

## RIKSINTRESSEANALYS – bedömning av detaljplanens påverkan på riksintressen – Bilaga till PLANBESKRIVNING och MKB

Denna riksintresseanalys utgör en bilaga till planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande detaljplan för Holmsund 2:65 m.fl. (Umeå hamn) i Holmsund, Umeå kommun, Västerbottens län.

Riksintresseanalysens syfte är att klargöra påverkan på riksintresset för kulturmiljövård - Västerbacken Holmsund [AC7] enligt 3 kap. 6§ miljöbalken i relation till ny detaljplan samt riksintresset för kommunikationer – befintlig hamn, järnväg och farled enligt 3 kap. 8§ miljöbalken.

Riksintresseanalysen har tagits fram i detaljplaneprocessens samrådsskede.

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en utvecklad hamnverksamhet och nödvändiga säkerhetsåtgärder samt att säkerställa allmänhetens tillgång till färjeläge och kopplingen mellan hamnen och Holmsund avseende kommunikationer. Syftet är också att säkerställa berörda riksintressen så att dessa inte blir påtagligt skadade.

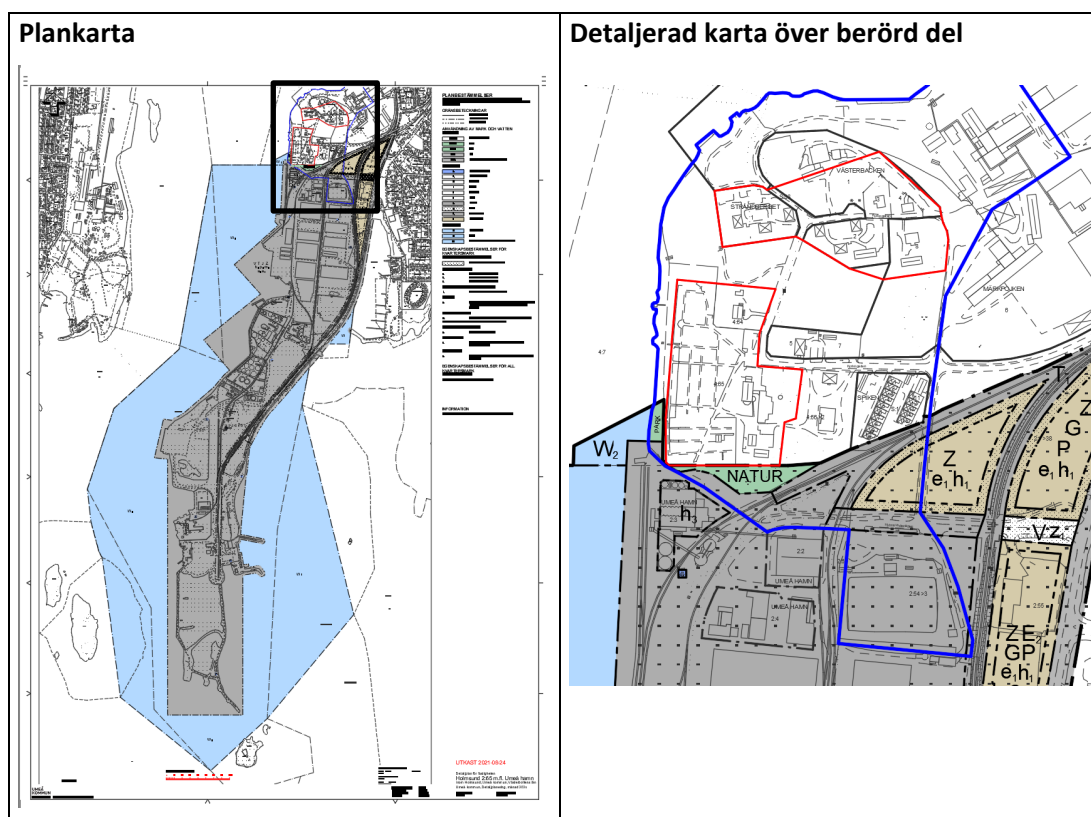
### Bakgrund

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

Umeå hamn behöver utvecklas för att möta framtidens behov. Därav behöver flertalet åtgärder göras, varav vissa strider mot gällande detaljplaner. Tanken med detaljplanen är att göra en översyn av hamnområdet och ta ett helhetsgrepp för den utveckling som behöver ske i hamnen inom de närmsta åren med målbild 2050.

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

I Figur 1 nedan redovisas planförslaget samt planområdets placering i förhållande till riksintresseområdet för kulturmiljövård.



Figur 1. T.v. Detaljplanens plankarta för fastigheten Holmsund 2:65 m.fl. (Umeå hamn) utkast i skede mellan samråd och granskning (svart markering avser berörd del). T.h. Karta över berörd del av planområdet i förhållande till område som omfattas av riksintresse för kulturmiljövård (röd linje: avgränsning 1997, blå linje: förslag till ny avgränsning 2017).

## Behovsbedömning

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

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

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

## Sammanfattning

Detaljplanens genomförande bedöms medföra viss (liten) inverkan på riksintresset. Påverkan är dock av begränsad art och planen behöver därför inte bli föremål för en fördjupad kulturmiljöstudie. Denna inverkan behandlas i tillämpliga delar i detaljplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Planförslaget utformas för att anpassas till värden och befintliga strukturer på platsen.

Förslaget bedöms inte påverka utpekade värdekärnor eller identifierade värdebärare för riksintresset. Planförslaget bedöms inte heller påverka bebyggelse som är skyddad genom lag.

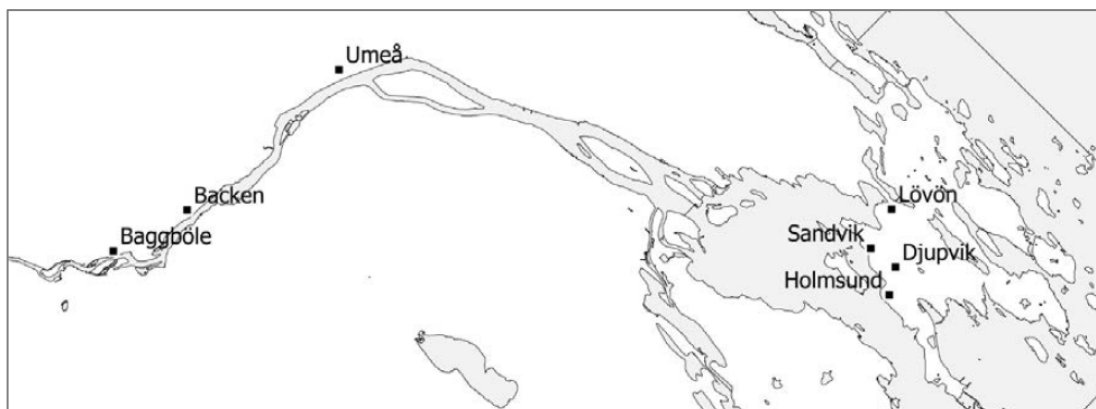
Riksintresseanalysen grundas på bifogad genomgång, där motiven klargörs i tabell F.

## Förutsättningar

### Historisk redogörelse

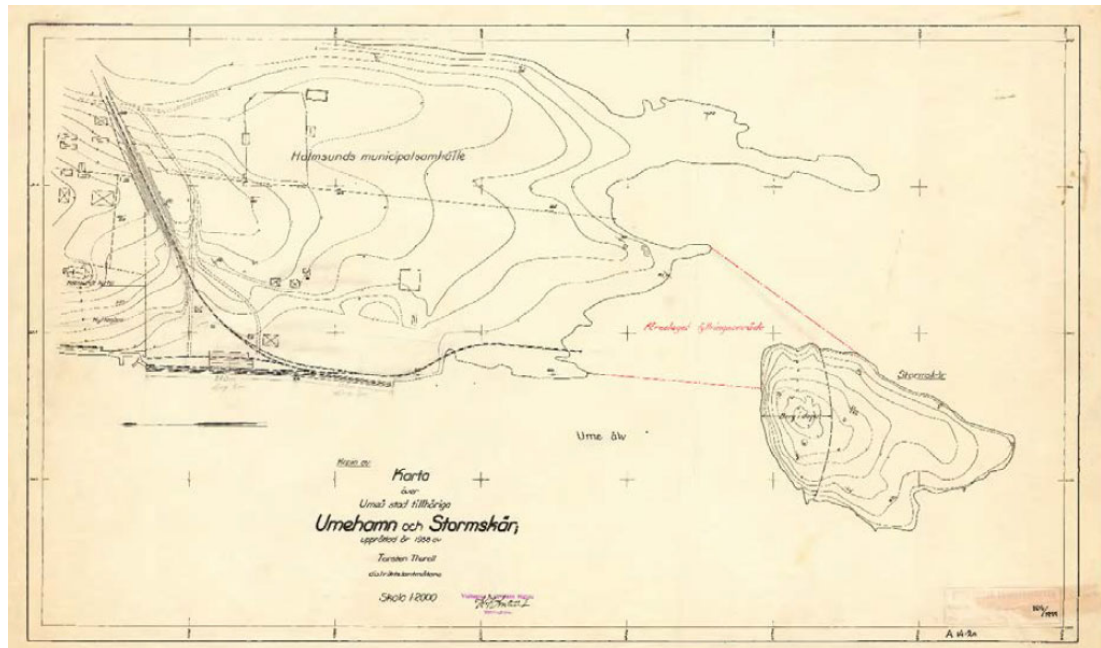
#### *Umeå stad och dess hamnverksamhet*

I denna historiska redogörelse för Umeå hamns tillkomst och utveckling benämns den hamn som anlades vid älven vid staden 1622 för *Umeå inhamn* eller *inre hamnen*. Den hamn som på 1920-talet anläggs i Holmsund benämns *Umeå uthamn* eller *yttre hamnen*.



*Umeälvens utlopp i Bottenviken*

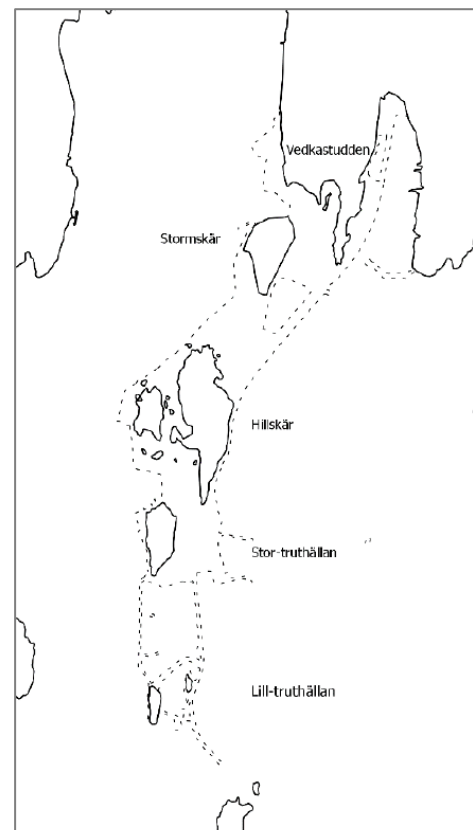
Hamnläget och kyrkplatsen på Backen bör ses som den viktigaste anledningen till Umeås tillkomst. Sedan landköp år 1546 förbjudits, det vill säga att bönder inte längre fick ägna sig åt handelsresor, väcktes behovet av att grundlägga städer i norra Sverige. Detta då endast borgare i städerna tilläts handla inrikes och i utlandet. Vid Umeå stads grundande 1622 hade landhöjningen minskat Backens lämplighet som hamn och den plats längre nedströms som idag är platsen för Umeå stad stakades ut. Staden växte i takt med handeln, särskilt efter 1765 då handelstvånget upphävdes för de botteniska hamnarna och det blev möjligt att handla med utlandet utan Stockholm som mellanhand. I början på 1800-talet sammanbyggdes inre hamnens enskilda bryggor till en gemensam kaj som sträckte sig 900 meter längs älvstranden.



Karta över Vedkastudden i Holmsund 1938. Från vänster: delar av Västerbacken, järnvägen, Umeå uthamn, Kamratvallen och Stormskär med planerad utfyllning.

Strax skulle dock landhöjningen göra sig påmind igen och försvårade, tillsammans med uppslamningar i älven, förutsättningarna för att ta emot djupgående fartyg i Umeå inre hamn. Redan på 1840-talet försökte stadens styrande förmå staten att fördjupa farleden från havet upp till hamnen, men utan framgång. Frågan höll i sig under hela seklet alltmedan stadens hamntäkter minskade men det dyra projektet kom aldrig att realiseras. Det är mot denna bakgrund som Umeå stadsfullmäktige 1915 tog beslutet att anlägga en uthamn på Vedkastudden i Holmsund, där Holmsunds AB hade kolugnar för att ta hand om sågavfall. Marken förvärvades 1919 efter långa förhandlingar med Holmsunds AB. År 1923 stod Umeå yttre hamn, i sin första skepnad, färdig med järnvägsanslutning till staden och med en 340 meter lång träkaj.

År 1949 började arbetet med hamnens expansion ut i skärgården. Hillskär och Stormskär hade köpts av Umeå stad redan 1915 respektive 1928. Området mellan Vedkastudden och Stormskär fylldes ut 1957 och gav plats till oljehamnen med dess typiska cylindriska cisterner. Under 1960-talet inkorporerades Hillskär med fastlandet och den nya färjeterminalen för finlandstrafiken



Skärgårdens strandlinje innan utfyllnader påbörjades. Prickad linje avser strandlinjen år 2020.

förlades där. Utfyllnaderna utgjordes bland annat av muddermassor från farledsfördjupning. Under detta årtionde expanderade hamnverksamheten explosionsartat: stadens största industri, Bowaters trämassfabriker, övergick från lastning av våtmassa från pråmar till lastning över kaj i uthamnen. SCA övergav de egna lastageplatserna och började skeppa all produktion från Holmsund och Munksund i Piteå över Umeå uthamns kajer.

Efter oljekrisen 1973 minskade oljeimporten till hamnen kraftigt de kommande decennierna, medan exporten av skogsprodukter, särskilt kraftliner som används till ytskikt för wellpapp, fortsatte stadigt. Stortruthällan anslöts genom utfyllnader till hamnen under detta årtionde. Containerkajen *Gustafs udde* färdigställdes på Hillskär 2007 och togs i drift året därpå.

Sverige och Finlands EU-inträde satte stopp för tax-freeshopping på färjan mellan Umeå och Vasa, varför passagerarantalet dalade sedan dispensen gick ut år 2000. Bolaget RG Line trafikerade därefter linjen fram till sin konkurs 2011. Sedan 2012 trafikeras linjen av Wasaline, som samägs av Umeå och Vasa genom bolaget NLC Ferry. Samarbetet över kvarken fortsätter sedan dess. Från och med 2015 sköts driften av Umeå och Vasa hamn av det samägda bolaget Kvarken Ports Ltd.

#### *Träindustri, patriarkalism och folkrörelser i Holmsund*

I Österfjärdens skärgård vid Umeälvens utlopp fanns vid början av 1800-talet endast ett fåtal bosättningar. Berättelsen om Holmsund som samhälle börjar 1840 när vattensågen i Baggböle köptes av Göteborgsföretaget James Dickson & Co, vars företrädare så småningom skulle bli kända såväl för öppnandet av de norrländska storskogarna för världsmarknaden som deras omtalat tvivelaktiga metoder för köp av skog och avverkningsrätter. Eftersom stora lastfartyg vid 1800-talets mitt inte längre kunde lägga an i Umeå (inre) hamn, flottades det sågade virket från Baggböle ned till Österfjärden där en lastageplats anlades 1846. Lastageplatsen och dess hamn kom att kallas Holmsund och på den intilliggande höjden Västerbacken lät James Dickson & Co uppföra bostadskaserner och kyrka åt arbetarna. Denna bebyggelse utgör idag kärnan av det riksintresse för kulturmiljö som behandlas i denna rapport.

Det sågade virket blev kantstött, missfärgat och nedsmutsat av flottningen längs med älven från Baggböle. Av denna anledning flyttades så småningom produktionen helt till Holmsund, där man investerade i en ångdriven såg 1885. Ytterligare några små samhällen hade växt fram i skärgården under 1800-talet, däribland Djupvik, Lövön och Sandvik. Dessa samhällen kom så småningom att växa ihop och bilda det område som idag är Holmsunds tätort.

Bolaget tog, enligt tidens ideal, hand om sina arbetare och försåg dem med välfärdsinrättningar. I motprestation skulle arbetaren vara skötsam och inordna sig efter särskilda ordningsregler som inte bara omfattade arbetet, utan hela vardagen. För bolaget blev det viktigt att i arbetarna inskräpa uppfattningen om en vertikal lojalitet mellan bolaget och de anställda, att bolaget sörjde för de sina. En förutsättning för detta var personliga kontrakt mellan bolaget och varje enskild arbetare, varför bolaget aktade sig noga för att erkänna arbetarna som ett kollektiv. Bildandet av en organiserad fackrörelse motverkades därför i Holmsund, bland annat genom att bolaget favoriserade vissa arbetsgrupper. Kyrkan och den skola som byggdes på Västerbacken bekostades av bolaget. Prästen, som också stod för skolundervisningen, stod på bolagets lönelista. I Holmsund flöt därför bolag, kyrka och skola samman till en och samma överhet vars världsbild mycket lätt stod oemotsagd.

Sågverksbolaget såldes 1896 till grosshandlare G.P Braathen i Sundsvall och ombildades som Holmsunds AB. Ägarbytet i sig innebar inte någon förändring av maktförhållandet mellan bolag och arbetare. Istället var det folkrörelsernas intåg i Sverige och i Holmsund som sakta luckrade upp bolagets grepp om arbetarnas liv. Eftersom den skötsamhet som nykterhetsrörelsen förordade även låg i bolagets intresse, satte sig inte bolaget emot den formen av organisering bland arbetarna. Med nykterhetsföreningarna fick Holmsunds arbetare möjlighet att själva forma den fritid som inte direkt omfattades av bolagets bestämmelser. Upprättandet av en egen skötsamhet, fri från påbud uppifrån av bolag, kyrka och skola, blev ett första steg i ett ifrågasättande av det patriarkaliska mönstret. Parallellt skulle väckelserörelsens fria läsande utmana kyrkans och skolans katekesundervisning som upprätthöll de föreställningar om förhållandet mellan människor som gjorde patriarkalismen möjlig.

Etableringen av en facklig organisation i Holmsund motverkades, trots ihärdiga försök, in i det sista. Dock skulle försvagningen av bolagets ideologiska inflytande, arbetarnas ökade politiska medvetenhet och de nu väletablerade formerna för föreningsdemokrati bidra till att en varaktig fackförening år 1919 kunde etableras i samhället. Ett tydligt epokskifte sker i Holmsund just åren 1918–19: Arbetarrörelsen får fäste; en självständig församling under Svenska kyrkan bildas varvid kyrkan skiljs från bolaget; en självständig kommun för skärgårdssamhällena bildas. Holmsunds AB, som tio år senare uppgår i SCA, fortsätter vara en dominerande samhällsaktör även efter detta epokskifte. Den patriarkaliska eran i Holmsund, där bolagets maktposition i samhället var närmast oinskränkt, får vid dessa årtal betraktas vara över.

#### *IFK Holmsund och Kamratvallen*

IFK (Idrottsföreningen Kamraterna) Holmsund bildades den 8 juni 1923 på initiativ av utbrytare ur föreningen Sandviks IK. Inbjudare till sammanträdet var försäljningschefen Gustav Vestin på Holmsunds AB. Bolagets direktör Torsten Hèrnod gav löfte att IFK Holmsund skulle få disponera en plan vid gamla kolugnen "*(...) med skyldighet för föreningen att själv bekosta eventuella behövliga planeringsarbeten och planens iordningställande i övrigt*" (Källa: Folkrörelsearkivet, Umeå. IFK Holmsunds arkiv, mötesprotokoll 8 juni 1923). Idrottsplatsen anlades av föreningsmedlemmarna själva med rabatterat virke från bolagets sågverk. Den idrottsplats som stod färdig 1926 fick namnet Kamratvallen. Tomten vid gamla kolugnen låg vid tiden inbäddad i skog och var 1900-talets första hälft avskild från bebyggelsen på Västerbacken och Umeå uthamn. Under 1960-talet började Umeå hamn och SCA anlägga de terminalbyggnader som idag omger idrottsplatsen.

Redan 1927 uppsökte medlemmen G. Nyström på föreningens uppdrag disponent Anders Laurell, Hèrnods efterträdare och efterfrågade där en skriftlig garanti på att även i framtiden få nyttja tomten. Nyström meddelade sedan föreningen att disponenten "*(...) ej kunde lämna papper på plan men samtidigt meddelat att det ej skulle behöva befaras att föreningen skulle mista den och om så bleve fallet skulle nog bolaget ställa iordning en idrottsplan på annat ställe.*" (Källa: Folkrörelsearkivet, Umeå. IFK Holmsunds arkiv, mötesprotokoll 13 maj 1927).

IFK Holmsund upplevde en storhetstid på 1960-talet då fotbollslaget spelade i de högsta divisionerna och publiksiffrorna på Kamratvallen var höga. Klubben drabbades av ekonomiska svårigheter under 90-talet som ledde till konkurs. Efter några års seriespel under namnet Holmsunds FF återbildades IFK Holmsund 1998. Klubbens A-lag spelar idag i Division 3, norra Norrland.





*Odaterat flygfoto från 1900-talets första hälft. I förgrunden Umeå uthamn och till vänster bebyggelsen på Västerbacken. Längst till höger Kamratvallen. Fotograf okänd.*

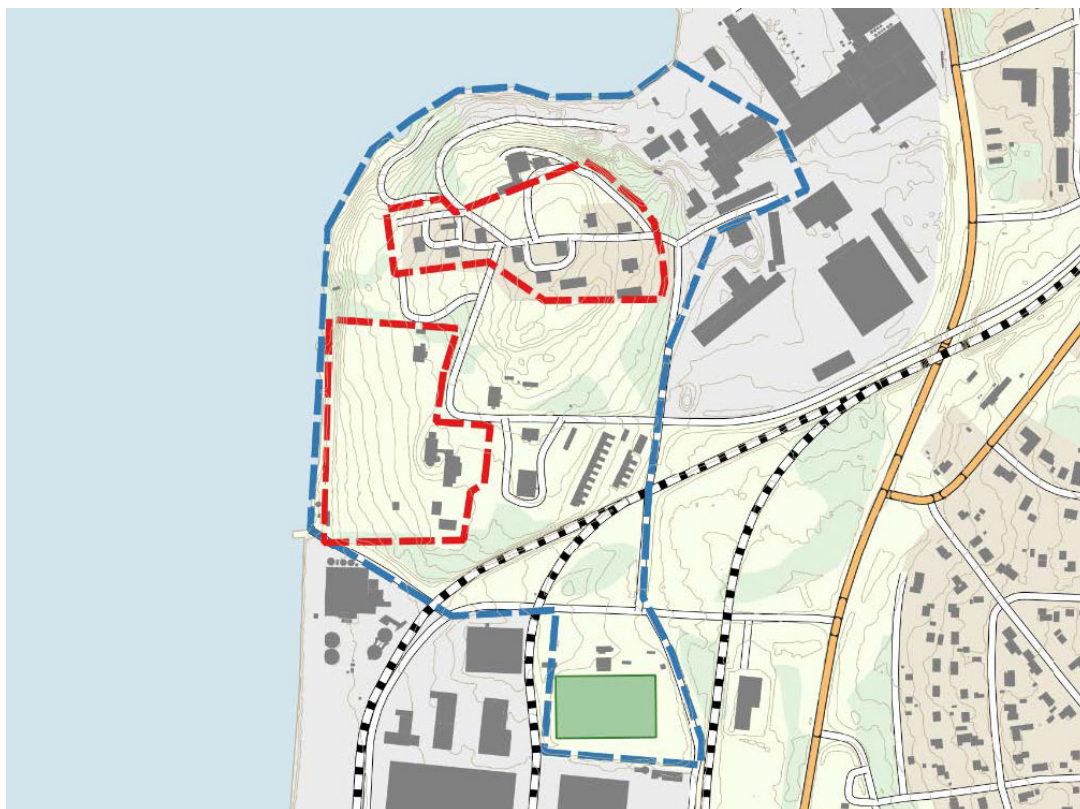
### **Riksintresse för kulturmiljövård**

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

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

*uppförd 1860–63, gravkapell och prästgård i Ljus Oljefärg samt kyrkogård. Skola från 1900-talets början med gymnastikbyggnad i Ljus Oljefärg och lärarbostad med uthus. F.d. kontorsanläggning uppförd 1952–53 som huvudkontor för SCA. Idrottsplatsen Kamratvallen. Radhuslägenheter i Kv. Spiken, byggt 1947 för Holmsunds AB. På industriområdet ställverk från 1885 respektive mitten av 1900-talet, såghus från 1939 och verkstadsbyggnad från 1948.”*

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



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

#### *Beskrivning av området*

Västerbacken ligger på en liten höjd som sluttar ned mot Österfjärden. Området avgränsas i öster av Axel Enströms väg och i norr av en brant, tätbevuxen slänt (2). Nedanför slänten ligger ett antal sågverksbyggnader från början av 1900-talet (3), vars tak och skorstenar är synliga från området. På området finns ett tiotal timrade arbetarbostäder (1) från 1850-talet, inordnade i en planlagd bebyggelsestruktur med tydliga gårdsbildningar. Husen innehåller idag hyreslägenheter, förutom ett, som inhyser ett museum för sågverksepoken. På en gräsyta vid arbetarbostäderna finns skulpturen Stabbläggaren (4), utförd i armerad betong av studenter vid ABF:s konstskola 1981. Längst norrut i området ligger en konferensanläggning (5) som tidigare var kontorsbyggnad för sågverksbolaget. Byggnaden uppfördes på 1950-talet, men dess tidstypiska uttryck har försvagats i och med tillbyggnader på 70- och 80-talen i avvikande skala, tegelformat och takbeklädnad. Söder



om arbetarbostäderna finns en kuperad naturyta (6) som karaktäriseras av nakna berghällar högt gräs. Västerut ligger Holmsunds kyrka (9), byggd 1860-tal, med tillhörande prästgård (7), kyrkogård (8) och gravkapell. Kyrkan har en tillbyggd församlingsgård från 1985. I bakgrunden reser sig Lantmännens foderfabrik (16) inom hamnområdet. Bredvid kyrkan finns två skolbyggnader (10) från början på 1900-talet, båda i relativt dåligt skick. Direkt norr om dessa skolbyggnader finns ytterligare en gammal skolbyggnad från 1885 som idag nyttjas som bostad (17). Längst sydost på området ligger kv. Spiken (11) med två radhuslängor från 1940-talet. Västerbacken avgränsas i söder av kraftiga barriärer (12) i form av järnväg, brant järnvägsvall, stängsel och tät växtlighet. Söder om järnvägen är marken betydligt flackare än på Västerbacken. Här finns en förbindelseväg mellan Kyrkogatan och Holmsundsvägen (13). På båda sidor av vägen finns tomma, delvis bevuxna upplagsytor. Dessa ytor är planlagda för storindustriändamål i gällande detaljplan (stadsplan) för Umeå uthamnsområde (1955). Holmsundsvägen slutar vid hamnens Huvudentré (15). Här ligger också idrottsplatsen *Kamratvallen* (14) från 1920-talet, med naturgräsplan och tillhörande publikläktare, avbytarbås, biljettbås med mera från mitten av 1900-talet.

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



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

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



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



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



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





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



*Skolbyggnader (10)*



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



Bostäder (17)



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



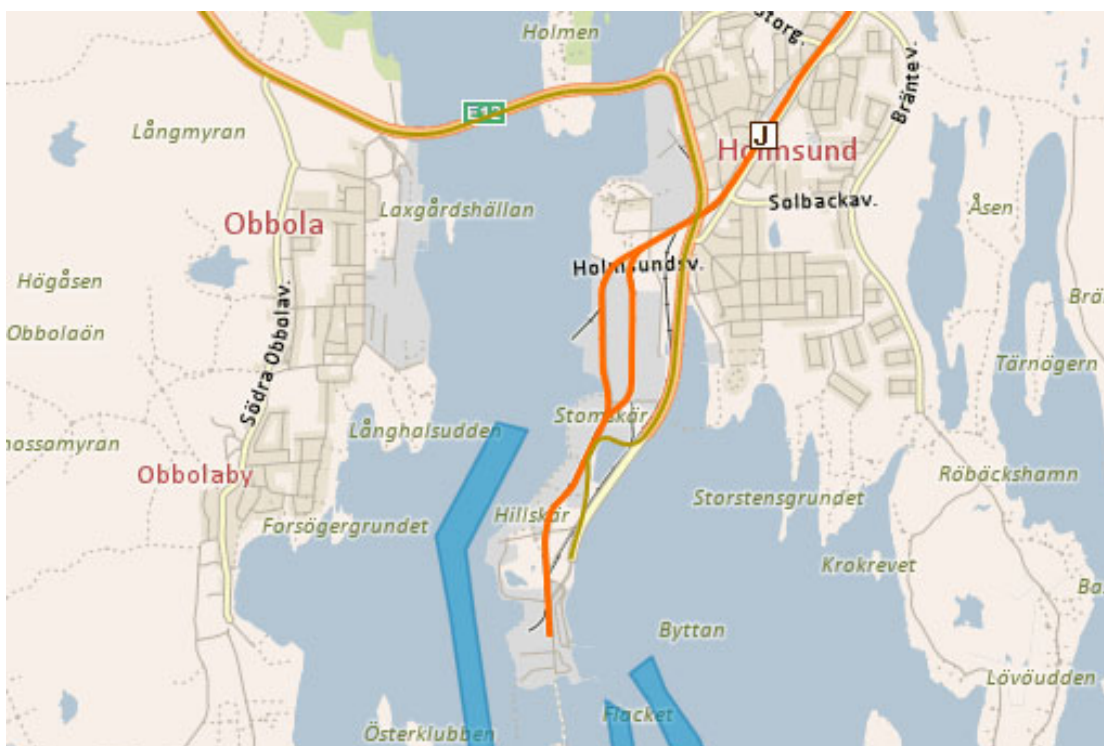
Tv: Kamratvallen (14) sedd från Axel Enströms väg. I förgrunden järnvägskorsning och hamnentré. Th: Entré Kamratvallen (14)



### Riksintresse för kommunikationer

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

Planområdet omfattas/berörs av riksintresse för (befintlig) väg (väg E12), (befintlig) järnväg, (befintlig) farled inklusive buffertzoner, msa-yta för Umeå Airport samt (befintlig) hamn. Endast befintlig hamn, järnväg och farled tas upp i denna analys då övriga (väg och msa-yta) inte bedöms påverkas av planens genomförande eller riksintresset för kulturmiljö på grund av respektive geografiska avgränsning.



*Riksintressen för kommunikationer – riksintresse farled (blå områden), riksintresse järnväg (orange linje) och riksintresse väg (gul linje). Källa: Trafikverket (riksintressekartor)*

Trafikverket arbetar för närvarande med en översyn av riksintressen för kommunikationer för de fyra trafikslagen. I augusti 2020 antogs nya kriterier för vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse och under hösten 2021 förväntas uppdateringar avseende utpekade riksintressen.

#### *Riksintresse för kommunikationer – befintlig hamn*

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

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



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

Syftet med detaljplanen är bland annat att inom området skapa planmässiga förutsättningar för utvecklad hamnverksamhet. Detaljplanens genomförande bedöms säkerställa hamnen och därmed riksintressets värden även på längre sikt. Detaljplanens slutliga avgränsning avseende användningen hamn bedöms framöver kunna likställas med riksintressets fysiska avgränsning för Umeå Hamn. Detaljplanens avgränsas i norr mot järnvägen och i öster mot väg E12. Mot väster utgår avgränsningen till minst vattenområdena som är beskrivna i Västerbottens läns författningssamling 24FS 2011:9, det vill säga vattenområden som reserveras för Umeå hamn. Vattenområdet kompletteras med ett område norr om fodercentralen och som idag nyttjas för Umeå hamn för förtöjning av arbetsbåtar.

Riksintressets geografiska avgränsning bör fastställas vilket åligger Trafikverket.

#### *Riksintresse för kommunikationer – befintlig farled*

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

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

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

Detaljplanens genomförande bedöms säkerställa hamnen och därmed värdena för riksintresset befintlig farled även på längre sikt.

#### *Riksintresse för kommunikationer – befintlig järnväg*

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

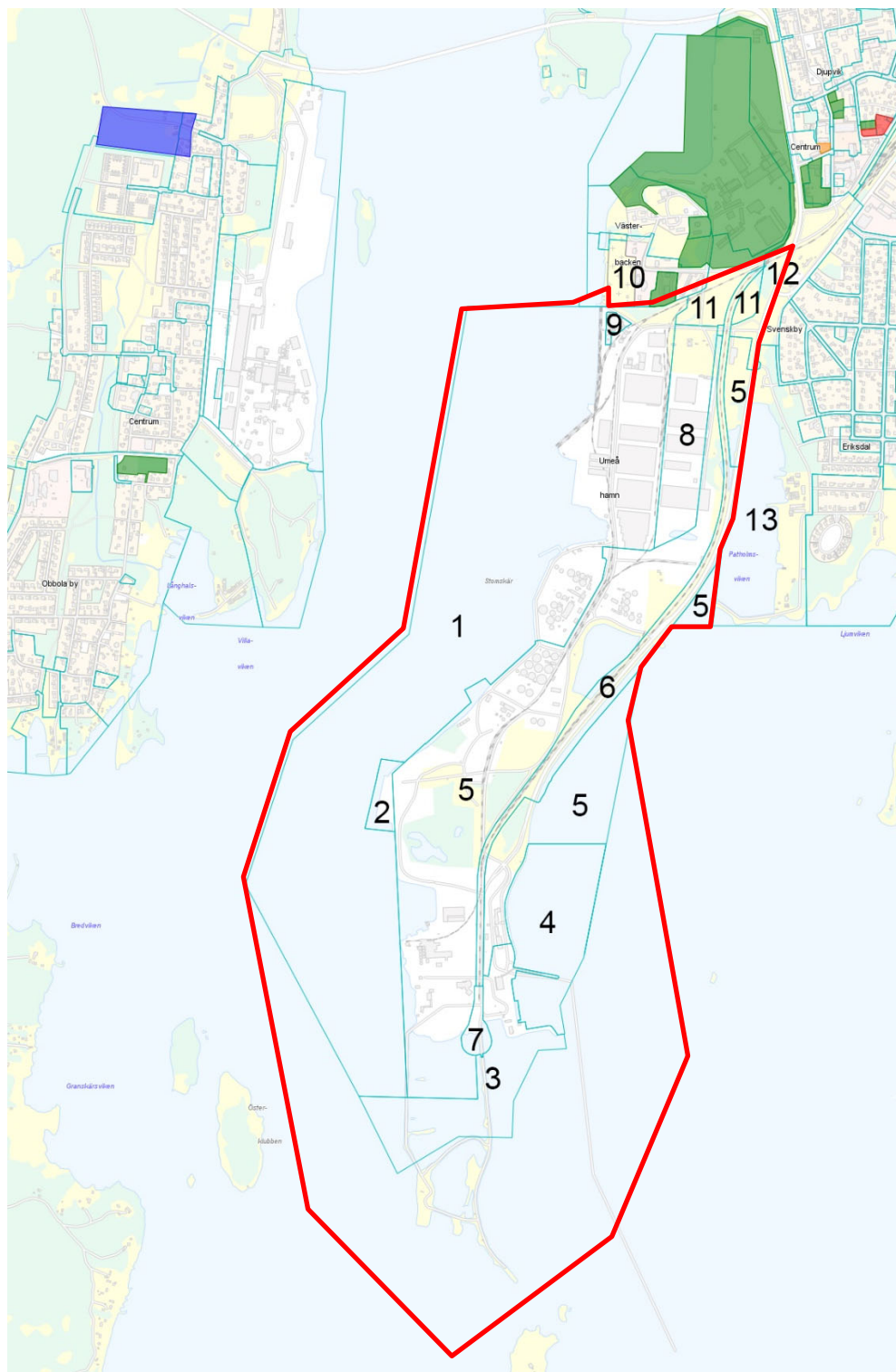
Aktuell del av banan (inom Umeå hamn) trafikeras idag enbart av godstrafik.

Det östra järnvägsstråket, som löper parallellt med väg E12, reserveras som järnväg [T<sub>1</sub>] i detaljplanen. Övriga järnvägsspår ingår som del av kvartersmarken för hamn [V]. Syftet att inte reglera de senare särskilt är att järnvägsspåren vid behov ska kunna flyttas i samband med utveckling av hamnen. Detta för att passa verksamheten och logistiken inom hamnområdet. På detta sätt bedöms att funktionen kvarstår och tillgodoses från den statliga anläggningen via den kommunala ut i hamnområdet. Riksintressets värden bedöms inte skadas av genomförandet av aktuell detaljplan. Riksintressets geografiska avgränsning bör dock ses över som ett led av detta vilket åligger Trafikverket.

### Gällande detaljplaner

Hamnområdet regleras idag genom flertalet detaljplaner framtagna från 1964 och framåt. Den senaste detaljplanen antogs år 2020 avseende hamnområdets sydöstra del (färjeterminalen). Tre av detaljplanerna har genomförandetid kvar.

Gällande detaljplaner redovisas nedan (på karta samt i en efterföljande tabell).

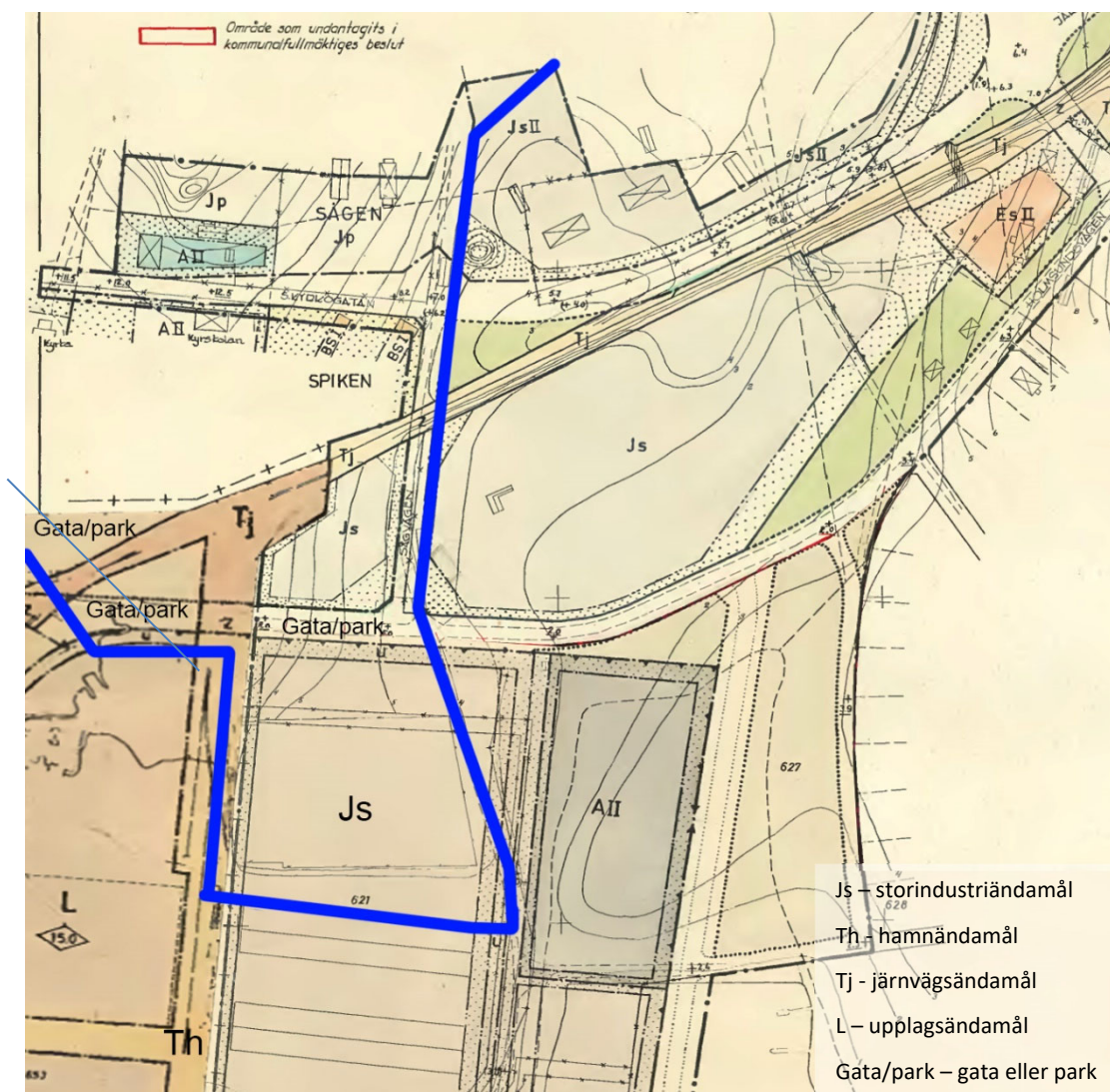


Gällande detaljplaner. Aktuellt planområde markeras ungefärligt med rött.

| Laga kraft datum<br>(genomförandetid) | Nr.<br>på<br>karta | Namn (planbeteckning /<br>diarienummer)  | Huvudsaklig markanvändning   |
|---------------------------------------|--------------------|--|--|
|                                       |                    |  | Byggrätt (inom gällande del)   |
| 1964-05-13                            | 11                 | Detaljplan (stadsplan) för<br>industriområdet samt<br>järnvägsområdet<br><br>(2480K-P-HO-A1-20)                    | storindustri   |
|                                       |                    |  | Byggrätten regleras med mark som<br>inte får bebyggas (prickad mark på<br>plankartan).   |
| 1967-10-16                            | 8                  | Detaljplan (stadsplan) för<br>industriområdet<br><br>(2480K-P-HO-A1-31)  | storindustri, allmänt ändamål, park  |
|                                       |                    |  | Byggrätten regleras med mark som<br>inte får bebyggas (prickad mark på<br>plankartan).<br><br>Byggnaders (byggnads-)höjd regleras<br>till max 15 meter samt en taklutning<br>om max 30 grader.   |
| 1967-12-11                            | 1                  | Detaljplan (stadsplan) för<br>Umeå uthamnsområde<br><br>(2480K-P108-1968)  | hamn, upplag, vattenområde, järnväg  |
|                                       |                    |  | Byggrätten regleras med mark som<br>inte får bebyggas (prickad mark på<br>plankartan). Inom område för<br>hamnändamål får endast mindre<br>byggnader uppföras och placeras så<br>att de inte förhindrar eller försvårar<br>för hamntrafiken eller underhåll av<br>underjordiska allmänna ledningar.<br><br>Byggnaders (byggnads-)höjd regleras<br>till max 6-15 meter samt en taklutning<br>om max 30 grader.        |
| 1971-07-26                            | 13                 | Detaljplan (stadsplan) för<br>området mellan<br>Patholmsviken och<br>Ljumviken<br><br>(2480K-P-HO-A1-45)           | vattenområde (småbåts-)hamn  |
|                                       |                    |  | Området ligger utanför/i anslutning<br>till hamnområdet.   |
| 1974-05-13                            | 5                  | Detaljplan (stadsplan) för<br>Umeå uthamnsområde<br>samt södra delen av<br>industriområdet<br><br>(2480K-P85-1974) | allmänt ändamål, industri, vatten  |
|                                       |                    |  | Byggrätten regleras med mark som<br>inte får bebyggas (prickad mark på<br>plankartan). Inom område för<br>hamnändamål får endast mindre<br>byggnader uppföras och placeras så<br>att de inte förhindrar eller försvårar<br>för hamntrafiken eller underhåll av<br>underjordiska allmänna ledningar.<br><br>Byggnaders (byggnads-)höjd regleras<br>till max 3,5-21 meter samt en<br>taklutning om max 30 grader. Inom |

|                            |    |  |   |
|----------------------------|----|--|---|
|                            |    |  | område för allmänt ändamål får byggnader uppföras med två våningar.   |
| 1983-03-23                 | 10 | Detaljplan (stadsplan) för kyrkogårdsområdet m.m. (2480K-P48-1983)         | kyrka, begraving, allmänt ändamål, bostäder, samlingslokaler samt vattenområde som får överbyggas<br>Vattenområdet får överbyggas med mindre bryggor och liknande.<br>Området ligger utanför/i anslutning till hamnområdet. |
| 1995-04-13                 | 12 | Detaljplan för ny E12/Sågverksgatan (2480K-P-95-8 / PLA 94-24)             | natur, vägar<br>Området ligger utanför/i anslutning till hamnområdet.   |
| 1996-10-28                 | 9  | Detaljplan för Umeå hamn 2:3 m.fl. (2480K-P96-101 / PLA 96-17)             | Djurfodertillverkning<br>Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd upp till +15 - +54 i nollplanet (havets vattennivå), det vill säga cirka 12-51 meter.  |
| 2003-06-04                 | 3  | Detaljplan för Holmsund 2:65 m.fl. (2480K-P03-188 / PLA 01-33)             | hamn, öppet vattenområde<br>Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd om max 15 meter. Undantag gäller för skorstenar, master och liknande.   |
| 2004-11-16                 | 2  | Detaljplan för del av Holmsund 2:65 (2480K-P04-235 / PLA 04-15)            | hamn<br>Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd om max 15 meter.  |
| 2011-10-26<br>(2021-10-26) | 6  | Detaljplan för Holmsund 2:65 m.fl. (2480K-P11-42 / PLA 10-53)              | järnväg, väg<br>Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan)/mark som ska vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.   |
| 2019-01-14<br>(2024-01-14) | 7  | Detaljplan för Holmsund 2:65 och del av 2:1 2480K-P2019-2 / BN-2017/01930) | hamn, trafik<br>Byggrätten regleras med mark som inte får bebyggas (prickad mark på plankartan)   |
| 2020-07-22<br>(2025-07-22) | 4  | Detaljplan för del av Holmsund 2:65  | hamn (på land och vatten)<br>Byggnader får uppföras med en (byggnads-)höjd om max 15 meter.   |

|  |                                  |  |
|--|----------------------------------|--|
|  | (2480K-P2020-11 / BN-2018/02233) |  |
|--|----------------------------------|--|

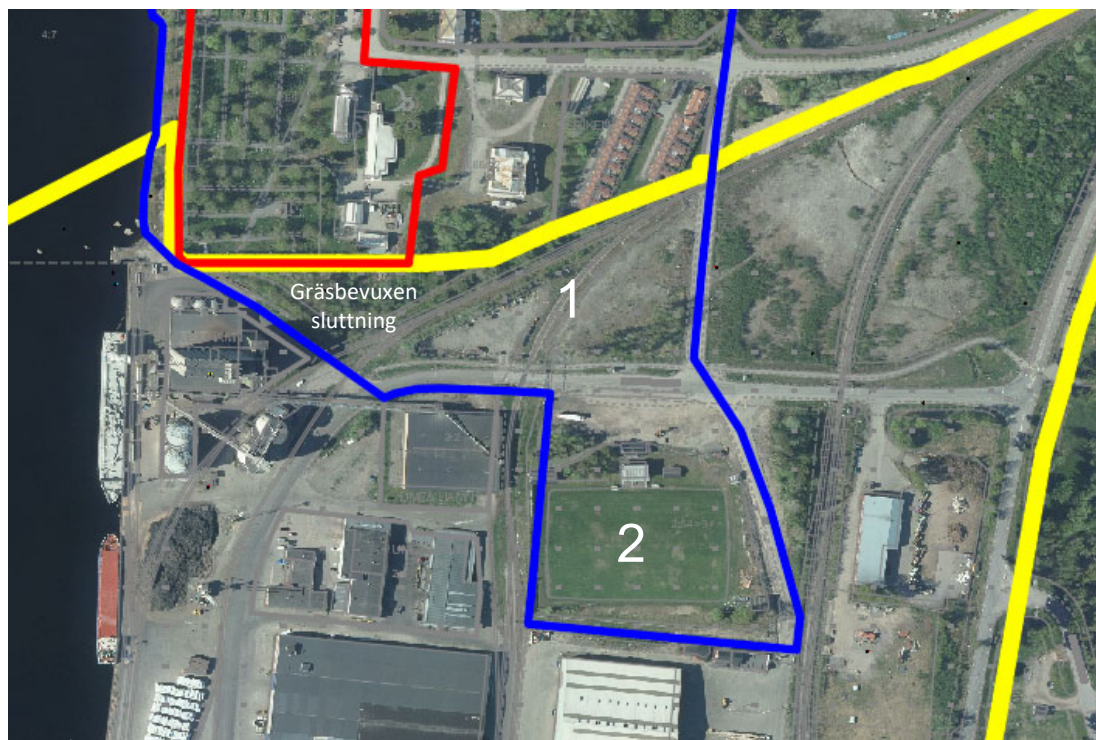


Mosaik av gällande (tre) detaljplaner - detaljplan (stadsplan) för industriområdet samt järnvägsområdet (1964) i norr, detaljplan (stadsplan) för industriområdet (1967) i söder samt detaljplan (stadsplan) för Umeå uthamnsområde (1967) i väster. Den föreslagna nya avgränsningen av riksintresseområdet markeras ungefärligt med blått.

Det område som länsstyrelsen föreslår ska inkluderas i riksintresseområde för kulturmiljö och som berörs av aktuell detaljplan regleras i gällande detaljplaner storindustri [Js] samt del som järnväg [Tj] och upplag [L]. Aktuella markanvändningar skiljer sig delvis från planerad. Det nordöstra området avsett för storindustri (bland annat område 1 på kartan nedan) nyttjades mellan åren 1944 och 1981 för träimpregnering (berörda fastigheter var dåvarande Holmsund 2:52, 2:53 samt 2:55). Verksamheten gav upphov till förorening av



arsenik och polycykliska aromatiska kolväten (PAH) i mark och vatten. Berörda områden har sanerats i början av 2010-talet för att kunna användas som för infrastruktur- och industriändamål. Idag utgör det norra området (1) relativt öppna grusytor som delvis nyttjas för upplag. Den södra delen utgörs av idrottsplatsen Kamratvallen från 1920-talet (2 på kartan nedan), med naturgräsplan och tillhörande publikläktare, avbytarbås, biljettbås med mera från mitten av 1900-talet. Idrottsplatsen ägs av SCA.



Ortofoto med föreslagen ny detaljplanegräns samt avgränsning av riksintresseområde för kulturmiljö. Röd linje: Avgränsning 1997. Blå linje: Förslag till ny avgränsning 2017. Gul linje: Detaljplanegräns för ny detaljplan.

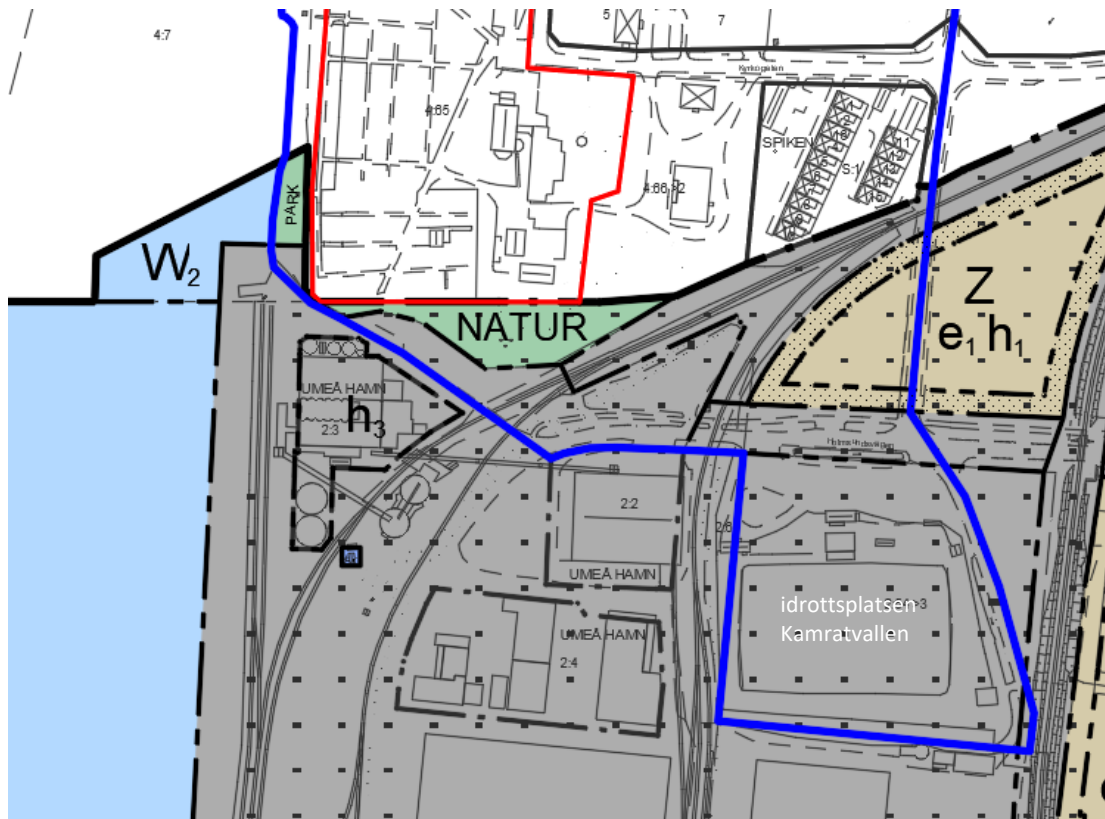
## Avvägning riksintressen

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

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

I aktuellt fall berörs flera riksintresseanspråk. Riksintressena för kommunikationer är inte oförenliga, utan bedöms komplettera och stärka varandra. Riksintresseområdena för kulturmiljövården respektive kommunikationer (Umeå hamn och befintlig järnväg) utgör

två skilda områden enligt Riksantikvarieämbetets beslutade riksintressebeskrivning, men en intressekonflikt finns för idrottsplatsen Kamratvallen för vilken Länsstyrelsen föreslagit ska inkluderas i Riksintresset Västerbacken – Holmsund. Intressekonflikten innebär ett behov av att väga intressena emot varandra.



Område med överlappande intressen. Utklipp från förslag till ny detaljplan (färglagda ytor) / förslag till riksintresseområde för hamn. Blå linje: Förslag till utökat riksintresseområde för kulturmiljö (Länsstyrelsen, 2017). Röd linje: Riksantikvarieämbetets beslutade avgränsning för riksintresseområde för kulturmiljö.

Aktuellt område där intressekonflikt identifierats utgör infart till hamnen (väg och järnväg), en viktig del av hamnfunktionen som pekats ut i två riksintresseanspråk. Hamnen har ett behov av att utveckla sin hamnentré med syfte att anpassa verksamheten till ökade krav på skalskydd kring hamnen. Parkering/uppställning för bil och lastbil får bland annat inte anläggas innanför skalskyddet, varför denna funktion behöver anläggas i anslutning till entrén. Av denna anledning behöver hamnen iordningställa ytor för dessa funktioner. Detta görs lämpligast genom utökning av befintligt entréområde, områden som redan idag är reserverade för hamnen. I samband med detta förstärks redan befintliga barriäreffekter mellan idrottsplatsen Kamratvallen och bruksmiljön på Västerbacken.

Idrottsplatsen ligger idag relativt avskilt från övriga Västerbacken då bland annat järnvägen utgör en tydlig fysisk barriär. Det fanns tidigt en osäkerhet kring idrottsplanens lokalisering och området avsattes redan i detaljplan (stadsplan) 1967 för hamnens utveckling.

Det förslag till revidering av riksintresse för kulturmiljö som Länsstyrelsen Västerbotten lade fram 2017 innebär en utvidgning av både motivering och avgränsning. Förslaget kompletterar den tidigare motiveringen med att *miljön speglar industrins samhällsbildning med social, kyrkliga och estetiska uttryck för de patriarkaliska idealen vid skogsindustrin framväxt under 1800-talets andra hälft*. Motiveringen pekar alltså på en särskild epok, där de patriarkaliska idealen särskilt präglade den byggda miljön.

IFK Holmsund bildas på 1923, det vill säga efter epokskiftet 1918–1819. Vid tidpunkten för föreningens bildande har alltså bolagets roll i samhället minskat betydligt. Dock finns det bevisligen starka band mellan IFK Holmsund och Holmsunds AB. Företrädare för bolaget var bland initiativtagarna till föreningens bildande och föreningens idrottsplats anlades på mark som upplåtits för ändamålet av bolaget. Detta kan ses som ett arv, eller en fortsättning, på de patriarkaliska ideal som under 1800-talets mitt präglade bebyggelsen på Västerbacken. Dock ser man inte de kännetecknande patriarkaliska drag där den enskilde arbetaren har ett personligt kontrakt med bolaget: Föreningsmedlemmarna i IFK Holmsund förhåller sig förvisso lojalt mot bolaget, men som ett organiserat kollektiv. Kamratvallen kan därför ses som ett uttryck för det epokskifte som anförs ovan.

Förslaget till den reviderade avgränsningen varken diskuterar eller tar hänsyn till de barriärer som skiljer Västerbacken och Kamratvallen åt. Sedan järnvägen drogs ut till Umeå uthamn på 1920-talet avgränsas området norr om rälsen av en brant järnvägsvall, stängsel och tät växtlighet. De rumsliga och visuella sambanden mellan den samlade bruksmiljön och idrottsplatsen är därför mycket begränsade. Flygfotot från 1900-talets första hälft (se s.7) visar dessutom att de rumsliga och visuella sambanden var betydligt svagare vid tiden för Kamratvallens tillkomst än vad de är idag.

Hamnändamålet bedöms sammanfattningsvis vara den verksamhet som är lämpligast på platsen och som bäst främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Den planerade nya hamnentrén skulle ha en positiv inverkan på den väg- och rälsburna logistiken till och från Umeå hamn.

Att behålla Kamratvallen på aktuell plats bedöms påtagligt försvåra utvecklingen och nyttjandet av hamnen. Det är sannolikt också mycket svårt att kombinera idrottsverksamhet för allmänheten med hamnens behov på ett säkert sätt.

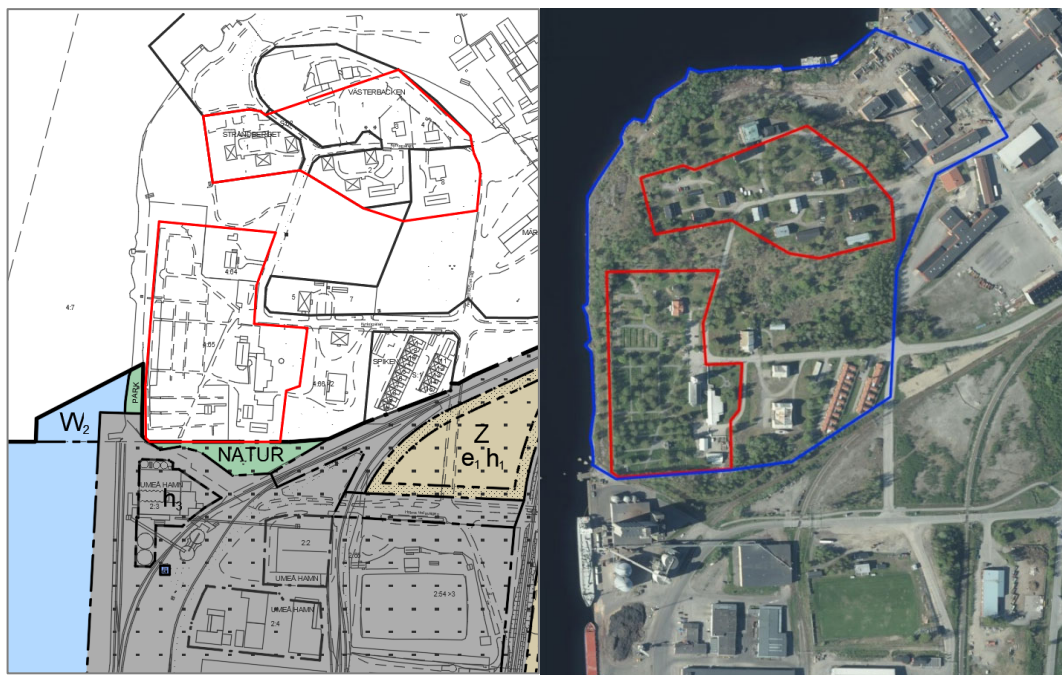
Planförslaget (liksom gällande detaljplan) innebär att idrottsplatsen kan tas i anspråk för hamnområdets verksamhet. Kamratvallen ingår i föreslagen revidering av riksintresset Västerbacken-Holmsund (AC7) men beslut om riksintressets avgränsning är ännu inte beslutad.

Effekten av planförslaget innebär att den fysiska idrottsanläggningen försvinner. Kamratvallen bedöms utgöra ett svagt och icke centralt uttryck för den reviderade motiveringen för riksintresset för kulturmiljö. Kamratvallens immateriella kulturmiljövärde föreslås att dokumenteras och lyftas fram informationstavlor i anslutning till riksintresseområdets bebyggelsemiljö.

Den nya hamnentrén bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö.

## Analys - Detaljplanens inverkan på riksintresset för kulturmiljö

Nedan görs en bedömning av detaljplanens inverkan på riksintresseområdet enligt gällande avgränsning, Riksantikvarieämbetets beslut, RAÄ 1997-11-17 samt föreliggande förslag till revidering av riksintresset, Länsstyrelsen Västerbotten, 2017, med undantag av idrottsplatsen Kamratvallen.



Tv: Karta över del av förslag till detaljplan för Umeå hamn (färglagda ytor) samt riksintresseområde för kulturmiljö Västerbacken - Holmsund (röda linjer). Th: Karta över riksintresseområde för kulturmiljö Västerbacken - Holmsund (röda linjer) samt förslag till ny avgränsning exklusive idrottsplatsen Kamratvallen (blå linje).



**A. Planområdet och riksintressets kärnområden. Motiv till vald avgränsning:**

Västerbacken ligger på en mindre höjd som sluttar ned mot Österfjärden i väster. Här finns ett gångstråk som sträcker sig i nord-sydlig riktning. Det ursprungliga riksintresseområdet är relativt litet och kompakt, uppdelat i två delar, varav flertalet byggnader inom den norra delen är skyddade som byggnadsminnen. I förslag till ny avgränsning tas ett större område med och bildar ett större sammanhang. Kärnområdet bedöms bestå av den ursprungliga riksintresseavgränsningen.

Området avgränsas i söder av hamnområdet, i öster av Axel Enströms väg och i norr av en brant, tätbevuxen slänt. Nedanför slänten ligger ett antal sågverksbyggnader från början av 1900-talet, vars tak och skorstenar är synliga från höjden. Gränsen mot hamnområdet i söder är tydlig genom järnväg och utestängande stängsel.



1. Arbetarbostäder
2. Barriär
3. Sågverksbyggnader
4. Konstverk
5. f.d. huvudkontor
6. Naturområde
7. Prästgård
8. Kyrkogård
9. Kyrka
10. Skolbyggnader
11. Bostäder
12. Foderfabrik

Karta över kulturhistoriskt viktiga byggnader och miljöer samt gällande riksintresseavgränsning (röda linjer) samt förslag till ny avgränsning med undantag av idrottsplatsen Kamratvallen (blå linjer) för kulturmiljö Västerbacken – Holmsund.



**B. Kortfattad beskrivning av aktuella kärnområden och byggnadsminnen:**

Riksintresset Västerbacken - Holmsund utgörs enligt motiveringen i gällande riksintressebeskrivning (Riksantikvarieämbetet, RAÄ 1997-11-17) av en industrimiljö från 1850-talet vid Baggböle sågverks dåvarande lastageplats. Riksintresset uttrycks genom att det i området finns ett tiotal väl bibehållna timrade arbetarbostäder från 1850-talet med senare uppförda uthuslängor. Kyrkan och prästgården uppfördes av företaget under 1860-1880-talen. Flertalet byggnader inom den norra delen är skyddade som byggnadsminnen. Se utförligare beskrivning under rubrik *Riksintresse för kulturmiljövård*.



Enskilda byggnadsminnen (Mb) inom den norra delen av Västerbacken.

**C. Struktur**

Då idrottsplatsen Kamratvallen utgår från förslaget till utvidgning av riksintresseområdet inträder en tydlig gräns (barriär) mellan riksintresseområdet för kulturmiljö respektive riksintressena för hamn och järnväg (kommunikationer). Gränsen är fysiskt i form av järnvägsspår som leds in till hamnen samt en gräsbevuxen slänt och utestängande stängsel. Enligt den naturvärdesinventering som utfördes i samband med inventeringarna av groddjur, kärlväxter och fåglar i detaljplaneområdet (*Naturvärdesinventering samt riktad inventering av groddjur, häckfågel och kärlväxter inom detaljplanerat område av Umeå Hamn, 2019 och 2021*, Pelagia Nature & environment AB, 2021-08-31) utgörs slänten av en örtrik sluttning i anslutning till järnvägsspåret som bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3).

Juridiskt finns även en tydlig gräns i gällande detaljplaner då området som planläggs som hamn regleras som hamnändamål, järnväg, upplag och gata respektive park. Den örtrika slänten regleras som (gata respektive) park. Riksintresseområdet för kulturmiljö norr om hamnområdet regleras i gällande detaljplan (från väster till öster) som område för kyrkligt ändamål, allmänt ändamål samt bostäder.

**D. Riksintressets betydelse för tillkommande bebyggelse**

Området av riksintresse för kulturmiljö upplevs relativt avgränsat från hamnen och riksintressets läsbarhet bedöms inte påverkas av den nya detaljplanens genomförande.

Eftersom hamnen förändrats under hela dess historia bedöms detta inte skada riksintresset Västerbacken då riksintressets värden har ursprung i hamnens lokalisering.

**E. Illustrationer**

Inom hamnområdet tillåts relativt höga byggnader, något som inte föreslås förändras. Siktlinjer kan därmed komma att förändras både inifrån och utifrån riksintresset sett. Några visuella samband inom riksintresseområdet bryts inte. Gränsen mellan riksintresseområdet och hamnområdet blir dock mer definitiv då Holmsundsvägen/Axel Enströms väg omvandlas från kommunala gator till att bli en del av hamnområdet. Detta bedöms dock inte påverka riksintresset för kulturmiljö negativt.



Holmsunds kyrka med  
foderfabriken i bakgrunden

**F. Planens inverkan på riksintresset**

| Relevans markeras ●, inverkan/påverkan markeras X  |          |          |            |          |          |   |
|--|----------|----------|------------|----------|----------|---|
|  | Relevans | Positivt | Obetydligt | Måttligt | Negativt | Kommentar<br>Samtliga faktorer ska kommenteras.   |
| <b>Direkt inverkan</b>   |          |          |            |          |          |   |
| 1. Hur påverkas enskilda objekt och strukturer som har betydelse för läsbarheten av riksintresset? | ●        |          | X          |          |          | Området av riksintresse för kulturmiljö är relativt avgränsat. Siktlinjer och vyer söderut, från framför allt den södra delen av riksintresseområdet, kommer sannolikt att förändras. Inga enskilda kulturhistoriskt värdefulla objekt eller strukturer som har betydelse av läsbarheten av riksintressets kärnområden förväntas dock att påverkas på ett betydande negativt sätt.  |
| 2. Hur förändras visuella och/eller funktionella samband?  | ●        |          | X          |          |          | Nya byggnader inom hamnområdet kan innebära ett storskaligt intryck i jämförelse den lägre bebyggelsen inom Västerbacken. Då foderfabriken inom hamnområdet redan ger ett sådant intryck bedöms inte kyrkan och kyrkogården (del av kärnområdet) påverkas mer än idag. I övrigt ligger Västerbacken på en höjd vilket förmildrar upplevelsen av storskalighet. Detaljplanens genomförande påverkar inga viktiga siktlinjer. |

|  |   |  |   |   |  |
|--|---|--|---|---|--|
| 3. Hur avviker nytillskottet från skalan i omgivande miljö?  | • |  |   | X | <p>Fastighetsstorlekarna inom kärnområdet har en stor variation. Byggnader är till största del småskaliga och bebyggelsen omges av stora grönytor. Hamnområdets bebyggelsestruktur är idag av en helt annan omfattning och skala. Nytillkommen bebyggelse kommer följa den redan befintliga skalan i hamnområdet.</p> <p>Då Västerbacken och hamnområdet redan idag är tydligt uppdelade områden (genom olika marknivåer och järnvägen som skapar en barriär) bedöms utveckling enligt detaljplanen inte påverka riksintresset för kulturmiljövård vad gäller de avvikande skalorna.</p> |
| 4. Hur inverkar former eller karaktärsdrag på upplevelsen och förståelsen av den kulturhistoriska utvecklingen i landskapet?       |   |  | X |   | <p>Västerbacken och hamnområdet är tydligt två uppdelade områden, av anledningen som nämnts ovan.</p>  |
| 5a. Hur påverkas siktlinjer, sammanhang eller rumsligheter upplevelsen och förståelsen av riksintresset betraktat inifrån?         |   |  | X |   | <p>Området av riksintresse för kulturmiljö upplevs relativt avgränsat. Siktlinjer och vyer söderut, från framför allt den södra delen av riksintresseområdet, kommer sannolikt att förändras, men bedöms inte påverka upplevelsen och förståelsen av riksintresset inifrån.</p>  |
| 5b. Hur påverkas riksintresset betraktat utifrån?  | • |  |   | X | <p>De idag öppna eller be vuxna ytorna i hamnens norra del kommer att ianspråkta för verksamheter i samband med detaljplanens genomförande. Detta innebär att Västerbackens område inte kommer att bli lika synlig sett från söder (inifrån hamnområdet).</p>  |
| 6. Hur påverkas rörelsestråk, kommunikationsleder eller andra funktioner möjligheten att bruka, förvalta och röra sig inom miljön? |   |  | X |   | <p>Kommunikationsstråket (Axel Enströms väg) mellan hamnområdet och Västerbacken kommer att stängas för allmänheten. Detta påverkar dock inte möjligheten att bruka,</p>   |

|   |   |    |   |     |  |
|---|---|----|---|-----|--|
|   |   |    |   |     | förvalta och röra sig inom riksintressemiljön.   |
| 7. Hur inverkar planen på riksintresset vad gäller fragmentering och uppkomst eller förvinnande av barriärer? | • |    | X |     | Området av riksintresse för kulturmiljö är relativt avgränsat. Hamnområdet och Västerbacken betraktas redan idag som två olika områden. Befintliga barriärer kommer att kvarstå.   |
| <b>Inverkan på sikt</b>   |   | JA |   | NEJ | Vid "ja" ska svaret kommenteras  |
| 8. Är det troligt att åtgärden kan komma att följas av andra åtgärder, vilka i sig kan medföra konsekvenser?  |   | X  |   |     | Detaljplanen möjliggör för en flexibel utveckling av hamnen. Vissa åtgärder kommer att kräva tillstånd enligt exempelvis miljöbalken.  |
| <b>Övrigt</b>   |   |    |   |     | Vid "ja" ska svaret kommenteras  |
|   |   | JA |   | NEJ |  |
| 9. Påverkas byggnad eller miljöer, som medtagits i andra inventeringar?                                       |   | X  |   |     | Länsstyrelsen i Västerbotten lade 2017 fram ett förslag till revidering av riksintresset där motivering och gränsdragning utvidgats. Hänsyn till detta har delvis tagits i denna analys.<br><br>Kv Spiken i områdets sydvästra del har inte inventerats. Namnet "Spiken" kommer från den skorsten som står vid radhusen. |
| 10. Gränsar planen till område med bebyggelse, som medtagits i andra inventeringar?                           |   |    |   | X   |  |

### G. Summering av analysresultat

Samtliga faktorer behandlas i kommentarsfältet (tabell F). Om spalten för negativt markeras där faktorn bedöms vara relevant för planen (●), anses den riskera att medföra påtaglig skada på riksintresset. Faktorn ska då ytterligare behandlas i en fördjupad kulturmiljöstudie.

#### Resultat

Detaljplanen anses inte innebära påtaglig skada på riksintresset. En fördjupad kulturmiljöanalys krävs inte.

#### Motivering

Tabellen visar att detaljplanens inverkan på riksintresset i huvudsak är obetydligt och som mest måttlig.

Hänsyn till att minska den visuella påverkan inifrån och utifrån riksintresset ska tas i detaljplanen.