

Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för Sävar

med miljökonsekvensbeskrivning MKB

Antagen av kommunfullmäktige 2021



Översiktsplan Umeå kommun

– Fördjupning för Sävar

Antagen av kommunfullmäktige 30 augusti 2021

Projektgrupp:

Hanna Jonsson, projektledare och samhällsplanerare
Johan Sjöström, mark och exploateringsingenjör
Olle Norqvist, samhällsplanerare
Lucas Röhlinger, samhällsplanerare

Expertstöd:

Angelica Wiklund, Detaljplan
Carola Rubinsson, Gator och parker
Annica Forsgren, Tyréns, Gator och parker
Lisa Persson, Gator och parker
Isabella Forsgren, INAB
Marlene Olsson Cipi, Miljö- och hälsoskydd
Per Hänström, Miljö- och hälsoskydd
Linda Gustafsson, Övergripande planering
Niklas Forsgren, Kommunikation
Jonas Sixtensson, Fastighet

Bilder, kartor och illustrationer:

Foton framsida: Lars Lindh (flygfoto), Tyréns (bostäder)
Flygfoton: Lars Lindh
Övriga bilder, kartor och illustrationer:
Umeå kommun där inget annat anges

Webbplats: www.umea.se/plansavar

Innehåll

1. Introduktion	4
1.1 Politiskt uppdrag och mål.....	4
1.2 Översiktsplanens syfte	5
1.3 Förhållande till andra planer	5
1.4 Planprocessen.....	5
1.5 Läsanvisning	5
2. Planförslag	6
2.1 Sammanfattning.....	6
2.2 Norrbotniabanan genom Sävar	10
2.3 Bebyggelse	13
2.4 Verksamheter.....	26
2.5 Natur, kulturmiljö, odlingslandskap samt rörligt friluftsliv.....	29
2.6 Trafikinфраstruktur	38
2.7 Offentliga rum	41
2.8 Riksintressen	43
3. Genomförande	45
3.1 Översiktsplanen som strategidokument.....	45
3.2 Markägande, markpolitik.....	45
3.3 Bostadsbyggande	45
3.4 Sektorsvisa genomförandefrågor.....	45
3.5 Exploateringsekonomi	48
3.6 Exploateringsavtal.....	49
4. Planeringsförutsättningar	50
4.1 Sävar – från jordbruksby till tätort.....	50
4.2 Landskapsanalys	51
4.3 Dialog med boende i Sävar	53
4.4 Samråd.....	54
5. Konsekvenser och MKB	55
5.1 Inledning.....	55
5.2 Noll-alternativ	55
5.3 Alternativa lokaliseringar för bebyggelse på jordbruksmark.....	55
5.4 Alternativa lokaliseringar för bebyggelse inom strandskyddsområde.....	56
5.5 Miljöbedömning.....	56
5.6 Risker	59
5.7 Planens överensstämmelse med miljömål	59
5.8 Planens överensstämmelse med friluftsmål	59
5.9 Uppföljning.....	59
5.10 Konsekvenser för social och kulturell hållbarhet.....	59
5.11 Konsekvenser för ekonomisk hållbarhet	60
5.12 Sammanfattande redogörelse	60



Kanot på Sävarån

1. Introduktion

Sävar – naturnära centralort

Sävar erbjuder ett rekreationsnära boende i ett attraktivt samhälle med god service, fungerande kommunikationer och ett starkt förenings- och näringsliv – en naturnära centralort som alternativ till stads- eller landsbygdsboende.

Det här planförslaget skapar förutsättningar för att stärka Sävars roll genom att fler ges möjlighet att bosätta sig och bedriva verksamhet i Sävar och att potentialen för service, folkliv och kollektiva resmöjligheter ökar med ett centralt placerat resecentrum längs Norrbottenabanan. Planförslaget sätter även fokus på naturområden som Sävarån och Pålböleområdet liksom sociala värden, mötesplatser och barn och ungas perspektiv och tydliggör deras roll för Sävars framtida utveckling.

Planförslaget siktar mot år 2050 och upp till 4 000-6 000 nya boende i Sävar och är en avvägning mellan en rad olika intressen. Förslaget fokuserar på utveckling av en attraktiv livsmiljö i ett framtida större Sävar, men med identiteten som naturnära centralort intakt. Planförslaget skapar även möjligheter för Sävar att spela en ännu större roll som centralort för stora delar av Umeå kommuns landsbygd.

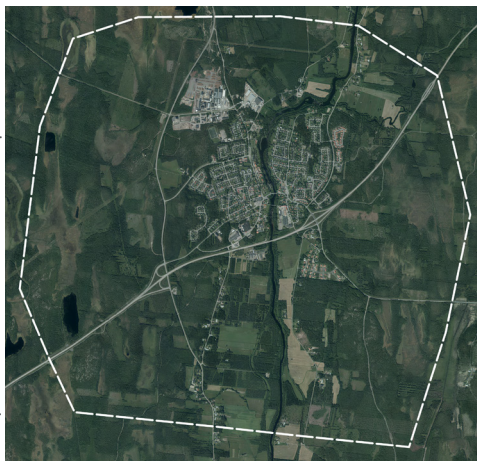
1.1 Politiskt uppdrag och mål

Umeå kommuns övergripande mål är att Umeås tillväxt ska klaras med social, ekologisk, kulturell och ekonomisk hållbarhet med visionen om 200 000 invånare år 2050.

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott beslutade i mars 2016 om mål och avgränsning för en ny Fördjupad översiktsplan för Sävar. Inriktningen är att planen med utgångspunkt i ett stationsläge för Norrbottenabanan ska möjliggöra attraktiva boendemiljöer och en fortsatt utveckling av näringslivet i Sävar. I linje med kommunens övergripande mål ska detta ske genom en hållbar tillväxt med visionen om 6 000 nya boende i Sävar 2050.

1.2 Översiktsplanens syfte

En översiktsplan visar hur kommunen långsiktigt vill att den fysiska miljön ska utvecklas. Planen är inte juridiskt bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ska enligt bestämmelserna i plan- och bygglagen beakta en rad allmänna intressen. I lagtexten nämns bland annat natur- och kulturvärden, goda miljöförhållanden, god social livsmiljö för alla samhällsgrupper, bostadsbyggande, kommunikationsleder och ekonomisk tillväxt. Översiktsplanen används när kommunen upprättar detaljplaner och områdesbestämmelser eller prövar bygglov enligt plan- och bygglagen.



Planavgränsningen för den fördjupade översiktsplanen för Sävar utgörs av en cirka 2 km omkrets från resecentrumläge.

I områden med mer komplicerade förhållanden där avsikterna med området behöver redovisas mer i detalj är det möjligt att göra en fördjupning av planen. Den Fördjupade översiktsplanen för Sävar ska fungera som vision för Sävars framtida utveckling och vägleda efterföljande planering.

1.3 Förhållande till andra planer

Fördjupad översiktsplan för Sävar ersätter:

- Översiktsplan Umeå kommun – fördjupning för Sävar tätort (1995)
- De delar av kommunens översiktsplan som geografiskt täcks av denna plan

1.4 Planprocessen

Samrådshandlingen är ett förslag till inriktning för Sävars utveckling utifrån det politiska uppdraget, gällande lagstiftning, tillgängliga planeringsunderlag samt den dialog som förts med invånare, myndigheter, näringsliv och föreningar. En sammanfattning av underlag och resultat av dialog återfinns i kapitel 4 Planeringsförutsättningar.

Samrådshandlingen syftar till att utgöra grund för fortsatt dialog och samråd. Ett första samråd genomfördes 7 maj–31 augusti 2018, inkomna synpunkter finns sammanfattade och kommenterade i en första samrådsredogörelse. Inkomna synpunkter föranledde relativt stora förändringar av planförslaget, vilket innebär att ett andra samråd bedömdes behövas. Ett andra samråd genomfördes under perioden 1 april – 30 juni 2020, planhandlingen är därefter reviderad utifrån inkomna synpunkter. Synpunkter finns sammanfattade och kommenterade i en andra samrådsredogörelse. Nu finns ytterligare en möjlighet att lämna synpunkter på det reviderade planförslaget, mellan 15 december 2020 och 15 mars 2021.

Synpunkter kan lämnas skriftligt via webben; www.umea.se/plansavar eller per post till Övergripandeplanering, Umeå kommun, Skolgatan 31A, 901 84 Umeå. Märk kuvertet "FÖP Sävar".

Inkomna synpunkter sammanfattas i ett yttrande efter utställning/granskning som tillsammans med förslag till eventuella revideringar hanteras av kommunstyrelsens planeringsutskott. Därefter kommer kommunfullmäktige kunna besluta om antagande av planen.



Illustration översiktsplanprocessen, nu befinner sig planen i *Utställning*

1.5 Läsanvisning

Planförslaget samt tillhörande plankarta redovisas i kapitel 2. Planförslaget är uppdelat i olika teman, men ska läsas som en helhet. Genomförandet av planen kommer att ske under en lång tid och inriktningen för detta genomförande beskrivs i kapitel 3. De förutsättningar som har legat till grund för planeringen finns sammanfattade i kapitel 4. I kapitel 5 beskrivs planens konsekvenser för hållbar utveckling inklusive miljökonsekvensbeskrivning.

2. Planförslag

2.1 Sammanfattning

Sävar – naturnära centralort

Sävar kan erbjuda ett rekreationsnära boende i ett samhälle med god service, fungerande kommunikationer och ett starkt förenings- och näringsliv – en naturnära centralort som alternativ till stads- eller landsbygdsboende. Med föreslagen utveckling ges fler möjlighet att bosätta sig i Sävar samtidigt som identiteten som centralort med fokus på natur, rekreation och kulturhistoria bibehålls.

Planförslaget innebär att det ges plats för ytterligare 4 000 - 6000 invånare i Sävar på lång sikt och utvecklingen väntas ske succesivt. Nya årsringar läggs till tidigare utvecklade områden. För att möta det ökade behovet av service detta medför planeras för förskolor och skolor, rekreationsområden och olika typer av service. Ett framtida resecentrum förbättrar kollektiva resmöjligheter och ger, tillsammans med tillkommande verksamhetsområde, goda förutsättningar för det lokala näringslivet att utvecklas. Utöver detta säkras Sävaråns centrala betydelse för Sävars identitet samt för möjligheten till rekreation och naturupplevelser.

En utveckling av Sävar med ökad befolkning ger större underlag för utvecklad service, både offentlig som skola, äldreomsorg, idrottsplatser samt kommersiell service som livsmedelsaffär och butiker. Detta är viktigt inte bara för sävarborna utan för hela Sävars omland och den nordöstra delen av kommunen, då Sävars roll i framtiden får en ännu större betydelse och kan erbjuda en mer utvecklad service för boende på Umeå landsbygd. Det framtida resecentrum i Sävar skapar även möjligheter till hållbart resande med tåg för boende i den nordöstra delen av kommunen.



Den största utvecklingen planeras söder om samhället och E4:an

Framtida Sävar utvecklas söder om järnväg och E4

Den största delen av den framtida bebyggelsen planeras söder om järnväg och E4 – här kan så många som 3 000 personer komma att bo i framtiden. Direkt söder om väg och järnväg planeras för flerbostadshus i 4–6 våningar. Närheten till resecentrum ger möjlighet till högre bostadsbebyggelse med plats för verksamheter. För att underlätta resande i vardagen krävs goda förbindelser mellan de planerade bostadsområdena, från dessa till befintligt samhälle, till resecentrum samt längs med och över Sävarån.

Krutbrånet där även Kustlandsvägen passerar genom har en viktig plats i Sveriges historia, det var här Sverige mötte Ryssland 1809 i det senaste slaget på svensk mark. Förutom det närliggande krigsmonumentet är det svårt att utläsa något av historien i terrängen. Planförslaget föreslår fortsatt utredning om utvecklingsmöjligheterna för Krutbrånet, med ambitionen att i kombination med utveckling som stärker resecentrum även synliggöra historien och lyfta värdena på platsen för allmänheten.

Centralt resecentrum i Sävar

Norrbottenbanan planeras i ett E4-nära läge där Sävars nya resecentrum etableras centralt för att i framtiden kunna knyta samman befintligt samhälle med ny bebyggelse söder om järnväg och E4. Resecentrum ska vara en trygg och trivsamt plats där boende och besökande gärna vistas. Samlingslokaler, butiker och service samlokaliseras med fördel med resecentrum för att nå visionen om ett levande område.

Fler bostäder och verksamheter i befintliga Sävar

I nuvarande samhälle ses förtätning av befintlig bebyggelse som positivt för att kunna möta framtidens behov av bostäder. Detta är särskilt intressant intill befintligt centrum och nära framtida resecentrum eftersom dessa lägen främjar hållbart resande, bidrar till folkliv och stärker service i centrala Sävar. Det är därför viktigt att utveckla gång- och cykelstråk mellan befintligt centrum och framtida stationsläge. Möjlighet finns även att utveckla området med flerbostadshus och verksamhetslokaler.



Flygfoto över befintliga Sävar, 2019.

Komplettering med bostadsområden och bebyggelse

Både öster och väster om befintligt samhälle föreslås nya bostadsområden med en blandning av boendeformer. Dessa områden kompletterar nuvarande struktur och ger ett välkommet tillskott av bostäder. Längs Tomterna, Granvägen och Strandvägen kan befintlig bebyggelse kompletteras med friliggande småhus. Där omgivningen tillåter möjliggörs även för gruppbyggda småhus eller mindre flerbostadshus.

Mer verksamhetsmark för näringslivsutveckling

Tillkommande verksamheter har förutsättningar att lokalisera sig inom bebyggelseområden för att möjliggöra funktionsblandning i både befintliga och nya delar av Sävar. Större, ytkrävande eller störande verksamheter föreslås lokaliseras inom det nya västra verksamhetsområdet. Området ligger i ett trafikorienterat läge nära E4:ans södra trafikplats och är lämpligt för småskalig industri. Planförslaget möjliggör en industrispårsanslutning av området.

Gröna områden och vattendrag viktiga för en god livsmiljö

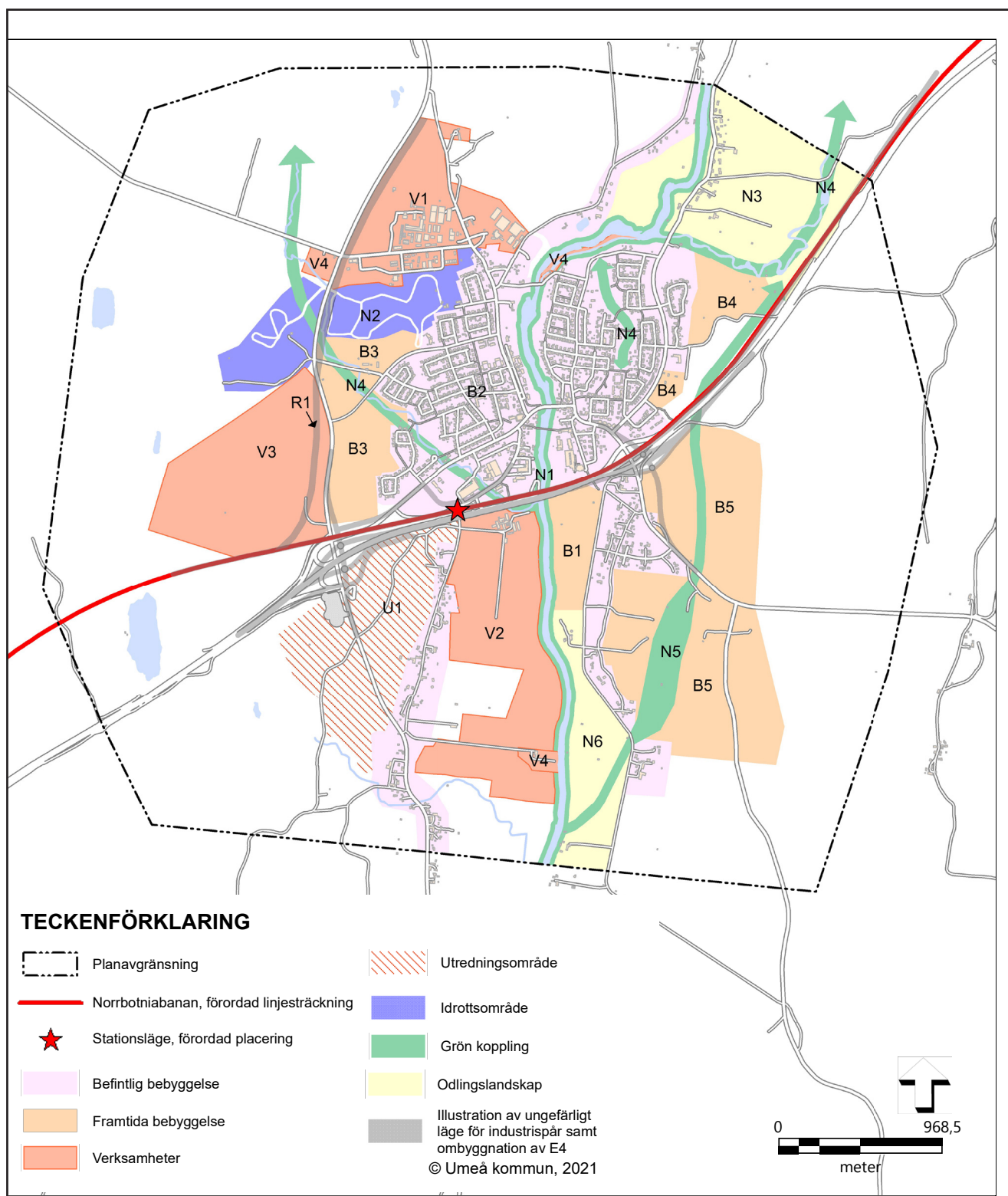
Natur-, kulturmiljö- och rekreation liksom sociala mötesplatser är viktiga aspekter för en attraktiv livsmiljö i Sävar nu och i framtiden. Sävarån med omgivning är i sammanhanget central och föreslås utvecklas som grön korridor och område för rekreation och friluftsliv med hänsyn till befintliga värden, liksom Sävaråns biflöde Pålböleån i norra delen av Sävar. Biflödet Öxbäcken utgör en viktig resurs i Sävar västra del och föreslås utvecklas som grönt stråk för att främja rekreation.

Odlingslandskapet Pålböleområdet liksom det norra idrottsområdet föreslås utvecklas som viktiga delar av Sävars framtida grönstruktur, där idrottsområdet även har funktion som mötesplats. I framtiden kommer det att finnas behov av ett frilufts- och idrottsområde även på södra sidan av E4/järnväg, vilket föreslås placeras i anslutning till den gröna kopplingen (N5) genom B5 och/eller i anslutning till en ny skola.

Tillkommande grönstruktur i form av parker och lekplatser behöver planeras så att god kvalitet inom parken kan uppnås. Det handlar om placering nära eller i anslutning till gång- och cykelvägar, i skyddade och soliga lägen med god ljudmiljö. Det är även viktigt att parkens storlek anpassas till antalet boende i närheten. För lekplatser är det av stor vikt att de placeras så att de blir lättillgängliga med så få barriärer som möjligt.



Foto av Sävarån

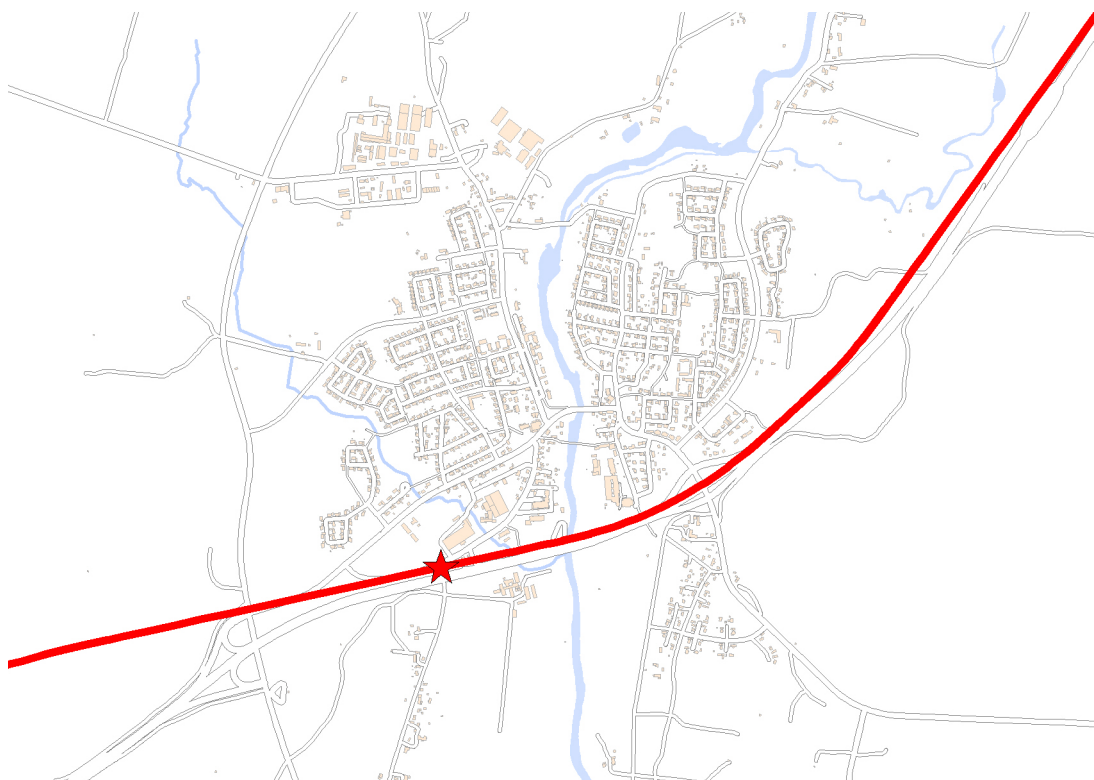


Plankarta för Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för Sävar, utställningshandling, december 2020.

2.2 Norrbotniabanan genom Sävar

Norrbotniabanan är en ny järnväg som planeras mellan Umeå i söder och Luleå i norr. Banan kommer att innebära ett snabbt och smidigt alternativ med halverade restider mellan kuststäderna. För Sävars del är Norrbotniabanan en central förutsättning för den framtida utvecklingen. Med ett stationsläge i Sävar knyts orten närmare Umeå genom kortare restid, samtidigt som helt nya pendlingsmöjligheter öppnas upp norrut mot Robertsfors och Skellefteå liksom söderut mot Örnsköldsvik.

Trafikverket ansvarar för planeringen av Norrbotniabanan och äger därmed beslutet om hur järnvägen ska dras genom Sävar samhälle. I Järnvägsutredning 110 Umeå-Robertsfors (2011) har Trafikverket reserverat en bred korridor inom vilken järnvägen ska lokaliseras. Efter fortsatta utredningar om vilken linjesträckning järnvägen ska gå förbi Sävar tog Trafikverket i juni 2019 beslut om att arbeta vidare med linje central. Linje central passerar Sävar mellan befintligt samhälle och E4.



Karta över förordad linjesträckning (linje central) samt föreslaget stationsläge (läge A2).

Efter att ha utrett ett antal olika lägen för ett framtida resecentrum i Sävar beslutade Trafikverket att gå vidare med läge A2, beläget cirka 300 meter väster om Sävarån. Det valda läget möjliggör utveckling av ett attraktivt centrumstråk med bostäder och verksamheter mellan befintligt centrum och framtida resecentrum vilket ger potential för liv, rörelse och ökad trygghet vid stationsområdet. Läget ger samtidigt förutsättningar för service vid resecentrum vilket underlättar vardagslivet för de som pendlar med tåg till och från Sävar.

En majoritet av befintliga bostäder, arbetsplatser samt offentlig och kommersiell service i Sävar kommer att vara belägna inom 2 kilometers radie från resecentrum. Ett resecentrum i detta läge möjliggör även en fortsatt hållbar utveckling av Sävar i linje med detta planförslag där Sävar på lång sikt kan växa med 4000–6000 nya invånare där de allra flesta bor inom ett avstånd på 2 km från stationsläget.

Då Trafikverket ännu inte färdigställt järnvägsplanen finns fortsatt osäkerheter i Norrbotniabanans dragnings genom Sävar, vilket kan påverka förutsättningarna för planförslaget.

Sävar Resecentrum

Sävars nya resecentrum föreslås få en central placering som gör det lätt att ta sig till och från stationen med gång och cykel. Med en fortsatt utveckling av bebyggelse söder om väg E4 kommer resecentrum och centrum tillsammans att utgöra en länk i framtidens Sävar med potential att knyta samman befintlig bebyggelse med nya områden. Det är av stor vikt att resecentrum i Sävar omges av liv och rörelse och att det blir en attraktiv plats för att öka känslan av trygghet för såväl kvinnor som män, unga och äldre.

Stationen ska vara en kollektivtrafikknutpunkt som gör det enkelt och bekvämt att resa med regional-tåg och regionbussar. Stationen planeras på ett yteffektivt sätt med korta avstånd för att underlätta byten mellan olika färdmedel. Vid resecentrum behövs ytor för parkering och anslutande färdmedel anordnas, speciellt med tanke på Sävars stora omland. Då majoriteten av invånarna i Sävar kommer att ha gång- eller cykelavstånd till resecentrum bör särskild vikt läggas på bra förutsättningar att ansluta till dessa färdmedel.



Exempel på flera funktioner i Nordmaling resecentrum

För att skapa en levande och trygg plats under dygnets alla timmar krävs mervärden utöver resandefunktionerna som gör att människor vill vistas i och kring resecentrum. Som området kring resecentrum är utformat idag med industriverksamhet i den direkta närheten finns en risk att platsen blir ödslig under delar av dygnet, utan insyn och överblick över platsen. Därför är det av vikt att andra stöttande verksamheter och aktiviteter etableras som kan bidra till att levandegöra resecentrumområdet. Det kan handla om butiker, service (till exempel frisör, skönhetsvård, bil- och kanotuthyrning), träningslokaler eller liknande. Offentliga inrättningar som samlingslokal, turistinformation med mera skulle kunna lokaliseras i en stationsbyggnad. Detta bidrar till att öka platsens attraktivitet och underlättar också vardagslivet för de som pendlar genom att de kan göra flera av sina dagliga aktiviteter på väg till eller från jobbet.

Sävar kommer att vara en mindre regionaltågsstation vars flöde av resenärer inte per automatik innebär ett tillräckligt underlag för kommersiell service. Det tillkommande befolkningsunderlaget i framtidens Sävar tillsammans med Sävar centrum utvecklingskraft gör dock att det finns en grund att bygga vidare på. För att åstadkomma detta flöde av människor behöver centrumstråket vidareutvecklas samtidigt som passager förbi E4 lokaliseras och utformas på ett sätt som ger god tillgänglighet till resecentrum.

Genom att järnvägen lokaliseras nära E4 kan resecentrum fungera som en plats som knyter samman olika delar av Sävar och överbryggat barriärer. Stor vikt bör läggas vid placering och utformning av passager för gående och cyklister under eller över E4, över Sävarån samt anslutningar till resecentrum. Sävar resecentrum kan också fungera som en entré till Sävar.



Ett centralt resecentrum i Sävar ger förutsättningar för hållbart resande. Foto från Hörnefors resecentrum.

För att inrymma alla funktioner och skapa ett sammanhängande och tillgängligt resecentrum kan Öxbäcken behöva kulverteras på sträckan mellan Kungsvägen och järnvägen. Att lägga delar av Öxbäcken i kulvert är en vattenverksamhet som kräver vattendom i mark- och miljödomstol, det är även en åtgärd som kan påverka statusen i vattendraget samt förmågan att omhänderta dagvatten och skyfall.

Marken kring Öxbäcken kan behövas för funktioner kopplat till resecentrum, men så långt som möjligt bör bäcken bevaras i sin naturliga fåra. Åtgärder bör vidtas för att skydda bäcken från påverkan, då den fungerar som ett viktigt grönt stråk i planförslaget. Huruvida marken kring Öxbäcken behövs för resecentrum får prövas och konsekvensbedömas i detaljplan, vilket kan påverka omfattningen av resecentrum och omkringsliggande etableringar eller kräva kompensationsåtgärder.

Då stationen blir en central plats i framtidens Sävar behöver, förutom placering av olika typer av verksamheter, stor vikt läggas vid utformningen av resecentrumområdet. Utöver liv och rörelse på platsen finns flera andra aspekter som kan bidra till att det upplevs som en trygg och attraktiv plats; ljussättning, estetisk utformning och konstnärlig utsmyckning behöver ägnas särskild uppmärksamhet. Här finns även möjlighet att lyfta de historiska och kulturella värdena i Sävar.

Riktlinjer - resecentrum

- Det är av stor vikt att skapa flöden av människor till och från resecentrum genom stråk som upplevs trygga och säkra. Samt att skapa en levande miljö som möjliggör för personer att använda tågtrafik under olika tider på dygnet.
- Mervärden i form av butiker, service, träningslokaler eller liknande möjliggörs i eller intill resecentrum för att skapa en levande och trygg plats under dygnets alla timmar.
- Offentliga inrättningar eftersträvas i eller intill resecentrum
- Gena och säkra kopplingar och stråk säkerställs till och från resecentrum för att underlätta hållbart resande med fokus på hela resan samt för att knyta ihop olika delar av Sävar.
- Stor vikt läggs vid utformningen av resecentrumområdet, för att bidra till en trygg och säker plats.
- Åtgärder bör vidtas för att skydda Öxbäcken från påverkan. konsekvenser av kulvertering bör utredas i tidigt skede om det blir aktuellt.

2.3 Bebyggelse

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Sävar inarbetas frågeställningar rörande arkitektur och gestaltning, trygghet och orienterbarhet, attraktivitet och upplevelserikedom för en hållbar och en väl gestaltad livsmiljö på såväl kvartersmark som allmän plats.

Planförslaget innehåller ett flertal nya bebyggelseområden samt komplettering av befintlig bebyggelse. Planeringshorisonten är lång och utbyggnaden kommer att ske etappvis och under en lång tid där utveckling i och kring befintlig tätort troligtvis utgör första etappen medan utveckling söder om E4 och järnvägen troligen ligger längre bort. Då utvecklingen sker successivt och under en lång tid är det viktigt att ta vara på värdena och identiteten i Sävar samhälle. Nedan beskrivs hur bebyggelsen bör utformas i de olika delområdena.

Generellt gäller att bebyggelsen sammantaget med övriga förändringar ska skapa ett sammanhang där det nya och det gamla sitter ihop och binds samman. Kopplingar i gröna stråk samt gång- och cykelvägar mellan och inom områdena är viktiga parametrar liksom att strukturen i tillkommande bebyggelseområden anpassas för att koppla an till befintlig grönstruktur, exempelvis parker och bostadsnära skog, men också grönstruktur längs Sävarån samt omkringliggande skogs- och jordbrukslandskap. I de (vita) omarkerade områden i plankartan fortsätter pågående markanvändningen. Tillkommande bebyggelse provas enligt plan- och bygglagen.

För att Sävar i framtiden ska vara en lika attraktiv livsmiljö som idag ska nya områden utformas med fokus på sociala värden, mötesplatser och barn och ungas perspektiv. Dessutom ska god gestaltning och en variation av bebyggelse typer och upplåtelseformer eftersträvas. I de föreslagna nya bebyggelseområdena är det av stor vikt att dessa blir tillgängliga och att den tillkommande bebyggelsen kompletterar den befintliga. Stor omsorg ska läggas på placeringen av nya offentliga rum. Parker, lekplatser, torg och gators läge men också dess storlek och utformning ska planeras för att kunna ge rika upplevelser. Inom bebyggelseområdena ska även offentlig service som förskolor, skolor och gruppbonden integreras med övrig bebyggelse och anpassas efter förutsättningar och behov.

Friytor

Tillgång till ytor för lek och utevistelse i anslutning till bostaden är viktigt, vid ny bebyggelse avsätts dessa ytor på kvartersmark för att säkerställa behovet av närhet till funktioner som ger livskvalitet i vardagslivet. Friytans storlek och utformning säkerställer att det skapas goda boendemiljöer med kvaliteter som tysta, vegetationsrika samt barntillgängliga miljöer. Friytan har även en funktion i att tillvarata dagvatten inom kvartersmarken. Behovet av friyta tillgodoses inom fastigheten, på exempelvis en innergård. I *Översiktsplan Umeå kommun – Vägvisning* finns ett utökat resonemang kring friyta, vilket även bör tillämpas i Sävar.



I de nya bebyggelseområdena är det viktigt att ge plats åt barnens utemiljöer, bland annat i form av friytor.

Täthet

För att ge en tydligare bild av de olika bebyggelseområdenas karaktär delas dessa in i olika nivåer av täthet, dvs. hur mycket som avses kunna bebyggas av respektive område. En högre täthetsgrad innebär ofta högre byggnader eller att byggnaderna står tätare med mindre "egna" tomter.

Med låg täthet menas här främst fristående villor eller sammanbyggda småhus som exempelvis radhus. Till byggnaderna hör egna privata tomter och de utgörs vanligtvis av äganderätt. Dock bör även småhusområden planeras för effektiv markanvändning.



Illustration och bildexempel av låg täthet (Umedalens villaområde), illustration: Arken arkitekter

Med medelhög täthet avses lägre flerbostadshus i kombination med exempelvis radhus. Inom områden med medelhög täthet ryms det ungefär dubbelt så många människor som inom ett med låg täthet. Flerbostadshusen innebär ett inslag av lägenheter vilka kan vara hyresrätter eller bostadsrätter.



Bildexempel av medelhög täthet, till vänster Brf Sävarån, foto höger: Tyréns

Ett område med hög täthet innefattar uteslutande flerbostadshus, med inslag av lokaler ut mot de största gatorna och platserna (som exempelvis nära resecentrum och centrum). Hög täthet innebär också de högsta byggnaderna vilket generellt kan motsvara fyra till sex våningar, men skulle i vissa lägen också kunna vara högre.



Illustration och bildexempel av hög täthet (Ålidhem), illustration: Arken arkitekter

B1 – Öster om Sävarån

En ny del av Sävar, nära allt! Områdets strategiska läge nära såväl befintligt centrum och framtida resecentrum som den natursköna Sävarån gör det lämpligt för hög och tät bebyggelse. Området har potential för goda livsmiljöer, med liv mellan husen och utgör samtidigt en viktig pusselbit för att binda ihop nuvarande Sävar med framtida bebyggelse på södra sidan om E4.

Det centrala läget i närheten av service, rekreation och Sävars nya resecentrum med den potential detta innebär för ökat hållbart resande med tåg, till fots och med cykel, gör området lämpligt för en tätare bebyggelse med kvartersstruktur. Bebyggelsetätheten bör vara som högst närmast befintligt samhälle och starka målpunkter. Eventuellt kan en nedtrappning i skala ned mot ån bli aktuellt, för att rekreativstråket ska upplevas välkomnande och tryggt. Med fördel kan bebyggelsen omsluta gårdarna, utifrån rumsligheten och det sociala perspektivet, detta bidrar även till bebyggelsens integration av platsen. Gårdsrummen bör hållas öppna ned mot å-rummet, för en integrering mot rekreativstråket. Bebyggelsen inom området kommer att bli en kontrast mot det befintliga villaområdet i öster, olika typer av boenden i närheten av varandra stärker den sociala hållbarheten och skapar ett varierat utbud.

B1-området kommer också att utgöra en viktig koppling mellan dagens Sävar med framtida resecentrum och planerad ny bebyggelse söder om E4/ järnvägen. Denna funktion genererar flöden av människor genom området och bör kunna ge underlag för bostadsnära service och handel, vilket kan skapa målpunkter söder om E4/järnvägen och bidra till integrationen av de nya delarna av Sävar i befintligt samhälle.

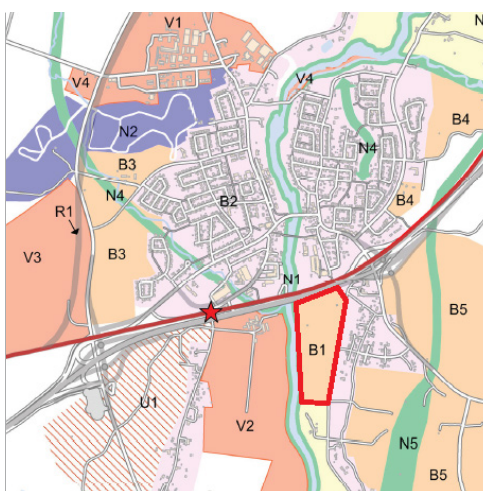
Att tillåta högre bebyggelse närmast väg E4 och kommande järnväg kan dämpa bullereffekterna i övriga delar av området. Närmaste bebyggelseavstånd kommer att bero på om det blir verksamheter eller bostäder mot vägen, där verksamheter kan placeras närmare vägområdet än vad som är möjligt för bostäder. En blandning av bostäder och verksamheter i området är eftersträvarsvårt, verksamheterna bör dock vara integrerade i bebyggelsestrukturen och inte ytråvande då det är värdefull mark som bör användas yteffektivt. Den täthet som föreslås är ovanlig i Sävar i dagsläget och därför kan en mer varierad gestaltning och täthet prövas utan att ge avkall på en attraktiv boendemiljö. Brandförsvarets insatstid är för lång för att planerad bebyggelse med 4-6 våningar ska kunna utrymmas med hjälp av Brandförsvarets stegutrustning, därför kan tillkommande bebyggelse komma att omfattas av krav på kompletterande brandskyddsåtgärder, vilket prövas i senare planeringsskede.

Då tätheten föreslås bli hög i området är det viktigt att säkerställa tillgången och närheten till valfungerade offentliga utemiljöer och grönstruktur. Den skogsdunge i området nordöstra del utgör en uppskattad plats för närboende och skolelever, vilken föreslås behållas som grönområde samt anpassas till den planerade gång- och cykelbron över väg och järnväg till skolan. De offentliga rummen utformas som attraktiva, trygga och upplevelserika platser med plats för rekreation och grönska. Inom området bör därför grönstruktur i form av en för stadsdelen samlande park och lekplats inrymmas med möjlighet till motion, avkoppling, samvaro, lek och plats för evenemang. Likaså är utveckling av trafik och gröna stråk i öst-västlig riktning samt längs Sävarån viktiga för god tillgänglighet till målpunkter och kommunikationer samt för växt- och djurliv.

Trafikangöring till området föreslås ske via ny koppling mellan Ivarsbodavägen till Granvägen (se skiss på s.38). Intern trafikstruktur inom området utreds i senare planeringsskeden, men då tätheten

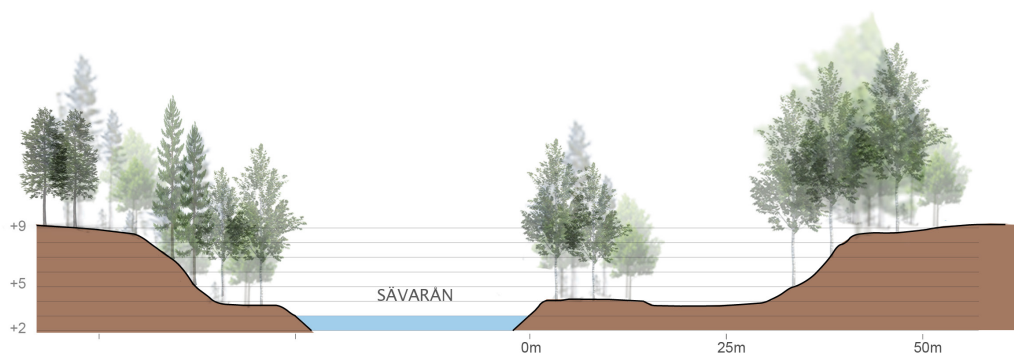
Förutsättningar

Området ligger på Sävaråns östra sida strax söder om E4, mellan Sävarån och Granvägen. Området består av långsträckt odlingsmark, vilket tillsammans med den rumsbildande vegetationen har ett högt landskapsbildsvärde som till viss del kommer att försvinna om planerad exploatering blir av. Odlingslandskapet har även naturvärden och utgör födosöksområde för ett antal häckande och rödlistade fåglar. Delar av området berörs även av strandskydd.



Utsnitt ur plankartan med B1 markerat. En ny del av Sävar, nära allt!

planeras bli hög inom området finns motiv till separata gång- och cykelvägar inom området. Gång- och cykeltrafik kopplas till befintligt centrum samt framtida resecentrum via passage vid skolan samt längs Sävarån. Då tätheten föreslås bli hög inom området bör samlade parkeringsanläggningar prövas, både för att ta mindre yta i anspråk samt för att främja hållbart resande. De bör då placeras vid huvudvägnätet för att underlätta angöring samt minska intern trafik inom bebyggelseområdena. Det finns även samordningsvinster att göra ifall bostads- samt arbetsplatsparkering kan samlokaliseras. Markparkeringar bör undvikas inom området. Det är av stor vikt att säkerställa kopplingen till befintligt samhälle för gång och cykel, både vid passage till skolan samt längs Sävarån.



Sektion från väst till öst genom Sävaråns dalgång, söder om E4 inom bebyggelseområde B1. Strandvegetationen sparas så

Då Sävarån är ett vattendrag med höga naturvärden är det lämpligt att en zon på minst 45 meter närmast Sävarån undantas från exploatering för att skydda den biologiska mångfalden från sedimentation, kanteffekter mm. Zonen är generell och behöver anpassas utifrån platsens förutsättningar som lutning och andra markförhållanden. Att lämna en zon utan bebyggelse närmast ån säkrar även allmänhetens tillgänglighet till Sävarån genom att möjliggöra för en rekreativ gång- och cykelkoppling längs Sävaråns östra sida. Skulle inte stråket inrymmas inom 45 meter från Sävarån på grund av topografin behöver detta avstånd utökas. Sulfidjordar kan förekomma inom området och behöver hanteras vid exploatering om exploatering fortfarande bedöms vara lämplig inom området.

Området öster om Sävarån ligger delvis inom Sävaråns strandskyddsområde. Marken sluttar bitvis väldigt brant ner mot ån med höjdskillnad på upp till 8 m. Slänten är beväxt med träd, buskar och annan vegetation, se bild ovan. Profilbild över Sävarån. Projekt och åtgärder som genomförs i närheten av Sävarån bör i detaljplaneskedet föregås av en riskanalys och utredning om ras- eller skredrisk föreligger. Den naturliga vegetationen i en zon om ca 45 m ner mot Sävarån bör bevaras så långt som möjligt, då den utöver att vara en viktig livsmiljö för djur och växter också motverkar erosion och skred och bromsar vattenflöden. Avverkning och gallring/rensning i naturmarken bör ske restriktivt och med försiktighet. På platser där det ändå är nödvändigt för allmänna ändamål behöver det säkerställas att det kan ske utan risk för ras eller skred samt utredas om kompletterande tekniska åtgärder behövs för att motverka erosion och skred. I samband med nya projekt och åtgärder bör dagvatten hanteras så att det inte utgör en risk för stabiliteten i slänterna (se s 37).

Det allmänna intresset av tätortsutveckling med hög täthet i detta läge bedöms utgöra ett väsentligt samhällsintresse då det möjliggör för boende och verksamheter med god tillgänglighet till spårbunden kollektivtrafik, centrumverksamheter samt att området får en central funktion för att binda samman de delar av Sävar som ligger på respektive sida av E4. Därigenom bidrar utvecklingen av detta område till uppfyllande av klimatmål, social hållbarhet och att öka nyttan av järnvägsinvesteringen. Detta bedöms inte kunna tillgodoses i andra lokaliseringar då B1-områdets läge och exploateringsgrad är avgörande för dess funktion som koppling mellan de södra och norra delarna av Sävar. Motsvarande bebyggelseolymer i ett läge med sämre tillgänglighet till resecentrum innebär dessutom färre kollektivtrafikresenärer samtidigt som det inte bedöms möjligt att åstadkomma samma bebyggelsetäthet i ett mer perifert läge. En glesare struktur i perifert läge innebär att större arealer skulle behöva tas i anspråk för bebyggelse, på bekostnad av andra värden.

Områdets norra del kan komma att bli berörd av byggnation av kraftledning till vindkraftspark vid Ivarsboda, där Umeå Energi har fått beviljad koncession för ledningsdragning.

Riktlinjer - B1 Öster om Sävarån

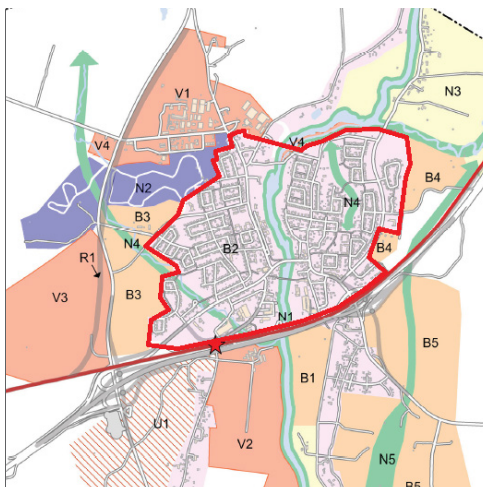
- Tillkommande bebyggelse exploateras med hög täthet för att tillvarata det centrala läget med närhet till befintligt centrum, kommande resecentrum samt Sävaråns värdefulla miljöer.
- Det är eftersträvänsvärt att ha ett inslag av verksamheter närmast E4/järnvägen, då dessa är mindre störningskänsliga än bostäder och dämpar ljudnivåerna vid närliggande nya bostäder och rekreationsytor.
- En mer varierad gestaltning av bebyggelsen kan tillämpas i området, då denna täthet är ovanlig i dagens Sävar.
- Placering och utrymme för offentliga rum säkerställs och utformas för att skapa attraktiva, trygga och upplevelserika platser med plats för rekreation och grönska. Inom området bör en stadsdelspark inrymmas.
- En zon på minst 45 meter närmast Sävarån undantas från exploatering för att värna växt- och djurliv samt säkra allmänhetens tillgänglighet till Sävarån.
- Den naturliga vegetationen i en zon om ca 45 meter ner mot Sävarån bör så långt som möjligt bevaras.
- Allmänt rekreativt gång- och cykelstråk placeras mellan bebyggelse och Sävarån, stråket knyts ihop med befintligt samhälle med passage förbi E4 och järnväg.
- Trafikangöring till området sker från Granvägen, via ny koppling till söder om befintlig bebyggelse. Gena gång- och cykelkopplingar till befintligt samhälle samt resecentrum skapas.
- Markparkering bör om möjligt undvikas. Parkeringslösningar ska bidra till ett effektivt markutnyttjande.
- Tillkommande bebyggelse kan komma att omfattas av krav på kompletterande brand-skyddsåtgärder, vilket prövas i senare planeringsskede.

B2 – Utveckling av befintliga Sävar

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 kompletteras för närvarande med nya flerbostadshus. Fortsatt komplettering och förtätning i befintlig bebyggelse kommer att krävas för att möta behovet av bostäder i framtidens Sävar och eftersträvas därför inom området för befintliga Sävar tätort. För Sävars identitet är skalan viktig, ny bebyggelse bör därför förhålla sig till befintlig skala och karaktärsdrag. Dock är högre täthet än befintlig bebyggelse är generellt eftersträvaisvärt men framförallt för platser närmare centrum och framtida stationsläge för att så många människor som möjligt ska ha nära till service och kommunikationer.

Det verksamhetsområde som idag återfinns mellan Kungsvägen och Generalsvägen ligger i direkt anslutning till föreslaget resecentralläge och bör på lång sikt 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. Detta område utgör även en viktig entré till Sävar och bör förstärkas genom utformning av bebyggelse, gaturum etc. Även vid det gamla sågverksområdet nära Maskinåbron är bebyggelse med en högre täthet eftersträvaisvärd för att öka känslan av trygghet, liv och rörelse i området. Miljöerna kring Maskinåbron fungerar även som en viktig grön korridor till ån och mellan åns båda sidor, vilket bör tas tillvara när området utvecklas. Dock är området kring Maskinåbron identifierat som potentiellt förorenat, vilket bör undersökas och eventuellt åtgärdas innan exploatering. Tillkommande bebyggelse i båda dessa områden kan innehålla såväl bostäder som verksamheter eller med fördel en blandning av dessa.



Utsnitt ur plankartan med B2 markerat. Potentialen för kompletteringar med framförallt lägenheter är stor i befintliga Sävar.



Bostadsrätter intill Sävar centrum, färdigställda 2018.

Känsliga kulturmiljöer med äldre bebyggelse längs vissa delar av Kyrkvägen och Majorsvägen bör undantas från förtätning. Bland annat gäller detta Majorsvägen som utgör den gamla Kustlandsvägens sträckning samt bebyggelse på dess östra sida. Det gäller också för del av Kyrkvägen och området kring den som vittnar om brukssamhällets ideal från 1800-talets början. Tillägg bör anpassas till befintlig bebyggelse i skala, materialval och färgskala där det finns förutsättningar för det, vilket utreds och säkerställs i detaljplan.

En högre täthet kan med fördel koncentreras till ett centrumstråk mellan resecentrum och befintligt centrum. När förändringar sker bör det i första hand utgöras av flerbostadshus och verksamhetslokaler. För att stärka resecentrum är det positivt med verksamhetslokaler och därför eftersträvarvärt med verksamheter helt eller delvis i byggnadernas bottenplan. Drottninggatan med gång- och cykelpassage under E4:an kommer troligen även efter Norrbottenbanans tillkomst fungera som viktig passage till kommande områden söder om E4:an, dock i form av framtida bro över järnväg och E4.



Sävar centrum och Kungsvägen

Befintliga Sävar saknar torgliknande platser, högkvalitativa gaturum och större parker, dock finns en rik närmiljö och bland annat promenadstråket längs Sävaråns västra strand används flitigt. Intill Sävarån finns även ett par bryggor och anordnade fiskeplatser med vindsydd och grillplatser. Även Skogsvallens idrottsplats med fotbollsplaner och elljusspår är en uppskattad plats för sävarborna. I och med ett växande Sävar finns behov av att investera i grönstruktur, utveckla och i vissa fall utöka befintliga parker, lekplatser och skogsområden. Detta för att tillgodose närhet och tillgång till sociala, hälsobringande, kulturella och ekologiska värden i de offentliga utemiljöerna även efter en förtätning av befintliga Sävar. I takt med att Sävar utvecklas behöver det utredas hur den offentliga utemiljön ska utvecklas.

Riktlinjer - B2 Utveckling av befintliga Sävar

- Befintligt samhälle föreslås utvecklas med högre täthet än dagens bebyggelse. Då andelen lägenheter är låg i Sävar eftersträvas ett tillskott av flerfamiljshus.
- Kopplingar mellan befintligt centrum och resecentrum ska säkerställas och utvecklas till ett levande centrumstråk.
- Kungsvägen utvecklas även som stråk för hållbara färdssätt.
- I takt med att Sävar utvecklas utreds det hur den offentliga utemiljön som parker, lekplatser och skogsområden ska utvecklas för att tillgodose sociala värden.
- I områdets känsliga kulturmiljöer bör kompletteringsbebyggelse anpassas till befintlig bebyggelse.
- Sävarån tillgängliggörs med ambition att knyta ihop ett sammanhängande promenadstråk längs ån genom Sävar samhälle.

B3 - Västra Sävar

Som en naturlig fortsättning på befintliga Sävar och i närheten av framtida resecentrum kan här en ny årsring av bebyggelse växa fram. Närheten till framtida resecentrum, idrottsområdet Skogsvallen och Öxbäcken genom området gör att det finns bra förutsättningar för goda livsmiljöer. Förslaget bebyggelseområde utvecklas i första hand med bostäder med medelhög täthet, men där högre täthet med fördel kan prövas i de södra delarna av området.

Nuvarande åkermark i kilen mellan Hällvägen, Brånstigen och Industri- vägen (väg 649) är utpekad för bebyggelse redan i översiktsplanen från 1995, men har ännu inte byggts. Det tidigare utpekandet bekräftas i och med detta planförslag. Åkermarken är inte del av en större sammanhängande odlingsmark och samhällsintresset av bostadsutveckling i detta, för Sävar, centrala läge bedöms därför gå före intresset av jordbruksproduktion. Att samla bebyggelse nära befintligt samhälle med service och möjligheter till hållbart resande innebär att andra mer sammanhängande jordbruksmarker kan undanhållas bebyggelse. Området består till viss del av torv, vilket kan innebära kostnader att beakta vid exploatering av området.

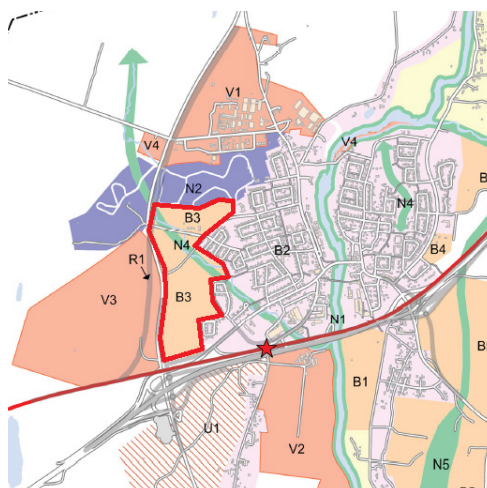
Öxbäcken föreslås utgöra ett grönt stråk från Sävarån genom bebyggelseområde och vidare nordväst genom friluftsområdet mot Segasjön. Det gröna stråket fokuserar på sociala värden men bör också stötta biologisk mångfald och ekosystemtjänster som t ex dagvattenhantering. Det gröna stråket längs Öxbäcken är viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv för att skapa trygghet, främja möten, rekreation och rörelse till eller mellan bostadsområden, idrottsanläggningar, natur mm. (se s 34)

Trafikangöring till området sker via Hällvägen. Gång- och cykelvägnätet bör knytas ihop med befintligt samhälle och skapa gena kopplingar mot centrum, skolan resecentrum samt verksamhetsområde V3. Generalsvägen i områdets södra del kommer att få en ny sträckning i samband med att järnvägen byggs.

Förutsättningar

De områden som avgränsas av väg 649 mot Bullmark i väster, befintlig bebyggelse i öster och idrottsområdet i norr består idag främst av skogsmark och en mindre odlingsareal samt Öxbäcken som skär tvärs igenom områdena. Delar av marken består av torv och det råder osäkerhet rörande de geotekniska förhållandena inom området.

Inom området finns även äldre tallskog med vissa naturvärden och som ansluter till befintlig grönstruktur längs Öxbäcken med välanvända stigsystem samt två lekplatser.



Utsnitt ur plankartan med B3 markerat. Utvecklingen fullföljer och avslutar den befintliga bebyggelsen mot den naturliga västliga gränsen som utgörs av Industri- vägen.



B3-området till vänster i bild.

Delar av området har i skyfallskartering identifierats som ett riskområde vid ett 100 års regn. Detta behöver studeras vidare vid detaljplanering där lågpunkter och behov av magasinering av dagvatten beaktas. Stora delar av riskområdet sammanfaller med Öxbäcken som i översiktsplanen har markerats som naturområde N4. Området och det gröna stråket längs Öxbäcken kan behöva utökas på vissa sträckor för att inrymma fördröjning av dagvatten. För bebyggelse som lokaliseras närmare än 30 m från Öxbäcken behöver en utredning göras för hur vattenstatusen påverkas i samband med detaljplanering. Inom området finns en mindre myr, Kesen, som kan inrymma kulturhistoriskt värdefulla lämningar. Detta utreds i samband med järnvägsplanen, men kan behöva utredas vidare innan exploatering kan ske.

Området östra del kan komma att beröras av byggnation av kraftledning till vindkraftspark vid Ivarsboda, där Umeå Energi har fått beviljad koncession för ledningsdragning.

Riktlinjer - B3 Västra Sävar

- Tillkommande bebyggelse i medelhög till hög täthet, som en förlängning av befintliga Sävar västerut.
- Gestaltning och utformning samspelar med omkringliggande befintlig bebyggelse och anpassas till platsens förutsättningar.
- Öxbäckens befintliga grönstruktur med intilliggande lekplatser utvecklas och tillgängliggörs samt utgör ett grönt stråk mellan Sävarån och omkringliggande natur.
- Gång- och cykelvägar förbinder området med befintligt samhälle och skapar gena kopplingar till centrum, skolan, resecentrum samt verksamhetsområde V3.
- Trafikangöring till området sker förslagsvis via Hällvägen.
- Vid planläggning behöver tillräckliga ytor för dagvattenhantering säkerställas, dessa kan med fördel samordnas med naturområdet N4 runt Öxabäcken.

B4 – Östra Sävar

En ny årsring av bebyggelse österut kompletterar befintlig bebyggelse in- till Pålboleån. I och med närheten till befintliga kvarter bedöms det som lämpligt att låta Sävar fortsätta växa österut. Bebyggelsen föreslås i ett attraktivt läge nära Pålboleån och bör där det är möjligt bebyggas med medelhög täthet. Ny bebyggelse föreslås i första hand utanför Pålboleåns strandskydd om 100 meter, för att säkerställa allmänhetens tillgång till strandzonen samt värna växt- och djurliv.

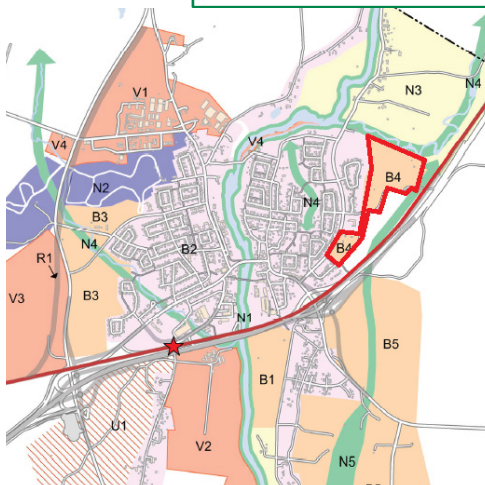
Mellan befintliga förskolan Granbacken och bebyggelsen utmed Påsklovsvägen kan ytterligare bebyggelse uppföras med medelhög täthet. Marken är idag till största delen obebyggd och ytterligare bebyggelse utmed Terminsvägen skulle ge en bättre struktur och binda ihop bostadsbebyggelsen i de östligaste delarna av Sävar. Behov av mark för ytterligare förskoleavdelningar bör beaktas vid planering.

Trafikangöring föreslås ske via förlängningen av Examensvägen, norr om förskolan. Gång- och cykelvägnätet bör knytas ihop med befintligt samhälle och skapa genåkopplingar mot centrum, skolan och resecentrum.

Buller från Järnväg och E4 behöver beaktas vid exploatering.

Förutsättningar

Området är idag oexploaterat och utgörs av ängs- och hagmarker under pågående igenväxningsfas. Området ligger i direkt anslutning till villabebyggelsen utmed Skogsbergs- och Hällebergsvägen. Skogsområdet används idag av skolan som utflyktsmål och inom ämnesundervisningen. Området avgränsas av Pålboleån, vilken är strandskyddad.



Utsnitt ur plankartan med B4 markerat. Sävar föreslås växa med en ny årsring österut.

Riktlinjer - B4 Östra Sävar

- Tillkommande bebyggelse i medelhög täthet, som en förlängning av Sävar österut.
- Gestaltning och utformning av bebyggelse samspelar med omkringliggande befintlig bebyggelse och anpassas till platsens förutsättningar.
- Ny bebyggelse föreslås i första hand utanför strandskyddets zon.
- I samband att ny bebyggelse uppförs utmed Terminsvägen bör framtida expansioner för förskolan beaktas då det efter exploatering kommer bli svårare att lösa om behov skulle uppstå.

B5 – Sydöstra Sävar

Ett till ytan stort område som lämpar sig bra för småhusbebyggelse, men eftersträvansvärt är en blandning av boendetyper. Området är även lämpligt för en ny framtida skola samt för friluftliv och idrott. Då området är stort och föreslås det byggas ut etappvis.

Inom området finns värdefulla naturmiljöer med en dalgång och höjdrygg som föreslås sparas och utvecklas som en grön koppling genom området (se område N5). Utrymme och ändamålsenlig mark säkerställs för att omhänderta och tillgodose naturvärden och friluftsliv men även ytor för möten, lek och motion.

Området är lämpligt för ny skola och förskolor. Det bör även samlokaliseras med andra kommunala funktioner som möjlighet till idrott, föreningsliv, bibliotek mm. Detta för att skapa en samlingspunkt med mycket liv och rörelse i Sävars södra delar. I anslutning till skola bör det även vara välförsörjt med gång- och cykelvägar samt Det är också viktigt att det i anslutning till skolan finns möjlighet att använda och besöka skogen som ett komplement till skolgården och även för att använda som skogen som utflyktsmål och som en lärande miljö samt i idrottsundervisningen. En exakt placering av skolområde utreds i senare planeringsskede men en närhet till den befintliga Sävar skola är att föredra då det kan finnas samordningsvinster för verksamheten och kring lokaler mellan de två skolområdena.

Huvudsaklig angöring till områdena kommer att ske via befintliga vägar där Granvägen och Ivarsbodavägen föreslås fungera uppsamlade för såväl biltrafik som för gång och cykel. Det är av stor vikt att skapa gena kopplingar för gång och cykel från framförallt områdets norra, tätare delar till resecentrum och Sävar skola. Områdets södra delar föreslås angöras från Ivarsbodavägen samt Skeppsviksvägen (se kartillustration på s.38). Områdets norra del kan bli utsatt för buller från E4 och järnväg, om möjligt bör byggnader närmast E4 och järnväg uppföras tidigt för att fungera som bullerskydd mot resterande område. Tillkommande bebyggelse måste även anpassas med hänsyn till farligtgodstransporter på E4:an

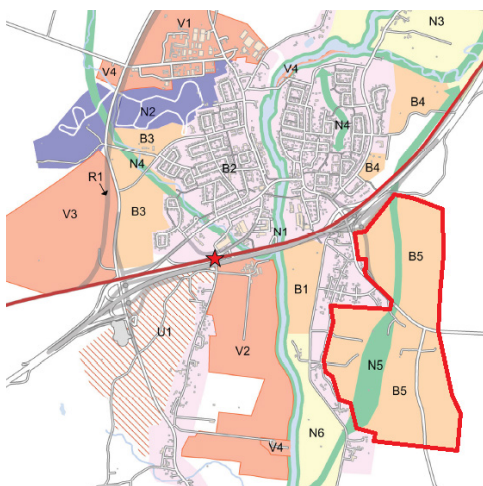
Området inrymmer en efterbehandlad deponi och en jorddeponi vilket beaktas i efterföljande planeringsskeden.

Umeå Energi bygger en ny luftburen kraftledning genom området, vilken bör grävas ner i samband med bostadsbebyggelse inom detta område. När så blir aktuellt kommer en ny koncession krävas.

Genom området går en skoterled parallellt med Ivarsbodavägen, vilken kommer att behöva justeras när området byggs ut (se mer på s. 38). Möjlighet till ny passage för skotertrafik förbi E4/järnväg planeras och ger förutsättningar för ny sträckning av skoterled.

Förutsättningar

Området består av större barrskogsområden som korsas av Ivarsbodavägen och Skeppsviksvägen. Inom skogspartierna finns en del igenvuxna ängsmarker samt ett flertal hyggen. Sundströmsberget bildar en tydlig höjdrygg som går i nord-sydlig riktning och ger förutsättningar för bebyggelselägen i västsluttning ner mot ån.



Utsnitt ur plankartan med B5 markerat. Området är stort och föreslås därför byggas ut etappvis.

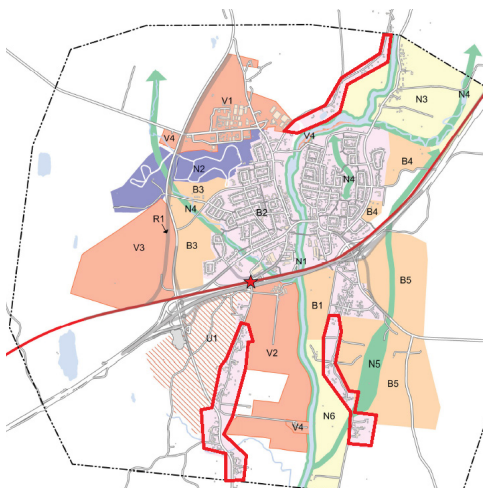
Riktlinjer - B5 Sydöstra Sävar

- Tillkommande bebyggelse exploateras med låg till medelhög täthet, där möjligheten till småskaliga flerfamiljshus bör prövas.
- Gestaltning och utformning av bebyggelsen anpassas till platsens förutsättningar.
- Offentliga rum säkerställs och utformas för att skapa attraktiva, trygga och upplevelserika platser med plats för rekreation och grönska.
- Ett grönt stråk sparas längs en höjdrygg med hållmarker och branta sluttningar i befintligt skogsområde. Ytor säkras för att tillgodose dels naturvärden och friluftsliv men också ytor för möten, lek och motion.
- Gång- och cykelvägar förbinder området med befintligt samhälle med gena kopplingar mot centrum och resecentrum.
- Området är lämpligt för ny skola och förskolor, i samband med det bör områden för idrott och föreningsliv samplaneras. Utifrån luftmiljö och bulleraspekter placeras dessa funktioner på avstånd från E4 och järnväg.
- Om möjligt bör byggnader närmast E4 och järnväg uppföras tidigt för att fungera som bullerskydd mot resterande område.

B6 – Kompletteringsbebyggelse – Tomterna, Granvägen och Strandvägen

Längs utpekade stråk vid Tomterna, Granvägen och Strandvägen föreslås kompletteringsbebyggelse som anpassas till befintligt bebyggelsemönster. Radbykaraktern förstärks med exempelvis infarter från nuvarande väg och utifrån plats och förutsättningar kan bebyggelse behöva anpassas utseendemässigt till befintlig, detta gäller även strukturen med stora tomter och därmed mycket växtlighet mellan husen. Brynområden bör avsättas i skogskanterna, speciellt kring Granvägen, för att värna biologisk mångfald.

Hänsyn tas till omkringliggande föreslagna bebyggelseområden nära Granvägen samt dessa områdens behov av trafikanslutningar och grönstruktur för att möjliggöra en funktionell utbyggnad.



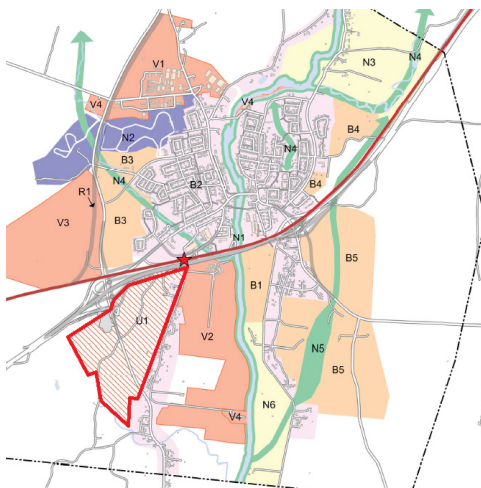
Utsnitt ur plankartan med B6 markerat. Som en naturlig fortsättning av rad-bystrukturer längs vägarna föreslås en varsam komplettering.

Riktlinjer - B6 Kompletteringsbebyggelse Tomterna, Granvägen och Strandvägen

- Kompletteringsbebyggelse anpassas till befintligt bebyggelsemönster.
- Brynområden bör avsättas i skogskanterna.
- Hänsyn tas till föreslagna bebyggelseområden nära Granvägen, för att säkra framtida behov av trafikanslutningar och grönstruktur.

U1 – Krutbrånet

Krutbrånet är ett fint beläget höjdområde på ömse sidor om den gamla Kustlandsvägen med närhet till både befintliga Sävar centrum och till E4. Den gamla Kustlandsvägen som slingrar sig diagonalt genom området har historiska värden och är uppskattad som rekreations- och cykelväg, Kustlandsvägens sträckning ska därför fortsättningsvis värnas. Krutbrånet är utpekad plats för slaget vid Sävar 1809 och området kan ses som ett anspråk på fornlämning, då det har krigshistoriska värden. Dock saknas i dagsläget fysiska tecken på händelsen, med undantag från skyttevärn och ett krigsmonument inne i Sävar samhälle. Trafikverket planerar för att knyta ihop kustlandsvägen med den gång- och cykelväg som löper längs E4 mellan Sävar och Umeå, parallellt med södra sidan av E4 för att koppla an befintligt samhälle genom passagen mot Tomterna.



Utsnitt ur plankartan med U1 markerat. Krutbrånet behöver utredas vidare innan utveckling kan ske.

Krutbrånet ligger i direkt anslutning till föreslaget resecentrumläge. Den attraktiva lokaliseringen i närheten till resecentrum och befintligt samhälle motiverar en markanvändning som skapar nytta för både Sävarborna och för en större allmänhet att tillvarata de värden som finns på platsen. Fortsatta utredningar bör ske för att möjliggöra utveckling på Krutbrånet med ambition att synliggöra den historiskt viktiga platsen för allmänheten. Särskilt bör studeras hur detta kan kombineras genom en utveckling av funktioner som kan stärka resecentrum genom platsens direkta närhet.



Kustlandsvägen genom Krutbrånet

Befintlig rastplats i anslutning till den södra trafikplatsen på E4 kommer av trafikverket att ersättas med en ny, större rastplats, vilken även kommer att ersätta rastplatsen i Täfteböle. Två av de föreslagna lokaliseringarna ligger inom U1-området, på respektive sida av väg 642 mot Täfteå. I anslutning till rastplatsen och trafikplatsen är det även lämpligt att lokalisera drivmedelsförsäljning, snabbmatsförsäljning mm med anledning av närheten till E4 samt framtida resecentrum.

Inom området finns en befintlig vattentäkt som försörjer ett 50-tal hushåll i Tomterna och Sävarberg med dricksvatten, vidare utredning av Krutbrånet behöver ta hänsyn till framtida dricksvattenförsörjning i området. Armsjöbäcken avgränsar området i söder och föreslås utgöra en grön korridor vilken ingår i den större grönstruktur av naturmark runt Sävar, se grönstrukturkarta s. 29.

Riktlinjer - U1 Krutbrånet

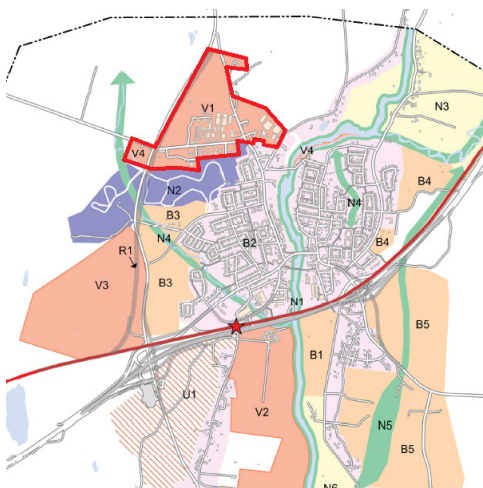
- Kustlandsvägen behålls i nuvarande sträckning, då den har stort kulturhistoriskt värde.
- Möjligheten att synliggöra historien kring slaget på Krutbrånet bör behållas för framtiden, i kombination med utveckling av funktioner som kan stärka resecentrum
- Eventuell utveckling inom området behöver följa till skyddsföreskrifter för vattentäkt
- Området kring den södra trafikplatsen är lämpligt för lokalisering av drivmedelsförsäljning, snabbmatsförsäljning mm

2.4 Verksamheter

För att möjliggöra för fler arbetsplatser i ett växande Sävar behöver ytor säkerställas för nytilkommande verksamheter och utökning av de redan befintliga. Mindre verksamheter av typen detaljhandel och service kan lokaliseras inom bebyggelseområden enligt förslag ovan medan de mer storskaliga verksamheterna ofta har större utrymmesbehov och behov av andra typer av lägen. I detta avsnitt beskrivs inriktningen för de mer renodlade verksamhetsområdena.

V1 – Norra verksamhetsområdet

Området är idag ianspråktaget för industriändamål (främst Sävar såg, men även verksamheter inom bygg, åkeri mfl samt en återvinningscentral). Området föreslås även långsiktigt utgöra ett av Sävars industri- och verksamhetsområden. Verksamhetsområdet bibehåller i princip sin utbredning från tidigare fördjupad översiktsplan för Sävar från 1995, med några små justeringar. Riksintresse för rennäringsen sammanfaller till viss del redan idag med verksamhetsområdet och då en justering av verksamhetsområdet norrut föreslås gör det intrång i det utpekade riksintresset. Det aktuella området bedöms inte medföra att förutsättningarna för rennäringsen försvåras, då området är separerat från övriga Riksintresset av en allmän väg. Från Norrbottenbanan möjliggörs ett nytt industrispår genom industriområdet (V3) som kan angöra Sävar såg.



Utsnitt ur plankartan med V1 markerat. Befintligt verksamhetsområde som föreslås utvecklas norrut.

Planförslaget möjliggör en utveckling av Sävar sågs verksamhet norrut, vilket sammanfaller med grundvattenförekomsten Sävaråsen, vilken försörjer stora delar av Sävar med dricksvatten. Vid en utvidgning av verksamhetsområdet krävs åtgärder i dagvattenhantering för att säkerställa att kvaliteten och miljö kvalitetsnormerna inte riskeras att försämrats i grundvattenförekomsten, vilken sträcker sig över även andra delar av planområdet.

Riktlinjer - V1 Norra verksamhetsområdet

- Utveckling inom industriområdet beaktar ett framtida industrispår.
- Förändringar i industriområdet får inte på ett negativt sätt påverka grundvattentäkten i Sävaråsen, nödvändiga åtgärder säkerställs i detaljplan utifrån vad som är möjligt enligt plan- och bygglagen.



Sävar såg, foto: Ann-Margrethe Iseklint

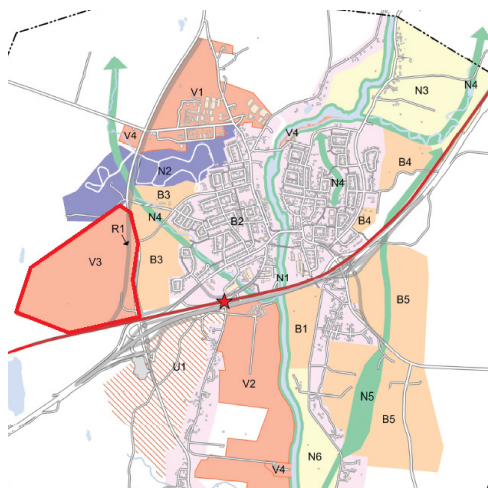
V2 – Skogforsk

Området längs Sävaråns västra strand, söder om E4 utgörs av Skogforsk verksamhet samt en mindre brukad åkermark. Området består till största del av täta skogsplantager på gammal jordbruksmark, där Skogforsk bedriver skoglig forskning främst inom skogsskötsel och skogsförädling. Forskningsverksamheten innefattar plantskola med tilliggande friland samt fröverksamhet. Forskningsverksamheten är en viktig resurs för skogsnäringen samt som arbetsplats i Sävar. I anläggningen finns förädlingsfabriken för den norrländska skogsträdsförädlingen och "genbanken" i form av träd för att fortsatt förädla skogsråvaran. Skogsplanteringarna har en mycket lång omsättningstid, ofta över 30 år.

Då verksamheten och planeringarna är känsliga för störningar är det av stor vikt att omkringliggande områden inte inbjuder till vistelse eller friluftsliv inom Skogforsk område, exempelvis är gångvägar eller skoterleder olämpligt att förlägga inom området.

V3 – Västra verksamhetsområdet

Då expansionsutrymmet för nya verksamheter är begränsat i det norra verksamhetsområdet bedöms det på lite längre sikt behövas ett nytt större verksamhetsområde. Det nya verksamhets- och industriområdet ligger på västra sidan om väg 649 och består idag främst av reslig tallskog utan större naturvärden. Marken används till viss del av Rans sameby för att bedriva rennäring, området är dock inte av riksintresse. Verksamhetsområdet ligger i ett trafikorienterat läge nära E4:ans södra trafikplats, och bedöms vara lämpligt för verksamheter och småskalig industri, alternativt energiintensiv verksamhet. Området är på ca 75 hektar, och bedöms täcka ett tillräckligt stort framtida behov för översiktsplanens tidshorisont. I och med att Norrbotniabanan byggs kommer trafikplatsen att byggas om. Anslutning till industriområdet kommer fortsatt att vara god. Området kan bli aktuellt för lokalisering av framtida brandstation. Detta utreds vidare i senare planeringsskede.



Utsnitt ur plankartan med V3 markerat. Ett nytt verksamhetsområde föreslås i Sävars västra del, med ett reservat för framtida industrispår som löper igenom.

Från den föreslagna dragningen av Norrbotniabanan möjliggörs för ett industrispår (R1) genom det nya verksamhetsområdet (V3), industrispåret ska även kunna ansluta till Sävar såg. Möjlig dragning av industrispåret illustreras i plankartan. Lämpligt läge för spår och en lastningsterminal behöver dock utredas vidare. Förslaget medför att en stor del av tomterna kommer att ha spåranslutning. Utbyggnaden av industrispåret behöver ske i samverkan mellan trafikverket, kommunen och berörda verksamheter. Området för industrispåret kommer att kräva detaljplanläggning innan det kan byggas, då det inte ingår i järnvägsplanen för Norrbotniabanan.

Angöring till området sker via en samlad infart från väg 649, där krävs även en koppling för gång och cykel över väg och industrispår. Områdets södra delar är en lämplig lokalisering för exempelvis drivmedelsförsäljning.

Riktlinjer - V3 Västra verksamhetsområdet

- Utveckling av det nya industriområdet beaktar ett framtida industrispår
- Industrispåret kommer behöva passera över Industrivägen (Väg 649), planeras för passage i plan.
- Angöring till området sker via en samlad infart från väg 649

V4 – Områden för teknisk infrastruktur

Utöver de större verksamhetsområdena avsätts också tre mindre områden för teknisk infrastruktur. Alla tre områden föreslås fortsätta innehålla gällande markanvändning i enlighet med tidigare översiktsplan (-95).



Kraftverk i Sävarån norr om samhället

Det område som ligger väster om väg 649 och söder om Tväråmarksvägen används för fördelningsstation och detta område bedöms räcka för att säkra förutsättningarna för fortsatt elförsörjningsbehov inom planområdet.

I det område som ligger vid Sävarån i höjd med Skogforsk ligger Sävar reningsverk. Reningsverket behöver på sikt byggas ut och denna utbyggnad föreslås ske i samma läge som idag. Tillkommande bebyggelse i närheten av befintligt avloppsreningsverk ska ta hänsyn till reningsverket, där skyddsavstånd om 200–300 meter hålls.

I anslutning till befintligt samhälle norr om Johannisforsvägen vid Sävarån ligger ett vattenkraftverk som föreslås ligga kvar i befintligt läge. Vid vattenkraftverket finns en gångstig som kan fungera som rekreativt stråk som tillgängliggör ån. Vid tidpunkt för utställning pågår separat juridisk prövning av vattenkraftverkets verksamhet.

2.5 Natur, kulturmiljö, odlingslandskap samt rörligt friluftsliv

Den rika naturen, den omkringliggande skogen med de stora friluftsmöjligheterna och de tydliga kulturmiljö- och historiska värdena utgör en stor del av Sävars identitet. Sävarån har en särställning som centralt rekreationsområde med stora naturvärden, frilufts- och fiskemöjligheter, där ortsbor gärna rör sig och samlas. På samma gång både delar den och kopplar samman samhället.

Sävars identitet utgörs även av historien om bruksorten Sävar med dagens kulturhistoriska byggnader och starka skogsindustri, men också av historien om slaget vid Sävar 1809 med Krutbrånet som central plats samt den gamla Kustlandsvägen. Också här är Sävarån viktig – många av de kulturhistoriska värdena finns vid ån och platsen Krypedalen används återkommande för allmänna och historiska evenemang.

I ett framtida Sävar med fler invånare i en tätare struktur än idag, kommer de olika delarna av Sävars identitet att vara nyckelområden i utvecklingen av ett hållbart och attraktivt samhälle. Det handlar om att behålla och skapa ny kvalitativ och funktionell grönstruktur och välfungerande rekreationsområden och att tillvara Sävars kulturhistoria som del av utvecklingen för att på så sätt behålla kontakten bakåt i tiden.

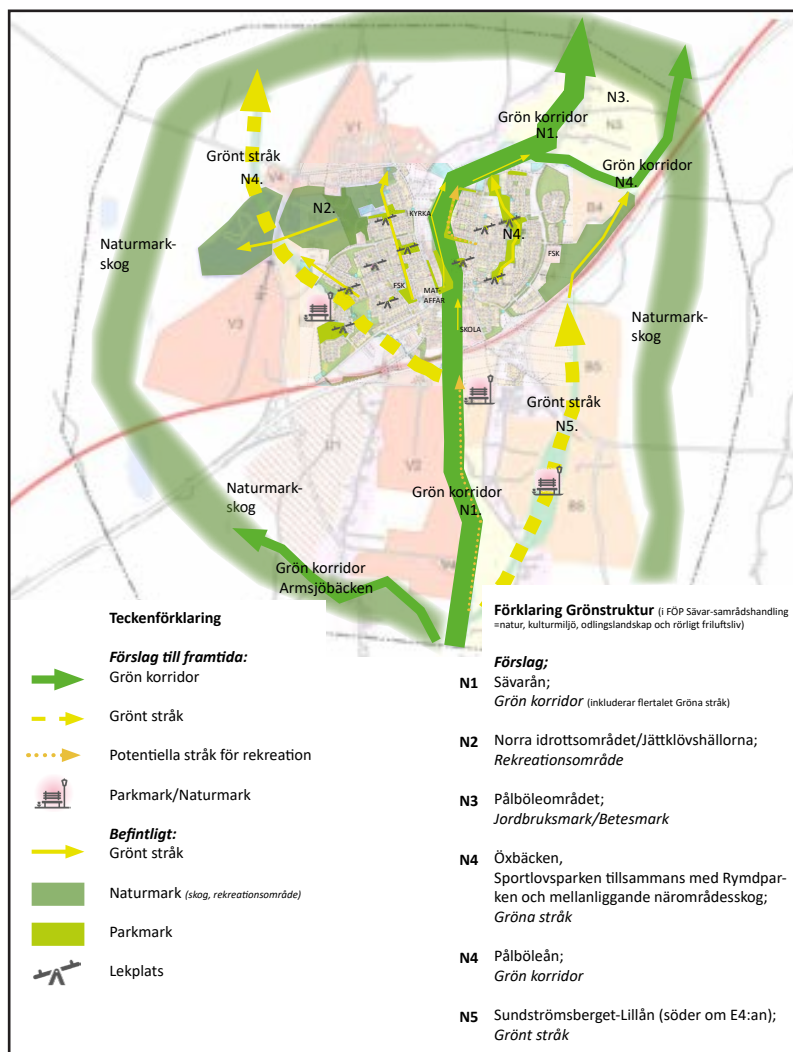
Utveckling av en attraktiv livsmiljö i ett framtida större, tätare Sävar kräver även skarpt fokus på sociala värden och folkhälsoaspekter liksom planering av mötesplatser och hur särskilt barn och unga kan trivas och utvecklas i Sävar. Det är även av stor vikt att tillvarata de ekosystemtjänster vilka bidrar till ökad hållbarhet i takt med att Sävar växer.

Grönstruktur - korridorer och stråk

De utpekade gröna områdena i plankartan (N) är schematiska och exakt bedd och placering utreds i senare skede. Genomgående i planförslaget används begreppen grönstruktur, grön korridor och grönt stråk. *Grönstruktur* är det samlande begreppet för all grönska i landskapet och inkluderar även områden med vatten. Begreppet omfattar allt från gröna innegårdar, parkmiljöer och mindre gröna ytor till större sammanhängande skogsområden. Samhällets grönstruktur består av små och stora, naturliga eller anlagda gröna områden med olika karaktär, funktion och upplevelsevärden på både allmän plats och privatmark.

En *grön korridor* är ett område med fokus på ekologiska värden, artspridning och därmed biologisk mångfald. De kan också innehålla vissa sociala funktioner så länge de är förenligt med korridorernas ekologiska funktioner. Ett *grönt stråk* har fokus på sociala och rekreativa värden för att skapa trygghet, främja möten och rörelser till eller mellan olika platser. Gröna stråk stöttar också biologisk mångfald och ekosystemtjänster som t ex dagvattenhantering.

I Sävar finns grönstrukturen bevarad inne i samhället, i form av parker, lekplatser, närområdesskogar men också i form av grönområden med naturliga strukturer, naturmark samt den mycket värdefulla Sävarån med omnejd. De öppna markerna kring Sävar är även ett värdefullt inslag både ur upplevelsevärden och biologisk mångfald.



Karta som illustrerar befintlig park och naturmark samt förslag på tillkommande större sammanhängande grönstruktur.

I ett växande Sävar är det av stor vikt att säkerställa att grönstrukturen även fortsättningsvis blir ett naturligt inslag i de planerade bebyggelseområdena. Ytan för att inrymma de för platsen viktiga funktioner behöver säkerställas. Exakt vilka funktioner de gröna korridorerna och stråken slutligen kommer att ha, avgörs i senare planeringsskeden där hänsyn tas till styrdokument som parkprogram och riktlinjer kring lekmiljöer. I de olika bebyggelse- och verksamhetsområdena är det delvis tätheten som avgör vilken grönstruktur som krävs för ett funktionellt och attraktivt område. Områden med högre täthet ställer krav på hur grönstrukturen utformas med exempelvis parker, lektytor och skogar, medan områden med lägre täthet kan innehålla större tomtstorlekar och därmed mindre behov av stora parker. Dock bör grönstrukturen inom utpekade bebyggelseytor vara sammanhängande, värdetäta och mångfunktionella för att skapa förutsättningar för både ekologiska och sociala funktioner.



Foto över lekpark med lekande barn. I ett växande Sävar är det viktigt att platser för barn och unga utvecklas i bebyggelseområdena.

Förutom de utpekade gröna korridorerna och stråken finns runt om Sävar framförallt större skogsområden som även fortsatt kan fungera som natur- och rekreationsområden för de boende i Sävar.

Ett område som i Umeå kommuns översiktsplan tidigare avsatts längre väster om Sävar för framtida behov av rekreationsändamål (benämnt N7 i Översiktsplan Umeå kommun – tematiskt tillägg för landsbygden) föreslås utgå, då den tänkta funktionen ersätts med rekreationsområden som ligger närmare befintlig och planerad framtida bebyggelse. Att området utgår förändrar dock inte den befintliga användningen och skogen kan fortsatt ha en funktion för att vistas i skog enligt allemansrätten.

Grönstrukturen fyller även en viktig funktion i form av fördröjning och rening av dagvatten (se mer om dagvatten på s. 37).

N1 – Sävarån

Sävarån rinner genom hela Sävar och är värdefull ur både ekologiskt och rekreativt perspektiv – den är tillsammans med biflödena utpekad som Natura 2000-område samt riksintresse för naturvård. I ån och dess omgivning finns en rik variation av arter och stor biologisk mångfald, varav ett antal rödlistade arter. På den västra sidan av Sävarån genom samhället, mellan Generalsvägen och Herrgårdsallén, finns ett rekreativt gång- och cykelstråk som är frekvent använd av de boende i Sävar samt ett par fiskeplatser. Där finns även evenemangsplatsen Krypedalen, vilken fungerar som mötesplats vid särskilda arrangemang.



Sävarån med Krypedalen, foto: Tyréns

Området närmast Sävarån genom befintligt samhälle och fortsatt söderut i planområdet föreslås utvecklas som ett område för rekreation och friluftsliv med hänsyn taget till natur- och kulturmiljövärden. Ett rekreativt gång- och cykelstråk med kopplingar över ån som knyter ihop befintligt samhälle med planerad bebyggelse på södra sidan om E4/järnväg är en viktig och avgörande komponent för att tillgängliggöra Sävarån för rekreation. Viktig är också att passagen förbi E4/järnväg får rätt placering och utformning. Möjligheter att skapa platser för att uppleva Sävarån, exempelvis genom grillplatser, fiskeplatser, paddling med mera, bör utvecklas i efterföljande planering.

I Sävarån har omfattande restaureringsarbeten utförts för att förbättra vandringsmöjligheter för fisk genom att återställa det flottningspåverkade vattendraget. Återställningen har bidragit positivt till fisket, vilket även gynnar rekreation, naturupplevelser och turism.

Delar av Sävaråns sträckning behöver besparas åtgärder och mänsklig påverkan för att skapa förutsättningar för stor biologisk mångfald även i framtiden. Inom den gröna korridoren tas de naturliga förutsättningarna till vara och utvecklas. Utvecklingen ska ta hänsyn till natur- och kulturmiljövärden och säkerställa goda livsmiljöer för växt- och djurliv kopplat till Natura 2000-området. När nya gång- och cykelstråk, fiskeplatser, kopplingar över ån etcetera anläggs måste hänsyn tas både till risken för skred och ras och till naturvärdena i och omkring Sävarån. Längs Sävarån (och biflödet Pålböleån) gäller generellt strandskydd för att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområdet och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom befintligt samhälle, där befintlig bebyggelse finns är strandskyddet upphävt, och längs en relativt kort sträcka om ca 600 meter, görs avvägningen att bebyggelse kan provas inom strandskyddat område (B1). Där säkras en zon på minst 45 meter från bebyggelse (se B1) där en balans mellan de ekologiska värdena och friluftslivets behov vägs samman.

Riktlinjer - N1 Sävarån

- Sävarån tillgängliggörs och ambitionen är att skapa ett sammanhängande rekreativt gång- och cykelstråk samt platser för att uppleva Sävarån, exempelvis genom grillplatser, fiskeplatser, paddling mm.
- Säkerställ goda livsmiljöer för växt- och djurliv kopplat till Natura 2000-området.
- Inom sträckan längs B1 undantas en zon på minst 45 meter närmast Sävarån från exploatering för att värna växt- och djurliv samt säkra allmänhetens tillgänglighet till Sävarån.

N2 – Norra idrottsområdet

Det norra idrottsområdet består av en mängd olika ytor för aktiviteter, bland annat fotbollsplaner, idrottsanläggning samt elljusspår. Området är en uppskattad mötesplats för boende i Sävar och det aktiva föreningslivet och fyller därmed en viktig funktion i samhället. Elljusspåret går i kuperad skogsmark med varierad terräng, spåret fortsätter på västra sidan av Industrivägen (väg 649) via en passage under vägen. Idrottsområdet är en del av det gröna stråket Öxbäcken – idrottsområde – natur- och rekreationsområden norrut.



Fotbollsplan och skateramp på idrottsområdet, foto Fotbollsplan: Tyréns

Området föreslås behålla sin nuvarande placering med anläggning och spår, förutom den södra delen som föreslås hysa bostadsbebyggelse, detta bedöms dock inte påverka elljusspåret dragning. Det finns möjligheter till utveckling av idrottsområdet och spårdragningarna samt funktionen som grönt stråk mellan framtida centrumstråk och resecentrum, via Öxbäcken och vidare norrut mot våtmarker och Segasjön. I det gröna stråket ska utrymme ges för att kunna fördröja dagvatten samt skapa förutsättningar för rekreation och att värna växt- och djurliv längs bäcken. Området bör även fortsättningsvis fungera som en viktig mötesplats i Sävar med god tillgänglighet.

Möjligt framtida industrispår passerar elljusspåret parallellt med Industrivägen/väg 649, vilket kommer att kräva en passage förbi järnvägen. Det är av stor vikt att idrottsområdet kan behålla sin funktion och möjlighet till utveckling på båda sidor om Industrivägen även med ett framtida industrispår.

För att komplettera befintligt idrottsområde föreslås ett nytt område för idrott placeras inom föreslaget bebyggelseområde söder om E4 (B5) där möjligheterna att samlokalisera detta med en ny skola ska prövas. Även möjligheter till friluftsliv och spontanidrott planeras i samband med gröna stråket (N5).

Riktlinjer - N2 Norra idrottsområdet

- Området behåller sin nuvarande placering och funktion, med möjlighet till utveckling av idrott, motion och andra hälsofrämjande kvaliteter.
- Funktion som en del av en grönt stråk från Sävarån via Öxbäcken och vidare norrut mot våtmarker och Segasjön bibehålls, värnas och utvecklas.
- Fördröjning och omhändertagande av dagvatten bör ges möjlighet till utrymme i det gröna stråket. Mångfunktionalitet är eftersträvarvärt.
- Elljusspåret kommer att kräva en passage förbi eventuellt framtida industrispår

N3 – Pålböleområdet

Området består av ett stort, öppet odlingslandskap direkt norr om Sävar, mellan Pålböleån och Sävarån. Det finns bebyggelse i äldre struktur längs den gamla Kustlandsvägen med tillhörande små och oregelbundna brukningsenheter. Pålböleområdet har höga ekologiska, rekreations- och landskapsvärden.

Området har ett högt bevarandevärde och hela området föreslås behållas och värnas som en grön korridor. På Pålböleåns södra sida föreslås ett rekreationsstråk som binds ihop med Sävars övriga grönstruktur. Vid utveckling är det viktigt att hänsyn tas till de höga landskapsvärdena och andra värden i området och eftersom landskapsvärdena är starkt kopplade till brukad odlingsmark är det viktigt att möjligheter till fortsatt jordbruk inte försämrats.



Pålböleområdet

Både norra delen av Sävarån och Pålböleån är till stora delar otillgänglig och potential finns att utveckla och tillgängliggöra dessa områden som rekreationsområden. Med hänsyn till naturvärden bör Pålböleån inte tillgängliggöras på norra sidan, utan eventuella gångstråk utvecklas på södra sidan, med fördel så att föreslaget bebyggelseområde får en naturlig koppling till både Pålböleområdet och närliggande vägar och annan infrastruktur.

Inom Pålböleområdet kan varsam komplettering av befintlig bebyggelse prövas i varje enskilt fall.

Riktlinjer - N3 Pålböleområdet

- Pålböleområdets karaktär av öppna odlingslandskap värnas som grön korridor. Pålböleåns södra sida utvecklas med rekreationsstråk som binds ihop med Sävars övriga grönstruktur.
- Möjligheterna till aktivt jordbruk får inte försämrats
- Komplettering av bebyggelse prövas i varje enskilt fall och får inte äventyra områdets höga ekologiska värden.



Promenad i Pålböleområdet

N4 – Grönstruktur norr om E4

Öxbäcken rinner genom både befintligt samhälle och genom föreslagna bostadsområden västerut i Sävar (B3). Öxbäcken är ett biflöde till Sävarån och utpekad som Natura 2000-område. Pålböleån rinner genom Pålböleområdet i norra delen av Sävar och är även den utpekad som Natura 2000-område. Båda dessa vattendrag är svårtillgängliga för närboende.

I Sävars östra delar genom befintliga kvarteren Östermalm och Palmbrånet sträcker sig ett grönt stråk innehållandes två parker och ett mindre skogsområde med fokus på vardagsrekreation. Där finns upptrampade stigar, gläntor, grillplatser och en pulkabacke.

Öster om befintligt samhälle, närmast E4, finns ett mindre skogsområde som förutom närboende används av skolan och förskolan i närheten. Detta område fungerar även som



Skogsområde öst om samhället fungerar som bullerskydd och rekreationsområde, foto: Tyréns

ett visst bullerskydd för trafikbuller från E4. I och med föreslagen bebyggelse minskar skogsområdet och dess rekreativa värden, men kan även i framtiden fungera som ett smalt grönt stråk för passage mot Pålboleområdet norrut.

Befintlig grönsstruktur väster om Sävarån består dels av mindre parker och parkstråk inne i befintlig bebyggelse samt ett grönt stråk längs Öxbäcken innehållandes två lekplatser och bostadsnära skog med upptrampade stigar. Vid en exploatering väster om Öxbäcken blir det därför viktigt att koppla samman den befintliga grönsstrukturen och att anpassa den till högre nyttjandegrad och nya behov av vardagsrekreation.

Det är därför viktigt att i grönsstruktur längs Öxbäcken och Pålboleån ges utrymme för att fördröja dagvatten, men också att rekreation, växt- och djurliv längs bäcken värnas och främjas.

Riktlinjer - N4 Grönsstruktur norr om E4

- Öxbäcken, Pålboleån, grönområde genom Östermalm och Plambrånet samt skogsområdet öster om samhället utvecklas för att säkra rekreativvärden, fungera som gröna korridorer och skapa en tillgänglig grönsstruktur för ny och befintlig bebyggelse.
- Grönområdena ges utrymme att inrymma dagvattenhantering för att säkerställa god dagvatten hantering och vattenkvalité i Sävarån och dess biflöden

N5 – Grönsstruktur söder om E4

På östra sidan Sävarån finns en liten brukad odlingsmark med natur- och landskapsbildsvärden och vidare österut finns längs den naturliga topografin både en dalgång och en höjdrygg med natur- och rekreativvärden. Dessa sträcker sig genom de föreslagna bebyggelseområdena Sydöstra Sävar (B5) norrut mot E4:an. Vilket pekas ut som ett grönt stråk för att skapa en attraktiv och tillgänglig grönsstruktur för föreslagen bebyggelse. Inom området finns värdefulla naturmiljöer med en dalgång och höjdrygg som föreslås sparas och utvecklas som ett grönt stråk genom området. Utrymme och ändamålsenlig mark säkerställs för att omhänderta och tillgodose naturvärden och friluftsliv men även ytor för möten, lek och motion.

I detta område bör även möjligheter till friluftsliv och spontanidrott säkras med en karaktär av rekreationsskog. Eftersom natur- och landskapsvärdena på odlingsmarken öst om Sävarån, söder om B1, är kopplade till brukad odlingsmark är det viktigt att möjligheter till fortsatt jordbruk inte försämras. Jordbruksmarken fyller även ett viktigt syfte som födosöksområde för fåglar och andra naturvärden som behöver beaktas.

Genom de föreslagna bebyggelseområdena söder om E4:an (B1, B5 och B7 Granvägen) är det viktigt att utveckla öst-västliga gröna stråk som tillgängliggör Sävarån och andra målpunkter både i och utanför områdena.

Riktlinjer - N5 Grönsstruktur söder om E4

- Hela detta område föreslås bli ett grönt stråk och bör stötta natur-, rekreativ- och landskapsvärden.
- Möjligheter till friluftsliv och spontanidrott bör finnas inom detta område, exempelvis ett nytt motionsspår. Även ytor för möten och lek säkerställs.
- Möjligheterna till fortsatt jordbruk försämras inte
- Utveckla de öst-västliga kopplingarna för att tillgängliggöra Sävarån och andra målpunkter.

N6 – Jordbruksmark söder om E4

Område N6 utgörs av långsträckt odlingsmark beläget mellan Sävarån och Granvägen, söder om föreslaget bebyggelseområde B1. Odlingslandskapet inom området har en tydlig rumslig avgränsning i form av lövridåer längs Sävarån och skogsmark öster om Granvägen vilket, i kombination, ger ett högt landskapsbildsvärde. Odlingslandskapet har även naturvärden och utgör födosöksområde för ett antal häckande och rödlistade fåglar. Eftersom natur- och landskapsvärdena inom område N6 är kopplade till brukad odlingsmark är det viktigt att möjligheter till fortsatt jordbruk inte försämras. Området ansluter till grön korridor längs med Sävarån, N1 samt till N5 som sträcker sig genom de föreslagna bebyggelseområdena i sydöstra Sävar norrut mot E4:an samt västerut mot Sävarån.

Riktlinjer - N6 Jordbruksmark söder om E4

- Möjligheterna till att aktivt bruka jorden får inte försämrats
- Utveckla öst-västliga kopplingar för att tillgängliggöra Sävarån

Kulturhistoriska miljöer

Sävar kommun del är efter norrländska förhållanden en gammal bygd. För 4 000 år sedan började havet att dra sig tillbaka och fornfynd visar att bygden varit delvis bebodd. Befolkningen höll sig i närheten av havet och livnärde sig på sälfångst, fiske och jakt. Jordbruk i modern mening och under organiserade förhållanden växte fram som huvudnäring under medeltiden. Många byar inom kommunen beräknas ha uppkommit 1400- och 1500-talet. De flesta byar kom helt naturligt att anläggas i anslutning till Sävarån som flyter genom hela kommunen. Industrialiseringen började i mitten på 1700-talet då en såg anlades i Sävar. Tidigt kom Sävarån att utnyttjas för industriella ändamål och Skeppsvik vid Sävaråns mynning var under industriperioden en betydelsefull hamn och lastplats för industrierna. I slutet av 1700-talet började järnbruksepoken i Sävar. Malm och tackjärn fraktades hit från Mellansverige och vid Johannesfors järnbruk (1798–1882) och Sävar järnbruk (1804–1865) tillverkades stångjärn, kätting och spadar. Bruket gick i konkurs men sågverksamheten fortsatte till de ödesmättade året 1888 då brädgården brann. Flotningen längs Sävarån fortsatte dock även efter att sågverksrörelsen i Sävar hade lagts ner. Virket buntades i Skeppsvik och fraktades till Sandviks såg i Holmsund.

Inom översiktsplaneområdet finns kulturlämningar av olika ålder och typ som kan hänföras till dessa epoker i Sävars historia. Inom Östermalm finns tex rester av den gamla jordbruksbyn. Bruksbackens bebyggelse och lämningar vid Sävarån påminner om perioden kring 1800-talet då Sävar blev en industriort. Det finns även lämningar i Sävar från medeltiden (exempelvis bytomt/gårdstomt och en husgrund), inom befintligt samhälle samt på den östra sidan av Sävarån längs Granvägen. Vilket innebär att utredningar kan krävas vid exploatering.

Slaget i Sävar 1808–1809 mellan Sverige och Ryssland är kanske den händelse som starkast präglat bygden. Kriget kom att resultera i att Finland skildes från det svenska riket. Krutbrånet, skyttevärn och krigsmonument minnar om krigshändelserna 1809 mot Ryssland. I Sävar finns också två stenvälsbroar och några milstenar efter kustlandsvägen som nu är historiska vägmonument.



Äldre bebyggelse med koppling till brukssamhället och Kustlandsvägen, foto: Tyréns

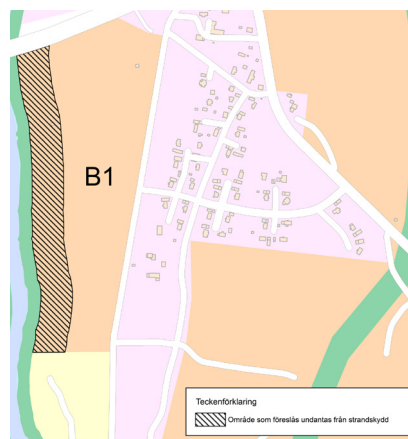
Utvecklingen av Sävar bör ta till vara på de starka kulturhistoriska värdena som finns inom och i närheten av samhället. Det är en viktig del av samhällets identitet och förståelsen av samhällets historia. Beskrivningar för hur hänsyn ska tas till kulturmiljön finns inom berörda områden för bebyggelse (se avsnitt om Befintlig bebyggelse, s.18 samt Krutbrånet s. 25). Kulturhistoriska eller arkeologiska utredningar kan krävas innan exploatering i samband med detaljplanering, framförallt gällande Krutbrånet, befintligt samhälle samt längs Granvägen.

Riktlinjer - Kulturhistoriska miljöer

- De kulturhistoriska värdena tillvaratas när Sävar utvecklas, som en del av samhällets identitet.
- Sävaråns kulturhistoriska betydelse tillvaratas då den har legat till grund för framväxten av orten genom jordbruk, fiske, järnbruket, flottning, sågverken mm.
- Den intressanta historien om slaget i Sävar har potential att synliggöras mer i samhället, vilket bör möjliggöras när Sävar utvecklas.

Strandskydd

Generellt strandskydd gäller för Sävarån samt biflödet Pålböleån, för att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Föreslagen bebyggelse (B1) i närhet av Sävarån innebär att exploatering bör prövas inom strandskyddat område. Upphävande av strandskyddet i anslutning till bebyggelseområde B1 prövas i efterföljande detaljplaneskede inom ramen för gällande strandskyddslagstiftning, vilket innebär en osäkerhet i genomförbarheten av föreslagen bebyggelse. Ett eventuellt upphävande av strandskyddet kräver i sådana fall Natura 2000-samråd enligt miljöbalkens 7e kapitel. De utgångspunkter som legat till grund för de avvägningar som resulterat i planförslaget är en hållbar samhällsstruktur kopplat till resecentrum. Som beskrivs i B1-avsnittet ovan är det av stor vikt att bostäder planeras nära resecentrum för att få så stor nytta av järnvägsstationen som möjligt och därmed optimera möjligheterna till hållbart resande i Sävar. Inom planområdet finns den stora potentialen till bostadsbebyggelse med stor volym på den södra sidan av infrastrukturkorridoren med järnväg och E4, där placeringen av bebyggelseområdena är av stor strategisk vikt genom sin goda tillgänglighet till centrum och resecentrum samt sin funktion som koppling mellan befintliga och planerade delar av Sävar och de flöden av människor som detta förväntas generera. Se även avsnitt om B1-området samt miljökonsekvensbeskrivning.



Utsnitt ur plankartan med det område som föreslås undantas från strandskydd markerat.

Jordbruksmark

Jordbruksmarken är en ändlig resurs som är central för samhällets försörjning av livsmedel. Den nationella livsmedelsstrategin har som målsättning att öka självförsörjningsgraden av livsmedel i landet. Jordbruksmarken har även naturvärden och utgör födosöksområde för häckande och rödlistade fåglar. För landskapsbildningen är även det öppna landskapet och jordbruksmarken central och en viktig del i Sävares identitet och historia. Bebyggelse på jordbruksmark inom planområdet ska därför generellt sett undvikas och inom de jordbruksmarksområden som föreslås kvarstå är det viktigt att möjligheter till att aktivt bruka jorden inte försämras.

Inom B1-området gör dock kommunen bedömningen att det allmänna intresset av tätortsutveckling med hög täthet i detta läge utgör ett väsentligt samhällsintresse som bör värderas högre än platsens övriga värden. Jordbruksmarken inom B1-området utgör en liten del av den totala arealen jordbruksmark inom Sävares närområde; ca 15 ha av totalt ca 274 ha som klassas som brukad jordbruksmark. Utöver detta finns ca 178 ha som klassas som igenväxande jordbruksmark. Jordbruksmarken inom B1-området brukas extensivt och har sämre arrondering i och med att det är ett smalt område i ytter-

kanten av det sammanhängande jordbruksområdet. Exploatering i detta läge möjliggör för boende och verksamheter med god tillgänglighet till spårbunden kollektivtrafik, samtidigt som bebyggelse inom området kan bidra till att binda samman de delar av Sävar som ligger på respektive sida av E4/järnvägen. Detta intresse bedöms inte kunna tillgodoses på någon annan plats. Se även avsnitt om N3- och B1-områdena samt miljökonsekvensbeskrivning.

Dagvatten

Hela planområdet ligger inom avrinningsområde för Sävarån, vilken är en värdefull resurs som inte ska påverkas negativt av dagvatten. Föreslagen tillkommande bebyggelse innebär större andel hårdgjord yta än tidigare, vilket medför en större risk för ökade flöden och föroreningar i Sävarån. En skyfallskartering har tagits fram för Sävar för att identifiera riskområden vid 100 års regn eller kraftigare. Sävarån är en naturlig lågpunkt då den ligger i en dalgång. Karteringen har dock inte identifierat någon risk för befintlig bebyggelse intill Sävarån vid ett 100 års regn. Andra områden där större mängder vatten riskerar att ansamlas är i Västra delen av Sävar (område B3). Här rinner Öxbäcken och det finns lågpunkter i landskapet i anslutning till bäcken. Här bör särskild hänsyn tas vid exploatering, lågpunkter kan med fördel integreras i naturområdet runt Öxbäcken eller utgöra sparade naturområden i ett exploateringsområde. Beroende på hur stationsområdet utformas kommer området kring Öxbäcken behöva studeras vidare, karteringen visar på att maken närmast bäcken riskerar att drabbas vid större skyfall. Ytterligare ett område som har identifierats ligger inom det västra verksamhetsområdet. Här kan stora delar av marken behöva bearbetas när industrispåret ska anläggas och dagvattenfrågan får utredas och hanteras i projekteringen av detta. I de östra delarna av Sävar har inga riskområden identifierats.

För att minimera påverkan på ån föreslås en zonindelning på områdena kring ån. De närmaste 45 metrarna från ån föreslås ingen bebyggelse vilket begränsar belastningen och de närmaste 500 metrarna på var sida föreslås en hänsynsfull dagvattenhantering. Det kan exempelvis handla om att lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) tillämpas, ytor skapas för naturlig fördröjning, avledning och rening säkras samt att grönytor, gator med mera höjdsätts så att översvämning kan tillåtas. Of-fentliga rum med sociala funktioner som lekplatser och parker kan fungera som en resurs vid extrema regn och flöden, och där det är möjligt bör sociala och kulturella värden samordnas med fördröjning eller rening av dagvatten. Inom det norra verksamhetsområdet behöver särskild hänsyn tas till grundvattenförekomsten i Sävaråsen, då marken är genomsläpplig och grundvattnet känsligt för förorening- ar. Infiltration tillåts inte på isälvsediment på Sävaråsen.

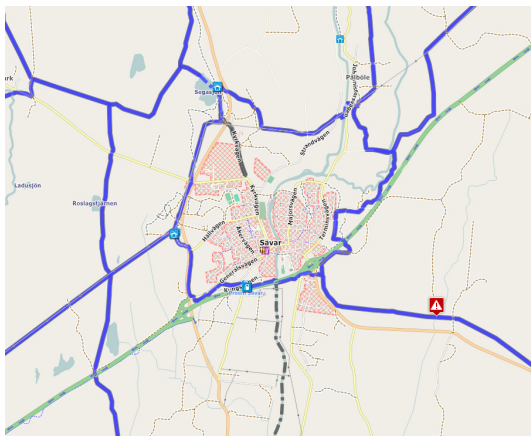
Extrema regn och skyfall väntas bli vanligare förekommande i Västerbotten i och med klimatförändringarna, vilket innebär att vid planering behöver hänsyn tas till mer nederbörd. Det finns behov av avrinningsvägar och fördröjning för att omhänderta stora mängder vatten. Enligt den skyfallskartering som är gjord är det framförallt Sävarån med biflöden som är viktiga resurser, men även gator och andra allmänna platser kan fungera som avrinningsvägar vid stora flöden.

Riktlinjer - Dagvatten

- Vattenkvalitet i Sävarån och dess biflöden ska inte påverkas negativt av dagvatten.
- Dagvatten hanteras lokalt där så är möjligt.
- Förorenat dagvatten infiltreras inte i Sävaråsens grundvattenförekomst.
- Sävarån och dess biflöden skyddas mot föroreningar i dagvatten med i första hand öppna dagvattenlösningar som även skapar andra, rekreativa värden i samhället.
- Bebyggelse i närheten av Öxbäcken (B3) har identifierats som riskområde vid 100 års regn. Vid planering och planläggning behöver lågpunkter särskilt identifieras och tillräckliga ytor säkerställas. Dessa kan med fördel samordnas med naturområdet runt Öxbäcken N4. Detta kan medföra att naturområdet i vissa delar behöver utvidgas.
- Fördröjning och omhändertagande av dagvatten bör ges möjlighet till utrymme i de gröna stråken och där det är möjligt på allmän platsmark. Mångfunktionalitet är eftersträ- vansvärt.
- Alla föreslagna bebyggelseområden föreslås ingå i verksamhetsområde för dagvatten.
- Öppna dagvattenlösningar fungerar inte under vinter/vår och behöver kompletteras med andra traditionella lösningar

Skoterleder

Runt Sävar går en skoterled som knyter an till ett större nätverk av skoterleder. I takt med att Sävar växer och utvecklas kommer delar av skoterleden att behöva justeras i sin sträckning, då det inte är tillåtet att köra skoter inom tätbebyggda eller detaljplanlagda områden. Ny skoterled planeras så att åtkomst till framtida drivmedelsförsäljning möjliggörs. I samband med att Norrbottenbanan byggs kommer även passager för skotertrafik över järnvägen att säkerställas, vilket kan innebära möjligheter för omledning av skoterlederna kring Sävar.



Utsnitt ur karta över skoterleder. Källa: www.skoterleder.org

2.6 Trafikinфраstruktur

Planförslaget innebär på lång sikt en stor ökning av antalet boende i Sävar, framförallt söder om väg E4. Detta ställer krav på en utvecklad trafikinfrastruktur. Då föreslagen bebyggelse är samlad inom cirka 2 km radie från Sävar centrum och resecentrum kommer majoriteten av invånarna att kunna ta sig fram med cykel eller till fots. Kollektivtrafiken kommer allt mer att kretsa kring resecentrum och de nya möjligheter som tåget erbjuder samtidigt som kollektivtrafik till och från skolan fortsatt är viktig.

Inom befintligt samhälle kommer framförallt Generalsvägen, Kungsvägen och Rosenius väg få en framträdande roll och funktion. Det är av stor vikt 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.

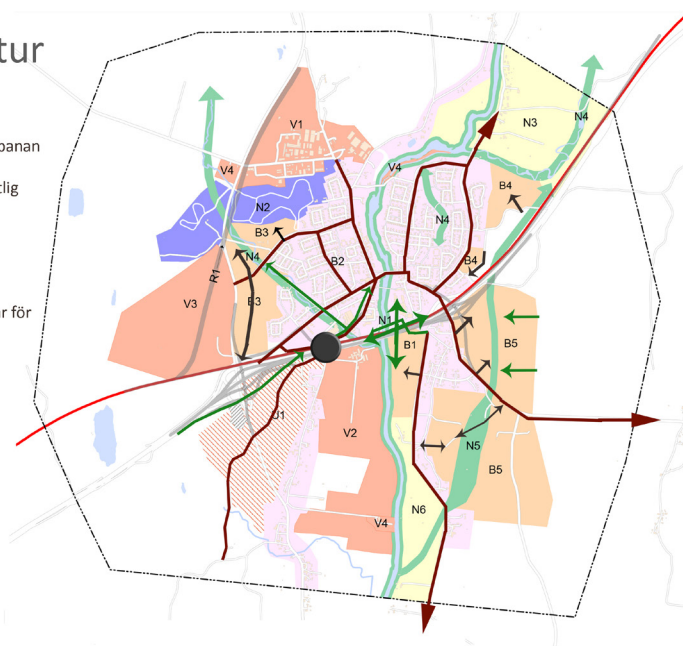
E4 och järnväg kommer att innebära en stor barriär genom samhället och därför är det av stor vikt att infrastrukturen för alla trafikslag planeras för att överbrygga denna barriär på ett effektivt sätt. Kopplingarna utformas för att människor ska kunna röra sig tryggt och säkert mellan och inom olika delar av Sävar. Den huvudsakliga kopplingen för biltrafik förbi E4/järnväg kommer att utgöras av Ivarsbodavägen på den östra sidan och den södra trafikplatsen på den västra sidan, vilka båda kommer att behöva byggas om i samband med byggnationerna av Norrbottenbanan. För gång- och cykel kommer passager längs med Ivarsbodavägen, kring Sävarån, vid vägen mot Tomterna och vid skolan att utgöra de viktigaste kopplingarna mellan befintligt samhälle och de planerade områdena på södra sidan.

FÖP Sävar

Trafikinфраstruktur

Stationsläge A

- Linjedragning Norrbottenbanan
- Uppsamlade gator, befintlig infrastruktur
- ➔ Förslag till nya trafikanslutningar
- ➔ Förslag till nya anslutningar för gång- och cykel
- Stationsläge



Principillustration över framtida trafikstruktur i Sävar. Notera att järnvägsplanen ännu inte är beslutad. Illustration: Angelica Wiklund

Den tillkommande trafiken föreslås utgå ifrån befintlig infrastruktur, där det kan uppstå behov av att uppgradera standarden utifrån ökade trafikmängder och vid behov skapa möjligheter till separata gång- och cykelvägar. Utifrån de uppsamlade gatorna förestås ett antal trafikkopplingar som ansluter till de olika föreslagna bebyggelseområdena, där exempelvis B1- området trafikförsörjs av en ny koppling mellan Ivarsbodavägen och Granvägen söder om befintlig bebyggelse, se illustration. Utformning och standard på trafikinfrastrukturen i nya bebyggelseområden kommer att variera till följd av olika trafikflöden samt struktur på gator och kvarter (se olika färg i illustrationen). I de områden som bebyggs med låg täthet får gaturummen karaktär av villagator med lägre trafikflöden och där bedöms oskyddade trafikanter i större utsträckning kunna samsas med biltrafik då både hastighet och trafikflöden generellt är lägre. I områden som bebyggs med medelhög till hög täthet ökar flödet av människor och trafik vilket ställer högre krav på till exempel gång- och cykelvägar separerade från övrig trafik.

Gång- och cykeltrafik

Det befintliga nätet av gång- och cykelbanor i Sävar behöver ses över och byggas ut till ett mer sammanhängande nätverk för att skapa säkra gång- och cykelvägar till olika målpunkter. Vid utbyggnad av gång- och cykelnätet ska möjligheten för barn och unga att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt till skolor, förskolor och fritidsaktiviteter prioriteras. Nyttillkommande målpunkter för barn och unga samlokaliseras med gång- och cykelvägnätet. För att underlätta hållbart resande är möjligheten att enkelt kunna nå även andra målpunkter som till exempel arbetsplatser och framtida resecentrum med gång och cykel viktig. Planeringen av gång- och cykelnätet ska också samordnas med planeringen av befintlig och kommande grönsstruktur.

Vid utbyggnad av nya områden etableras gång- och cykelvägar tidigt för att redan från start etablera en vana att välja dessa färdmedel framför bil. Inom och mellan nya bebyggelseområden skapas gena gång- och cykelvägar som gör det attraktivt och enkelt att gå och cykla inom Sävar och enkelt att ta sig till och ansluta till kollektivtrafik. Vid skolan kommer en ny passage för gående och cyklister över/under väg E4 att behövas som knyter samman norra och södra Sävar. En gång- och cykelbro behöver också anläggas över Sävarån direkt norr om järnvägen för att skapa en gen passage för tillkommande bebyggelseområden söder om E4 till resecentrum.

Cykelvägen mellan Umeå och Sävar bör ges en bättre anslutning i Sävar, förslagsvis genom en förlängning längs gamla Kustlandsvägen genom Krutbrånet. Befintlig planskild förbindelse mot Tomterna, vid bensinstationen, behöver ses över för att kombinera bil-, cykel- och gångtrafik.



Cykelbro från Sävar centrum mot skolan

Passager behöver också etableras i samband med utbyggnad av det västra verksamhetsområdet vid väg 649, vid Terminsvägen samt i samband med utbyggnad av bebyggelseområdena längs Skeppsvägen och Ivarsbodavägen. Möjligheten att gå och cykla längs Ivarsbodavägen förbi E4/järnväg

behöver säkerställas.

Rekreativa gång- och cykelstråk längs med Sävarån etableras söder om väg E4 för att bättre tillgängliggöra Sävarån och naturområdena i södra delen av planområdet för de boende i Sävar. Gång- och cykelmöjligheterna behöver även förbättras till målpunkter utanför planområdet som exempelvis Segasjön i norr och Skeppsvik i söder.

Riktlinjer - Gång och cykel

- Gång- och cykelvägar, som inte är av rekreativ karaktär, planeras för att vara raka och gena samt skapa ett sammanhängande nätverk som sammanbinder olika målpunkter.
- För att överbrygga barriären som E4 och järnväg utgör krävs nya kopplingar mellan befintligt samhälle och den planerade bebyggelsen på södra sidan.
- Cykelvägen mellan Umeå och Sävar bör ges en bättre anslutning i Sävar, förslagsvis via Kustlandsvägen.
- Rekreativa gång- och cykelstråk längs med Sävarån söder om E4 etableras och sammanbinds med befintligt samhälle.

Kollektivtrafik

Med Norrbottenbanan och nytt resecentrum i Sävar kommer kollektivtrafiken få en mer central roll. Utformningen av resecentrum beskrivs utförligare under egen rubrik ovan. Resecentrum tillsammans med skolan kommer vara centrala målpunkter för de busslinjer som kommer från omkringliggande byar. Möjligheten att placera hållplatser längs E4, i samband med trafikplatsernas ombyggnation behöver utredas vidare.

Biltrafik

Nya bebyggelseområden byggs ut med anslutningar för att knyta an mot befintligt vägnät. De större trafikflödena från nya områden matas mot E4. Väg E4 kommer att bli föremål för förändringar i samband med bygget av Norrbottenbanan, framförallt gäller det de båda trafikplatserna som kommer att få ny utformning och delvis ny placering. Nya bebyggelseområden bör planeras så att anslutning till statlig väg sker samlat för att begränsa antalet direktutfarter.

Ivarsbodavägen kommer att utgöra den huvudsakliga kopplingen mellan befintligt samhälle och planerade områden på södra sidan om E4, den föreslås även fungera som uppsamlade väg från B5-området. Granvägen föreslås få funktion av uppsamlade väg för B1-området samt de västra delarna av B5-området, från vilken anslutning till områdena föreslås ske.

Väg 649 mellan E4 och det norra verksamhetsområdet tillkom framförallt för att avlasta övriga områden från tung trafik. Vägen föreslås fortsatt utgöra huvudsakligt stråk för godstransporter. Därav lokaliseras transportintensiva verksamheter med fördel i anslutning till denna väg. Antalet anslutningar ut mot vägen bör vara begränsat för att inte äventyra trafiksäkerheten och för att upprätthålla en god framkomlighet för tung trafik.

Kungsvägens sträckning mellan befintligt centrum och resecentrum har potential att ombildas till ett attraktivt centrumstråk med bostäder och verksamheter vilket ger förutsättningar för liv, rörelse och ökad trygghet vid stationsområdet. För att detta ska uppnås behöver vägen utformas på ett sätt som håller nere hastigheterna för den motoriserade trafiken samtidigt som ytor för gång- och cykeltrafik längs med vägen ges en attraktiv utformning och ger god tillgänglighet för hållbara transportslag till resecentrum.

Riktlinjer - Biltrafik

- Nya bebyggelseområden föreslås anslutas till befintlig väginfrastruktur.
- Väg 649 utgör fortsättningsvis huvudsakligt stråk för tung trafik.
- Nya bebyggelseområden bör planeras så att anslutning till statlig väg sker samlat för att begränsa antalet direktutfarer.

Buller

Tillkommande bostäder inom de delar av områdena B1, B3, B4 och B5 som angränsar till E4 och/eller framtida järnväg riskerar att utsättas för störande trafikbuller. Det finns stora möjligheter att minska denna påverkan genom till exempel avskärmande bebyggelse, bullerplank, användande av tyst sida med mera. Ambitionen bör vara att åstadkomma en god bullersituation för Sävars invånare. För tillkommande bebyggelse ska de riktvärden för trafikbuller som fastslås aktuell förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader tillämpas. Gällande bullerpåverkan allmänt bör det åtgärdsprogram för buller som umeå kommun tagit fram bör följas. Buller från järnväg och väg E4 hanteras i järnvägsplanen, samt vid detaljplaneläggning.

Farligt gods

Tillkommande bostäder inom de delar av områdena B1, B3, B4 och B5 som angränsar till E4 och/eller framtida järnväg riskerar även att utsättas för risker kopplade till farligt godstransporter på E4 och järnvägen. För bebyggelse närmare än 150 meter från farligt godsleder ska riskbedömning göras för att avgöra om säkerhetshöjande åtgärder, antingen på grund av förhöjd risknivå eller för att begränsa skador om en olycka med farligt gods skulle inträffa, krävs för den tänkta exploateringen. Analys av risker i närheten av järnväg och väg E4 hanteras i järnvägsplan samt vid detaljplaneläggning i berörda områden. Vid riskbedömning bör aktuella *Riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods*, framtagen av länsstyrelsen användas.

2.7 Offentliga rum

Parker, stråk och allmän platsmark, som torg, gator och gång- och cykelvägar, utgör våra offentliga rum. Dessa utgör viktiga mötesplatser i våra samhällen. I Sävar finns många mindre parker och lekparker som utgör viktiga platser för invånarna, liksom området kring Sävarån och Skogsvallens idrottsplats. Även Midsommarparken, mittemot hembygdsgården, fungerar som mötes- och evenemangsplats. Skolområdet utgör en samlingsplats genom simhallen, idrottshallen, uteplaner för lek och bollspel. Förutom skolans och Skogsvallens fotbollsplaner finns ett par andra idrottsplaner runt om i samhället inklusive tennisplaner.



Exempel offentliga rum, idrottsområde med skidspår och lekpark.

De befintliga gröna stråken och parkerna sammanbinds i norr med varandra och det finns goda förutsättningar att skapa en grön ring av rekreationsstråk runt Sävar, med Sävarån som mittaxel. I såväl

befintlig bebyggelse som nya områden bör gröna stråk mellan bebyggelseområdena och Sävarån säkerställas. Detta skulle gynna både sociala värden och fungera som spridningskorridor för djurliv.

När nya bebyggelseområden planeras är det viktigt att de offentliga rummen ges plats för att skapa mötesplatser och möjligheter för människor att röra sig inom och mellan områdena. I respektive delområde finns beskrivet vilken typ av offentliga rum som det kommer att finnas behov av. Generellt finns behov av en större samlande park i de tätare bebyggelseområdena, för att erbjuda Sävarborna möjlighet till mer utrymmeskrävande lek, motion, avkoppling, samvaro och plats för evenemang. Det finns även behov av mindre parker och lekplatser i nära anslutning till bostaden. Dessa placeras inne i bebyggelseområdena för att erbjuda bland annat grönska, sittplatser, mötesplats för boende i kvarteret och möjlighet till lek för mindre barn nära bostaden. De offentliga rummen i form av parker och lekplatser behöver vara lättillgängliga genom att samlokaliseras med gång- och cykelvägnätet. Behovet av samlande större parker är mindre i de områden som planeras för fristående småhus.

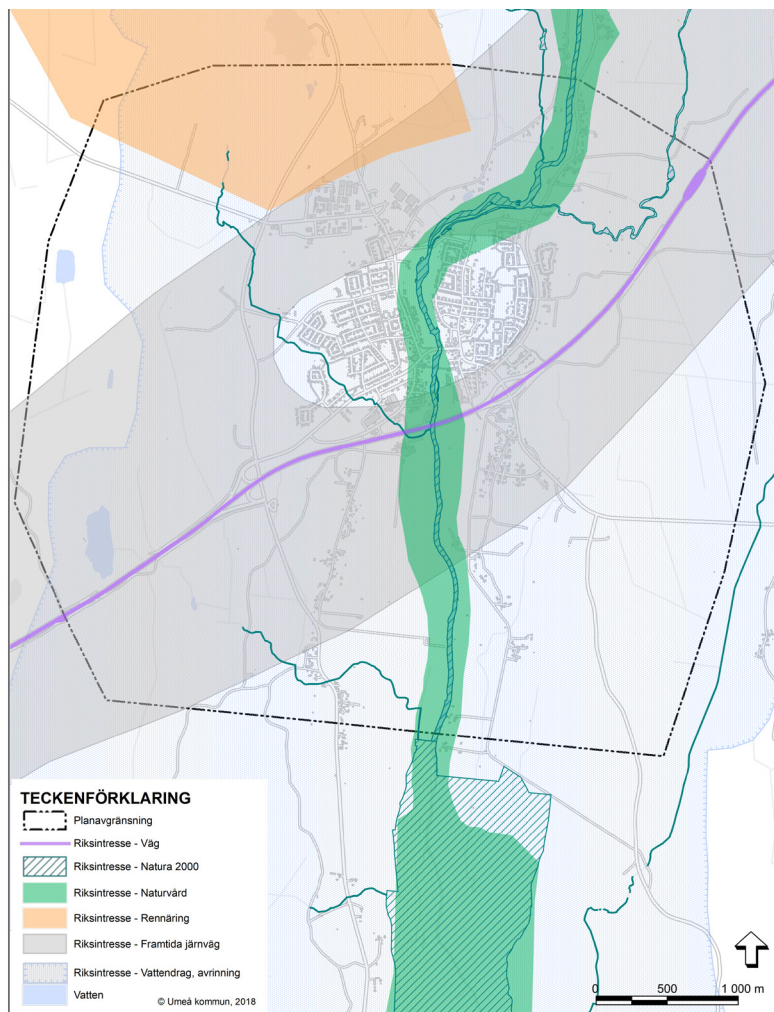
Befintligt centrum har viss torgkaraktär, vilken kan förstärkas ytterligare. En ny torgplats bör placeras i anslutning till framtida resecentrum och dessa två platser bör förbindas med gena och trygga kopplingar längs Kungsvägen. Det finns även potential i att utveckla gatumiljöerna i Sävar till attraktiva offentliga miljöer som skapar mervärden för Sävarborna och bidrar till en gestaltad livsmiljö.

Riktlinjer - Offentliga rum och grönstruktur

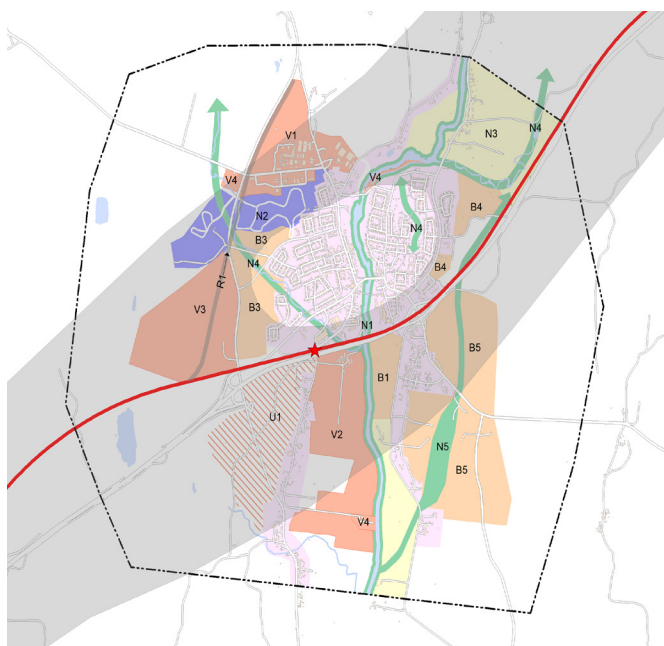
- Möjligheten att skapa en ring av grönstruktur runt Sävar eftersträvas.
- Offentliga rum i form av större parker som erbjuder exempelvis lek, motion, avkoppling, samvaro och plats för evenemang bör finnas i eller i anslutning till nya, täta bebyggelseområden.
- Offentliga rum lokaliseras så att de är lättillgängliga i närheten av gång- och cykelvägnätet.
- Offentliga rum i form av mindre parker och lekplatser planeras in i nära anslutning till bostaden.
- Torgmiljöer kring befintligt centrum och resecentrum utvecklas och stärks som mötesplatser.

2.8 Riksintressen

Inom och i anslutning till planområdet finns riksintressen för rennärning, naturvård, Natura 2000, järnväg, väg, vindbruk och vattendrag avrinningsområde, se karta. Nedan redovisas ställningstaganden för respektive riksintresse.



Riksintressen inom planområdet



Planakart med Riksintresse järnväg. Många föreslagna bebyggelseområden berörs av riksintresset för Norrbottenbanan (B1, B4, V1, U1 samt delar av B3 och B5).

Anspråk	Beskrivning	Ställningstaganden
Riksintresse naturvård – Sävarån	De värden som lyfts i riksintresset är: vattendrag, geovetenskap, myrkomplex och lövskog. Sävarån utmärker sig för sitt varierande omgivande landskap och varierad vattenkemi. Det finns en stor artrikedom i ån med värdefull fiskfauna, flodpärlmussla, utter och bäver. Kring ån finns även en särpräglad flora samt områden som utgör värdefulla rastplatser för många fågelarter.	En del av bebyggelseförslaget sammanfaller med området för riksintresset. Planområdet berör en liten del av ytan för riksintresset och åtgärder har vidtagits för att inte skada värdena i riksintresset, exempelvis ekologisk zon närmast ån samt inriktning för dagvattenhantering. Bedömningen är att planförslaget inte innebär några åtgärder som påtagligt kan skada riksintressets värden.
Riksintresse Natura 2000	Det övergripande för Natura 2000-området är att ingående naturtyper och arter skall ha en gynnsam bevarandestatus. För naturtyperna innebär detta att utbredningsområden bevaras, att viktiga strukturer och funktioner bibehålls. Dessa kan exemplifieras i lekbottnar, ståndplatser men också naturligt översvämmade partier. Typiska arter ska också förekomma i livskraftiga populationer som bekräftelse på ett intakt ekologiskt system.	Planförslaget innebär inte någon direkt inverkan på området som utgör Natura 2000. Däremot föreslås exploatering i närheten av området, vilket indirekt kan påverka värdena i området. Natura 2000-området sträcker sig över en lång sträcka och stora varierade naturtyper. Planavgränsningen har valts för att undanta det mer utbredda Natura 2000-området söder om Sävar. Planområdet berör därför endast en liten del av det skyddade området och den övergripande bedömningen är att planförslaget inte påverkar Sävarån med biflöden som helhet utifrån angivna kriterier.
Riksintresse framtida järnväg – Norrbottenbanan Umeå – Robertsfors	Banan kommer att bli elektrifierad och enkelspårig. Järnvägsutredningar har genomförts.	Riksintresset kvarstår men för närvarande pågår arbete med järnvägsplan för att precisera Norrbottenbanans sträckning genom Sävar. Ambitionen bör vara att bebyggelse bör kunna prövas i de delar av Riksintresseområdet som ej omfattas av Norrbottenbanans planerade sträckning. Samråd ska ske med Trafikverket vid ny bebyggelse inom riksintressekorridoren. Se karta på föregående sida.
Riksintresse väg – E4 genom Västerbottens län	Väg E4 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E4 sträcker sig genom hela Sverige, från Helsingborg till Haparanda, och är en viktig väg för långväga transporter av såväl gods som personer.	Ny bebyggelse och verksamheter bör anpassas till vägen så att dessa inte innebär inskränkningar på dess funktion. Se även riktlinjer i Trafikbulerförordningen.
Riksintresse avrinning i vattendrag – Sävarån	Avrinningsområdet till nationalälv (Sävarån) som är skyddad enligt miljöbalkens 4 kap. 6 §.	Planförslaget innebär att nuvarande markanvändning för kraftstation vid Sävarån (V3) fortsätter gälla men att användningen kombineras med rekreation. Vid tidpunkt för samråd pågår separat juridisk prövning av vattenkraftverkets verksamhet.
Riksintresse rennärning – kärnområde	Kärnområden är viktiga områden där renarna hålls stationärt för bete och reproduktion (brunst och kalvning), naturliga samlingsområden dit renarna söker sig själva samt samebyns viktigaste anläggningar. Områdena ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Övriga områden av betydelse för rennäringen ska dessa skyddas så långt som möjligt.	Planförslaget berör riksintresset i och med verksamhetsområde V1 som redan har befintlig markanvändning för industriverksamheter. Däremot utgår det område som i gällande översiktsplan pekas ut på västra sidan Sävarvägen, vilket bedöms innebära att förutsättningarna för rennäringen förbättras jämfört med gällande översiktsplan.
Umeå Airport - MSA-påverkande yta	Sävar ligger inom den radie av 90 km från Umeå respektive Skellefteå flygplatser där flygplan påbörjar inflygningen. Nya hinder högre än 20 meter inom MSA-påverkande ytan kan ha en negativ inverkan på flygtrafiken.	Hela planområdet ligger inom MSA-påverkande yta och vid lokalisering av höga byggnader eller föremål över 20 meter ska samråd ske med Skellefteå airport och Umeå Airport.

3. Genomförande

3.1 Översiktsplanen som strategidokument

Översiktsplanen är kommunens viktigaste strategiska planeringsinstrument. Översiktsplanen ger vägledning för beslut enligt plan- och bygglagen, miljöbalken och annan speciallagstiftning.

Kommunens myndighetsutövning i samband med planläggning och bygglov styrs till stora delar av översiktsplanen. Översiktsplanen är också vägledande för andra myndigheters beslut. För att genomföra översiktsplanens intentioner kommer det att löpande krävas utredningsarbeten och igångsättning av olika aktiviteter.

Översiktsplanens ställningstaganden blir styrande genom de signaler som ges till marknadens aktörer om spelreglerna för bland annat lokalisering, byggande och utveckling av verksamheter i sävarområdet.

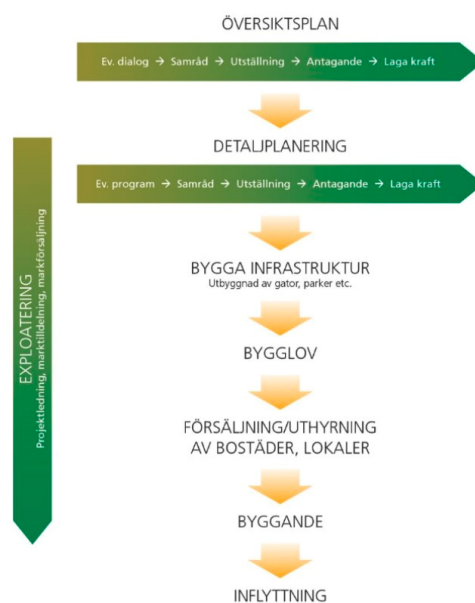


Illustration över samhällsbyggnadsprocessen.

3.2 Markägande, markpolitik

Översiktsplanens tidshorisont är lång och kommunen kan inte ensamt styra i vilken takt utbyggnader sker. Där kommunen äger marken kan kommunen också genom egna initiativ påverka genomförandet, men kommunens markägande är begränsat inom de planerade exploateringsområdena. Det innebär att den föreslagna utvecklingen inom Sävarområdet till stor del är beroende av privata fastighetsägars initiativ- och genomförandeförmåga. Kommunala markförvärv kan bli nödvändiga för att säkerställa utbyggnaden av infrastruktur och för att styra genomförandet i rätt riktning i de fall exploatering inte sker genom privata initiativ. Kommunen har rätt att förvärva enskild mark som i kommande detaljplaner redovisas som allmän plats eller för allmänna byggnader, till exempel utrymmen för gator, parker med mera.

Den planerade utvecklingen av Sävar medför att åtgärder måste genomföras i det offentliga rummet. Fastighetsägare/exploatörer kommer genom samarbetsavtal eller exploateringsavtal åläggas att delta i kostnader för genomförandet.

3.3 Bostadsbyggande

Kommunen tar ansvar för bostadsbyggandet genom att ha en god plan- och markberedskap och genom att i bostadsförsörjningsprogram tydliggöra var och när kommunen önskar att ny bebyggelse genomförs. Kommunen initierar planläggning för bostadsbyggande på mark som kommunen själv äger. När detaljplaner som kommunen själv driver är klar bjuds byggaktörer in för att lämna in förslag efter de krav som kommunen ställer upp. Bostadsprojekten på privat mark drivs, efter ansökan om detaljplan av enskilda byggaktörer på marknadens villkor. Kommunen kan också själv genom sitt bostadsbolag bidra direkt till bostadsbyggandet, dock sker även det på marknadsmässiga villkor.

3.4 Sektorsvisa genomförandefrågor

Bostäder och verksamheter generellt

För att uppnå den bebyggelsestruktur som översiktsplanen siktar mot krävs ett konsekvent beaktande av översiktsplanens riktlinjer och strategier vid detaljplanläggning och bygglovgivning. Detsamma gäller övriga nämnders arbete som berör frågor som behandlas i översiktsplanen.

Nya bebyggelseområden

De kostnader för infrastrukturåtgärder med mera som uppstår till följd av en exploatering ska normalt belasta exploateringsprojektet, dvs den markägare som exploaterar. Förslaget som redovisas i översiktsplanen innebär att flera nya bostadsområden kommer att öppnas. Vid förtätning eller i bebyggelse i nära samband med det som utgör Sävar i dag kan mycket av den befintliga strukturen (gator med mera) användas, vilket innebär lägre exploateringskostnader. Den största delen av nyttillkommande bebyggelsen kommer att hamna söder om E4 och kommande Norrbotniabanan. På södra sidan finns idag lite utbyggd infrastruktur vilket medför högre exploateringskostnader. Samtidigt är det dessa områden där den högsta exploateringen föreslås.

I ett flertal av de föreslagna exploateringsområdena kommer genomförandet försvåras av att markägandet idag är uppdelat på ett stort antal olika markägare. Det kan leda till ett komplicerat genomförande, eller att utbyggnaden som helhet dröjer. För bästa resultat skulle det sannolikt vara fördelaktigt att kommunen genom markförvärv skaffar sig förfoganderätt över större områden. I annat fall kommer det att krävas en långtgående samverkan mellan flera privata fastighetsägare inklusive kommunen inför och under genomförandet.

Etapputbyggnad

Förenklat kan etapperna i planförslaget delas in i tre etapper om 10 år vardera. De områden som troligast kommer att initieras under etapp 1 (2020–2030) är förtätningar inom befintliga Sävar, samt områden som ligger öster (B4) och väster (B3) om nuvarande bebyggelse. Etapp 2 (2030–2040) omfattar Området på Sävarns östra sida (B1) samt mindre delar av de lågexploaterade områden sydost (B5). Resterande delar faller inom etapp 3 (2040–2050), här ingår också vidare utredning kring hur Krutbrånet bör utvecklas.

Utbyggnaden av alla förtätningar inom befintliga områden eller av nya områden kommer att ske under lång tid. Även om planförslaget har en tidshorisont på 2050 och inrymmer bostäder för 4 000 - 6000 nya invånare är det troligast scenariot är att alla bostäder inte kan byggas inom perioden, vilket innebär några av områden kommer byggas ut efter tidsperioden 2050.

Skolor, förskolor, kultur- och fritidsanläggningar

Planförslaget innehåller främst nya områden för bostäder och verksamheter. Totalt inrymmer planen bostäder för cirka 4 000 - 6000 nya invånare. En stor del av dessa bostäder bedöms tillhöra barnfamiljer. Översiktligt bedöms förslaget ge ett fördubblat behov av nya förskoleavdelningar fram till 2050, vilket skulle ge ca 12 nya avdelningar eller en ny förskola om cirka 4 avdelningar vart 10:e år. Det finns dock lediga platser på befintliga förskolor, så en viss utökning av förskolebarn kan tillkomma i Sävar utan att ytterligare förskoleavdelningar behöver byggas.

Efter 2040 kan det finnas behov av en ny låg- och mellanstadieskola inom Sävarområdet. Bedömningen är Sävar skola är inte rymmer en stor ökning av elever. Kommunen ser kontinuerligt över grundskolornas kapacitet, vilket kan leda till att en ny skola tillkommer tidigare tillsammans med en översyn av Sävarskolan. Den befintliga skolans tomt är heller inte möjlig att komplettera med några ytterligare byggnader utan att kräva rivning av befintlig bebyggelse.

Plats för en ny skola och förskolor bör primärt lokaliseras i något av de tillkommande områden söder om E4 och järnväg. Det finns samordningsfördelar med att placera en ny skola i närheten av befintlig. Exakt läge behöver studeras vidare i planläggning. I alla fall kommer det krävas kommunala markförvärv för genomförandet.

Behovet av att bygga ut den offentliga miljön med nya parker och spelplaner med mera kommer successivt att behövas i takt med att nya bostadsområden tillkommer. Lokaler för Kulturförvaltningen bör samordnas med andra kommunala verksamheter, såsom bibliotek tillsammans med skola, samlingslokaler tillsammans med andra föreningslokaler eller möjlighet att kunna hyra lokaler i skolor.

Vård- och omsorgsboenden

Ett nytt äldreboende bör placeras i relativ närhet till resecentrum utifrån ett bemannings- och besöksperspektiv. Placering av vård- och omsorgsboende för äldre beaktas med relativ närhet resecentrum

utifrån ett bemannings- och besöksperspektiv.

Det är även viktigt att boendena placeras med god tillgänglighet till grönstruktur och natur. I slutet av planeringsperioden bedöms det finnas ett behov av betydligt fler platser än dagens antal på Bruksbacken. Särskilda boenden såsom gruppboenden och servicebostäder inplaneras i bostadsområden.”

Huvudmannaskap för allmän plats

Kommunen bör vara huvudman för den övergripande trafikstrukturen inom Sävar, vilket innebär att kommunen svarar för framtida driftskostnader. Det betyder däremot inte att det är kommunen som ska bekosta framtida kvalitetshöjningar eller utbyggnader av gatunätet. Kostnaden för sådana investeringar betalas av de fastighetsägare som har nytta av åtgärden. På samma sätt bör kommunen vara huvudman för den övergripande grönstrukturen.

Inom områden där enskilda vägföreningar som huvudman förekommer, fortsätter detta på kort och medellång sikt och utökas i vissa fall med mindre tillkommande vägar i anslutning till ny bebyggelse.

Teknisk infrastruktur

Tekniska försörjningssystem utreds senast i samband med detaljplanläggning. Ledningsnäten för el, IT-infrastruktur samt vatten och avlopp byggs ut i samband med områdesexploateringar. Föreslagna exploateringar, såväl bostadsområden som verksamhetsområden, förväntas ingå i kommunalt verksamhetsområde för vatten, spill- och dagvatten. Eftersom föreslagen bebyggelse förväntas vara av den volym och täthet, i närheten av den känsliga recipienten Sävarån, att den bedöms infalla under kraven för allmän VA-försörjning i Lagen och allmänna vattentjänster. Behovsbedömnings görs innan ett separat beslut om verksamhetsområde fattas av Kommunfullmäktige.

Tillkommande bebyggelse beräknas försörjas med dricksvatten från Sävaråsen, dock finns behov av att utreda kapacitet och öka tillåten uttagen volym innan hela planen kan fullföljas. Detta kan innebära att nytt brunnsområde och ny vattendom krävs. Större uttag av vatten från Sävaråsen får inte äventyra miljö kvalitetsnormerna i vattenförekomsten. Nuvarande vattendom och vattenverk bedöms klara av att försörja ytterligare cirka 1 500 invånare. Spillvatten från tillkommande bebyggelse tas omhand i befintligt avloppsreningsverk beläget söder om Sävar, utredning av verket bör klargöra vilka åtgärder som krävs för den ökade bebyggelsen. En utökning av reningsverket kommer att kräva nytt tillstånd. Nya passager för dricks- och spillvattenledningar kommer att krävas i genomförandet av Norrbotten-banan samt i kommande detaljplaner. En eventuell överföringsledning för reservvattenförsörjning mellan Umeå och Sävar kan bli aktuell, i sådana fall kan ett flertal utpekade områden i planförslaget komma att bli berörda. I och med planerad tillväxt kommer sannolikt ingrepp i anslutning till Sävarån att krävas i form av nya ledningar längs med och tvärs över ån samt någon spillvattenpumpstation i närheten av ån.

Sävarån ligger i en dalgång och utgör en naturlig lågpunkt dit dagvatten från hela planområdet kan förväntas rinna. Dagvatten ska dock främst hanteras inom respektive exploateringsområde, vilket kräver ytor för fördröjning och lokal infiltration. Hantering av dagvatten ska därför utredas och säkerställas tidigt i planeringen. Eventuella dagvattenutredningar (som inte ska vara allmänna) bekostas av de fastighetsägare som avser att nyttja dagvattensystemen. Se mer under avsnittet om dagvatten (s. XX).

Fjärrvärmesystemet för nuvarande Sävar behöver utvecklas vid en befolkningsökning. Fjärrvärme till planerad bebyggelse kan vara ett alternativ om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna möjliggör anslutning. Både nytt nät och ny produktion av fjärrvärme behöver övervägas. I samband med att Norrbotten-banan byggs finns potential att dra en ledning från Dåva kraftvärmeverk. Alternativet till en ledning från Dåva är att anlägga en ny energianläggning i Sävar.

Bredbandförsörjning är viktigt för såväl privatpersoner som näringslivet och förväntas behövs allt mer framöver. Umeå Energi förhåller sig till kommunens målsättning avseende medborgarnas tillgång till bredband och det betyder att bredbandförsörjning kommer att byggas i den takt Umeå kommun växer. Det är svårt att ange hur tidsskedet för bredbandsutbyggnation kommer att se ut, då det beror på ett mångfald faktorer, ambitionen är dock att takten följer Sävars utveckling. Bredbandsutbyggnad kan även kräva en ny knutpunkt för fiber, det finns dock en viss kapacitet i befintligt nät att ansluta nya områden till.

3.5 Exploateringsekonomi

Investeringar

Där kommunen är fastighetsägare täcks kostnader för infrastruktur som gator, gång- och cykelvägar och grönytor av intäkter från markförsäljningarna. När annan fastighetsägare exploaterar sin mark ska denne ta de kostnader för den infrastruktur som behövs för området och som är till nytta för exploateringen även om de ligger utanför planområdet och utförs av kommunen. Fastighetsägarens deltagande i sådana kostnader regleras i exploateringsavtal. Ett alternativt genomförande är att kommunen förvärvar marken för råmarkspris och svarar för alla exploateringskostnader.

Infrastrukturåtgärder eller åtgärder som förbättrar grönstruktur eller liknande och som sker på grund av en exploatering belastar exploateringsprojekten. Övergripande infrastruktur, så kallade generalplaneinvesteringar, samt skolor och andra anläggningar med kommunal service finansieras normalt med skatteintäkter. På lång sikt kan det finnas behov av broar för bil och/eller kollektivtrafik över Sävarån. Kostnaderna för en bro kan vara svåra att knyta till ett specifikt projekt utan är något som påverkar och gynnar hela Sävar. En eller flera broar kommer att innebära en hög investeringskostnad samt ytterligare driftkostnader. Investeringar som berör statlig infrastruktur finansieras generellt via de nationella- respektive regionala transportplanerna.

Investeringskostnader för utbyggnad av teknisk försörjning, som vatten och avloppsledningar, fjärrvärme och el-/IT-infrastruktur finansieras med avgifter till de ledningsägande bolagen.

Industrispår

Att bygga ut ett nytt industrispår från Norrbotniabanan med tillhörande terminal innebär stora initiala kostnader. Utbyggnaden av industrispåret behöver ske i samverkan mellan Trafikverket, kommunen och berörda fastighetsägare och verksamheter. En överenskommelse om fördelning av kostnader behöver också vara klar innan arbetet med industrispåret kan påbörjas. Det nya verksamhetsområdet är ca 75 ha vilket omfattar ca 100–200 industritomter. Utbyggnaden kommer att ske i flera etapper där det är viktigt att det finns tillräckligt många intressenter för att kunna finansiera de stora kostnaderna som ett industrispår innebär. Industrispåret kommer oavsett att innebära en mycket stor initial kostnad där det kommer ta lång tid innan investeringarna har återbetalats via markförsäljningar.

Driftkostnader

Utbyggnad av bostads- och verksamhetsområdena i enlighet med översiktsplanen kommer att medföra ökade driftkostnader för kommunen. Det är viktigt att tillräckliga medel avsätts för att täcka dessa kostnader, så att en varaktig god utveckling av Sävar som gynnar Umeås utveckling kan uppnås. Kostnadsökningen för gator bedöms på lång sikt bli hög då förslaget innebär att det befintliga gatunätet som fördubblas i storlek. Även kostnader för drift och underhåll av tillkommande parker och naturområden samt ett ökat nyttjande av befintlig grönstruktur tillkommer. Tekniska nämndens driftsbudget behöver därför öka i relation till den tillkommande mängd gator, parker och naturområden.

Uppskattningsvis kommer behovet av förskoleavdelningar behöva fördubblas fram till 2050. För skolan kommer det finnas behov av en utbyggnad av befintliga skolor alternativt en ny låg- och mellanstadieskola för cirka 300 elever fram till 2050, behovet kan uppstå tidigare runt 2040. Fram tills elevunderlag för en helt ny skola finns kommer kommunen behöva lösa behovet i befintlig, tillfälliga och andra närliggande lokaler.

Kommunen kommer få ökade kostnader för äldreomsorgen då helt nya och större lokaler på sikt kommer att behöva byggas.

3.6 Exploateringsavtal

I samband med att privata fastighetsägare begär planbesked hos detaljplanering och byggnadsnämnden beslutar om att påbörja planarbetet, bör en dialog mellan Umeå kommun och fastighetsägaren inledas om hur den planerade exploateringen ska genomföras. Innan ny detaljplan kan antas av byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige ska exploateringsavtal ha träffats. I exploateringsavtal klargörs bland annat vilka tekniska anordningar som behövs, dess standard och vem som skall betala kostnaden för utförandet. Om kommunen ska vara huvudman för gator utförs dessa av kommunen. Det innebär dock inte att kommunen svarar för kostnaden, investeringskostnader betalas av den eller de fastighetsägare som har nytta av åtgärden.

I exploateringsavtalet regleras även kostnadsansvar för åtgärder utanför det aktuella planområdet, till exempel kvalitetshöjningar i grönstrukturen eller kvalitetshöjande åtgärder i gatusystemet.



Exploateringsavtal kan behövas, exempelvis i det fall kommunen ska vara huvudman för gator inom området.

4. Planeringsförutsättningar

Planeringen av framtida Sävar grundar sig på ett gediget underlagsmaterial som beskriver vilka värden som finns på platsen och vad som karaktäriserar Sävar som samhälle. Det som beskrivs i översiktsplanen kan ses som en sammanfattning av tillgängligt underlagsmaterial och bör alltså inte betraktas som heltäckande.

4.1 Sävar – från jordbruksby till tätort

Namnet Sävar betyder grusmarken eller hamnplatsen vid sjön. Sävar utvecklades under 1500-talet till en jordbruksby och var med sina 18 bönder den näst största byn i Umeå storsocken efter Röbbäck.

Sävars historia präglas förutom jordbruket av industriella näringar som sågverk och järnbruk. Sävars brukshistoria inleddes i slutet av 1700-talet då bröderna Forsell fick tillstånd att anlägga ett sågverk vid Sävarån. I början av 1800-talet utökades verksamheten med ett järnbruk och ett brukssamhälle uppfördes i anslutning till industrin. Området har gått från jordbruksby och brukssamhälle till att i modern tid utvecklas till en tätort med villabebyggelse och flerbostadshus.

Idag är Sävar en växande tätort knappt 2 mil nordost om Umeå med ungefär 3 000 invånare. Fram till 1974 var Sävar en egen kommun och efter sammanslagningen med Umeå kommun var Sävar länge en kommundel med egen nämnd. Efter beslut 2014 har kommundelsnämnderna avvecklats men i Sävar finns en tradition av engagemang och vilja att påverka utvecklingen. Sävar har även en stor roll som centralort inom den nordöstra delen av kommunen och är betydelsefull för ett stort antal orter och byar längs Sävaråden liksom kustlandet. Såväl offentlig service som skola, äldreomsorg och bibliotek som kommersiell service finns i Sävar och tillför stora värden för många av kommunens invånare.

Sävarån rinner genom samhället och delar tätorten i nord-sydlig riktning. Landskapet runt samhället är relativt flackt och utgörs till största del av moränmark bevuxen med barrskog med inslag av lövträd. Förutom detta återfinns lövskog invid Sävarån, mindre områden av rena granskogar, hållmarksskog och myrmark.

Befolkning

0–18 år
31 %

19–24 år
5 %

25–44 år
24 %

45–64 år
22 %

65+ år
18 %

Hushållens bostadsform

Småhus
74 %

Flerbostadshus
21 %

Annan bostad/uppgift saknas
4 %

Pendling

Pendlar utanför tätort
77 %

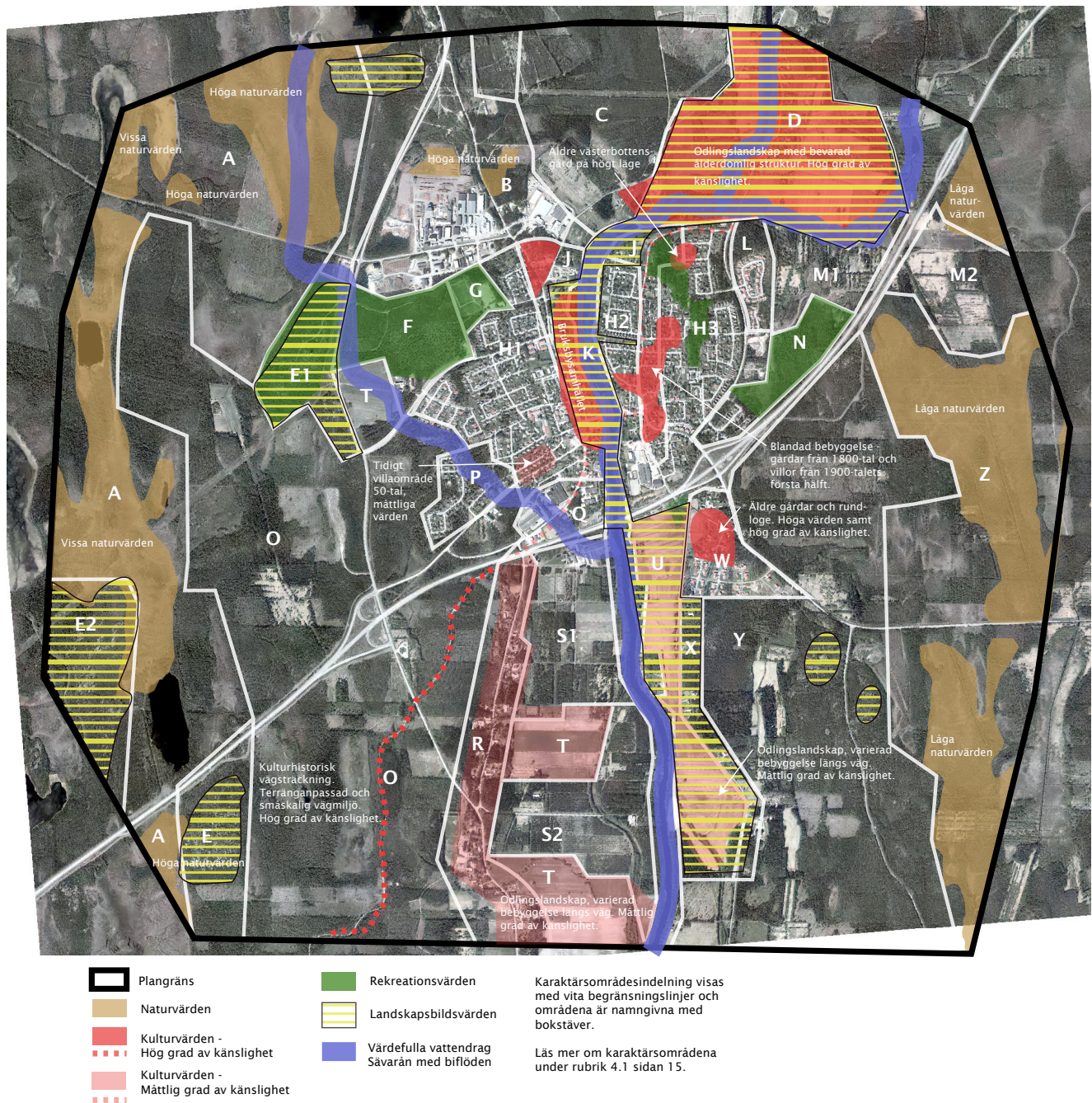
Bilnehav

Hushåll med minst en bil
67 %

Uppdaterat 2020.

4.2 Landskapsanalys

Som en del av underlagsmaterialet i planarbetet har en landskapsanalys genomförts som beskriver de landskapsvärden som präglar geografin i och runt Sävar. Nedan följer en sammanfattning av analysen där de viktigaste slutsatserna lyfts.



Sammanfattande karta över olika värden inom planområdet. Kartan är en del av planens underlagsmaterial och är inte längre aktuell i alla delar. karta: Tyréns

Kartan visar landskapsvärden i och runt Sävar samhälle – det redovisas natur- och kulturvärden, men även landskapsbildsvärden och rekreativvärden.

Naturvärden

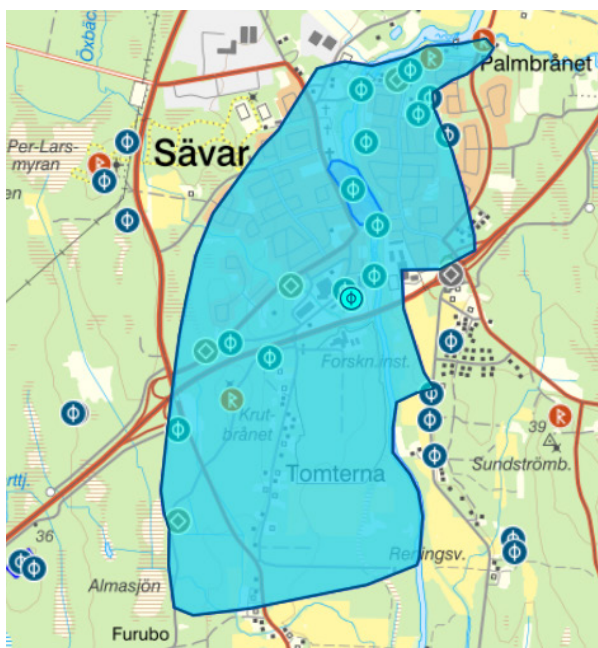
Sävaråns dalgång är biologiskt sett mycket värdefull. Sävarån utgör riksintresse för skyddade vattendrag och för naturvård samt är ett natur 2000-område. Dalgången hyser ett rikt djurliv och är också en viktig lokal för många fågelarter. Odningsskapskapet är artrikt och värdefullt då det förser smådjur och insekter med föda, fåglar med häckningslokaler samt erbjuder korridorer för småvilt.

I nordvästra delen av planområdet finns skogsbestånd, två sumpskogar och en nyckelbiotop med höga naturvärden, vilka inte bedöms påverkas av planförslaget. Söder om detta område finns två fina småvatten, Roslagstjärnen och Svarttjärnen. De ligger i anslutning till ett vidsträckt våtmarksområde med vissa naturvärden.

Kulturvärden

Kulturvärden återfinns på flera områden i samhället och sammanfaller många gånger med områden med höga landskapsbildsvärden. Pålböleområdet och västra åstranden genom samhället är exempel på detta. I centrala samhället finns ett antal bebyggelsemässigt intressanta områden med höga kulturvärden som berättar om Sävars historia där Bruksbacken kan ses som ett exempel.

Gamla kustlandsvägens sträckning på södra sidan om väg E4 är ett område med högt värde och med hög grad av känslighet där milstenar och karaktär vittnar om äldre tiders jordbrukssamhälle. På ömse sidor om kustlandsvägen ligger Krutbrånet som tillsammans med skyttevärn och krigsmonument vittnar om 1809 års krig. På södra sidan E4 finns också äldre jordbruksmark och småhusbebyggelse med tydlig radbykaraktär som tillskrivs måttliga respektive höga värden.



Kartbild över utbredning av Slagfältet 1809, Riksantikvarieämbetet.

Landskapsbildsvärden

Landskapet har under lång tid formats av naturgivna processer tillsammans med mänskligt nyttjande. Sävarån och den uppodlade dalgången skiljer sig från resten av utredningsområdet i och med dess höga landskapsbildsvärden med odlingsmark som brukats i många hundra år. I Pålböle, i den norra delen av planområdet, har marken en småskalig struktur med bebyggelse av radbykaraktär. Detta, i kombination med årummet, medför ett stort landskapsbildsvärde med högt bevarandevärde. Invid Sävarån i de centrala delarna av samhället finns rester kvar från den gamla sågen och bruket. De historiska lämningarna tillsammans med åns naturvärden ger årummet ett högt landskapsbildsvärde.

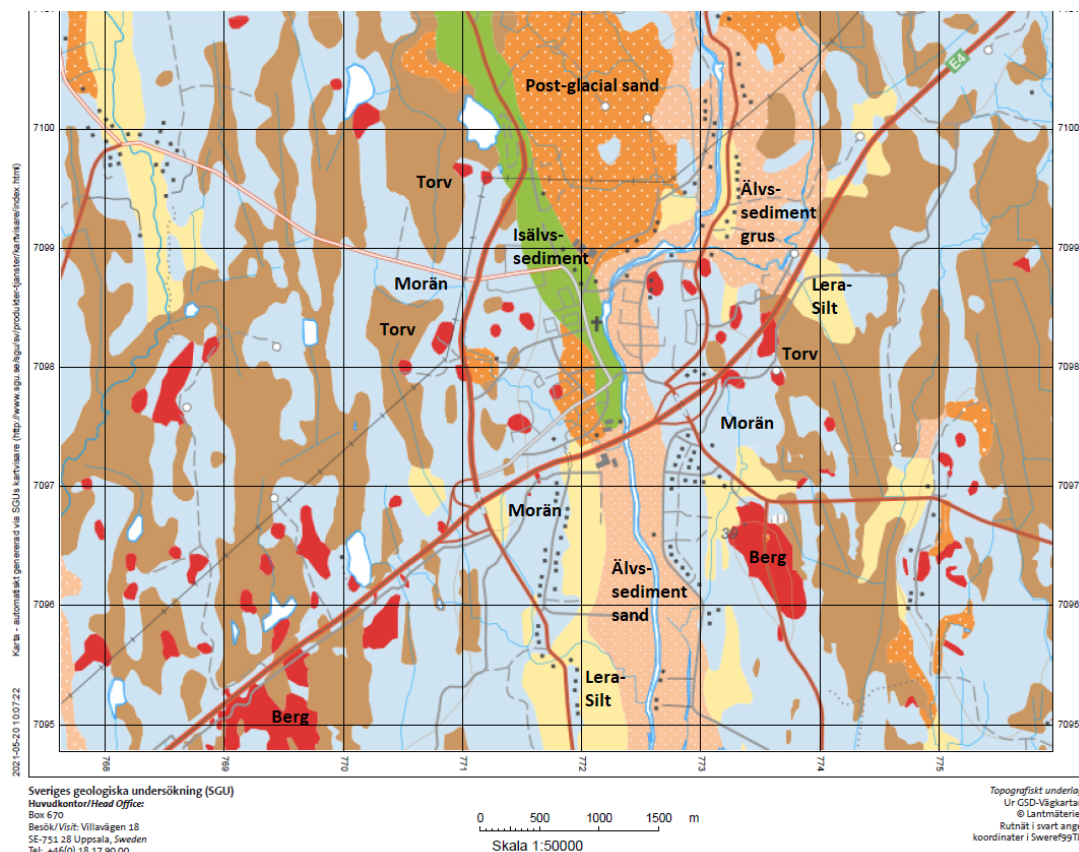
Söder om väg E4 finns ett öppet odlingslandskap med tydlig rumslig avgränsning i form av lövridåer längs Sävarån i väst och skogsmark i öst. Här bildar odlingslandskapet tillsammans med den rumsbildande vegetationen ett område med högt landskapsbildsvärde.

De hållmarkstallskogar som finns i västra delen av planområdet har höga landskapsbildsvärden då de skapar variation i det i övrigt relativt homogena och flacka landskapet.

Rekreation

Viktiga rekreationsområden markeras med grönt i kartan ovan och utgörs bland annat av idrottsområdet i nordvästra delen av tätorten som innefattar både fotbollsplaner och tätortsnära rekreationsskog med elljusspår. Ett annat välbesökt bostadsnära skogsområde återfinns i östra delen av planområdet mellan E4 och kvartersbebyggelsen.

Årummet har rekreativt värde och stor potential. Längs västra sidan finns ett välbesökt promenadstråk medan östra stranden är relativt onyttjad. I jämnhöjd med centrum finns Krypédalen som är en anlagd evenemangsplats där det gamla bruket en gång låg.



Jordartskarta, Sveriges geologiska undersökning (SGU)

Geologiska förutsättningar

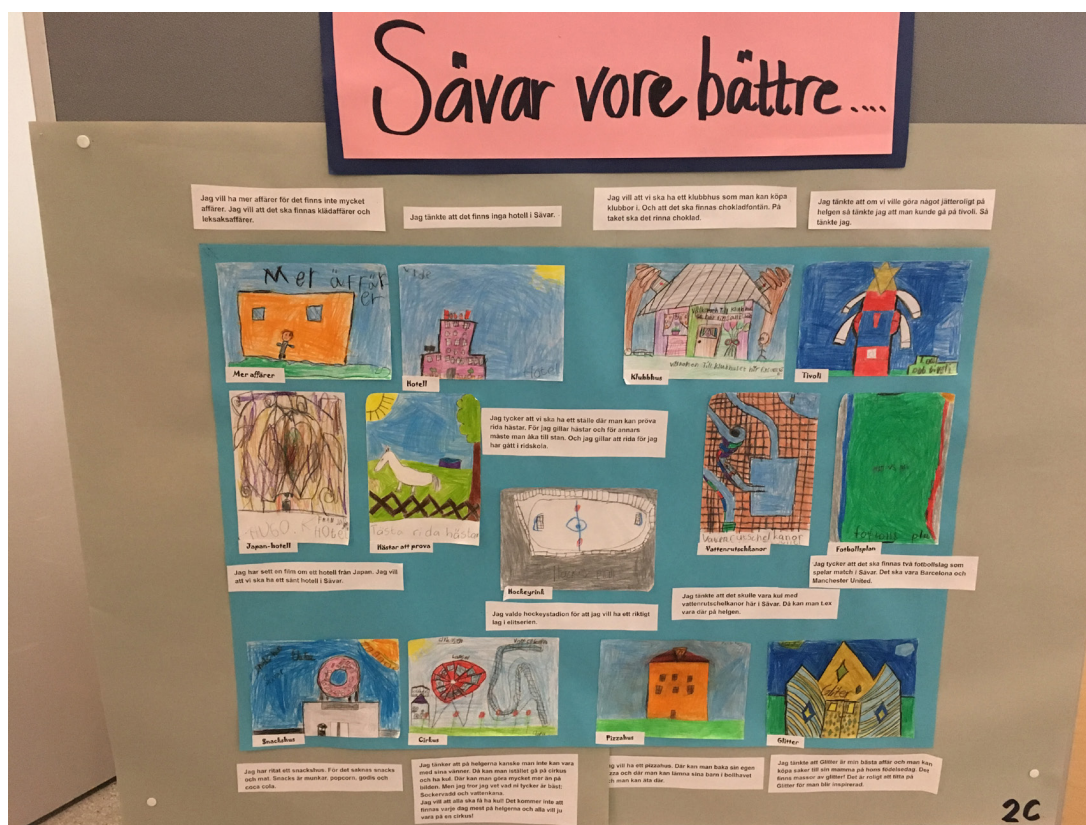
Inom planområdet finns ett antal områden som består av finkorniga jordar som lera/silt och organiska material som torv som lämpar sig sämre för grundläggning av byggnader. De tillkommande bebyggelseområdena utgörs dock till största delen av fastare jordar som isälvsmaterial, sand, morän samt enstaka förekomster av berg i dagen. De geotekniska förutsättningarna bedöms inom planområdet generellt som relativt goda. Bedömning av risk för ras och skred samt erosion ska enligt plan- och bygglagen göras i senare planskede. Dessa frågor bör särskilt tas i beaktande för de områden som angränsar till Sävarån. Hänsyn behöver även tas till att pågående klimatförändringar kommer att medföra ökad risk för kraftiga regn, vilket ger en ökad risk för ras, skred och erosion.

4.3 Dialog med boende i Sävar

Inför framtagandet av samrådshandling 2018 har dialoger förts med kommunala verksamheter, organisationer, myndigheter samt med boende och verksamma på orten. Den 29 maj 2016 hölls en allmän dialog på Sävar marknad där invånare bidrog med kunskap om hur Sävar ser ut idag och vad som är viktigt för ett fungerande och trivsamt samhälle i framtiden.

Flera av besökarna vid Sävär marknad lyfte vikten av rekreationsområden och Säväråns betydelse för samhällets attraktivitet. Sävärån och idrottsområdet tillsammans med Sävärs historia och Krutbrånet ses som viktiga delar av Sävärs identitet. Inför framtiden önskade många besökare att fler lägenheter byggs i Sävär. Både hyreslägenheter och bostadsrätter efterfrågas så att variationen på utbudet ökar. Förutom detta engagerade trafiksituationen i Sävär där behovet av gång- och cykelvägar, utbudet av kollektivtrafik och trafikosäkra platser särskilt lyfts.

En utförlig sammanställning av resultatet från denna dialog finns redovisad på kommunens webbsida (www.umea.se/plansavar). Här finns också en beskrivning av ett arbete som skett i samarbete med Sävars skola med fokus på Sävars framtida utveckling. Syftet med denna dialog har varit att engagera eleverna och skolan i översiktsplanearbetet och ta tillvara barn och ungas kunskap, idéer och frågeställningar och på så vis få en bättre kvalitet i planeringen av Sävars framtid.



Elever på Sävar skola har arbetat med Sävares utveckling

Utöver dialogen vid Sävar marknad och det arbete som gjorts tillsammans med skolan så har separata möten hållits med närings- och föreningslivet på orten. Det har också funnits möjlighet att lämna idéer och synpunkter på en interaktiv karta via webben.

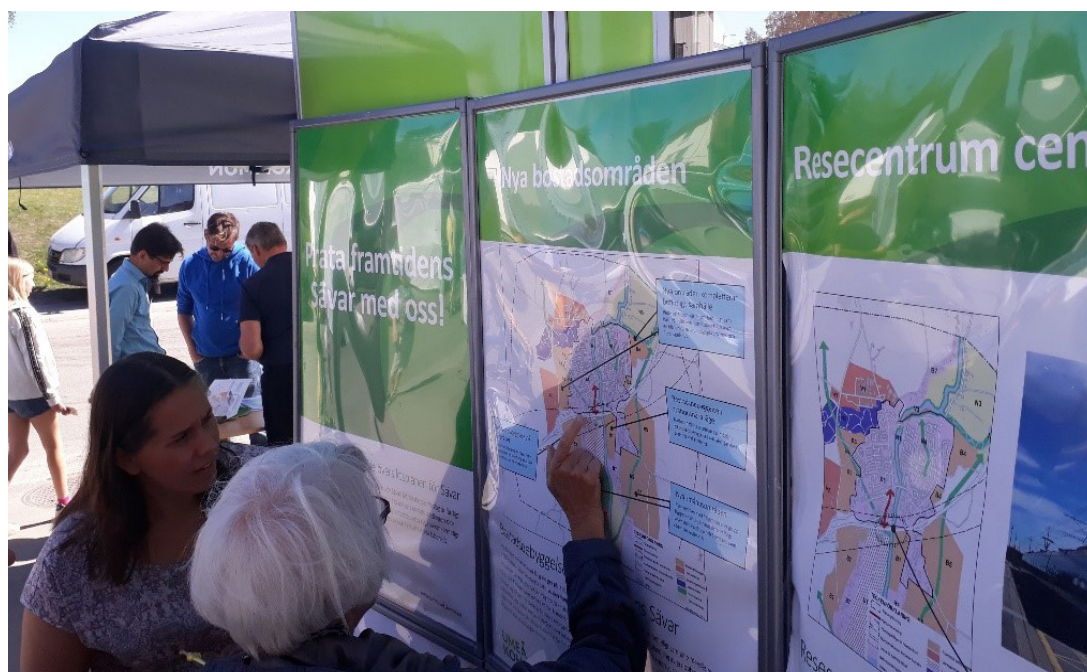
4.4 Samråd

Första samrådet 2018

Ett första samråd hölls maj-september 2018 och en samrådsredogörelse med inkomna synpunkter samt kommentarer till dessa har upprättats. Det är viktigt att lyfta frågan om vilka som kommer till tals och vilka som för fram sina åsikter under samrådet, både genom yttranden och de fysiska mötena. Generellt kan sägas att de synpunkter som inkommit inte per automatik är representativa för Sävars befolkning.

Samrådet syftar inte bara till att ge invånarna chans att yttra sig utan lika mycket till att kommunen får lokal kunskap, information och idéer som bidrar till ett bättre planförslag för Sävars utveckling. Denna information är kvalitativ, det vill säga att innehållet av yttrande är viktigare än hur många som yttrar sig för eller mot en sak, eftersom det inte går att säga om gruppen som yttrar sig på ett visst sätt är representativ för samhället eller inte.

De vanligaste teman i synpunkterna från 2018 var linjedragningen av järnvägen, Skogforsks verksamhet och hur den påverkas av järnvägen och planen, linje nord (järnvägen) och varför den skulle vara att föredra och betänkandet om att Sävar utvecklas till en sovstad. Hela samrådsredogörelse med synpunkter och hur kommunen bemöter dessa finns på kommunens hem sida (www.umea.se/plansavar). Trafikverket hade samråd över förordad linjesträckning under samma tidsperiod som FÖP Sävar var ute på samråd, där Trafikverket efterfrågade synpunkter från allmänhet.



Samrådsmöte på Sävar marknad, maj 2018.

Andra samrådet 2020

Ett andra samråd hölls april-juni 2020 och en samrådsredogörelse med inkomna synpunkter samt kommentarer till dessa har upprättats. Under rådande omständigheter med pandemi av Covid-19 fick samrådet ske digitalt, och planförslaget tillgängliggjordes på hemsidan tillsammans med en film och en 3D-modell över planförslaget. Handlingarna fanns även tillgängliga fysiskt via Sävar bibliotek.

De vanligaste synpunkterna handlade om läget för resecentrum i Sävar, byggande på jordbruksmark samt Sävarns status och den kantzon som föreslås inom B1-området.

5. Konsekvenser och MKB

5.1 Inledning

Innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) regleras i Miljöbalken och där framgår att den ska identifiera, beskriva och bedöma planförslagets betydande miljöpåverkan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. I detta kapitel redovisas också planens konsekvenser för en socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.

Arbetet med miljöbedömning i planarbetet för Sävar har skett genom en kontinuerlig diskussion med löpande dokumentation av miljökonsekvenser i planarbetet som har bidragit till att belysa konsekvenser vid avvägningar samt att bättre kunna uppnå övergripande mål i planarbetet.

Umeå kommun träffade Länsstyrelsen Västerbotten 2016-04-12 för ett avgränsningsmöte angående planens betydande miljöpåverkan. De faktorer som tidigt i planarbetet bedömdes kunna medföra betydande positiv eller negativ miljöpåverkan var järnvägsbyggande, E4, Sävarån, grundvatten, bebyggelse, strandskydd, naturvärden, jordbruksmark, kulturmiljöer, klimatfaktorer, landskapsbild, trafik, rennärning samt industriområde. Under planarbetet avfärdades vissa frågor utifrån att de inte kommer att medföra betydande miljöpåverkan. Resterande aspekter beskrivs i kommande avsnitt.

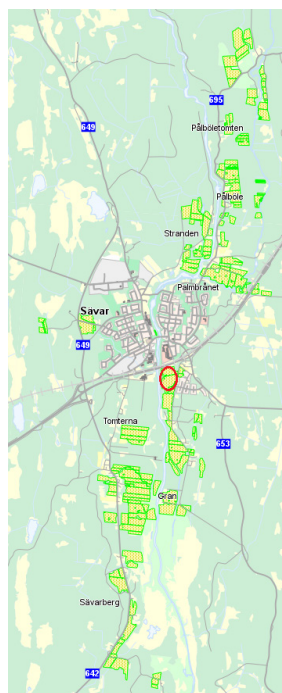
Följande aspekter har avfärdats: naturvärden utöver Sävarån (begränsade naturvärden i områdena utanför Sävarån och dess biflöden, därför bedöms inte planförslaget innebära någon betydande miljöpåverkan på naturvärden utöver värden i och intill Sävarån), industriområde (miljöpåverkan beskrivs under buller samt grundvatten), järnväg och E4 (benämns under buller och risk), samt trafik och bebyggelse som hanteras under andra faktorer.

5.2 Noll-alternativ

Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om planförslaget inte genomförs, det vill säga att Sävar utvecklas enligt tidigare fördjupad översiktsplan för Sävar, antagen 1995. Det innebär även att Norrbottenbanan inte byggs, men att infrastrukturreservatet ligger kvar över Sävar tätort samt att trafiken på E4 antas förändras i enlighet med Trafikverkets prognos för 2030.

5.3 Alternativa lokaliseringar för bebyggelse på Jordbruksmark

Bebyggelse på jordbruksmark inom planområdet ska generellt undvikas. Inom B1-området gör kommunen dock bedömningen att det allmänna intresset av tätortsutveckling med hög täthet i detta läge utgör ett väsentligt samhällsintresse som bör värderas högre än platsens övriga värden, då det möjliggör för boende och verksamheter med god tillgänglighet till spår-bunden kollektivtrafik och Sävar centrum samt att området får en central funktion för att binda samman de delar av Sävar som ligger på respektive sida av E4. Därigenom bidrar utvecklingen av detta område till uppfyllande av klimatmål, social hållbarhet och till att öka nyttan av järnvägsinvesteringen. Detta bedöms inte kunna tillgodoses i andra lokaliseringar då B1-områdets läge är avgörande för dess funktion som koppling mellan de södra och norra delarna av Sävar. Motsvarande bebyggelsevolym i ett läge med sämre tillgänglighet till resecentrum innebär dessutom färre kollektivtrafikresenärer samtidigt som det inte bedöms möjligt att åstadkomma samma bebyggelsestäthet i ett mer perifert läge. En glesare struktur i perifert läge innebär att större arealer skulle behöva tas i anspråk för bebyggelse, på bekostnad av andra värden och med högre kostnader för kommunal infrastruktur som t ex utbyggnad/drift av vägar, vatten och avlopp mm.



Utsnitt ur karta med jordbruksblock.

Den jordbruksmark som berörs av planförslaget bedöms ha ett högt landskapsbildsvärde och delar av den klassas i kommunens kartläggning av odlingslandskap som igenväxande odlingsmark med högt naturvärde. Dessa värden kommer att försvinna inom B1-området om utveckling enligt planförslaget sker. Bilden ovan visar den aktuella platsen samt dess förhållande till övrig jordbruksmark i närheten av Sävar. Den aktuella platsen är av begränsad storlek, ca 16 hektar och utgör endast en mindre del av jordbruksmarken i Sävars närhet. Detta i kombination med att marken inte brukas gör att kommunen bedömer att den aktuella jordbruksmarken inte är av betydelse för den lokala produktionsförmågan.

Området är geografiskt sett nära sammankopplat med Sävar och får i framtiden en central plats i Sävar samhälle. Kommunen bedömer också att bebyggelse inom det aktuella området inte bidrar till fragmentering eller på annat sätt försvårar brukande av övrig jordbruksmark i dess närhet.

5.4 Alternativa lokaliseringar för bebyggelse inom strandskyddsområde

Kommunens bedömning är att möjligheterna till tät bebyggelse i Sävar är begränsade till områden som har god tillgänglighet till centrum/resecentrum. Det planerade resecentrumet i Sävar utgör dessutom ett av endast tre stopp för persontågstrafiken på järnvägssträckan mellan Umeå och Skellefteå vilket gör att B1-området har en för länet sällsynt god tillgänglighet till hållbart resande. Kommunens bedömning är att den skala av tillkommande bebyggelse som planen föreslår inom området inte går att få till på annan plats än inom B1. Detta innebär att om den bebyggelsevolym som i planförslaget inryms i strandskyddat läge ersätts i annat geografiskt läge kommer samma antal enheter att ta väsentligt större arealer i anspråk, vilket i sin tur innebär att stora delar av syftet med den fördjupade översiktsplanen; att tillvarata möjligheterna till stationsnära bebyggelse, inte går att uppnå. Sammantaget medför detta ett sämre resandeunderlag för Norrbottenbanan, en större risk för ökad biltrafik med negativa miljökonsekvenser som följd, samt att värdefull mark med naturresurser tas i anspråk för glesare bebyggelse. Bebyggelse inom B1-området kan också bidra till att binda samman de delar av Sävar som ligger på respektive sida av E4/järnvägen

Kopplat till strandskyddets syften bedöms planförslaget långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområdet kring Sävarån. Detta genom att bespara strandzonen från bebyggelse samt skapa förutsättningar för ett allmänt tillgängligt gång- och cykelstråk längs med ån. Strandskyddets andra syfte är att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet, detta är speciellt viktigt då Sävarån är riksintresse för naturvård samt Natura 2000-område. Genom att spara en strandzon på minst 30 meter från Sävarån säkras viktiga kantzoner för biologisk mångfald från sedimentation, kanteffekter mm. Sävarån är lång och med variationsrik vegetation och artrikedom, föreslagen utveckling av Sävar bedöms inte påverka Sävaråns samlade djur- och växtliv.

5.5 Miljöbedömning

I miljöbedömningen görs en identifiering och bedömning av respektive miljöaspekt. En översiktsplan anger en långsiktig inriktning för stadens utveckling, följande miljöbedömningar fokuserar därför på planens långsiktiga konsekvenser och möjligheter.

Miljöaspekt	Planförslag	Noll-alternativ	Miljöpåverkan
Buller	Tillkommande bostäder i stationsnära läge innebär risk för buller från både framtida järnväg och befintlig E4. Även befintlig bebyggelse inklusive Sävar skola kommer att påverkas ytterligare av buller med tillkommande järnväg. Med föreslagen placering av verksamheter närmast järnväg/ E4 samt bullerminskande åtgärder bedöms föreslagna bebyggelseområden få goda boendemiljöer. Gällande industribuller föreslås inte någon bostadsbebyggelse i anslutning till befintliga eller nya industriområden och det bör därmed inte utgöra någon miljöpåverkan. Buller från järnväg och väg E4 hanteras i järnvägsplan, samt vid detaljplaneläggning av anslutande områden till järnväg och väg E4.	Ingen järnväg byggs och ingen exploatering i närheten av E4 sker då järnvägsreservatet ligger kvar.	Liten negativ
Risk	Tillkommande exploatering och framtida järnväg i närheten innebär en förhöjd risk för skador från olyckor, farligt gods med mera från både järnväg och E4. Analys av risker i närheten av järnväg och väg E4 hanteras i järnvägsplan, samt vid detaljplaneläggning av anslutande områden till järnväg och väg E4.	Ingen järnväg byggs och ingen exploatering i närheten av E4 sker då järnvägsreservatet ligger kvar.	Liten negativ
Sävarån – strandskydd	Strandskyddet fredas för tillkommande bebyggelse undantaget bebyggelseområde B1. Se avsnitt B1 samt Strandskydd under kapitel 2 planförslag. Gångstråk längs ån föreslås för att säkra tillgängligheten.	Ingen tillkommande bebyggelse i strandskyddat område. Oförändrad tillgänglighet till Sävarån.	Liten negativ
Sävarån – naturvärden	Tillkommande bebyggelse påverkar inte direkt naturvärden vid Sävarån med undantag för bebyggelseområde B1. En strandzon om minst 45 meter i detta område fredas från bebyggelse för att säkra naturvärden.	Viss tillkommande bebyggelse i direkt anslutning till Sävarån i enlighet med gällande översiktsplan.	Liten negativ
Sävarån – miljö-kvalitetsnorm vatten	Tillkommande bebyggelse kan påverka vattenkvaliteten indirekt genom större mängd hårdgjord yta i avrinningsområdet. Planens inriktning för dagvattenhantering bedöms dock mildra effekten av detta.	Tillkommande bebyggelse i enlighet med gällande översiktsplan kan ge indirekt påverkan på vattenkvaliteten.	Ingen

Miljöaspekt	Planförslag	Noll-alternativ	Miljöpåverkan
Grundvatten	Planförslaget möjliggör utveckling inom befintligt verksamhetsområde V1. Planeringsinriktningen är att hänsyn ska tas till grundvattnet och att dagvatten inom området ska omhändertas och inte infiltreras.	I stort sett oförändrad markanvändning i de områden som ligger på grundvattenförekomster.	Liten negativ
Jordbruksmark	Jordbruksmark som tas i anspråk för bebyggelse kommer att påverkas. Både brukningsvärden och naturvärden (framförallt för fåglar som födosöker i området). Dock sparas jordbruksmark i närheten av Pålböleån och söder om område B1, för att i det stora sammanhanget bevara möjligheterna att även i framtiden bedriva jordbruk i Sävar.	Viss tillkommande bebyggelse som påverkar jordbruksmarken norr om Hällvägen.	Negativ
Kulturmiljöer	Hänsyn tas till befintliga kulturmiljöer i samhället. Krutbrånet föreslås utredas vidare samtidigt som planförslaget som helhet innebär bebyggelse som påverkar befintligt samhälle inklusive kulturmiljöer.	Ingen tillkommande bebyggelse som påverkar kulturmiljöer.	Liten negativ
Klimatfaktorer	I och med föreslagen bebyggelse-utveckling samt stationsläge i Sävar möjliggörs hållbart resande i större utsträckning än nuläget. Närhet till station och service i centrum kombinerat med täthet och gena gång- och cykelstråk bidrar till koldioxidsnålt resande. Planförslaget innebär även en utökning av näringslivet i Sävar, vilket innebär att fler personer kommer att kunna arbeta i närheten av bostaden och därmed finns förutsättningar för bilfria resor. Hänsyn tas till framtida klimat i dagvattenhantering samt ras- och skredrisker vid Sävarån.	Ingen järnväg byggs vilket innebär att förutsättningarna för hållbart resande inte förändras.	Positiv
Landskapsbild	Tillkommande bebyggelse påverkar landskapsbilden, framförallt i område B1. Landskapsvärdena är främst kopplade till det öppna odlingslandskapet längs Sävarån, föreslagen bebyggelse tar hänsyn till områden med höga landskapsbildsvärden som föreslås bevaras, till exempel Pålbåleområdet, Sävarån med mera. Tillkommande bebyggelse följer befintliga bebyggelsestrukturer med Sävarån som löper centralt och bildar ett grönt stråk.	I stort sett ingen tillkommande bebyggelse som påverkar landskapsbilden.	Liten negativ
Rennäring	Planförslaget innebär samma avgränsning av verksamhetsområde V1 som i gällande översiktsplan. Den del av området som berör riksintresse för rennäring är liten och används idag för industriverksamhet. Verksamhetsområde på andra sidan Sävarvägen utgår i förhållande till aktuell översiktsplan.	Två verksamhetsområden inom riksintresse rennäring i gällande översiktsplan.	Liten negativ

5.6 Risker

Olyckor vid transporter av farligt gods är de risker som framförallt bedöms aktuella inom och i direkt anslutning till planområdet. Farligt gods transporteras på väg E4 och kommer att transporteras på järnvägen. Skyddsvärda intressen är främst bebyggelse och grundvattenförekomsten i Sävaråsen. Riskanalyser för järnvägen görs i samband med järnvägsplan för Norrbottensträckan Dåva-Gryssjön, detta gäller bland annat risken för olyckor, farligt gods mm. Dessa riskanalyser tar även hänsyn till Sävar skola och närheten till framtida järnväg.

Risker för ras, skred och erosion behöver beaktas vid utveckling av bebyggelse i närheten av Sävarån. Risker utreds vid detaljplanläggning av anslutande områden.

Planen berör samhällsviktig infrastruktur i form av ny järnväg och ombyggnation av E4, vilket är av betydelse för totalförsvaret och samhällets beredskapsförmåga.

5.7 Planens överensstämmelse med miljömål

Nationella, regionala och kommunala miljömål

Planen förhåller sig till de aktuella och beslutade miljömål, generellt bidrar planen till att uppnå miljömålen eller förhindrar inte att miljömålen uppfylls. De målkonflikter som har identifierats gäller målet om "Ett rikt odlingslandskap" där planförslaget möjliggör bebyggelse på en del av jordbruksmarken inom planområdet, vilket bedöms ge en negativ miljöpåverkan. Detta bör ställas mot att planförslaget möjliggör andra positiva miljöaspekter genom sammanhållen bebyggelse samt potentialen i hållbart resande, se utförligare resonemang under avsnittet B1, s. 15.

För att se en utförligare analys kopplat till miljömålen, se Föp Sävar samrådshandling, s 56 (mars 2020) eller Översiktsplan Umeå kommun - vägvisning, s 72 (2018).

5.8 Planens överensstämmelse med friluftsmål

Sveriges friluftsmål

Regeringen beslutade 2012 om tio friluftsmål. Fördjupad översiktsplan för Sävar bidrar generellt positivt till uppfyllande av målen. För ett se en utförligare analys kopplat till friluftsmålen, se Föp Sävar samrådshandling, s 57 (mars 2020), eller Översiktsplan Umeå kommun - vägvisning, s 74 (2018)

5.9 Uppföljning

Miljöeffekterna för de faktorer som kan leda till betydande miljöpåverkan ska ses över då den fördjupade översiktsplanen aktualitetsgranskas vilket bör göras en gång per mandatperiod. I samband med kommunfullmäktiges beslut om översiktsplanens aktualitet varje mandatperiod följs också intentionerna i översiktsplanen upp. Uppföljningen ska behandla nedanstående frågor:

- Hur målen i översiktsplanen uppfyllts.
- Om och hur redovisade konkreta åtgärder genomförts.

5.10 Konsekvenser för social och kulturell hållbarhet

Att bygga ett socialt och kulturellt hållbart samhälle handlar om att skapa förutsättningar för att nuvarande och kommande invånare ska kunna känna välbefinnande och tillit. Den fysiska planeringen kan bidra till detta genom att bygga sammanhållet med plats för socialt samspel, förutsättningar för ett enklare vardagsliv och genom att ta tillvara och vidareutveckla platsens identitet.

Planförslaget innebär en utbyggnad av Sävar där det mesta finns inom gång- och cykelavstånd vilket bidrar till att underlätta tillgängligheten för barn och unga som annars är beroende av en vuxen för att ta sig fram med bil. Det innebär även bättre tillgänglighet för personer som av olika anledningar inte har tillgång till eller väljer att inte ha bil. Planen bidrar på så sätt till en mer sammanhållen stad

rent geografiskt. Den skapar även förutsättningar för en mer sammanhållen stad i att olika typer av boenden kan blandas med varandra. Att Sävar kompletteras med underrepresenterade boendeformer (till exempel fler lägenheter) gör att människor som befinner sig i olika skeden av livet kan bo invid varandra i samma områden.

Genom de korta avstånden skapas också ett större underlag för mötesplatser som bidrar till ett ökat samspel mellan invånarna. Viktiga mötesplatser kommer bland annat att utgöras av offentlig service och möjligheter för nya möteslokaler för föreningslivet men även vidareutvecklade och nya parker, natur-, idrotts- och rekreationsområden.

Vardagslivet för de boende i Sävar underlättas genom korta avstånd och en större blandning av verksamheter och bostäder vilket ger mer av offentlig och kommersiell service i nära anslutning till invånarnas boende. Ett utvecklat centrumstråk som knyter samman centrum med resecentrum och även norra och södra Sävar underlättar också vardagslivet för de som pendlar till och från Sävar. Mer service i närområdet underlättar även för äldre och för personer med funktionsvariationer.

Planförslaget bottnar i Sävares identitet med ortens historia och de värden som har lyfts fram av invånarna i den dialog som har föregått planförslaget. Identiteten är dock inte något statiskt utan förändras över tid. Med den stora utbyggnad som skisseras i detta planförslag kommer en stor del av invånarna vara nyinflyttade utan tidigare relation till orten. Genom att utbyggnaden av Sävar planeras för att skapa en mer sammanhållen bebyggelse med utökat samspel och ett enklare vardagsliv är förhoppningen att det ska leda till ökade möjligheter för invånarna att känna både välbefinnande, tillit och samhörighet.

5.11 Konsekvenser för ekonomisk hållbarhet

I detta planförslag byggs Sävar ut till stor del längs befintliga strukturer eller i anslutning till redan befintlig infrastruktur. Det kommer krävas ökade kommunala utgifter för genomförandet i form av investeringar och drift. Den inriktning som föreslås för utbyggnaden med en sammanhållen struktur skapar dock skalfördelar och en effektiv användning av ekonomiska resurser. Bebyggelsen blir på detta sätt mer kostnadseffektiv att kollektivtrafikförsörja, samt att försörja med såväl teknisk som social infrastruktur.

Planen bidrar också till förutsättningar för en fortsatt utveckling av näringslivet i Sävar och en utbyggnad av nya bostäder vilket bedöms generera sysselsättning och en positiv ekonomisk utveckling.

5.12 Sammanfattande redogörelse

Den fördjupade översiktsplanen för Sävar ska bidra till en hållbar utveckling för kommunen. Om fördjupningen inte tagits fram hade området sannolikt inte kunnat utvecklas i samma utsträckning eftersom den tidigare fördjupningen för Sävar till stora delar är utbyggd. Sävar hade troligtvis inte fått något större tillskott på lägenheter vilket är en starkt underrepresenterad boendeform i dagsläget. Osäkerhet kring järnvägen och hur nyttan av ett eventuellt stationsläge i Sävar hade tillgodosetts hade fortsatt råda. Sannolikt hade bebyggelsen som planförslaget innebär byggts på andra platser i kommunen, utan tillgång till hållbart resande via järnvägen eller utan en sammanhållen samhällsstruktur med närhet till service och skolor med mera.

Planförslaget har till stora delar positiv inverkan på hälsa och miljö och den betydande miljöpåverkan bedöms i helheten inte vara negativ. Inriktningen i planen svarar väl mot intentionerna i flertalet mål för miljö, folkhälsa och friluftsliv.

Den sociala hållbarheten gynnas av blandade boendeformer, vilket i dagsläget saknas i Sävar, men även av prioritering av hållbara transportsätt och säkrande av rekreationsområden.

Naturvärden säkras genom spridningskorridorer för djur- och växter samt att en strandzon kring Sävårån föreslås och att bebyggelse undanhålls från större odlingslandskap undantaget den mest stationsnära bebyggelsen.

