästrum, föreläsningssal, aula och vilrum.

I utrymmen med vissa krav på störfrihet och behov av taluppfattbarhet är ljudkraven högst 35 dBA ekvivalent ljudnivå och 50 dBA maximal ljudnivå², där exemplen som ges i standarden är kontor, expedition, konferensrum, mötesrum, kontorslandskap och bibliotek.

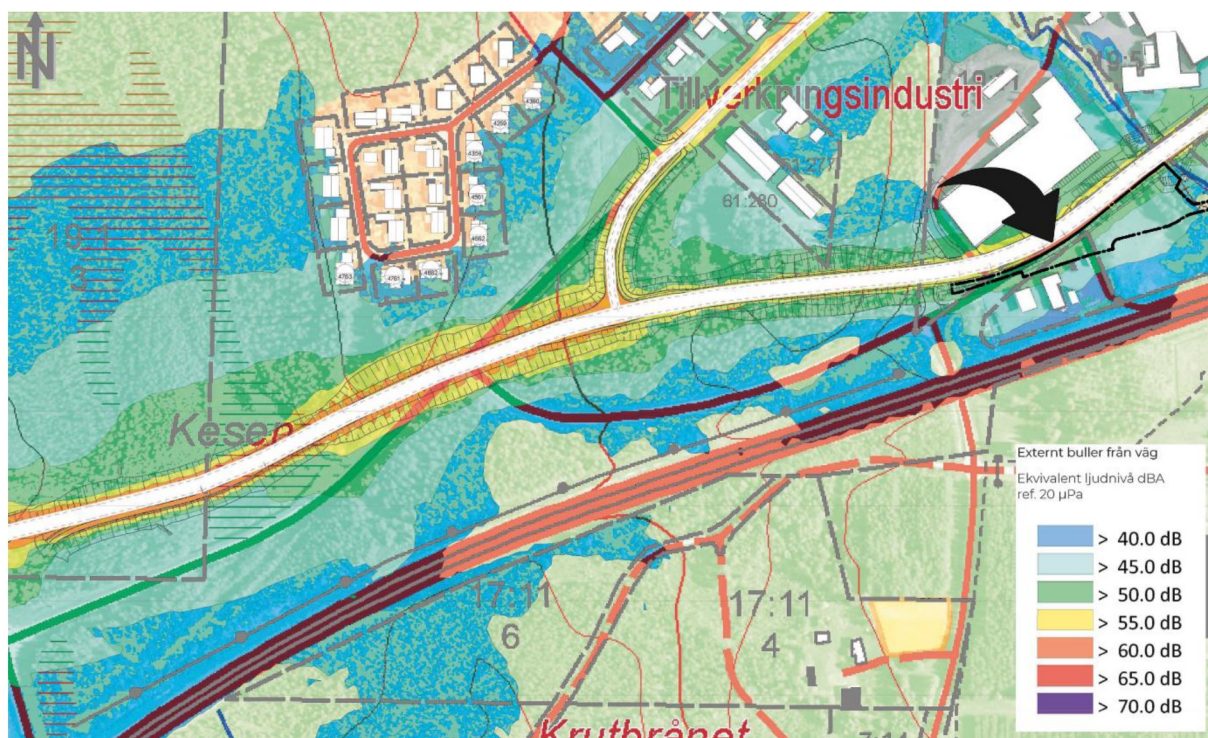
För detaljplaner med dessa användningar är möjligheten till att uppnå ljudkrav för inomhusbuller dimensionerande.

Nedan redovisas befintlig ekvivalent samt maximal ljudnivå från vägtrafik.



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

Omdragningen av Kungsvägen innebär en förändrad trafikbild i Sävar, där fler trafikanter förväntas välja Kungsvägen. En trafikbullerutredning (WSP, 2024) har tagits fram inom ramen för Kungsvägens detaljplan, och den redovisar de nya bullernivåerna efter omdragningen. Slutsatsen från utredningen är att omledningen av Kungsvägen inte bedöms påverka de totala bullernivåerna för de berörda fastigheterna på ett märkbart sätt.



Figur 28. Ekvivalent buller efter omdragning av Kungsvägen. Källa: WSP.



Figur 29. Maximalt buller efter omdragning av Kungsvägen. Källa: WSP.

Vibrationer och stomljud

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

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

Det finns inga nationellt fastställda riktvärden för vibrationer. Trafikverket har riktvärden för vibrationer i bostäder och vårdlokaler, men ej i övriga lokaler. I bostäder och vårdlokaler är riktvärdet högst 0,4 mm/s RMS vägd vibrationsnivå. Värdet gäller för en trafikårsmedelnatt kl 22-06 och får överskridas högst 5 ggr/natt.

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

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

Elektromagnetiska fält

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

Ljusförhållanden

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

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

Planområdet skuggas i dagsläget inte av närliggande bebyggelse.

Förorenad mark och vatten

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

Föroreningar från drivmedelsstation

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

En MIFO-fas 1-inventering från 2005 klassificerade området som riskklass 2 ("stor risk") på grund av alifatiska och aromatiska kolväten. Vid en miljökontroll 2012 påträffades och sanerades petroleumförorenade massor efter ett läckage vid bensinpumparna, man misstänkte då att föroreningen kunnat sprida sig till djupare lager. 2020 utförde Sweco en markmiljöundersökning vars resultat visade att inga halter av metaller, BTEX, petroleumprodukter/olja, PAH eller PFAS överskred Naturvårdsverkets eller SGU:s riktvärden för varken jord eller grundvatten. Slutsatsen från denna undersökning var därmed att de

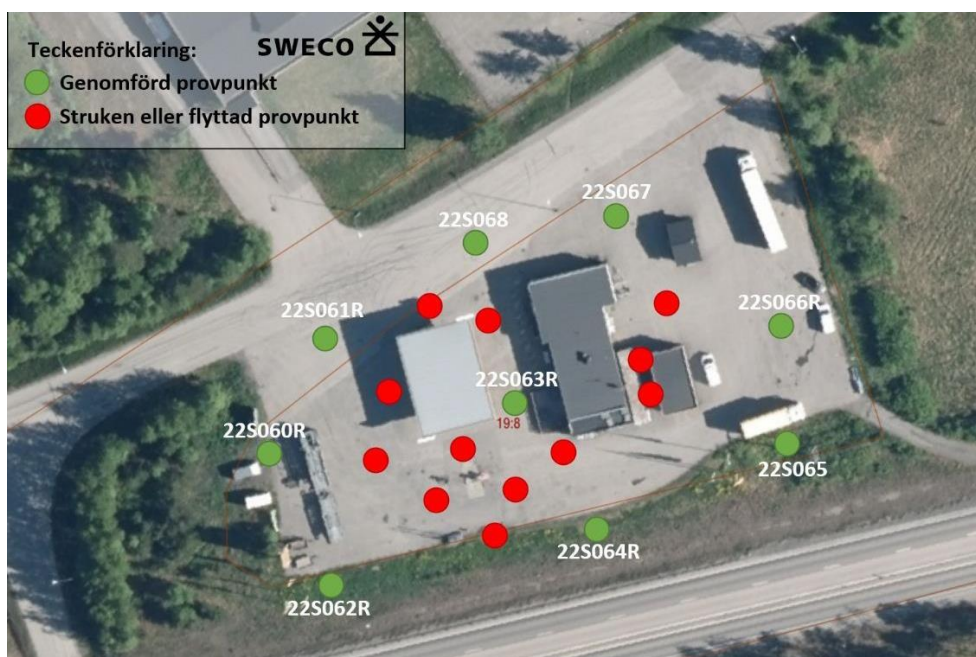
tidigare konstaterade föroreningarna inte längre utgör en risk över gällande riktvärden för mark- och grundvattenmiljön.

Inom ramen för arbetet med Norrbotniabanan har en mer detaljerad markmiljöundersökning för drivmedelsstationen (Sweco, 2024a) utförts på uppdrag av Trafikverket. Analysresultatet av jordprovtagningen från denna utredning visar inte på några halter som överskrider naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM eller Trafikverkets platsspecifika riktvärden.

I figurerna nedan redovisas provpunkter för jord och grundvattenprovtagningen samt hur punkterna från ursprunglig provtagningsplan har behövt ändras till följd av den osäkra lokaliseringen av ledning och cisterner i marken



Figur 30. Illustration av provpunkter för jord och grundvattenprovtagningen. Blå cirklar beskriver punkter där jordprov uttagits och grundvattenrör satts. Orangea cirklar beskriver punkter där enbart jordprover uttagits. Källa: Sweco.



Figur 31. Illustration över hur punkterna från ursprunglig provtagningsplan har behövt ändras till följd av den osäkra lokaliseringen av ledning och cisterner i marken. Röda cirklar beskriver strukna eller flyttade provpunkter och gröna cirklar beskriver genomförda provpunkter. Källa: Sweco.

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

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

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

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

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

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

Föroreningar från övriga närliggande verksamheter

Norr om planområdet finns ett verksamhetsområde där det bedrivs snickeri som tillverkar specialanpassade inredningslösningar. Området är utpekad som potentiellt förorenat, men ingen inventering och riskklassning har ännu gjorts. Nord väst om planområdet är Sävar brandstation belägen. Liksom verksamhetsområde är brandstationens fastighet utpekad som ett potentiellt förorenat område, men ingen inventering och riskklassning har ännu gjorts.

Sweco har inom ramen för uppdraget av markmiljöundersökning för drivmedelsstationen (Sweco, 2024a) gjort en teoretisk bedömning av risken för att externa föroreningar från verksamheter utanför planområdets spridits till planområdet. Bedömningen har utgått från generell kunskap om vilka ämnen som normalt används vid brandstation och snickeri. Från snickeriet har bedömningen gjorts att potentiella föroreningar främst kan röra sig om ämnen som har använd för ytbehandling av trä samt metaller och petroleumkolväten. För brandstationen har bedömningen gjorts att potentiella föroreningar från verksamheten består främst av PFAS, petroleumkolväten och andra kemikalier som används i driften.

I markundersökningen för drivmedelsstationen (Sweco, 2024a) analyserades:

- metaller, BTEX, petroleumprodukter/olja, PAH i jord
- metaller, BTEX, alifater, aromater, PAH, PFAS pH, klorid och konduktivitet i grundvatten
- arsenik och tungmetaller

Resultatet från analyserna visade på att det inte finns någon anledning att misstänka att planområdet påverkats av föroreningar från snickeri eller brandstationen.

Klorerade alifater, vanligt förekommande i rengörings-, avfettnings- och lösningsmedel, har inte analyserats. Sweco bedömer dock att en omfattande förorening med dessa ämnen skulle ha visat sig genom förhöjda halter av övriga analyserade parametrar.

Med utgångspunkt i bedömningen av möjliga föroreningar från snickeri och brandstationen, tillsammans med analysresultaten från markundersökningen vid drivmedelsstationen, bedöms ytterligare provtagningar inom planområdet inte vara nödvändiga för att säkerställa markens lämplighet för exploatering enligt detaljplanen.

Radon

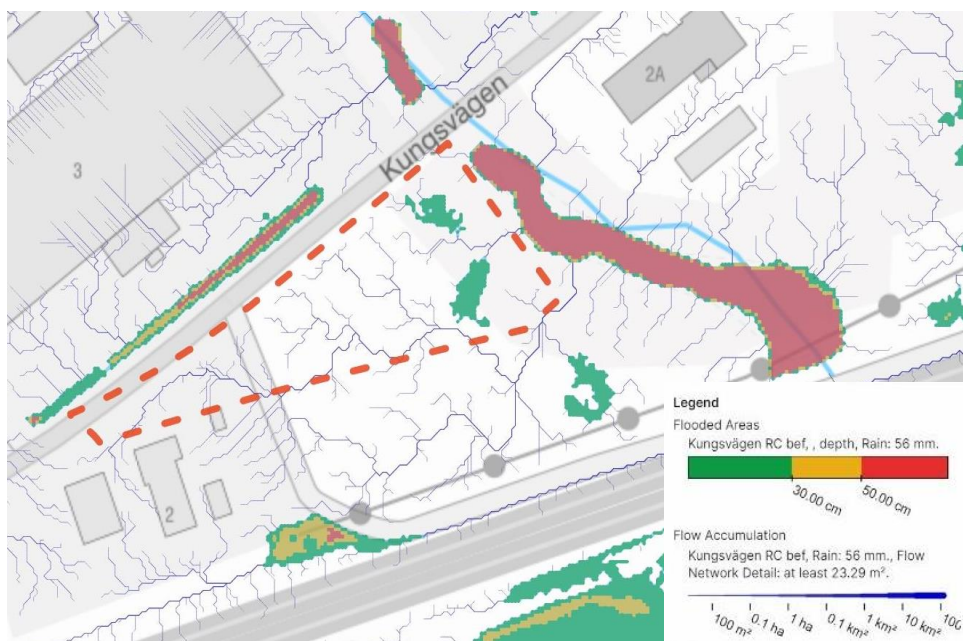
Radon är en radioaktiv gas som bildas naturligt i berggrunden och läcker till i mark och grundvatten. Beroende på markens genomsläpplighet och husgrundens täthet kan radon sippra in i hus och skapa en ohälsosam inomhusmiljö. Oavsett typ av riskområde för markradon är det viktigt att husgrunder utförs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

Enligt kommunal kartering utgör planområdet normalriskområde för markradon.

Risk för översvämning

På uppdrag av Umeå kommun har en dagvattenutredning (WSP, 2025a) tagits fram tagits fram för stationsområdet, som utgör en del av planområdet. Som en del av utredningen har befintliga flödesvägar samt avrinningsområden identifierats. Nedan redovisas en översiktlig lågpunktsanalys för befintlig situation utan planerade förändringar av Kungsvägen. Grön färg markerar ett vattendjup på 0–30 cm, gul färg markerar ett vattendjup på 30–50 cm och röd färg markerar ett vattendjup på över 50 cm. Det största modellerade vattendjupet inom planområdet är på ca 15 cm och centralt i den östra delen av området. Planområdet är markerat med en röstreckad linje.

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



Figur 32. Översiktlig lågpunktsanalys för befintlig situation utan planerade förändringar av Kungsvägen. Grön färg markerar ett vattendjup på 0–30 cm, gul färg ett vattendjup på 30–50 cm och röd färg ett vattendjup på över 50 cm. Källa: WSP.

Risk för ras, skred och erosion

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

Förändringar och konsekvenser

Mark- och vattenanvändning

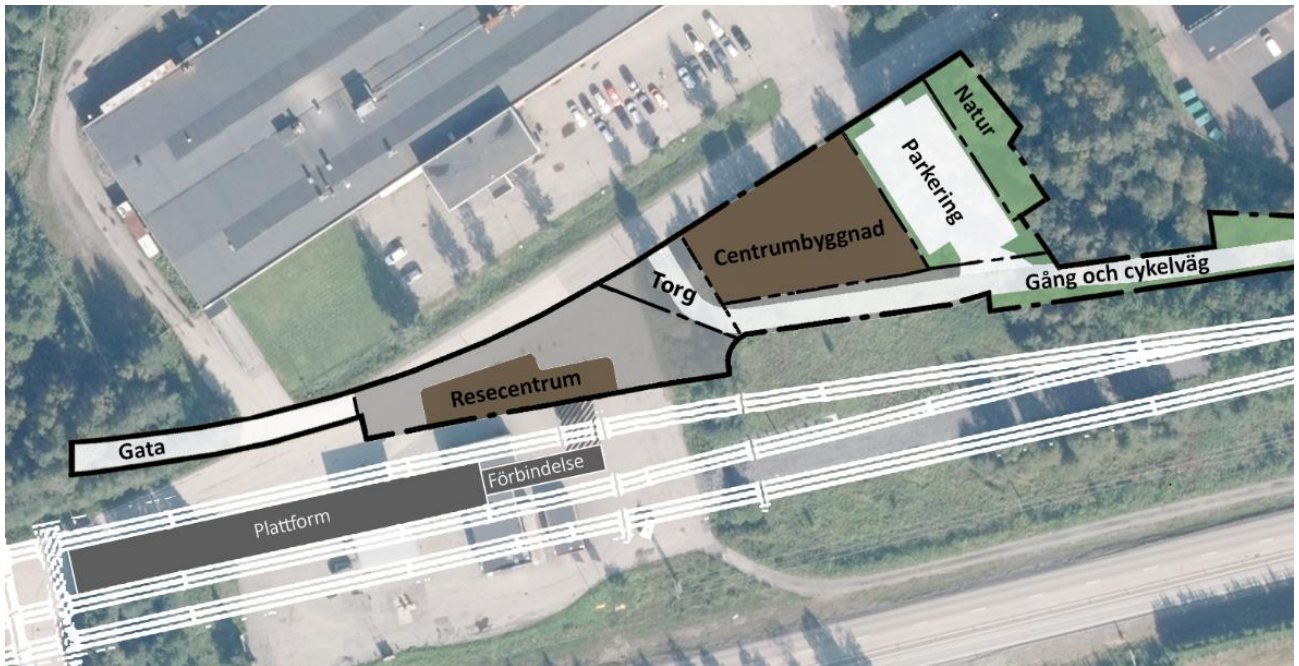
Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för ett resecentrum i anslutning till en ny järnvägsstation i Sävar. Syftet är också att anlägga en ny gång- och cykelväg med bro över Sävarån, för att sammankoppla resecentrum och östra Sävar. Detaljplanen är tänkt att förbättra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

Detaljplanen möjliggör för:

- **[T₁]** Resecentrum – i sydväst i anslutning till planerad järnvägsplattform.
- **[C]** Centrumbyggnad - öster om resecentrumet i anslutning till Kungsvägen
- **[TORG]** - mellan resecentrumet och centrumbyggnaden
- **[P]** Parkering – Öster om centrumbyggnaden
- **[GATA]** – Gata längst i öster som kommer ingå i nya Kungsvägen
- **[GATA₁]** – Gång och cykelväg som även möjliggör för servicetrafik mellan resecentrum och Sävar skola. Delar av cykelvägen kommer underbyggas med järnvägsfundament.
- **[GATA]** - Gång och cykelväg över Sävaråns vattenfåra, i form av en bro
- **[NATUR]** – Naturmark
- **[W]** Vattenområde – Sävaråns vattenfåra
- **[W]** Vattenområde – Sävaråns vattenfåra under planerad gång- och cykelbro



Figur 33. Illustration som redovisar detaljplanen i sin helhet.



Figur 34. Illustrationer som redovisar en förstord bild över stationsområdet.

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

Totalhöjden för resecentrum begränsas i detaljplanen till 6,1 meter **[h₂]**. Totalhöjd är definierat som avstånd från den medelnivå som marken har invid byggnadsverket, eller i planbestämmelsen angivet plan, till högsta punkten på byggnadsverket. Här inkluderas till exempel skorstenar, antenner, master och hisschakt. Bestämmelsen möjliggör för att resecentrumet höjd kan samstämma med planerad stödmur för järnvägen. Regleringen säkerställer även att servicepersonal kan vistas på resecentrumets tak för exempelvis reparationsåtgärder utan att säkerhetsavstånd till närliggande ledningar för tågspåret överskrids.

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

Detaljplanen möjliggör för en byggnad i tre våningar genom att reglera högsta totalhöjd till 17 meter **[h₁]** samt antalet våningar **[f₁]**. Syftet med bestämmelserna är att med en generös

totalhöjd möjliggöra för en flexibilitet i takkonstruktion samt konstruktionsmaterial utan att fler än tre våningar kan byggas. Begränsat utrymme för parkering samt bullersituationen gör att fler än tre våningar inte är lämpligt på platsen.

Stads- och landskapsbild

Detaljplanen etablerar en ny nod i Sävar, vilket är en del av den övergripande omvandlingen som beskrivs i översiktsplanen för Sävar. Denna omvandling innefattar nya bebyggelseområden, förändrade gaturum och förbättrade kopplingar inom och genom samhället. Planområdet är beläget i anslutning till ett befintligt verksamhetsområde som i den fördjupade översiktsplanen för Sävar är utpekad som ett omvandlingsområde för bostäder med hög täthet, blandat med verksamheter i en kvartersstruktur. Detaljplanen har därför anpassats för att harmonisera med både den kommande nya bebyggelsen och den befintliga bebyggelsen i området. Påverkan från Norrbotniabanan som förändrar topografin i anslutning till planområdet har behandlats inom ramen för järnvägsplanen.

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

I rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån* (Sweco, 2024b) har gång- och cykelbrons påverkan på landskapet beskrivits och bedömts. En sammanfattning av rapportens innehåll presenteras nedan.

För att säkerställa en robust konstruktion med lågt underhåll har flera brotyper och konstruktionsalternativ analyserats för både järnvägsbron och gång- och cykelbron. Utöver teknisk hållbarhet har även konstruktionens klimatpåverkan och estetiska kvaliteter varit avgörande faktorer i valet. För järnvägsbron har man valt en spännarmerad balkbro i betong, med balken ihopgjuten med pelare vid mellanstöden. För att uppnå en sammanhållen gestaltning med järnvägsbron och minska framtida underhåll, har även gång- och cykelbron utformats som en spännarmerad betongbalkbro. Gestaltningen av gång- och cykelbron kommer till stor del att styras av den intilliggande järnvägsbron.

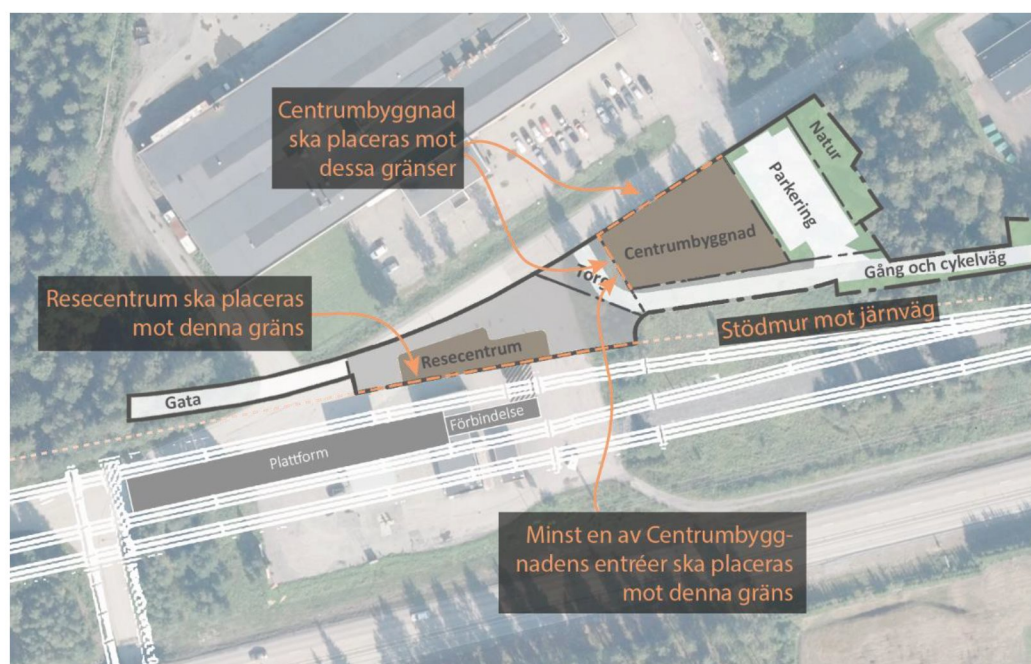
Med målet att integreras positivt i landskapet och stadsmiljön utformas gång- och cykelbron för att visuellt harmoniera med omgivningen. Den nya strandkanten kommer att likna den befintliga, och avbaningsmassor planeras återföras på brokoner (slänter vid landfästen) samt på anslutande slänter vid och mellan broarna. Detta syftar till att möjliggöra en naturlig återetablering av strandvegetation. Ytan under gång- och cykelbron, som befinner sig i regnskugga, anläggs med natursten. Brostöden placeras brett isär för att förbättra kopplingarna längs Sävaråns strandkanter, och inga brostöd förekommer i själva vattenfåran. Inga specifika skyddsåtgärder är planerade med avseende på landskapsbilden vid Sävarån. Även om siktlinjerna längs Sävarån tillfälligt påverkas av byggskedets anläggningar, bedöms de bestående konsekvenserna för landskapsbilden sammantaget bli försumbara eftersom påverkan är tillfällig.

Sammanfattningsvis innebär detaljplanen en omvandling av området, i enlighet med översiktsplanen, från ett obebyggt naturområde intill E4:an till en ny central punkt och entré för Sävar. Resecentrum och den planerade centrumbyggnaden skapar tillsammans en attraktiv och trygg plats, vilket i framtiden kan länka samman befintlig bebyggelse med nya utvecklingsområden söder om E4:an. Den nya gång- och cykelvägen med bron över Sävarån bidrar till ökad sammanhållning inom Sävar. Dessutom möjliggör den pågående ombyggnationen av Kungsvägen att planområdet integreras i ett viktigt huvudstråk, vilket ger potential för ett levande centrumstråk med bostäder och verksamheter.

Byggnadskultur och gestaltning

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

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



Figur 35. Illustration som redovisar detaljplanens placerings- och utformningsbestämmelser.

Som ett komplement till detaljplanen har ett PM för gestaltning (Umeå kommun, 2025) tagits fram. PM:et redovisar gestaltningsprinciper för stationsområdet i Sävar och ska ligga till grund för kommande markanvisning, bygglovsprövning samt gestaltnings- och projekteringsarbete. Principerna syftar till att skapa en sammanhållen arkitektonisk helhet av hög kvalitet som kopplar an till angränsande kvarter och områden. PM:et ska även fungera som stöd vid den allmänna platsens projektering.

Nedan sammanfattas dom gestaltungsprinciper för området som redovisas i detta PM:

- **Centrumstråk:** Omvandling av Kungsvägen till en stadsgata med bostäder, verksamheter och ett nytt stråk mellan Sävar Centrum och Stationsområdet.
- **Trygghet:** Utformning av ett tryggt och välkomnande område med fokus på social trygghet, särskilt för barn och unga. Principer för ökad trygghet inkluderar god belysning, insyn, aktivitet dygnet runt och tydlig skyltning.
- **Centrumbyggnaden:** Syftar till att stärka platsens attraktivitet genom service och ökad närvaro av människor.
- **Etapputbyggnad:** Exploateringen sker etappvis, med resecentrumbyggnaden planerad före centrumbyggnaden.
- **Material och Färg:** Hållbara och estetiskt tilltalande material med en färgskala baserad på Sävars kulturhistoriska värden och omgivande miljö.
- **Fasader och Tak:** Användning av trä och glas, med beaktande av brandspridningsrisker. Taklandskapet ska harmoniera med befintlig struktur eller tillföra nya kvaliteter.
- **Skala:** Byggnadernas skala ska förhålla sig till både befintlig bebyggelse och framtida utveckling, med en gradvis övergång från småskaligt till potentiellt högre bebyggelse.
- **Allmänna Platser:** Utformning av ett attraktivt centrumstråk med gång- och cykelvägar, torg och busshållplatser för att främja hållbart resande och tillgänglighet.

Kulturmiljö

Detaljplanen innebär att delar av den av kommunen utpekade kulturmiljön planläggs som **[NATUR]**, **[GATA₁]**, **[(GATA)]**, **[(bro)]** samt vattenområde **[W]**, **[(W)]**. Den planerade gång- och cykelbron tangerar området med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse norr om E4:an i Sävar. Gång- och cykelbrons påverkan på kulturmiljön har utretts och bedömts i rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån* (Sweco, 2024b).

Sammantaget bedöms ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse påverkas av detaljplanen. Bedömningen har även gjorts att de byggrätter som detaljplanen möjliggör inte påverkar vare sig utpekad värdefull bebyggelse eller kulturmiljöns läsbarhet. Detta grundas på att det befintliga verksamhetsområdet, brandstationen och vårdcentralen separerar det nya stationsområdet från den utpekade kulturmiljön i Sävar.

Den planerade gång- och cykelbron bedöms inte heller försämra läsbarheten eller de utpekade områdets kulturvärden, eftersom hela det relevanta kulturmiljöområdet ligger norr om bron. I övrigt medför anläggandet av bron inga effekter på kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska, skyddade eller utpekade områden.

Vid anläggandet av gång- och cykelbron planeras följande skyddsåtgärder vidtas för kulturmiljön:

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

Fornlämningar

Detaljplanen bedöms ej påverka befintliga fornlämningar då dessa är belägna utanför planområdet. De skyddsåtgärder som planeras vidtas vid anläggandet av den nya gång- och cykelbron, beskrivet i avsnittet om kulturmiljö ovan, gäller även för hela planområdet.

Naturmiljö

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

Över Sävarån kommer en gång- och cykelbro anläggas av Trafikverket. Denna bro, som anläggs i anslutning till en planerad järnvägsbro, kommer att innebära schaktarbeten inom vattenområdet och intrång i Natura 2000-området Sävarån. Anläggandet av broarna är tillståndspliktigt enligt 11 kap miljöbalken samt 7 kap 28a § miljöbalken. Trafikverket kommer därmed att ansöka om en samlad prövning för både vattenverksamhet och intrång i Natura 2000-område. Som underlag i tillståndsprövningen har en miljökonsekvensbeskrivning för broarna (Sweco, 2024b) tagits fram på uppdrag av Trafikverket. Denna miljökonsekvensbeskrivning har även legat till grund för bedömningar av påverkan på naturmiljön till följd av detaljplanen.

Påverkan har bedömts vara som störst under byggskedet och anläggningstid och minska under drifttid. De miljö kvalitetsnormer som bedömts vara relevanta för konsekvensbedömningen är de för ytvattenförekomster.

Öxbäcken

I planområdets södra del möjliggör Norrbottenbanans kulvertering av Öxbäcken att en ny gång- och cykelväg ryms vid släntfoten av slänt från järnvägen. Detaljplanen innebär att denna del av Öxbäcken planläggs som **[GATA₁]**.

Detaljplanen innebär även att en del av slänten mot Kungsvägen samt parkeringen planläggs som **[NATUR]** med utformningsbestämmelsen **[erosionsskydd]**. Erosionsskydd kommer behöva uppföras inom detta område för att säkerställa markstabilitet för Kungsvägen samt parkeringsytan inom planområdet. Erosionsskyddets ytliga lager ska utformas för att efterlikna bäckens naturliga strandzon och underlätta för återetablering av flerskiktad lövskogsvegetation.

Sävarån

Detaljplanen innebär anläggandet av en ny gång- och cykelväg mellan det nya resecentrumet och Sävar skola. I och med detta planläggs en gång och cykelbro över Sävarån. Detaljplanen innebär därmed en förändrad markanvändning vid strandkanterna samt inom vattenområdet för Sävarån. Detaljplanen innebär att Sävaråns vattenfåra planläggs med användningen

Vattenområde [W]. Bestämmelsen säkerställer att Sävaråns karaktär som ett öppet vattendrag bibehålls. Vid gång- och cykelbron är bestämmelsen avgränsad vertikalt uppåt till strandkanten, +2 meter över angivet nollplan, för att möjliggöra för den ovanliggande bron **[(W)]**.

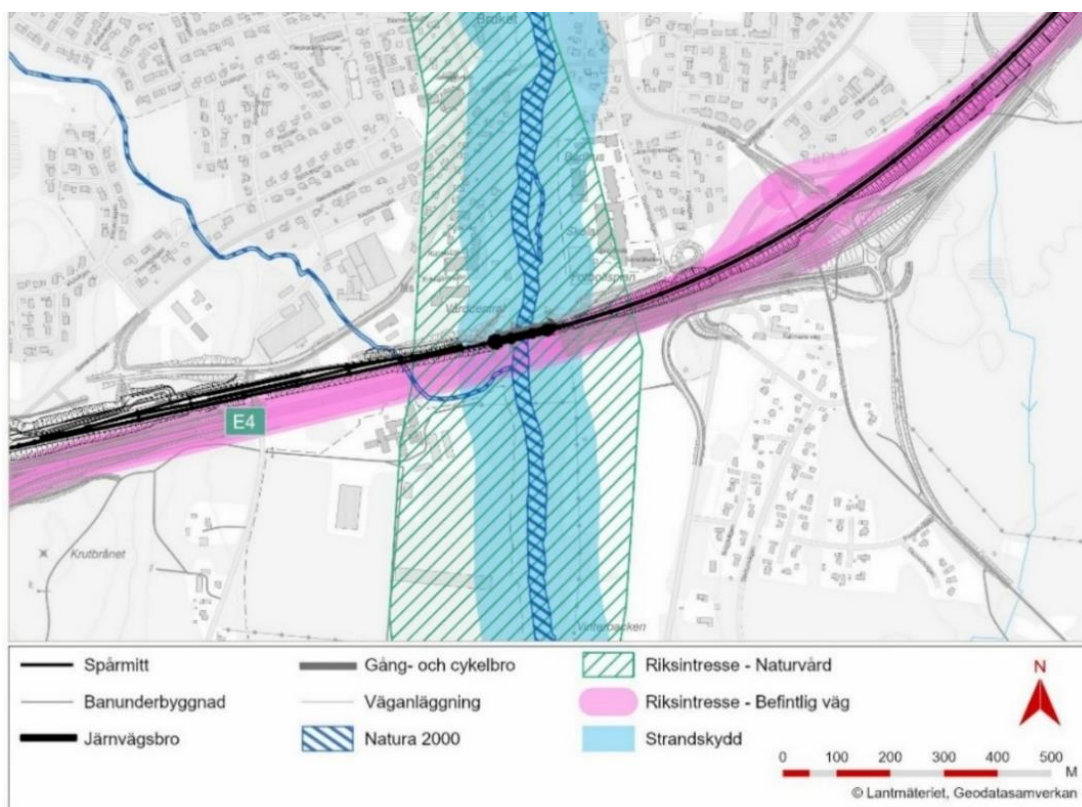
Då detaljplanen utgår från höjdsystemet RH 2000 (Rikets Höjdsystem 2000) refererar bestämmelsen till nollplanet i RH 2000, vilket är det geoidbaserade höjdsystemets referensnivå – ungefär motsvarande medelvattennivån i Östersjön.

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

Nedan presenteras en mer detaljerad bild av broarnas potentiella påverkan på naturmiljön. Det är viktigt att notera att de specifika anläggningsmetoderna som beskrivs kan komma att justeras, eftersom genomförandet av broarna regleras av kommande tillstånd från mark- och miljödomstolen. Syftet med denna redovisning är därmed att demonstrera att detaljplanen, inklusive den planerade gång- och cykelbron, kan förverkligas utan oacceptabel påverkan på Natura 2000-området samt miljökvalitetsnormen för vatten.



Figur 36. Fotomontage under ny järnvägsbro med vy uppströms Sävarån. Ny gång- och cykelbro är illustrerad i bakgrunden.



Figur 37. Karta över riksintressen samt skyddade områden.

Bro över Sävarån

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

Under anläggningskedet planeras följande arbete för byggnation av broarna:

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

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

Fyllning i vattenområde

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

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

Tillfällig grundvattenbortledning vid brostöd

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

Tillfälliga anordningar

För att stödja formställningen över Sävarån samt för att möjliggöra transporter över ån utan att påverka väg E4, behöver en pålbrygga för respektive bro anläggas i ån. Pålslås ner till fast friktionsjord, på träpålarna monteras stålbalkar, först tvärgående och ovanpå dem

längsgående, och överst läggs stockmattor. Antalet träpålar i vattenområdet bedöms till ca 150 stycken. Efter anläggningsskedet kommer pålarna kapas eller knäckas i höjd med åbotten. Denna pålbrygga innebär arbete inom Sävaråns vattenområde och Natura 2000-område och utgör därför tillståndspliktig verksamhet.

Miljöeffekter, inarbetade åtgärder och miljökonsekvenser

Vattendrag/ytvatten

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

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

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

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

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på ytvatten vid Sävarån:

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

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

Naturmiljö

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

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

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

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på naturmiljön vid Sävarån:

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

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

Djurliv

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

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

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

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

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

Följande skyddsåtgärder är planerade med avseende på djurliv vid Sävarån:

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

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

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

Kumulativa miljöeffekter

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

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

För ytvatten kan broanläggningarna tillsammans med skärning Sävar Syd och skärning Sävar Norr bidra till kumulativa effekter på vattenkvaliteten i samband utsläpp av länshållningsvatten från anläggningsarbetena. Dessa effekter kan minskas något genom inarbetade skydds- och försiktighetsåtgärder för grumlande arbeten. Efter rening och sedimentation bedöms inga betydande negativa effekter att uppstå i byggskedet. I driftskedet döms konsekvenserna bli försumbara.

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

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

Grönstruktur och rekreation

Detaljplanen innebär att ytor som tidigare utgjorts av naturmark till största del ersätts av bebyggelse och hårdgjorda ytor. Då området som hårdgörs är såpass begränsat samt bebyggelsen som planläggs förhållandevis låg har bedömningen gjorts att påverkan på lokalklimat i form av vind och temperatur ej behöver utredas närmare.

Medparten av planlagt område närmast Sävarån säkerställs med bestämmelsen **[NATUR]**. Detta med syfte att bevara vattendragens stränder. Detaljplanen innebär däremot att en del

av strandkanterna ianspråktas av den planerade gång och cykelvägen och planläggs därmed som **[GATA₁]**.

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

I rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån* (Sweco, 2024b) har gång- och cykelbrons påverkan på möjligheten till rekreation beskrivits och bedömts. En sammanfattning av rapportens innehåll presenteras nedan.

Då planområdet inte används i någon större utsträckning för rekreation, bedöms detaljplanens konsekvens för människors tillgång till rekreationsområden vara liten eller obetydlig. Däremot innebär anläggandet av gång- och cykelbron att man under byggtiden, av säkerhetsskäl, kommer stänga av mark- och vattenområdet som utgör arbetsområde för bron. Anläggandet av broarna bedöms därför medföra måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv under byggskedet. När bron är byggd och i bruk behålls funktionen av en strandpassage längs Sävaråns strandkant. Detta möjliggör fortsatt rörelse för människor och större däggdjur längs Sävarån på berörd plats. Den nya gång- och cykelvägen innebär en ökad tillgänglighet i Sävar vilket är positivt ur rekreationssynpunkt.

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

Geotekniska förhållanden

I den geotekniska undersökningen för planområdet (WSP, 2023b) har risken för sättningar bedömts utifrån utförda sonderingsresultat. Beräkningarna visar på sättningar i storleken ca 8–10 cm uppkommer för en last på 100 kPa.

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

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

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

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

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

Sulfidjordar

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

I rapporten *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån* (Sweco, 2024b) beskrivs följande skyddsåtgärder som möjliga vid anläggandet av gång- och cykelbron:

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

Grundvatten

Utifrån kända jordarter i området bedöms genomsläppligheten vara hög inom större delen av planområdet. Eftersom höga grundvattennivåer antas finnas inom området rekommenderas inte infiltrationslösningar, detta på grund av att marken är vattenmättad och således ej har förmåga att absorbera mer. Genom att inte infiltrera dagvatten inom planområdet minimeras även risken för direkt påverkan på grundvattenmagasinet i Sävaråsen. Utifrån detta har bedömningen gjorts att detaljplanen inte påverkar grundvattenförekomsten i Sävaråsen negativt.

Social miljö

Barnperspektiv

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

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

- God belysning/ljussättning
- Robusta material som håller en hög kvalitet
- Estetisk utformning samt konstnärlig utsmyckning
- Siktlinjer mellan tågplattformen och busstationen
- Sittplatser och tåg/bussinformation i strategiska lägen

- Servicefunktioner som attraherar vuxna
- Servicefunktioner med generösa öppettider
- Personal i området
- Barnanpassade ytor, tex en lekya
- Upplysta cykelparkeringar under tak
- Entréer och glasfasader i strategiska lägen för att undvika upplevda "baksidor"
- Träd, blommor och annan växtlighet inom området
- Välskötta toaletter i ett synligt läge
- Barnanpassade toaletter
- Omvandling av verksamhetsområdet norr om detaljplanen
- Kontakt med ungdomar som kör EPA

Säkerställande i detaljplanen

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

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

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

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

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

Med en reglering av högsta totalhöjd för resecentrumet till 6.1 meter **[h₂]** säkerställer detaljplanen siktlinjen mellan tågplattformen och busshållplatser på Kungsvägen. Då resecentrumet tak regleras i höjd med tågplattformen kommer man däremot ej kunna se

ankommande/avgående tåg inifrån resecentrumbyggnaden. Var skyltar för buss/tåginformation placeras hanteras ej inom ramen för detaljplanen.

Byggnaders arkitektoniska kvaliteter säkerställs i kommande markanvisningsavtal.

Tillgänglighet, trygghet och jämställdhet

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

Service

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

Resecentrumet förstärker planerad tågstation som ger stora möjlighet för Sävarbor att pendla och resa med tåg. Centrumbyggnaden som planläggs kan komma att innehålla en rad olika verksamheter som bidrar med service exempelvis butik, restaurang, gym eller café.

Kommunikationer

Gång- och cykeltrafik

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

För att möjliggöra för ett samnyttjande med Trafikverkets servicefordon som vid enstaka tillfällen kan nyttja gång- och cykelvägen för att nå järnvägsspåret planläggs gång- och cykelvägen planläggs som **[GATA₁]** i detaljplanen. Den del av cykelvägen som löper mellan parkeringen och torget kommer även att nyttjas som angöringsväg för personer med nedsatt rörelseförmåga som behöver parkera i anslutning till resecentrumets entré.

Då delar av gång och cykelvägen kommer ligga ovanpå järnvägens fundament möjliggör även användningen **[GATA₁]** även gatan får underbyggas med anläggning tillhörande järnväg. För att möjliggöra anläggandet av gång- och cykelvägen samt underliggande järnvägsfundament innebär detaljplanen att strandskyddet upphävs inom området för cykelvägen **[a₁]**.

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

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

För att passera förbi Sävarån planeras en gång- och cykelbro. Bron säkerställs i detaljplanen med egenskapsbestämmelsen **[(GATA)]** samt utformningsbestämmelsen **[(bro)]**. Båda bestämmelserna avgränsas vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan vilket motsvarar Sävaråns strandkant. Från strandkanten, +2 meter över nollplan, och nedåt gäller egenskapsbestämmelsen vattenområde **[(W)]**. På så vis säkerställer detaljplanen vattenfåran under bron. Detaljplanen innebär även att strandskyddet upphävs inom området för bron **[(a₂)] [(a₃)]**. Syftet med att upphäva strandskyddet är att möjliggöra för anläggandet av gång- och cykelbron.

Detaljplanen möjliggör även för en gång-/serviceväg i anslutning till Sävaråns östra strand. Då gångvägens dragning ej är klarlagd har området planlagts som **[NATUR]**. Gångvägen kopplar samman gång- och cykelvägen med området under gång- och cykelbron. Detaljplanen innebär även att strandskyddet upphävs inom naturområdet för att möjliggöra anläggandet av gångvägen **[a₁]**.

För att säkerställa att centrumbyggnaden ej påverkar framkomligheten inom sektionen för Kungsvägen samt planerad gång- och cykelväg säkerställs förgårdsmark om 2 meter mellan centrumbyggnaden och Kungsvägen samt gång- och cykelvägen, planlagd som **[GATA₁]** med **[prickmark]**.



Figur 38: Illustration som redovisar planlagd cykelväg med orange heldragen linje samt gångstig med streckad gul linje. Anslutningen till redan planlagd koppling över järnvägen samt väg E4 i öster redovisas med svagt orangea linjer.

Kollektivtrafik

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

Fordonstrafik

Detaljplanen innebär ingen förändring av trafiksystemet däremot säkerställer planen en mindre yta längst i väster som **[GATA]**. Ytan i fråga är en i dagsläget ej planlagd remsa mellan järnvägsplanen och detaljplanen för Kungsvägen som planeras bli en del av vägområdet för Kungsvägen.

Centrumbyggnaden som detaljplanen möjliggör för skapar en ny målpunkt i området som kan komma att generera en viss mängd trafik. Detta har man tagit höjd för i detaljplanen för ombyggnationen av Kungsvägen som antogs 2024 varav inga åtgärder görs i denna detaljplan.

Parkering, varumottagning och angöring

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

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

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

Beroende på verksamhet inom centrumbyggnaden kan en varumottagning behövas. Varumottagningen ska då anordnas inom den egna fastigheten. En vändplan eller backningslösning för stora varutransporter är på grund av utrymmesbrist ej möjlig inom planområdet då detta skulle ta mark i anspråk om behövs för centrumbyggnaden och parkeringsplatser alternativt påverka framkomligheten samt trafiksäkerheten på gång- och cykelvägen negativt. Av utrymmesskäl är även svängradier för varutransporter svåra att tillgodose. Sammanfattningsvis innebär platsens begränsningar att verksamheter med behov av en stor mängd varutransporter ej kan etableras inom planområdet. Av utrymmesskäl kan även angöring för sopbilar längs med Kungsvägen bli aktuellt.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

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

El, värme, fiber och tele

Detaljplanen innebär att flertalet ledningar behöver dras inom området. Inga markreservat krävs för allmännyttiga ledningar på kvartersmark då allmännyttiga ledningar flyttas utanför planområdet eller förläggs inom allmän plats.

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

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

Inom planområdet har även Skanova teleledningar som eventuellt kommer behöva flyttas vid ett genomförande av detaljplanen. Exploatören står för kostnaden för eventuell ledningsflytt.

Dagvatten

På uppdrag av Umeå kommun en dagvattenutredning (WSP, 2025a) tagits fram för stationsområdet, som utgör en del av planområdet. Dagvattenutredningen, sammanfattad nedan, har till syfte att fungera som underlag och visar att en hållbar dagvattenhantering kan uppnås inom planområdet.

Dimensionerande flöden och behov av fördröjning

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

Avrinningskoefficienten är ett mått på den maximala andelen av ett avrinningsområde som kan bidra till avrinningen och beror förutom på hårdgörningsgraden även på regnintensiteten och områdets lutning. Avrinningskoefficienten är nära kopplad till andelen hårdgjord yta och beskriver hur stor del av nederbörden som kan bilda avrinning. Den sammantagna avrinningskoefficienten för utredningsområdet beräknas öka från 0,3 till 0,85 i och med planerad exploatering eftersom andelen hårdgjorda ytor ökar. För att ta höjd för framtida ökade flöden till följd av klimatförändring har flöden för planerad situation multiplicerats med en klimatkfaktor på 1,3.

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

Dagvattnets föroreningsinnehåll

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

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

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

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

Recipientpåverkan

Bedömningen av påverkan på recipienten (WSP, 2025b) har gjorts med utgångspunkt i Havs- och Vattenmyndighetens bedömningsgrunder för klassificering enligt miljökvalitetsnormer för ytvatten. Föreliggande påverkansanalys omfattar lösta metaller inom särskilda förorenande ämnen (SFÄ) och prioriterade ämnen samt kvalitetsfaktorn näringsämnen.

Ytvattenprovtagning har genomförts i Öxbäcken under 2023–2025 vid sju olika tillfällen: ett under sommaren 2023, två under vårfloden 2024, två under sommarens lågflöde 2024, ett under hösten 2024 samt ett under vintern 2025. Provtagning har skett nedströms platsen för aktuellt resecentrum, nära Öxbäckens utlopp i Sävarån. I juni 2023 togs prover i ytterligare två punkter: ett uppströms planerat resecentrum och en vid platsen för planerat resecentrum.

Analysresultaten från provtagningarna har använts som underlag för att bestämma nuvarande statusklassning i bäcken samt den påverkan på statusen som beräknade haltpåslag från resecentrum kan komma att medföra.

Näringsämnen

Enligt de ytvattenprovtagningar som genomförts varierar totalfosforhalten mellan 14 µg/l (2024-05-07) och 63 µg/l (2023-06-28). Medelvärdet för fosforhalten i bäcken under 2024–2025 beräknas till 32,5 µg/l vilket motsvarar god status (EK 0,61) för näringsämnen. Med mätvärdena från 2023 inkluderade uppgår medelhalten till 36,1 µg/l vilket motsvarar måttlig status (EK 0,36) för näringsämnen.

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

Med en totalfosforhalt i dagvattnet på 78 µg/l resulterar det i en ny recipienthalt på ca 36,2 µg/l (2023 inkluderat) vid total omblandning. Det är en ökning på 0,22 % och motsvarar fortsatt måttlig status (EK 0,36). Om bedömning görs endast utifrån värden uppmätta 2024–2025 blir den nya medelfosforhalten 32,6 µg/l vilken innebär fortsatt god statusklassning (EK 0,61).

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

Prioriterade ämnen och särskilda förorenande ämnen

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

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

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

Övergripande principer

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

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

För att skapa ett trögt system ska avledningen så långt som möjligt ske genom öppna system så som diken och svackdiken. Dessa kan även vid ett större utsläpp av ex. olja samla upp föroreningar, vilket gör det möjligt att direkt på plats ta omhand och sanera ett förorenat utsläpp innan föroreningarna runnit ut i en recipient eller kommit i kontakt med grundvattnet. Detta förutsätter att utloppet från anläggningen kan stängas. För att minimera risken för urlakning av metaller till dagvattnet kan ett aktivt materialval göras för exempelvis tak och räcken. Detta kan exempelvis vara att undvika takbeläggningar som koppar eller zink då dessa släpper ifrån sig metaller som förorenar i dagvattnet.

Höjdsättning

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

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

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

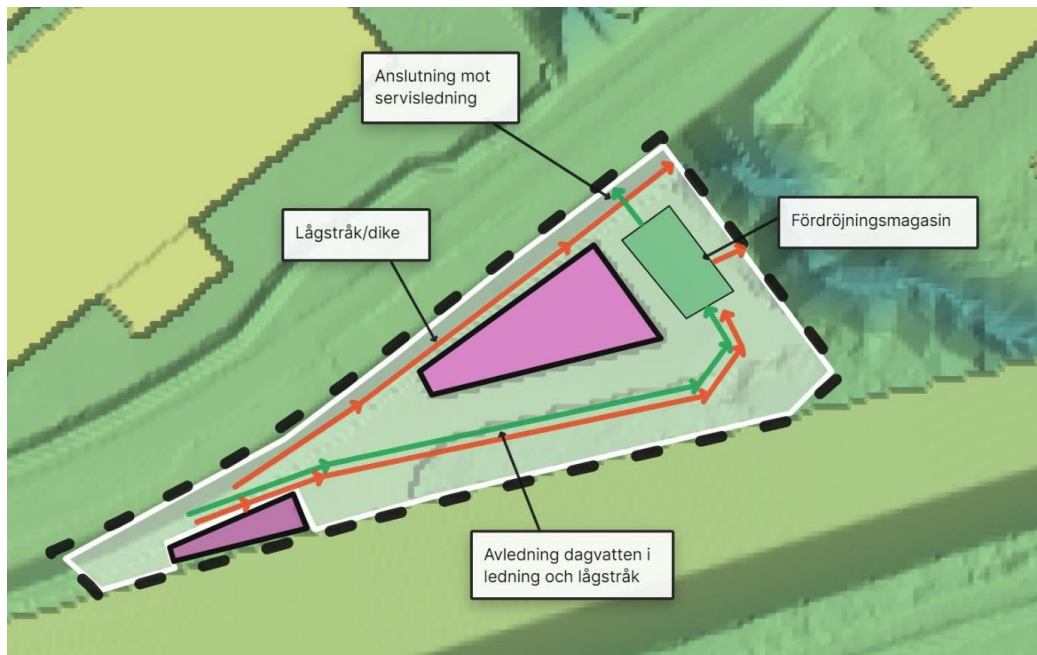
Föreslagen systemlösning

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

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

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

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



Figur 39. Förslag till systemlösning för dagvattenhantering. Källa: WSP.

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

Dagvattenhantering vid skyfall

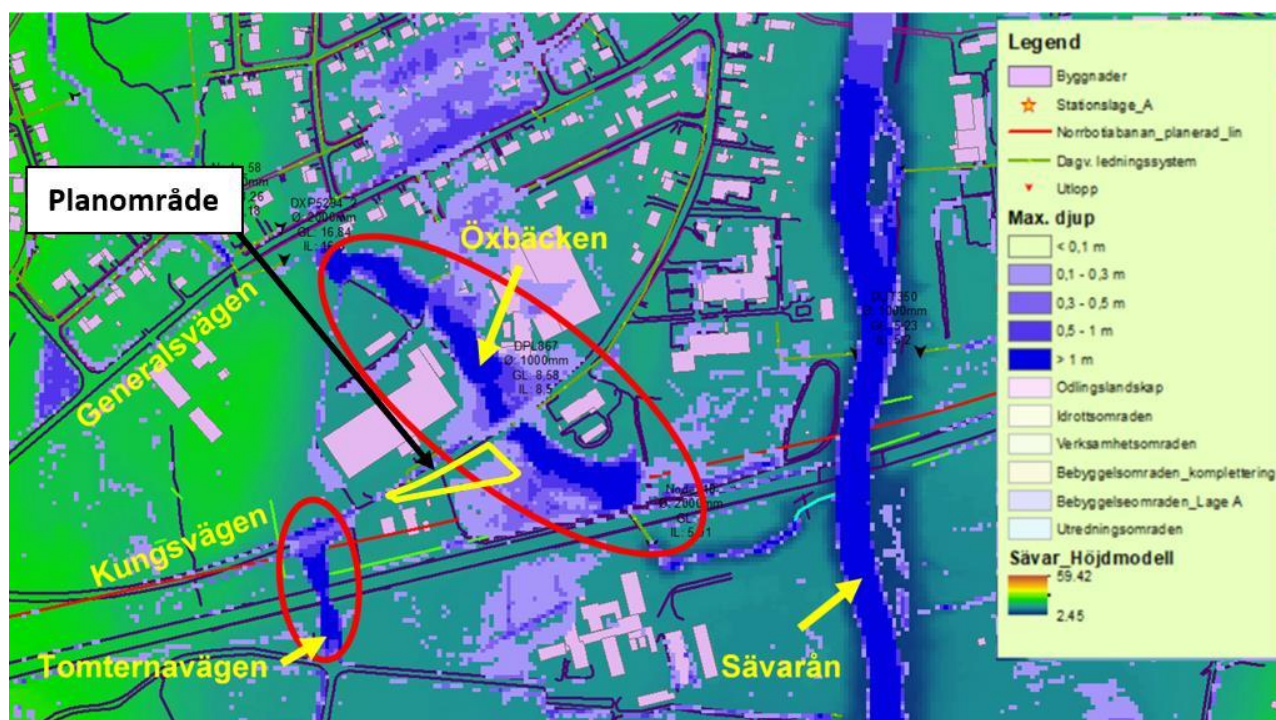
Alla regntillfällen som överskrider dimensionerande dagvattenflöden och som inte kan omhändertas i dagvattenanläggningar är att betrakta som extrema regn. I praktiken ger den här typen av regn upphov till att dagvatten avrinner på markytan och det är viktigt att planera för säker avledning av dessa flöden.

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

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

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

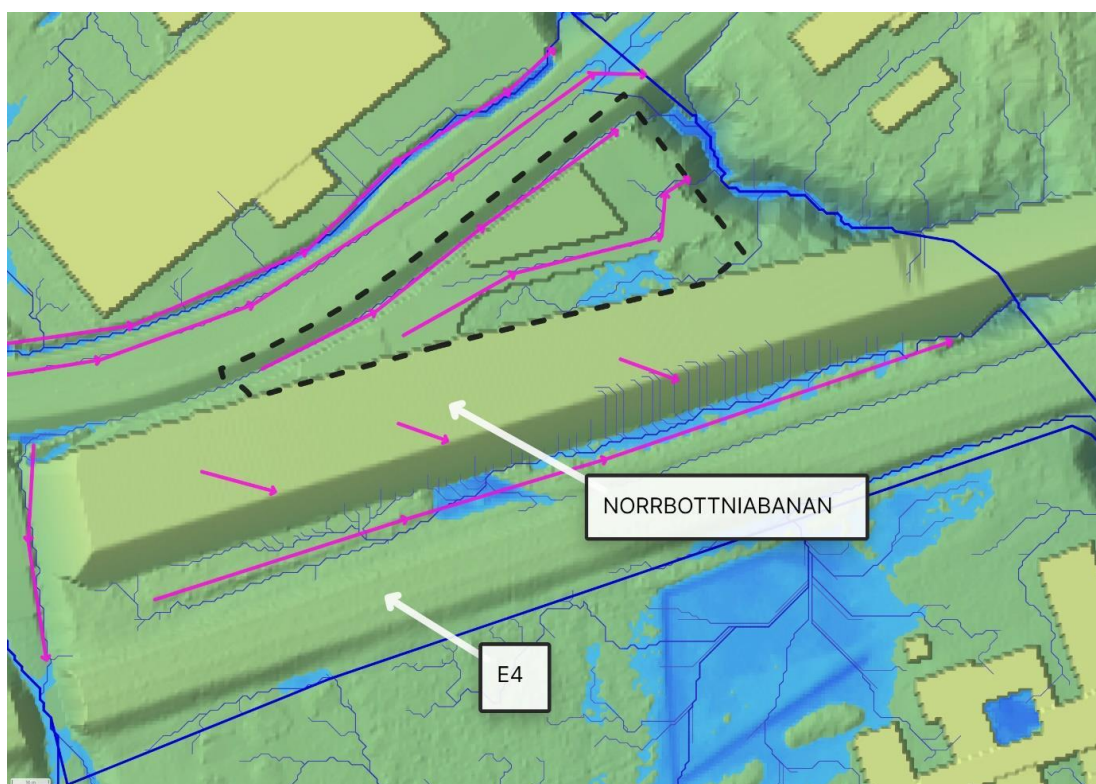
Modelleringarna är baserade på nederbördens förlopp och det kommunala dagvattennätets avledningsförmåga. Den översvämning som visas mellan Kungsvägen och befintlig väg E4 ligger i ett lågstråk kring Öxbäckens bäckfåra. Vid genomförandet av modelleringarna var kommande projektering av ny järnväg och nytt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



Figur 40. 100-årsregn, befintlig situation. Stationsområdet (gul linje) i förhållande till områden med risk för översvämningar vid skyfall (röda inringade områden). Källa: WSP.

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

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



Figur 41. Illustration ytvavrinning vid skyfall. Avrinningsvägar och riktning markerat med rosa pilar. Källa: WSP.

Reglering i detaljplanen

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

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

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

Snöhantering

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

Avfall

Ytor för utsortering av samtliga fraktioner av avfall som uppkommer ska finnas.

Inom området ska transportvägar och uppställningsplats uppfylla Vakins anvisningar för avfallshantering och återvinning. Transportvägen ska vara minst 5,5 meter bred om körning i båda riktningarna förekommer, om parkering förekommer måste vägen vara bredare. Om vägen är mötesfri och det inte finns parkerade fordon kan vägen vara smalare, dock minst 3,5 meter bred. Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägens bredd eller den fria höjden. Snövallar får inte inkräkta på transportvägens bredd och transportvägen ska vara halkbekämpad vintertid. Längs hela transportvägen, fram till hämtningsfordonets uppställningsplats, ska det vara fri höjd på minst 4,7 meter.

Genomfart eller tömning ska av säkerhetsskäl inte ske utanför entréer eller lekplatser. Vid transport, tömning och eventuell vändning ska det vara fri sikt och god framkomlighet. Backning är inte ett körsätt enligt arbetsmiljöverket och ska sopbilen/slambilen backa in på fastigheten bör avfallsutrymmet placeras så nära fastighetsgräns som möjligt då bilen inte backar mer än en billängd, dvs 10–12 m.

I första hand ska lösningar där hämtningspersonalen drar eller skjuter tunnan från uppställningsplatsen fram till sopbilen undvikas ur arbetsmiljösynpunkt. Om en sådan lösning ändå anordnas ställer detta krav på jämna hårdgjorda ytor utan kanter som snöröjs och halkbekämpas vintertid. Det får inte finnas trottoarkanter, trösklar eller andra ojämnheter som kan påverka avfallshämtarnas arbetsmiljö.

Vid installation av fettavskiljare ska slangdragning inte överstiga 10 m.

I övrigt ska Vakins gällande anvisningar för ny- och ombyggnationer av plats för avfallshämtning ska följas vid bygglovsprövning.

Se även avsnitt *Parkering, varumottagarna och angöring*.

Hälsa och säkerhet

Miljöfarlig verksamhet

Detaljplanen innebär att befintlig drivmedelsstation avvecklas.

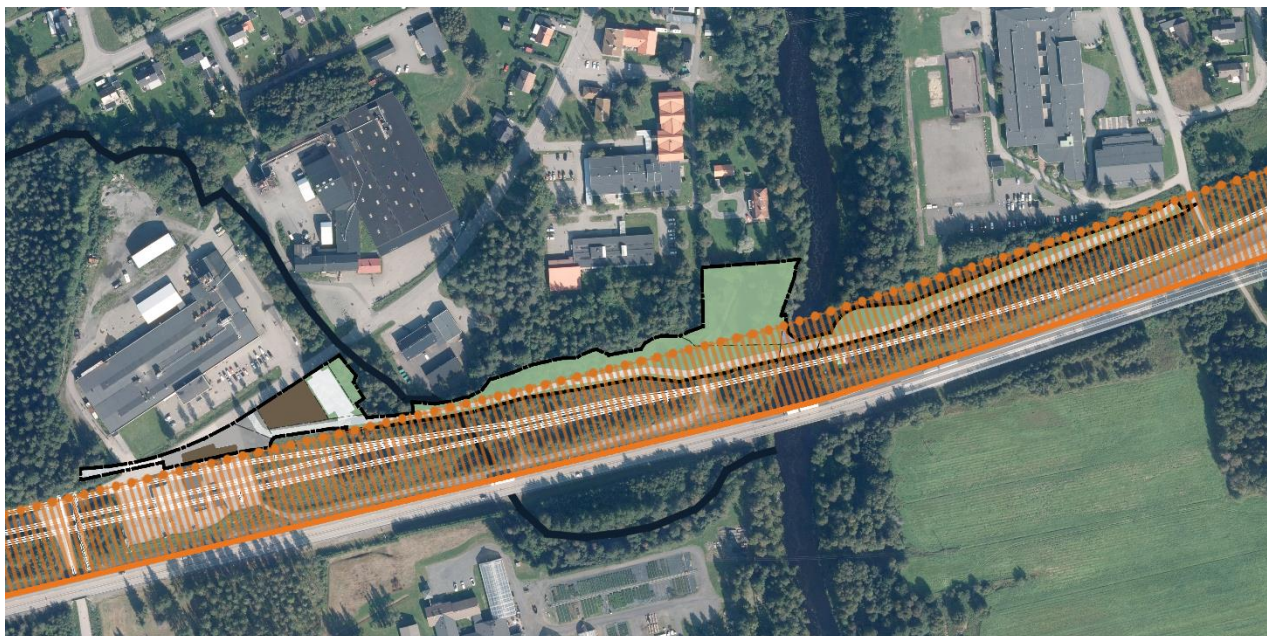
Transporter av farligt gods

Detaljplanen är belägen i närheten av två transportleder för farligt gods, Norrbotniabanan samt väg E4. Som beskrivet under avsnittet Planeringsförutsättningar finns det framtagna riktlinjer (Länsstyrelsen i Norrbottens län & Länsstyrelsen i Västerbottens län, 2019) för hur risker med farligt gods på väg och järnväg bör hanteras vid den fysiska planeringen.

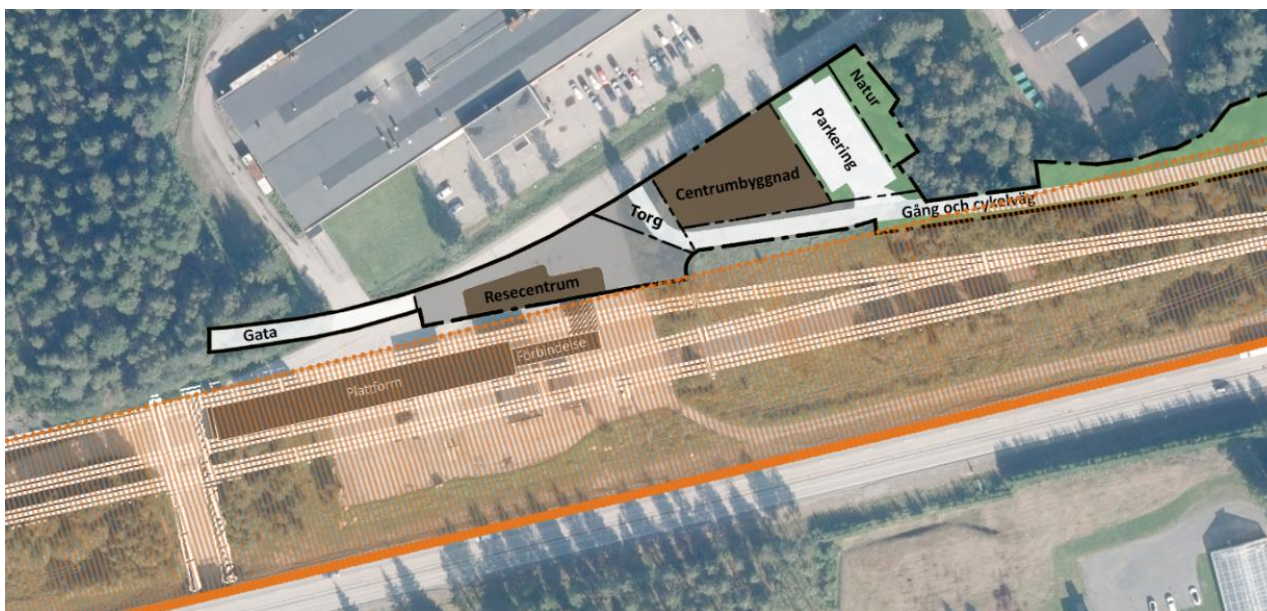
I riktlinjerna presenterar Länsstyrelsen gränser för generella rekommenderade skyddsavstånd där skyddsavståndet för väg är 55 meter och för järnväg 65 meter. Om avståndet mellan transportled och planerad exploatering är kortare än dessa generella rekommenderade skyddsavstånd kan Länsstyrelsens specifika riktlinjer för skyddsavstånd användas. Detta

förutsätter däremot att planerad exploatering ej är inom det generella skyddsavståndet från flera transportleder samtidigt.

För planområdet är avståndet mellan planerad järnväg och planområdet kortare än 65 meter. Avståndet mellan väg E4 och planområdet varierar där delar av planområdet är närmare än 55 meter, se figurer nedan.



Figur 42. Illustration som redovisar väggkant för E4:an med orange heldragen linje. Illustrationen redovisar även ett 55 meter säkerhetsavstånd från vägen med prickad orange linje samt svag orange skraffering.



Figur 43. Illustration som redovisar en förstord bild av stationsområdet för väggkant för E4:an är med orange heldragen linje. Illustrationen redovisar även ett 55 meter säkerhetsavstånd från vägen med prickad orange linje samt svag orange skraffering.

Som redovisat i figurerna ovan är planområdet till största del utanför det generella rekommenderade skyddsavståndet för väg. Dom delar av detaljplanen som är belägna

närmare än 55 meter från väg E4, och således inom det generella skyddsavståndet för både väg och järnväg, är planlagda som gata som får underbyggas med anläggning tillhörande järnvägmed [GATA₁]. Bedömningen har gjorts att en särskild riskbedömning ej behövs göras för dessa områden då detaljplanen enbart möjliggör för en markanvändning som omfattar ett fåtal människor vilka ej upprätthåller sig stadigvarande på platsen.

För stationsområdet har riskbilden med bebyggelse i närheten av Norrbotniabanan bedömts utifrån länsstyrelsens specifika riktlinjer där rekommenderat säkerhetsavstånd utgår från markanvändningen samt typ av transportled. I riktlinjerna har markanvändning kategoriserats i fyra olika kategorier A-D med olika riskbild. Detaljplanen berörs av två av dessa fyra kategorier.

Kategorisering av markanvändning i bebyggelsezoner A-D

Zon A (Ej känslig verksamhet)	Zon B (mindre känslig verksamhet)
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: • Parkering (ytparkering) • Trafik • Odling • Friluftsområde • Tekniska anläggningar	Mindre känslig verksamhet avser sådan markanvändning som omfattar få och vakna personer: • Detaljhandel (< 3000 m²) • Industri • Drivmedelsförsäljning • Lager • Parkering (parkeringshus) • Verksamhetsområde
Zon C (normalkänslig verksamhet)	Zon D (känslig verksamhet)
Normalkänslig verksamhet avser sådan markanvändning som omfattar färre personer än känslig verksamhet, samtidigt som personerna får vara sovande, givet att de har god lokalkännedom: • Bostäder (småhusbebyggelse) • Detaljhandel • Kontor • Tillfällig vistelse (mindre hotell/camping) • Besöksanläggning utan betydande åskådarplats • Centrumverksamhet	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): • Bostäder (flerbostadshus) • Vård • Skola • Tillfällig vistelse (större hotell/konferens) • Besöksanläggning med betydande åskådarplats

Figur 44. Tabell avseende kategorisering av markanvändning från Länsstyrelsens riktlinjer avseende farligt gods.

Området planlagd för parkering och gata omfattas av Zon A - ej känslig verksamhet. Centrumbyggnaden samt området för resecentrumet omfattas av Zon C - normalkänslig verksamhet. För Zon A finns inget rekommenderat skyddsavstånd för Botniabanan. För Zon C är rekommenderat skyddsavstånd 30 m mellan Norrbotniabanan och markanvändningen, se tabell nedan.

Skyddsavstånd för Botniabanan (och Norrbotniabanan enl. trafikprognos)

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

Figur 45. Tabell avseende säkerhetsavstånd för Botniabanan och Norrbotniabanan från Länsstyrelsens riktlinjer avseende farligt gods.

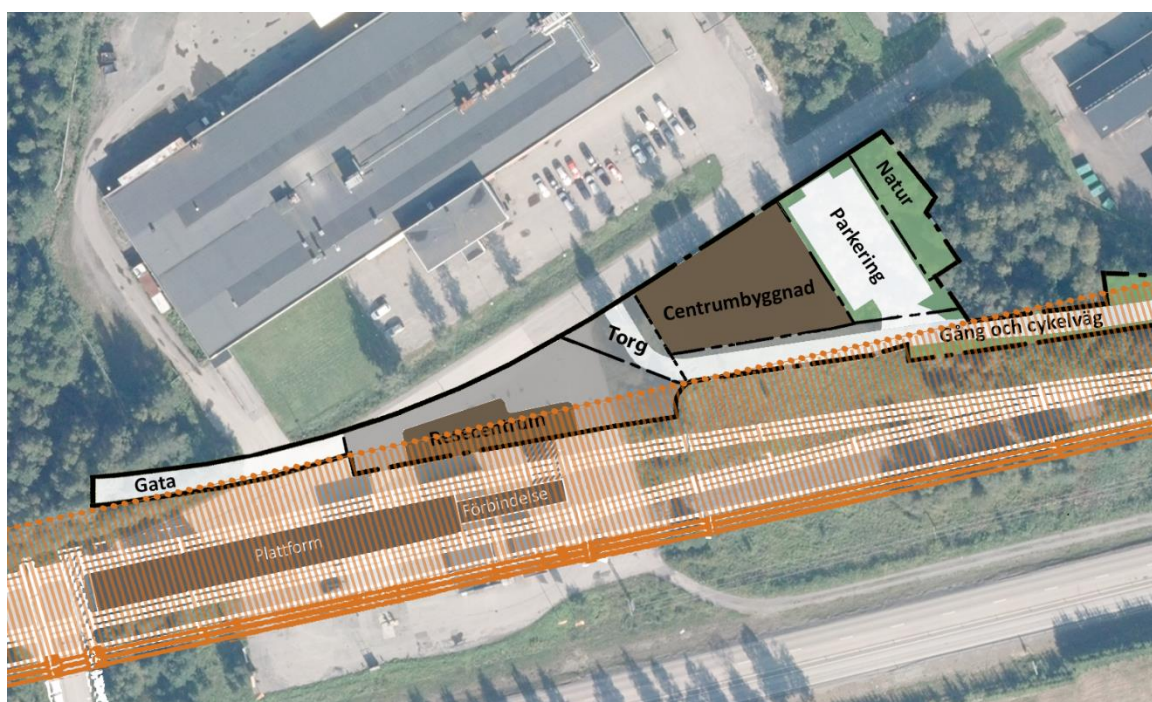
Skyddsavstånd för mötesfri väg, 110–120 km/h.

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

Figur 46. Tabell avseende säkerhetsavstånd för mötesfri väg, 110–120 km/h från Länsstyrelsens riktlinjer avseende farligt gods.

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

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



Figur 47. Farligt gods - illustration som med orange färg markerar tågspåret där tåg med farligt gods kommer transporteras. Illustrationen redovisar även ett 30 meter säkerhetsavstånd från spåret med prickad orange linje samt svag orange skraffering.

Väg E4 har en skyltad hastighet om 110 km/h vid planområdet. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för lastbilar 2040 beräknas vara 572 fordon. Detta innebär att vägen faller inom grupp 600 med ett säkerhetsavstånd om 15 meter för Zon C - normalkänslig verksamhet. För zon A finns inget säkerhetsavstånd.

Brandsäkerhet

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

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

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

Buller

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

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

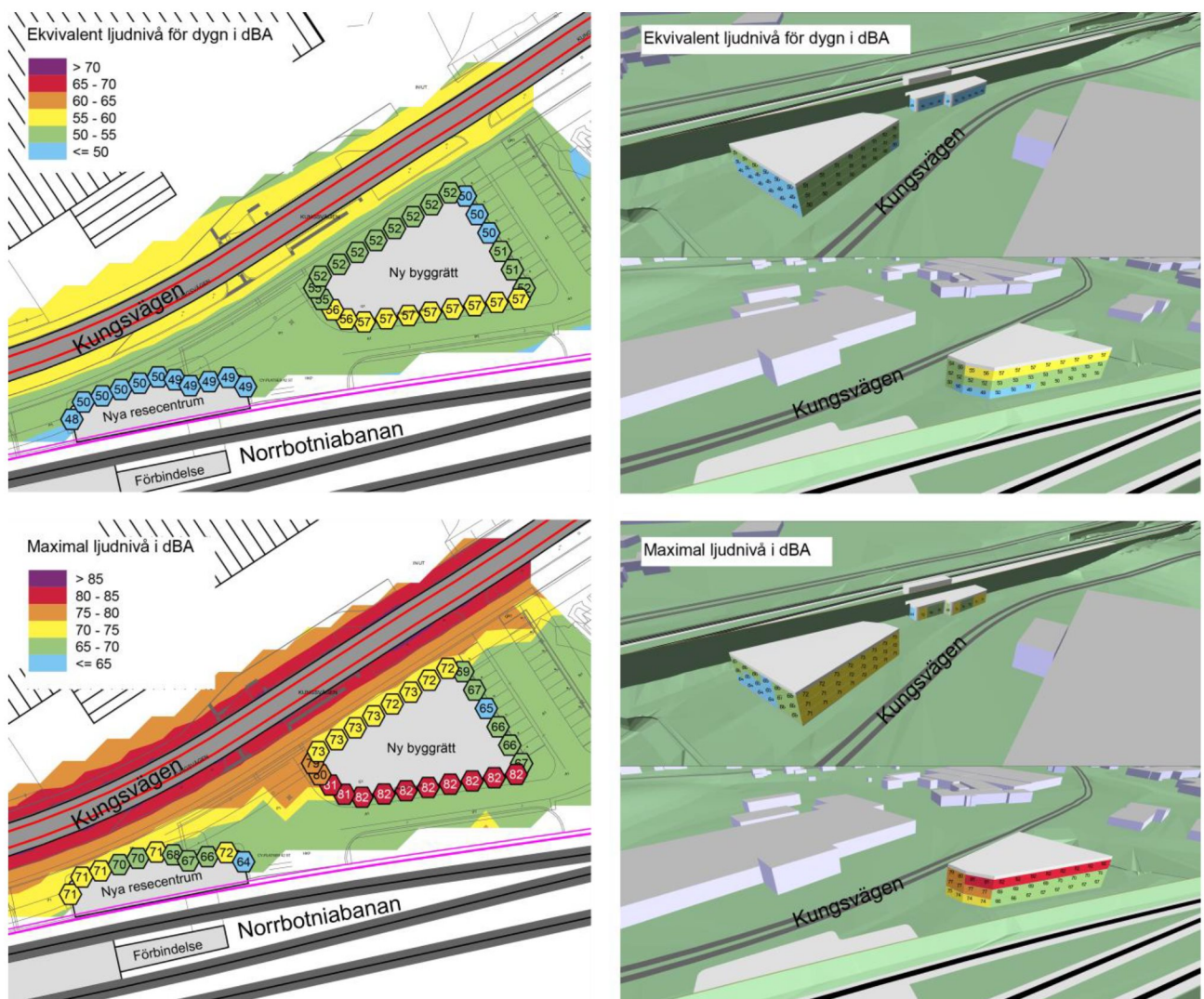
Utredningen har även studerat hur ljudbilden blir med och utan centrumbyggnaden då denna planeras byggas i en senare etapp. För scenariot med både resecentrum och centrumbyggnad (sammanslagen bullernivå från spår och vägtrafik) beräknas den högsta dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad bli 50 dBA för resecentrum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

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

Då det inte finns riktvärden för utomhusbuller för resecentrum eller centrumverksamhet har möjligheten till att uppnå ljudkrav för inomhusbuller varit dimensionerande för detaljplanen.

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

Med detta som utgångspunkt bedöms inte ett genomförande av detaljplanen innebära att ljudkrav för inomhusbuller överskrids varav bullerdämpande åtgärder inte har vidtagits.



Figur 48: Figureorna redovisar den sammanlagda bullernivån från spår och vägtrafik, prognosår 2045. Källa: Structor.

Vibrationer och stomljud

Utifrån Trafikverkets mätningar samt markförutsättningarna inom planområdet har bedömningen gjorts i planens bullerutredning (Structor, 2024) att vibrationsnivån sannolikt kan komma att överstiga 0,4 mm/s RMS vägd vibrationsnivå i de planerade byggnaderna, eftersom de kommer att vara belägna så pass nära spåret. Vibrationer och stomljud kan

därav behöva tas i beaktan vid val av grundläggningsmetod för de planerade byggnaderna, för att inte riskera att lokalerna kommer att utsättas för störande nivåer från Norrbotniabanan.

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

Ljussförhållanden

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

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

Insyn och siktlinjer

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

Förorenad mark och vatten

Ett genomförande av detaljplanen och järnvägsplanen innebär att befintlig drivmedelsstation i väster måste avlägsnas. I samband med detta planeras en slutgiltig markmiljöundersökning för att kartlägga dom områden som ej kan provtas medan drivmedelstationen är i drift. Området planeras sedan saneras i den omfattning som krävs för att marken ska vara lämplig för bebyggelse av resecentrum, dvs mindre känslig markanvändning. Markundersökningen samt eventuell efterföljande saneringen säkerställs med planbestämmelsen **[a4]** *Startbesked får inte ges för nybyggnation förrän halterna i marken understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Överskrids riktvärdena krävs sanering innan startbesked kan ges.* En saneringsanmälan ska göras till tillsynsmyndigheten i god tid innan arbetet med en efterbehandlingsåtgärd i ett förorenat område startar.

Detaljplanen krävställer ingen provtagning och eventuell sanering för resterade delar av planområdet då det utifrån utförda analyser inte finns indikationer på en oacceptabel nivå av föroreningar utifrån den planerade markanvändningen. Om okända markföroreningar påträffas under grävning eller annat arbete, ska arbetet omedelbart avbrytas. Den som leder arbetet ska skyndsamt anmäla förhållandet till kommunen enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet.

Ett genomförande av detaljplanen innebär även anläggandet av gång- och cykelbron över Sävarån. I *Miljökonsekvensbeskrivning - Anläggande av ny järnväg: Bro över Sävarån* (Sweco, 2024b) görs bedömningen att broanläggningen inte kommer medföra någon betydande risk för spridning av föroreningar eftersom genomförda undersökningar visar på halter under

Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Massor som uppkommer inom aktuellt område bedöms enligt Trafikverkets miljökriterier kunna återanvändas till exempelvis vägar och bullervallar.

Följande skyddsåtgärder planeras vidtas för markmiljön:

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

Radon

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

Risk för översvämning

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

Risk för ras, skred och erosion

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

Inom naturmarken vid Öxbäcken möjliggör detaljplanen för erosionsskydd i anslutning till Kungsvägen samt parkeringen med bestämmelsen **[erosionsskydd]**. Erosionsskyddets ytliga lager ska utformas för att underlätta för återetablering av flerskiktad lövskogsvegetation.

Vid Sävarån möjliggörs erosionsskydd inom område planlagd som **[GATA₁]**.

Genomförandefrågor

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

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

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

Genomförandetid

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

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

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

Avtal

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

Planavtal

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

Exploateringsavtal

Umeå kommun avser inte att teckna exploateringsavtal.

Markanvisningsavtal

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

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

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

Huvudmannaskap

Huvudmannaskap för allmän plats

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

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

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

Huvudmannaskap för vatten, avlopp och dagvatten

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

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

Fastighetsrättsliga frågor

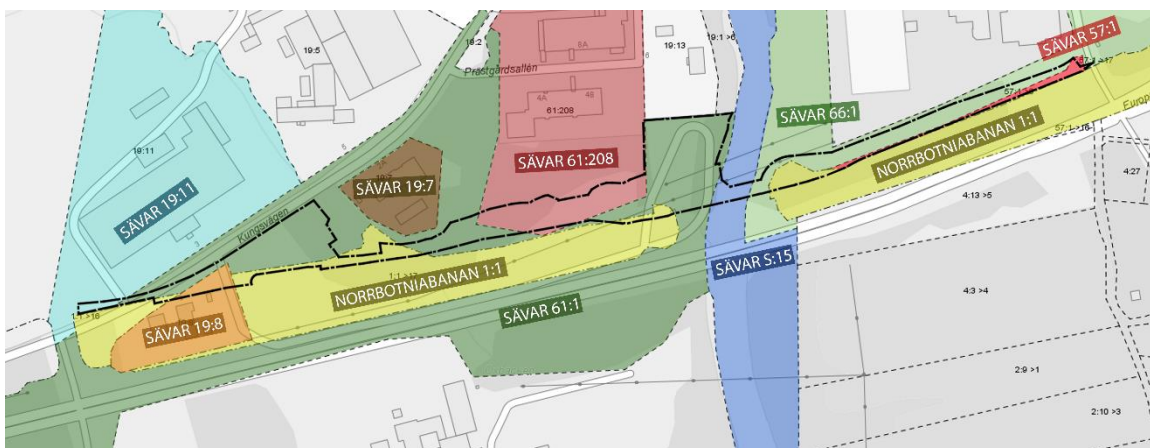
Fastighetsbildning

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

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

I övrigt gäller att fastighetsbildningen behöver följa detaljplanens regleringar.

Fastighetsbildning sker efter ansökan om lantmäteriförrättning. För mark utlagd som allmän platsmark, som löses in av kommunen, ansvarar kommunen för att ansöka om fastighetsbildning samt bekosta denna. För övrigt ansvarar exploatören för att ansöka om fastighetsbildning samt bekosta förrättning. Ansökan inlämnas till Umeå kommun, Lantmäterimyndigheten.



Figur 49: Figuren redovisar befintliga fastigheter som påverkas av detaljplanen.

Nedan redovisas av berörda fastigheter och konsekvenser för dessa

Fastighet	Förändringar och konsekvenser
Sävar 61:1	Fastigheten avstyckas till en fastighet för Resecentrum och parkering (kvartersmark), en fastighet för centrumbyggnad (kvartersmark)
Sävar 19:8	Delar av fastighet övergår till fastighet för resecentrum och parkering (kvartersmark)
Norrbotniabanan 1:1	Delar av fastighet övergår till fastighet för resecentrum och parkering (kvartersmark), Sävar 61:1 samt Sävar 66:1
Sävar 19:11	Delar av fastigheten övergår till Sävar 61:1
Sävar 19:7	Delar av fastigheten övergår till Sävar 61:1
Sävar 61:208	Delar av fastigheten övergår till Sävar 61:1
Sävar 57:1	Fastigheten övergår till Sävar 66:1
Sävar S:15	Fastigheten övergår till Sävar 66:1

Servitut

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

Genomförandet av detaljplanen kan medföra att servitut bildas för gång- och cykelbron över Sävarån. Det kan även bli aktuellt att säkerställa gemensamt passageutrymme i byggnaden för resecentrum, genom servitut eller annan rättighet. Vidare kan ett servitut behöva bildas till förmån för Trafikverket för att säkerställa tillgång till parkering från gång- och cykelvägen (GATA₁).

Officialservitut

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

Totalt finns sju officialservitut inom planområdet, listade nedan.

- 2480K-2024/57.12 - trädsäkring till förmån för Norrbotniabanan 1:1
- 2480K-2024/57.22 - vattenavledning till förmån för Norrbotniabanan 1:1
- 2480K-2024/57.23 - väg till förmån för Norrbotniabanan 1:1
- 2480K-2024/56.28 - väg till förmån för Norrbotniabanan 1:1
- 2480K-2024/57.25 - vattenavledning till förmån för Norrbotniabanan 1:1
- 2480K-2024/57.28 - vattenavledning till förmån för Norrbotniabanan 1:1
- 2480K-2024/56.34 - vattenavledning till förmån för Norrbotniabanan 1:1

Detaljplanen bedöms inte påverka dessa officialservitut.

Avtalsservitut

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

Totalt berörs 2 avtalsservitut av detaljplanen, listade nedan.

- D202400157228:1.1 - VAKINS avloppsanläggning till förmån för Pålböletomen 8:2
- D201700341562:1.1 - Umeå energis kraftkabel till förmån för Laxen 31

Ett genomförande av detaljplanen kan innebära en påverkan på rättigheterna. Exploatören står eventuella kostnader som kan uppstå till följd av detta.

Gemensamhetsanläggning

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

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

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

Gemensamhetsanläggningar kan till exempel bildas för följande gemensamma ändamål:

- Enskilda vägar
- Parkeringsplatser eller garage
- Vatten- och avloppsanläggningar
- Grönytor
- Lekplatser
- Bryggor
- Badplatser
- Bredband för data och TV
- Trapphus och hissar

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

Ledningsrätter

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

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

Totalt finns sju ledningsrätter inom planområdet, listade nedan.

- 2480K-12/118.15 - starkströmsledning till förmån för Umeå Energi Elnät AB
- 24-F1980-781.3 - starkströmsledning till förmån för Sävar belysningsförening samt vatten och avloppsledningar till förmån för Umeå kommun
- 2480K-12/118.13 - starkströmsledning till förmån för Umeå Energi Elnät AB
- 2409-92/7.1 - teleledning till förmån för Televerket
- 2480K-12/118.12 - starkströmsledning till förmån för Umeå Energi Elnät AB
- 2480-93/68.2 - teleledning till förmån för Telia Company AB
- 24-F1983-154.1 - teleledning till förmån för Televerket

Ett genomförande av detaljplanen kan innebära en ledningsflytt eller ett ombildande av rättigheterna. En ledningsflytt till följd av detaljplanen bekostas av exploitören.

Angränsande järnvägsplan innebär även nya ledningsdragningar. Beslut kring omdragningar och flytt av ledningar sker i ett förvaltnings- och bolagsöverskridande forum för ledningsflytt för Dåva-Gryssjön, samt vid detaljprojektering och byggnation.

Fastighetsindelningsbestämmelser

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

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

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

Övriga fastighetsrättsliga konsekvenser

Då planområdet ligger nära järnvägen kommer delar av gång- och cykelvägen, [GATA₁], att anläggas ovanpå järnvägens fundament. Detaljplanen säkerställer att denna gång- och cykelväg får underbyggas med anläggningar som tillhör järnvägen. För att skydda Trafikverkets tillgång till järnvägens fundament, och säkerställa att inga obehöriga ingrepp (som grävningar eller ledningsdragningar) kan göras där fundamenten finns, planeras en lantmäteriförrättning. Denna förrättning syftar till att formellt reglera Trafikverkets ägande.

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

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

Behov av ytterligare utredningar eller tillstånd

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

Ekonomiska frågor

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

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

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

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

Ekonomiska konsekvenser för kommunen

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

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

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

En sammanfattning av delarna i exploateringen är:

- Lokalgator och gång- och cykelvägar
- Ett resecentrum
- Ett torg
- Busshållplatser
- Parkeringar
- Mark- och dagvattenåtgärder

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

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

Ekonomiska konsekvenser för övriga berörda

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

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

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

Planavgift

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

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

Ersättning och inlösen

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

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

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

Upplysningar

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

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

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

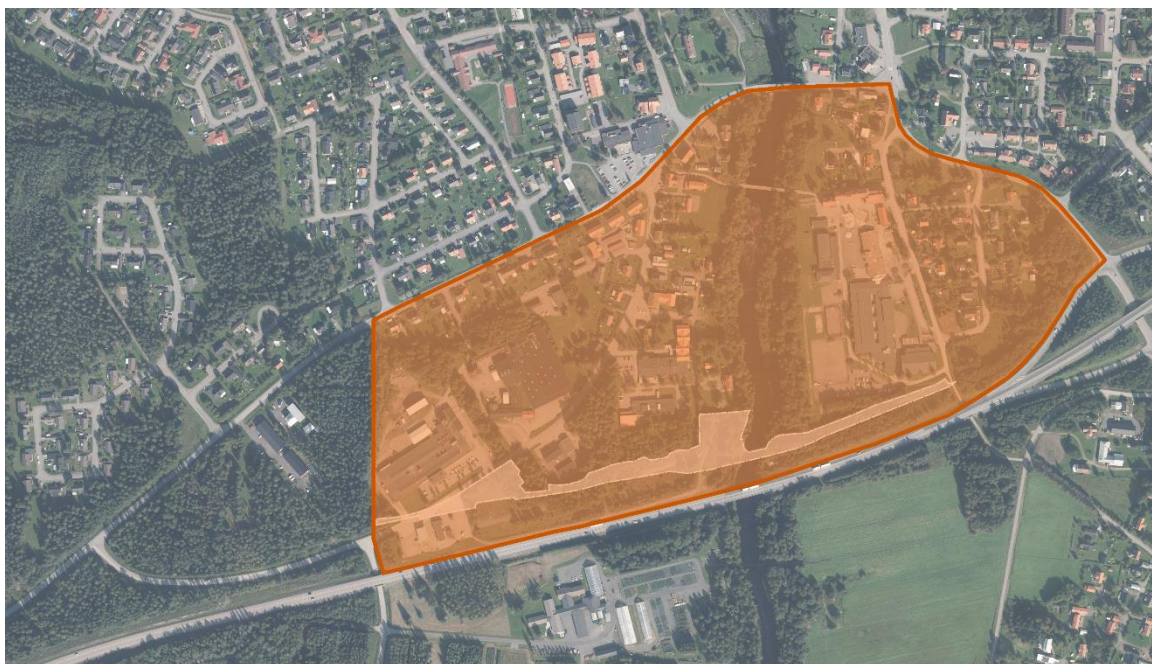
Grundkartan är ett underlag för detaljplanearbetet som redovisar topografi och fastighetsförhållanden inom planområdet och dess närmaste omgivning.

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

Samrådskrets

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

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



Figur 50: Illustrationen redovisar detaljplanens samrådskrets.

Medverkande

Deltagande kommunala verksamheter

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

Deltagande kommunala bolag

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

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

Bilaga

Planbestämmelser med lagstöd

Planbestämmelse	Motivering	Lagstöd
Användningsbestämmelser för allmän plats		
GATA	Användningen möjliggör för anordnande av Kungsvägen. Syfte med bestämmelsen är att säkerställa Kungsvägens dragning. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 5 §§ PBL genom att främja en långsiktigt hållbar samhällsstruktur, samt säker och tillgänglig infrastruktur för gående och cyklister. Bestämmelsen har stöd i detaljplanens syfte att skapa goda förutsättningar för resenärers tillgång till stationen. Den bidrar även till översiktsplanens mål om trygga kopplingar till och från framtida resecentrum.	4 kap. 5 § PBL
(GATA)	Avgränsad vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan Bestämmelsen möjliggör en gång- och cykelväg över Sävarån och är avgränsad vertikalt för att säkerställa vattendragets funktion. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att beakta både en hållbar samhällsstruktur och skydd av natur- och vattenmiljö. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra en ny gång- och cykelväg över Sävarån samt att skydda vattenområdet i planområdet.	4 kap. 5 § PBL

GATA₁	Gata som får underbyggas med anläggning tillhörande järnväg Användningen möjliggör för anordnande av en ny gång- och cykelväg av en ny gång- och cykelväg i området. Användningen möjliggör även att cykelvägen kan passera över Norrbotniabanans järnvägsfundament. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för en koppling mellan resecentrum och Kungsvägen i väster och Sävar skola i öster, att möjliggöra för att vägen kan utnyttjas av servicefordon samt säkerställa järnvägsfundamenten. Regleringen tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 § PBL genom att skapa en funktionell och långsiktigt hållbar samhällsstruktur samt samordna bebyggelse och infrastruktur. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att både möjliggöra en ny gång- och cykelväg och att säkerställa mark för Norrbotniabanans fundament.	4 kap. 5 § PBL
NATUR	Användningen NATUR bekräftar befintligt naturområde och säkerställer dess funktion som grönsstruktur inom planområdet. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att beakta grönområden i samhällsplaneringen och skydda naturvärden. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skydda och bevara befintlig naturmark.	4 kap. 5 § PBL

TORG	Syftet med användningen är att säkerställa en platsbildning mellan resecentrum och centrumbyggnad. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 § PBL genom att skapa en långsiktigt hållbar samhällsstruktur med mötesplatser och tydlig stadsbild. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skapa ett levande stationsområde och säkerställa en tydlig platsbildning genom ett centralt torg.	4 kap. 5 § PBL
Användningsbestämmelser för kvartersmark		
C	Centrum Område avsatt för uppförande av centrumbyggnad. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för verksamhetsyta inom planområdet. Bestämmelsen bidrar till översiktsplanens mål om en funktionsintegrerad stadsmiljö. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 § PBL genom att främja en långsiktigt hållbar samhällsstruktur och tillgång till service. Bestämmelsen har direkt stöd i planens syfte att skapa ett levande och tillgängligt stationsområde genom en centrumbyggnad som tillför service, funktioner och närvaro till platsen.	4 kap. 5 § PBL

P	Parkering Område avsatt för parkeringsyta. Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för parkering inom planområdet för tågresenärer. Bestämmelsen möjliggör för personer som ej har möjlighet att gå, cykla eller ta buss till tågstationen att färdas dit med bil, parkera och sedan fortsätta resan med tåg. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 5 §§ PBL genom att bidra till en funktionell samhällsstruktur och tillgängliga kommunikationsanläggningar. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att underlätta resenärers tillgång till stationen med bil genom att planlägga en yta för parkering.	4 kap. 5 § PBL
T₁	Resecentrum Område avsatt för uppförande av resecentrum. Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för ett resecentrum i anslutning till Norrbottenbanans planerade hållplats. Bestämmelsen bidrar till översiktsplanens mål om ett stationsläge i Sävar. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 5 §§ PBL genom att skapa en hållbar samhällsstruktur och god tillgänglighet till kollektivtrafik. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra ett resecentrum i anslutning till den nya järnvägsstationen i Sävar.	4 kap. 5 § PBL

Användningsbestämmelser för vattenområde		
W	Vattenområde Användningen bekräftar Sävarån. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa Sävaråns vattenfåra. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 6 § PBL genom att skydda natur- och vattenmiljöer vid samhällsplanering. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att planlägga delar av Sävarån i skyddande syfte.	4 kap. 5 § PBL
(W)	Vattenområde. Avgränsad vertikalt uppåt till +2 meter över angivet nollplan Användningen bekräftar Sävarån. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa Sävaråns vattenfåra. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 6 § PBL genom att skydda natur- och vattenmiljöer vid samhällsplanering. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att planlägga delar av Sävarån i skyddande syfte.	4 kap. 5 § PBL
Egenskapsbestämmelser för allmän plats		
a ₁	Strandskyddet är upphävt Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde inom 100 meter från Öxbäcken samt Sävarån kan ianspråkta. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att skapa en hållbar samhällsstruktur samtidigt som förutsättningar ges för att utveckla resecentrumområdet. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse av resecentrum och dess funktioner.	4 kap. 17 § PBL

(a ₂)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde ianspråktas för anläggande av en gång- och cykelbro. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att främja hållbara transporter. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra en gång- och cykelväg över Sävarån.	4 kap. 17 § PBL
erosionsskydd	Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för uppförande av erosionsskydd inom markområde i anslutning till Öxbäcken. Bestämmelsen säkerställer att markstabilitet kan uppnås för Kungsvägen samt resecentrumområdet. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 och 6 §§ PBL genom att främja en god teknisk försörjning och ta hänsyn till naturförhållanden vid bebyggelse. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att att säkerställa markstabilitet.	4 kap. 5 § 2 p. PBL
(bro)	Bro. Avgränsad vertikalt nedåt till +2 meter över angivet nollplan Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att en bro kan byggas över Sävarån för att möjliggöra för en gång och cykelkoppling mellan resecentrum och Kungsvägen i väster och Sävar skola i öster. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att stärka hållbar infrastruktur och samtidigt beakta vattenmiljön. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra en gång- och cykelbro över Sävarån.	4 kap. 5 § 2 p. PBL

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark		
PRICKMARK	Marken får inte förses med byggnad Syftet med bestämmelsen är att säkerställa 2 meter förgårdsmark så att centrumbyggnaden ej påverkar framkomligheten för Kungsvägen. Bestämmelsen säkerställer även att planerad centrumbyggnad ej påverkar sikt för planerad gång- och cykelväg. Bestämmelsen tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 5 §§ PBL genom att bidra till en trygg och funktionell trafikmiljö. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skapa ett levande stationsområde i samklang med omgivande miljö och att säkerställa en tydlig platsbildning genom byggnaders placering och utformning.	4 kap. 6 § PBL
h₁	Högsta totalhöjd är 17 meter Syftet med bestämmelsen är att säkerställa centrumbyggnaden ges en höjd som är anpassad till sin omgivning. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 6 § PBL genom att beakta landskapsbild och god helhetsverkan i bebyggelsemiljön. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skapa en tydlig platsbildning i samklang med omgivande miljö samt att genom centrumbyggnaden stärka stationsområdets identitet.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

h₂	Högsta totalhöjd är 6.1 meter. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa resecentrumet ges en höjd som är anpassad till säkerhetsavstånd från järnvägens planerade ledningar. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 § PBL genom att främja en god teknisk försörjning och samordning mellan bebyggelse och infrastruktur. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra ett resecentrum i anslutning till järnvägen och skapa goda förutsättningar för järnvägens tekniska och funktionella behov.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
n	Marken ska höjdsättas så att dagvatten rinner mot anslutningspunkt och/eller Öxbäcken Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en god dagvatten- och skyfallshantering. Bestämmelsen tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 och 6 §§ PBL genom att beakta tekniska försörjningssystem samt naturförhållanden och risker vid planläggning. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att säkerställa en god dagvattenhantering för området för att undvika påverkan på närliggande vattendrag.	4 kap. 10 § 1 p. PBL

p₁	Byggnad ska placeras med fasad i egenskapsgräns mot Kungsvägen och TORG Bestämmelsen reglerar centrumbyggnadens placering för att säkerställa torgets platsbildning samt att byggnaden relaterar till Kungsvägen samt torget. Detta för att byggnaden ska uppfylla sitt syfte med att bidra till närvaro. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att främja en långsiktigt hållbar stadsstruktur och bidra till god stads- och landskapsbild. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skapa en tydlig platsbildning i samklang med omgivande miljö och att genom centrumbyggnaden tillföra närvaro och aktivitet till stationsområdet.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
p₂	Byggnad ska placeras med fasad i planområdesgräns i söder Bestämmelsen reglerar resecentrumets placering för att säkerställa torgets platsbildning samt att inga otrygga miljöer skapas mellan resecentrumet och spåren. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 § PBL genom att skapa en trygg och funktionell samhällsstruktur. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skapa en tydlig platsbildning och ett stationsområde som är levande och tillgängligt.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

j	Utfart får endast anordnas mot Parkering Syftet med bestämmelsen är att reglera att utfart enbart kan anordnas mot planlagd parkering. Detta säkerställer trafiksäkerheten på planerad gång- och cykelväg inom planområdet samt sektionen för Kungsvägen. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 § PBL genom att främja trafiksäkerhet och en god teknisk utformning av trafiklösningar. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att skapa en tillgänglig och trygg trafikmiljö i anslutning till resecentrum, där gång- och cykeltrafik prioriteras.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
f ₁	Byggnad får som mest vara 3 våningar Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att enbart 3 våningar kan uppföras. Detta är på grund av att begränsat utrymme för parkering samt bullersituationen gör att fler än tre våningar ej är lämpligt på platsen. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 och 6 §§ PBL genom att ta hänsyn till både tekniska försörjningsförutsättningar och miljö- och hälsoskydd. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse samt att skapa ett stationsområde som är anpassat till sina förutsättningar och fungerar väl i relation till omgivningen.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

f ₂	Lägsta färdig golvhöjd får inte understiga omgivande mark Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att byggnad inte riskerar översvämning vid skyfall. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 och 6 §§ PBL genom att beakta tekniska försörjningslösningar samt risker kopplade till naturförhållanden. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att säkerställa en god dagvattenhantering för området och att undvika negativ påverkan på närliggande vattendrag.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
b	Minst en entré ska placeras mot TORG Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att centrumbyggnaden relaterar till torget samt bidrar till en ökad närvaro på torget. En huvudentré i detta läge innebär att ett flöde med människor passerar torget för att nå centrumbyggnaden. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 § PBL genom att bidra till en trygg och långsiktigt hållbar stadsstruktur med levande mötesplatser. Bestämmelsen har direkt stöd i planens syfte att skapa ett levande och tillgängligt stationsområde och säkerställa ett centralt torg i samklang med byggnaders placering.	4 kap. 16 § 1 p. PBL
e	Största byggnadsarea är 500 m². Bestämmelsen reglerar resecentrumets omfattning för att säkerställa ytor för cykelparkering och torg. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 5 §§ PBL genom att skapa en väl avvägd samhällsstruktur och tillgodose behov av goda trafik- och vistelsemiljöer. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra resecentrum i kombination med ett centralt torg och funktionella kopplingar för gång- och cykeltrafik.	4 kap. 16 § 1 p. PBL

a ₄	Startbesked får inte ges för nybyggnation förrän halterna i marken understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Överskrids riktvärdena krävs sanering innan startbesked kan ges. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa markens lämplighet för planlagd markanvändning. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 5 § PBL genom att främja hälsa och säkerhet. Bestämmelsen har direkt stöd i planens syfte att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse av resecentrum genom att reglera att eventuella föroreningar identifieras och saneras innan byggnation påbörjas.	4 kap. 17 § 1 p. PBL
----------------	---	----------------------

Egenskapsbestämmelser för vattenområde		
(a ₃)	Strandskyddet är upphävt. Avgränsad vertikalt uppåt till +2 meter över angivet nollplan Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att markområde ianspråktas för anläggande av en gång- och cykelbro. Detta tillgodoser allmänna intressen enligt 2 kap. 3 och 6 §§ PBL genom att främja hållbara transporter. Bestämmelsen har stöd i planens syfte att möjliggöra en gång- och cykelväg över Sävarån.	4 kap. 17 § PBL