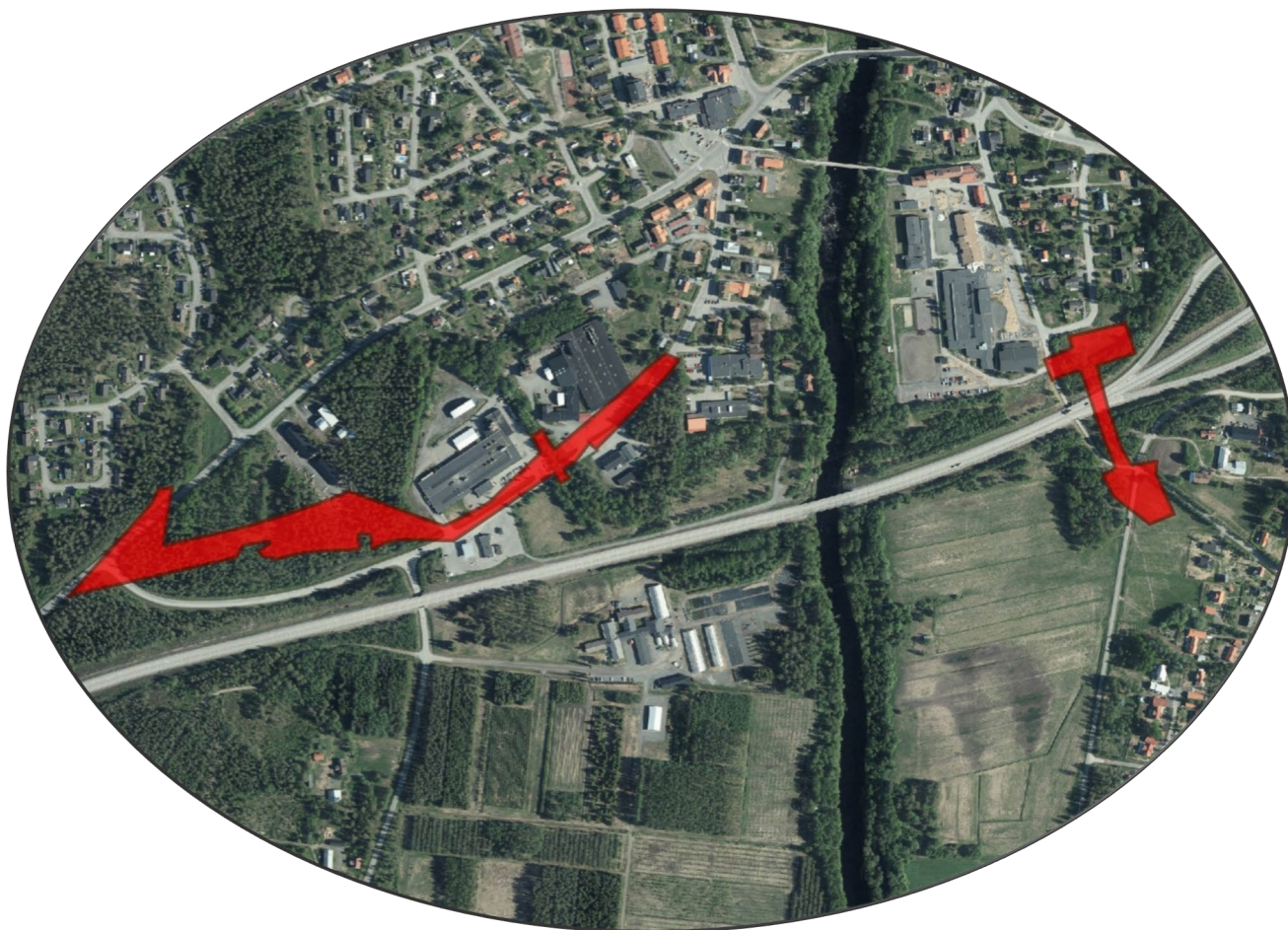


**Detaljplan för del av fastigheten Sävar 61:1 m.fl.  
inom Sävar i Umeå kommun, Västerbottens län**

---



<b>Planbeskrivning – Samrådshandling</b>			Diarienummer: <b>BN-2021/01255</b>
Gällande lagstiftning: PBL 2010:900 t.o.m. SFS 202:603	Aktnummer:	Antagen:	Laga kraft:

# Detaljplaneprocessen

## Om detaljplaner

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

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan handläggs med begränsat förfarande, standardförfarande eller utökat förfarande. Denna detaljplan handläggs med ett standardförfarande, processen beskrivs nedan.



### 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.

### Granskning

Planförslaget ska därefter tillgängliggöras för granskning i minst två veckor. Granskningen är ytterligare ett tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget.

### Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av byggnadsnämnden eller 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.

## Innehållsförteckning

Planens huvuddrag.....	1
Planhandlingar.....	2
Underlag och utredningar .....	2
Planens syfte.....	2
Plandata.....	3
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden.....	3
Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg .....	3
Detaljplaner och områdesbestämmelser .....	6
Riksintressen.....	10
Strandskydd .....	11
Andra särskilda områdesskydd.....	12
Undersökning av betydande miljöpåverkan .....	13
Planförfarande .....	14
Samrådsrets .....	14
Förutsättningar och förändringar .....	14
Stads- och landskapsbild .....	14
Förändringar och konsekvenser .....	17
Kulturmiljö och fornlämningar .....	18
Förändringar och konsekvenser .....	19
Naturmiljö.....	19
Förändringar och konsekvenser .....	20
Service .....	21
Förändringar och konsekvenser .....	21
Rekreation .....	21
Förändringar och konsekvenser .....	22
Gator och trafik .....	22
Förändringar och konsekvenser .....	23
Kollektivtrafik.....	26
Förändringar och konsekvenser .....	26
Parkering, varumottagning och angöring.....	26
Förändringar och konsekvenser .....	26
Riskbedömning av transportled för farligt gods.....	27
Buller.....	27

Förändringar och konsekvenser .....	28
Geotekniska förhållanden .....	28
Förändringar och konsekvenser .....	30
Förorenad mark.....	31
Förändringar och konsekvenser .....	31
Risk för skred .....	31
Förändringar och konsekvenser .....	31
Risk för översvämning .....	32
Förändringar och konsekvenser .....	32
Dagvatten .....	34
Förändringar och konsekvenser .....	34
Snöhantering .....	36
Förändringar och konsekvenser .....	36
Miljö kvalitetsnormer .....	37
Luft .....	37
Vatten .....	38
Vatten, avlopp, fjärrvärme och el. ....	38
Förändringar och konsekvenser .....	39
Genomförandefrågor .....	41
Organisatoriska frågor .....	41
Genomförandetid .....	41
Huvudmannaskap för allmän plats .....	41
Huvudman för vatten och avlopp.....	41
Avtal .....	41
Tidplan .....	42
Fastighetsrättsliga frågor.....	42
Fastighetsbildning .....	42
Gemensamhetsanläggningar .....	45
Rättigheter .....	45
Övriga fastighetsrättsliga konsekvenser.....	47
Tekniska frågor .....	47
Ekonomiska frågor.....	47
Planavgift .....	47

Medverkande .....	48
Källor .....	48

## Planens huvuddrag

Norrbotniabanan är en ny planerad 27 mil kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå och dess första delsträcka går mellan Dåva-Gryssjön inom Umeå kommun. Etappen Dåva-Gryssjön är den sista järnvägssträckan som ska anläggas genom Umeå kommun och dess nordliga tätort Sävar. Anläggandet av järnvägen och ett tillhörande resecentrum i Sävar medför att delar av det kommunala trafiksystemet i Sävar behöver byggas om. För att möjliggöra detta tas en ny detaljplan fram med förslag på en omdragning av Kungsvägen i Sävar samt en ny gång- och cykelbro över E4 och järnvägen. I planförslaget ges Kungsvägen en ny anslutning direkt mot Bullmarksvägen och E4:ans södra av- och påfart i Sävar. Kungsvägen kommer att få en ny funktion som huvudgata genom direktanslutning till E4 och lokalisering av kommande resecentrum. Detta innebär också att Generalsvägens anslutning till Kungsvägen görs om och att Generalsvägen får en ny funktion som en lokalgata. Den nya gång- och cykelbro som planförslaget möjliggör byggs med anslutning till Sävar skola och bostadsområdet vid Ivarsbodavägen. Gång- och cykelbron kommer att ersätta en befintlig gång- och cykeltunnel som idag sammankopplar Granvägen söder om E4 med Drottninggatan vid Sävar skola norr om E4.

Planförslaget ska säkerställa att infrastrukturen överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan samt fungerar för kommande resecentrum i Sävar, som planläggs i en separat detaljplan i ett senare skede.

Kungsvägens nya dragning korsar Öxbäcken i ungefär samma läge som befintlig dragning av Kungsvägen, men passagen breddas något. Passagen över Öxbäcken behöver anpassas för att inte påverka bäckens fåra, vattenkvalitet eller förutsättningarna för fiskar och däggdjur att passera längs bäcken.

En omdragning av Kungsvägen kan också påverka avrinningen och flödet i Öxbäcken, inklusive markens förmåga att omhänderta regn- och smältvatten (dagvatten). Planförslaget har utformats med hänsyn till långpunkter och behov av magsinering av dagvatten för att säkerställa att inte omdragningen av Kungsvägen påverkar avrinning och flöden i Öxbäcken.

Planförslaget reglerar markanvändningen till allmän platsmark i form av **[GATA]** och **[GC-väg]**.

Planområdet omfattas av flera gällande detaljplaner varav delar i anslutning till aktuellt planområdet för detta planförslag är upphävda, för möjliggörandet av järnvägsplanen. Det aktuella planförslaget upphäver också en mindre markyta planlagd för Generalsvägen, som i och med detaljplanens genomförande samt flytt och ombyggnation av Kungsvägen inte längre kommer nyttjas som gata/väg.

Planförslaget överensstämmer med gällande *Översiktsplan Umeå kommun* samt den nyligen antagna *Fördjupning för Sävar*.

## Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning

## Underlag och utredningar

- Dagvattenutredning Kungsvägen Sävar/Öxbäcken
- Förprojektering Kungsvägen
- Illustrationskarta Kungsvägen
- Illustrationskarta gång- och cykelbro

## Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för en omdragning av Kungsvägen samt ny gång- och cykelbro över E4:an och den kommande Norrbotniabanan.

Planen ska säkerställa att det kommunala infrastrukturens system överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan samt kommande resecentrum i Sävar.

Syftet är också att möjliggöra för hållbart resande till ett framtida resecentrum i Sävar genom att skapa planförutsättningar för en funktionell och tilltalande gång- och cykelbana. Utformningen av Kungsvägen ska även möjliggöra en trafiksäker och funktionell trafikering av lokalbussen.

Kungsvägen ska utformas på ett sådant sätt att dagvatten och skyfall kan hanteras på ett godtagbart sätt, samt att skadligt läckage till Öxbäcken undviks. Vid ombyggnation av Kungsvägen ska även passagen över Öxbäcken utformas med hänsyn till flora och fauna. Även erosion, Öxbäckens miljö kvalitetsnormer och berört Natura 2000 område ska beaktas.

Planen ska även möjliggöra trafiksäkra utfarter längs med Kungsvägen för de befintliga verksamheter som blir kvar efter järnvägens anläggande. Utfarterna ska möjliggöra att verksamheternas behov av lastning och lossning ska fortgå.

Syftet med planen är också att säkerställa goda och funktionella cykelkopplingar mellan Sävar tätort och bostadsområden vid Ivarsbodavägen. Gång- och cykelbron över E4 och kommande järnväg ska vara säkra för gående och cyklister samt möjlig att underhålla.

Planen ska också upphäva planlagd mark som idag nyttjas för Generalsvägen, men som i och med detaljplanen samt flytt och ombyggnation av Kungsvägen inte längre kommer nyttjas som gata/väg.

## Plandata

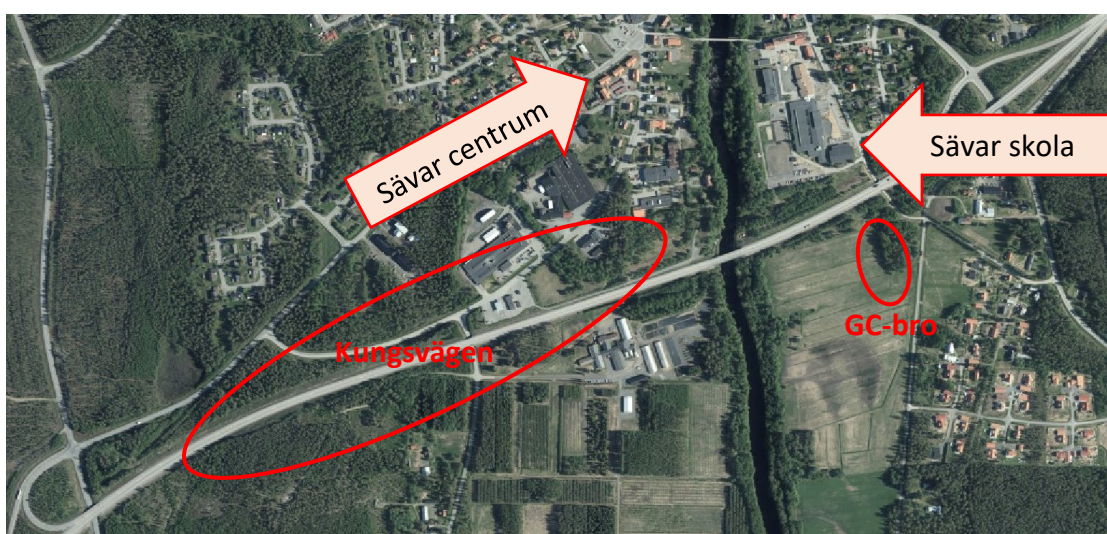
Tätort: Sävar

Planområdets area: 39 752 m<sup>2</sup> för Kungsvägen och 7214 m<sup>2</sup> för gång- och cykelbro.

Avstånd till Sävar centrum: 300 meter från Kungsvägen, 800 meter från gång och cykelbron.

Markägoförhållanden: Fastigheterna Sävar 61:1, 17:9 och 66:1 är i kommunal ägo. Fastigheterna Sävar 61:280, 19:11, 19:5, 5:16, S:14, 4:26, 4:3 och 4:38 är i privat ägo.

Vattenområden: Öxbäcken



Översiktskarta i form av ortofoto med planområdena ungefärligt markerade med röda ringar. (Karta: WSP)

## Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Anläggandet av Norrbotniabanan är av regional och nationell betydelse eftersom den skapar en dubbelspårfunktion för godstrafiken samt vidgar de nordliga kustlänens arbetsmarknadsregioner. Norrbotniabanan är tillsammans med Botniabanan och Skelleftebanans upprustning den sista pusselbiten i ett komplett järnvägssystem längs Norrlandskusten. Trafikverket genomförde sex separata järnvägsutredningar för Norrbotniabanan mellan åren 2006–2011. Den beslutade korridoren för Umeå–Robertsfors (JU 110), ligger till grund för den fortsatta planeringen av delsträckan Dåva–Gryssjön, som är den sista delsträckan inom Umeå kommun.

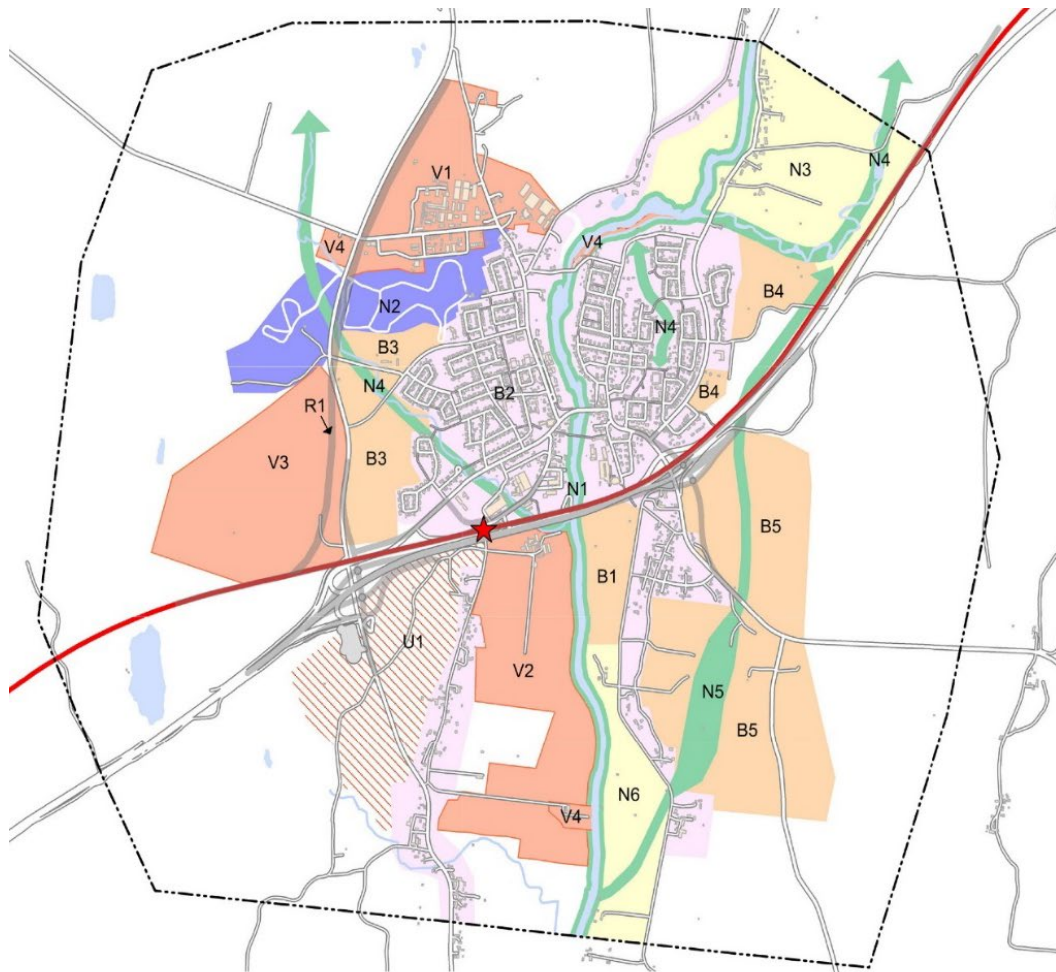


I Umeå kommuns översiktsplan (2018) deklarerar att Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 invånare år 2050. Som ett led i detta har ett antal storskaliga satsningar på gods- och logistikinfrastrukturen genomförts i Umeå de senaste åren, bland annat i form av Umeå godsbangård, NLC Park och Umeå hamn. Mycket stora investeringar har också gjorts av Umeå Energi i kraftvärmeanläggningen kallad Dåva 2. Norrbotniabanans sträckning Dåva- Gryssjön är en angelägen fortsättning på dessa strategiska infrastruktursatsningar. Systemutbyggnaden ger också möjligheter till effektivare godstransporter samt medför att arbetsmarknadsregionerna vidgas i betydande utsträckning, vilket är till gagn för hela regionen.












Umeå kommun antog en ny Fördjupad översiktsplan för Sävar under augusti 2021 (Föp Sävar). Bärande teman i planen är infrastruktur och resecentrum, bebyggelse och centrumfunktioner. En viktig aspekt är att skapa förutsättningar för Norrbotniabanan där det i planen redovisas ett föreslaget nytt läge för resecentrum i Sävar. 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 med gång och cykel. I Föp Sävar beskrivs att Norrbotniabanan väntas skapa möjligheter för Sävar att spela en ännu större roll än idag som centralort för stora delar av Umeå kommuns landsbygd. Inriktningen är att planen med utgångspunkt i ett stationsläge i tätortens centrala delar ska möjliggöra attraktiva boendemiljöer, förbättrad service och ökad potential för näringslivet i Sävar. Förslaget fokuserar på utveckling av en attraktiv livsmiljö i ett framtida större Sävar, men med identiteten som naturnära centralort intakt. I linje med kommunens övergripande mål ska detta ske genom en hållbar tillväxt med ett ambitiöst möjligt befolkningsmål om 6 000 nya boende i Sävar år 2050.

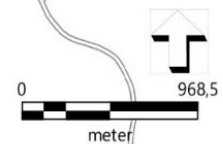
Enligt Föp Sävar föreslås det verksamhetsområde som idag återfinns mellan Kungsvägen och Generalsvägen, som ligger i direkt anslutning till föreslaget resecentrumläge, på lång sikt omvandlas till ett bebyggelseområde. Det nya bebyggelseområdet föreslås bebyggas med en hög täthet med en blandning av bostäder och verksamheter med kvartersstruktur. Detta för att skapa liv och rörelse i området kring resecentrum. Detta område utgör även en viktig framtida entré till Sävar och bör förstärkas genom utformning av bebyggelse och gaturum.

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



### TECKENFÖRKLARING

	Planavgränsning		Utredningsområde
	Norrbotniabanan, förordad linjesträckning		Idrottsområde
	Stationsläge, förordad placering		Grön koppling
	Befintlig bebyggelse		Odlingslandskap
	Framtida bebyggelse		Illustration av ungefärligt läge för industrispår samt ombyggnation av E4
	Verksamheter		© Umeå kommun, 2021



## Detaljplaner och områdesbestämmelser

För aktuellt planområde finns flera gällande detaljplaner som påverkas av planförslaget för Sävar 61:1 m.fl., men där genomförandetiden har gått ut för samtliga.

### Stadsplan för södra delen av Öxbäcksområdet (2480K-P SÄ A2/19, laga kraft 1973-06-04)

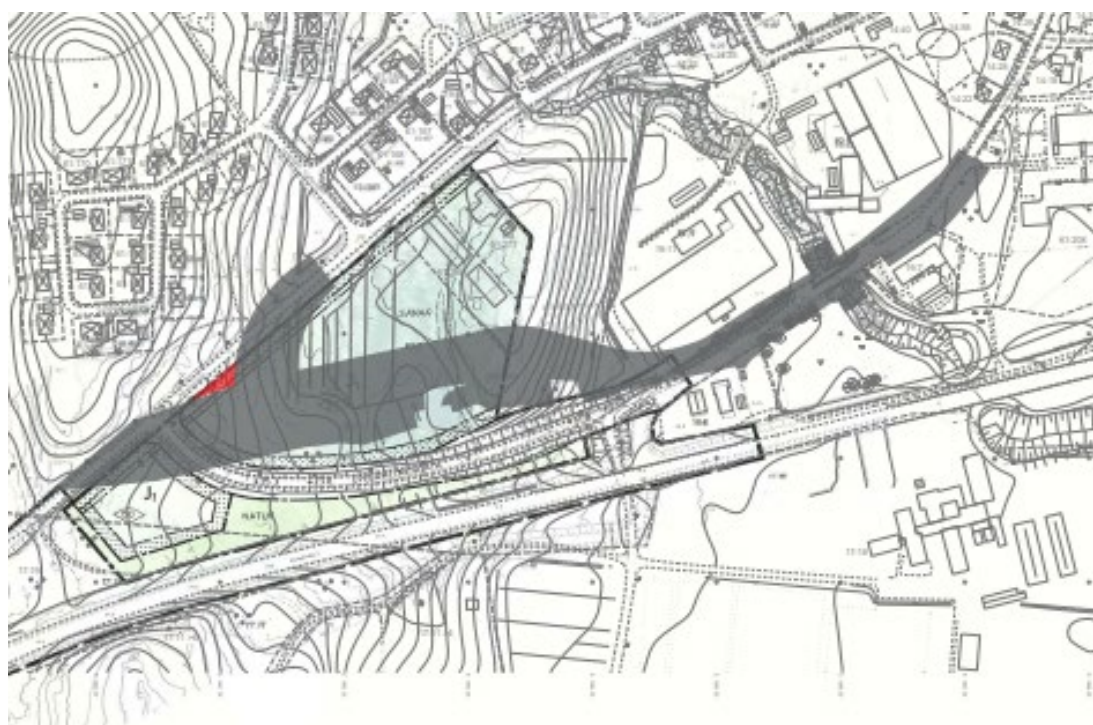
Planområdet utgörs av ett område i Sävars sydvästra del och avgränsas i norr av Öxbäcken samt i söder av Generalsvägen som utgör en av infartslederna till Sävar. Området är planlagt för bostadsändamål i form av småhus i god anslutning till grönområden. Genomförandetiden har utgått. Den del som berörs av nu aktuellt planförslag är avsedd för gatuändamål samt för park och plantering.



### **Detaljplan för Sergeanten (2480-P97/8, laga kraft 1997-04-30)**

Detaljplanen för Sergeanten möjliggjorde dels ett upphävande av tidigare detaljplan invid E4, dels ändring av detaljplan för västra delen av kvarteret Sergeanten. Upphävandet syftade till att möjliggöra för dåvarande Vägverket att bygga om väg E4 invid Sävar. Syftet med ändringen av detaljplan för kvarteret Sergeanten var att skapa möjlighet att bygga en förbindelseväg mellan Generalsvägen och Kungsvägen.

Genomförandetiden har utgått. Planområdet för Detaljplanen Sergeanten är totalt ca 10 ha och beläget i anslutning till E4:ans norra sida. Den del av planen som berörs av nu aktuellt planförslag är planlagd för natur-, småindustri/hantverk samt gatuändamål.



### **Byggnadsplan för Södra industriområdet 2480K-P SÄ A1/11 (laga kraft 1968-02-12)**

Planområdet begränsas i söder av E4, i öster av kvarteret Löjtnanten samt i norr av Generalsvägen och kvarteret Korpralen. Största delen av området är planlagt för industri respektive småindustri och inrymmer bland annat ett snickeri. Öster om korsningen mellan Kungsvägen och E4 finns även ett område för motorserviceändamål (drivmedelsstation).

Genomförandetiden har utgått. Planlagd mark som berörs av nu aktuellt planförslag är avsedd för motorservice, industri samt för väg respektive park och plantering.

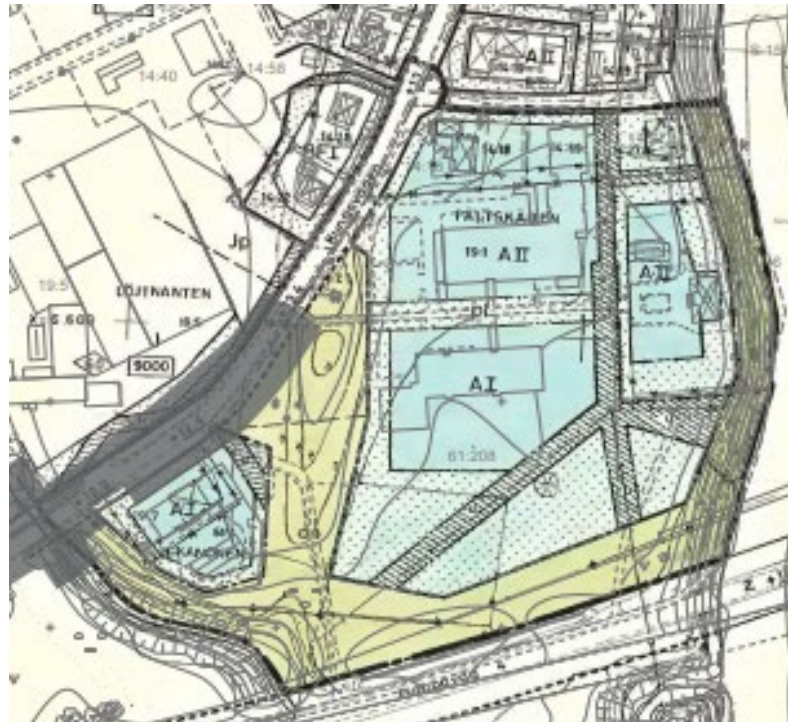


**Stadsplanen för Fältskären m.m. 2480K-P SÄ A3/29 (laga kraft 1978-05-30)**

Planområdet är beläget mellan Kungsvägen och Sävarån inom samhällets sydvästra del och gränsar i söder direkt mot E4:an. Större delen av området är planlagt för allmänt ändamål.

I den västra delen av kvarteret Fältskären finns ett rehabiliteringscenter och i den östra en prästgård som tidigare inhyste den pastorsexpedition som tillhörde Sävar församling. Byggnaden är idag omvandlad till privatbostad. Kvarteret Kanonen innehåller en brandstation samt ett kommunalt förråd med tillhörande förrådsgård. Området mellan kvarteret Kanonen och Fältskären är planlagt som parkmark liksom områdena närmast E4 och Sävarån. I parkområdets norra del närmast Kungsvägen finns ett krigsmonument till minne av Slaget vid Sävar år 1809 beläget.

Genomförandetiden har utgått. Planlagt mark som berörs av nu aktuellt planförslag är avsedd för allmänt ändamål, gata och park eller plantering.



### Stadsplanen för södra Östermalm 2480K-P SÄ A1/33 (laga kraft 1980-12-15).

Planområdet är beläget i den sydöstra delen av samhället. Området begränsas i väster av Sävarån och i söder av E4:an. Bostadsbebyggelsen består i huvudsak av enbostadshus med undantag för flerbostadshus inom kvarteret Tavlan. Närmast Sävarån finns ett allmänt område med låg- och mellanstadieskola, en högstadieskola samt simhall/bibliotek.

Genomförandetiden har utgått. Inom denna Stadsplan berörs i huvudsak mark som är planlagda för park eller plantering.



## Riksintressen

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

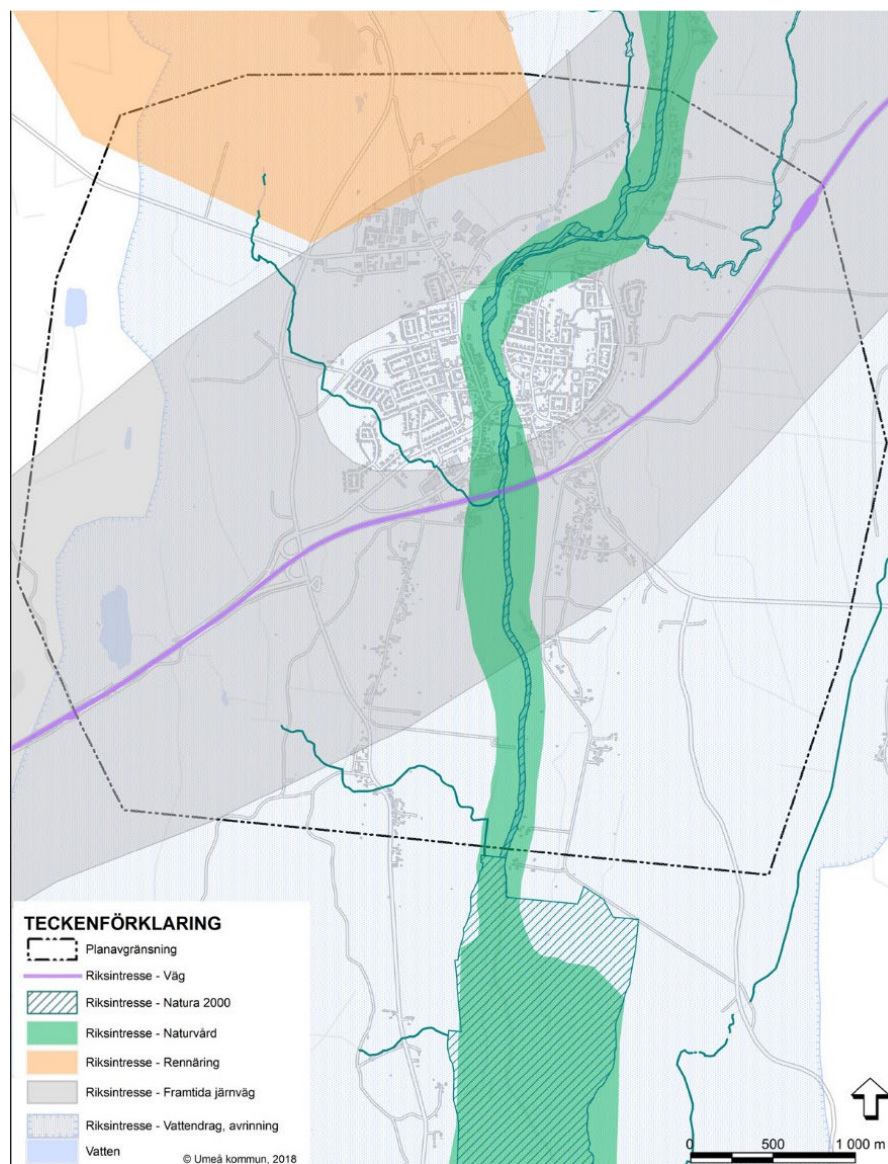
Hela planområdet ligger inom område som omfattas av riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8§, planerad järnväg.

Riksintresse för kommunikation gällande väg E4 berör delar av det planområde som möjliggör gång- och cykelväg.

Genomförandet av detaljplanen bedöms innebära en positiv påverkan på riksintresset för kommunikationer då syftet med flytten av Kungsvägen är att bereda plats för järnvägen.

Sävarån med käll- och biflöden är utpekade som Natura 2000-område samt som riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap. 6§. Då Öxbäcken som går under Kungsvägen utgör biflöde till Sävarån omfattas delar av planområdet av dessa riksintressen. Sävarån med tillhörande käll- och biflöden är även utpekade som riksintresse enligt miljöbalken 4 kap. 6§ och är därmed skyddade mot vattenkraftsutbyggnad.

Den skyfallsanalys som tagits fram som underlag till detaljplanearbetet visar att genomförandet inte medför några förändringar kring Öxbäcken norr om Kungsvägen efter det att planerade förändringar genomförs. Se vidare under rubrik Natura 2000 nedan.



## 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.

Del av planområdet för Kungsvägen omfattas av strandskydd då Öxbäcken passerar genom planområdet. För att möjliggöra ett genomförande av planförslaget krävs ett upphävande av strandskyddet inom den berörda delen av allmän platsmark **[GATA]**.

Om det föreligger särskilda skäl enligt 7 kap. 18 c § miljöbalken och intresset att ianspråkta området väger tyngre än strandskyddets syften, kan strandskyddet upphävas i samband med att detaljplanen får laga kraft.



Som särskilt skäl åberopas 7 kap. 18 c § 1 st. miljöbalken, att området redan är ianspråktaget, genom att Kungsvägen redan idag passerar Öxbäcken.

Som särskilt skäl åberopas också 7 kap. 18 c § 5 st. miljöbalken, att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområde. Kungsvägen behöver flyttas för att göra plats för järnvägen som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Flytten av Kungsvägen är en viktig del i det kommunala trafiksystemet och dess funktion är fortsatt viktigt för utvecklingen av ett hållbart transportsystem i Sävar. För att möjliggöra en utbyggnad av järnväg längs Norrlandskusten måste Kungsvägen flyttas och dessa åtgärder bör således bedömas som ett allmänt angeläget intresse.

Bedömningen är att en förflyttning av Kungsvägen inte påverkar strandskyddets syfte. Utifrån ovanstående, samt att intresset att ta området i anspråk såsom avses i planen bedöms väga tyngre än strandskyddets intressen, upphävs strandskyddet inom område markerat med [a<sub>1</sub>] i plankartan i samband med att detaljplanen får laga kraft.

## Andra särskilda områdesskydd

### Natura 2000

Öxbäcken och Sävarån är utpekad Natura 2000-område.

Öxbäcken är även utpekad som särskilt värdefullt vatten och en ansökan om vattenverksamhet behövs vid genomförandet av detaljplanen som innebär arbeten vid och passagen över Öxbäcken.

Sävarån med biflöden däribland Öxbäcken utgör vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Enligt Vatteninformationssystem Sverige (VISS) har Sävarån måttlig ekologisk status avseende näringsbelastning, försurning, särskilda förorenande ämnen och fysiska förändringar i vattenförekomsten. Vattendraget uppnår ej god status gällande den kemiska statusen på grund av att gränsvärdet för kvicksilver samt bromerade (PBDE) överskrids.

Skyfallsanalysen visar att genomförandet av detaljplan inte medför några förändringar kring Öxbäcken norr om Kungsvägen efter det att planerade förändringar genomförs. Söder om E4, kring Skogforsks byggnader samt kring Öxbäckens bäckfåra finns det ökad risk för översvämningar, vilket inte beror på ökad markanvändning inom detaljplanen för Kungsvägen, utan på grund av att ett större flöde leds igenom trumman samt kulverten och de sista trummorna som är placerade under E4:an samt innan Öxbäckens utlopp till Sävarån, begränsar utflödet. Om fördröjningsåtgärder lämpade för ett 10-årsregn används för planområdet och framtida exploatering resulterar i stora förbättringar kring bäckfåran, framför allt nedströms om E4:an.

För att säkerställa att passagen (trumman under Kungsvägen) utformas på ett sådant sätt att denna ska fungera som en faunapassage, ska denna anpassas till kulvertens dimensionering under resecentrum.

## Fornlämning

Huvuddelen av planområdet ligger inom område benämnt som slagfält (Övrig kulturhistorisk lämning). Se vidare under kapitel *Kulturmiljö och fornlämningar*.

## Undersökning av betydande miljöpåverkan

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

Enligt kommunens bedömning kan detaljplanens genomförande inte antas innebära en betydande miljöpåverkan, varför ingen MKB har upprättats.

I planbeskrivningen ska faktorer med risk för miljöpåverkan behandlas även om en miljöbedömning inte ska göras, (enligt 4 kap. 34 § 2 st. plan- och bygglagen) Undersökningen visar att särskilt åtgärder för att säkra Öxbäckens vattenkvalitet och morfologi behöver utredas för detaljplanen och dess genomförande.

Undersökningen grundas på bifogad genomgång av planens miljöpåverkan.

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

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

Länsstyrelsen har tagit del av beslutet och delar kommunens bedömning att planen inte innebär någon betydande miljöpåverkan.

Däremot förväntar sig Länsstyrelsen att de delar som i bedömningsmallen har bedömts som risk för miljöpåverkan belyses i planbeskrivningen, samt framför följande.

Inom planområdet är det enbart arbeten vid och passagen över Öxbäcken som utgör vattenverksamhet. Öxbäcken är ett utpekade Natura 2000-område vilket ställer krav på att passagen över bäcken utformas för att inte påverka områdets bevarandesyfte. Det kan även komma att krävas mer ingående utredningar hur passagen ska utformas för att inte äventyra vattendragets miljö kvalitetsnorm. Bland annat beskrivs en erosionsrisk vid bäcken samt att det ligger inom ett riskområde för översvämning

vid 100-års regn, vilket innebär att kommunen kan behöva titta på hur passagen ska utformas utan att påverka bäckens svämplan.

Vidare behövs breda och ekologiskt funktionella kantzoner utmed Öxbäcken för att fungerande ekosystem ska bevaras och skadligt läckage till vattnet förhindras.

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla från den 23 augusti till den 13 september år 2021.

## Planförfarande

Planen handläggs med standardförfarande eftersom planen är förenlig med gällande översiktsplan samt inte anses innebära någon betydande miljöpåverkan.

## Samrådsrets

Detaljplanens samrådsrets består av närliggande fastighetsägare samt andra som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. Samrådsretsens storlek har anpassats utifrån att planförslaget bedöms ha ett visst allmänt intresse inom Sävar samt har stöd i gällande översiktsplan och inte medför betydande miljöpåverkan.

## Förutsättningar och förändringar

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

## Stads- och landskapsbild

Planområdet omfattar två delar, planområde **[GATA]** i väster och planområde **[GCVÄG]** i öster. Planområde **[GATA]** i väster utgörs av Kungsvägens föreslagna nya sträckning och anslutningar. Planområde **[GCVÄG]** i öster utgörs av den nya koppling som skapas ovan E4 och järnväg genom en gång- och cykelbro.

Den delen av planområdet som planläggs som **[GATA]** sträcker sig strax väster om nuvarande korsning mellan Generalsvägen och Kungsvägen i väster (Foto 1) till nuvarande korsning mellan Kungsvägen och Prästgårdsallén i öster.

Den västra delen av planområdet för Kungsvägen (gatusektionen väster om fastigheten Sävar 19:11, Enably Sävar AB:s snickeriverksamhet) utgörs idag i huvudsak av befintlig naturmark/skogsmark samt mindre delar av befintlig gata. Området har stora höjdskillnader med en lågpunkt i korsningen mellan Kungsvägen och vägen mot Tomterna. I Foto 2 nedan visas en bild av den västra delen av planområdet.

Öster om korsningen mellan Kungsvägen och Tomternavägen omges Kungsvägen av befintlig industri i norr samt en bensinstation i söder, se Foto 3. I denna del av planområdet passerar Kungsvägen Öxbäcken. Öster om Öxbäcken omges Kungsvägen fortsatt av industri i norr, se Foto 4 och brandstationen i söder.



*Foto 1, längs Generalsvägen taget mot öster i ungefärligt läge för planområdets västra gräns. Nuvarande korsning mellan Generalsvägen och Kungsvägen skymtar längst bak i bilden. (Foto: WSP)*



*Foto 2, längs Kungsvägen taget mot väster. Fotot är taget strax öster om korsningen med vägen mot Tomterna. Från denna punkt stiger vägen mot väster. Planområdet omfattar delar av skogsområdet till höger i bild. (Foto: WSP)*



Foto 3, längs Kungsvägen taget mot öster med fastigheten med snickeriverksamhet till vänster i bild. Fotot är taget strax öster om korsningen med Tomternavägen. I bildens bakgrund skimtar man den punkt där Kungsvägen passerar Öxbäcken. (Foto: WSP)



Foto 4, längs Kungsvägen taget mot öster i höjd med brandstationen. Planområdet avslutas strax norr om den grind som syns i mitten av bilden. (Foto: WSP)

För östra delen av planområdet för Kungsvägen behöver hänsyn tas till höjdförhållanden vid beslut om vägens nya placering för att minimera ingrepp i naturområdet. Hänsyn krävs också till befintliga förhållanden vad gäller privata fastigheter och anslutningen till Tomternavägen. Ingen bostadsbebyggelse finns inom den här delen av planområdet men i anslutning till planområdet finns industri- och verksamhetsmark med in- och utfarter som påverkas. Nordost om planområdet längs med Kungsvägen finns även bostäder i form av småhus med utfarter mot Kungsvägen.

Inom planområdet där en ny gång- och cykelbro ska anläggas, över E4 och den nya järnvägen, regleras användningen med **[GCVÄG]**. Planområdet ligger i direkt

anslutning till befintlig gång- och cykelväg som idag passerar genom tunnel under väg E4 precis öster om Sävaråhallen (idrottshall), se Foto 5. Planområdet för gång- och cykelbron berör, förutom ett par grönytor och öppen mark även befintlig väg E4 samt enskilda vägar och VA-ledningar som behöver flyttas. Inom planområdet för gång- och cykelbro finns ingen bebyggelse. Planområdet angränsar till Sävar skola och bostäder i norr och bostäder i söder.



*Foto 5, taget mot söder vid Sävaråhallen (grön byggnad i bild). Till vänster i bild syns korsningen mellan Drottningvägen och (från väster) Hagvägen. Planområdet sträcker sig från grönområdet till vänster i bild och över nuvarande väg E4. (Foto: WSP)*

## Förändringar och konsekvenser

Detaljplanens genomförande är en viktig förutsättning för att Norrbotniabanan och ett nytt resecentrum i Sävar ska kunna byggas. Detaljplanen innebär att Kungsvägen flyttas för att möjliggöra detta. Planen innebär också att en ny gång- och cykelbro kan byggas över den kommande järnvägen och befintlig väg E4. Både flytten av Kungsvägen och byggandet av en ny gång- och cykelbro kommer att påverka stadsbilden i Sävar.

Kungsvägen kommer, i och med omdragningen, att kunna bli bredare. Vägområdet möjliggör för uppförande av en väg med en total bredd om ca 15,5 meter. Av dessa kan då 3 meter utgöras av grönyta med skelettjord och träd för att fördröja dagvatten. På vissa delar av sträckan kommer vägen också att höjas jämfört med befintliga markförhållanden, vilket innebär att viss släntning kommer att ske.

Den befintliga gång- och cykeltunneln vid Sävaråhallen kommer att bytas ut mot en gång- och cykelbro, vilket ger viss påverkan på landskapsbilden. En gång- och cykelbro kommer troligtvis upplevas tryggare för gående och cyklister än nuvarande tunnel, då större möjligheter till utblickar och belysning samt dagsljus finns. Gång- och cykelbron kommer att koppla ihop bostadsområdet vid Ivarsbodavägen med

området kring Sävar skola på ett markant sätt i landskapet och kan därigenom minska det mentala avståndet.

Planförslaget kommer tillsammans med de övriga åtgärder som planeras med anläggandet av nya järnvägsspår, nytt resecentrum, ombyggnation av väg E4 och anslutningsvägar att förändra landskapet och stadsbilden i Sävar på ett påtagligt sätt. Även om åtgärderna enligt planförslaget påverkar landskapsbilden, kommer området oavsett att genomgå stora förändringar till följd av byggandet av Norrbotniabanan. Planförslaget bedöms vara förenligt med den fördjupade översiktsplanens intentioner för Sävar.

## Kulturmiljö och fornlämningar

Planområdet ligger i anslutning till inventerad kulturmiljö för Sävar längs med Sävarån. Området är utpekad som yta för övrig kulturhistorisk lämning av Riksantikvarieämbetet men skyddas inte av lagen om kulturminnen m.m. (SFS 1988:950).

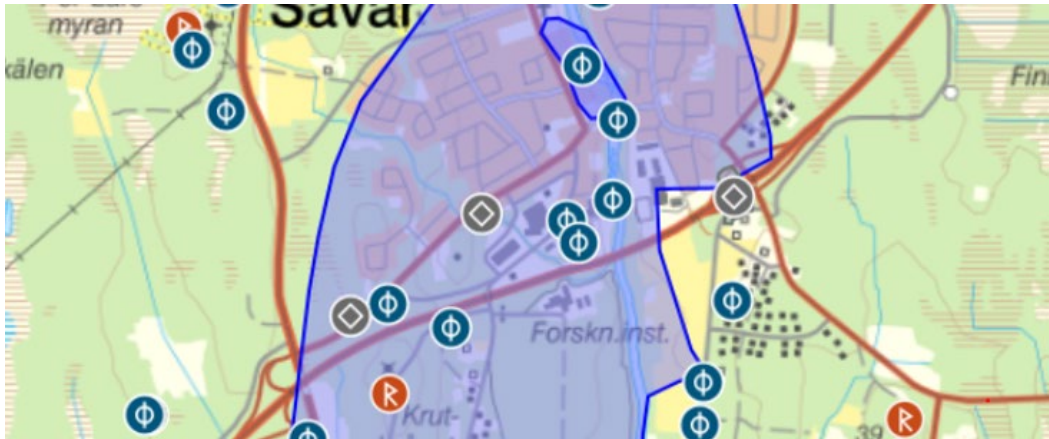
I Sävar finns många spår från historiska händelser. Många byar inom Sävar kommun del är från 1400- och 1500-talet och har naturligt anlagts i anslutning till Sävarån. Sävarån har från mitten av 1700-talet nyttjats för transporter till och från Skeppsvik som var en betydelsefull hamn och lastplats för de verksamheter som etablerades här (sågverk, järnbruk, flottning). Flera lämningar från dessa epoker finns kvar. Direkt norr om Kungsvägen finns en gammal stenvalvbro som går över Öxbäcken.

Under år 1808–1809 stod slaget i Sävar mellan Sverige och Ryssland. Slagfältsområdet i Sävar utgör en av områdets viktigaste kulturmiljöer med stora kultur- och militärhistoriska värden. Resultatet i slaget innebar att Sverige förlorade Finland till Ryssland. Huvuddelen av planområdet är utpekad som yta för övrig kulturhistorisk lämning (slagfält) av RAÄ, Riksantikvarieämbetet men skyddas inte av lagen om kulturminnen m.m. (SFS 1988:950).

I väster tangerar planområdet myren Kesen (L1937:606). Vid den arkeologiska utredning som Trafikverket låtit utföra år 2020 vid myren påträffades sammanlagt fem fyndposter. Fyndmaterialet bestod av en smidd järn spik, två muskötkulor och en pistolkula. Inga andra fynd hittades.

I den västra delen av planområdet finns ett röjningsröse (L1936:579).

Krigsmonumentet (minnesmärke L1937:1041), se karta nedan, ligger vid korsningen mellan Kungsvägen och Prästgårdsallén direkt utanför det västra planområdet för Kungsvägen.



Karta som visar ytan för övrig kulturhistorisk lämning samt fornlämningar i planområdets närhet. (Fornsök 2021)

## Förändringar och konsekvenser

Det är osäkert hur fornlämningar kan komma att påverkas vid ett genomförande av detaljplanen. Detta bör utredas vidare inför byggskedet.

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

## Naturmiljö

Den västra delen av planområdet för Kungsvägen består idag av skogsmark, mestadels barrskog. Genom området går en promenadstig, se foto 6 nedan. Enligt *Landskapsanalys Sävar* innehar den västra delen av planområdet inga höga naturvärden. Söder om Kungsvägen finns grönytor där kommunen har skötselansvar, vilket innebär mer parkliknande klippta ytor.

I den östra delen av planområdet rinner Öxbäcken som är utpekat Natura 2000-område och som särskilt värdefullt vatten. Öxbäcken är ett biflöde till Sävarån där flera för naturtypen karaktäristiska arter kan återfinnas. Genom planområdet rinner Öxbäcken redan idag vid ett urbaniserat område och är kulverterad under Kungsvägen.

Grönområdet längs Öxbäcken följer bäcken åt nordväst och skapar en grön korridor som binder samman Sävarån med det skogsområdet som finns väster om idrottsplatsen i den norra delen av Sävar.

I dagsläget avvattnas Kungsvägen från fastigheten för snickeriverksamheten och österut via rännstensbrunnar, trummor och diken. Dagvattnet har sedan sitt utlopp i Öxbäcken.

Planområdet för gång- och cykelbron vid E4:an består av skogsmark och öppna gräsytor. Väster om planområdet ligger en skola med idrottshall. Söder om planområdet finns åkermark, skogsmark samt småskalig bebyggelse.





*Foto 6 tagen mot nordväst strax väster om fastigheten för snickeriverksamhet. Av bilden framgår kupering i området som utgörs av skog med framför allt barrträd. (Foto: WSP)*

## **Förändringar och konsekvenser**

Oexploaterade ytor kommer att tas i anspråk för flytt av Kungsvägen, vilket kommer påverka befintliga skogsområden, men inga höga naturvärden påverkas. Dock så påverkas den gröna korridor med promenadstråk samt en skoterled som finns inom området.

Planförslaget innebär att grönytor kommer att planläggas och tas i anspråk för flytt av Kungsvägen, varav 15,5 meter är för vägområdet där 12,5 meter kommer hårdgöras. Övriga ytor kommer bestå av slanter samt svackdike med trädplantering och vara av genomsläppligt material. Trädplanteringen kan med fördel förses med en blandning av trädarter som är lokalt förekommande exempelvis björk, asp och sälg

Förslag till dagvattenhantering vid nya Kungsvägen är att träden i gatusektionen anläggs med skelettjord, vilket innebär att inga högre flöden än i dagsläget ska nå Öxbäcken. Dessa vattenåtgärder minimerar påverkan på Öxbäcken och de skyddsvärda arter som kan återfinnas där.

## Service

I direkt anslutning till planområdet vid Kungsvägen finns bensinstation/kiosk, biltvätt, industrier och brandstation. Öster om planområdet ansluter Kungsvägen till vårdcentralen, folktandvården och rehabiliteringshem.

I anslutning till planområdet för gång- och cykelbron vid E4:an ligger Sävar skola och Sävaråhallen.

## Förändringar och konsekvenser

Planförslaget möjliggör ingen ny service men befintliga verksamheter kan komma att påverkas av planförslaget för ombyggnation och flytt av gatan. Påverkan för verksamheterna ser olika ut, för några verksamheter kommer mark behöva tas i anspråk i och med flytten och ombyggnationen av Kungsvägen medan andra berörs i och med att deras in- och utfarter påverkas. Umeå Kommun och Trafikverket för dialog med berörda verksamheter om ersättning av mark, i de situationer det blir aktuellt.

## Rekreation

I anslutning till planområdet för Kungsvägen finns ett promenadstråk som tillhör ett längre sammanhängande rekreationsstråk utmed Sävarån, som korsar Öxbäcken.

Genom planområdet går en skoterled som passerar Kungsvägen i höjd med snickeriverksamheten, se bild nedan. Väster om fastigheten för snickeriverksamhet sammanfaller skoterleden med den stig som går genom skogsområdet och som visas i bild nedan.



Blå linje i kartan visar skoterleden som passerar området.

## Förändringar och konsekvenser

Rekreationsområdet längs med Sävarån och Öxbäcken bedöms inte påverkas. Dock påverkas den skoterled som går genom området. Dialog pågår med skoterföreningen.

Möjligheter till rekreation förbättras i och med den nya gångvägen och gång- och cykelvägen längs med Kungsvägen.

## Gator och trafik

Längs Kungsvägens del inom planområdet finns inga separerade gång- eller cykelvägar. På Kungsvägen öster om planområdet finns trottoarer på vardera sida om vägen.

Inom planområdet som planläggs som **[GCVÄG]** finns idag en gång- och cykeltunnel, ca 4 meter bred som går under E4:an. I norr ansluter gång- och cykelvägen till Drottningvägen och Sävar skola och i söder till Granvägen.



Röda linjer är gång- och cykelnätet idag, pilarna markerar eventuella framtida kopplingar från Kungsvägen. (Karta: Umeå kommun 2021)

Kungsvägen är en kommunal lokalgata med en ÅDT på 868 fordon, varav 4,7 % tung trafik (2019) och med skyltad hastighet på 40 km/h. Inom planområdet är körbanan knappt 8 meter bred och har ingen separerad gång- eller cykelväg. Kungsvägen fortsätter utanför planområdet österut och har där en total bredd på ca 11–12 meter, med trottoarer på vardera sida.

Kungsvägen ansluter i både väst och öst till Generalsvägen som idag är huvudgata i Sävar. Generalsvägen har en ÅDT på 1 267 fordon, varav 5,8 % tung trafik och med skyltad hastighet på 40–60 km/h.

## Förändringar och konsekvenser

Enligt Trafikverkets uppräkningsmodell kommer Kungsvägen 2040 trafikeras med 986 fordon, varav 5,3 % tung trafik. En ökning från dagsläget med 118 fordon vilket ger en procentuell ökning på cirka 13 %. Enligt Trafikverkets uppräkningsmodell kommer Generalsvägen 2040 trafikeras med 1 432 fordon, varav 6,4 % tung trafik, en ökning med ca 13 %.

En förprojektering för Kungsvägen är gjord och ligger till grund för Kungsvägens nya sträckning och planområde.

I väster kommer Kungsvägen efter omdragningen att direkt anslutas mot Bullmarksvägen, som regleras i Trafikverkets järnvägsplan som kommunal väg. Generalsvägen kommer fortsättningsvis anslutas mot Kungsvägen, som då blir ny huvudgata. Då Kungsvägen fortsättningsvis blir huvudgata i och med flytt och ombyggnation skulle eventuell trafik som idag trafikerar Generalsvägen som blir sekundär väg, i stället trafikera Kungsvägen vilket innebär att trafikökningen skulle kunna bli högre än Trafikverkets uppräkningsmodell för 2040 för Kungsvägen och lägre för Generalsvägen.

Planförslaget möjliggör en flytt av Kungsvägen norrut och planläggs som allmän platsmark **[GATA]**, inom vilken en total vägbredd om 15,5 meter möjliggörs. Dock är planområdet som planläggs för **[GATA]** bredare för att säkerställa ett tillräckligt markutrymme för detaljprojektering av vägen samt slänter för stabilitet och upptagande av höjdskillnader. Planområdet har även tagit hänsyn till järnvägsplanen för Norrbotniabanan i söder och följer delvis järnvägsplanens plangräns. Nedan redovisas för hur ytorna inom planområdet planeras att disponeras och i förhållande till järnvägsplanens ytor.

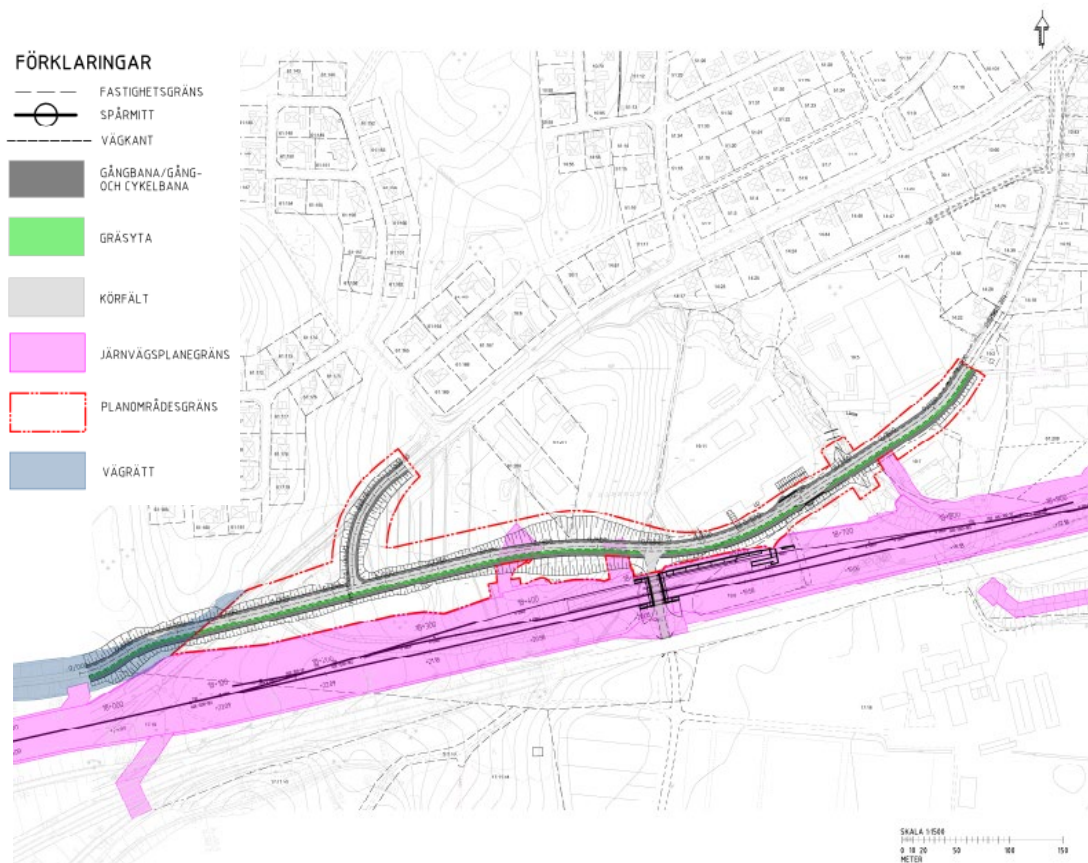


Illustration framtagen utifrån förprojektering av Kungsvägen och visar gatans möjliga sträckning. Järnvägsplanens planområde är markerad med lila och anslutningen mot Bullmarksvägen med blått. (Karta: WSP)

Detaljplanen har tagit höjd för att Kungsvägens framtida utformning och funktioner på vägen ska kunna anordnas enligt sektionen nedan. Föreslagna sektionen möjliggör anläggandet av en 2 meter bred gångväg på Kungsvägens norra sida samt en 3 meter bred gång- och cykelväg på Kungsvägens södra sida. Gång- och cykelbanan på Kungsvägens södra sida är separerad från körbanan med ett svackdike med trädplantering på ca 3 meter. Körbanan i gatusektionen har en bredd på 7 meter. I gatusektionen nedan föreslås vägen anläggas med en skevad körbana, för att underlätta avrinning av dagvatten mot trädplantering i söder.

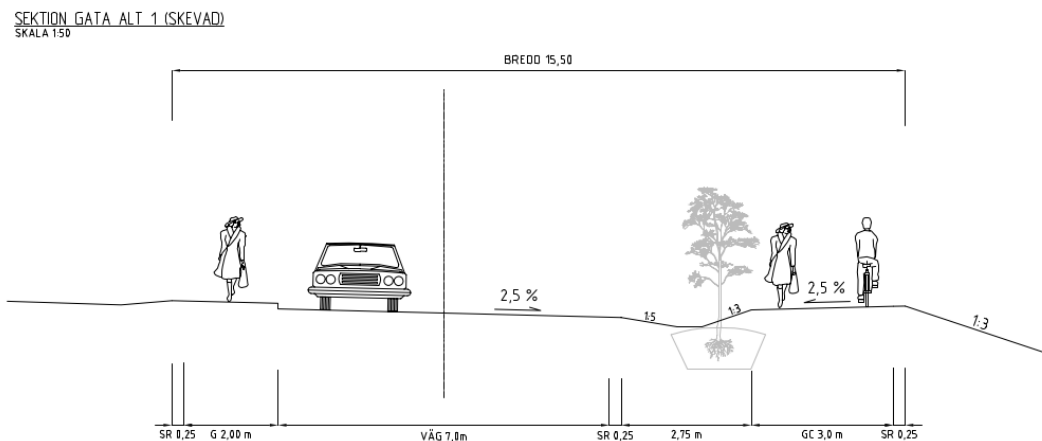
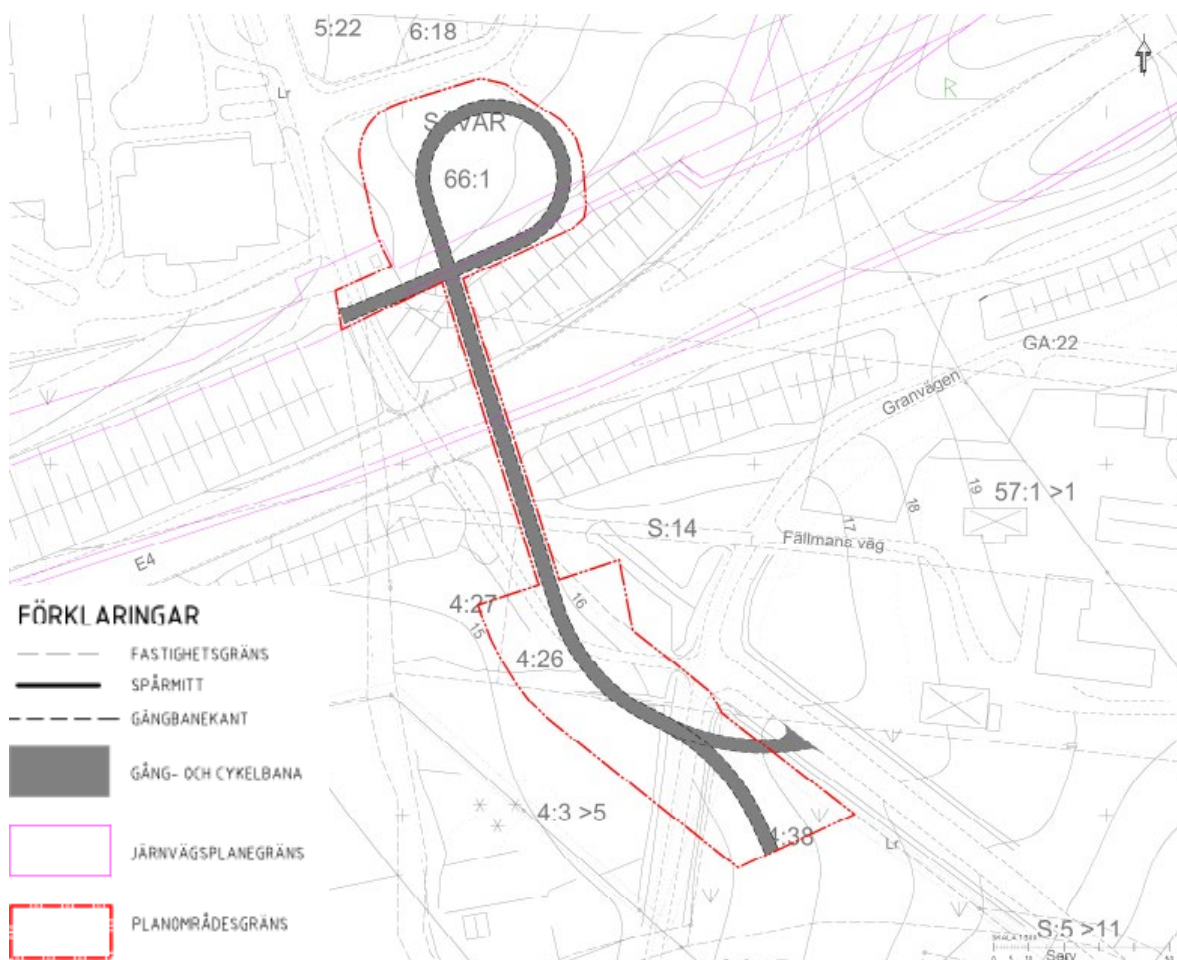


Bild ovan visar en möjlig utformning av gatans sektion. (Bild: WSP)

Detaljplanen möjliggör att gång- och cykeltunneln ersätts med en gång- och cykelbro över E4:an och framtida Norrbotniabanan. Gång- och cykelbron planläggs som allmän platsmark **[GCVÄG]** samt **[bro<sub>1</sub>]** Bro med fri höjd över spårtrafik på minst 6,7 meter, **[bro<sub>2</sub>]** Bro för gång och cykeltrafik med fri höjd för vägtrafik på minst 4,7 meter, **[bro<sub>3</sub>]** Bro för gång- och cykelväg med fri höjd för gång- och cykeltrafik på minst 3,5 meter. Planområdet innefattar även slänter. Gång- och cykelbron planläggs med en total bredd om 6 meter, vilket möjliggör en körbana för gång och cykeltrafik på 4,5 meter samt kantstöd och räcken. Gång- och cykelbron ska utrustas med skyddsåtgärder. En 4,5 meter bred körbana är bedömt som lämplig bredd av Umeå kommun för att underhålla bron vintertid.

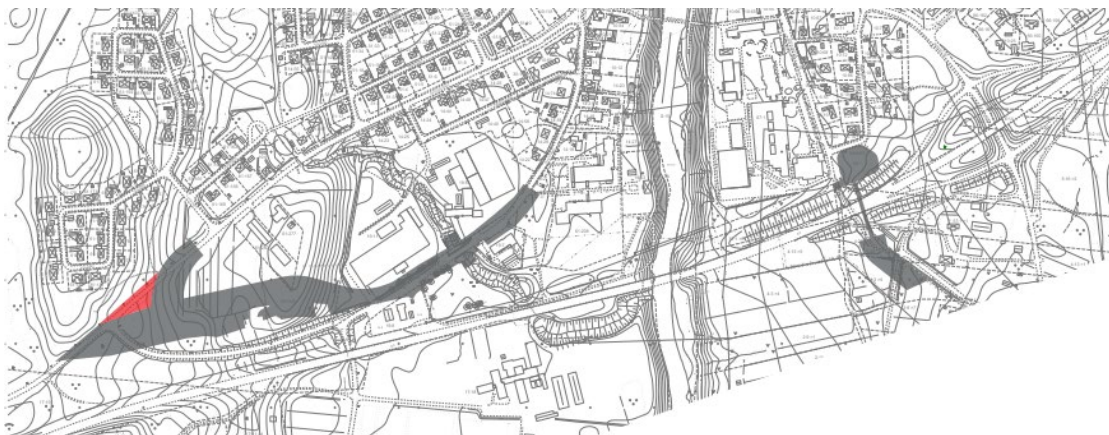
Gång- och cykelvägen kommer fortsatt att anslutas till Drottningvägen och Sävar skola i norr och Granvägen i söder. Granvägen kommer dock i och med järnvägsplanen för Norrbotniabanan delvis att justeras i läge, vilket gör att exakt anslutningspunkt för gång- och cykelbron södra rampområde inte är klarlagt ännu.



Illustrationen ovan visar planområdet med röd markering samt möjliga anslutningar av gång- och cykelbron i grått (Karta: WSP).

Genom planförslaget upphävs också planlagd mark som idag nyttjas för Generalsvägen, men som i och med planförslaget samt flytt och ombyggnation av

Kungsvägen inte längre kommer nyttjas som gata/väg. Den lilla del av Generalsvägen som upphävs i detta planförslag kommer att rivas och återställas till naturmark tills vidare. Upphävandet görs för att planmosaikerna av detaljplaner ska stämma överens med den kommande markanvändningen.



*Gråfärgade områden illustrerar plankartans planområden. I rödfärgat område markerar planlagt mark som upphävs genom planförslaget. (Karta: WSP).*

## Kollektivtrafik

Lokaltrafiken trafikerar delar av Kungsvägen i en riktning men ingen hållplats finns längs Kungsvägen. Närmaste hållplats ligger på Generalsvägen.

Vid Sävar skola, som ligger i anslutning till gång- och cykeltunneln under E4:an, finns en hållplats. Denna trafikerar dock enbart vid enstaka tillfällen under dagen.

## Förändringar och konsekvenser

Mellan Kungsvägen och järnvägen planerar Umeå kommun och Trafikverket att anlägga ett resecentrum med läge för busshållplats på Kungsvägen, alternativt inne på området för resecentrum.

Inga nya busshållplatser planeras i anslutning till nya gång- och cykelbron.

## Parkering, varumottagning och angöring

Längs med Kungsvägen finns flera anslutningar till verksamheter inom planområdet. Inom planområdet har industrier, brandstationen, bensinstation/kiosk och biltvätt sina anslutningar från Kungsvägen.

Det finns ingen möjlighet till parkering längs med Kungsvägen utan de löses inom verksamheterna eller bostädernas egna fastigheter.

## Förändringar och konsekvenser

Delar av snickeriverksamhetens parkeringar kommer att påverkas i och med flytten av Kungsvägen. Det kan därför bli aktuellt för fastighetsägaren att i dialog med Umeå

kommun titta på alternativa placeringar av kund- och personalparkeringar. Detta då parkeringar ska fortsättningsvis lösas inom egna fastigheten.

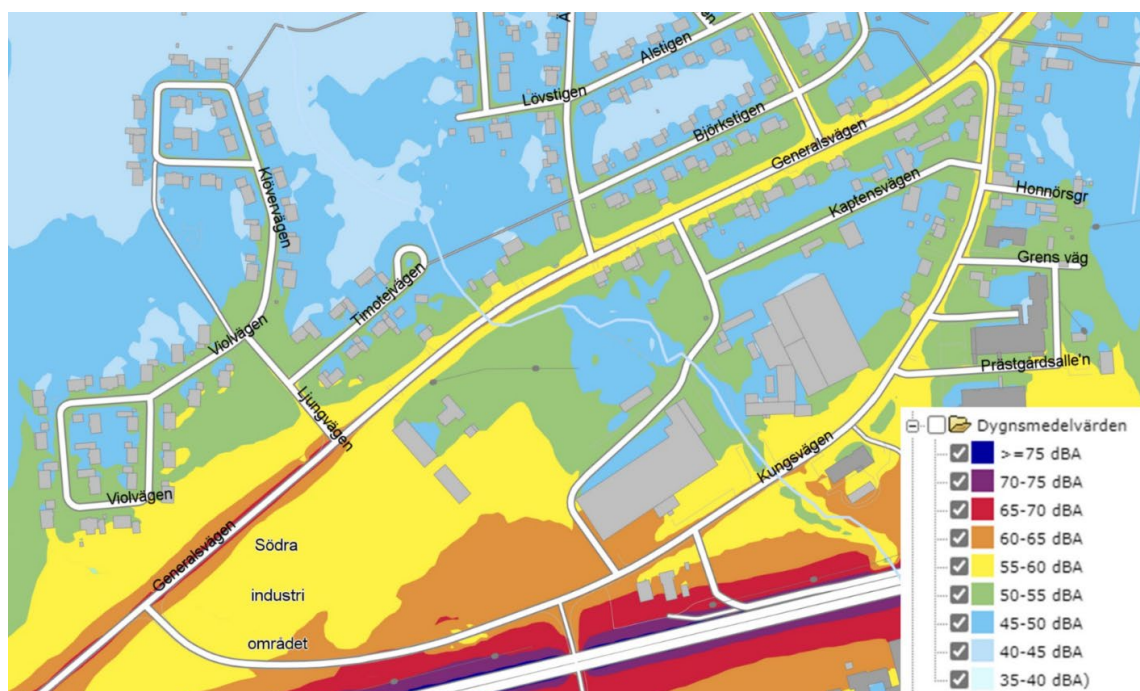
Övriga verksamheter i anslutning till planområdet kan bli påverkade av ombyggnationen för Kungsvägen gällande deras in- och utfarter. I det fall det blir en påtaglig påverkan förs dialog med fastighetsägaren under planprocessen.

## Riskbedömning av transportled för farligt gods

E4:an ligger strax söder om planområdet och är transportled för farligt gods. Även Norrbotniabanan som Trafikverket planerar att dra genom Sävar kommer att bli transportled för farligt gods. Ingen av dessa leder för farligt gods bedöms medföra sådana risker som påverkar planens genomförande.

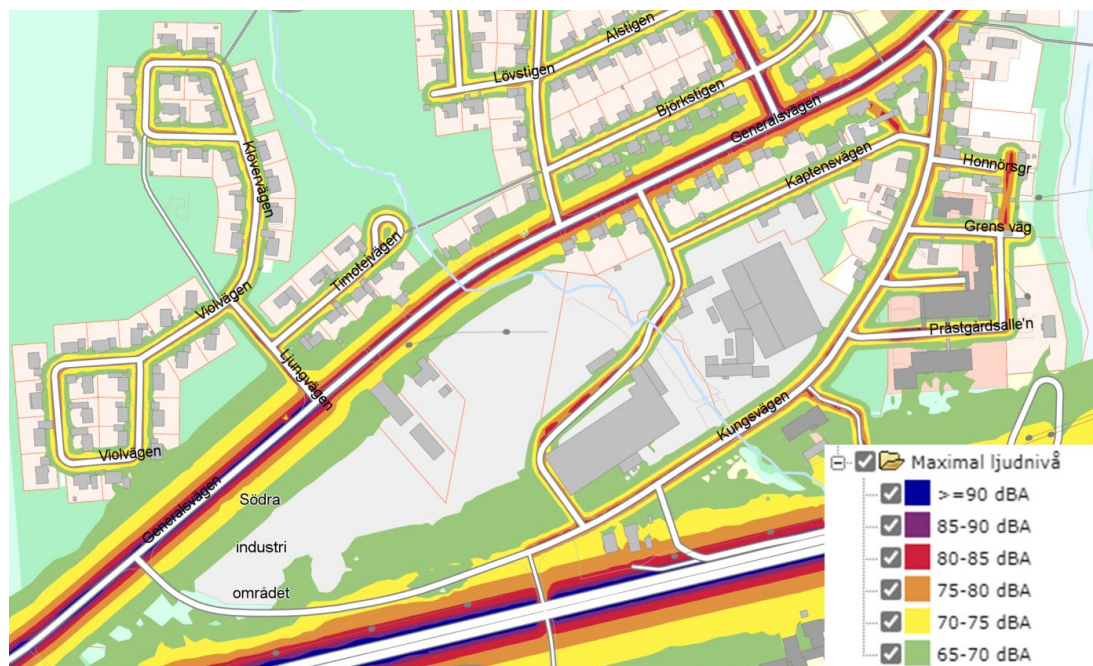
## Buller

Det finns idag inga bostäder i direkt anslutning till planområdet som utifrån buller blir påverkade av omdragningen, utan enbart verksamhet och industri och för dessa finns inga riktlinjer för buller. Kartan nedan visar hur bullersituationen ser ut längs med Kungsvägen idag utifrån kommunens översiktliga bullerkartering (2016).



Vägbuller dygnsmedel, utdrag ur kommunens översiktliga bullerkartering





Maximal ljudnivå från vägbuller, utdrag ur kommunens översiktliga bullerkartering

## Förändringar och konsekvenser

Enligt Trafikverkets uppräkningsmodell 2040 kommer trafiken på Kungsvägen öka med ca 13 %. I förhållande till det tillkommande bullret från Norrbotniabanan (som utretts och bedömts i andra planer) kommer de marginella trafikökningarna på Kungsvägen inte innebära någon påverkan på bullernivåerna i planområdets närhet.

## Geotekniska förhållanden

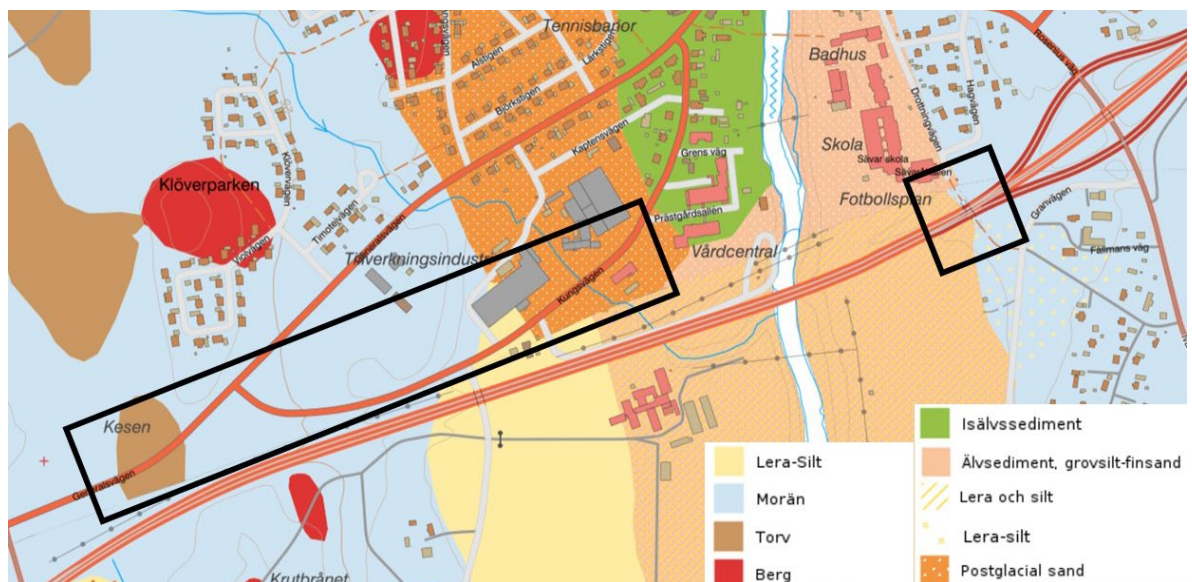
Bergarten i området består av paragnejs. Berggrunden i området utgörs av svekokarelska orogenen, metamorf intrusiv- och ytbergart.

Enligt SGU: översiktliga jordartskarta består grundlagret i de västra delarna av Kungsvägen av morän, vilket även understöds av Projekterings PM Geoteknik, delen Dåva-Gryssjön. Jordarterna som överlagrar fast lagrade moränen eller består av fast lagrat grus, sand och siltig sand enligt utredningen. Dessa jordar övergår till mycket löst lagrad lera-silt, med inslag av sulfid, postglacial sand och isälvsediment i riktning mot Sävarån (SGU, 2021). Jordlagerföljder identifierade i geotekniska utredningen redovisas i skiss i figur nedan. Sulfidhaltiga jordar kan förekomma fr.o.m. ca 3 m umy.



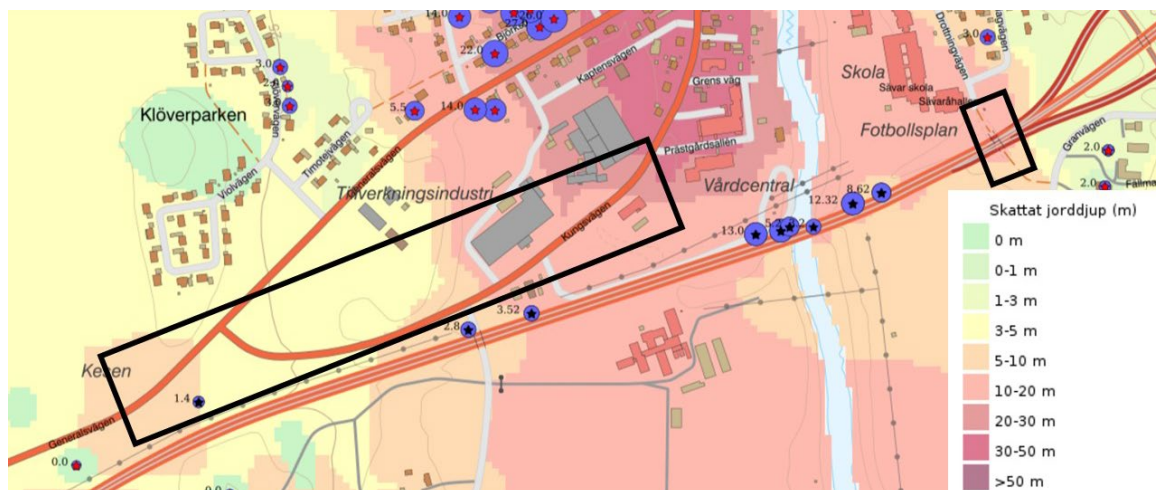
Jordlagerföljder mot Sävarån från vägen mot Tomterna. Lagringstätheten anges inom parentes: ML – mycket lös, L-Lös, mF – medelfast, F – fast, MF – mycket fast. Denna efterföljs av mäktigheten på lagret.

I området kring gång- och cykelvägen består ytlagret av grovsilt-finsand vilken underlagras av lera-silt, väster om tunneln och morän på östra sidan enligt den översiktliga jordartskartan. Enligt utredningen gjord inför anläggandet av Norrbotniabanan, har man funnit sand och grusig sand ovan morän även öster om dagens gång- och cykelväg, med underliggande siltlager endast närmare Sävarån.



Jordarter i planläggningsområden, markerade med svarta rektanglar (SGU, 2021-11-29).

Jorddjupen inom områdena varierar mellan 3–30 meter under markytan enligt SGUS jorddjupskarta. De grundaste djupen ligger från snickeriverksamheten mot Kesen och största djupen mot korsningen med Prästgårdsallén. Vid gång- och cykelvägen ligger jorddjupet på 10–20 m.



Jorddjupen inom planlägningsområdet (SGU, 2021-11-29).

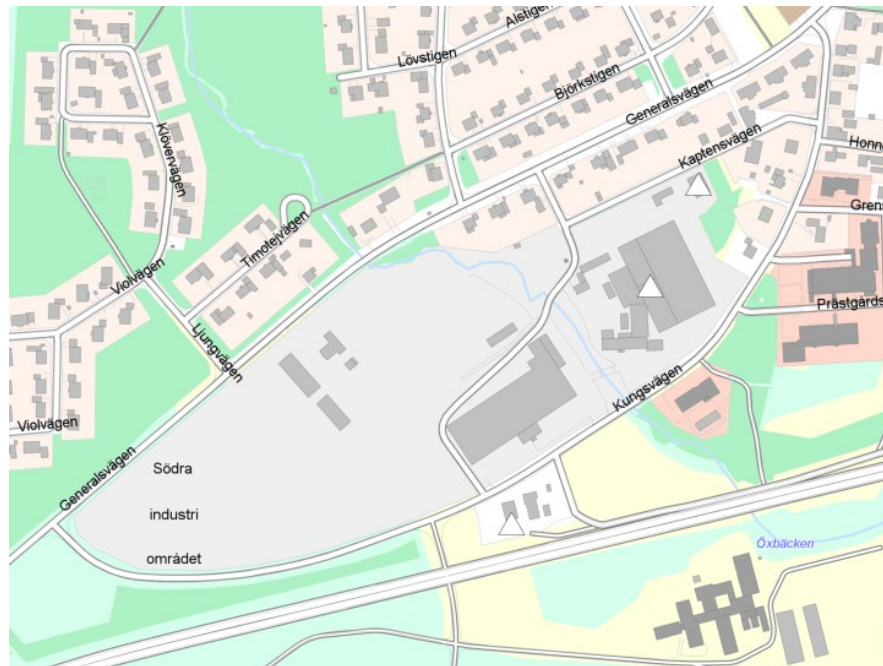
Den mellersta delen av området är grundvattenkapaciteten i jordlagren mycket stor med utmärkta eller ovanligt goda uttagmöjligheter (SGU, 2020). I Trafikverkets utredning har grundvattenytan identifierats till 2–3 m umy vid Tomternavägen, med ökning av djupet mot Sävarån. Samma djup förekommer uppskattningsvis även vid GC-vägen öster om Sävarån.

## Förändringar och konsekvenser

Grundläggningsförhållandena och eventuella stabilitetsåtgärder behöver utredas vidare i byggskedet. Men i planförslaget har yta tagits till för att kunna hantera höjdskillnader och stabilitet.

## Förorenad mark

Enligt kommunal kartering finns det identifierade förorenade områden i anslutning planområdet, men dessa är inte riskklassade. Dessa är bensinmacken och Sävar snickeri/Enably AB samt Sävar bil och däckservice på Sävar 14:40. Inom planområdet finns inga kända föroreningar för Kungsvägen eller gång- och cykelbron.



De vita trianglarna i kartan markerar de identifierade förorenade områden längs Kungsvägen. (Umeå kommun)

## Förändringar och konsekvenser

Ytterligare utredningar för föroreningarnas omfattning kan behöva göras i byggskedet av Kungsvägen.

## Risk för skred

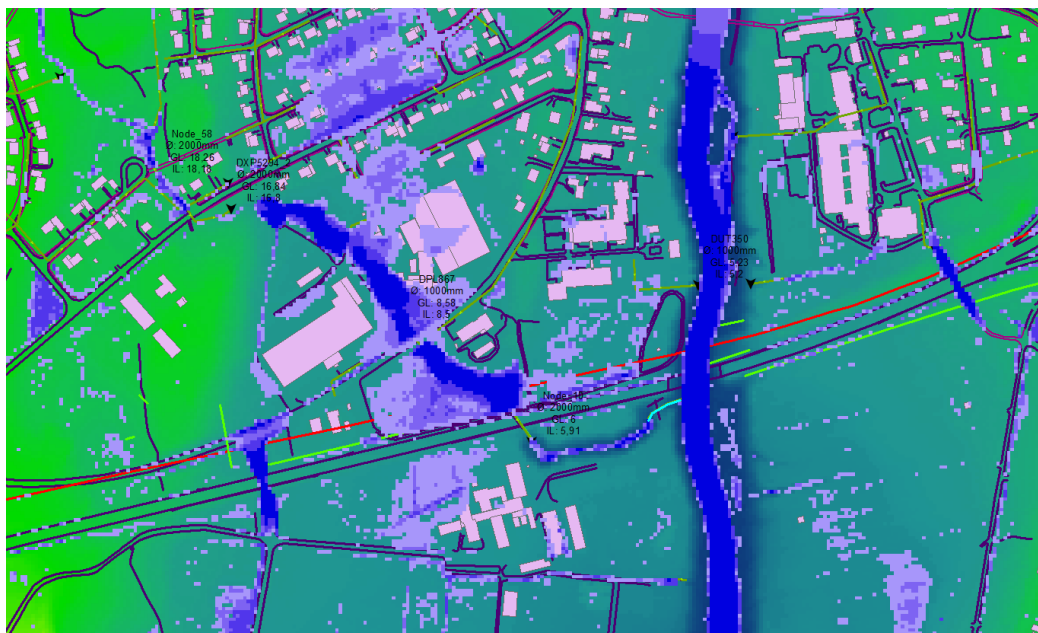
Enligt SGI/SGU:s kartering av förutsättningar för skred i finkornig jordart finns risk för skred vid Öxbäckens nedre del. I Öxbäckens fåra som går genom planområdet för Kungsvägen finns branta ravinformationer vid bäcken kanter.

## Förändringar och konsekvenser

Ytterligare utredningar för stabilitetsåtgärder kan komma att krävas i byggskedet av Kungsvägen vid Öxbäcken. Öxbäckens ravinformation behöver beaktas i byggskedet.

## Risk för översvämning

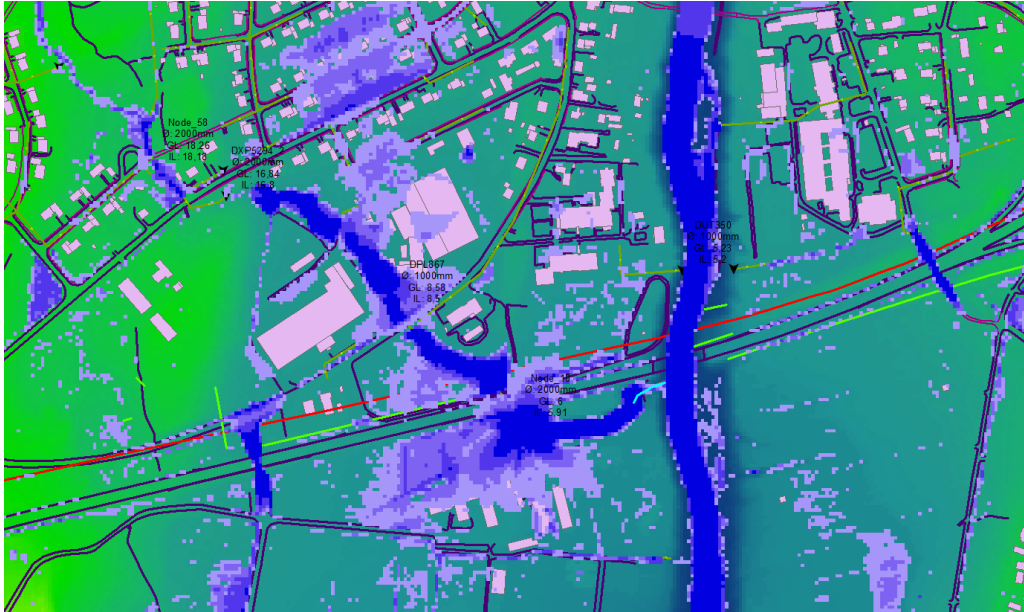
En skyfallsmodellering har genomförts på Sävar med avseende på översvämningsrisker kring Öxbäcken vid framtida exploatering (enligt den fördjupade översiktsplanen för Sävar). Kartan nedan redovisar översvämningar vid ett 100-årsregn för befintlig situation. Översvämningar på ca 0,1–0,5 meters djup inträffar bland annat utanför Öxbäckens bäckfåra uppströms om Kungsvägen samt över det planerade området för resecentrum. Översvämning kommer även inträffa i den instängda lågpunkten där Tomternavägen passerar under E4 och ansluter till Kungsvägen.



100-årsregn, nuläge. (Karta: WSP)

## Förändringar och konsekvenser

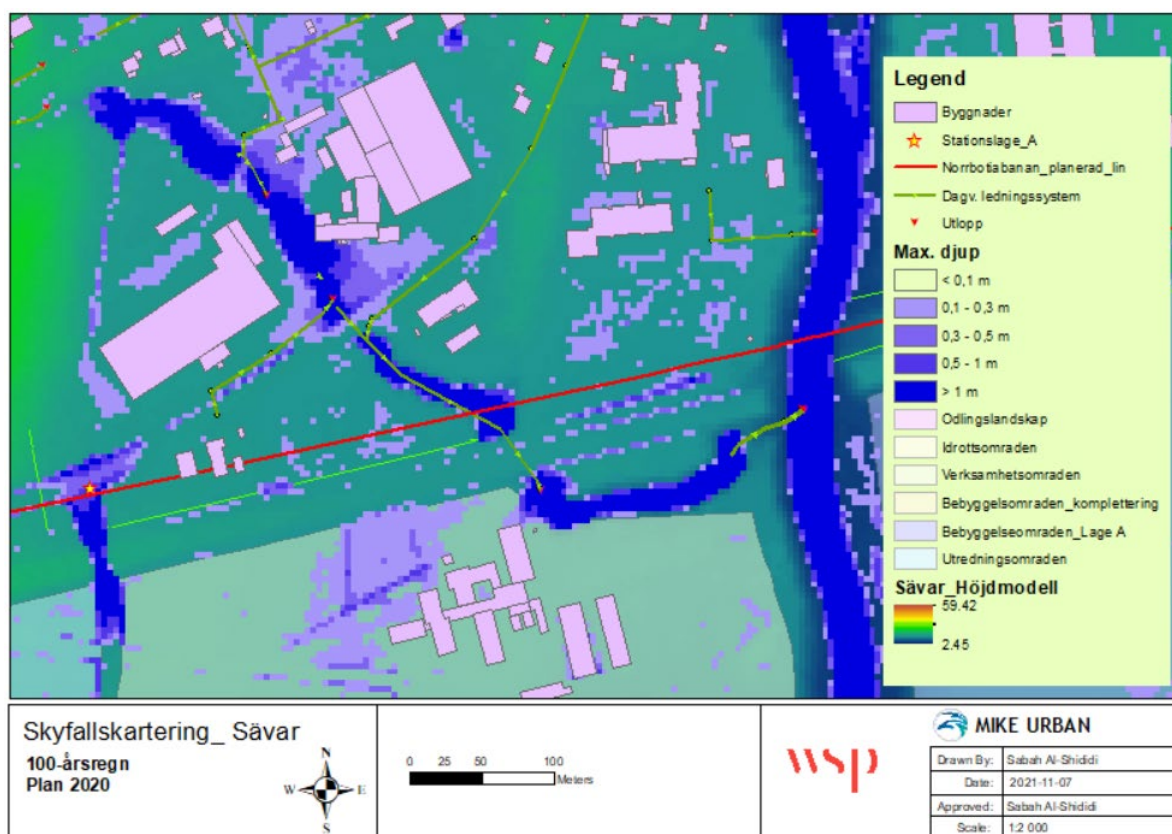
Kartan nedan redovisar översvämningar vid ett 100-årsregn efter det att planerad exploatering är genomförd (enligt FÖP). Modell för framtida förhållanden tar hänsyn till ändrade avrinningskoefficienter (som resultat av den planerade exploateringen), nya trummor och den nya kulvertering som planeras under resecentrum. Modellen tar däremot inte hänsyn till ny höjdsättning av resecentrum och Kungsvägen eller höjdsättning av ett nytt järnvägsspår som kan, om denna passerar befintliga rinnvägar, orsaka dämningar.



100-års regn planerade förutsättningar. (Karta: WSP)

Modelleringen visar att inga större förändringar inträffar kring Öxbäcken norr om Kungsvägen efter det att planerade förändringar genomförs. Söder om E4, kring Skogforsks byggnader samt kring Öxbäckens bäckfåra ökar risken för översvämningar. Detta beror troligtvis på att ett större flöde leds igenom kulverten, men de sista trummorna som är placerad under E4:an samt innan Öxbäckens utlopp till Sävarån, begränsar utflödet. Uppströms om Generalsvägen syns inga större skillnader i de två figurerna.

Kartan nedan redovisar översvämningar som inträffar vid ett 100-årsregn för planerade förutsättningar med tillägget att fördröjande åtgärder för ett 10-års regn genomförs inom och i anslutning till planområdet. Fördröjningsåtgärder för ett 10-årsregn resulterar i stora förbättringar kring bäckfåran, framför allt nedströms om E4:an. Åtgärder som möjliggör fördröjning av ett skyfall i storleksordningen av ett 10-årsregn bör således genomföras.



100-årsregn, med fördröjningsåtgärder för att klara av ett 10-årsregn, planerade förutsättningar.  
(Karta: WSP)

## Dagvatten

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

I dagsläget avvattnas Kungsvägen via rännstensbrunnar, trummor och diken och har främst sitt utlopp till Öxbäcken. Väster om korsningen till Tomternavägen avvattnas Kungsvägen i diken (samt rännstensbrunnar i korsningen), vidare i ledning söderut under E4:an i Tomternavägen och därefter vidare österut med utlopp i Öxbäcken.

## Förändringar och konsekvenser

Den befintliga bredden av Kungsvägen är uppmätt i den kommunala grundkartan och motsvarar ca 9 meter asfalt. Den nya vägsektionen är totalt 15,5 meter bred, varav 12,5 meter av sektionen är hårdgjord. Resterande ytor är genomsläppliga.

Dagvattnet från de nya vägytan hanteras i ett dike mellan gång- och cykelvägen och vägytan, se figur nedan. I diket finns även utrymme för trädplanteringar med skelettjordar. Om vägytan blir skevad så kan dagvattnet kan rinna mot diket. Gör

vägen bomberad krävs det att dagvattenbrunnar placeras längst med vägens norra sida för att tillgodose avledning av dagvatten. Det dagvatten som då leds till brunnarna längs med vägens norra sida kommer ej kunna fördröjas innan avledning till Öxbäcken.

Vid beräkning av befintliga flöden görs antagandet att resterande del av befintlig vägsektion (6,25 meter) består av grönytor.

Fördröjningsbehovet ser olika ut för de delar av nya Kungsvägen som anläggs på oexploaterad mark i jämförelse med de delar av Kungsvägen som i dagsläget redan är exploaterat. För en sträcka på 100 meter av nya Kungsvägen som leds igenom oexploaterad mark, förekommer ett fördröjningsbehov på 30, respektive 38 m<sup>3</sup> (för ett 10-, respektive ett 20-årsregn). För en sträcka på 100 meter av nya Kungsvägen som leds igenom samma sträckning som den befintliga vägen förekommer ett fördröjningsbehov på 13, respektive 16 m<sup>3</sup> (för ett 10- respektive ett 20-årsregn).

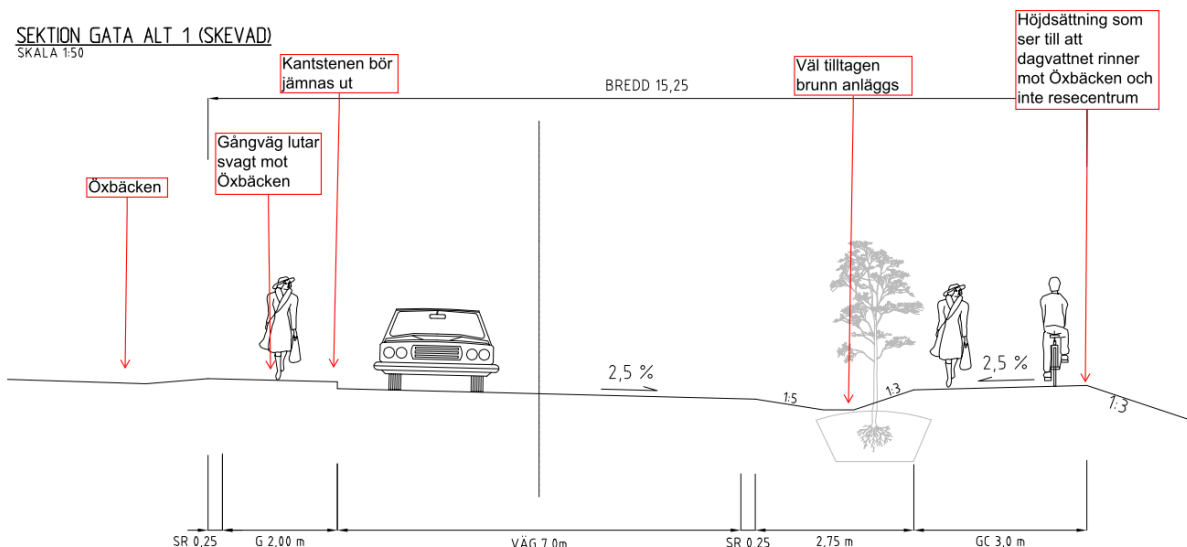
Förslag till dagvattenhantering är att träden i gatusektionen anläggs med skelettjord med porositeten 0,3. Det antas att jordvolymen för ett träd är 15 m<sup>3</sup>.

För den delen av Kungsvägen som leds genom oexploaterad mark, krävs det 9 träd på 100 meter för att klara fördröjning av ett 20-årsregn (för träd som anläggs på en sida av vägen). För den delen av Kungsvägen som endast innebär en ombyggnation av befintliga sträckningen krävs det endast 4 träd på 100 meter för att uppnå fördröjning av ett 20-årsregn (för träd som anläggs på en sida av vägen).

Trädantalet visar hur många träd som krävs för att uppnå den erforderliga fördröjningsvolymen för de olika scenarierna. Gestaltningen kan dock utformas så att trädantalet blir enhetligt längst med hela sträckan. Utrymmet i vägsektionen är tillräckligt för att uppnå erforderlig fördröjningsvolym för antingen ett 10- eller ett 20-årsregn. Gör man en gestaltning som innebär mer träd än vad som krävs enligt stycket ovan kommer den totala fördröjningsvolymen som uppnås längst vägen att öka.

Vid skyfall kommer anlagda dagvattenlösningar inte kunna hantera vattenmängderna som bildas på vägen. Då kommer dagvattnet ytligt rinna i diket med skelettjordar på vägens södra sida. Eftersom Öxbäcken kulverteras på Kungsvägens södra sida kan inte dagvattnet rinna ut på denna sida. Dagvattnet måste därmed rinna över vägen och ut på norra sidan av Kungsvägen. För att undvika stora vattendjup på vägen bör kantsten längst Kungsvägens norra sida jämnas ut precis vid Öxbäcken och gångvägen ska lutas mot bäcken, se figur nedan. För att ytterligare undvika uppkomsten av översvämning i denna punkt kan även en intagsbrunn anläggas i diket med direktutsläpp till Öxbäcken-trumman. Det ska även säkerställas att dagvattnet vid skyfall i denna lågpunkt inte rinner ut mot resecentrumområdet.





Föreslagna justeringar för gatusektionen vid Öxbäcken. (Bild: WSP)

Avvattning av gatan vintertid kommer ske genom brunnar i gatan som leder dagvattnet mot skelettjorden för rening och fördröjning.

I samband med att vägutformningen förändras för Kungsvägen försvinner diken som går längst med fastighet Sävar 19:5 södra gräns. Ett avledningsstråk bör placeras längst med denna fastighet, norr om Kungsvägen, för att leda dagvatten till Öxbäcken. Detta säkerställer att dagvatten från fastighetsmark inte leds in på Kungsvägen samt minimerar risken för stående vatten vid skyfall. Utloppet mot Öxbäcken kan förses med erosionskydd.

Befintliga avvattningsvägar som tidigare beskrivits bör bevaras (med avledning av dagvatten väster om Tomternavägen i ledning under E4:an). Detta krävs eftersom en lågpunkt förekommer på vägsträckan i höjd med korsningen till Tomternavägen vilket försvårar en ledningssträckning som fortsätter längst med Kungsvägen österut.

## Snöhantering

Inom planområdet för Kungsvägen finns inga trottoarer men gatan snöröjs via kommunal snöhantering.

## Förändringar och konsekvenser

Kungsvägen utformas med gångbana i norr, körbana, svackdike och gång- och cykelbana i söder. Körbana och gång- och cykelväg kommer att plogas samt gångväg mellan hållplats och övergångsställe. Resterande gångbana och svackdike mellan körbana och gång- och cykelväg nyttjas som snöupplag.

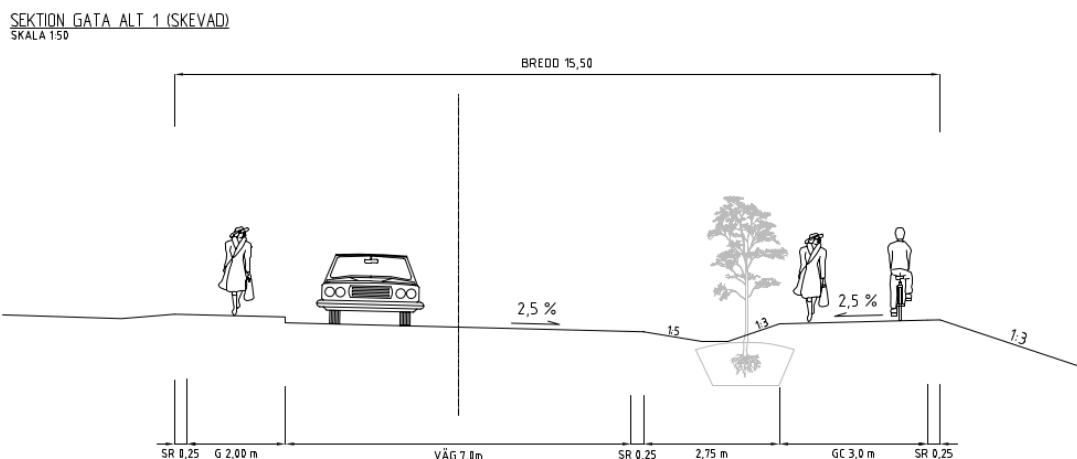


Bild ovan visar förslag på sektion av vägutformning. (Bild: WSP)

Gång- och cykelbron är tänkt att underhållas vintertid med Umeå kommuns snöplogar. För att få god plats för maskinerna och att snö som skottas inte ska ramla ned på E4 och järnvägen nedanför föreslås gång- och cykelbrons körbanor vara 4,5 meter.

## Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel, vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljö kvaliteten eller det önskade miljö tillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas. Det finns idag miljö kvalitetsnormer för utomhusluft och vatten samt buller för städer med fler än 100 000 invånare. Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att en norm överträds.

## Luft

Miljö kvalitetsnormerna 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). I delar av centrala Umeå överskrids gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Umeå kommun arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljö kvalitetsnormerna som anger lägsta godtagbara miljö kvaliteten.

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

## Vatten

MKN för vatten omfattar vattenkvaliteten för yt- och grundvatten. Målet är att alla vattenförekomster ska ha god status eller god ekologisk potential och att statusen inte får försämrats. Ett genomförande av en detaljplan får inte medföra att statusen försämrats för någon av kvalitetsfaktorerna (ekologisk och kemisk).

Planförslaget påverkar Öxbäcken som är ett biflöde till Sävarån. Den ekologiska statusen är måttlig i Öxbäcken.

Skyfallsanalysen visar att genomförandet av planförslaget inte medför några förändringar kring Öxbäcken norr om Kungsvägen efter det att planerade förändringar genomförs.

Det är viktigt att undvika grumling i bäcken i byggskedet och att säkra bäckens naturliga fåra och förutsättningarna för fiskar och däggdjur att passera längs bäcken. Detaljplanens förslag bedöms inte innebära negativ påverkan på MKN för vatten.

## Vatten, avlopp, fjärrvärme och el.

I Kungsvägen finns idag ledningar för vatten, spill och dagvatten från fastigheten för snickeriverksamheten och österut. Även ledningar för hög- och lågspänning, tele och opto finns delar av Kungsvägens aktuella sträckning.

Området längs med hela Kungsvägen som idag är bebyggt ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten.

Dagvattenledning med brunnar finns vid Tomternavägen, se avsnitt ovan om dagvatten.

Servisledningar till Snickeriet, samt till industrifastighet på norra respektive södra sidan av Kungsvägen ska även efter ombyggnad vara i drift och behöver därför anslutas till nya ledningar.

Det finns fördelningsledningar för fjärrvärme i södra sidan av Kungsvägen i höjd med Snickeriets östra sida och österut. Serviceledningar finns både norrut och söderut som ska anslutas till ny ledning.

Längs Snickeriet finns både högspännings- och lågspänningsledningar på Kungsvägens norra sida, de korsar även vägen på ett antal ställen. Från Snickeriet och österut finns även lågspänningsledningar på vägens södra sida.

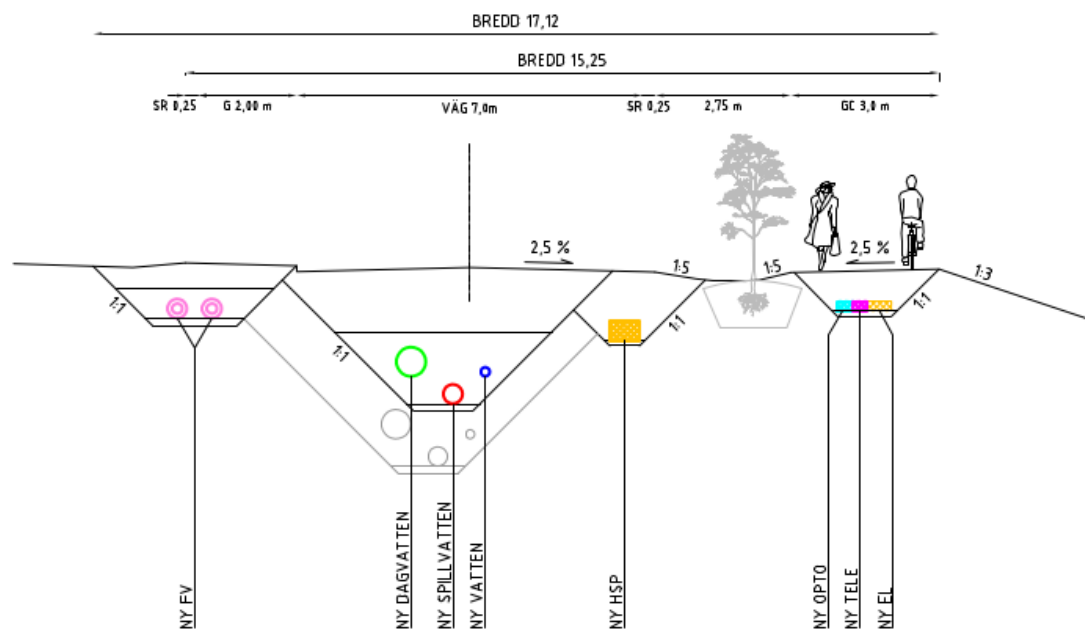
Optoledningar finns i Kungsvägens norra sida från Tomternavägen och österut, det finns även samförlagt med fjärrvärmeledningar på södra sidan av vägen från Snickeriet och österut.



Befintliga ledningar vid Kungsvägen i Sävar (Källa: WSP).

## Förändringar och konsekvenser

I den kommande vägsektionen har typsektioner tagits fram för hur alla ledningar (fjärrvärme, dagvatten, spillvatten, vatten, opto, tele, el och i förekommande fall koncessionsledning) ska få plats. I svackdiken/trädraden ska dagvattenhantering rymmas.



Förslag på ledningarnas läge i den föreslagna vägsektionen. Djupet på självfallsledningarna varierar, varför det både finns en färgglad och en skuggad bild för VA-ledningarna. (Bild: WSP)

På stora delar av sträckan ryms samtliga ledningar i vägområdet. I det norra gångstråket finns utrymme för fjärrvärme (FV) och i körbanan finns utrymme för VA och i förekommande fall koncessionsledning. I anslutning till körbanan på södra sidan föreslås svackdiket och trädraden med skelettjord för dagvattenhantering. Söder om grönytan med dagvattenhantering går ett GCM-stråk där el, opto och tele ryms. Det finns behov att förstärka ledningsnätet för opto i Kungsvägen.

Största ledningsdimension som får plats i vägen är 400 mm för spillvatten och 600 mm för dagvatten. Om det bedöms att dessa dimensioner är för små kan det behövas spont för att anlägga och komma åt ledningarna. Detta innebär att säkerhetsavståndet om 4 meter mellan VA- och FV inte kommer kunna hållas.

Vid Tomternavägen sjunker vägprofilen så lågt att spillvatten- och dagvattenledningarna inte kan ligga i vägen om de ska ha självfall. För att undvika pumpstation har ledningarna lagts norr om vägområdet i den slänt som finns mellan vägen och befintlig mark.

Fjärrvärmeledningen kan ligga kvar i vägområdet längs Tomternavägen, dock behövs en avluftning i höjd med Enably Sävar AB:s fastigheter. Denna är helt underjordisk men det kommer finnas två brunnslock som Umeå Energi måste ha tillgång till.

Befintlig serviceledning som går till Skogsforsk som går under E4:an och passerar kommande stationsområdet samt järnväg, behöver sannolikt flyttas och/eller kläs in i skyddsror.

Fjärrvärmeledningen planeras att längre fram passera Sävarån. Eventuellt kan en sådan ledning vika av söderut öster om Öxbäcken för att sedan löpa parallellt med järnvägen i en eventuell gång- och cykelväg. Fjärrvärme till stationshus och eventuell markvärme för torgområde och perronger bör vara möjlig beaktat planer på utveckling av Sävar.

## 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

### Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen får laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad byggrätt i enlighet med detaljplanen. Om planen ersätts, ändras eller upphävs under genomförandetiden kan berörda fastighetsägare ha rätt till ersättning av kommunen. Efter genomförandetidens utgång kan kommunen ändra eller upphäva detaljplanen utan att fastighetsägare får någon ersättning för byggrätt som inte kan utnyttjas. Detaljplanen fortsätter gälla till dess att den ändras eller upphävs.

### Huvudmannaskap för allmän plats

Planförslaget omfattar endast allmän platsmark. Umeå kommun är huvudman för allmän platsmark inom planområdet, vilket innebär att kommunen förvaltar marken och därmed ansvarar för dess utbyggnad, drift och underhåll. I detta fall medfinansieras anläggande och åtgärder som genomförs inom planområdet av Trafikverket, då åtgärderna föranleds av Trafikverkets järnvägsplan för Dåva-Gryssjön. Detaljplanens genomförande medför vissa fastighetsrättsliga förändringar på kvartersmark.

### Huvudman för vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten. Ledningar inom området förvaltas av Umeå kommun/VAKIN AB. Planens genomförande medför att en del ledningar behöver flyttas om. Ledningsflytt ska ske i samband med eller strax före Trafikverket eller Umeå Kommun genomför arbeten. Exakt placering av ledningar vid ledningsflytt löses i samband med detaljprojektering samt byggnationer.

### Avtal

*Genomförande- och medfinansieringsavtal Norrbotniabanan*

Avtal upprättas mellan Trafikverket och Umeå kommun gällande kostnader och genomförande av järnvägsplanen. Separata avtal upprättas som reglerar kostnader

och ansvarsfördelning för den anslutande infrastrukturen till följd av järnvägsutbyggnaden.

#### *Avtal om markförvärv*

Markförvärv krävs för ett antal fastigheter för planens genomförande. Ett avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket ska upprättas som reglerar kostnadsfördelning. Umeå kommun avtalar under planprocessens gång med respektive fastighetsägare om förvärv.

#### *Övriga avtal och överenskommelser*

Planavtal har skrivits mellan Detaljplaneringsavdelningen och sökande Mark- och exploateringsavdelningen på Umeå kommun.

## Tidplan

Preliminär tidplan för planprocessen finns uppsatt för att möta Trafikverkets tidplan för Norrbotniabanan samt säkerställa att anslutande och närliggande infrastruktur har fortsatt god funktion efter anläggandet av järnvägen.

Uppstart	Samråd	Granskning	Antagande
Q2 2021	Q1 2022	Q3 2022	Q3-4 2022

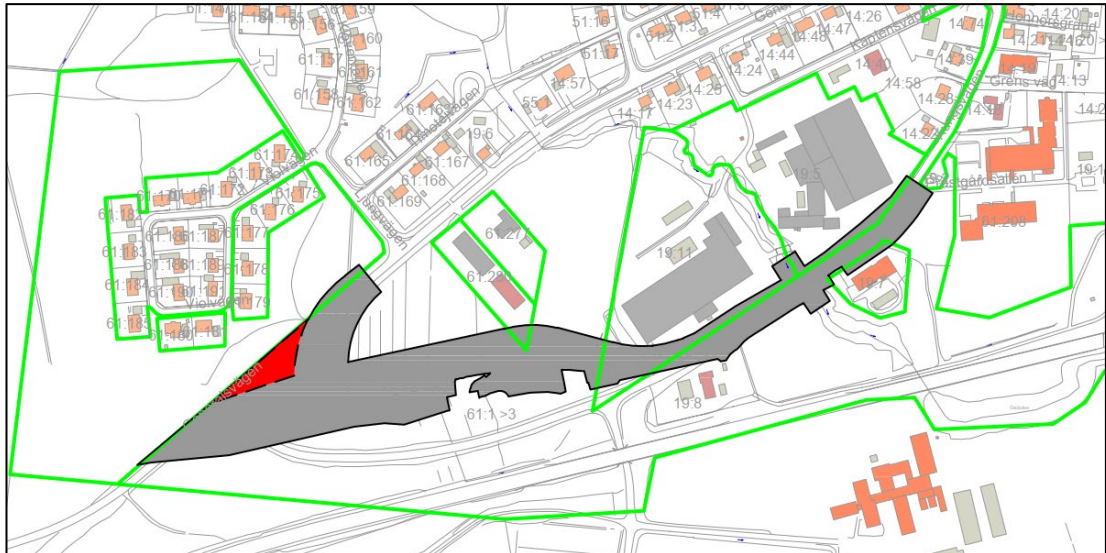
Den preliminära tidplanen baseras på förutsättningen att beslutet att anta detaljplanen inte överklagas. Vid ett överklagande kan tidpunkten då detaljplanen får laga kraft förskjutas upp till två år framåt i tiden, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet

## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsbildning

Detaljplanen medför att mark tas i anspråk för allmänt ändamål i form av **[GATA]** genom ombyggnad av Kungsvägen och **[GCVÄG]** i form av en gång- och cykelväg som går på en bro över E4 och kommande Norrbotniabanan. Ombyggnationerna i infrastruktur är nödvändiga till följd av Norrbotniabanans dragning genom Sävar.

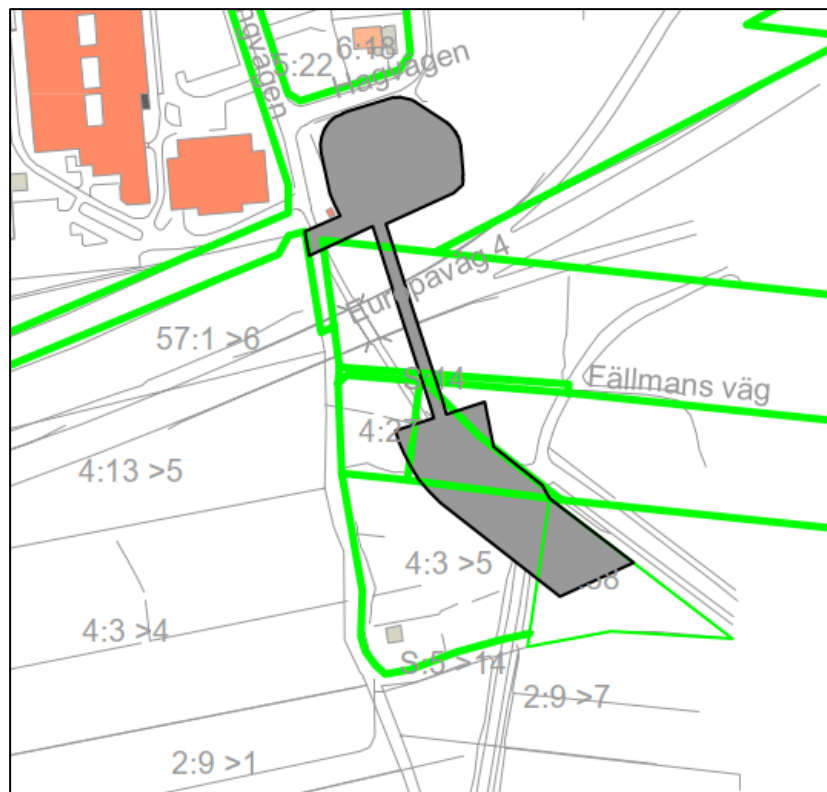
För mark utlagd i plankartan som allmän platsmark **[GATA]** och **[GCVÄG]** gäller att Umeå kommun har en ovillkorlig rätt och en ovillkorlig skyldighet att lösa in marken på fastighetsägarens begäran. Fastighetsbildning sker efter ansökan om lantmåteriförrättning. Ansökan inlämnas till Umeå kommun, Lantmåterimyndigheten.



Kartan utgör en visualisering planområdet för Kungsvägen (grå yta) i förhållande till berörda fastigheter (grön markering). Kartan är inget fastställt underlag för markförvärv (Karta: WSP).

Fastighet	Konsekvenser
Sävar 66:1	Markområde kan tillföras från Fastighet 19:11 (privat ägo, planlagd som kvartersmark) Markområde kan tillföras från Fastighet 19:5 (privat ägo, planlagd som kvartersmark).
Sävar 19:11	Markområde om cirka 3522 m <sup>2</sup> överförs till fastighet Sävar 66:1. Utfart påverkas.
Sävar 19:5	Markområde om cirka 1044 m <sup>2</sup> överförs till fastighet Sävar 66:1. Utfart och parkering påverkas.
Sävar 61:280	Markområde om cirka 307 m <sup>2</sup> överförs till fastighet Sävar 66:1.
Sävar 19:7	Markområde om cirka 346 m <sup>2</sup> överförs till fastighet Sävar 66:1.





Kartan utgör en visualisering planområdet för gång- och cykelbron (grå yta) i förhållande till berörda fastigheter (grön markering). Kartan är inget fastställt underlag för markförvärv (Karta: WSP).

Fastighet	Konsekvenser
Sävar 66:1	Markområde kan tillföras från fastigheterna Sävar 57:1, Sävar S:14, Sävar S:5, Sävar 4:27, Sävar 4:26, Sävar 4:13, Sävar 4:3, Sävar 4:38 (privat ägo, ej planlagd mark)
Sävar 57:1	Markområde om cirka 174 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar S:14 Marksamfällighet	Markområde om cirka 24 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:27	Markområde om cirka 78 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:26	Markområde om cirka 1196 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:13	Markområde om cirka 343 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.

Sävar 4:3	Markområde om cirka 1140 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:38	Markområde om cirka 968 m <sup>2</sup> kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 66:1	Markområde kan tillföras från fastigheterna Sävar 57:1, Sävar S:14, Sävar S:5, Sävar 4:27, Sävar 4:26, Sävar 4:13, Sävar 4:3, Sävar 4:38 (privat ägo, ej planlagd mark)
S:5 Marksamfällighet	Delar av marksamfälligheten behövs för anläggandet av ny gång- och cykelväg mellan Granvägen och Sävar och löses in av Kommunen.

## Gemensamhetsanläggningar

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

Fördelning av kostnader och regler för skötsel beslutas i förrättningen och fördelas på deltagande fastigheter. Vid bildande, omprövning eller upphävande av gemensamhetsanläggning kan det bli aktuellt med ersättningar till fastighetsägare som upplåter utrymme alternativt ersättning till deltagande fastigheter vars rättigheter påverkas. Lantmäterimyndigheten beslutar om den eventuella ersättningens storlek.

Gemensamhetsanläggning	Konsekvenser
GA:14 Tomternavägen	Delar av gemensamhetsanläggning för Tomternavägen ingår i planområdet för Kungsvägen. Tomternavägen kommer att få en ny anslutning till Kungsvägen i ungefär samma läge som idag.
GA:22 Granvägen	Delar av befintlig GA:22 för Granvägen kan komma att påverkas av anslutning till kommunens GC-bro.

## Rättigheter

### Officialservitut

Ett officialservitut bildas 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 av sökanden alternativt enligt överenskommelse.

### **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 för Umeå kommun och Trafikverket ska skrivas med de berörda markägarna att Umeå kommun har rätt att uppföra och förvalta en gång- och cykelbro över deras fastigheter och befintligt officialservitut (E4). För ramperna kommer kommunen att lösa in berörd mark.

Ett avtalsservitut kan skrivas in i fastighetsregistret. Inskrivning sker genom en skriftlig ansökan till Fastighetsinskrivningen.

### **Ledningsrätter**

Totalt berörs 6 befintliga ledningsrätter av planområdena för Kungsvägen och gång- och cykelbron. Vissa ledningsrätter kommer att behöva ombildas i och med att planförslaget och järnvägsplanen innebär nya ledningsdragningar. Beslut kring omdragningar och flytta av ledningar sker ett förvaltnings- och bolagsöverskridande forum för ledningsflytt för Dåva-Gryssjön, samt vid detaljprojektering och byggnationer.

Ledningsrätt behöver skapas för avrinningslösningen för spillvatten från Kaptensvägen via Sävar 19:5 ned över Kungsvägen ned till nuvarande väg E4 över fastigheten Sävar19:7 och Sävar 61:208 ingår i va-lösningen för Kungsvägen. Detsamma gäller för Sävar 61:1 samt för berörda fastigheter vid **[GCVÄG]** öster om ån. Där är även Trafikverket inblandad i VA-lösning, varför framtida va-sträckningar idag är positionsmässigt okända.

Bildning av nya ledningsrätter sker på initiativ av respektive ledningshavare.

<b>Rättighet</b>	<b>Konsekvenser och åtgärder</b>
Official servitut 24-F1977-397.1	Eventuell ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 2480K-12/118.5	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 2409–92/7.1	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 2409–92/7.1	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 24-F1983-154.1	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet

---

Ledningsrätt 2480–93/68.2 Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet

## Övriga fastighetsrättsliga konsekvenser

### Tekniska frågor

Detaljplanens genomförande innebär att befintlig gång- och cykelväg samt gång- och cykeltunnel från Granvägen söder om Sävar tas bort och ersätts av en ny sträckning av gång- och cykelväg som leds med bro över E4 och Norrbotniabanan.

Umeå kommun flyttar sina ledningar som berörs av planens genomförande.

VAKIN flyttar sina ledningar som berörs av planens genomförande.

Umeå Energi flyttar sina ledningar som berörs av planens genomförande.

### Ekonomiska frågor

Umeå kommun och Trafikverket upprättar separata avtal för respektive parts åtaganden kopplade till Norrbotniabanan genomförande. För Kungsvägen finansierar Trafikverket en ombyggnation motsvarande dagens vägstandard. Utöver detta tillkommer kostnader för markinlösen och justeringar på kvartersmark för att upprätthålla verksamheternas funktioner. Umeå kommun och Trafikverket upprättar separata avtal om detta.

Uppskattade ekonomiska konsekvenser för planens genomförande kommer att redovisas i granskningsskedet, eftersom det i nuläget är många aktörer som påverkas av genomförandet av Umeå kommuns detaljplan och Trafikverkets järnvägsplan. Dialog kommer att föras med berörda parter under planprocessens gång.

### Planavgift

Planavgift regleras i ett särskilt avtal och betalas av sökande.

## Medverkande

I planarbetet har Anna Hedkvist Herzog, planarkitekt, från Detaljplanering medverkat som medhandläggare.

### Plankonsulter

Anna Åhs, planarkitekt WSP Sverige AB

Jacob Fredholm, planarkitekt WSP Sverige AB

### De kommunala verksamheter som deltagit i arbetet:

Detaljplanering

Fastighet

Gator och parker

Lantmäteri

Mark och exploatering

Miljö- och hälsoskydd

Umeåregionens brandförsvär

Övergripande planering

Umeå Energi AB

Vakin

Infrastruktur i Umeå AB

## Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

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