

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

---



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

# Detaljplaneprocessen

## Om detaljplaner

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

Under arbetet med detaljplanen tar kommunen ställning till hur marken får användas, utifrån en avvägning av allmänna och enskilda intressen. En detaljplan 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.....	2
Plandata.....	3
Planförfarande.....	3
Planhandlingar.....	4
Underlag och utredningar .....	4
Förhållningssätt till tidigare ställningstaganden .....	4
Översiktsplan, fördjupningar och tematiska tillägg .....	4
Detaljplaner och områdesbestämmelser .....	6
Riksintressen.....	7
Andra särskilda områdesskydd.....	8
Natura 2000 .....	8
Biotopskydd – alléträd .....	8
Strandskydd .....	9
Undersökning av betydande miljöpåverkan .....	10
Samrådskrets .....	12
Planeringsförutsättningar .....	13
Övergripande vägsystem i Sävar .....	13
Stads- och landskapsbild .....	14
Gator och trafik .....	22
Kulturmiljö och fornlämningar .....	26
Naturmiljö.....	27
Service .....	29
Rekreation .....	29
Kollektivtrafik.....	30
Parkering, varumottagning och angöring.....	30
Riskbedömning av transportled för farligt gods.....	31
Buller.....	31
Geotekniska förhållanden .....	35
Förorenad mark.....	37
Risk för skred .....	38

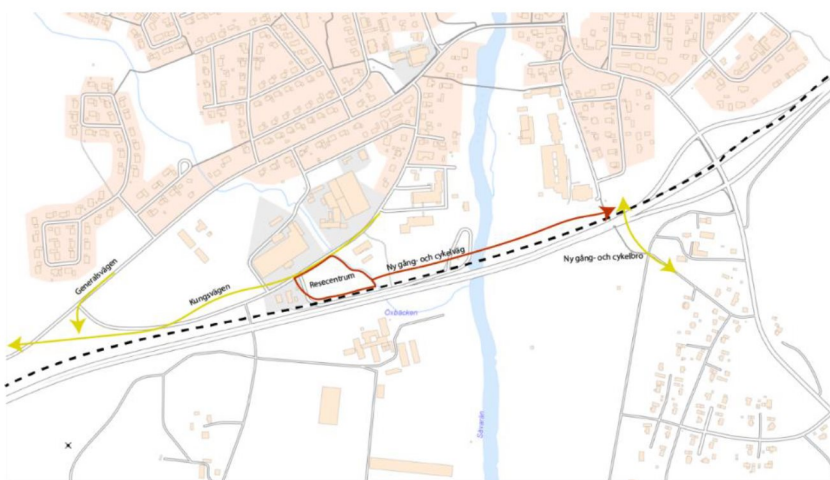
Risk för översvämning och skyfall .....	38
Dagvatten .....	40
Snöhantering .....	43
Miljö kvalitetsnormer .....	44
Luft .....	44
Vatten .....	44
Vatten, avlopp, fjärrvärme, el .....	45
Genomförandefrågor .....	48
Organisatoriska frågor .....	48
Genomförandetid .....	48
Huvudmannaskap för allmän plats .....	49
Huvudman för vatten och avlopp.....	49
Avtal .....	50
Tidplan .....	50
Fastighetsrättsliga frågor.....	51
Fastighetsbildning .....	51
Gemensamhetsanläggningar .....	54
Rättigheter .....	55
Tekniska frågor .....	56
Ekonomiska frågor.....	56
Planavgift .....	57
Källor .....	58

## 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 med tillhörande vägkoppling mot statlig väg och en ny gång- och cykelbron över E4. Även delar av Generalsvägen får en ny sträckning. I denna planbeskrivning har vi valt att kalla område kring Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen för planområde 1 medan området kring ny gång- och cykelbro, Drottningvägen och Allévägen kallas för planområde 2. I figur 1 och figur 2 illustreras de förändringar i den kommunala infrastrukturen som detaljplanen möjliggör samt tillhörande planområden.



**Figur 1.** Båda planområdena och närliggande vägar.



**Figur 2.** Planerade åtgärder för den kommunala infrastrukturen tillsammans med järnvägen. Norrbotniabanas dragningslinje 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 och planläggs i annan detaljplan.

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 nya Kungsvägen, (i detta dokument kallad planområde 1), innebär att Kungsvägen blir ny infartsgata genom direktanslutning till E4:an via väg 649 och planerat resecentrum. Planområde 1 omfattar därför nya anslutningar till Generalsvägen samt Bullmarksvägen och E4:ans södra av- och påfart i Sävar. Planområde 1 omfattar även en bit naturmark i anslutning till Öxbäcken för att säkerställa yta för uppförandet av erosionskydd. För att tydliggöra kommunal drift och bekräfta befintlig väganslutning planläggs också del av Tomternavägen förbi befintlig vägtunnel.

Kungsvägens nya dragning korsar Öxbäcken i ungefär samma läge som befintlig dragning, men passagen breddas något. Passagen över Öxbäcken 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). För att säkerställa att dagvattenhantering och att flöden i Öxbäcken inte påverkas är planområde 1 tagit hänsyn till detta via diken och brunnar.

Planområdet för gång- och cykelbron (i detta dokument kallad planområde 2) innefattar själva gång- och cykelbron, 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 vara förenlig 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 och vägsektion av Kungsvägen med nya anslutningar mot väg 649, E4:an, Generalsvägen och del av Tomternavägen. Därtill är även syftet att skapa planmässiga förutsättningar för en ny gång- och cykelbro med anslutning mot befintlig gång- och cykelväg.

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 huvudmannskapet för Tomternavägen. Med hjälp av tredimensionell fastighetsbildning är syftet även att bekräfta brospannet för den nya gång- och cykelbron.

Planen ska även säkerställa att det kommunala infrastrukturens systemet överensstämmer med Trafikverkets järnvägsplan samt kommande resecentrum i Sävar samt hantera ett ökat dagvattenflöde och skyfall.

## Plandata

### Planområde 1 - Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen

Planområde 1 omfattar del av Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen. Omfattningen av planområde 1 sammanfattas i tabell 1 nedan.

*Tabell 1. Omfattning av planområde 1.*

Tätort	Sävar
Area	54 400 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 - Gång- och cykelbro, Drottningvägen och Allévägen

Planområde 2 omfattar ny gång- och cykelbro, del av Drottningvägen och del av Allévägen. Omfattningen av planområde 2 sammanfattas i tabell 2 nedan.

*Tabell 2. Omfattning av planområde 2.*

Tätort	Sävar
Area	9 250 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 då infartsgatan till Sävar västerifrån görs om. Därtill bedöms planen även vara av stor betydelse för allmänheten, eftersom delar av privatägd mark tas i anspråk för en 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 huvudmannskap har förfarandet växlats till utökat. Detta föranleder att kungörelse har skett i samband med granskning.

## Planhandlingar

- Plankarta
- Planbeskrivning

## Underlag och utredningar

- Samrådsredogörelse, Umeå kommun 2024.
- Granskningsutlåtande, Umeå kommun 2024.
- PM över arkeologisk utredning, Västerbottens museum 2022.
- Dagvattenutredning ny dragning av Kungsvägen i Sävar, WSP 2022.
- PM Natura 2000, komplettering gällande yttrande för detaljplan Sävar 61:1 WSP 2022.
- Trafikbullenutredning, WSP 2024.
- Detaljprojektering Kungsvägen och gång- och cykelbro innefattande nedanstående handlingar, WSP 2021–2024.
  - Illustration gatusektioner Kungsvägen, WSP 2024.
  - Illustration gatusektioner ny gång- och cykelbro, WSP 2024.
  - Illustration omdragning Kungsvägen Sävar 61:1, WSP 2024.
  - Illustration Kungsvägen och Generalsvägen 61:1, 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 järnvägsutredning 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.

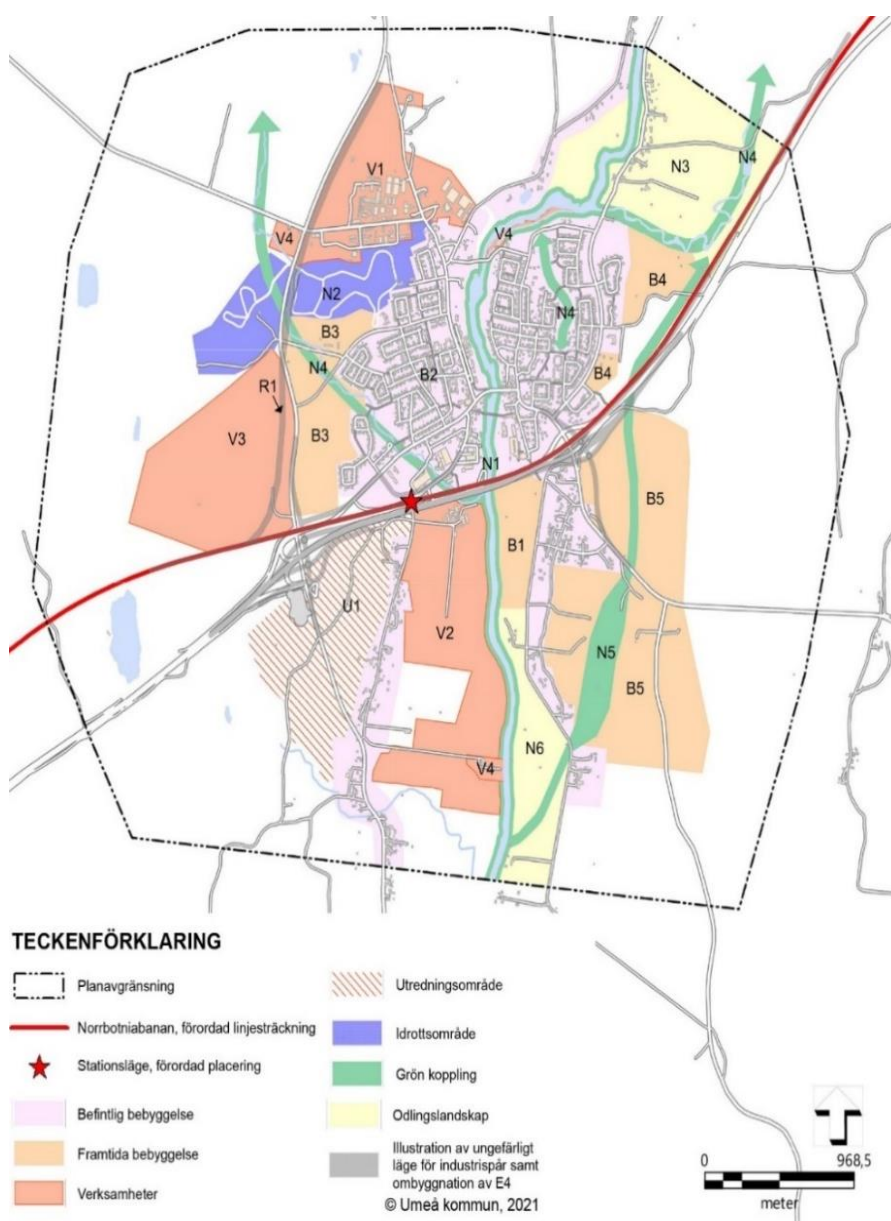
Umeå kommun antog en ny fördjupad översiktsplan för Sävar i augusti år 2021 (även kallad FÖP Sävar), se figur 3. Bärande teman i planen är infrastruktur och resecentrum, nya bebyggelseområden och centrumfunktioner. En viktig aspekt är att skapa förutsättningar för Norrbotniabanan där det i översiktsplanen 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 och bedöms således vara förenlig med översiktsplanens intentioner.



**Figur 3.** Plankarta antagandehandling, tillhörande Fördjupning för Sävar.

## Detaljplaner och områdesbestämmelser

Ett antal gällande detaljplaner påverkas av detaljplanen, vilka redovisas i figur 4 och tabell 3 nedan. Genomförandetiden har gått ut för samtliga detaljplaner. I och med genomförandet av aktuell detaljplan ersätts delar av befintliga detaljplaner med kommunal mark planlagd för gatu- och naturändamål.

**Tabell 3.** 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



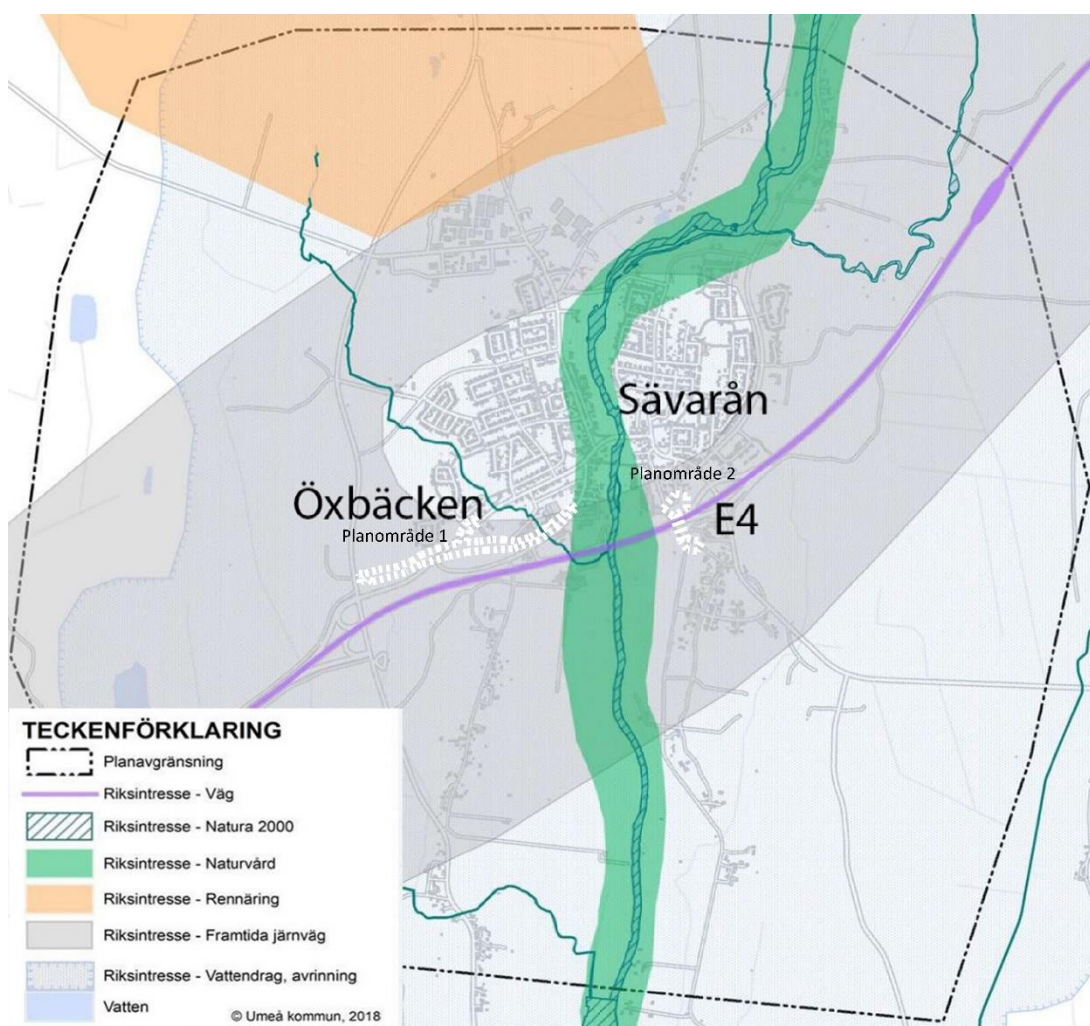
**Figur 4.** Gällande detaljplaner samt planområdets delar markerade med röd streckad linje.

## Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som på grund av sina speciella förutsättningar är av nationellt intresse. Områdena avser såväl olika bevarandebalanser 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.

Både planområde 1 och 2 omfattas av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, framtida järnväg, se figur 5. Riksintresse för kommunikationer gällande väg E4 berör delar av planområde 2 som möjliggör för en gång- och cykelbro 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 planområde 1 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 samt planområdena.

## **Förändringar och konsekvenser**

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

Planområdet för gång- och cykelbron med anslutning till gång- och cykelväg är anpassat och planerat för att minimera påverkan på riksintresset för kommunikationer för väg E4 och bedöms därmed som godtagbart.

Den skyfallsanalys<sup>1</sup> 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.

## **Andra särskilda områdesskydd**

### **Natura 2000**

Planområde 1 för Kungsvägen berör Öxbäcken som är ett biflöde till Sävarån och är utpekad Natura 2000-område.

Vid genomförandet av planområde 1 för behöver en anmälan om vattenverksamhet göras eftersom ombyggnaden av Kungsvägen innebär arbeten vid och i passagen över Öxbäcken. Genomförandet av planområde 1 innebär att en ny vägtrumma kommer anläggas i Öxbäcken där vägen passerar Öxbäcken. Den nya trumman är större än dagens vägtrumma och ska utföras med faunapassage för smådjur. I och med trumbytet i samband med Kungsvägens anläggande bedöms detta medföra positiv inverkan på Öxbäcken och Natura 2000.

### **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 för gång- och cykelbrons södra ramp, se figur 6. Då trädallén består av fler än fem lövträd planterade i dubbla rader berörs den av det generella biotopskyddet.

---

<sup>1</sup> WSP, *Dagvattenutredning med skyfallssimulering*, 2022.



*Figur 6. Del av planområde 2 som har fått beslut om dispens för avverkning av träd.*

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. Dispensen gäller fem år från och med det datum som beslutet fått laga kraft.

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.

Beslutet innebär att 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 32 björkar och 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. Beslutet innebär också att berörda träd ska återplanteras i grupp invid den nya gång- och cykelbrons södra ramp.

## Strandskydd

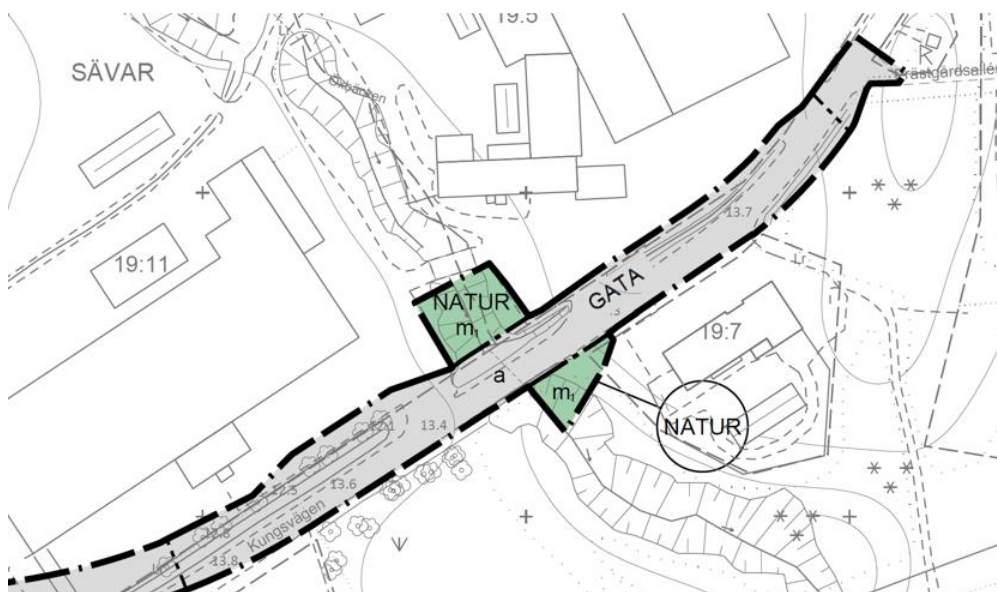
Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Strandskyddet gäller generellt vid alla kuster, sjöar och vattendrag och omfattar land- och vattenområden 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd.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

Del av planområde 1 för Kungsvägen omfattas av strandskydd, där Öxbäcken passerar genom planområdet. För att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen krävs ett upphävande av strandskyddet inom en zon på 100 meter från Öxbäcken av allmän platsmark **[GATA]**, se figur 7.

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 bedöms således vara ett allmänt angeläget intresse.

Bedömningen är att en omdragning 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:

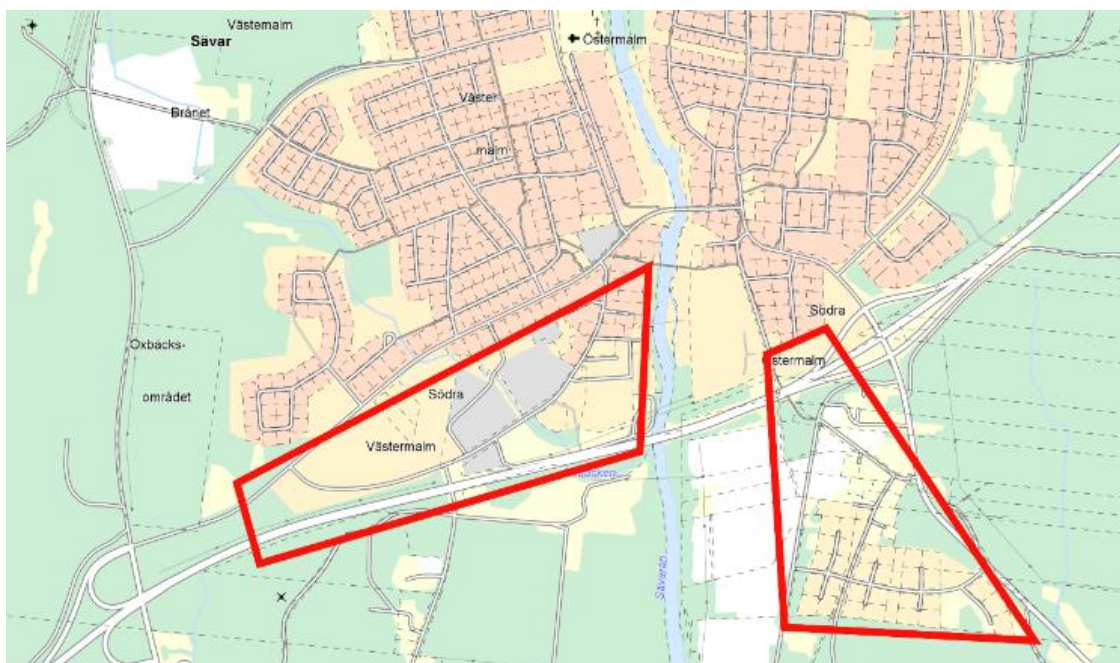
*Inom planområdet är det enbart arbeten vid och passagen över Öxbäcken som utgör vattenverksamhet. Öxbäcken är ett utpekade Natura 2000-område vilket ställer krav på att passagen över bäcken utformas för att inte påverka områdets bevarandesyfte. Det kan även komma att krävas mer ingående utredningar hur passagen ska utformas för att inte äventyra vattendragets miljö kvalitetsnorm. Bland annat beskrivs en erosionsrisk vid bäcken samt att det ligger inom ett riskområde för översvämning vid 100-års regn, vilket innebär att kommunen kan behöva titta på hur passagen ska utformas utan att påverka bäckens svämplan.*

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

Beslutet har offentliggjorts på kommunens anslagstavla 23 augusti–13 september 2021. Länsstyrelsens synpunkter bedöms vara tillgodosedda genom dagvattenutredning<sup>2</sup> med föreslagna fördröjningsåtgärder och PM Natura 2000<sup>3</sup> samt befintlig vägtrumma ersätts med en större vägtrumma med faunapassage för Öxbäcken.

## Samrådskrets

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



**Figur 8.** Samrådskrets för planområde 1 Kungsvägen respektive planområde 2 för gång- och cykelbro.

<sup>2</sup> WSP, *Dagvattenutredning med skyfallssimulering*, 2022.

<sup>3</sup> WSP, *PM Natura 2000, komplettering gällande yttrande för detaljplan Sävar 61:1*, 2022.

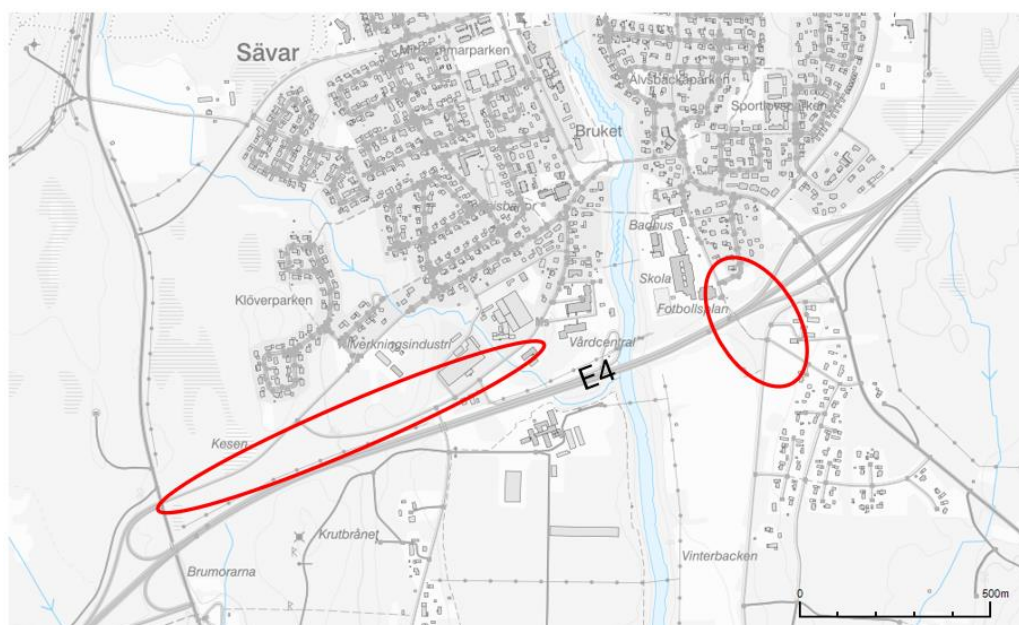


## Planeringsförutsättningar

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

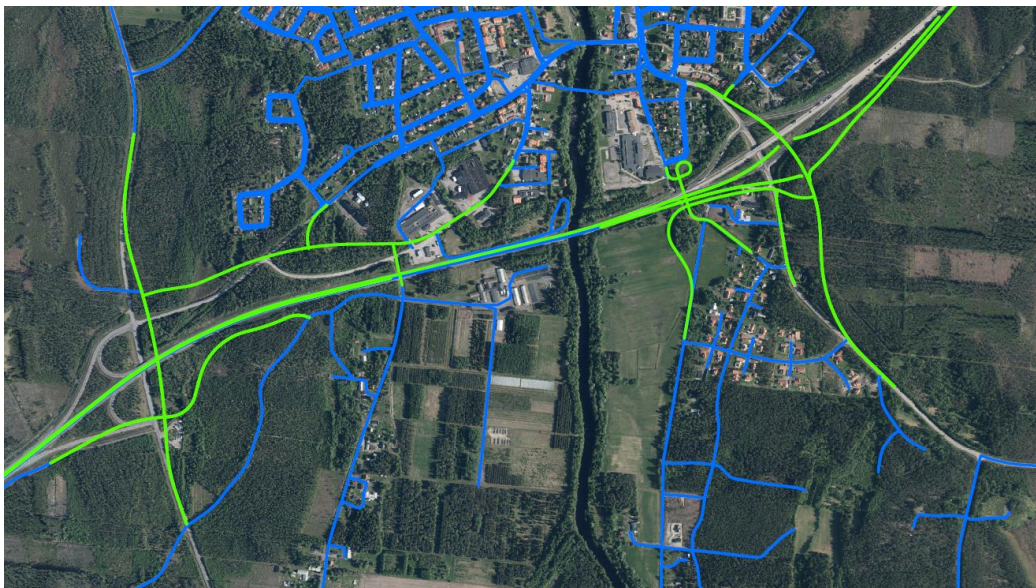
Nuvarande vägsystemet i Sävar består av ett gatunät anpassat till terrängen med rutnätsstruktur och vissa säckgator. De nuvarande infartsgatorna söderifrån till Sävar tätort är Generalsvägen och Rosenius väg. I Figur 9 nedan visas det befintliga gatunätet i södra Sävar som detaljpanelägningen påverkar.



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

Anläggandet av den nya järnvägen Norrbotniabanan medför att delar av vägsystemet i Sävar kommer att förändras och byggas om. Förändringarna innebär även att båda trafikplatserna längs E4:an och Kungsvägen byggs om samt att Kungsvägen blir ny infartsgata till Sävar. Även Kungsvägens anslutningar mellan Generalsvägen och Tomternavägen byggs om.

Ytterligare förändringar som planen möjliggör är att en ny gång- och cykelbro kan byggas mellan Drottningvägen och Allévägen som ersätter befintlig tunnel samt att Granvägen får en ny sträckning. En översikt över hur vägsystemet kommer förändras i och med genomförandet av detaljplanen tillsammans med Trafikverkets järnvägsplan, visas i Figur 10 nedan.



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

## Stads- och landskapsbild

### Planområde 1 - Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen

Detaljplanen omfattar två planområden inom Sävar tätort. Planområde 1 innefattar en omdragning av Kungsvägen och visas i figur 11 nedan.



**Figur 11.** Avgränsning och omgivning för planområde 1.

Den nya 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 naturmark och skogsmark samt till mindre del av 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.*

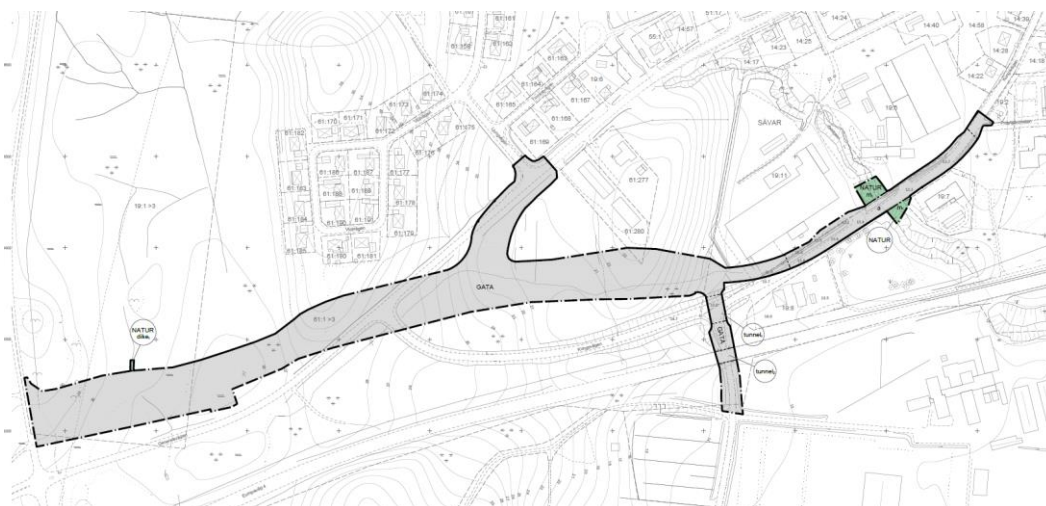
Den östra delen av planområde 1 sträcker sig från korsningen mellan befintliga Kungsvägen och Tomternavägen fram till Prästgårdsallén. Här omges Kungsvägen av industri i norr samt en bensinstation i söder, se Figur 13. I östra delen av planområde 1 passerar Kungsvägen Öxbäcken med vägtrumma. Strax efter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



**Figur 13.** Befintliga 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 skymtas den punkt där Kungsvägen passerar Öxbäcken (Foto: WSP).

## Förändringar och konsekvenser

Detaljplanen innebär att Kungsvägen dras om längre norrut i den östra delen och att vägen blir bredare, se figur 14. Generellt sett gäller att östra delen av planområdet för den nya delen av Kungsvägen och Generalsvägen blir 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. Den nya dragningen av Kungsvägen får också en direktanslutning till Bullmarksvägen och en ny anslutning till Generalsvägen. Planområde 1 bekräftar även Generalsvägens korsning med Ljungvägen och del av nuvarande sträckning av Tomternavägen.



**Figur 14.** Utsnitt ur plankartan över planområde 1 i sin helhet.

Vägområdena inom planområdet planläggs med användningen [GATA]. Genom att bredda vägområdet för Kungsvägen och del av Generalsvägen ges 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 detaljplanen Tomternavägens nuvarande sträckning fram till korsningen Gamla Sävarvägen och infarten till Skogfors 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 [**tunnel<sub>1</sub>**] reglerar att tunnel för vägtrafik avgränsas vertikalt uppåt till 4,7 meter över nollplanet. Inom området för [**tunnel<sub>1</sub>**] kommer Tomternavägen att gå i tunnel under järnvägen. Bestämmelse [**tunnel<sub>2</sub>**] bekräftar befintlig vägtunnel för Tomternavägen under E4:an och innebär att tunnel för vägtrafik avgränsas vertikalt uppåt till 3,6 meter över nollplanet. Området för tunnel med bestämmelse [**tunnel<sub>1</sub>**] kommer att bli bredare än befintlig E4 tunnel. Bestämmelserna innebär att planområdet avgränsas tredimensionellt för vägtunnlarna.



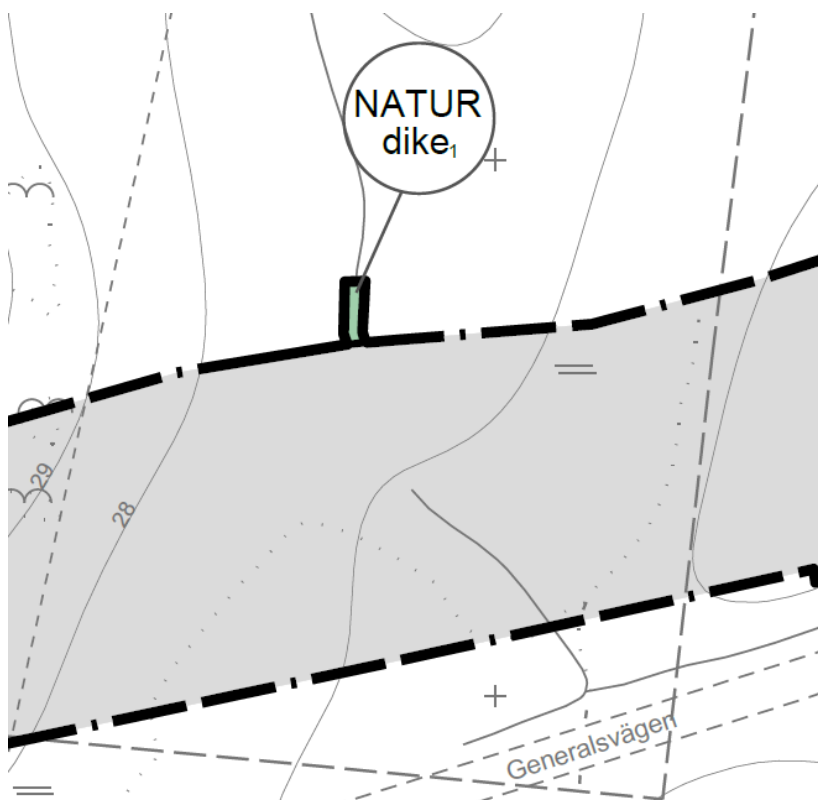
**Figur 15.** Utsnitt ur plankartan över del av planområde 1 som berör Tomternavägen.

För den nya dragningen av Kungsvägen är strandskyddet upphävt [**a**]. Vid den nya Kungsvägens passage över Öxbäcken planläggs erosionsskydd med användningen [**NATUR**] och bestämmelsen [**m<sub>1</sub>**] som medger erosionsskydd, se Figur 16.



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

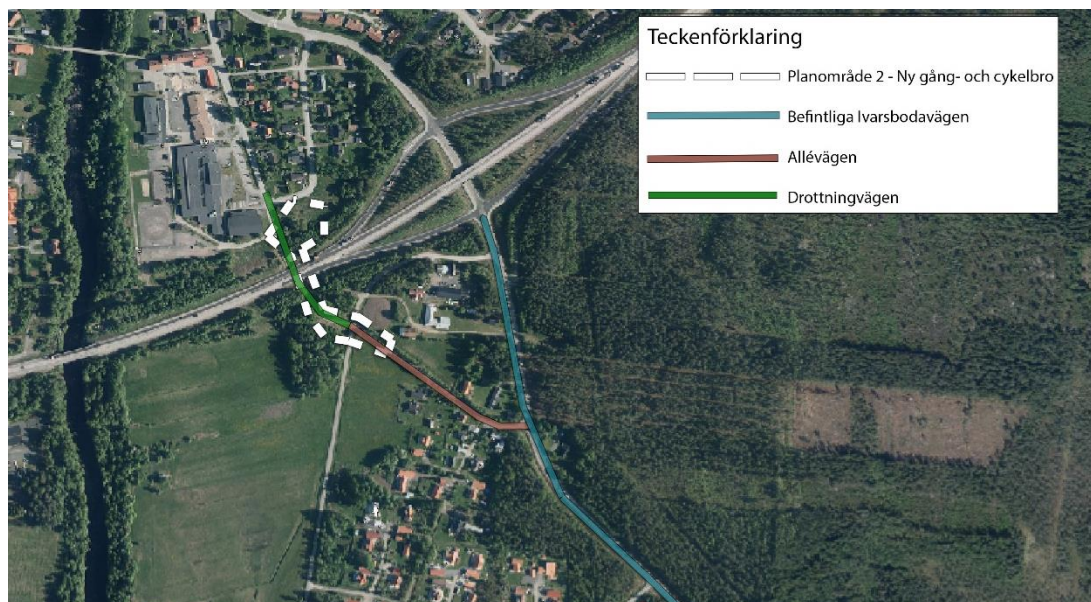
I västra delen av planområdet har ett mindre område planlagts för ett nytt dike som behövs för avvattningen av nya Kungsvägen. Diket planläggs med användningen **[NATUR]** med egenskapsbestämmelse **[dike]**, se figur 17.



**Figur 17.** Utsnitt ur plankartan med området för nytt dike.

## 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. Dess avgränsning redovisas i figur 18 nedan. Den befintliga gång- och cykeltunneln går mellan Drottningvägen och korsningen mellan Allévägen och Granvägen.



**Figur 18.** Avgränsning av planområde 2 och omgivning.

Inom planområde 2 finns ingen befintlig bebyggelse bortsett från en nätstation. I anslutning till planområde 2 finns Sävar skola och bostäder längs med Hagvägen i norr samt bostäder längs med Granvägen i söder, se figur 19 nedan.

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 19. Vy mot söder på Drottningvägen. Till vänster i bild ses korsningen mellan Drottningvägen och Hagvägen. I bakgrunden anses 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 för en ny koppling över E4:an och kommande järnväg med en gång- och cykelbro som ersätter den befintliga gång- och cykeltunneln. Gång- och cykelbron börjar i norr med en anslutning till Drottningvägen och leder sedan söderut till Allévägen som är en del av den enskilda sträckningen av Ivarsbodavägen. Anläggandet 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 [bro<sub>1</sub>, bro<sub>2</sub> och bro<sub>3</sub>]. Brospannet avgränsas vertikalt i höjddled för att överensstämma med Trafikverkets Järnvägsplan JP02 Dåva-Gryssjön. Detta innebär att det skapas ett planområde som avgränsas tredimensionellt för brospannet.

- Bestämmelsen [bro<sub>1</sub>] innebär att brospannet för gång- och cykeltrafik avgränsas vertikalt nedåt till 6,7 meter över nollplanet.
- Bestämmelsen [bro<sub>2</sub>] innebär att brospannet för gång- och cykeltrafik avgränsas vertikalt nedåt till 4,7 meter över nollplanet.
- Bestämmelsen [bro<sub>3</sub>] innebär att brospannet för gång- och cykeltrafik avgränsas vertikalt nedåt till 3,7 meter över nollplanet.



Anledningen till de olika höjdbestämmelserna är att det behövs olika fria höjder mellan brospannet och järnvägen [**bro**<sub>1</sub>], E4:an och nya Granvägen [**bro**<sub>2</sub>] och den norra gång- och cykelrampen [**bro**<sub>3</sub>]. I figur 20 nedan visas ett utsnitt från plankartan över planområde 2.



**Figur 20.** 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 del av Allévägen, vilket gör den mer avläsbar i landskapet och skapar en mer gen koppling. Allévägen planläggs med användningen [**GCVÄG**] för att bekräfta rampens markutrymme. I övrigt sker inga förändringar kring Allévägen, vilket medför att enskilt huvudmannaskap fortsatt gäller för Allévägen fortsatta sträckning.

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

### Samlad bedömning

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.

Med anledning av att detta är ett stort allmänt intresse bedöms konsekvenser för stads- och landskapsbilden som godtagbara.

## Gator och trafik

För att fastställa Kungsvägens nya sträckning och avgränsningen för planområde 1 har gatuprojektering utförts mellan åren 2021–2024<sup>4</sup>.

Planområde 2 avgränsning för gång- och cykelbron baseras på detaljprojektering för järnvägen med tillhörande anläggningar samt gång- och cykelbron mellan Drottningvägen och Allévägen.

### Planområde 1 - Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen

#### *Kungsvägen*

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

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

#### *Generalsvägen*

Generalsvägen utgör 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 % är 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 och Kungsvägen. Tomternavägen går i en vägtunnel under E4:an innan korsningen med Kungsvägen. Varken trottoarer eller cykelväg finns.

---

<sup>4</sup> WSP, *Illustration gatusektioner Kungsvägen, Illustration gatusektioner ny gång- och cykelbro, Illustration omdragning Kungsvägen Sävar 61:1, Illustration Kungsvägen och Generalsvägen 61:1, 2024.*

## Förändringar och konsekvenser

Figur 21 nedan illustrerar hela nya dragningen av Kungsvägen och dess nya anslutning mot Generalsvägen tillsammans med järnvägsspår och järnvägplanens gränser.

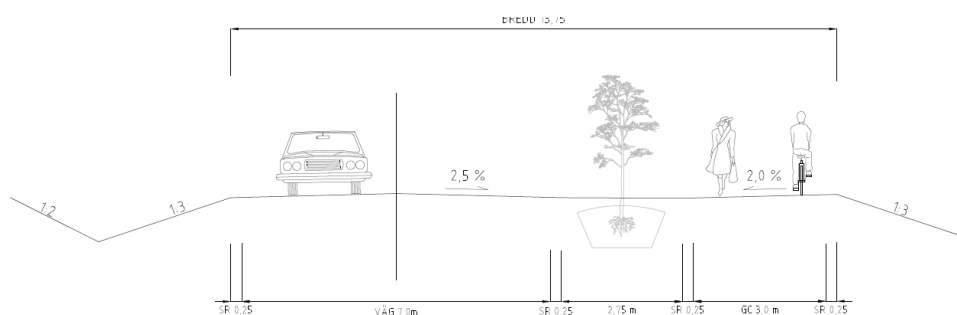


**Figur 21.** Utdrag ur illustrationskarta som visar Kungsvägens sträckning och funktioner utifrån detaljprojekteringen tillsammans med järnvägspanens markanspråk (ljuslila gränser).

### Kungsvägen

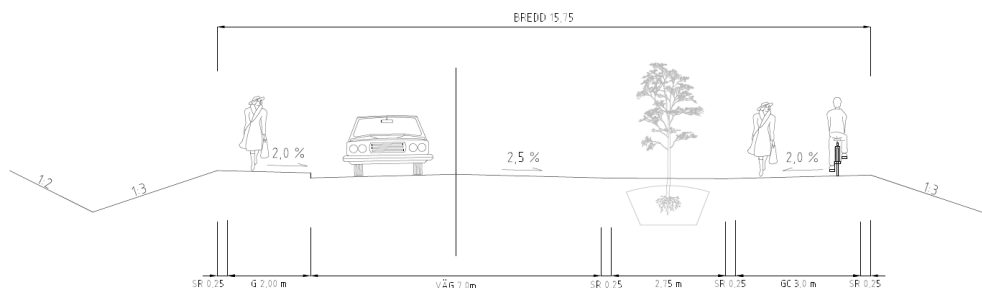
Detaljplanen möjliggör att Kungsvägens nya sträckning kan anläggas med separat gång- och cykelväg. Det innebär att det blir möjligt att gå och cykla från krigsmonumentet fram till Bullmarksvägen. Gång- och cykelvägen avses bli tre meter bred och separerad från körbanan. Delar av gång- och cykelvägens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

Väster om ny korsning med Generalsvägen anläggs gatusektionen för nya Kungsvägen enligt figur 22 nedan.



**Figur 22.** 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 Generalsvägen och österut mot centrala Sävar möjliggörs utöver gång- och cykelväg, också en två meter bred gångväg på andra sidan av vägen upp till Prästgårdsallén, se figur 23. Gångvägen är tänkt att kunna ansluta till befintliga trottoarer i nordost.



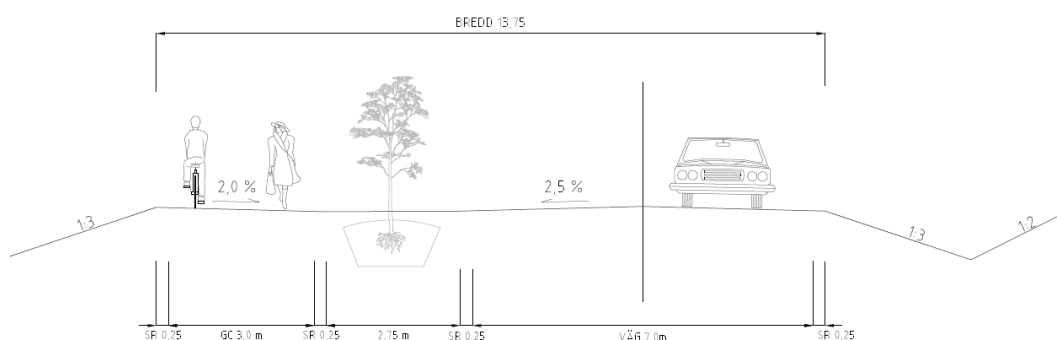
**Figur 23.** Gatusektion för Kungsvägen öster om ny korsning med Generalsvägen. Här finns gångbana på den ena sidan av vägbanan och grönyta samt gång- och cykelväg på den andra sidan om vägbanan (Bild: WSP).

Larmljus kommer att behöva sättas upp på båda sidor längs med nya 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 nya Kungsvägen blir ny huvudgata antas den trafikeras med 2800 fordon/dygn fram till korsningen med Generalsvägen. Därefter förväntas trafiken fördela sig lika mellan Kungsvägen och Generalsvägen, vilket då innebär att båda vägsträckorna har 1400 fordon/dygn.

### 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 24. Separering från körbanan utgörs av grönremsor med trädplantering.



**Figur 24.** Gatusektion för ny sträckning av Generalsvägen mot Kungsvägen. Här finns en gång- och cykelväg på den ena sidan om vägbanan och på andra sidan en trottoar. (Bild: WSP).

### Tomternavägen

Tomternavägen kommer att förses med en ny vägtunnel under järnvägen som kommer byggas 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 väg bana. Det blir därför inte ett sammanhängande utrymme för gång- och cykeltrafik för den del av Tomternavägen som ingår i planområdet.

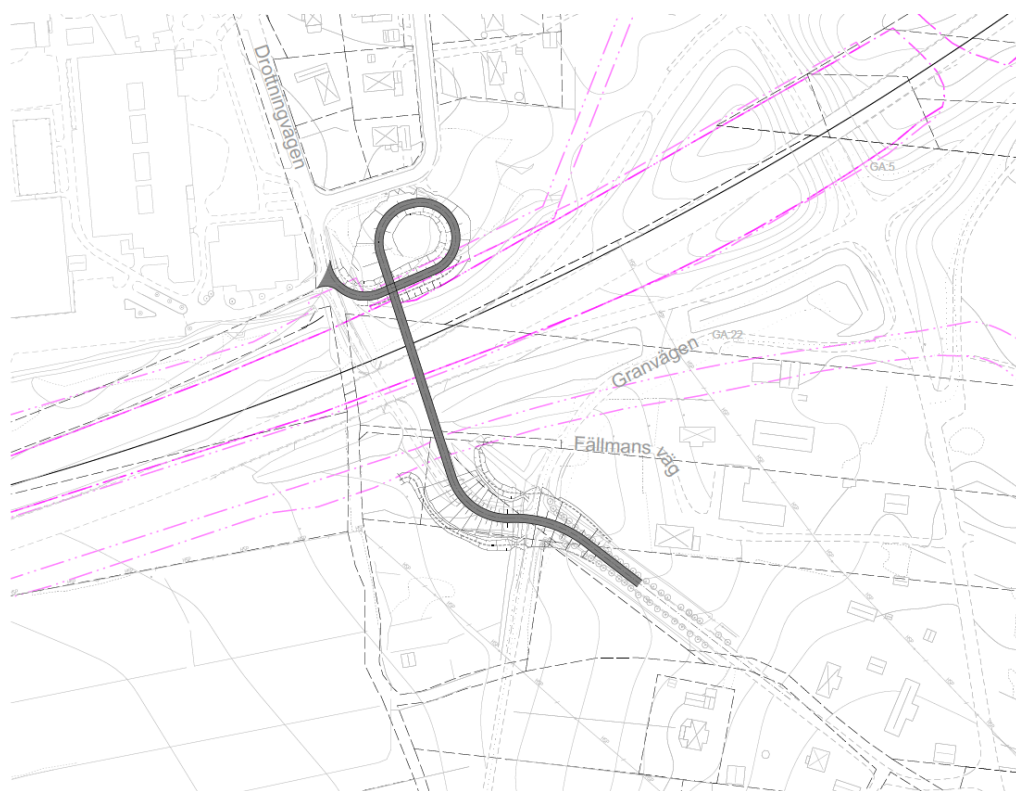
### **Planområde 2 - Gång- och cykelbro, Drottningvägen och Allévägen**

Planområde 2 trafikeras av gående och cyklister i befintlig gång- och cykeltunnel 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 25 är gång- och cykelbron illustrerad utifrån detaljprojekteringen. Detaljprojekteringen har anpassat den norra rampen att även kunna anslutas mot en tänkt gång- och cykelväg västerut, till området för Sävar resecentrum.



**Figur 25.** Utsnitt från illustrationskarta över gång- och cykelbron i enlighet med detaljprojektering. (Bild: WSP).

## Kulturmiljö och fornlämningar

Planområdena ligger i anslutning till kulturmiljö för Sävar, se figur 26. Enligt arkeologiska utredningar utförd i samband med järnvägsplanen 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.

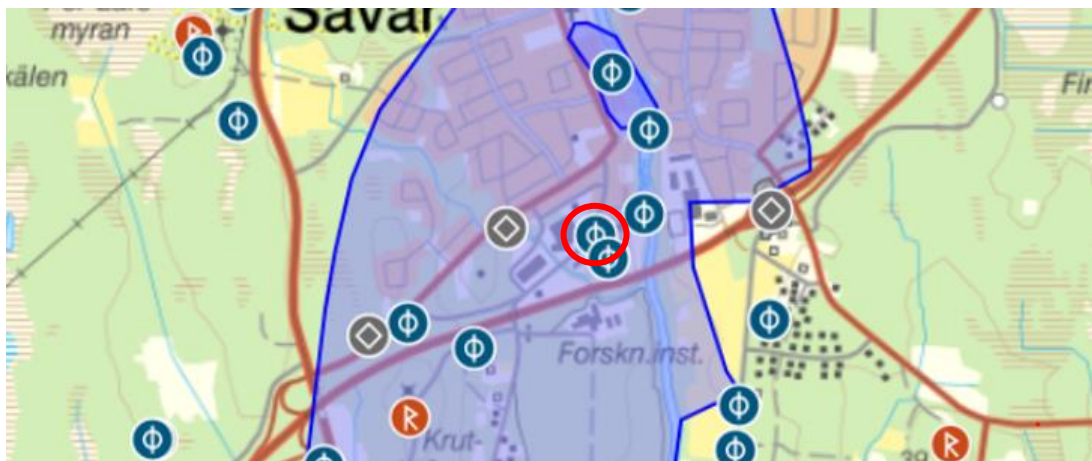


**Figur 26.** Kartutsnitt som visar områden där Trafikverket genomfört arkeologiska utredningar (ytor i turkos och brun) samt samrådsförslagets planområde 1 och 2 för Kungsvägen och gång- och cykelbron.

Vid planläggningen av järnvägen gjordes ytterligare en arkeologisk utredning, vid Kesenmyren, resulterade i sammanlagt fem fyndposter. Fyndmaterialet bestod av en smidd järnspik, två muskötkulor och en pistolkula.

Den händelse som framför allt gör Sävar intressant arkeologiskt är *Slaget i Sävar och Ratan* år 1808–1809 mellan Sverige och Ryssland. Slaget var en del av finska kriget och kallas ofta *det sista slaget på svensk mark*. Slagfältsområdet i Sävar utgör en av områdets viktigaste kulturmiljöer med stora kultur- och militärhistoriska värden. Huvuddelen av planområdena ingår i en större yta för övrig kulturhistorisk lämning (slagfält) utpekad av Riksantikvarieämbetet, se figur 27.

Ett krigsmonument återfinns i Sävar, se röd ring i figur 27 vid korsningen mellan befintliga Kungsvägen och Prästgårdsallén och därmed i direkt anslutning till planområde 1 för nya Kungsvägen.



**Figur 27.** 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 planområde 1 för nya Kungsvägens planområde berör outredda områden av arkeologiskt intresse mellan Generalsvägen, Kungsvägen och E4:an har en arkeologisk utredning gjorts<sup>5</sup> av Västerbottens museum under augusti 2022.

Av utredningsplanen för den arkeologiska utredningen framgår att utredningsområdet består av ungefär 16 900 m<sup>2</sup>. Metoder som används är okulär terrängrekognosering och därefter undersökning med metalldetektering. Dokumentation görs genom fotografering, beskrivning och inmätning med RTK-GPS.

En preliminär rapport<sup>6</sup> lämnades för att i ett tidigt skede ge svar på vilken eventuell hänsyn som behövs i detaljplanarbetet. 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**

Detaljplanen innebär inte några förändringar avseende arkeologiska fynd eller kulturmiljö. Däremot kan ombyggnationen av Kungsvägen göra att monumentet ytterligare uppmärksammas och tillgängliggörs för besökare och Sävarbor.

### **Naturmiljö**

Den västra delen av planområdet för Kungsvägen består idag av skogsmark, mestadels barrskog. Genom området går en promenadstig. Enligt utförd landskapsanalys innehar den västra delen av planområdet inga höga naturvärden.

<sup>5</sup> Västerbottens museum, *PM över arkeologisk utredning*, 2022.

<sup>6</sup> Västerbottens museum, *PM över arkeologisk utredning*, 2022.

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, i en ravinformad bäckfåra och är kulverterad där Kungsvägen korsar bäcken, se figur 28. 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 28.** Till vänster är Öxbäcken söder om Kungsvägen och till höger visas befintlig trummyning Öxbäcken under Kungsvägen (Foto: WSP.)

Planområdet för gång- och cykelbron vid E4:an består av skogsmark och öppna gräsytor, se figur 29. Väster om planområdet ligger en skola med idrottshall. Söder om planområdet finns åkermark, skogsmark samt småskalig bebyggelse.



**Figur 29.** 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)



## 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 att anlägga 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. Trädplantningen 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 befintliga Kungsvägen finns en bensinstation med kiosk och biltvätt. Här finns även industrier och brandstation. I öster ansluter planområde 1 för Kungsvägen till vårdcentral, folk tandvård och rehabiliteringshem.

I anslutning till planområde 2 för gång- och cykelbron vid E4:an ligger Sävar skola och Sävaråhallen.

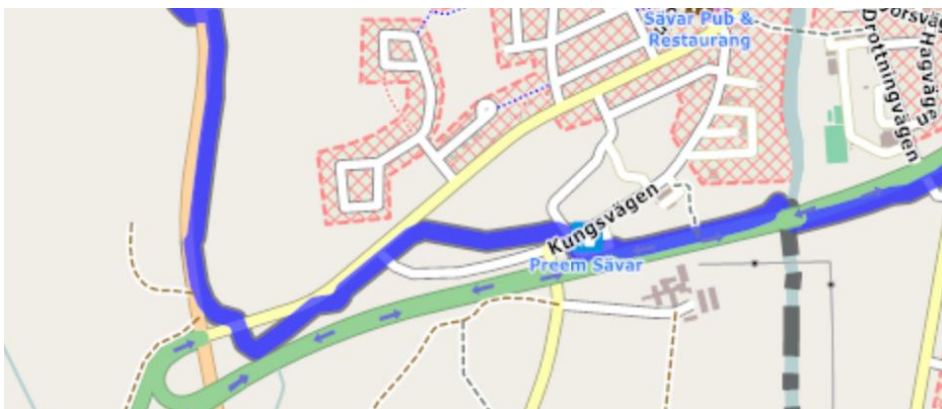
## Förändringar och konsekvenser

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 av Kungsvägen medan andra berörs i och med att deras in- och utfarter påverkas.

## Rekreation

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

Genom planområdet går en skoterled som passerar befintliga Kungsvägen i höjd med snickeriverksamheten, se figur 30. Väster om fastigheter tillhörande snickeriverksamhet går en stig genom skogsområdet som sammanfaller med skoterleden.



*Figur 30. 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 befintliga Kungsvägen i en riktning men ingen hållplats finns. Närmaste befintliga hållplats ligger på Generalsvägen.

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

### **Förändringar och konsekvenser**

Mellan nya Kungsvägen och järnvägen planerar Umeå kommun och Trafikverket att anlägga ett resecentrum med läge för busshållplats längs med nya 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 nya Kungsvägen.

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

### **Parkering, varumottagning och angöring**

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

Det finns ingen möjlighet till parkering längs med befintlig 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 har tagits fram i detaljprojekteringen<sup>7</sup> och överenskommit med berörda fastighetsägare. 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 detaljplanen.

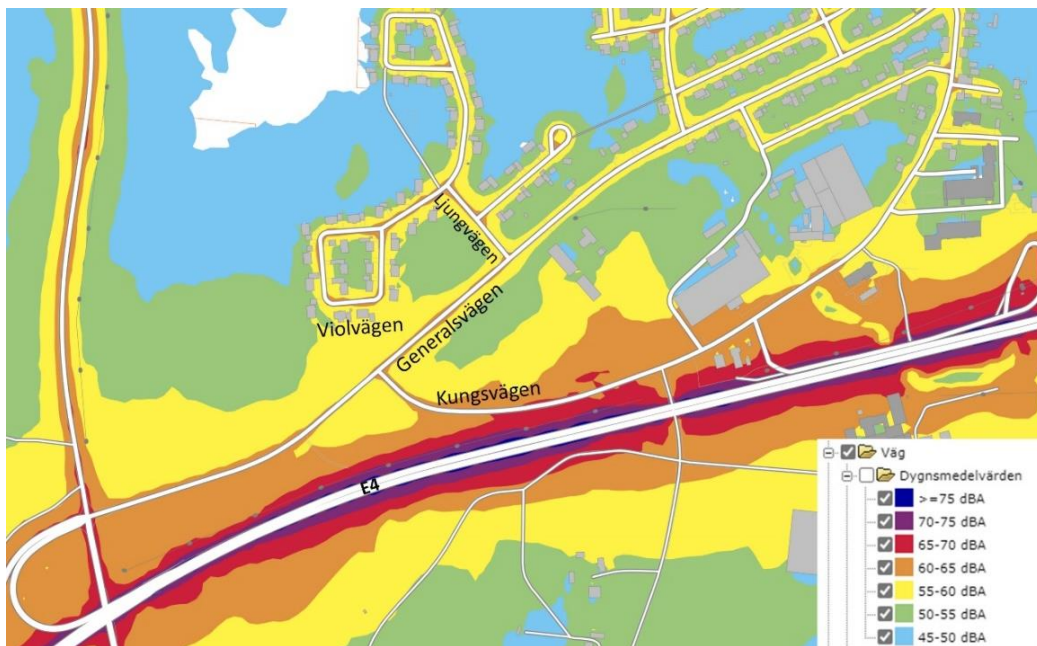
## Buller

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.

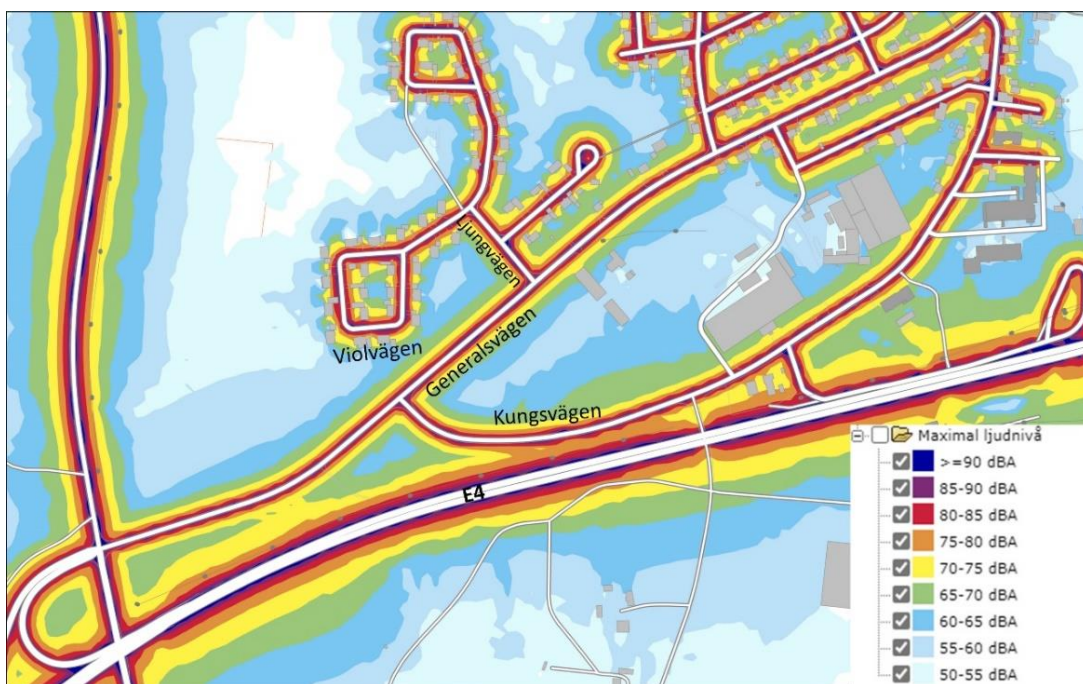
Dagens bullersituation invid planområde 1 visas med kommunens övergripande bullerkartering från år 2022 i figur 31 och 32 nedan. I figur 31 visas att dygnsmedelvärdena (ekvivalent ljudnivå *Leq*) uppgår till 60-70 dBA precis invid Generalsvägen fram till korsningen med Ljungvägen. Några befintliga bostäder invid Violvägen påverkas av dygnsmedelvärdet på 55-60 dBA, från Generalsvägen, Kungsvägen och E4:an. För befintliga bostäder vid Violvägen är Generalsvägen och E4:an de dominerande bullerkällorna för dagens bullersituation.

---

<sup>7</sup> WSP, *Illustration omdragning av Kungsvägen*, 2024.



**Figur 31.** Vägbuller ekvivalent ljudnivå (dygnsmedel), utdrag ur kommunens översiktliga bullerkartering från år 2022.



**Figur 32.** Maximal ljudnivå ( $L_{max}$ ) från vägbuller, utdrag ur kommunens översiktliga bullerkartering 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, se figur 32. Vid Kungsvägen, Generalsvägen och E4 ligger de maximala ljudnivåerna precis vid vägkanten på över 90 dBA.

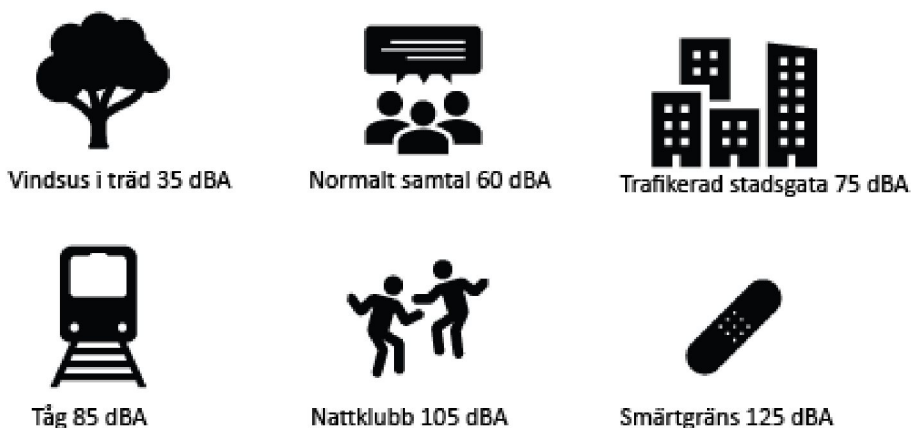
Enligt karteringen kan de befintliga bostäderna invid Violvägen beröras av en maximal ljudnivå på mellan 70-80 dBA. Vilket innebär att riktvärdet enligt Naturvårdsverket för maximal ljudnivå vid uteplats kan överskridas redan i dagsläget.

För att bedöma påverkan av vägbuller på befintliga bostäder används Naturvårdsverkets vägledning se figur 33.

	Bostads fasad ( $Leq_{24h}$ )	Bostads uteplats ( $Leq_{24h}$ )	Bostads uteplats ( $L_{max}$ )
Vid väg	55 dBA	~55 dBA <sup>II</sup>	70 dBA <sup>I</sup>
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA <sup>I</sup>

**Figur 33.** 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 34 nedan beskrivs vad olika värden av A-vägda decibel motsvaras av i ljudexempel från samhället.



**Figur 34.** Exempel på olika typer av ljud och deras värden i decibel A.

## Förändringar och konsekvenser

### 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

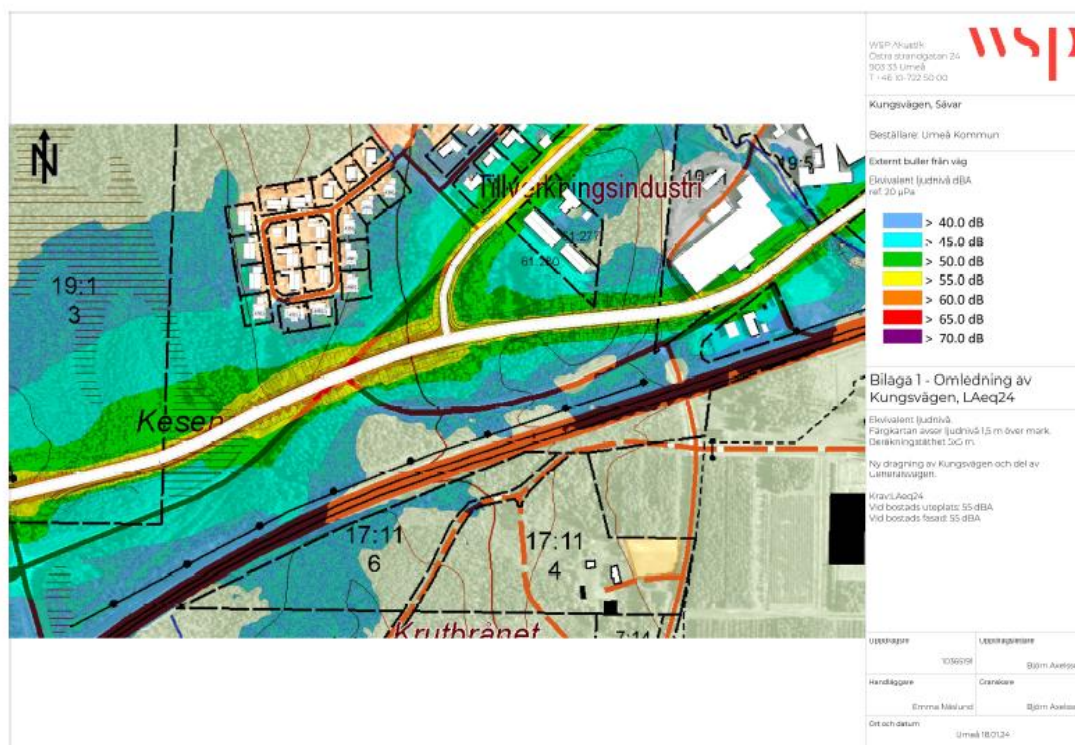
På grund av att Sävars nya infartsgata från trafikplats syd flyttas norrut hamnar den nya infartsgatan närmare befintliga bostäder längs med Violvägen. En bullerutredning<sup>8</sup> har därför tagits fram för att undersöka hur ett antal av de befintliga bostäderna invid Violvägen påverkas av vägbuller utifrån att Kungsvägen hamnar närmare och förväntad trafikmängd år 2040, se figur 35.



**Figur 35.** Kartbild över del av planområde 1 med fastigheter markerade där bullernivåer har prognostiserats i bullerutredning. Källa: WSP

Resultatet av bullerutredningen visar att flytten och ombyggnationen av Kungsvägen ger en marginell ökning av vägbullernivåerna jämfört med nuläget. I figur 36 nedan visas resultatet av bullerutredningen för flytten av Kungsvägen utifrån förväntade trafikflöden år 2040.

<sup>8</sup> WSP, Trafikbullerutredning, 2024.



Figur 36. Utsnitt över ekvivalenta ljudnivåer av vägbuller när Kungsvägen byggs om. Källa: WSP

Detaljplanen innebär därför att inga 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.

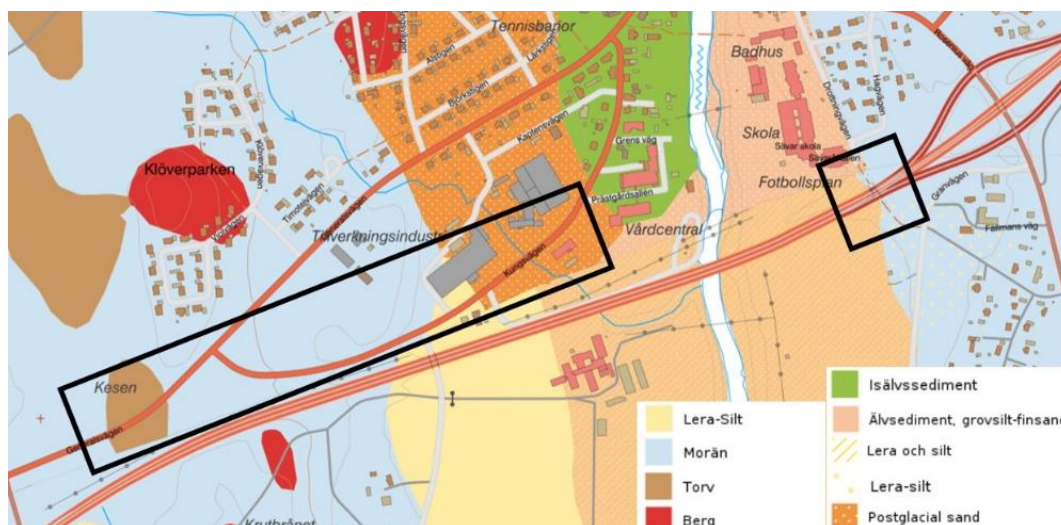
## Geotekniska förhållanden

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

Enligt Statens Geologiska Undersökningar (SGU) översiktliga jordartskarta består grundlagret i de västra delarna av Kungsvägen av morän. 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. Sulfidhaltiga jordar kan förekomma fr.o.m. cirka tre meter under markytan.

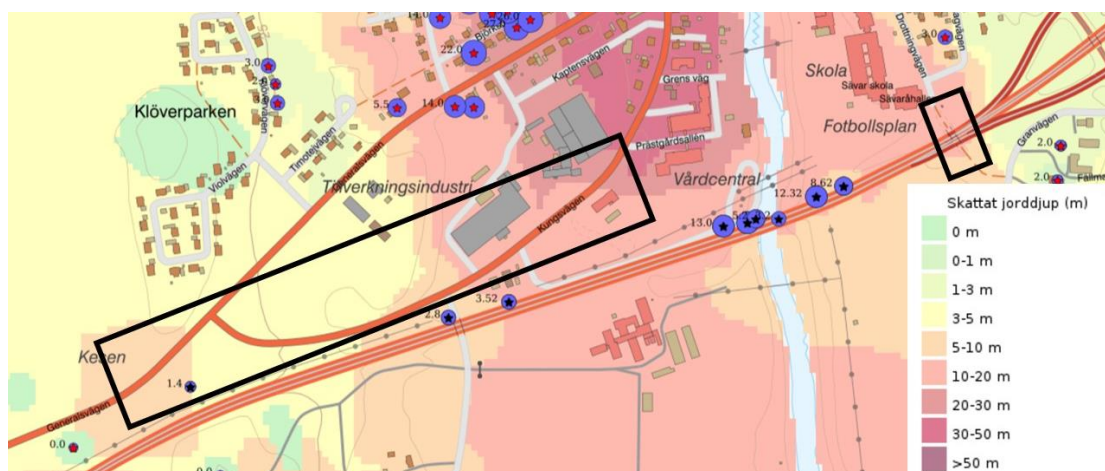
I området kring gång- och cykelvägen består ytlagret av grovsilt-finsand vilken underlagras av lera-silt väster om tunneln och morän på östra sidan enligt den översiktliga jordartskartan, se figur 37. Enligt utredningen gjord inför anläggandet av

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 planläggningsområden, markerade med svarta rektanglar (Karta: SGU).

Jorddjupen inom områdena varierar mellan 3–30 meter under markytan enligt SGU:s jorddjupskarta, se figur 38. De grundaste djupen ligger från området för 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 (Karta: SGU).

I den mellersta delen av området är grundvattenkapaciteten i jordlagren mycket stor med utmärkta eller ovanligt goda uttagsmöjligheter. 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.

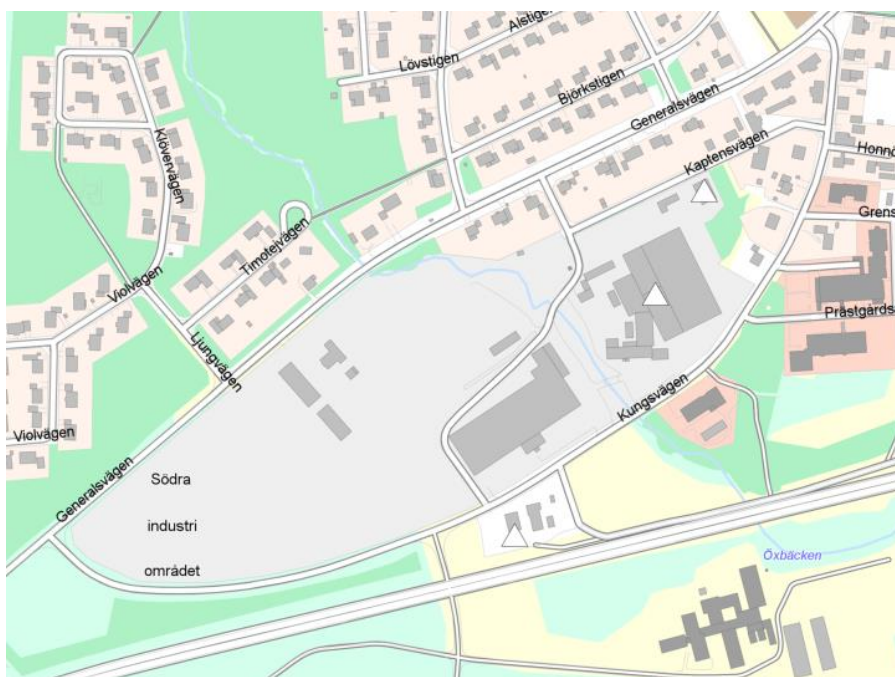


## Förändringar och konsekvenser

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

## Förorenad mark

I anslutning till planområdet finns förorenad mark inom industrifastigheterna Sävar 19:5 och Sävar 19:1, se figur 39.



*Figur 39. De vita trianglarna i kartan markerar de identifierade förorenade områden längs Kungsvägen.*

Utöver förorenad mark anslutning till planområde 1 förekommer sulfidjord som vid gräv och schaktning kan ge en försurad miljö som bidrar till förorening.

## Förändringar och konsekvenser

De finns förorenade områdena ligger en bit utanför planområde 1 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, eventuellt kan delar av sulfidjord användas som anläggningsmassor för ombyggnationen av Kungsvägen eller byggandet av järnvägen.

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 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 [m<sub>1</sub>].

## 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.

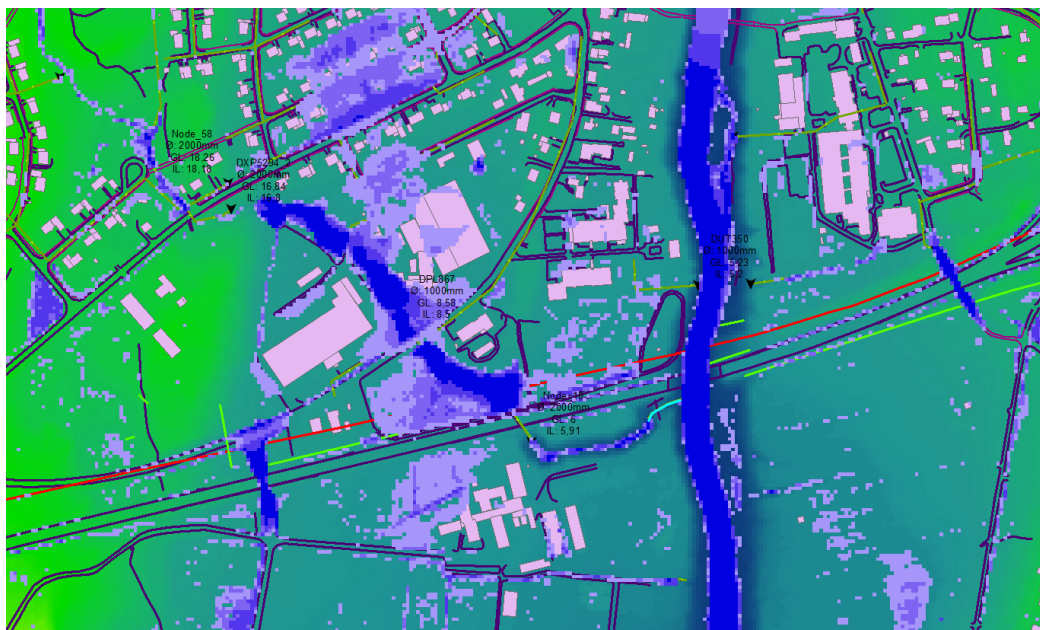
En dagvattenutredning med skyfallsmodellering<sup>9</sup> har genomförts med avseende på översvämningrisker kring Öxbäcken för planförslaget samt utifrån att en ny trumma ska anläggas där Kungsvägen går över Öxbäcken. Modelleringen har även beaktat förändringar till följd av den kulvertering av Öxbäcken som Trafikverket planerar att genomföra uppströms befintlig trumma under väg E4, för att ge plats åt ny järnvägsbro över Öxbäcken.

I modelleringen 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 dagvattenutredningen och redovisar översvämningar vid ett 100-årsregn för Kungsvägens planområde enligt nuläge. Kartan visar översvämningrisker och lågpunkter inom planområde 1 för Kungsvägen ifall detaljplanen och föreslagna fördröjningsåtgärder inte genomförs.

---

<sup>9</sup> WSP, *Dagvattenutredning ny dragning av Kungsvägen i Sävar*, 2022.



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

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 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 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.

Planområde 1 utgör endast en liten del av Öxbäckens totala avrinningsområde. Ett genomförande av detaljplanen innebär därför inte en ökning avseende dagvattenflödet för Öxbäcken när det gäller skyfall.

Även om tillskottet av dagvatten från den nu aktuella detaljplanen är litet visar simuleringarna att föreslagna fördröjningsåtgärder i form av grönremsa och trädplantering<sup>10</sup> 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.

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 befintliga 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 befintliga 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 befintliga 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. Av den anledningen har Generalsvägen därmed samma avvattning som är beskriven för befintliga 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.

## Förändringar och konsekvenser

Dagvattenutredningen<sup>11</sup> 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.

---

<sup>10</sup> WSP, *Illustration gatusektioner Kungsvägen*, 2024.

<sup>11</sup> WSP, *Dagvattenutredning ny dragning av Kungsvägen i Sävar*, 2022.

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 m<sup>3</sup> för ett 10-årsregn respektive 38 m<sup>3</sup> för ett 20-årsregn.

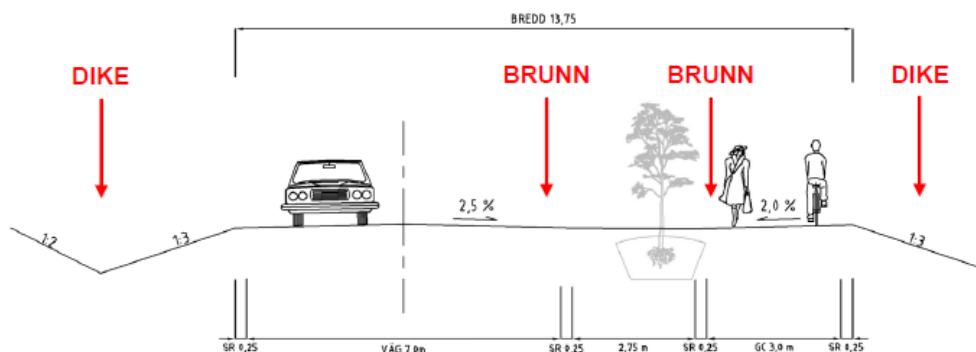
För en sträcka på 100 meter av nya Kungsvägen som anläggs i samma läge som befintlig väg förekommer ett fördröjningsbehov på 13 m<sup>3</sup> för ett 10-årsregn respektive 16 m<sup>3</sup> för ett 20-årsregn.

Detaljplanen möjliggör 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.

#### Nya 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 som illustreras i 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. På grönytan sker fördröjning. Dagvattnet från denna del av planområdet avleds i ledning via lågpunkten i Tomternavägen till Sävarån.

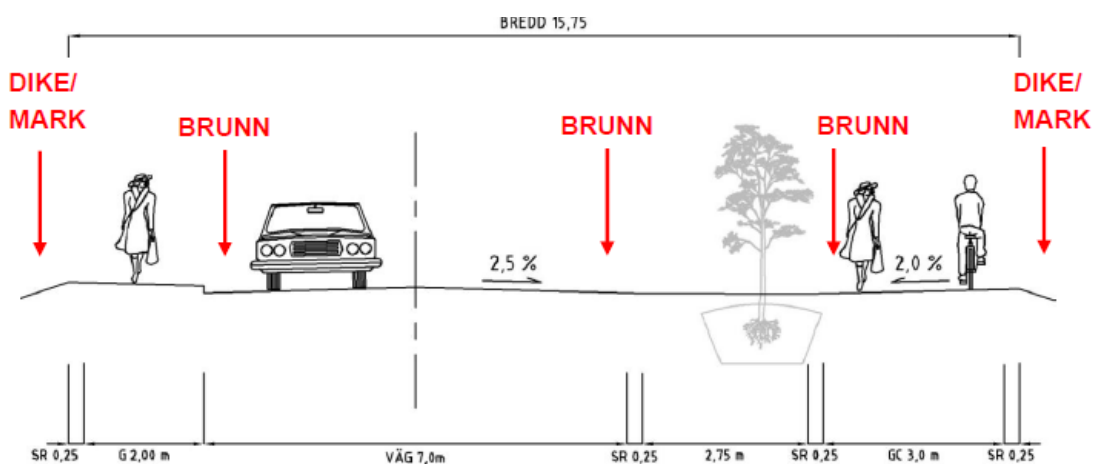


**Figur 41.** Sektion A, Nya Kungsvägen väster om ny korsning med Generalsvägen.

### Nya 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. På grönytan sker fördröjning.

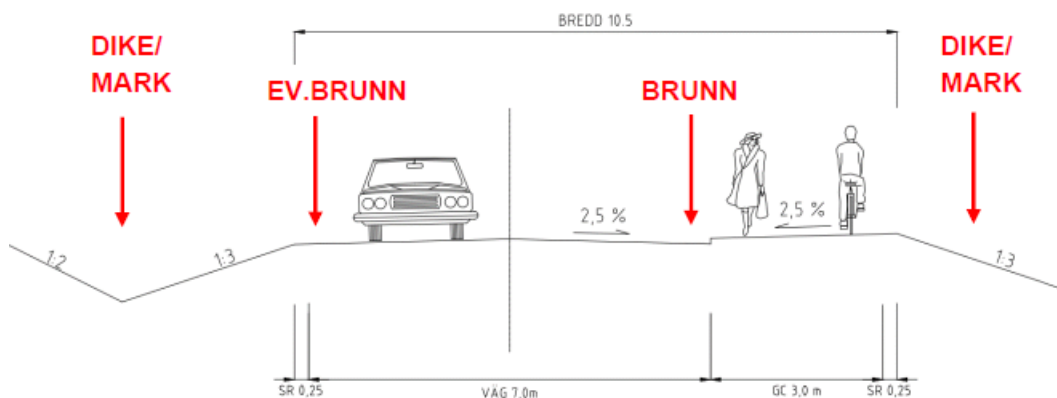


Figur 42. Sektion B, Nya Kungsvägen öster om ny korsning med Generalsvägen.

### 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. På 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 längs 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 rännedal 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 [m<sub>1</sub>]. Även ett mindre dike planläggs i västra delen av planområde 1 med användningen [NATUR<sub>1</sub>] preciserad till dike.

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 av kommunen liksom gångvägen mellan hållplats och övergångsställe. Resterande gångväg och grönyta mellan körbana och gång- och cykelväg nyttjas som snöupplag.

Gång- och cykelbron kommer att underhållas av kommunen. 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. Kommunen har även för avsikt att snöröja och grusa Allévägen i egen regi och vända i en lämplig korsning för att få en god sammanhållen vinterväg.

## Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel, vars syfte är att komma till rätta med miljöpåverkan från mer diffusa utsläppskällor såsom trafik och jordbruk. Normen ska avspegla den lägst godtagbara miljökvaliteten eller det önskade miljötillståndet, men tar vanligtvis sikte på hur mänsklig verksamhet ska utformas. Det finns idag miljökvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormer. 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.

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

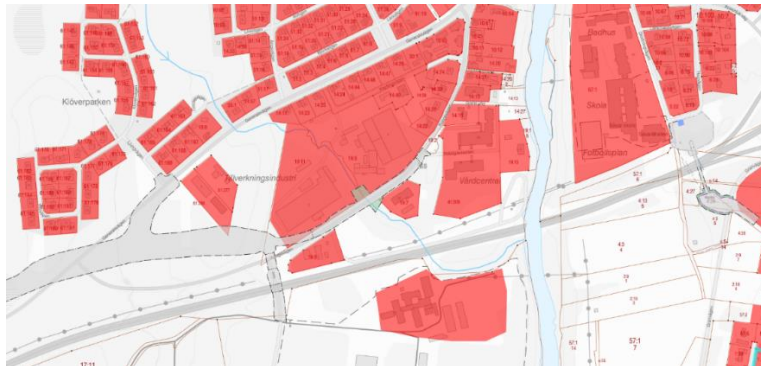
Dagvattenutredningen visar att genomförandet av planförslaget inte medför några förändringar kring Öxbäcken norr om Kungsvägen efter det att planerade förändringar genomförs.

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

Delar av planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområdet för spill-, dricks- och dagvatten, se figur 44 och 45.



**Figur 44.** Karta över delar av planområdet som ingår i verksamhetsområdet för spill- och dricksvatten (rött område).



**Figur 45.** Karta över delar av planområdet som ingår i verksamhetsområdet för dagvatten gata (mörk grönt område).

### **Planområde 1 - Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen**

Inom Kungsvägen finns idag ledningar för vatten, spill- och dagvatten från Kungsvägens korsning med Tomternavägen och österut. Även ledningar för hög- och lågspänning, tele och opto finns i östra delen av Kungsvägens befintliga sträckning. Vidare finns en dagvattenledning med brunnar i Kungsvägens korsning med Tomternavägen och leder till Öxbäcken, se avsnittet om *Dagvatten*.

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 fastigheterna Sävar 19:11 och Sävar 19:5 finns både högspännings- och lågspänningsledningar på Kungsvägens norra sida, de korsar även vägen på ett antal ställen. Från Sävar 19:5 och österut finns även lågspänningsledningar på vägens södra sida.

Optoledningar finns i Kungsvägens norra sida från Tomternavägen och österut. På Kungsvägens södra sida öster om Sävar 19:5 är optoledning samförlagt med fjärrvärmeledningar på södra sidan av vägen.

### **Planområde 2, Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen**

I anslutning till planområdet för den nya gång- och cykelbron vid Drottningvägen finns ledningar för dricksvatten, spillvatten och dagvatten.

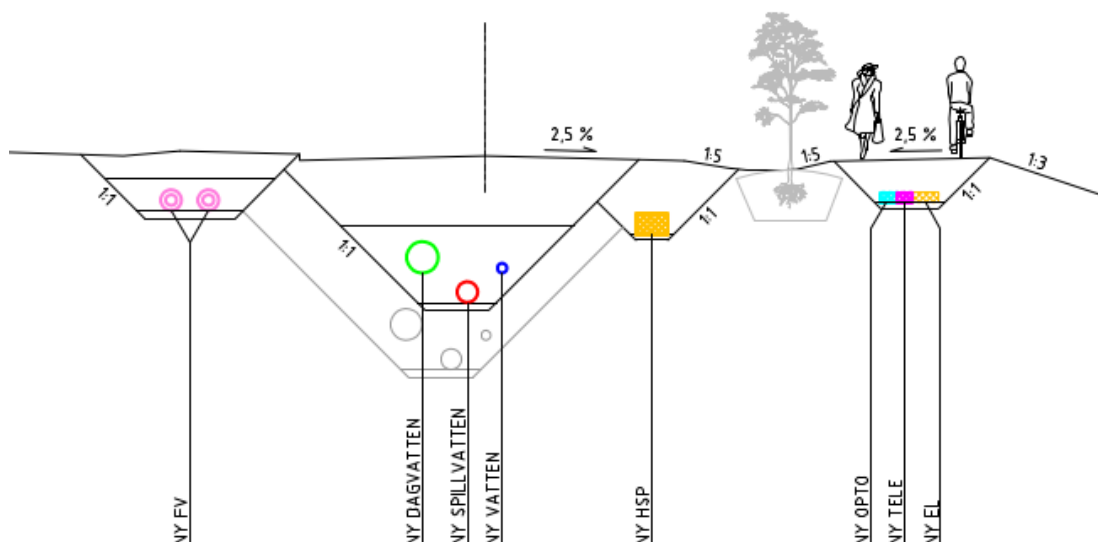
Dricks- och spillvattenledningar försörjer bostäder invid Ivarsbodavägen.

En dagvattenledning går under E4 och en dagvattenledning sträcker sig i öst-västlig riktning från E4 trafikplats norr till Sävarån. Dessa dagvattenledningar avvattnar statliga väg E4 och befintlig gång- och cykeltunnel under E4.

## **Förändringar och konsekvenser**

### **Planområde 1, Kungsvägen, del av Generalsvägen och del av Tomternavägen**

I figur 46 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 46.** Förslag på ledningarnas läge i den föreslagna vägsektionen. Djupet på självfallsledningarna varierar, varför det både finns en färgglad och en skuggad bild för VA-ledningarna (Bild: WSP).

På stora delar av sträckan ryms samtliga ledningar i vägområdet. I det norra gångstråket finns utrymme för fjärrvärme (FV) och i körbanan finns utrymme för vatten- och avlopp (VA) samt ledningar för spillvatten och dagvatten (VA). I delar av Kungsvägen kommer en koncessionsledning att gå. 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 detaljprojekteringen bedöms få plats i vägen är 400 mm för spillvatten och 600 mm för dagvatten. Om det i projekteringskedet bedöms att dessa dimensioner är för små kan det behövas spont för att anlägga och komma åt ledningarna.

Vid Tomternavägen sjunker vägprofilen så lågt att spillvatten- och dagvattenledningarna inte kan ligga i vägen, för att ledningarna ska klara självfall. För att undvika pumpstation föreslås att ledningarna läggs norr om vägområdet i den slänt som finns mellan vägen och befintlig mark.

Fjärrvärmeledningen kan finnas 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 brunnlock 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 **[GATA]** föranleds inget behov av markreservat för underjordiska ledningar.

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

### **Planområde 2, Gång- och cykelbro, Drottningvägen och Allévägen**

Befintliga ledningar inom- och i anslutning till den nya gång- och cykelbron kommer att läggas om i samband med ombyggnationer av E4 och byggandet av den nya järnvägen.

Generellt ska Trafikverket bekosta eventuella ledningsflyttningar som behövs till följd av järnvägens anläggande och ombyggnad av Kungsvägen samt anläggandet av gång- och cykelbron. 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. 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

Detaljplanen 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]. Även 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 denna detaljplan 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.

Vid genomförandet av detaljplanen medfinansieras anläggande och åtgärder som genomförs inom planområdena av Trafikverket, då åtgärderna föranleds av Trafikverkets järnvägsplan för Dåva-Gryssjön. Detaljplanens genomförande medför vissa fastighetsrättsliga förändringar på kvartermark då privat mark övergår till allmän platsmark.

## Huvudman för vatten och avlopp

Delar av planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dricks-, spill- och dagvatten, se figur 44 och 45 under avsnitt *Vatten, avlopp, fjärrvärme, el*.

Detaljplanens genomförande medför att de delar av planområdena som direkt angränsar till befintligt verksamhetsområde för dricks- och spillvatten kommer att införlivas i verksamhetsområde för dessa vattentjänster. Medan de delar av väganläggningen som leder dagvatten till va-huvudmannens anläggning ska införlivas i verksamhetsområde för dagvatten gata.

Ledningar inom området förvaltas av Umeå kommun/VAKIN AB. Planens genomförande medför att en del ledningar behöver flyttas. 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 har upprättats som reglerar kostnadsfördelning. Fastighetsreglering och ersättning regleras i och med kommande lantmäteriförrättning. Det vill säga värderingen kommer göras i samband med förrättningen, där expropriationslagen kommer tillämpas.

### 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, se tabell 4, samt säkerställer att anslutande och närliggande infrastruktur får en fortsatt god funktion efter anläggandet av järnvägen.

*Tabell 4. Preliminär tidplan för planförslaget.*

Uppstart	Samråd	Granskning	Antagande	Laga kraft
Q2 2021	Q1 2022	Q1 2024	Q2 2024	Q3 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, vilket medför motsvarande förskjutning av genomförandet.

## Fastighetsrättsliga frågor

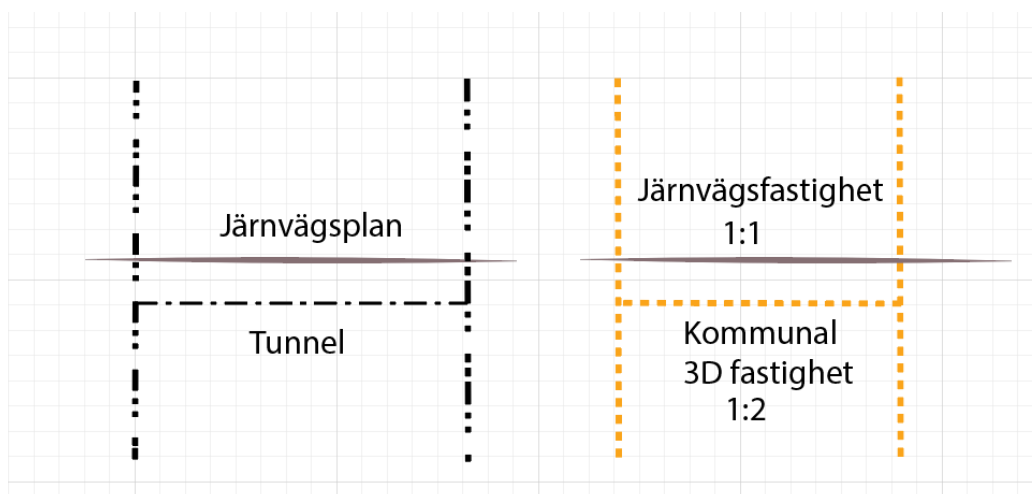
### Fastighetsbildning

Detaljplanen medför att mark tas i anspråk för allmänt ändamål i form av [GATA] genom ombyggnad av Kungsvägen. Detaljplanen innebär även att mark tas i anspråk för allmänt ändamål [GCVÄG] i form av en gång- och cykelväg som går på en bro över E4:an och kommande Norrbotniabana samt för [NATUR] för diken och avvattning som krävs för anläggningarna. 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.

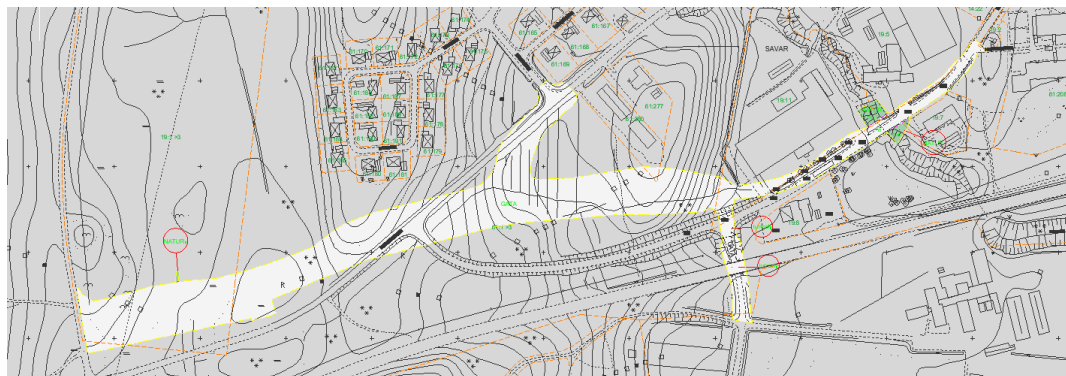
### Tredimensionell fastighetsbildning för tunnlar

För vägtunnelnarna (E4-tunnel och järnvägstunnel för väg) inom planområde 1, 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 egenskapsbestämmelse och dessa kommer att ingå i en tredimensionell fastighet, se figur 47. För genomförandet av tunnelnarna 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 47. Illustration som visar hur vertikal planläggning resulterar i tredimensionell fastighetsbildning.

I figur 48 syns de fastigheter som berörs av planområde 1 och i tabell 5 redovisas konsekvenserna för berörda fastigheter.



**Figur 48.** 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.

**Tabell 5.** Redovisning av berörda fastigheter och konsekvenser för dessa.

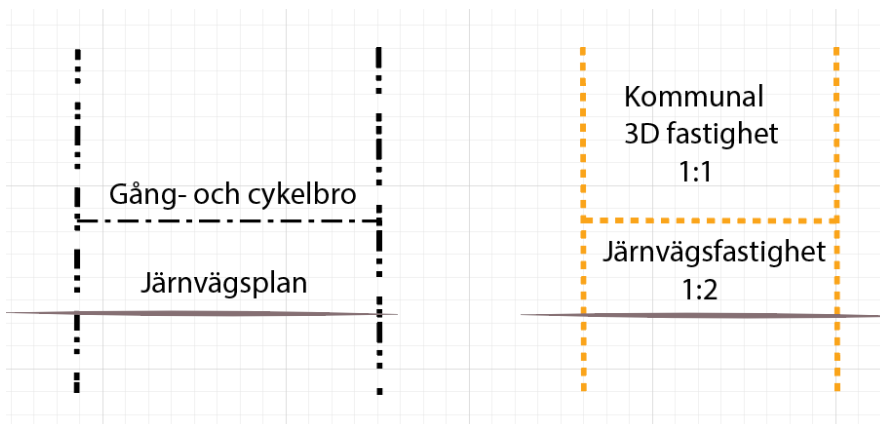
Fastighet	Konsekvenser
Sävar 61:1	Markområde kan tillföras från fastigheterna 17:18 och 19:1 (kommunal ägo. Markområde kan tillföras från fastigheterna 19:11, 19:5, 61:280, och 19:7 (privat ägo).
Sävar 17:18>1	Markområde överförs till fastighet Sävar 61:1.
Sävar 19:1>3	Markområde överförs till fastighet 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 49. För genomförandet av gång- och cykelbron behöver en tredimensionell fastighet bildas för brospannet för att

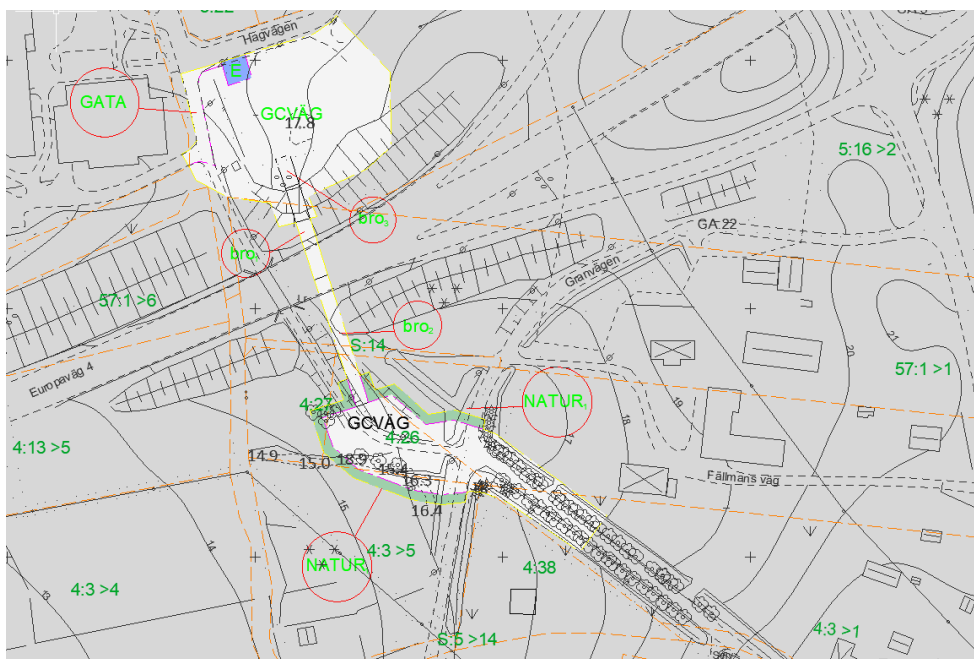


planområdet inte ska krocka med Trafikverkets järnvägsplan och innebära inlösen av järnvägsfastighet till kommunal fastighet, på grund av det kommunala huvudmannskapet för allmän plats.



**Figur 49.** Illustration som visar hur vertikal planläggning resulterar i tredimensionell fastighetsbildning.

I figur 50 redovisas de fastigheter som berörs av planområde 2 och i tabell 6 redogörs konsekvenserna för berörda fastigheter.



**Figur 50.** Kartan visar Planområde 2 – ny gång- och cykelbro, del av Drottningvägen, Allévägen och del befintliga Ivarsbodavägen (grå yta) i förhållande till befintliga fastighetsgränser (orange linjer). Kartan är inget fastställt underlag för markförvärv. Umeå kommun, 2024.

**Tabell 6.** 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 befintlig gemensamhetsanläggning kan, efter prövning av ansökan, omprövas genom en så kallad anläggningsförrättning om förutsättningarna ändras. I det här fallet medför detaljplanens genomförande att tre befintliga gemensamhetsanläggningar behöver omprövas. I tabell 7 nedan anges vilka dessa gemensamhetsanläggningar är och anledningen till att anläggningarna behöver omprövas.

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. Ansvar för ansökan och bekostandet av omprövning av gemensamhetsanläggningar görs av Umeå kommun, mark- och exploatering.

*Tabell 7. Berörda gemensamhetsanläggningar.*

<b>Gemensamhetsanläggning</b>	<b>Konsekvenser</b>
Sävar GA:14 Tomternavägen	Gemensamhetsanläggning ska omprövas då detaljplanen med kommunalt huvudmannaskap överlappar gemensamhetsanläggningen.
Sävar GA:22 Granvägen	Gemensamhetsanläggning ska omprövas då detaljplanen med kommunalt

	huvudmannaskap överlappar gemensamhetsanläggningen.
Sävar GA:6 Granvägen	Gemensamhetsanläggning ska omprövas då detaljplanen med kommunalt huvudmannaskap överlappar gemensamhetsanläggningen.

## Rättigheter

### Ledningsrätter

Totalt berörs sex befintliga ledningsrätter av planområde 1 och 2. Vissa ledningsrätter kommer att behöva omprövas i och med att ett genomförande av detaljplanen 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. Fastigheten 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. Ansvar för ansökan är Umeå kommun, mark- och exploatering och bekostandet av flytt av ledningsrätter görs av Umeå kommun, gator och parker, inom ramen för ombyggnationen.

I tabell 8 nedan redovisas befintliga rättigheter som påverkas eller ingår i planområde 1 och 2.

*Tabell 8. 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

## 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 föranleder planläggningen att befintliga ledningar som berörs av planens genomförande, flyttas.

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 Norrbotniabанans genomförande. Kostnadsfördelning och ansvar kopplade till detaljplanens genomförande preciseras i dessa avtal.

För projektering av Kungsvägen och gång- och cykelbron finns ett separat avtal tecknat som avser kostnadsfördelning mellan Umeå kommun och Trafikverket.

För detaljplanens genomförande finns ett separat avtal tecknat 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 och bekostas av Umeå kommun och Trafikverket.

I tabell 9 nedan visas en preliminär kostnads kalkyl som WSP tagit fram för planområde 1. 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 9.** 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
<b>Total summa</b>	<b>86 436 058 kr</b>

## Planavgift

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

## Medverkande

I planarbetet har Anna Hedkvist Herzog och Angelica Wiklund, planarkitekt, Detaljplanering, medverkat som konsultansvariga planarkitekter.

### Plankonsulter

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 Angelica Wiklund som handläggare. Handlingen är godkänd i kommunens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.*