

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



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

Detaljplaneprocessen

Om detaljplaner

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

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan kan handläggas med standardförfarande, begränsat standardförfarande, utökat förfarande eller samordnat förfarande. Detaljplaneprocessen för utökat förfarande beskrivs nedan.

Kungörelse

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



Samråd

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

Granskning

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

Antagande

Detaljplanen antas genom ett politiskt beslut av kommunfullmäktige.

Laga kraft

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

Innehållsförteckning

Planens huvuddrag.....	1
Planens syfte.....	3
Plandata.....	3
Planförfarande.....	4
Planhandlingar.....	4
Underlag och utredningar.....	4
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden.....	5
Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg.....	5
Detaljplaner och områdesbestämmelser.....	7
Riksintressen.....	8
Andra särskilda områdesskydd.....	9
Strandskydd.....	10
Undersökning av betydande miljöpåverkan.....	12
Samrådskrets.....	13
Planeringsförutsättningar.....	14
Övergripande vägsystem i Sävar.....	14
Planområde 1.....	16
Planområde 2.....	19
Gator och trafik.....	22
Kulturmiljö och fornlämningar.....	26
Naturmiljö.....	28
Service.....	30
Rekreation.....	30
Kollektivtrafik.....	31
Parkering, varumottagning och angöring.....	31
Riskbedömning av transportled för farligt gods.....	32
Buller.....	32
Geotekniska förhållanden.....	36
Förorenad mark.....	38
Risk för skred.....	39
Risk för översvämning och skyfall.....	40

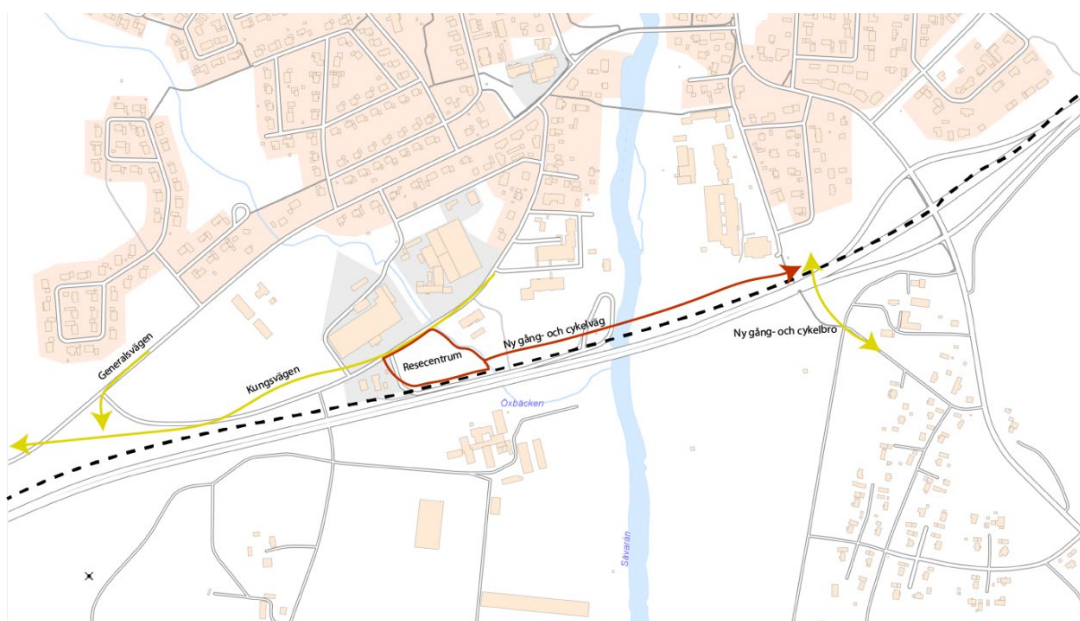
Dagvatten	41
Snöhantering	45
Miljö kvalitetsnormer	45
Vatten, avlopp, fjärrvärme, el och tele	46
Genomförandefrågor	49
Organisatoriska frågor	49
Huvudman för vatten och avlopp.....	50
Fastighetsrättsliga frågor.....	51
Tekniska frågor	56
Ekonomiska frågor.....	56
Medverkande	59
Källor	59

Planens huvuddrag

Norrbotniabanan är en ny, planerad 27 mil lång kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå och dess första delsträcka går mellan Dåva- och Gryssjön inom Umeå kommun. Anläggandet av järnvägen och ett tillhörande resecentrum i Sävar medför att delar av det kommunala trafiksystemet i Sävar behöver byggas om. För att möjliggöra detta tas en ny detaljplan fram med förslag på en omdragning av Kungsvägen i Sävar samt en ny gång- och cykelbro över E4:an, med tillhörande vägkoppling mot ny statlig väg. I Figur 1 och Figur 2 nedan illustreras de förändringar i den kommunala infrastrukturen som detaljplanen möjliggör.



Figur 1. Båda planområdena och närliggande vägar. (Illustration: Umeå kommun.)



Figur 2. Planerade åtgärder för den kommunala infrastrukturen tillsammans med järnvägen. Norrbotniabanas dragning illustreras med svartstreckad linje. Gula pilar visar ombyggnad av infrastruktur som denna detaljplan

reglerar. Röd markering och pil visar placering av nytt resecentrum och ny gång- och cykelsträckning. (Illustration: Umeå kommun).

Kungsvägens nya sträckning och den nya gång- och cykelbron har detaljprojekterats för att bestämma behovet av markyta och därmed planområdenas utbredning.

Genomförandet av planområdet för Kungsvägen, (i detta dokument kallad Planområde 1), innebär att Kungsvägen blir ny infartsgata genom direktanslutning till E4:an och lokaliseringen av planerat resecentrum. Planområde 1 omfattar därför nya anslutningar till Generalsvägen samt Bullmarksvägen och E4:ans södra av- och påfart i Sävar. För att tydliggöra kommunal drift och bekräfta befintlig väganslutning planläggs också del av Tomternavägen.

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

En omdragning av Kungsvägen kan påverka avrinningen och flödet i Öxbäcken, inklusive markens förmåga att omhänderta regn- och smältvatten (dagvatten). Planområde 1 för Kungsvägen är utformat med hänsyn till lågpunkter och behov av magasinering av dagvatten, för att säkerställa att avrinning till och flöden i Öxbäcken inte påverkas.

Planområdet för gång- och cykelbron (i detta dokument kallad Planområde 2) innefattar själva bron, anslutningen från bron till Drottningvägen och del av enskilda sträckningen av Ivarsbodavägen (kallad Allévägen) samt en flytt av befintlig nätstation. Den nya gång- och cykelbron inom Planområde 2 ersätter en befintlig gång- och cykeltunnel mellan Drottningvägen och Allévägen.

Detaljplanen bedöms överensstämma med gällande översiktsplan för Umeå kommun samt fördjupad översiktsplan för Sävar. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte innebära någon betydande miljöpåverkan.

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa planmässiga förutsättningar för en ny dragning av Kungsvägen samt för ny gång- och cykelbro. Planen ska säkerställa att det kommunala infrastruktursystemet överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan samt kommande resecentrum i Sävar.

Syftet med planläggningen är att göra Kungsvägen till en ny infartsgata till Sävar, samt möjliggöra för en gång- och cykelväg. Syftet med planläggningen av Kungsvägen är att göra vägen till ny infartsgata in i Sävar, i stället för Generalsvägen. Syftet är också att bredda vägsektionen för en ny gång- och cykelväg och trafikering med kollektivtrafik. Syftet är också att bekräfta Kungsvägens nya anslutningar till Bullmarksvägen, E4:an, Generalsvägen och del av Tomternavägen. Vidare är syftet att med hjälp av tredimensionell fastighetsbildning bekräfta Tomternavägens befintliga vägtunnel under E4:an och planerad vägtunnel under järnvägsbro, samt förlänga det kommunala huvudmannaskapet för Tomternavägen.

Detaljplanen syftar också till att hantera ett ökat dagvattenflöde och skyfall.

Syftet med planläggningen av gång- och cykelbron är att säkerställa gång- och cykelkopplingar mellan Sävar tätort och bostadsområden vid Ivarsbodavägen över den kommande järnvägen. Vidare är syftet att med hjälp av tredimensionell fastighetsbildning bekräfta brospannet för gång- och cykelbron.

Plandata

Planområde 1

(del av Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen)

Tätort	Sävar
Area	54 575 kvm
Markägoförhållande	Kommunal och privat mark. Planområdet berör också statlig mark och mark tillhörande Svenska kyrkan. Berör Öxbäcken för sträckningen av Kungsvägen.
Avstånd till Umeå centrum	Ca 17 km

Planområde 2

(ny gång- och cykelbro, del av Drottningvägen och del av Allévägen.)

Tätort	Sävar
Area	8 578 kvm
Markägoförhållande	Kommunal och privat mark.

Avstånd till Umeå centrum	Ca 17 km
---------------------------	----------

Planförfarande

Planen handläggs med utökat förfarande eftersom planen bedöms innebära ett betydande intresse för allmänheten när infartsgatan in till Sävar västerifrån görs om. Därtill bedöms planen även vara av stor betydelse för allmänheten, eftersom delar av privatägd mark tas i anspråk för kommunal gång- och cykelbro och kommunal gata.

Planen är förenlig med gällande översiktsplan och anses inte innebära någon betydande miljöpåverkan. Fram till samråd handlades detaljplanen med standardförfarande men på grund av inlösen av privat mark till allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap har förfarandet växlats till utökat. I detta fall sker kungörelse i samband med granskning.

Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning

Underlag och utredningar

- Samrådsredogörelse, Umeå kommun 2024.
- PM arkeologi, Västerbottens museum 2022.
- Dagvattenutredning med skyfallskartering, WSP 2022.
- PM Natura 2000 WSP 2022.
- Bullerutredning, WSP 2024.
- Detaljprojektering Kungsvägen och gång- och cykelbro, WSP 2021–2024.
 - Illustrationskarta Kungsvägen och gång- och cykelbro, WSP 2024.
 - Illustrationskarta Kungsvägen, WSP 2024.
 - Illustrationskarta gång- och cykelbro, WSP 2024.
 - Gatusektion Kungsvägen, Generalsvägen och Tomternavägen, WSP 2024.

Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden

Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg

Anläggandet av Norrbotniabanan är av regional och nationell betydelse eftersom den skapar en dubbelspårfunktion för godstrafiken samt vidgar de nordliga kustlänens arbetsmarknadsregioner. Trafikverket genomförde en järnvägsutredning¹ mellan åren 2006–2011 som resulterade i järnvägskorridoren för Umeå–Robertsfors. Den beslutade korridoren för Umeå–Robertsfors ligger till grund för Trafikverkets fortsatta planering av delsträckan Dåva–Gryssjön som berör Sävar tätort. Utredningarna och järnvägsplanen Dåva–Gryssjön har varit viktiga förutsättningar för arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Sävar.

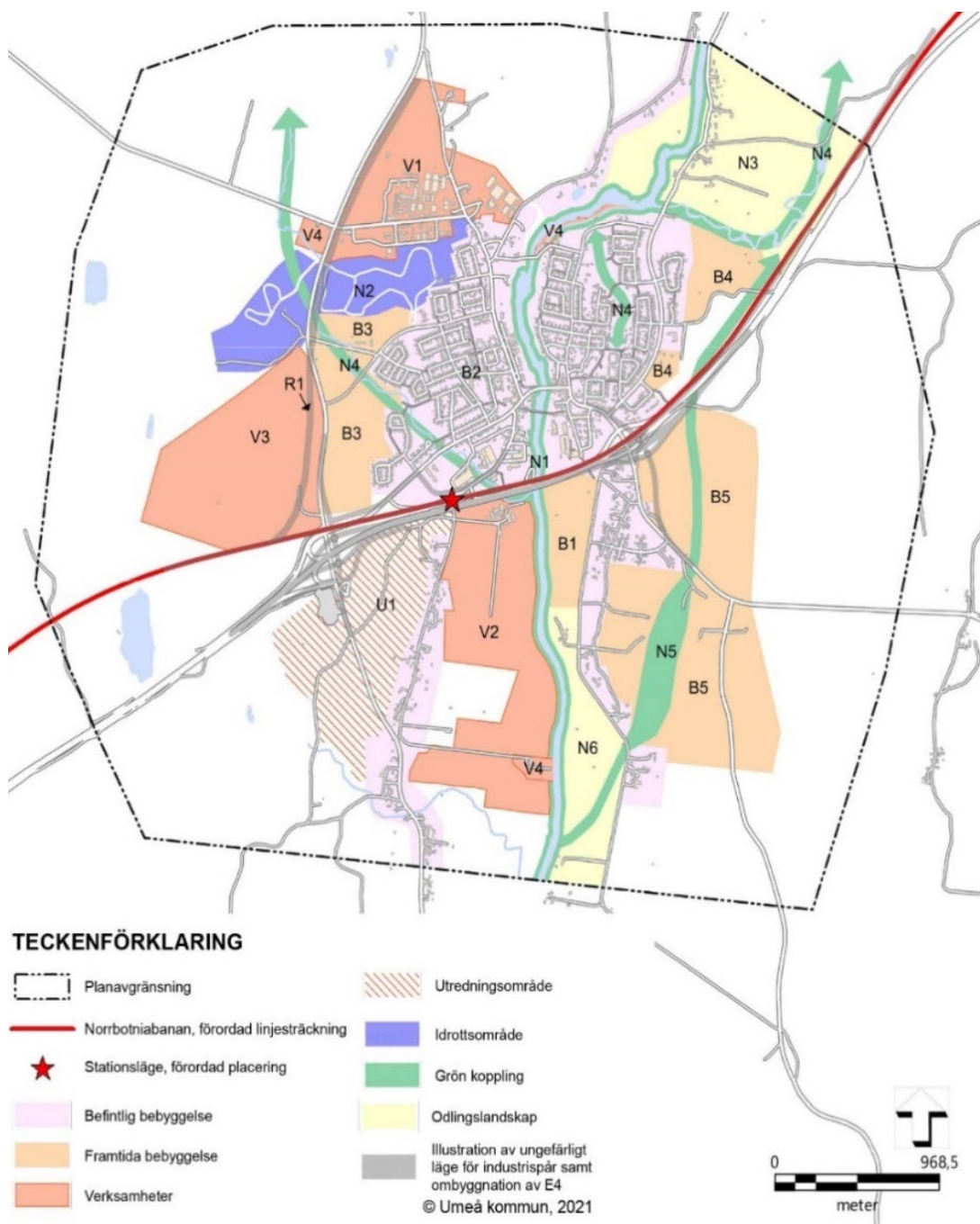
Umeå kommun antog en ny fördjupad översiktsplan för Sävar i augusti år 2021² (även kallad FÖP Sävar), se Figur 3. Bärande teman i planen är infrastruktur och resecentrum, nya bebyggelseområden och centrumfunktioner. En viktig aspekt är att skapa förutsättningar för Norrbotniabanan där det i översiktsplanen redovisas ett föreslaget läge för resecentrum i Sävar, markerad med stjärna i Figur 3. Ett resecentrum i Sävar knyter orten närmare Umeå genom kortare restid, samtidigt som helt nya pendlingsmöjligheter öppnas upp norrut mot Robertsfors och Skellefteå liksom söderut mot Örnsköldsvik. Sävars nya resecentrum föreslås få en central placering som gör det lätt att ta sig till och från stationen som gående eller cyklist.

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

Detaljplanen som har till syfte att skapa planmässiga förutsättningar för ny gång- och cykelbro såväl som ny dragning av Kungsvägen bedöms vara förenlig med översiktsplanens intentioner.

¹ Norrbotniabanan Järnvägsutredning 110 Umeå–Robertsfors Slutrapport 2011:12.

² Fördjupning för Sävar, Umeå kommun, antagen 2021.



Figur 3. Plankarta antagandehandling, tillhörande Fördjupning för Sävar (Umeå kommun, 2021).

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Ett antal gällande detaljplaner påverkas av planförslaget för Sävar 61:1 m.fl. Dessa redovisas i Figur 4 och Tabell 1 nedan. Genomförandetiden har gått ut för samtliga detaljplaner.



Figur 4. Gällande detaljplaner samt planområdets delar markerade med röd streckad linje.

Tabell 1. Redovisning av berörda gällande detaljplaner samt den markanvändning som berörs inom respektive detaljplan.

Namn på detaljplan	Aktnummer	Datum för laga kraft	Markanvändning som berörs av planförslaget
Stadsplan för södra delen av Öxbäcksområdet	2480K-P SÄ A2/19	1973-06-04	Gata och park/plantering
Detaljplan för Sergeanten	2480-P97/8	1997-04-30	Natur, gata, småindustri/hantverk
Byggnadsplan för Södra industriområdet	2480K-P SÄ A1/11	1969-06-06	Motorservice, industri, gata, park och plantering
Stadsplan för Löjtnanten	2480K-P SÄ A2/20	1974-02-07	Industri, gata, allmänt ändamål
Stadsplan för Fältskäraren	2480K-P SÄ A3/29	1979-11-06	Allmänt ändamål, gata, park och plantering
Stadsplan för Södra Östermalm	2480K-P SÄ A1/33	1980-12-15	Park och plantering

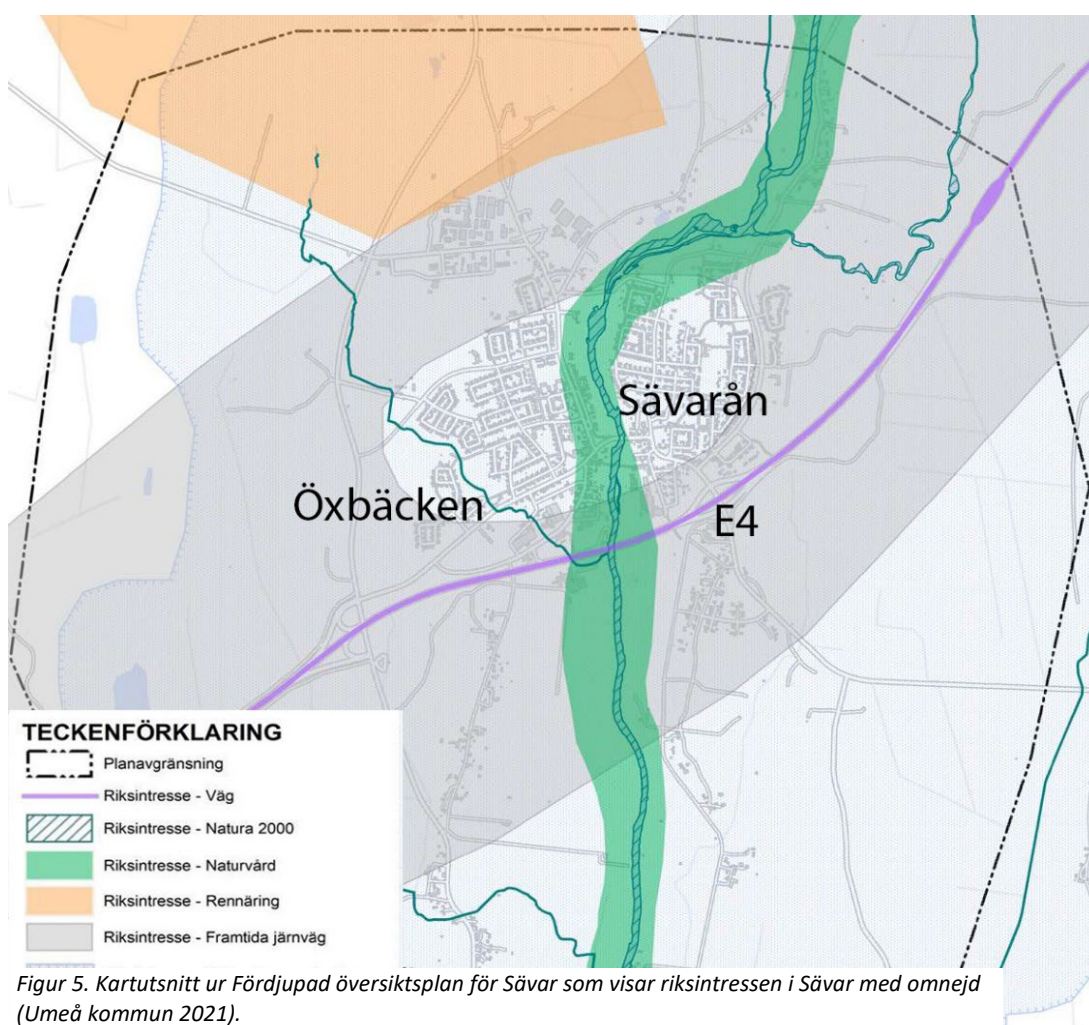
Riksintressen

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

Som ses i Figur 5 omfattas båda planområden av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, planerad järnväg.

Riksintresse för kommunikationer gällande väg E4 berör delar av det planområde som möjliggör för gång- och cykelväg vid Sävar skola.

Sävarån med käll- och biflöden är utpekad som Natura 2000-område, riksintresse för naturvård enligt 3 kap. 6 § miljöbalken och riksintresse enligt 4 kap. 6 § miljöbalken. Delar av planområdet omfattas av dessa riksintressen eftersom Öxbäcken som går under Kungsvägen utgör ett biflöde till Sävarån.



Figur 5. Kartutsnitt ur Fördjupad översiktsplan för Sävar som visar riksintressen i Sävar med omnejd (Umeå kommun 2021).

Förändringar och konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen bedöms innebära en positiv påverkan på riksintresset för kommunikationer *planerad järnväg*, då syftet med flytten av Kungsvägen och den nya gång- och cykelbron är att bereda plats för järnvägen.

Planområdet för gång- och cykelvägen är anpassat och reglerat för att minimera påverkan på riksintresset E4.

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

Andra särskilda områdesskydd

Natura 2000

Planområdet för Kungsvägen berör Öxbäcken som är ett biflöde till Sävarån och utpekat Natura 2000-område.

Vid genomförandet av detaljplanen behöver en anmälan om vattenverksamhet göras, eftersom ombyggnaden av Kungsvägen innebär arbeten vid och i passagen över Öxbäcken. Detaljplanen innebär att Öxbäcken passerar genom en ny och större vägtrumma när Kungsvägen byggs om. Trafikverket kommer även att anlägga en ny trumma för Öxbäcken i samband med att järnvägen byggs. Öxbäckens nya trummor utformas med smådjurspassage och ska vara lika i funktion och storlek.

Biotopskydd – alléträd

Planläggningen berör en del av en allé som är planterad på privat mark på ömse sidor om den enskilda förgreningen av Ivarsbodavägen kallad Allévägen. Delar av allén behöver tas ned för att möjliggöra att gång- och cykelvägens södra ramp kan anläggas. Då trädallén består av fler än fem stycken lövträd planterade i dubbla rader berörs den av det generella biotopskyddet.



Figur 6. Del av planområde 2 som berörs av biotopskydd.

Umeå kommun har fått beslut om dispens av Länsstyrelsen i Västerbotten 2023-02-02 för avverkning av träd i allén på fastigheterna Sävar 4:38, Sävar 4:3 och Sävar 4:26, se figur 6. Dispensen gäller fem år från och med det datum som beslutet fått laga kraft.

Båda sidor av befintlig allé kommer avverkas längs en sträcka på cirka 100 meter och därefter återplanteras. De träd som berörs av dispensbeslutet för avverkning utgörs av björkar (32 björkar) och tallar (tio tallar). Berörda träd uppges ha en ungefärlig diameter i brösthöjd på 20–25 cm. Den del av allén som fortsätter åt sydost kommer att lämnas kvar.

Länsstyrelsen gör bedömningen att det i detta fall finns särskilda skäl för att bevilja dispens från biotopskyddet, då träden avverkas för att möjliggöra nybyggnad av planerad gång- och cykelbro. Åtgärden säkerställer gång- och cykeltrafiken över kommande järnväg (Norrbotniabanans första etapp) och nuvarande E4 och bedöms därmed vara av angeläget allmänt intresse.

Strandskydd

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

Del av planområdet för Kungsvägen omfattas av strandskydd, där Öxbäcken passerar genom planområdet. För att möjliggöra ett genomförande av planförslaget krävs ett

upphävande av strandskyddet inom en zon på 100 meter från Öxbäcken av allmän platsmark **[GATA]**, se Figur 7.

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

Som särskilda skäl åberopas 7 kap. 18 c § 1 st. miljöbalken, att området redan är ianspråktaget (genom att Kungsvägen redan idag passerar Öxbäcken), samt 7 kap. 18 c § 5 st. miljöbalken, att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet.

Kungsvägen behöver flyttas för att göra plats för järnvägen som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Flytten av Kungsvägen är en viktig del i det kommunala trafiksystemet och dess funktion är fortsatt viktig för utvecklingen av ett hållbart transportsystem i Sävar. För att möjliggöra en utbyggnad av järnväg längs Norrlandskusten måste Kungsvägen flyttas och dessa åtgärder bör således bedömas som ett allmänt angeläget intresse.

Bedömningen är att en förflyttning av Kungsvägen inte påverkar strandskyddets syfte. Utifrån ovanstående, samt att intresset att ta området i anspråk såsom avses i planen bedöms väga tyngre än strandskyddets intressen, upphävs strandskyddet inom område markerat med **[a]** i plankartan, se Figur 7.



Figur 7. Område som berörs av strandskydd.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

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

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

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

Undersökningen grundas på bifogad genomgång av planens miljöpåverkan.

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

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

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

Däremot förväntar sig länsstyrelsen att de delar som i bedömningsmallen har bedömts som risk för miljöpåverkan belyses i planbeskrivningen. Därtill framför länsstyrelsen följande:

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

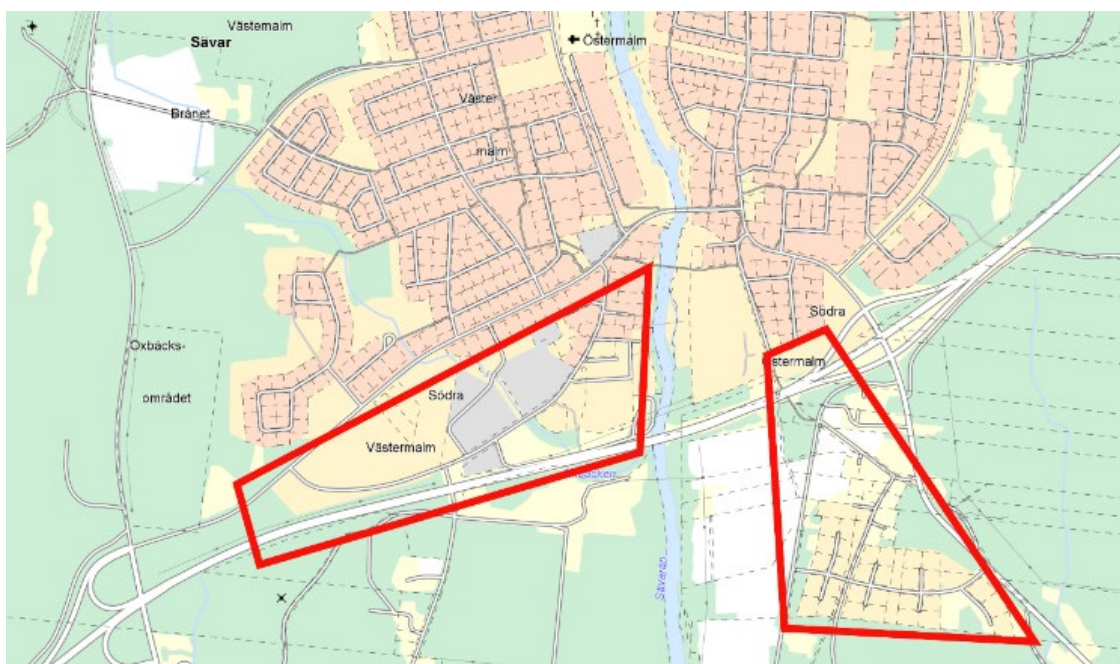
vid 100-års regn, vilket innebär att kommunen kan behöva titta på hur passagen ska utformas utan att påverka bäckens svämplan.

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

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla 23 augusti–13 september 2021. Länsstyrelsens synpunkter är tillgodosedda genom dagvattenutredning med föreslagna fördröjningsåtgärder och PM Natura 2000.³

Samrådsrets

Detaljplanens samrådsrets består av närliggande fastighetsägare samt andra som bedöms beröras direkt av ett genomförande av detaljplanen. Samrådsretsens storlek har anpassats utifrån att planförslaget bedöms ha ett visst allmänt intresse inom Sävar samt har stöd i gällande översiktsplan, men inte medför betydande miljöpåverkan, se Figur 8.



Figur 8. Samrådsrets för Kungsvägen respektive gång- och cykelbro. Förutsättningar och förändringar

³ Dagvattenutredning inkl. skyfallsanalys Kungsvägen, WSP 2022.

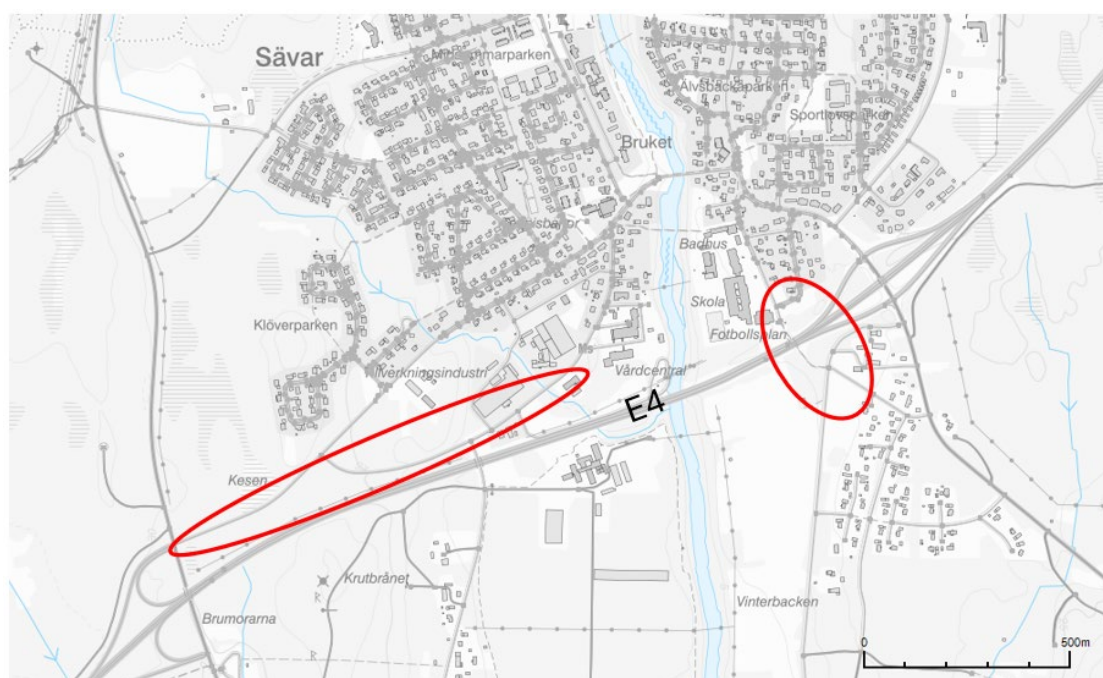
PM Natura 2000 Öxbäcken, komplettering gällande yttrande för detaljplan Sävar 61:1 m.fl., WSP 2022.

Planeringsförutsättningar

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

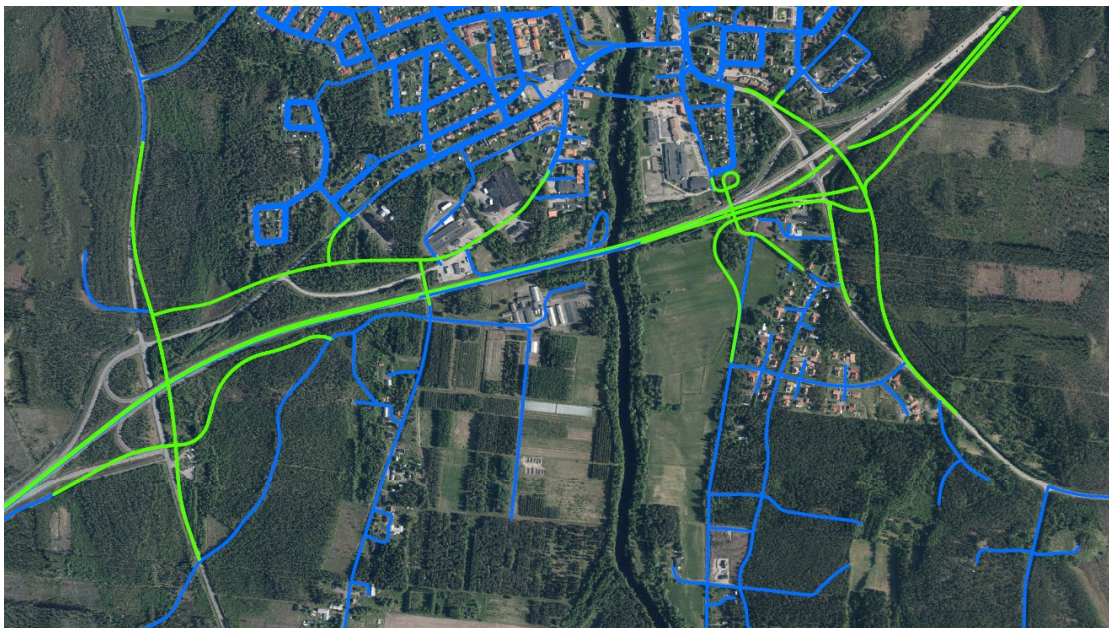
Övergripande vägsystem i Sävar

Vägsystemet i Sävar består av ett gatunät anpassat till terrängen med rutnätsstruktur och vissa säckgator. De huvudsakliga infartsgatorna söderifrån till Sävar tätort är Generalsvägen och Rosenius väg. I Figur 9 nedan visas det befintliga gatunätet i södra Sävar.



Figur 9. Befintligt vägsystem i Sävar tillsammans med planområdena markerade.

Anläggandet av den nya järnvägen Norrbotniabanan medför att delar av vägsystemet i Sävar kommer att förändras och byggas om. Förändringarna innebär att båda trafikplatserna längs E4:an byggs om samt att Kungsvägen byggs om och blir ny infartsgata. Även anslutningarna mellan Kungsvägen, Generalsvägen och Tomternavägen byggs om. Ytterligare förändringar är att en ny gång- och cykelbro byggs mellan Drottningvägen och Allévägen och att Granvägen får en ny sträckning. En översikt över hur vägsystemet kommer förändras i och med genomförandet av denna detaljplan tillsammans med Trafikverkets järnvägsplan, visas i Figur 10.



Figur 10. Översikt över befintligt vägsystem i södra Sävar markerat med blått och planerade nya vägsträckningar markerade i ljusgrönt. (Illustration: Trafikverket).

Detaljplanen omfattar två planområden inom Sävar tätort. Planområde 1 innefattar en omdragning av Kungsvägen och planområde 2 för ny gång- och cykelbro. I Figur 11 nedan är planområdena med angränsande vägar utmärkta.



Figur 11. Översiktsbild där de två planområdena är markerade med gult.

Planområde 1

Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen

Planområde 1 för Kungsvägen sträcker sig från Bullmarksvägen och Ljungvägen via del av Tomternavägen fram till Prästgårdsallén. Den västra delen av planområdet från Bullmarksvägen fram till Tomternavägen utgörs idag i huvudsak av befintlig naturmark och skogsmark samt till mindre del av befintlig gata. Området har stora höjdskillnader med en lågpunkt i korsningen mellan Kungsvägen och vägen mot Tomterna. Planområde 1 innefattar även Tomternavägens befintliga sträckning med vägtunnel under E4.

I Figur 12 nedan syns Kungsvägens nuvarande sträckning västerut från korsningen med Tomternavägen.



Figur 12. Foto på Kungsvägens nuvarande utformning.

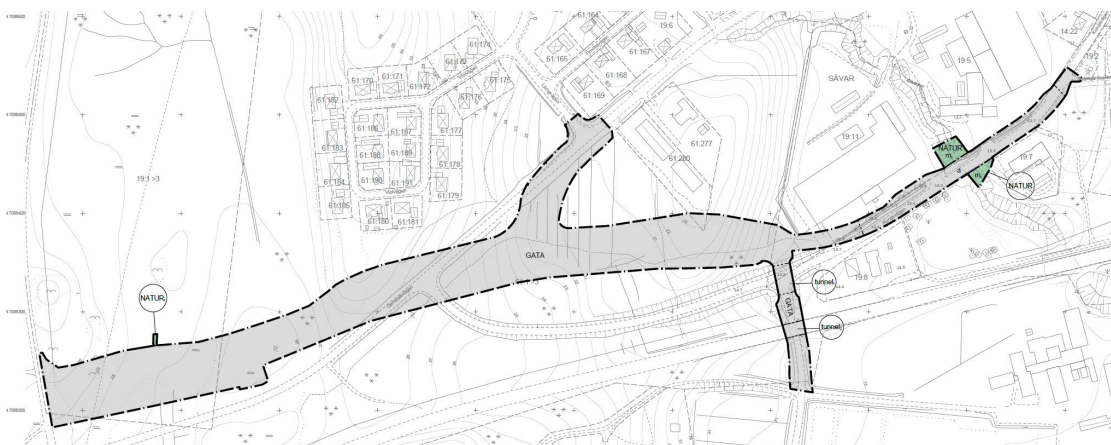
Den östra delen av Planområde 1 sträcker sig från korsningen mellan Kungsvägen och Tomternavägen fram till Prästgårdsallén. Här omges Kungsvägen av befintlig industri i norr samt en bensinstation i söder, se Figur 13. I denna östra del av Planområde 1 passerar Kungsvägen Öxbäcken med vägtrumma. Strax efter Öxbäcken finns ytterligare en industribyggnad norr om Kungsvägen och Sävar brandstation i söder. Därefter kommer Prästgårdsallén på södra sidan av Kungsvägen som slutar precis innan området där krigsmonumentet i Sävar tar vid.



Figur 13. Kungsvägen vy mot öster där fastigheten med snickeriverksamhet syns till vänster i bild. Fotot är taget strax öster om korsningen mot Tomternavägen. I bildens bakgrund skimras den punkt där Kungsvägen passerar Öxbäcken (Foto: WSP).

Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen innebär för Planområde 1 att Kungsvägen blir bredare och att vägsträckningen dras om längre norrut i den östra delen, se figur 14. Generellt gäller att östra delen av planområdet för Kungsvägen och Generalsvägen är bredare än den västra sektionen för att få plats med det släntutfall som blir med vägens nya höjdsättning. I den västra delen av planområdet breddas enbart befintlig sektion och därför behövs inte en lika bred sektion planläggas för att säkerställa markbehovet. Kungsvägen får också en direktanslutning till Bullmarksvägen och en ny anslutning till Generalsvägen. Planområde 1 bekräftar även Generalsvägens korsning med Ljungvägen och nuvarande sträckning av Tomternavägen.



Figur 14. Utsnitt ur plankartan över Planområde 1.

Vägområdena inom planområdet planläggs med användningen [GATA]. Planen möjliggör en ny vägsektion för Kungsvägen och del av Generalsvägen som ger plats för gång- och cykelväg, grönremsa med trädplantering och på vissa delar en trottoar

med gångbana. Sektionsbilder för respektive vägsträcka återfinns under avsnittet *Gator och Trafik – Planområde 1*.

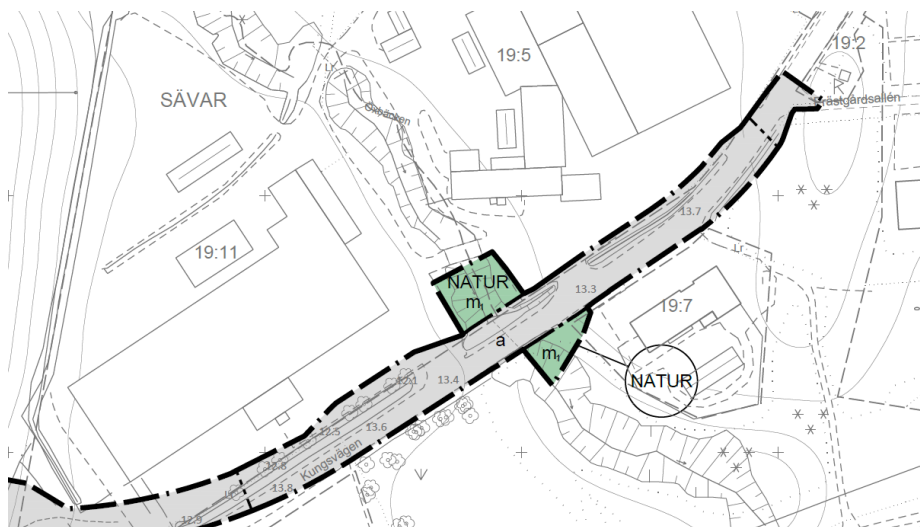
Från korsningen med Kungsvägen bekräftar planområdet Tomternavägens nuvarande sträckning fram till korsningen med Gamla Sävarvägen och infarten till Skogfork enligt figur 15. För Tomternavägen finns två egenskapsområden med bestämmelser för vägtunnlar som avgränsar planområdet vertikalt. Detta görs för att detaljplanen inte ska lösa in utrymmen som behövs enligt järnvägsplanen.

Bestämmelse [**tunnel₁**] reglerar att tunnel för vägtrafik avgränsas vertikalt uppåt till 4,7 meter över nollplanet. Inom området för [**tunnel₁**] kommer Tomternavägen att gå i tunnel under järnvägen. Bestämmelsen [**tunnel₂**] innebär att tunnel för vägtrafik avgränsas vertikalt uppåt till 3,6 meter över nollplanet. Bestämmelsen bekräftar befintlig vägtunnel för Tomternavägen under E4:an. Området för tunnel med bestämmelse [**tunnel₁**] kommer att bli bredare än befintlig E4 tunnel. I nuläget är det inte aktuellt att bygg om E4 tunneln. Bestämmelserna för tunnelarna innebär att planområdet avgränsas tredimensionellt för själva vägtunnelarna.



Figur 15 Utsnitt ur plankartan över del av planområde 1 som berör Tomternavägen.

För Kungsvägen är strandskyddet upphävt [**a**]. Vid Kungsvägens passage över Öxbäcken planläggs erosionsskydd med användningen [**NATUR**] och bestämmelsen [**m₁**] som medger erosionsskydd. Se Figur 16.



Figur 16. Utsnitt ur plankarta över passagen vid Öxbäcken med områden för erosionsskydd.

Planområde 2

Gång- och cykelbro, Drottningvägen och Allévägen

Planområde 2 för gång- och cykelbron berör befintlig gång- och cykeltunnel, en nätstation, grönytor, öppen mark, befintlig väg E4 samt delar av Allévägen och Granvägen. Den befintliga gång- och cykeltunneln leder mellan Drottningvägen och korsningen mellan Allévägen och Granvägen.

Inom Planområde 2 finns ingen befintlig bebyggelse bortsett från en nätstation. I anslutning till Planområde 2 finns Sävar skola, bostäder längs med Hagvägen i norr samt bostäder längs med Granvägen i söder, se Figur 17.

På södra sidan om E4:an ansluter den befintliga gång- och cykeltunneln till en enskild förgrening av Ivarsbodavägen som omges av en dubbelsidig trädallé. Allévägen används främst för gång- och cykeltrafik. Vid anslutningen mellan gång- och cykeltunneln och Allévägen sträcker sig Granvägen. Granvägen är en enskild väg för biltrafik till bostäderna i området.



Figur 17. Vy mot söder på Drottningvägen. Till vänster i bild ses korsningen mellan Drottningvägen och Hagvägen. I bakgrunden ans befintlig gång- och cykeltunnel. Planområdet sträcker sig från grönområdet i fotots vänstra mellgrund och sträcker sig över nuvarande väg E4 (Foto: WSP).

Förändringar och konsekvenser

Inom Planområde 2 möjliggörs en ny koppling över E4:an och kommande järnväg med en gång- och cykelbro. Gång- och cykelbron börjar i norr med en anslutning till Drottningvägen och leder sedan söderut till Allévägen (del av den enskilda sträckningen av Ivarsbodavägen). Genomförandet av Planområde 2 innebär att den befintliga gång- och cykeltunneln mellan Drottningvägen och korsningen mellan Allévägen och Granvägen ersätts med en gång- och cykelbro. Anläggande av den nya gång- och cykelbron innebär att den befintliga nätstationen flyttas. Nätstationens nya placering regleras med användningen tekniska anläggningar [E].

Planområde 2 reglerar del av Drottningvägen med användningen [GATA]. Gång- och cykelbrons ramper regleras med användningen [GCVÄG].

Brospannet planläggs med en total bredd om sex meter, vilket möjliggör en körbana för gång och cykeltrafik på 4,5 meter samt kantstöd och räcken. Brospannet regleras med bestämmelserna [**bro₁**, **bro₂** och **bro₃**]. Brospannet avgränsas vertikalt i höjdlid för att överensstämma med Trafikverkets Järnvägsplan JP02 Dåva-Gryssjön. Detta innebär att det skapas ett planområde som avgränsas tredimensionellt för själva brospannet.

- Bestämmelsen [**bro₁**] innebär att brospannet för gång- och cykeltrafik avgränsas vertikalt nedåt till 6,7 meter över nollplanet.
- Bestämmelsen [**bro₂**] innebär att brospannet för gång- och cykeltrafik avgränsas vertikalt nedåt till 4,7 meter över nollplanet.
- Bestämmelsen [**bro₃**] innebär att brospannet för gång- och cykeltrafik avgränsas vertikalt nedåt till 3,7 meter över nollplanet.

Anledningen till de olika höjdbestämmelserna är det behövs olika fria höjder mellan brospannet och järnväg [**bro₁**], E4:an och nya Granvägen [**bro₂**] och den norra gång- och cykelrampen [**bro₃**]. Se Figur 18.



Figur 18. Utsnitt ur plankartan över hela planområde 2 för den nya gång- och cykelbron och del av Drottningvägen och del av Allévägen.

Gång- och cykelbrons södra ramp anpassas för att möjliggöra anslutning mot Allévägen, vilket gör den bättre avläsbar i landskapet och skapar en mer genkoppling. Allévägen planläggs med användningen [**GCVÄG**] för att bekräfta rampens markutrymme. I övrigt sker inga förändringar kring Allévägen.

Runt om gång- och cykelrampen planläggs ett område för allmän plats [**NATUR₁**] med specificeringen dike för att säkra den södra rampens avvattning och kommunal skötsel av dikena.

Planförslaget kommer tillsammans med de övriga åtgärder som planeras med anläggandet av nya järnvägsspår, nytt resecentrum, ombyggnation av väg E4 och anslutningsvägar att förändra landskapet och stadsbilden i Sävar på ett påtagligt sätt.

Även om åtgärderna som möjliggörs av planförslaget påverkar landskapsbilden, kommer området oavsett att genomgå stora förändringar till följd av byggandet av Norrbotniabanan.

Gator och trafik

För att fastställa Kungsvägens nya sträckning och planområde har gatuprojektering utförts mellan åren 2021-2024⁴.

Planområdet för gång- och cykelbron har i samrådet baserats på Trafikverkets förslag till ritningar och placering. Därefter har Sweco sedan våren 2023 detaljprojekterat järnvägen med tillhörande anläggningar samt gång- och cykelbron mellan Drottningvägen och Allévägen⁵. Detta har medfört både justeringar i planområdesgränsen för Planområde 1 och Planområde 2.

Planområde 1

Kungsvägen

För den del av Kungsvägen som ingår i planområdet finns idag inga separerade gång- eller cykelvägar. I sektionen av Kungsvägen som fortsätter åt nordost finns trottoarer på båda sidor om vägbanan från krigsmonumentet fram till korsningen med Generalsvägen.

Kungsvägens sträckning inom planområdet har funktionen av en lokalgata med en vägbredd på ungefär åtta meter, utan plats för gående i vägrenen. Kungsvägen har en skyltad hastighetsgräns på 40 km/timme. Befintligt trafikflöde för Kungsvägen är ÅDT på 868 fordon, varav 4,7 % tung trafik (2019).

Generalsvägen

Generalsvägen utgör befintlig infartsgata från E4:an och Bullmarksvägen samt huvudgata i Sävar tätort. Sträckningen av Generalsvägen som berörs av planområdet har ingen gång- och cykelväg. Det finns däremot trottoarer längs med Ljungvägen som slutar i korsningen med Generalsvägen. Det blir sedan ett avbrott i trottoarerna från korsningen med Ljungvägen och drygt 160 meter framåt på Generalsvägen.

Generalsvägen har en varierad skyltad hastighet, för sektionen som berörs av planområdet varierar begränsningen mellan 40-60 km/timme. Trafikflödet på Generalsvägen är ÅDT på 1 267 fordon, varav 5,8 % tung trafik.

Tomternavägen

Tomternavägen utgör en mindre infartsgata till Sävar som ansluter mellan statlig väg 642/Skomakarvägen och Kungsvägen. Den del av Tomternavägen som berörs av planområdet sträcker sig från korsningen med infarten till Skogforsks verksamhet

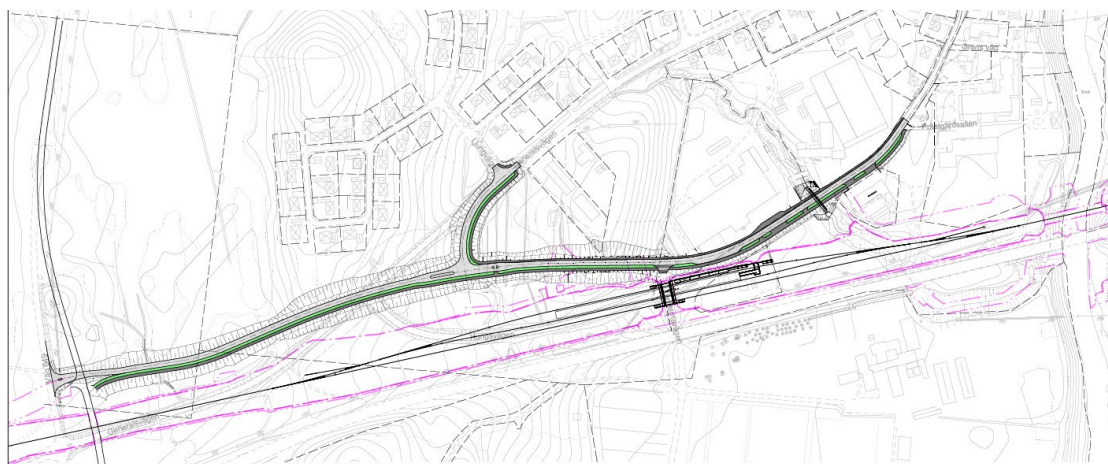
⁴ WSP Detaljprojektering redovisas i illustrationskartor, för både Kungsvägen och gång- och cykelbro, illustrationskarta enbart Kungsvägen, Gatusektion Kungsvägen, Generalsvägen och Tomternavägen WSP 2024

⁵ Sweco 2023 Detaljprojektering redovisas i illustrationskarta för gång- och cykelbro.

och Kungsvägen. Tomternavägen går i en vägtunnel under E4:an innan korsningen med Kungsvägen. Varken trottoarer eller gång- och cykelväg finns.

Förändringar och konsekvenser

Figur 19 nedan illustrerar hela nya dragningen av Kungsvägen och dess nya anslutning mot Generalsvägen tillsammans med järnvägsspår och järnvägplanens gränser.

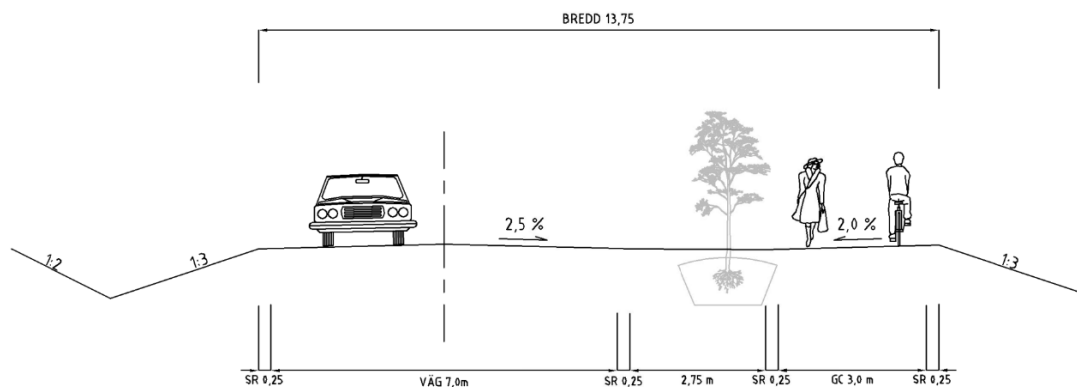


Figur 19. Utdrag ur illustrationskarta som visar Kungsvägens sträckning och funktioner utifrån detaljprojekteringen tillsammans med järnvägplanens markanspråk (ljuslila gränser).

Planområde 1 Kungsvägen

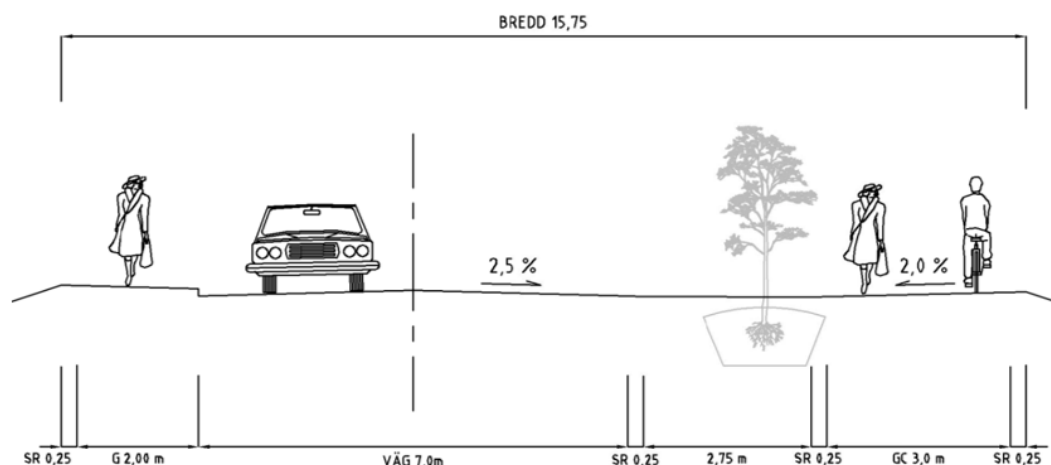
Detaljplanen möjliggör att hela Kungsvägens nya sträckning kan anläggas med separat gång- och cykelväg. Det innebär att det blir möjligt att gå och cykla från krigsmonumentet fram till Bullmarksvägen. Gång- och cykelvägen kan bli tre meter bred och separerad från körbanan. Delar av gång- och cykelvägens separering från körbanan utgörs av grönremsor med trädplantering.

Väster om ny korsning med Generalsvägen anläggs gatusektionen för Kungsvägen enligt Figur 20 nedan.



Figur 20. Gatusektion för Kungsvägen väster om ny korsning med Generalsvägen. Här finns grönyta och gång- och cykelbana på den ena sidan om vägbanan (Bild: WSP).

Från Kungsvägens nya korsning med Generalsvägen och österut mot centrala Sävar möjliggörs utöver gång- och cykelväg också en två meter bred gångväg på den andra sidan av vägen, se Figur 21. Gångvägen är tänkt att kunna ansluta till befintliga trottoarer i nordost.

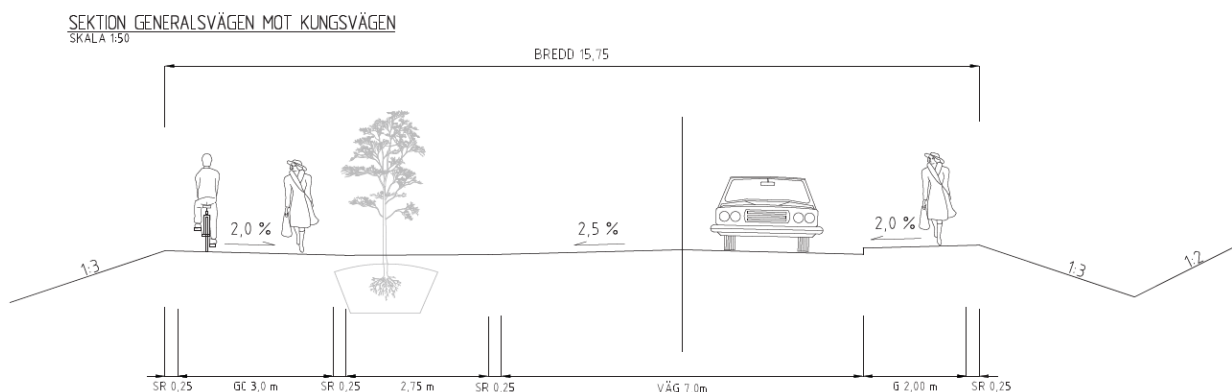


Figur 21. Gatusnitt för Kungsvägen öster om ny korsning med Generalsvägen. Här finns gångbana på den ena sidan av vägbanan och grönyta samt gång- och cykelväg på den andra sidan om vägbanan (Bild: WSP).

Larmljus kommer att behöva sättas upp på båda sidor längs med Kungsvägen strax innan Sävars brandstation, för att varna trafikanter att utryckningsfordon lämnar stationen. Dessa placeringar har studerats närmare i detaljprojekteringen, och kommer att hanteras i bygglovsprövningen. Enligt kommunens trafikmodell, som följer Trafikverkets prognosticerade trafikflöden för år 2040, förväntas huvudgatan trafikeras med 2800 fordon/dygn. Eftersom Kungsvägen blir ny huvudgata antas den trafikeras med 2800 fordon/dygn fram till korsningen med Generalsvägen. Därefter förväntas trafiken fördela sig lika mellan Kungsvägen och Generalsvägen, vilket då innebär att båda vägsträckorna har 1400 fordon/dygn.

Planområde 1 Generalsvägen

Generalsvägen kommer att få en ny anslutning från Ljungvägen och ned till ny korsning med Kungsvägen. Inom den nya sektionen anläggs en gång- och cykelväg på tre meter som blir separerad från körbanan, se figur 22. Separering från körbanan utgörs av grönremsor med trädplantering.



Figur 22. Gatusektion för ny sträckning av Generalsvägen. Här finns en gång- och cykelväg på den ena sidan om vägbanan och på andra sidan en trottoar. (Bild: WSP).

Planområde 1 Tomternavägen

Tomternavägen kommer att förses med en ny vägtunnel när järnvägen anläggs. Den nya vägtunneln kommer bli högre och bredare än den befintliga vägtunneln för passagen under E4:an, vilket möjliggör plats för separerad gång- och cykeltrafik. Däremot kommer den befintliga tunneln under E4:an inte att bytas ut i närtid, vilket innebär att sektionen där blir smalare med enbart en vägbana och att det inte blir ett sammanhängande utrymme för gång- och cykeltrafik, för den del av Tomternavägen som ingår i planområdet.

Planområde 2

Gång- och cykelbro, Drottningvägen och Allévägen

Planområde 2 trafikeras av gående och cyklister i tunneln under E4:an. Även Allévägen används främst för gång- och cykeltrafik.

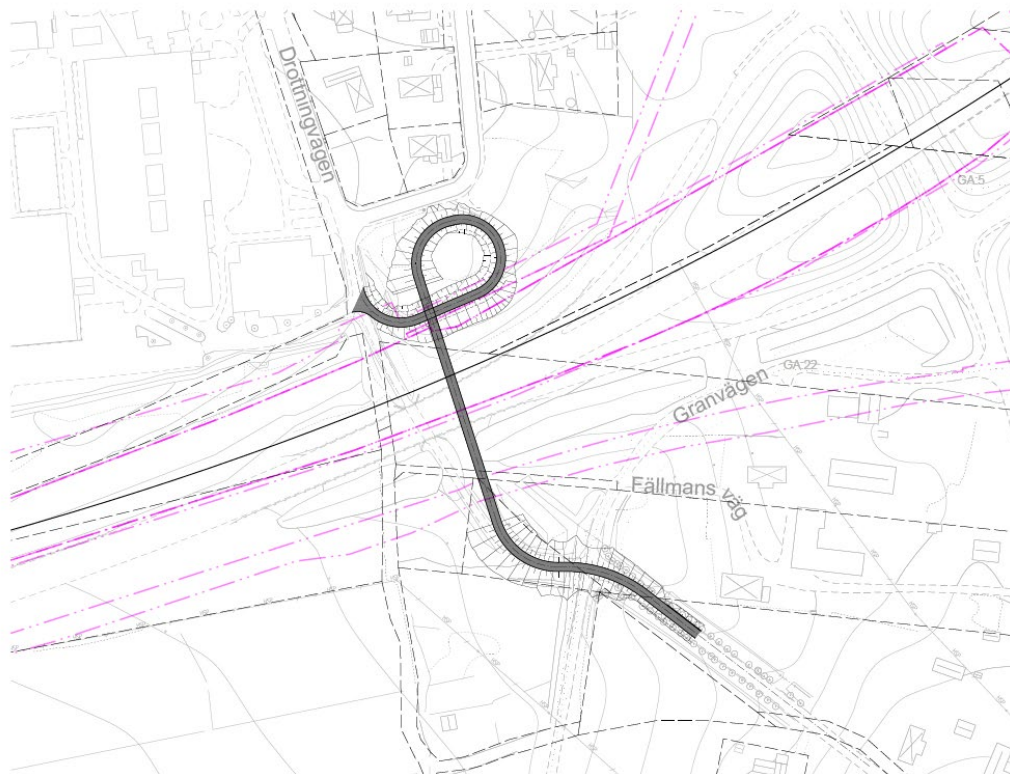
Den del av Drottningvägen som ingår i planområdet trafikeras av personbilstrafik till och från Sävar skola. Trafikeringen av denna del av Drottningvägen förväntas vara låg då det främst gäller trafik till skolan.

Förändringar och konsekvenser

Den nya gång- och cykelbron norra ramp kommer att gå i en spiralform för att ta upp höjderna inom det norra planområdet. Den södra rampen kommer att svänga en aning för att säkra en rak anslutning mot Allévägen. I Figur 23 är gång- och cykelbron illustrerad utifrån detaljprojekteringen⁶. Detaljprojekteringen har anpassat den norra

⁶ Sweco 2023 detaljprojektering

rampen att även kunna anslutas mot en tänkt gång- och cykelväg västerut, till området för Sävar resecentrum.



Figur 23. Utsnitt från illustrationskarta över gång- och cykelbron i enlighet med detaljprojektering, WSP 2024.

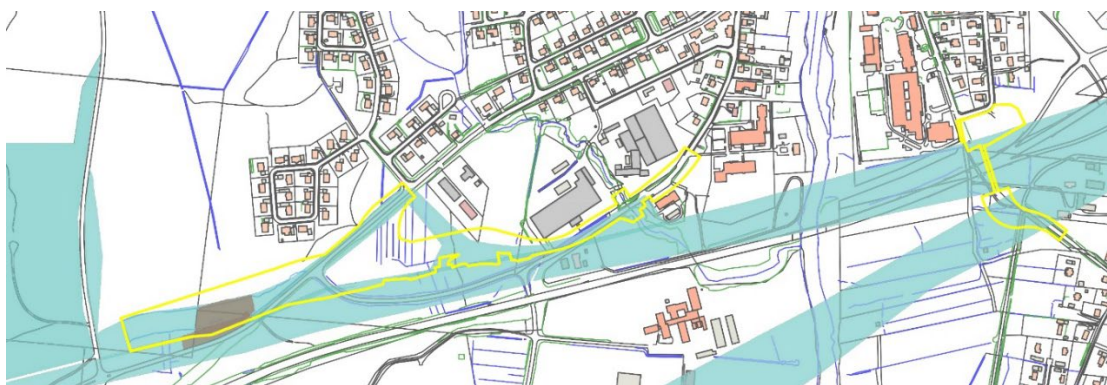
Kulturmiljö och fornlämningar

Planområdet ligger i anslutning till kulturmiljö för Sävar, se Figur 24. Enligt arkeologiska utredningar⁷ har fasta och lösa fynd som bland annat röjningsröse, kokkärl, tältspik, druvhagel, muskötkula och ryskt-ortodoxt krucifix påträffats inom och i närheten av Norrbotniabanans utredningsområde.

Ytterligare en arkeologisk utredning⁸, vid Kesenmyren, resulterade i sammanlagt fem fyndposter. Fyndmaterialet bestod av en smidd järnspik, två muskötkulor och en pistolkula.

⁷ Trafikverket, 2011 arkeologisk utredning i samband med järnvägsutredning.

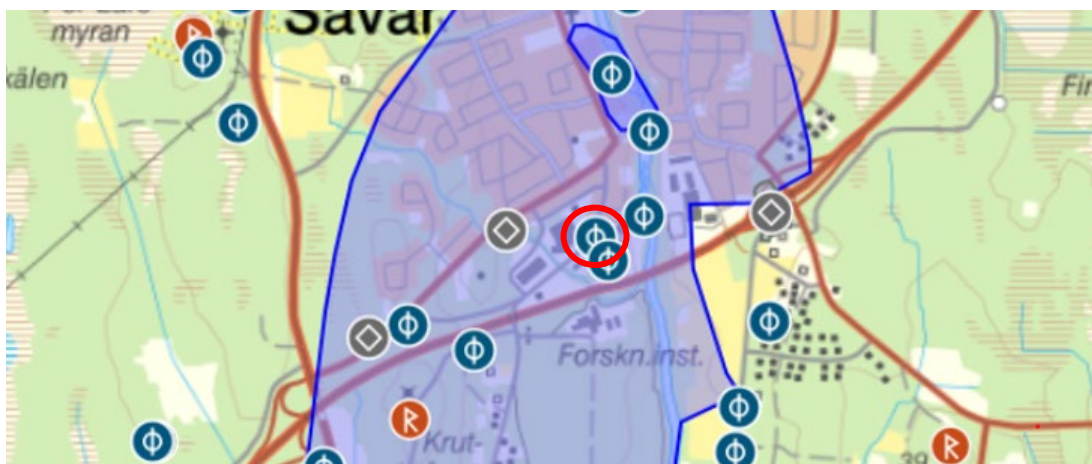
⁸ Trafikverket, 2020 arkeologisk utredning i samband med järnvägsplan Dåva-Gryssjön.



Figur 24. Kartutsnitt som visar områden där Trafikverket genomfört arkeologiska utredningar (ytor i turkos och brun) samt planområdena för Kungsvägen och gång- och cykelbron.

Den händelse som framför allt gör Sävar intressant arkeologiskt är *Slaget i Sävar* år 1808–1809 mellan Sverige och Ryssland. Slaget var en del av finska kriget och kallas ofta *det sista slaget på svensk mark*. Slagfältsområdet i Sävar utgör en av områdets viktigaste kulturmiljöer med stora kultur- och militärhistoriska värden. Huvuddelen av planområdena ingår i en större yta för övrig kulturhistorisk lämning (slagfält) utpekad av Riksantikvarieämbetet, se Figur 24.

Ett krigsmonument återfinns i Sävar (minnesmärke L1937:1041), se röd ring i Figur 25 vid korsningen mellan Kungsvägen och Prästgårdsallén och därmed i direkt anslutning till Planområde 1 för Kungsvägen.



Figur 25. Karta som visar ytan för övriga kulturhistoriska lämningar samt fornlämningar i planområdets närhet. Röd ring visar placering av krigsmonument (Fornsök, 2021).

På grund av att delar av Kungsvägens planområde berör outredda områden av arkeologiskt intresse mellan Generalsvägen, Kungsvägen och E4:an har en arkeologisk utredning gjorts av Västerbottens museum under augusti 2022.

Av utredningsplanen för den arkeologiska utredningen framgår att utredningsområdet består av ungefär 16 900 m². Metoder som används är okulär terrängrekognosering och därefter undersökning med metalldetektering. Dokumentation görs genom fotografering, beskrivning och inmätning med RTK-GPS.

En preliminär rapport⁹ lämnades för att i ett tidigt skede ge svar på vilken eventuell hänsyn som behövs i detaljplanearbetet. Resultat visar att inga nya fasta fornlämningar framkom vid Västerbottens museums utredning. Länsstyrelsen i Västerbotten bedömer att fynden är enstaka fynd som tillsammans ger en klarare bild av historieförloppet, men fynden ger ingen indikation på att platsen kan arkeologiskt undersökas vidare.

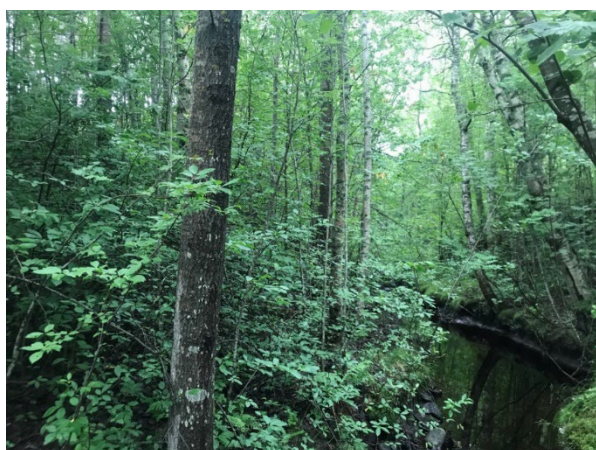
Förändringar och konsekvenser

Planförslaget innebär inte några förändringar avseende arkeologiska fynd eller kulturmiljö.

Naturmiljö

Den västra delen av planområdet för Kungsvägen består idag av skogsmark, mestadels barrskog. Genom området går en promenadstig. Enligt utförd landskapsanalys¹⁰ innehar den västra delen av planområdet inga höga naturvärden. Söder om Kungsvägen finns grönytor där kommunen har skötselansvar, vilket innebär mer parkliknande klippta ytor.

I den östra delen av planområdet för Kungsvägen rinner Öxbäcken, se Figur 26, i en ravinformad bäckfåra och är kulverterad där Kungsvägen korsar bäcken, se Figur 27. Öxbäcken är utpekad som Natura 2000-område och utgör därför ett särskilt värdefullt vattendrag. Öxbäcken är ett biflöde till Sävarån där flera för naturtypen karaktäristiska arter kan återfinnas. Öxbäckens fåra upprätthåller en grön korridor som binder samman ett skogsområde vid Jättklövshällorna i nordväst med Sävarån i sydost. Från Timotejvägen och söderut mot Sävarån rinner bäcken genom ett urbaniserat område.



Figur 26. Öxbäcken söder om Kungsvägen. (Foto: WSP.)

⁹Västerbottens Museum 2022 PM Arkeologi

¹⁰ Landskapsanalys Sävar (Tyréns 2016).



Figur 27. Trumma i Öxbäcken under Kungsvägen. (Foto: WSP.)



Figur 28. Vy mot nordväst strax väster om fastigheten för snickeriverksamhet. Av bilden framgår kupering i området som utgörs av skog med framför allt barrträd. (Foto: WSP)

Planområdet för gång- och cykelbron vid E4:an består av skogsmark och öppna gräsytor, se figur 28. Väster om planområdet ligger en skola med idrottshall. Söder om planområdet finns åkermark, skogsmark samt småskalig bebyggelse.

Förändringar och konsekvenser

Ett genomförande av detaljplanen innebär att oexploaterade ytor i form av skogsmark kommer att tas i anspråk för flytt av Kungsvägen. Flytten av vägen påverkar inga höga naturvärden inom marken som tas i anspråk. Delar av skogsmarken kommer att användas för nya Kungsvägen [**GATA**]. Huvuddelen av den planlagda gatusektionen kommer hårdgöras. Övriga ytor kommer bestå av slänter samt grönyta med trädplantering och vara av genomsläppligt material.

Trädplanteringen kan med fördel utgöras av trädarter som är lokalt förekommande.

Dagvatten från hårdgjorda ytor behöver fördröjas, vilket innebär att inga högre flöden än i dagsläget ska nå Öxbäcken. Dessa vattenåtgärder minimerar påverkan på Öxbäcken och de skyddsvärda arter som kan återfinnas där.

Service

I direkt anslutning till planområdet vid Kungsvägen finns en bensinstation med kiosk och biltvätt. Här finns även industrier och brandstation. I öster ansluter planområdet för Kungsvägen till vårdcentral, folk tandvård och rehabiliteringshem.

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

Förändringar och konsekvenser

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

Rekreation

I anslutning till planområde 1 för Kungsvägen finns ett promenadstråk som tillhör ett längre sammanhängande rekreativstråk utmed Sävarån, som korsar Öxbäcken.

Genom planområdet går en skoterled som passerar Kungsvägen i höjd med snickeriverksamheten, se figur 29. Väster om fastigheten för snickeriverksamhet går en stig genom skogsområdet som sammanfaller med skoterleden. I Figur 29 syns skoterledens sträckning med blå linje.



Figur 29. Blå linje i kartan visar skoterleden som passerar området.

Förändringar och konsekvenser

Rekreatiomsområdet längs med Sävarån och Öxbäcken bedöms inte påverkas av den aktuella detaljplanen. Promenadstråket och skoterleden påverkas av den nya vägsträckningen och skoterleden kan komma att utgå på den aktuella sträckan.

Kollektivtrafik

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

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

Förändringar och konsekvenser

Mellan Kungsvägen och järnvägen planerar Umeå kommun och Trafikverket att anlägga ett resecentrum med läge för busshållplats längs med Kungsvägen. Resecentrum omfattas inte av denna detaljplan. I huvudsak kommer resecentrum att trafikerar av lokal busstrafik och ersättningsbussar för tåget. I anslutning till resecentrum kommer två nya busshållplatser att anläggas utmed Kungsvägen.

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

Parkering, varumottagning och angöring

Längs med Kungsvägen finns flera anslutningar till verksamheter inom planområdet. Inom planområdet har industrier, brandstationen, bensinstation sina utfarter till Kungsvägen.

Det finns ingen möjlighet till parkering längs med Kungsvägen utan parkering löses inom verksamheternas och bostädernas egna fastigheter.

Förändringar och konsekvenser

Delar av befintliga parkeringar inom fastigheterna Sävar 19:5 och Sävar 19:11 kommer att påverkas i och med flytten av Kungsvägen. Alternativa placeringar och förslag har tagits fram i detaljprojekteringen¹¹ och det förs en dialog med berörda fastighetsägare kring placeringen av parkeringarna. Målsättningen är att parkeringar fortsättningsvis löses inom de egna fastigheterna.

Projekteringen av Kungsvägen har visat att övriga in- och utfarter kan lösas inom planområdet även om vissa höjdanpassningar behövs för att få till rätt lutningar.

Riskbedömning av transportled för farligt gods

E4:an ligger strax söder om planområdet och är transportled för farligt gods. Även Norrbotniabanan kommer att bli transportled för farligt gods.

Förändringar och konsekvenser

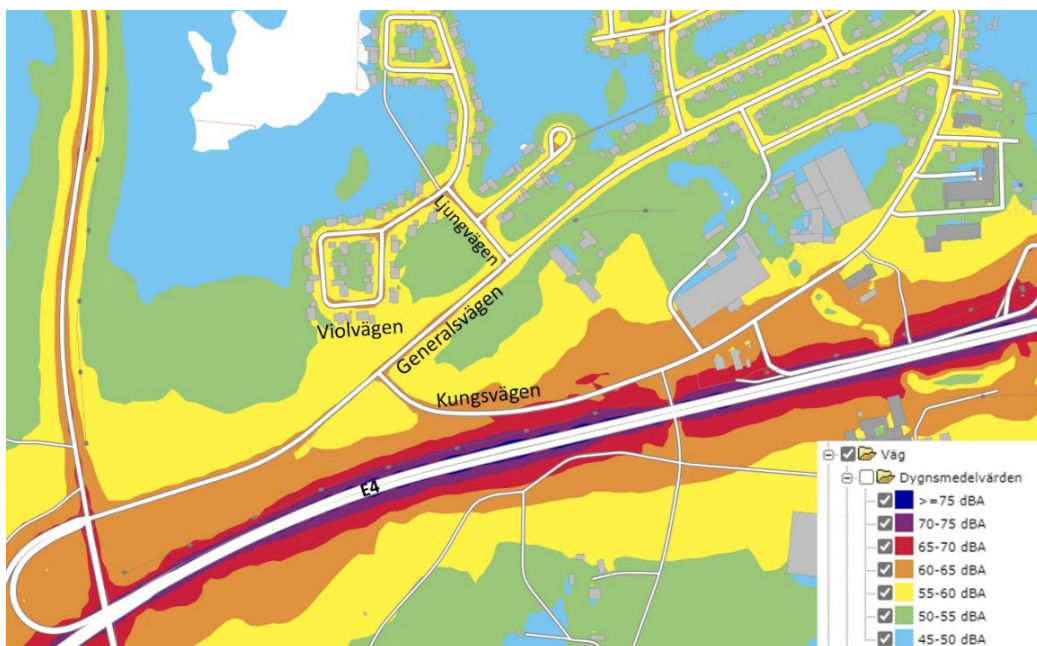
Ingen av ovanstående nämnda leder för farligt gods bedöms medföra sådana risker som innebär att säkerhetshöjande åtgärder behöver vidtas inom Planområde 1 och 2.

Buller

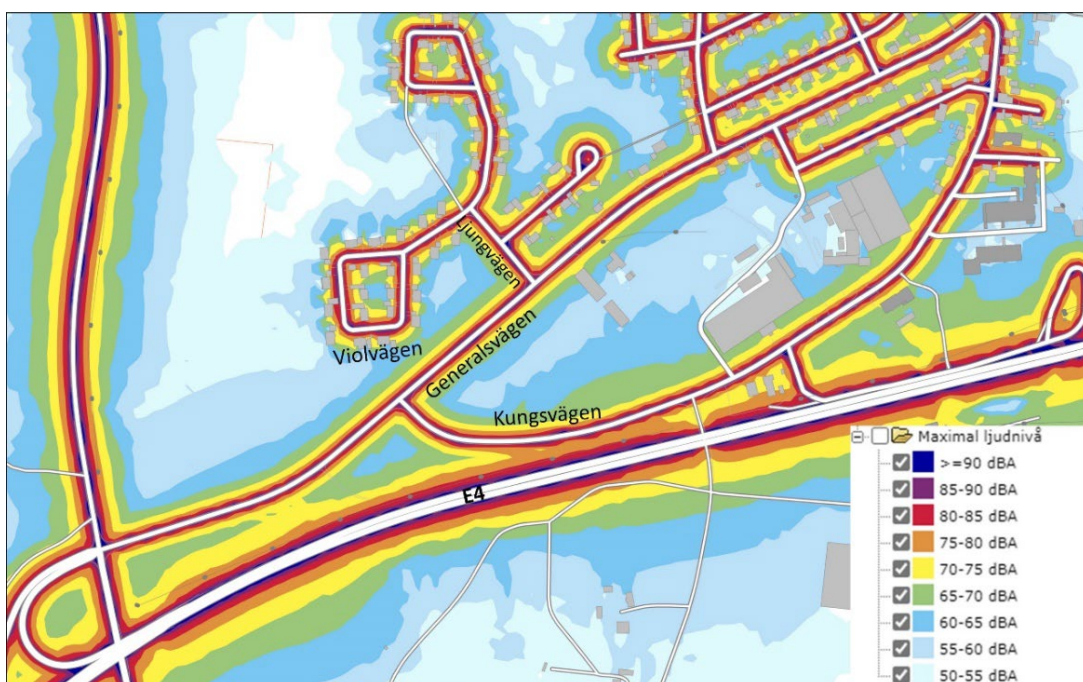
Buller är oönskat ljud som kan orsaka obehag. En detaljplan ska därför kunna visa att planområdet är lämplig med hänsyn till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

Dagens bullersituation invid Planområde 1 visas med kommunens övergripande bullerkartering från år 2022 i Figur 30 och Figur 31 nedan. I figur 30 visas att dygnsmedelvärdena (ekvivalent ljudnivå *Leq*) uppgår till 60-70 dBA precis invid Generalsvägen fram till korsningen med Ljungvägen. Några bostäder invid Violvägen påverkas av dygnsmedelvärdet på 55-60 dBA, från Generalsvägen, Kungsvägen och E4:an. För bostäderna vid Violvägen är Generalsvägen och E4:an de betydande bullerkällorna för dagens bullersituation.

¹¹ WSP, 2024 detaljprojektering av Kungsvägen.



Figur 30. Vägbuller ekvivalent ljudnivå (dygnsmedel), utdrag ur kommunens översiktliga bullerartering från år 2022.



Figur 31. Maximal ljudnivå (L_{max}) från vägbuller, utdrag ur kommunens översiktliga bullerartering från år 2022.

Den del av Kungsvägen som berörs av Planområde 1 har idag en relativt låg trafikering som sidogata från Generalsvägen, vilket innebär att Kungsvägen i sig inte genererar någon stor bullermängd. Kungsvägen berörs i huvudsak av vägbuller från E4:an och där varierar dygnsmedelvärdena mellan 55-70 dBA.

Den maximala ljudnivån (L_{max}) för Planområde 1 överskrider riktvärdet på 70 dBA precis invid vägkanten på berörda vägar. Vid Kungsvägen, Generalsvägen och E4 ligger de maximala ljudnivåerna precis vid vägkanten på över 90 dBA.

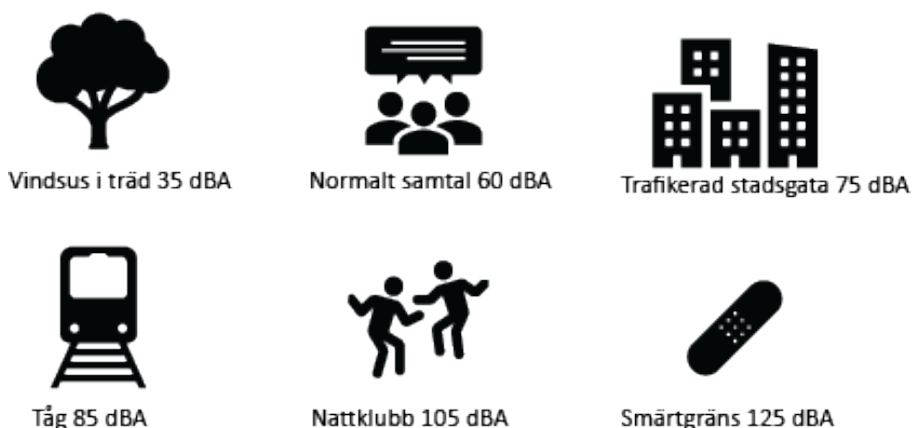
Enligt karteringen kan bostäderna invid Violvägen beröras av en maximal ljudnivå på mellan 70-80 dBA. Vilket innebär att riktvärdet enligt Naturvårdsverket för maximal ljudnivå vid uteplats kan överskridas.

För att bedöma påverkan av vägbuller på befintliga bostäder används Naturvårdsverkets vägledning se Figur 32.

	Bostads fasad (Leq_{24h})	Bostads uteplats (Leq_{24h})	Bostads uteplats (L_{max})
Vid väg	55 dBA	~55 dBA ^{II}	70 dBA ^I
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I

Figur 32. Utsnitt ur Naturverkets vägledning för riktlinjer gällande buller som påverkar befintliga bostäder.

Ljud som människan kan uppfatta ligger inom ett stort spann av ljudnivåer (ljudtrycksnivåer). För att beskriva och jämföra olika A-vägda ljudnivåer används en logaritmisk skala med mätenheten decibel (dBA). I Figur 33 nedan beskrivs vad olika värden av A-vägda decibel motsvaras av i ljudexempel från samhället.



Figur 33. Exempel på olika typer av ljud och deras värden i decibel A.

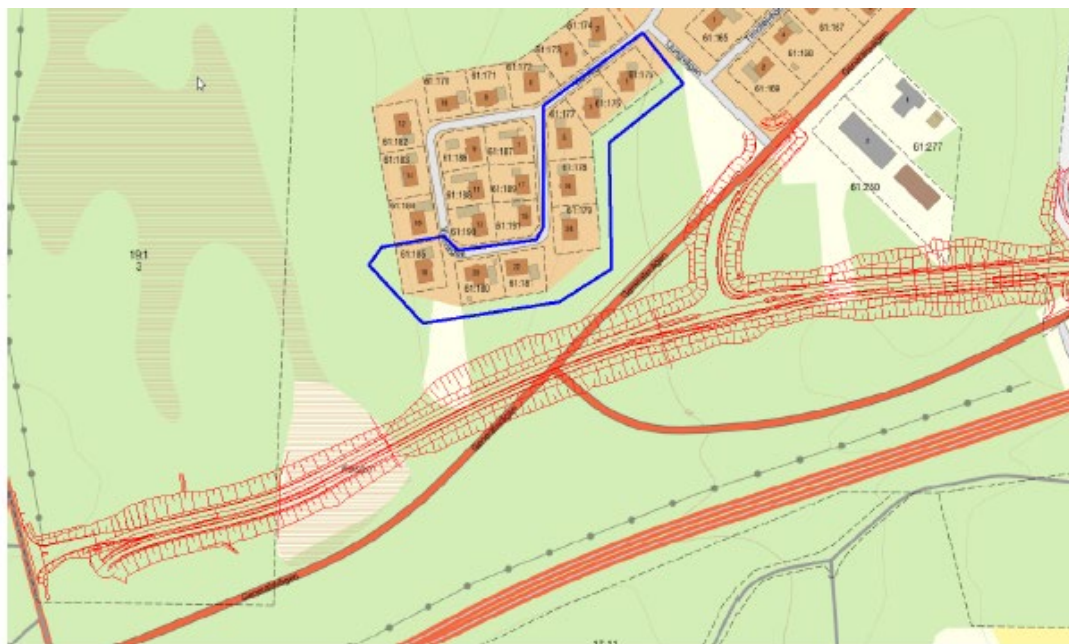
Tidigare utredning av buller för Järnvägsplan Dåva–Gryssjön

För Järnvägsplanen Dåva–Gryssjön (JP02) som möjliggör järnväg genom Sävar har en större bullerutredning tagits fram för hela Sävar. Resultatet visar att med bullerskärmar längs delar av järnvägen och E4:an kommer riktvärdena för buller

klaras i stort sett hela Sävar tätort. För några bullerberörda byggnader kommer Trafikverket att vidta fastighetsnära åtgärder.

Bullerutredning för omdragningen av Kungsvägen

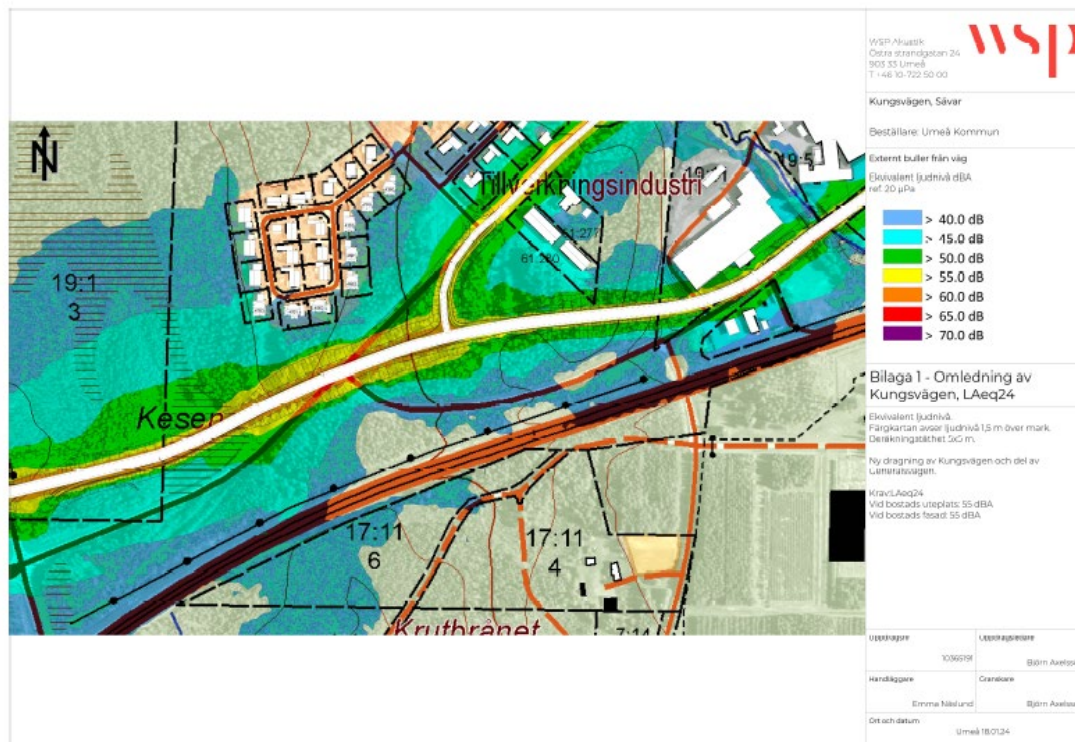
På grund av att Sävars nya infartsgata från trafikplats syd flyttas norrut hamnar den närmare befintliga bostäder längs med Violvägen. WSP har därför utfört en bullerutredning för att undersöka hur ett antal av de befintliga bostäderna, se Figur 34, invid Violvägen påverkas av vägbuller utifrån att Kungsvägen hamnar närmare och förväntad trafikmängd år 2040.



Figur 34. Kartbild över del av planområde 1 med fastigheter markerade där bullernivåer har prognostiserats i bullerutredning¹².

Resultatet av bullerutredningen visar att flytten och ombyggnationen av Kungsvägen ger en marginell ökning av vägbullernivåerna jämfört med nuläget. I Figur 35 nedan visas resultatet av bullerutredningen för flytten av Kungsvägen utifrån förväntade trafikflöden år 2040.

¹² WSP, 2024. Bullerutredning .



Figur 35. Utsnitt över ekvivalenta ljudnivåer av vägbuller när Kungsvägen byggs om.

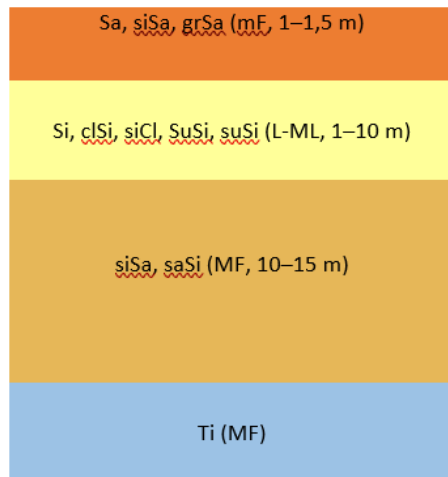
Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen innebär inte att några särskilda bullersänkande åtgärder behöver vidtas, eftersom de förändringar av bullernivåer som sker på grund av flytten av Kungsvägen blir marginella även med förväntade trafikmängder för år 2040. De stora bullerökningarna i Sävar sker från järnvägsdragningen och E4:ans förväntade trafikmängder. Bullerökningarna som sker till följd av Trafikverkets infrastruktur motverkas genom bullersänkande åtgärder som exempelvis bullerplank längs med E4:an och järnvägen.

Geotekniska förhållanden

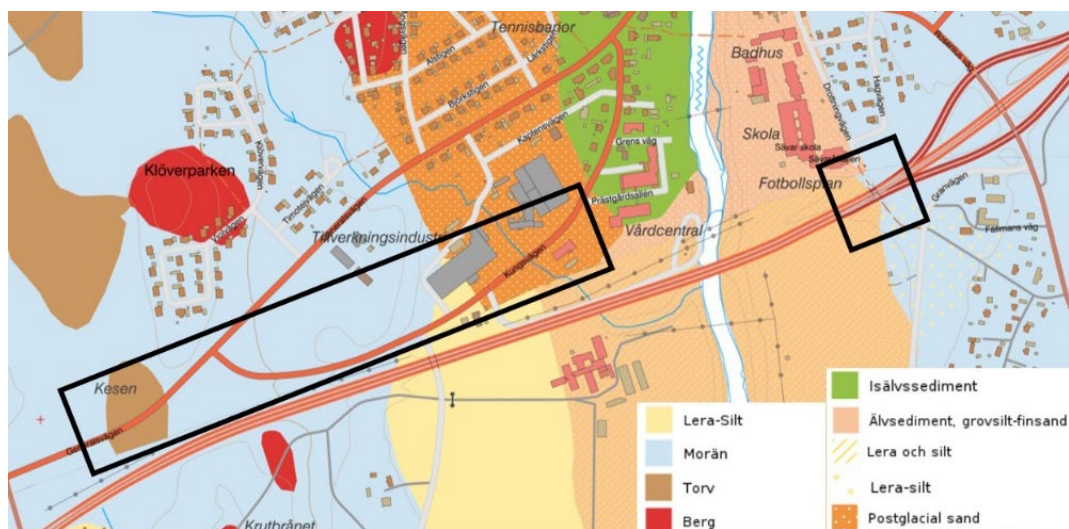
Bergarten i området är paragnejs. Berggrunden i området utgörs av svekokarelska orogenen, metamorf intrusiv bergart och ytbergart.

Enligt SGU:s översiktliga jordartskarta består grundlagret i de västra delarna av Kungsvägen av morän, vilket även understöds av Projekterings-pm Geoteknik, delen Dåva-Gryssjön. Jordarterna som överlagrar fast lagrade moränen består av fast lagrat grus, sand och siltig sand enligt utredningen. Dessa jordar övergår till mycket löst lagrad lera-silt, med inslag av sulfid, postglacial sand och isälvsediment i riktning mot Sävarån (SGU, 2021). Jordlagerföljder identifierade i geotekniska utredningen redovisas i skiss i Figur 36. Sulfidhaltiga jordar kan förekomma fr.o.m. cirka tre meter under markytan.



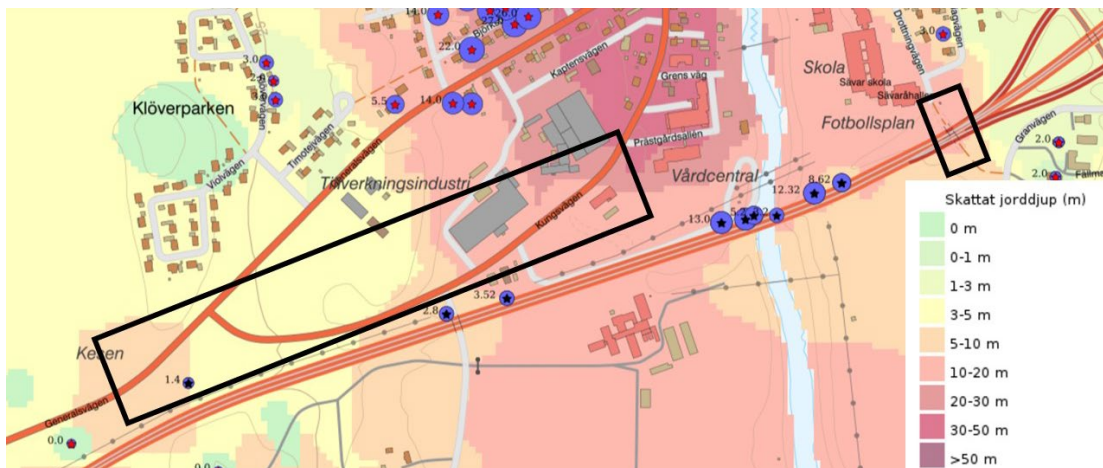
Figur 36. Jordlagerföljder mot Sävarån från vägen mot Tomterna. Lagringstätheten anges inom parentes: ML – mycket lös, L-Lös, mF – medelfast, F – fast, MF – mycket fast. Denna efterföljs av mäktigheten på lagret.

I området kring gång- och cykelvägen består ytlagret av grovsilt-finsand vilken underlagras av lera-silt väster om tunneln och morän på östra sidan enligt den översiktliga jordartskartan, se Figur 37. Enligt utredningen gjord inför anläggandet av Norrbotniabanan, har sand och grusig sand påträffats ovan morän även öster om dagens gång- och cykelväg, med underliggande siltlager endast närmare Sävarån.



Figur 37. Jordarter i planläggningsområdena, markerade med svarta rektanglar (SGU, 2021-11-29).

Jorddjupen inom områdena varierar mellan 3–30 meter under markytan enligt SGU:s jorddjupskarta, se Figur 38. De grundaste djupen ligger från snickeriverksamheten mot Kesen och största djupen mot korsningen med Prästgårdsallén. Vid gång- och cykelvägen ligger jorddjupet på 10–20 meter.



Figur 38. Jorddjupen inom planläggningsområdet (SGU, 2021-11-29).

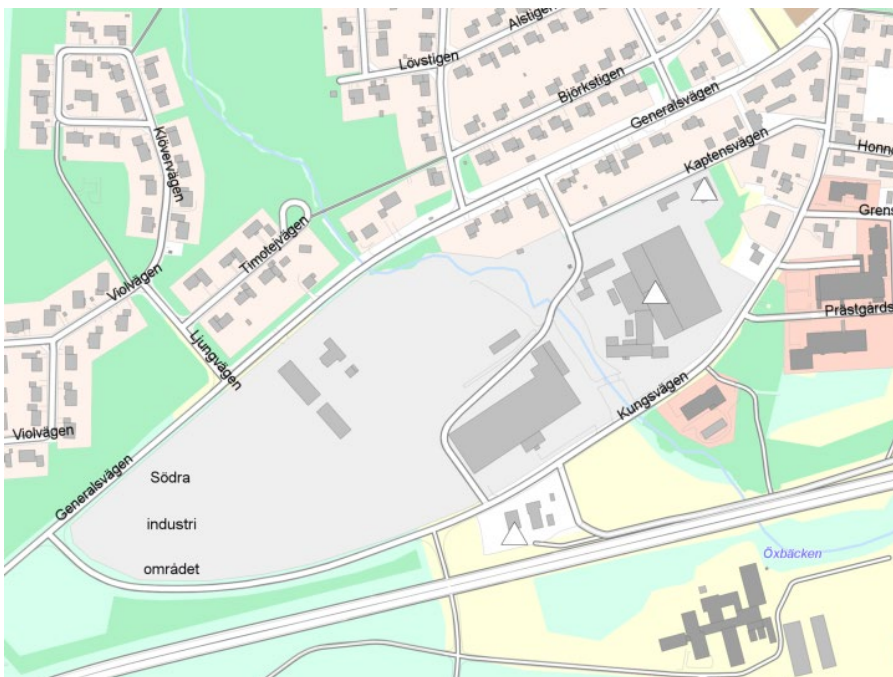
I den mellersta delen av området är grundvattenkapaciteten i jordlagren mycket stor med utmärkta eller ovanligt goda uttagsmöjligheter (SGU, 2020). I Trafikverkets utredning har grundvattenytan identifierats till 2–3 meter under markytan vid Tomternavägen, med ökning av djupet mot Sävarån. Samma djup förekommer uppskattningsvis även vid planområde 2 öster om Sävarån.

Förändringar och konsekvenser

Grundläggningsförhållandena och eventuella stabilitetsåtgärder behöver utredas vidare i byggskedet. I detaljplanen har tillräcklig yta avsatts för att kunna hantera höjdskillnader och stabilitet, genom detaljprojekteringen.

Förorenad mark

I anslutning till planområdet finns potentiellt förorenad mark inom industrifastigheterna Sävar 19:5 och Sävar 19:1. I Figur 39 nedan visas platser som eventuellt kan vara förorenade.



Figur 39. De vita trianglarna i kartan markerar de identifierade förorenade områdena längs Kungsvägen (Umeå kommun).

Utöver förorenade verksamheter i anslutning till Planområde 1 förekommer sulfidjord som vid gräv och schaktning kan ge en försurad miljö som bidrar till förorening.

Förändringar och konsekvenser

De potentiellt förorenade områdena ligger en bit utanför aktuellt planområde för Kungsvägen och nya sträckningen av Kungsvägen berör enbart mark som används för parkering och in- och utfart för industrifastigheterna. Om det bedöms att planområdet ändå berörs av eventuella markföroreningar hanteras detta i byggskedet. I samband med Trafikverkets förberedelser för järnvägen kommer fastighet Sävar 19:8 att saneras.

Sulfidjordar deponeras enligt Umeå kommuns riktlinjer.

Vid upptäckt av misstänkt förorening ska Umeå kommun, Miljö- och hälsoskydd genast informeras. Sanering och grävning i förorenade områden är miljöfarlig verksamhet och ska anmälas till Umeå kommun, Miljö- och hälsoskydd.

Risk för skred

Enligt SGI/SGU:s karteringar av förutsättningar för skred i finkornig jordart finns risk för skred vid Öxbäckens nedre del. I Öxbäckens fåra som går genom planområde 1 för Kungsvägen finns branta ravinformationer vid bäckens kanter.

Förändringar och konsekvenser

Längs Kungsvägen har ytor för erosionsskydd avsatts där vägen korsar Öxbäcken. Dessa områden är planlagda med [NATUR] och [m₁].

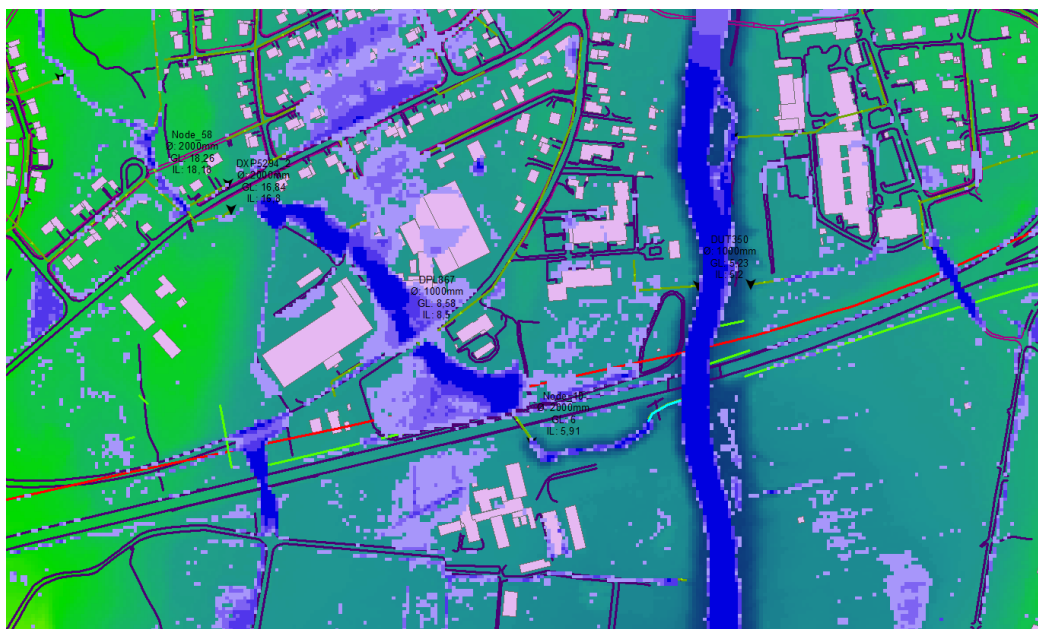
Risk för översvämning och skyfall

I och med klimatförändringarna finns ökade risker för kraftiga skyfall som kan orsaka översvämningar och skador på bebyggelse och infrastruktur. Risken för problem med skyfall ökar också med andelen hårdgjorda ytor, vilket innebär att det är viktigt att beakta dessa aspekter när tidigare oexploaterade områden hårdgörs.

En skyfallsmodellering har genomförts med avseende på översvämningrisker kring Öxbäcken för planförslaget samt utifrån att en ny trumma ska anläggas där Kungsvägen går över Öxbäcken. Modelleringen har även beaktat förändringar till följd av den kulvertering av Öxbäcken som Trafikverket planerar att genomföra uppströms befintlig trumma under väg E4.

I modelleringen¹³ har WSP även tittat på hur dagvattnet vid ett skyfall påverkas av dagvattenåtgärder inom planområde 1 för Kungsvägen.

Kartan med skyfallsmodellering i Figur 40 är hämtad ur dagvattenutredningen¹⁴ och redovisar översvämningar vid ett 100-årsregn för Kungsvägens planområde enligt nuläge. Kartan visar översvämningsskivan och lågpunkter inom planområde 1 för Kungsvägen ifall detaljplanen och föreslagna fördröjningsåtgärder inte genomförs.



Figur 40. 100-årsregn, nuläge (Karta: WSP).

¹³ Dagvattenutredning med skyfallssimulering WSP 2022

¹⁴ Dagvattenutredning med skyfallssimulering WSP 2022

Enligt modelleringen inträffar översvämningar med ett djup på cirka 0,1–0,5 meter för ett 100-årsregn idag bland annat utanför Öxbäckens bäckfåra uppströms respektive nedströms Kungsvägen inom det område som planeras som resecentrumområde. Översvämning kan enligt modelleringen även inträffa i den instängda lågpunkten där Tomternavägen passerar under E4:an och ansluter till Kungsvägen.

Förändringar och konsekvenser

Den nya trumman under Kungsvägen planeras att utformas utifrån samma flödesförutsättningar som Trafikverkets nya kulvert under järnvägen. Passagen bedöms inte kunna påverka Natura 2000-områdets bevarandemål negativt, utan snarare bidra till att förbättra konnektiviteten lokalt inom Öxbäcken. Att trumman utformas med en naturlig botten och upphöjda sidokanter gör att vägtrumman kan fungera som en faunapassage för små och medelstora däggdjur och vandringsbenägna fiskarter, vilket bör ses som en förbättring jämfört med dagens utformning av trumman. Detta gör att bytet av trumman i Öxbäcken inte medför till att miljö kvalitetsnormen för ekologi försämras. Trumman kan utgöra en förbättring för kvalitetsfaktorn fisk och hydromorfologi lokalt vid Kungsvägen. Den befintliga trumman under E4:an och flertalet andra trummor nedströms Öxbäcken utgör idag vandringshinder. Trumman under E4:an och andra trummor nedströms Öxbäcken kommer inte att åtgärdas i samband med denna detaljplans genomförande och det bedöms därför vara svårt att uppnå god status för fisk och hydromorfologi.

Detaljplaneområdet utgör endast en liten del av Öxbäckens totala avrinningsområde. Ett genomförande av de förändringar av markanvändningen som detaljplanen medger innebär därför inte en betydande ökning avseende dagvattenflödet för Öxbäcken.

Även om tillskottet av dagvatten från den nu aktuella detaljplanen är litet visar simuleringarna att föreslagna fördröjningsåtgärder i form av grönremsa och trädplantering¹⁵ innebär stora förbättringar avseende minskad risk för översvämning.

Dagvatten

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

¹⁵ Detaljprojektering Kungsvägen WSP 2021–2024

Dagvatten inom planområdet ansamlas idag längs den befintliga delen av Kungsvägen. I dagsläget avvattnas Kungsvägen via rännstensbrunnar, trummor och diken och har främst sitt utlopp till Öxbäcken.

Väster om korsningen till Tomternavägen avvattnas Kungsvägen i diken (samt rännstensbrunnar i korsningen), vidare i ledning söderut under E4:an i Tomternavägen och därefter vidare österut med utlopp i Öxbäcken. Dagvatten som uppstår på de östra delarna av Kungsvägen (öster om korsningen med Tomternavägen) avrinner via brunnar och ledningar till Öxbäcken. I höjd med fastigheterna Sävar 19:11 och Sävar 19:5 på båda sidorna om Öxbäcken avvattnas Kungsvägen (på den norra sidan av vägen) i huvudsak via diken direkt till Öxbäcken.

Kungsvägen kommer att få en ny sträckning som sträcker sig hela vägen till Bullmarksvägen. De västra delarna av Generalsvägen kommer därför att få en ny sträckning som en del av den nya Kungsvägen. Generalsvägen, i dess nuvarande sträckning, lutar på sträckan mellan Bullmarksvägen och mot korsningen mot den befintliga Kungsvägen mot svackan vid Tomternavägen, och har därmed samma avvattning som är beskriven för Kungsvägen ovan. Sträckan närmast Bullmarksvägen lutar dock i diken västerut och leds därefter söderut via Armsjöbäcken till Sävarån utan att först passera Öxbäcken.

Den befintliga delen av Kungsvägen har idag en hårdgjord yta om cirka 7–8 meter.

Fördröjning av dagvatten

Dagvattenutredningen¹⁶ visar att dagvatten inom planområdet behöver fördröjas. Fördröjning av dagvatten kommer att ske på flera olika sätt, via diken, via grönytor med träd samt möjligen även i magasin och ledningar i gatan.

Fördröjningsbehovet ser olika ut för de delar av nya Kungsvägen som anläggs på oexploaterad mark (de västra delarna av Kungsvägen) och de delar av Kungsvägen som i dagsläget redan är exploaterade och där ny väg anläggs i samma läge som befintlig väg (de östra delarna av Kungsvägen, från korsningen med Tomternavägen och österut).

För en sträcka på 100 meter av nya Kungsvägen som anläggs igenom oexploaterad mark, förekommer ett fördröjningsbehov på 30 m³ för ett 10-årsregn respektive 38 m³ för ett 20-årsregn.

För en sträcka på 100 meter av nya Kungsvägen som anläggs i samma läge som befintlig väg förekommer ett fördröjningsbehov på 13 m³ för ett 10-årsregn respektive 16 m³ för ett 20-årsregn.

¹⁶ Dagvattenutredning med skyfallssimulering, WSP 2022.

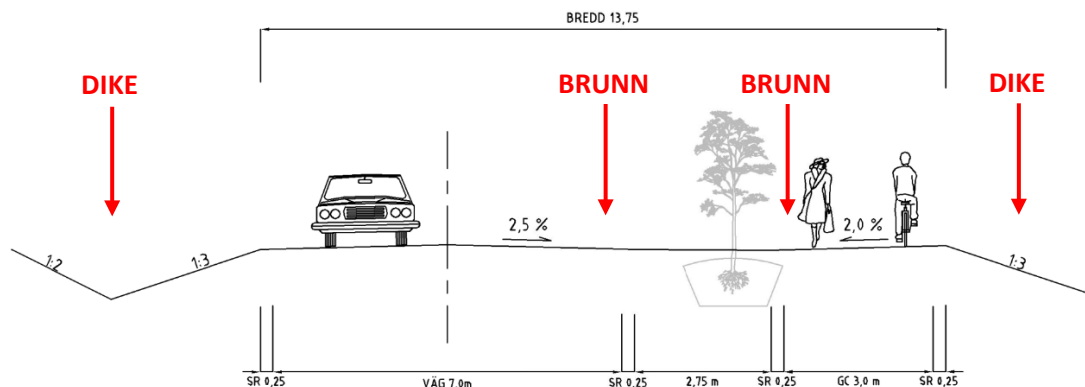
Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen möjliggör ett anläggande av väg med bombering eller enkelskevning. Vid utformning av detaljplaneområdet har båda alternativen beaktats. Men då alternativet med bombering förordas för att underlätta dagvattenhanteringen är detta det alternativ som redovisas i efterföljande bilder på föreslagna gatusektioner, figur 41–43.

Kungsvägen väster om ny korsning med Generalsvägen (Sektion A)

Från Bullmarksvägen och mot ny korsning med Generalsvägen planeras en väg med dike på den ena sidan av vägen och grönyta samt gång- och cykelväg med dike på den andra sidan av vägen (Sektion A, se Figur 41). Gatusektionen blir här 13,75 meter bred, varav tio meter av sektionen är hårdgjord. Grönremsan som blir 2,75 meter är genomsläpplig.

För gata enligt Sektion A figur 41 kommer dagvatten från den ena sidan av vägen att avledas till diken. Dagvatten från den andra sidan av vägen samt från gång- och cykelbanan kommer att ledas via grönyta och brunnar. I grönytan sker fördröjning. Dagvattnet från denna del av planområdet avleds i ledning via lågpunkten i Tomternavägen till Sävarån.

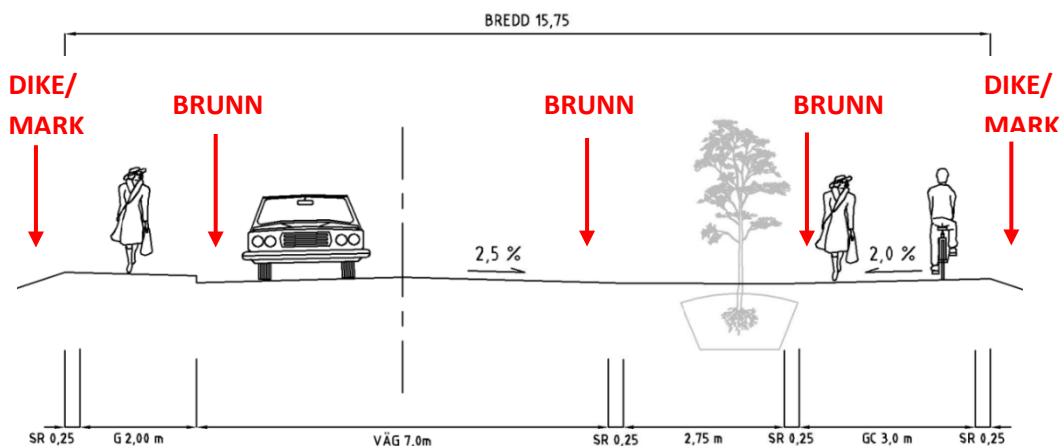


Figur 41. Sektion A, Kungsvägen väster om ny korsning med Generalsvägen.

Kungsvägen öster om ny korsning med Generalsvägen (Sektion B)

Från den nya korsningen med Generalsvägen och österut planeras en väg med gångväg på den ena sidan av vägen och grönyta samt gång- och cykelväg på den andra sidan av vägen (Sektion B, se Figur 42). Gatusektionen blir här 15,75 meter bred, varav 12 meter av sektionen är hårdgjord. Ytan för grönremsan blir 2,75 meter och är genomsläpplig.

För gata enligt sektion B kommer dagvatten från den ena sidan av vägen att avledas via brunnar, utan fördröjning, till Öxbäcken. Dagvatten från den andra sidan av vägen samt från gång- och cykelvägen kommer att ledas via grönyta och brunnar till Öxbäcken. I grönytan sker fördröjning.

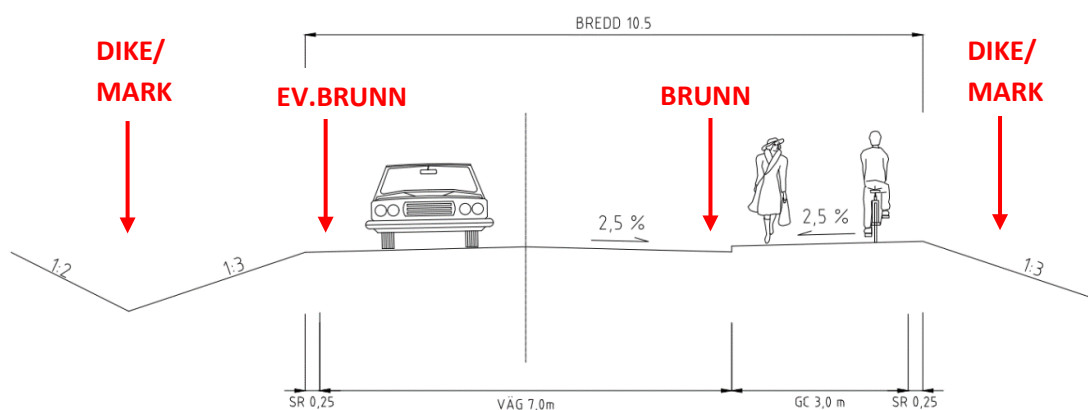


Figur 42. Sektion B, Kungsvägen öster om ny korsning med Generalsvägen.

Generalsvägen, ny sträckning ned till ny korsning med Kungsvägen (Sektion C)

Från befintlig korsning med Ljungvägen ned till ny korsning med Kungsvägen planeras en väg med gång- och cykelvägen på den ena sidan av vägen och diken på den andra sidan av vägen (Sektion C, se Figur 43). Gatusektionen blir här 10,5 meter bred, varav tio meter av sektionen är hårdgjord. Resterande ytor är genomsläppliga.

För gata enligt Sektion C figur 43 kommer dagvatten från den ena sidan av vägen att avledas till diken. Dagvatten från den andra sidan av vägen samt från gång- och cykelvägen kommer att ledas via brunnar. I grönytan sker fördröjning. Dagvattnet avleds mot Öxbäcken.



Figur 43. Sektion C, Ny sträckning av Generalsvägen ned till ny korsning med Kungsvägen.

Vid skyfall kommer anlagda dagvattenlösningar inte kunna hantera vattenmängderna som bildas på vägen. Detta gäller främst de östra delarna av Kungsvägen. Då kommer dagvattnet ytligt rinna i grönremsan på vägens södra sida, som är sektionens lågpunkt. För att undvika stora vattendjup på vägen kan kantsten längst Kungsvägens norra sida jämnas ut precis vid Öxbäcken och gångvägen ska lutats mot bäcken. För att ytterligare undvika uppkomsten av översvämning i denna punkt kan även en eller flera intagsbrunnar anläggas i grönremsan med direktutsläpp till Öxbäcken-trumman.

Det ska även säkerställas att dagvattnet vid skyfall i denna lågpunkt inte rinner ut mot det tänkta resecentrumområdet.

I samband med att vägutformningen förändras för Kungsvägen försvinner diken som går längst med södra gränsen för fastigheten Sävar 19:5. Ett avledningsstråk i form av exempelvis en rännal bör placeras längst med denna fastighet, norr om Kungsvägen, för att leda dagvatten till Öxbäcken. Detta säkerställer att dagvatten från fastighetsmark inte leds in på Kungsvägen samt minimerar risken för stående vatten vid skyfall. Utloppet mot Öxbäcken behöver förses med erosionskydd, vilket planläggs genom användningen [**NATUR**] och bestämmelsen [**m₁**].

Dagvatten från järnvägens skärning och skärning för Kungsvägens västra del kommer att ledas om via Tomternavägen i en ny dagvattenledning som leds ut i Öxbäcken söder om väg E4. Denna lösning innebär att inget ytterligare dagvatten tillförs Öxbäcken norr om den befintliga vägtrumman under väg E4. Sammantaget innebär en sådan lösning minskad risk för översvämningar uppströms väg E4.

Snöhantering

Inom det nu aktuella planområdet för Kungsvägen finns inga trottoarer. Gatan snöröjs av Umeå kommun.

Förändringar och konsekvenser

Kungsvägen utformas med gångbana i norr, körbana, grönyta och gång- och cykelväg i söder. Körbana och gång- och cykelväg kommer att vinterväghållas liksom gångvägen mellan hållplats och övergångsställe. Resterande gångväg och grönyta mellan körbana och gång- och cykelväg nyttjas som snöupplag.

Gång- och cykelbron är tänkt att underhållas vintertid av Umeå kommun. För att få god plats för driftfordon samt för att snö som plogas inte ska falla ned på E4:an och järnvägen nedanför föreslås gång- och cykelbrons körbana ha en fribredd på 4,5 meter. Brospannet är planlagt med en total bredd på sex meter för att säkra snöröjning.

Miljö kvalitetsnormer

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

Luft

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön genom att ange föroreningsnivåer som inte får överskridas (gränsvärden) och nivåer som inte bör överstigas (riktvärden) och dessa regleras i luftkvalitetsförordningen (2010:477). I delar av centrala Umeå överskrids gränsvärdena för luftföroreningar (kvävedioxid). Umeå kommun arbetar därför med ett åtgärdsprogram för att uppfylla normen, med syftet att uppfylla miljökvalitetsnormerna som anger lägsta godtagbara miljökvalitet.

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

Vatten

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

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

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

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

Det är viktigt att undvika grumling i bäcken i byggskedet och att säkra bäckens naturliga fåra och förutsättningarna för fiskar och däggdjur att passera längs bäcken.

Detaljplanen bedöms inte innebära negativ påverkan på MKN för vatten.

Vatten, avlopp, fjärrvärme, el och tele

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

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

Dagvattenledning med brunnar finns vid Tomternavägen, se avsnittet ovan om *Dagvatten*.

Servisledningar till befintliga fastigheter kommer att behövas även efter Kungsvägens ombyggnad. De kommer därför behöva nya servisanslutningar.

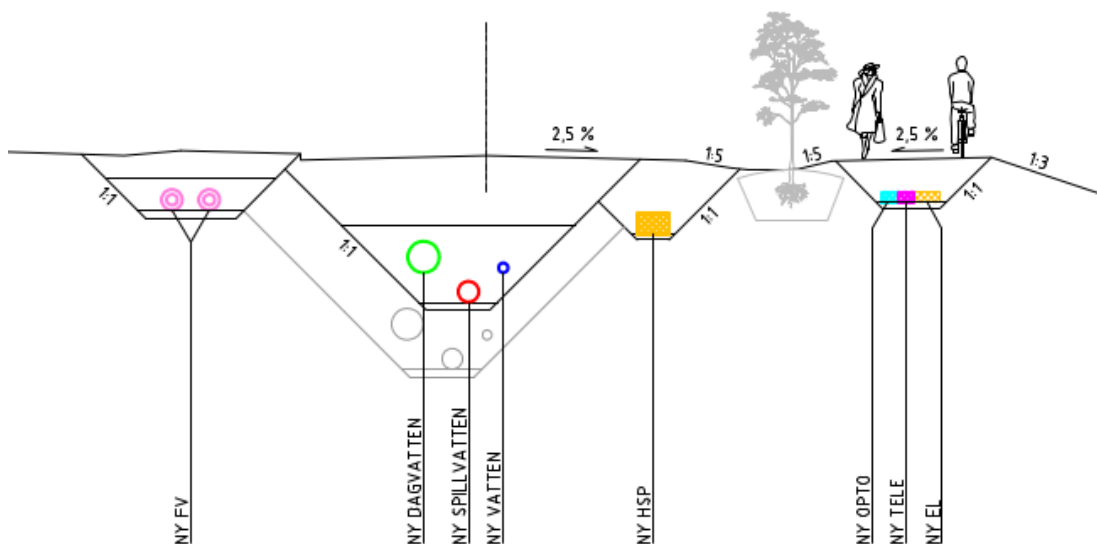
Det finns fördelningsledningar för fjärrvärme i södra sidan av Kungsvägen i höjd med snickeriverksamhetens östra sida och österut. Serviceledningar finns både norrut och söderut som ska anslutas till ny ledning.

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

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

Förändringar och konsekvenser

I figur 44 har typsektioner tagits fram för hur alla ledningar (fjärrvärme, dagvatten, spillvatten, vatten, opto, tele, el och i förekommande fall koncessionsledning) ska få plats. I grönyta/trädraden ska dagvattenhantering rymmas.



Figur 44. Förslag på ledningarnas läge i den föreslagna vägsektionen. Djupet på självfallsledningarna varierar, varför det både finns en färgglad och en skuggad bild för VA-ledningarna (Bild: WSP).

På stora delar av sträckan rymms samtliga ledningar i vägområdet. I det norra gångstråket finns utrymme för fjärrvärme (FV) och i körbanan finns utrymme för

vatten- och avfallsledningar (VA) och i förekommande fall koncessionsledning. I anslutning till körbanan på södra sidan föreslås grönyta och trädrad med skelettjord för dagvattenhantering. Söder om grönytan med dagvattenhantering går en gång- och cykelväg där el, opto och tele ryms. Det finns behov att förstärka ledningsnätet för opto i Kungsvägen.

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

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

Fjärrvärmeledningen kan ligga kvar i vägområdet längs Tomternavägen, dock behövs en avluftning i höjd med fastigheten Sävar 19:11. Denna är helt underjordisk men det kommer att finnas två brunnsock som Umeå Energi behöver ha tillgång till.

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

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

Då allmännyttiga ledningar är förenliga och ryms inom allmän platsmark föranleds inget behov av markreservat för underjordiska ledningar.

Generellt ska Trafikverket bekosta eventuella ledningsflyttningar som behövs till följd av järnvägens anläggande och ombyggnad av Kungsvägen. För vissa vägar som exempelvis E4:an kan särskilda avtal skrivas mellan väghållare och ledningsägare, som innebär att ledningsägaren tar en del av kostnaden för ledningsflytt. Alla ledningsomläggningar som berörs av järnvägens anläggande hanteras av Trafikverket tillsammans med Umeå kommun och ledningsägarna.

Genomförandefrågor

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

Organisatoriska frågor

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap för allmän plats

Planförslaget omfattar endast allmän platsmark. Umeå kommun är huvudman för allmän platsmark inom Planområde 1 för Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen som planläggs med **[GATA]**. Detta innebär att kommunen ansvarar för markens drift och underhåll.

För Planområde 2 gäller kommunalt huvudmannaskap för del av Drottningvägen **[GATA]** och gång- och cykelbron med dess ramper **[GCVÄG]**. Det anslutande området för den södra rampen **[GCVÄG]** som idag utgör del av Allévägen blir kommunal. Detta innebär att kommunen ansvarar för drift och underhåll av den mark som ingår i planområdet. För resterande del av Allévägen som inte planläggs i detta förslag gäller fortsatt att den förvaltas som enskild väg av de närboende.

Områden inom Planområde 1 och 2 som planläggs med användningen **[NATUR]** får också genom denna plan kommunalt huvudmannaskap. Dessa områden ansluter till allmän platsmark för **[GATA]** och **[GCVÄG]** för att underlätta driften.

I detta fall medfinansieras anläggande och åtgärder som genomförs inom planområdet av Trafikverket, då åtgärderna föranleds av Trafikverkets järnvägsplan för Dåva-Gryssjön. Detaljplanens genomförande medför vissa fastighetsrättsliga förändringar på kvartersmark då privat mark övergår till allmän platsmark.

Huvudman för vatten och avlopp

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

Avtal

Genomförande- och medfinansieringsavtal Norrbotniabanan

Ett genomförande- och medfinansieringsavtal har upprättats mellan Trafikverket och Umeå kommun gällande kostnader och genomförande av järnvägsplanen. Utöver detta upprättas separata avtal som reglerar kostnader och ansvarsfördelning för den anslutande infrastrukturen till följd av järnvägsutbyggnaden.

Avtal om markförvärv

Markförvärv krävs för ett antal fastigheter för planens genomförande. Ett avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket ska upprättas som reglerar kostnadsfördelning. Fastighetsreglering och ersättning regleras i och med kommande lantmäteriförrättning.

Övriga avtal och överenskommelser

Planavtal har tecknats mellan Detaljplanering och sökande Mark- och exploatering, båda Umeå kommun.

Avtal om kostnadsfördelning för genomförandet har upprättats mellan Trafikverket och Teknik och fastighet, Umeå kommun.

Tidplan

Preliminär tidplan för planprocessen har för avsikt att möta Trafikverkets tidplan för Norrbotniabanan (tabell 2), samt säkerställer att anslutande och närliggande infrastruktur får en fortsatt god funktion efter anläggandet av järnvägen.

Tabell 2. Preliminär tidplan för planförslaget.

Upstart	Samråd	Granskning	Antagande
Q2 2021	Q1 2022	Q1 2024	Q2 2024

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

Fastighetsrättsliga frågor

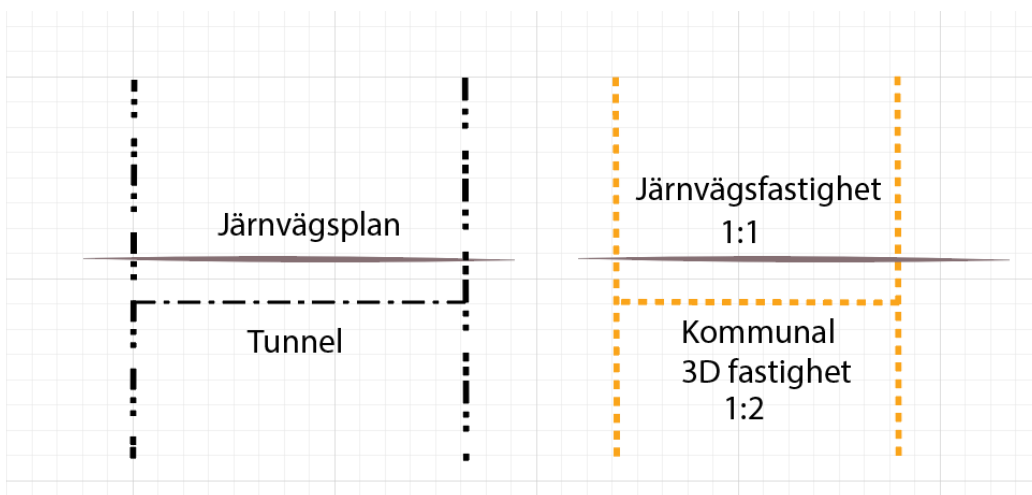
Fastighetsbildning

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

För mark utlagd i plankartan som allmän platsmark [GATA] och [GCVÄG] gäller att Umeå kommun har en ovillkorlig rätt och en ovillkorlig skyldighet att lösa in marken på fastighetsägarens begäran.

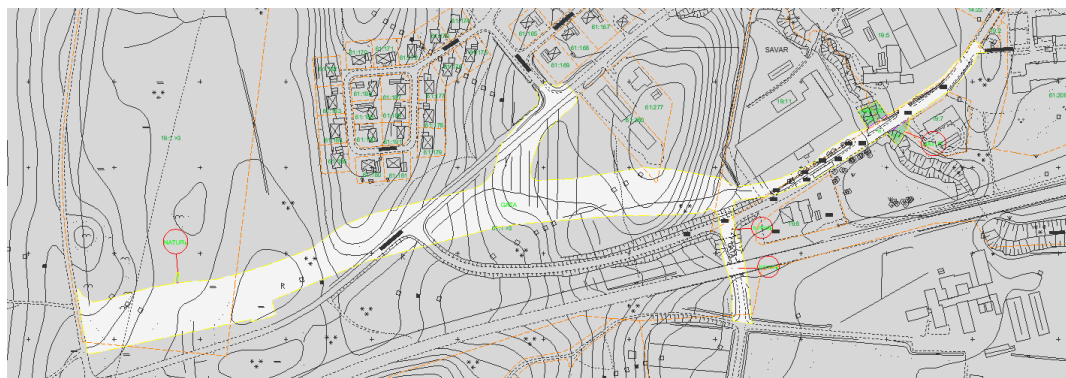
Tredimensionell fastighetsbildning för tunnlar

För vägtunnlarna (E4-tunnel och järnvägstunnel för väg) inom planområde 1y, den del som berör Tomternavägen, avgränsas planområde i höjdlid. Begränsningarna gäller vertikalt från 3,6 meter och 4,7 meter nedåt. Detta innebär att ett tredimensionellt utrymme kommer att bildas för respektive egenskapsbestämelse och dessa kommer att ingå i en tredimensionell fastighet, se figur 45. För genomförandet av tunnlar i planområdet behöver en eller två tredimensionella fastigheter bildas för dessa för att planområdet inte ska inskränka på Trafikverkets järnvägsplan. Utan den vertikala planläggningen och tredimensionell fastighetsbildning skulle detaljplanen innebära inlösen av järnvägsfastighet till kommunal fastighet på grund av det kommunala huvudmannskapet för allmän plats. Fastighetsbildning sker efter prövning av ansökan om lantmäteriförrättning.



Figur 45 Illustration som visar hur vertikal planläggning resulterar i tredimensionell fastighetsbildning.

I Figur 46 syns de fastigheter som berörs av planområde 1 för Kungsvägen. Berörda fastigheter är uppräknade i tabell 3.



Figur 46. Kartan visar Planområde 1 – del av Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen (grå yta) i förhållande till befintliga fastighetsgränser (orange linjer). Kartan är inget fastställt underlag för markförvärv. Umeå kommun, 2024.

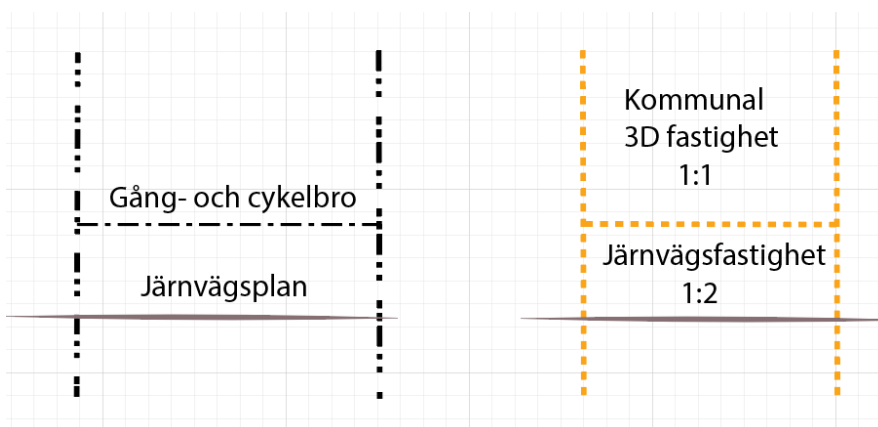
Tabell 3. Redovisning av berörda fastigheter och konsekvenser för dessa.

Fastighet	Konsekvenser
Sävar 61:1	Markområde kan tillföras från fastigheterna 17:18 och 19:1 (kommunal ägo. Markområde kan tillföras från fastigheterna 19:11, 19:5, 61:280, och 19:7 (privat ägo).
Sävar 17:18>1	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1.
Sävar 19:1>3	Markområde överförs till fastighet 61:1
Sävar 19:11>1	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1. Utfart påverkas.
Sävar 19:5>1	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1. Utfart och parkering påverkas.

Sävar 61:280>1	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1.
Sävar 19:2	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1.
Sävar 19:7	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1.

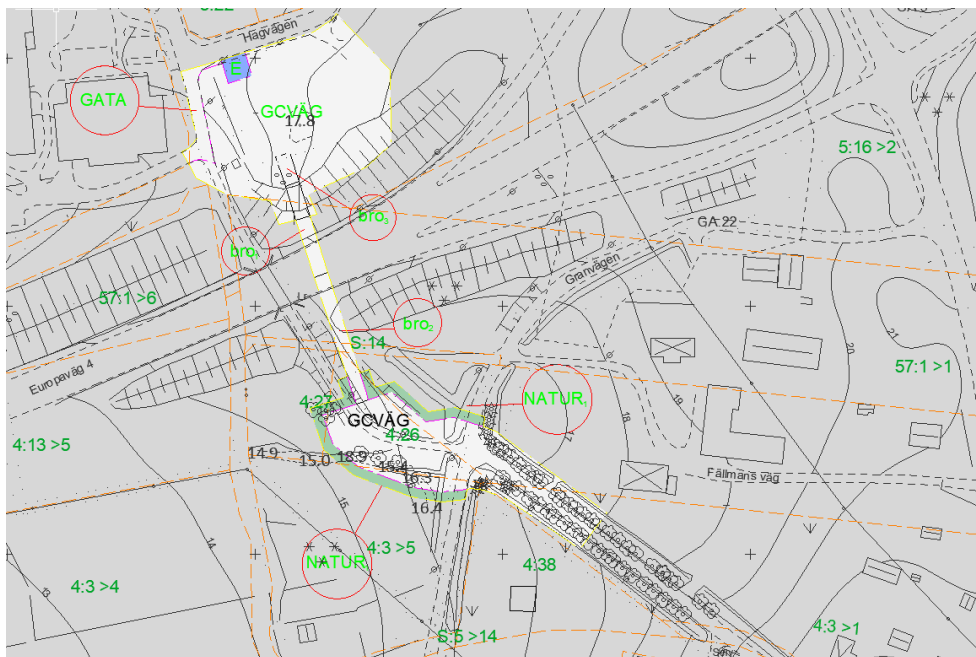
Tredimensionell fastighetsbildning för bro

För gång- och cykelbrons brospann avgränsas planområdet vertikalt från 3,5 meter, 4,7 meter och 6,7 meter uppåt. Detta innebär att ett tredimensionellt utrymme kommer att bildas för respektive egenskapsbestämmelse och dessa kommer att ingå i en tredimensionell fastighet enligt figur 47. För genomförandet av gång- och cykelbron behöver en tredimensionell fastighet bildas för brospannet för att planområdet inte ska krocka med Trafikverkets järnvägsplan och innebära inlösen av järnvägsfastighet till kommunal fastighet, på grund av det kommunala huvudmannskapet för allmän plats.



Figur 47. Illustration som visar hur vertikal planläggning resulterar i tredimensionell fastighetsbildning.

I Figur 48 är fastigheter redovisade som berörs av Planområde 2 för ny gång- och cykelbro, alléväg och del av Ivarsbodavägen. I tabell 4 räknas berörda fastigheter upp.



Figur 48. Kartan visar Planområde 2 – ny gång- och cykelbro, del av Drottningvägen, Allévägen och del befintliga Ivarsbodaavägen (grå yta) i förhållande till befintliga fastighetsgränser (orange linjer). Kartan är inget fastställt underlag för markförvärv. Umeå kommun, 2024.

Tabell 4. Redovisning av berörda fastigheter och konsekvenser för dessa.

Fastighet	Konsekvenser
Sävar 66:1	Markområde kan tillföras från fastigheterna Sävar 57:1, Sävar S:14, Sävar S:5, Sävar 4:27, Sävar 4:26, Sävar 4:13, Sävar 4:3, Sävar 4:38 (privat ägo)
Sävar 57:1	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar S:14 Marksamfällighet	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:27	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:26	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:13	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:3>1	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:38	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.
Sävar 4:3>5	Markområde kan behöva lösas in för gång- och cykelbro.

Gemensamhetsanläggningar

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

Fördelning av kostnader och regler för skötsel beslutas i förrättningen och fördelas på deltagande fastigheter. Vid bildande, omprövning eller upphävande av gemensamhetsanläggning kan det bli aktuellt med ersättningar till fastighetsägare som upplåter utrymme alternativt ersättning till deltagande fastigheter vars rättigheter påverkas. Lantmäterimyndigheten beslutar om den eventuella ersättningens storlek. I tabell 5 nedan anges de gemensamhetsanläggningar som påverkas av planläggningen.

Tabell 5. Berörda gemensamhetsanläggningar.

Gemensamhetsanläggning	Konsekvenser
Sävar GA:14 Tomternavägen	Gemensamhetsanläggning kan komma att omprövas.
Sävar GA:22 Granvägen	Gemensamhetsanläggning kan komma att omprövas.

Rättigheter

Officialservitut

Ett officialservitut bildas genom lantmäteriförrättning, efter ansökan och prövning. Servitutet redovisas i fastighetsregistret och är knutet till fastigheten och gäller oavsett vem som äger den. Bildandet av officialservitut bekostas av sökanden alternativt enligt överenskommelse med fastighetsägaren som berörs.

Ledningsrätter

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

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

sträckningar idag är positionsmässigt okända. Beslut om nya ledningsrätter tas av Lantmäterimyndigheten.

I tabell 6 nedan räknas befintliga rättigheter upp som påverkas eller ingår i planområdena för Kungsvägen och gång- och cykelbron.

Tabell 6. Rättigheter som berörs av planläggningen.

Rättighet	Konsekvenser och åtgärder
Official servitut 24-F1977-397.1	Eventuell ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 2480K-12/118.5	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 2409-92/7.1	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 24-F1983-154.1	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet
Ledningsrätt 2480-93/68.2	Ev. ledningsflytt och ombildande av rättighet

Tekniska frågor

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

För Umeå kommun, VAKIN och Umeå Energi gäller att de flyttar sina ledningar som berörs av planens genomförande.

Även andra ledningsägare som berörs av planens genomförande kan behöva flytta sina ledningar.

Ekonomiska frågor

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

För projektering av Kungsvägen och gång- och cykelbron kommer ett separat avtal att skrivas som avser kostnadsfördelning mellan Umeå kommun och Trafikverket.

För detaljplanens genomförande kommer ett separat avtal att skrivas som avser kostnadsfördelning mellan Umeå kommun och Trafikverket. För Kungsvägen gäller generellt att Trafikverket finansierar en ombyggnation motsvarande dagens funktion.

Detta innebär att kommunen bekostar anläggandet av gång- och cykelväg och trottoar längs med sträckan av Kungsvägen som byggs om.

Gång- och cykelbron ska till största del bekostas av Trafikverket eftersom den ersätter en befintlig gång- och cykeltunnel. Vissa delar bekostas av Umeå kommun för att säkerställa kommunens önskade fri bredd av gång- och cykelbron.

Umeå kommun bekostar förvaltning av den allmänna platsmarken [**GATA, GCVÄG** och **NATUR**] som tillkommer med detaljplanen för Sävar 61:1 m.fl.

Kostnader för fastighetsreglering och ersättning för markinlösen regleras i kommande lantmäteriförrättningar.

I figur 49 nedan visas en preliminär kostnadskalkyl som WSP tagit fram för planområde 1 Kungsvägen. Posten mark innebär kostnader för geoteknisk förstärkning under väg, schakter och fyllnad, överbyggnader, vägsektionens beläggning och kantsten för byggandet av körbana, gång- och cykelväg, och busshållplatser.

Tabell 7 Preliminär kostnadskalkyl för genomförande av planområde 1 ombyggnad av Kungsvägen, WSP 2024.

	Summa
Dagvatten GOP	11 683 190 kr
Mark Inkl motoriserade grindar Enably	46 643 105 kr
VA Vakin	17 864 061 kr
Belysning	2 550 000 kr
Fjärrvärme UE Endast markarbeten. Exklusive ledningsägarens egna material och arbeten som rör, svets, muff mm	758 870 kr
Opto UE, Sävarnet och Skanova Exklusive ledningsägarens egna arbeten	936 300 kr
145KV Kanalisation & kabel UE Exklusive kablar och kanalisationskostnader samt ledningsägarens egna arbeten	1 745 532 kr
Utlastning Enably Grovt uppskattat. Inga uppgifter från Sweco som ej gjort någon kalkyl	4 000 000 kr
Sulfid deponi DAC Kommunens deponikostnad mot Dåva DAC	255 000 kr
Total summa	86 436 058 kr

Tabell 8 Preliminär kostnadsfördelning utifrån preliminär kostnadskalkyl för Kungsvägens genomförande, WSP 2024.

Delmoment	Återställning Trafikverket nuvarande funktioner	Förbättring Umeå kommun/ledningsägare	Återställning Umeå kommun/ledningsägare
Dagvatten GOP	4 000 000 kr	7 683 190 kr	
Mark Inkl motoriserade grindar Enably	27 274 320 kr	17 791 735 kr	1 577 050 kr
VA Vakin	8 574 749 kr	9 289 312 kr	
Belysning	1 020 000 kr	1 530 000 kr	
Fjärrvärme UE Endast markarbeten. Exklusive ledningsägarens egna material och arbeten som rör, svets, muff mm		758 870 kr	
Opto UE, Sävarnet och Skanova Exklusive ledningsägarens egna arbeten		936 300 kr	
145KV Kanalisation & kabel UE Exklusive kablar och kanalisationskostnader samt ledningsägarens egna arbeten		1 745 532 kr	
Utlastning Enably Grovt uppskattat. Inga uppgifter från Sweco som ej gjort någon kalkyl	4 000 000 kr		
Sulfid deponi DAC Kommunens deponikostnad mot Dåva DAC		255 000 kr	

Planavgift

Planavgift regleras i ett särskilt avtal baserad på timkostnad och betalas av sökanden.

Medverkande

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

Plankonsulter

Anna Åhs, uppdragsansvarig och planarkitekt, WSP Sverige AB

Elin Gustafsson och David Sundqvist, planarkitekter, WSP Sverige AB

De kommunala verksamheter som deltagit i arbetet:

Detaljplanering

Fastighet

Gator och parker

Lantmäteri

Mark och exploatering

Miljö- och hälsoskydd

Umeåregionens brandförsvär

Övergripande planering

Umeå Energi AB

Vakin AB

Infrastruktur i Umeå AB

Källor

Fotografier: Umeå kommun, om inte annat anges

Ortofoton: Lantmäteriet, om inte annat anges

Kartor och illustrationer: Umeå kommun, om inte annat anges

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