

**GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN**  
 Upprättad 2008-04-18 MOK 08-77  
 Reviderad  
 Mätning: LL R1  
 Kartmaterial: A-01  
 Kartstämning enligt HMK  
 - Innehållsstandard: Mindre betydelsefull information har utelämnats  
 - Lägeangivning: Objektet är digitaliserat (Brottsområde)  
 - Årskartstandard: Vast-projektet kartmässigt är korrekterat och aktuellt vid på kartan angivet tidpunkt  
 Koordinatssystem i plan och höjd: Svensk 99 20 15 resp RH 2000  
 Höjdförskjutning: Höjdförskjutning med 1 meters ekvidans  
 Utgåva: Digital produkt  
 Flyttjänst: 1963, 488 och 75 på 800 meters höjd  
 Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan  
 Planlinjer och planbeteckningar redovisas ej på grundkartan  
 Överförut ur samrådsprotokoll för spridning  
 Upphovsätt: Umeå kommun

**PLANBESTÄMMELSER**

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.  
 Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.  
 Endast angiven användning och utformning är tillåten.

**GRÄNSBETECKNINGAR**

- Linje ritad 3 meter utanför planområdets gräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

**ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS**

- LOKALGÅTA** Lokaltrafik
- NATUR** Naturområde
- NATUR T** Naturmark, marken kan användas till trafiklösningar
- NATUR W** Naturmark, marken kan användas till fördröjnings- och sedimenteringsdamm
- T** Plats för framtida trafikplats

**ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK**

- E** Tekniska anläggningar
- JU** Industri med inriktning på lagerverksamhet, ej tillverkningsindustri eller livsmedel
- J1** Industri, ej tillverkningsindustri eller livsmedel
- J2** Industri, endast för utvidgning av järnvägsterminal eller därtill relaterad verksamhet. Mindre byggnader av förräds- eller tekniska ändamål får uppföras.
- JK1** Industri och kontorsverksamhet, ej tillverkningsindustri eller livsmedel
- T1** Trafikområde, terminalverksamhet

**UTFORMNING AV ALLMÄN PLATS**

+0.00 Föreskriven höjd över nollplanet RH00

**BEGRENSNING AV MARKENS BEBYGGANDE**

- Marken får inte bebyggas
- u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

**MARKENS ANORDNANDE**

- n1 Marken skall möjliggöra infiltration av vatten
- n2 Mark skall återplanteras med träd

**PLACERING, UTFORMNING, UTFÖRANDE**

- Körbar utfart får inte anordnas
- Högsta byggnadshöjd i meter
- I Högsta antal våningar

**BYGGTEKNIK**

- Oljeavskiljning skall anordnas inom respektive fastighet innan anslutning till dagvattennätet.

**ILLUSTRATIONER**

----- Illustrationstlinje

**ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER**

- Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast tio år efter laga kraft

**ANTAGANDEHANDLING**

- Till planen hör:
- plankarta med bestämmelser
  - illustration
  - planbeskrivning
  - genomförandebeskrivning
  - miljökonsekvensbeskrivning

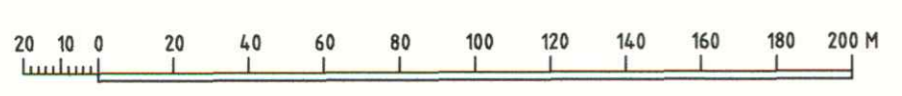
**BESLUT**

Antagen BN 2009-02-11  
 Laga kraft 2009-03-16  
 Vidimeras

Detaljplan för del av  
**GRISBACKA 10:5 och 17:11 M FL**  
 fastigheter inom Västerås industriområde

Ändrad/Upphävd  
 Se plan akt nr  
 2480K-P2018/4

Samhällsbyggnadskontoret i november 2008  
 Reviderad i februari 2009  
  
 Olle Forsgren  
 Stadsarkitekt  
  
 Tomas Strömberg  
 Planarkitekt





## LAGAKRAFTBEVIS

2009-03-17

Vårt diarienummer  
PLA 06-26

Detaljplan för del av **Grisbacka 10:5 och 17:11 m fl** inom Västerslätts  
industriområde, Umeå kommun

---

Planen är antagen av Byggnadsnämnden 2009-02-11, § 14

Beslutet är inte överklagat hos Länsstyrelsen.

Antagandebeslut har vunnit laga kraft, d v s giltigt  
från och med **2009-03-16**.

Samhällsbyggnadskontoret

Ingrid Lindfors

*Kopia till:*

Länsstyrelsen, samhällsplanering  
Stadsledningskontoret  
Sökanden

*Samhällsbyggnadskontoret:*

Geografisk information  
Bygglov  
Fastighetsbildning

2480K-P09/16

090317133320132

2009-03-17 1.38

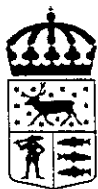
Postadress  
Samhällsbyggnadskontoret  
Detaljplanering  
901 84 UMEÅ

Besöksadress  
Stadshuset  
Skolgatan 31 A

Telefon  
090-16 13 61  
Kundtjänst

Telefax  
090-16 13 68

e-post  
samhallsbyggnadskontoret@umea.se



Länstyrelsen  
Västerbotten

<p>Umeå Kommun Byggnadsnämnden</p> <p>2009 -03- 16</p> <p>Dnr 06 216</p>
--

## Beslut

Datum  
2009-03-16

Ärendebeteckning  
402-2512-2009  
Arkivbeteckning

1(1)

Umeå kommun  
Samhällsbyggnadskontoret  
Detaljplanering  
901 84 UMEÅ

### Länstyrelsens prövning av beslut att anta detaljplan för del av Grisbacka 10:5 och 17:11 m fl fastigheter inom Västerslätts industriområde inom Umeå kommun

#### Beslut

Länstyrelsen beslutar enligt 12 kap 2 § PBL att inte pröva kommunens beslut.

#### Redogörelse för ärendet

Byggnadsnämnden har den 11 februari 2009, § 14, antagit rubricerad detaljplan. Länstyrelsen finner ingen anledning att med hänvisning till de överprövningsgrundande aspekterna i 12 kap 1 § PBL pröva kommunens antagandebeslut.

Enligt 13 kap 4 § PBL får detta beslut inte överklagas.

Eila Eriksson  
Funktionschef

Birgitta Norberg  
bitr länsarkitekt

Plats och tid Byggnadsnämndens sammanträdesrum, kl 10.00-15.15, lunch 12.00-13.00

Beslutande  
 Åsa Ögren (s), ordförande  
 Ulrik Berg (m), tf vice ordförande  
 Patrick Nygren (s), till kl 12.00  
 Ingemar Jangvad (s)  
 Karin Svedlert (s)  
 Sandra Mattsson (s)  
 Cecilia Bergström (c)  
 Lennart Persson (c)  
 Peder Westerberg (fp)  
 Örjan Mikaelsson (v)  
 Mattias Sehlstedt (v)

Ersättare  
 Emma Nilsson (s)  
 Lennart Sandström (fp)

Övriga deltagande  
 Olle Forsgren, stadsarkitekt  
 Ulrika Sundin Bonnedahl, fastighets- och miljöjurist  
 Maria Blomqvist, bitr stadsarkitekt bygglov  
 Jonas Andersson, 1:e byggnadsinspektör  
 Håkan Sjögren, ekonomichef, § 6, 7  
 Börje Nordström, lantmäterichef, § 6  
 Britta Nordbrant Nilsson, chef bostadsanpassning, § 6  
 Anders Lidman, mätningssingenjör, §§ 8-11

Utses att justera Ulrik Berg

Justeringens plats och tid Samhällsbyggnadskontoret 2009-02-20

Underskrifter Sekreterare *Ann-Kristin Lundström*  
 Ann-Kristin Lundström

Paragrafer 4 - 28  
 Omedelbar justering § 26

Ordförande *Åsa Ögren*  
 Åsa Ögren

Justerare *Ulrik Berg*  
 Ulrik Berg

**BEVIS**

Justeringen här tillkännagivits genom anslag

Organ Byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum 2009-02-11

Datum för anslags uppsättande 2009-02-23

Datum för anslags nedtagande 2009-03-16

Förvaringsplats för protokollet Samhällsbyggnadskontoret

Underskrift *Ann-Kristin Lundström*  
 Ann-Kristin Lundström

*Till lsd 09-02-23*

BN § 14

Vårt diarienummer  
PLA 06-26

**Detaljplan för del av Grisbacka 10:5 och 17:11 m fl fastigheter inom Västerslätts industriområde, Umeå kommun, Västerbottens län**

Förarbetet i detta ärende finns i utlåtande daterat februari 2009, bilaga.  
Handläggare är Tomas Strömberg.

**BESLUT**

**Byggnadsnämnden beslutar**

att revidera detaljplanen  
att anta den reviderade detaljplanen

**BESKRIVNING AV ÄRENDET**

Detaljplanens syfte är att ge planmässiga förutsättningar för att etablera nytt område för industriverksamhet med inriktning på transport- och lagerverksamhet invid den nya godsbangården. Planen upprättas i enlighet med Översiktsplan Umeå kommun "Fördjupning av Botniabanan antagen av kommunfullmäktige april 1999".

Detaljplanen skall utformas flexibelt för att medge olika storlekar av industrifastigheter, dock inte livsmedelsindustri eller tung tillverkningsindustri. Planen skall också medge järnvägskoppling till godsbangården.

Målet är att skapa ett långsiktigt hållbart område för storskalig verksamhet. Området skall vara lättillgängligt för lastbilstrafik och medge tillgänglighet för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik.

Detaljplanen har upprättats av Samhällsbyggnadskontoret, detaljplanering i november 2008.

Samråd har genomförts under tiden 26 juni 2008 t.o.m. 5 augusti 2008. Utställning har skett under tiden 17 november 2008 t.o.m. 8 december 2008.

Länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, berörda sakägare, kommunala och statliga instanser har haft möjlighet att framföra synpunkter på förslaget.

Av de synpunkter som har inkommit under samrådstiden har ett särskilt utlåtande upprättats av Samhällsbyggnadskontoret. Av utlåtandet framgår bl. a. att planhandlingarna revideras angående E-områden, bestämmelse om oljeavskiljare under rubriken Byggnadsteknik samt in- och utfartsförbud. Illustrationen har kompletterats med

BN § 14 forts.

justerad plangräns i nordväst. Plan- och genomförande-beskrivning kompletteras med skrivning avseende dagvattenåtgärder.

**Kvarstående synpunkter**

- UMEVA

**Antagandehandlingarna är**

Utlåtande daterad februari 2009

Planbeskrivning daterad november 2008, rev februari 2009

Plankarta daterad november 2008, rev februari 2009

Illustration daterad november 2008, rev februari 2009

Genomförandebeskrivning daterad november 2008, rev februari 2009

MKB daterad november 2008, rev februari 2009

Samrådsredogörelse daterad november 2008.

---

**Beslutet kan överklagas**

Hur man överklagar, se bilaga Underrättelse.

---

**Protokoll med handlingar sänt till**

Sökanden

Länsstyrelsen

Sakägare m fl

SHBK Bygglov

SHBK Fastighetsbildning



## Antagandehandling

Dnr PLA 06-26

### UTLÅTANDE

Detaljplan för del av **Grisbacka 10:5 och 17:11 m fl** fastigheter inom Västerslätts industriområde, Umeå kommun, Västerbottens län

*Detaljplanens syfte är att ge planmässiga förutsättningar för att etablera nytt område för industriverksamhet med inriktning på transport- och lagerverksamhet invid den nya godsbangården. Planen upprättas i enlighet med Översiktsplan Umeå kommun "Fördjupning av Botniabanan antagen av kommunfullmäktige april 1999".*

*Detaljplanen skall utformas flexibelt för att medge olika storlekar av industrifastigheter, dock inte livsmedelsindustri eller tung tillverkningsindustri. Planen skall också medge järnvägskoppling till godsbangården.*

*Målet är att skapa ett långsiktigt hållbart område för storskalig verksamhet. Området skall vara lättillgängligt för lastbilstrafik och medge tillgänglighet för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik.*

Under utställningstiden har följande yttrande inkommit:

#### **Länsstyrelsen.**

Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande under rubriken Överprövningsgrunder enligt 12 kap PBL att "Länsstyrelsen har ingen erinran mot planförslaget med hänsyn till länsstyrelsens överprövningsgrunder riksintresse, hälsa och säkerhet samt mellankommunal samverka.

Planhandlingarna saknar dock en redovisning av hur den trafik som genereras genom planen inverkar på luftföroreningarna och risken att miljökvalitetsnorm överskrids."

*Kommentar: Eftersom man i detta skede inte kan göra en rimlig bedömning av hur mycket trafik planen alstrar, har en redovisning av hur trafiken inverkar på luftföroreningarna inte kunnat utföras.*

#### **Vägverket**

Vägverket har lämnat in två yttranden. I det först inkomna yttrandet skriver Vägverket att de har tagit del av de reviderade handlingarna och har inget att erinra. I det senare inkomna kompletterande yttrandet att skriver Vägverket att Banverket har tillstånd till en serviceväg mellan planområdet och godsbangården och därmed också godsbangårdens korning med 363 i höjd med Fläktvägen. För att undvika framtida trafik i denna korsning behöver detaljplanen förses med något slags begränsning i planområdets östra del, exempelvis förbud mot utfart eller stängsel.

*Kommentar: In- och utfartsförbud har införts i planen vid angiven del.*

**UMEVA**

UMEVA skriver i sitt yttrande att området ligger utanför befintligt verksamhetsområde för vatten, spill och dagvatten. Umeva avser inte att utöka sitt verksamhetsområde utan ansluter fastighet/verksamhetsanläggning i förbindelsepunkter vid Hissjövägen.

I samrådet har Umeva ställt krav på hur dagvattnet ska hanteras. Kraven är ställda i samråd med SHBK/Miljö- och hälsoskyddskontoret utifrån MKBn och att recipienten Tvärån är känslig för ytterligare föroreningar.

1. Oljeavskiljning ska ordnas innan vattnet kopplas till Umevas ledningsnät eller leds ut i vattendrag. Detta görs bäst genom att krav på oljeavskiljning ställs för varje delområde/- fastighet inom industriområdet.
2. Dagvattenåtgärder ska utföras på sådant sätt att fastigheten inte avleder mer vatten än motsvarande maxflöde från den oexploaterade fastigheten. Dagvattenåtgärderna ska vara dimensionerande för ett femårsregn.

Uppställda krav gäller vid förbindelsepunkten och ställs mot fastighetsägare eller gemensamhetsförening.

I planbestämmelserna är vissa områden som markerats som allmän plats planerat att användas som fördröjningsmagasin. Då fördröjningsmagasin skall ingå i gemensamhetsanläggning/-ar bör planbestämmelserna ange kvartersmark. I norra delen av området som markerats med Natur T planerat för dammanvändning. Detta skall vara Natur W.

*Kommentar: Krav på oljeavskiljning har införts som bestämmelse i planen. I MKB:n beskrivs de åtgärder som skall göras för att fastigheten inte avleder mer vatten än motsvarande dagens maxflöde. Skrivningar införs i plan- och genomförandebeskrivning.*

*Det är ännu inte fastställt vem ska vara huvudman för dagvattensystemet inom planområdet. Bedömningen är att planen medger handlingsfrihet vad gäller huvudmannaskapet och därför ändras inte allmän platsmark till kvartersmark.*

*Vad gäller allmän plats med bestämmelsen Natur T är detta område avsatt för trafiklösning. Eventuell fördröjning och sedimentering av dagvatten i planområdets norra del kan utföras som dammar eller rörmagasin på kvartersmark och/eller utanför planområdet. På vilket fördröjning och sedimentering skall genomföras är inte klarlagt.*

**Bilprovningen**

AB Svensk bilprovning har inga synpunkter mot detaljplanen.

**Umeå Energi**

Umeå Energi har i sitt yttrande föreslagit att planbeskrivningen skall justeras på sidan 11 under rubriken teknisk försörjning. Umeå Energi föreslår också en justering av plankartan genom att flytta ett E-område.

*Kommentar: Planbeskrivning och plankarta justeras.*

**Banverket**

Banverket skriver i sitt yttrande att justeringarna av planens gränser bör kommuniceras med Banverket. Banverket påpekar också att den framtagna bulleranalysen i järnvägsplanen utfördes med utgångspunkten att planområdet var skogsklätt. I och med att området exploateras enligt detaljplanen kommer förutsättningarna för bullerutbredningen förändras.

*Kommentar: Detaljplanens gränser har diskuterats kontinuerligt under planarbetet och justerats efter överenskommelse med Banverket projektdistrikt Nord.*

**Miljö- och hälsoskydds nämnden**

Miljö- och hälsoskydds nämnden har beslutat att avge följanden yttrande: Följande bindande bestämmelser om skyddsåtgärder för hantering av dagvatten är nödvändiga för att planen ska kunna genomföras utan risk för allvarlig inverkan på Tvärån.

- Magasin för fördröjning och sedimentering av grumlande partiklar måste finnas innan större markarbeten påbörjas.
- Dagvattenåtgärder skall utformas så att industriområdet inte skapar högre maxflöden för avrinnande yt- och dränvatten än motsvarande maxflöde från den oexploaterade ytan.
- Oljeavskiljning skall anordnas innan vattnet kopplas till UMEVAs ledningsnät eller leds ut i vattendrag. Detta görs bäst genom att krav på oljeavskiljning ställs för varje delområde/-fastighet inom industriområdet.

Ovanstående punkter behöver skrivas in som planbestämmelser eller på annat sätt formuleras som bindande förutsättningar för exploatering från kommunens sida.

Under förutsättning att ovanstående krav tillgodoses tillstyrker Miljö- och hälsoskydds nämnden planen.

*Kommentar: Vad gäller fördröjningsmagasin och utförande för att begränsa maxflödet av dagvatten har skrivning i plan- och genomförandebeskrivning införts. Vad gäller oljeavskiljning har en bestämmelse införts på plankartan.*

**Näringslivs- och planeringsutskottet**

Näringslivs- och planeringsutskottet skriver i sitt yttrande att utrymmet som avsatts för en eventuell framtida trafikplatsutbyggnad i blivande Norra Länkens korsning med väg 363 kan behöva vara större än det som avsatts i planen. NP menar att detta behöver klarläggas. NP skriver också att planen behöver tydligare hantera och visa hur en gång- och cykelförbindelse ska utformas och genomföras inom och/eller i anslutning till planområdet för att ge allmänheten tillgång till den passage över Botniabanan som är avsedd ligga öster om planområdet.

*Kommentar: Utrymmet för en eventuell framtida trafikplatsutbyggnad har diskuterats med Vägverket. Enligt det yttrande som Vägverket lämnat framkom ingen erinran mot detaljplanen i det ärendet. Även gång- och cykelbanan har diskuterats med Vägverket under planarbetet.*

**Övriga sakägare, kommunala och statliga instanser** har ingen erinran.

### **SAMMANFATTANDE KOMMENTAR**

Planhandlingarna revideras angående E-områden, bestämmelse om oljeavskiljare under rubriken Byggnadsteknik samt in- och utfartsförbud. Plan- och genomförandebeskrivning kompletteras med skrivning avseende dagvattenåtgärder. Illustration kompletteras med justerad plangräns i nordväst.

### **KVARSTÅENDE SYNPUNKTER**

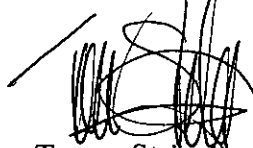
*Kvarstående synpunkter som inte har kunnat tillgodoses har framförts av följande sakägare/berörda:*

UMEVA

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå februari 2009  
Detaljplanering



Olle Forsgren  
Stadsarkitekt



Tomas Strömberg  
Planarkitekt



Detaljplan för del av **Grisbacka 10:5 och 17:11 m fl** fastigheter inom  
 Västerslätts industriområde, Umeå kommun, Västerbottens län

---

## HANDLINGAR

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser, illustration, planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt miljökonsekvensbeskrivning.

## PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att ge planmässiga förutsättningar för att etablera nytt område för industriverksamhet med inriktning på transport- och lagerverksamhet invid den nya godsbangården. Planen upprättas i enlighet med Översiktsplan Umeå kommun "Fördjupning av Botniabanan antagen av kommunfullmäktige april 1999".

Detaljplanen skall utformas flexibelt för att medge olika storlekar av industrifastigheter, dock inte livsmedelsindustri eller tung tillverkningsindustri. Planen skall också medge järnvägskoppling till godsbangården.

Målet är att skapa ett långsiktigt hållbart område för storskalig verksamhet. Området skall vara lättillgängligt för lastbilstrafik och medge tillgänglighet för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik.

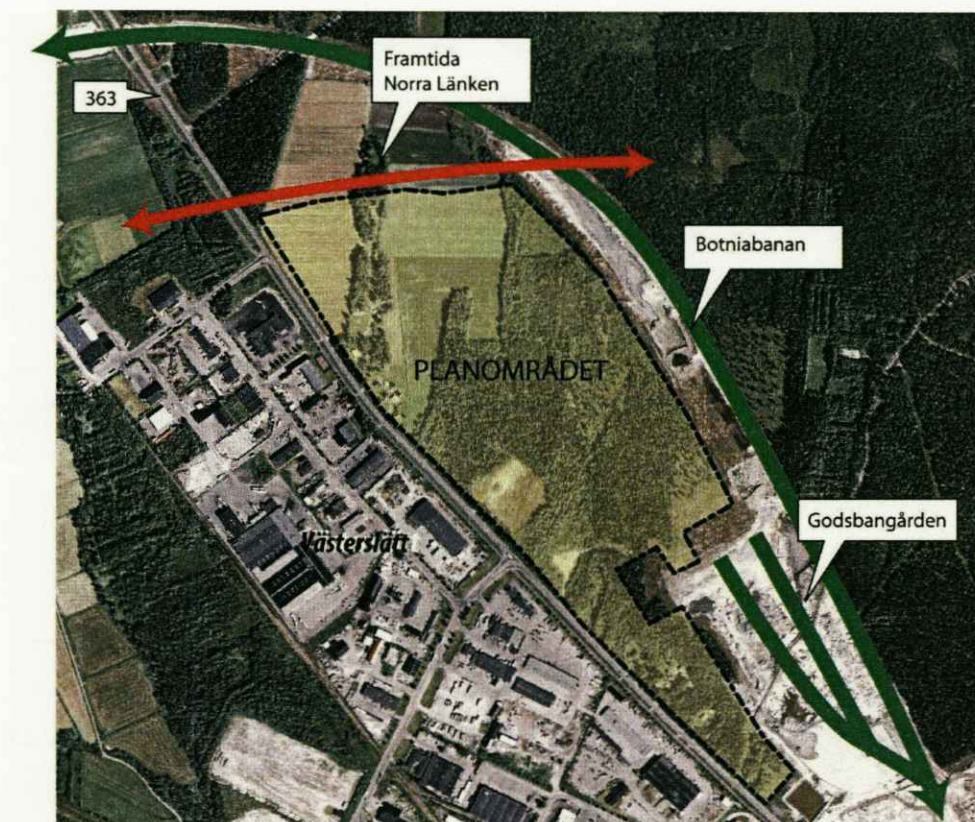
## PLANDATA

Planområdet är beläget cirka 4 km nordväst om Umeå centrum efter Hissjövägen (väg 363). Området omfattar cirka 41 hektar och begränsas i sydväst av Hissjövägen, i norr av blivande kringfartsled (Norra länken), i nordost av Botniabanan och i sydost av den nya godsbangården.

Marken inom planområdet ägs huvudsakligen av Umeå kommun.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Planområdet är beläget i anslutning till den blivande godsbangården och planerat huvudvägnät för kommunen. Närheten till järnväg och i framtiden gen vägkoppling till E4 och E79, utan att passera Umeås centrala delar, medger goda förutsättningar för transportintensiv verksamhet. Området bedöms inte känsligt ur bullersynpunkt.



Översiktsbild på planområdet på ett orthofoto.

### BEHOVSBEDÖMNING (Miljö)

För detaljplaner ska Samhällsbyggnadskontoret bedöma om planens genomförande kan innebära betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning ska därför göras enligt 6 kap 11 § miljöbalken. Då planer enbart avser användning av små områden på lokal nivå ska denna s.k. behovsbedömning göras med hjälp av de kriterier som anges i bilaga 4 till MKB-förordningen.

Kriterierna i bilaga 4 till MKB-förordningen handlar bland annat om riskerna för människors hälsa eller för miljön, det berörda områdets sårbarhet på grund av t.ex. överskridna miljökvalitetsnormer eller kulturarvet eller påverkan på skyddad natur.

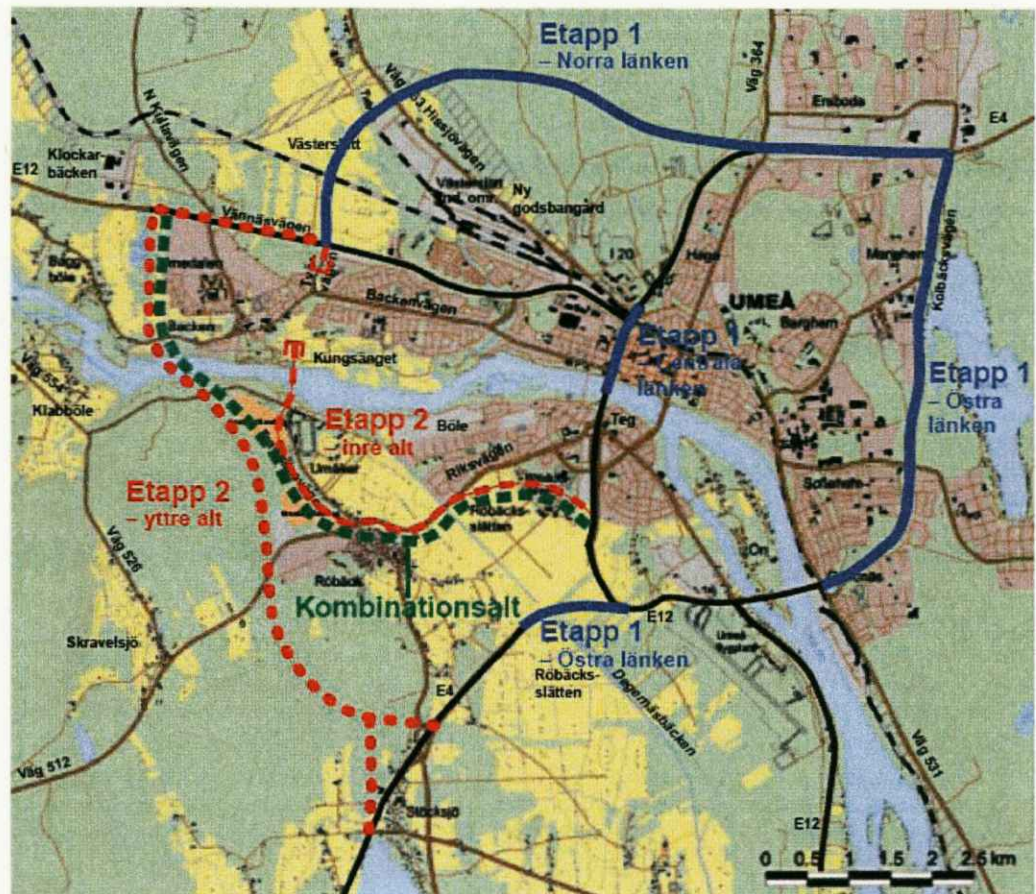
Denna detaljplan omfattar inte område för Natura 2000 eller annan skyddad natur. Eftersom detaljplanen avser anläggande av industriverksamhet bedömer Samhällsbyggnadskontoret att en MKB behöver upprättas.

Länsstyrelsen har 2008-06-30 tagit del av behovsbedömningen och delar kommunens bedömning att planen kan anses medföra betydande miljöpåverkan, varför miljöbedömning enligt Miljöbalken 6 kap 11, 12 §§ ska genomföras.

Behovsbedömningen har varit anslagen på kommunens anslagstavla mellan 25 november 2008 tom 19 december 2008.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Umeå kommun är inne i en fas av stora förändringar avseende både vägtransportsystemet och järnvägsnätet. Förutsättningarna för godstrafiken för bägge transportslagen ändras. Med tillkomsten av Botniabanan och byggandet av den nya godsbangården samt kombiterminalen vid Västerslätt skapas nya transportutvecklingsmöjligheter. En ny ringled gör att tillgängligheten till E4 och E12 förbättras samtidigt som trafiken kan ledas runt om stadskärnan.



*Nuvarande och framtida trafiksystem i och kring Umeå. Planområdet ligger i norra delen av karta*

Den nya godsbangården omfattar hanteringsytor för lossning/lastning av både tåg och lastbilar. NLC Park ligger norr om och i direkt anslutning till godsbangården. Behovet av att hantera en större mängd gods ökar liksom behovet av förbättrad intermodalitet, dvs möjligheten att rationellt flytta gods mellan olika transportslag. Även behoven av lagring samt distribution av gods ökar. NLC Park öppnar möjligheten för etableringar av skräddarsydda logistiklösningar med s.k. cross dockning och tredjepartslogistik.



*Översiktsbild. Planområdet ligger norr om den nya godsbangården.*

## **BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN**

### **Natur**

Planområdet utgör en blandning av skogs- och åkerlandskap och har brukats aktivt i närtid. Skogsbeståndet består bland annat av tallskog och blandskog samt några bestånd av ung björkskog. Området sluttar mot norr och strax utanför planområdet går Botniabanan i djup skärning. Höjdskillnaden inom området är som mest 12–13 meter varav den högsta höjdskillnaden sker i planområdets sydöstra del, där också berg går i dagen.

### **Bebyggelse**

Inom planområdet finns idag endast en byggnad för bostadsändamål. Övriga bostäder har lösts in av Umeå kommun. Även kvarvarande bostad avses lösas in av kommunen. Söder om Hissjövägen ligger Västerslätts industriområde.

### **Trafik**

Årsmedeldygnstrafiken på västra delen av Hissjövägen är cirka 4 000 fordon/dygn. Cirka 8 procent av den angivna mängden utgörs av tung trafik (2005 års räkning). Efter den östra delen av Hissjövägen är årsmedeldygnstrafiken cirka 10 800 fordon. Trafikbelastningen och framkomlighetsproblem är som störst morgon och kväll. När godsbangården tagits i drift kommer trafiken att öka liksom andelen tung trafik. Vägverket rustar nu upp sträckan fram till Timotejvägen med bl.a. breddning och studerar även fortsättningen fram till Naturbruksgymnasiet. En infart från Hissjövägen till den nya godsbangården avses att uppföras under 2009.

### **Geologi**

Större delen av området består av morän och silt. I den nordöstra delen av planområdet går berg i dagen.

**Dagvatten**

Avlopp och dagvattennät är draget fram till Hissjövägen i anlutning till planområdet.

**Fjärrvärme**

Fjärrvärmenät är framdraget till Hissjövägen i anlutning till planområdet.

**Fornlämningar**

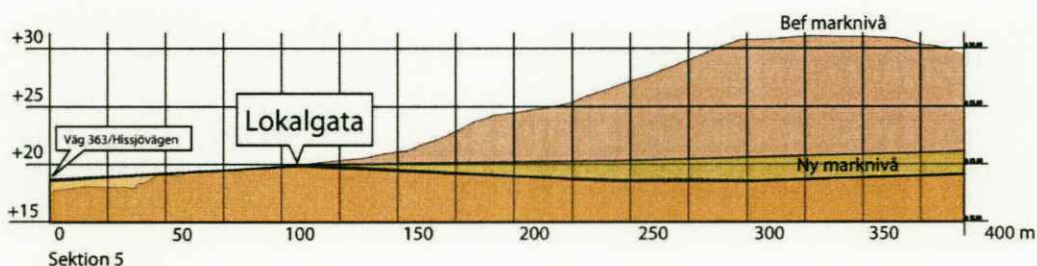
Arkeologisk undersökning har genomförts. Inga forn- eller kulturlämningar påträffades vid utredningstillfället.

**FÖRÄNDRINGAR**

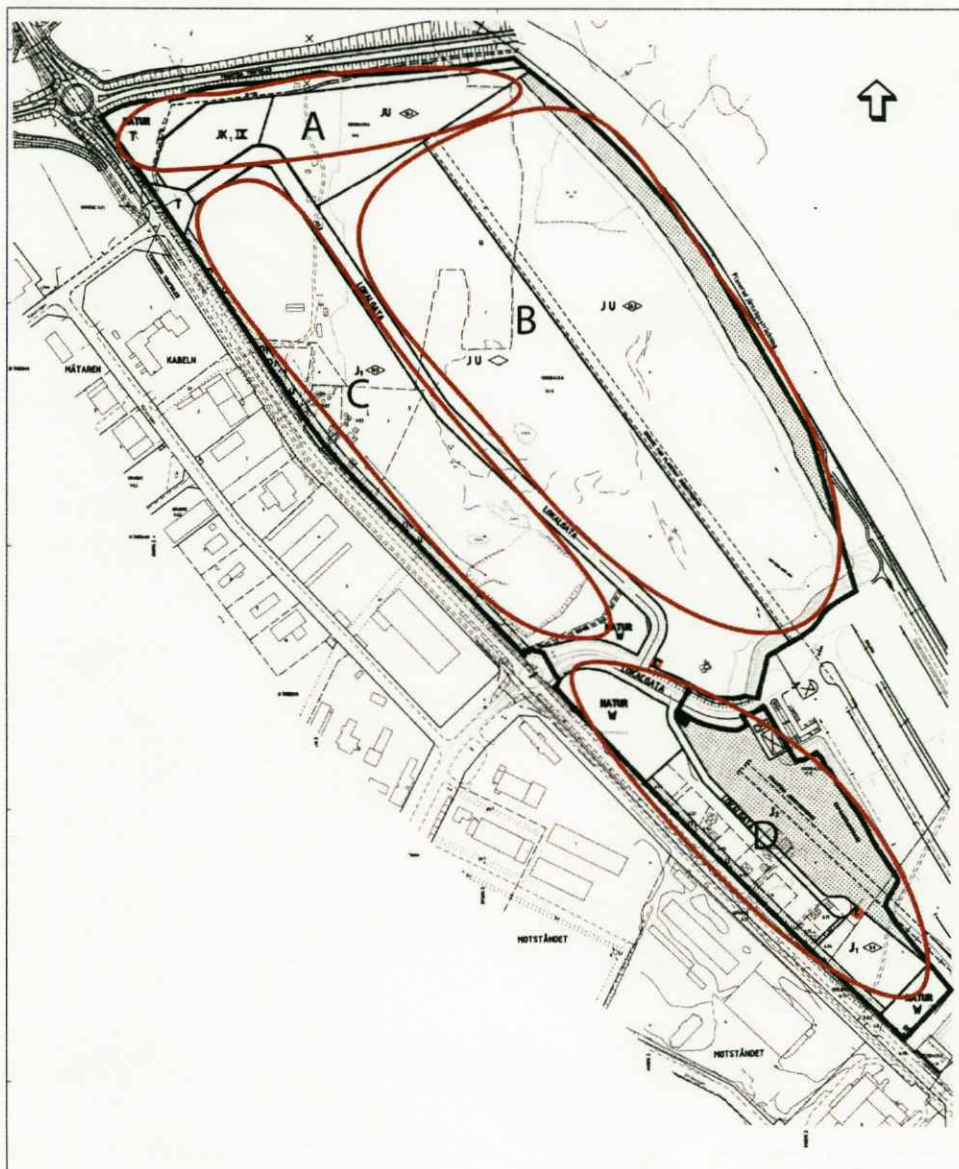
NLC Park är samlingsnamnet på det industriområde som avses etableras inom planområdet. Områdets goda väg- och järnvägsanslutningar ger bra förutsättningar för den logistikpark som avses anläggas i direkt anlutning till godsbangården. Här kan företag som sysslar med direktdistribution, skräddarsydda logistiklösningar, förädlingsverksamhet i distributionsledet, monteringsverksamhet, lagerhotell med bl a cross dockning och tredjepartslogistik, kunna etablera sig. Under tiden som planarbetet pågått har bl a Göteborgs hamn beslutat etablera sig inom området.

Planområdet är cirka 41 ha stort och har i beskrivningen delats upp i fyra delar (A–D, se nästa sida) för att förenkla förståelsen av området. Områdena delas av lokalgatan som skär genom den nordvästra delen av planområdet, av tänkt infart till planområdets nordöstra delar, av den nya infartsvägen till godsbangården samt det mindre området väster om godsbangården.

För att möjliggöra planen krävs stora ingrepp avseende höjdläget eftersom området skall kunna anslutas med järnvägsspår från godsbangården. Spårens höjdläge blir därmed bestämmande för marknivån för övriga delen av området.



*Tvärsektion genom området i höjd med Kontaktvägen. Påtagligt stora schaktningar behöver göras för att marknivån skall komma i samma höjdläge som järnvägen. Flera olika nivåer diskuteras. Därför är det ännu oklart hur stora mängder schaktmassor som kommer att tas ut från området. Lokalgatans profil har anpassats till såväl tomternas utformning som den marknivå som bedömts rimligast i förhållande till hur stora volymer av massor som behöver schaktas.*



*Indelning av området för beskrivningen.*

#### Område A

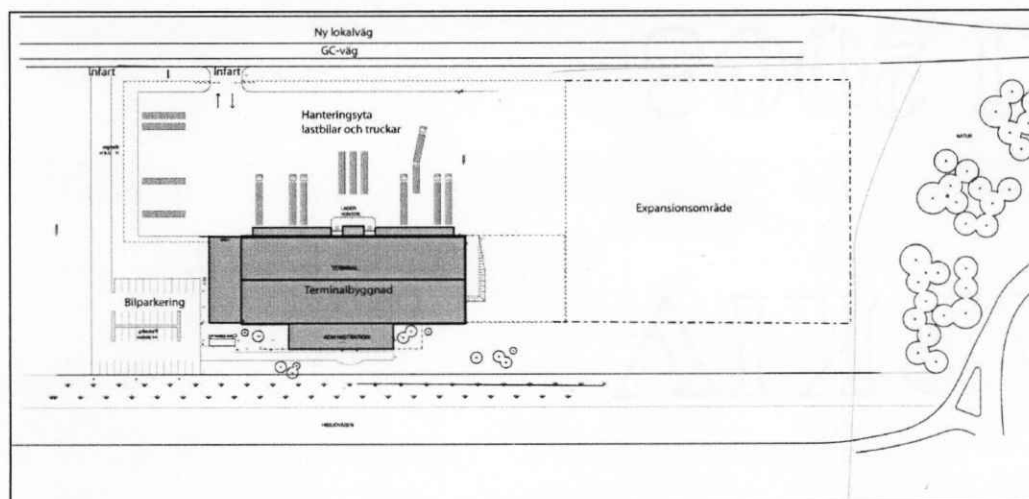
Den norra delen av planområdet omfattar cirka 3 ha och trafikmatas främst av den nya lokalgatan. (se skiss ovan). Delområdet gränsar mot Norra länkens vägbank. I västra och norra delen av område A behålls en del naturmark och ges beteckningen NATUR-T, vilket innebär att området kan tas i anspråk för trafikändamål i framtiden. Inom naturområdet, parallellt med Norra länken kan en gång- och cykelväg lokaliserats med gemensam broppassage över Botniabanan. Gång- och cykelvägen kommer att bli den enda gång- och cykelväganslutningen över Botniabanan norr om Bomvägen.

I nordvästra hörnet kan såväl industri- som kontorsverksamhet tillåtas. Anslutning till Norra länken och infarten från Vindelns via väg 363 medför att läget är strategiskt för ett landmärke som markerar stadens början/slut och därför reserveras en del av området för en byggnad upp till nio våningar. I östra delen föreslås byggrätt för industriändamål med totalhöjden 16,0 meter.

### Område B

Den norra delen omfattar cirka 22 ha och trafikmatas av lokalgatan som sträcker sig mellan Kabelvägen till Kontaktvägen cirka 120 meter in i området. En cirkulationsplats vid Kabelvägen planeras att utföras under 2009 som anslutning till den nya godsbangården. Från den norra delen av lokalgatan är en anslutning till industriområdets östra delar förberedd i planen. Detta område kan också trafikförsörjas med ett eller flera järnvägsspår med anslutning i söder till godsbangården. Denna del har planlagts särskilt för industriverksamhet med inriktning på transport- och lagerverksamhet, med beteckningen JU. Planen tillåter en exploatering med en byggnadshöjd upp till 22 meter, dock är byggnadshöjden väster om industrispåren begränsad till 16 meter. I sydöstra delen av området planeras områden för uppställning av lastbilar, trailers och containers. Detta område har direkt koppling till godsbangården och dess väganlutning.

Byggnaderna på området kan lämpligen förläggas på båda sidor av det planerade spårområdet, gärna med släpp mellan byggnaderna för att skapa tillgänglighet för ledningsdragning av el och fjärrvärme, tillgänglighet till spåret för lastfordon och för att bryta upp byggnadsvolymer och därmed minska intrycket av de massiva väggarna som barriärer. Planen medger två E-områden för tekniska anläggningar i anslutning till lokalgatan. Även ett u-område är utlagt mellan Hissjövägen och lokalgatan för att ge plats för ledningsdragningar i anslutning till ett av E-områdena. Såväl infarten vid Kontaktvägen som vid Kabelvägen har planlagts med beteckningen T (Plats för framtida trafikplats).



*Illustration över pågående exploatering av terminal mellan Hissjövägen och lokalgatan. Exemplet visar en tomt på ca 20 000 m<sup>2</sup> och en expansionsyta om ytterligare 10 000 m<sup>2</sup>. Planerad exploatering är i detta skede ca 3700 m<sup>2</sup> BTA.*

### Område C

Område C ligger parallellt med väg 363/Hissjövägen och omfattar cirka 9 ha. Byggnader läggs lämpligen längs med 363:an och trafikmatas från lokalgatan. Lokalgatan kommer initialt att få en höjdprofil som delvis är lägre än omgivande områden men högre än väg 363. Närmast Hissjövägen har därför förgårdsmark lagts ut mellan Hissjövägen och det byggbara området som dels kan möjliggöra infiltration ( $n_1$ ) och område för återplantering av t.ex. björk ( $n_2$ ). Om möjligt kan området också ta upp höjdskillnader. Förgårdsmarken får ej bebyggas. Området mellan Kontaktvägen och Kabelvägen är cirka 700 meter. Trädplanteringar och naturmark medför därför ett positivt visuellt inslag efter väg 363 och kan dessutom utgöra vindfång vintertid. Den södra delen av område C har fått beteckningen Natur W och medger att naturområdet kan tas i anspråk för en eventuell fördröjnings- och sedimenteringsdamm. Här finns även ett E-område utlagt för tekniska anläggningar. Utrymmet medger att såväl omformatstation som befintlig tele-mast på bangårdsområdet kan placeras här.

Detaljplanen tillåter industriexploateringar med en totalhöjd upp till 10,5 meter, dock medger planen inte etablering av tillverkningsindustri eller livsmedelsverksamhet. Området är utformat med ett tomt djup på minst 115 meter. Detta medför att både stora byggnader och stora ytor för lastbil- och truckhantering kan lokaliseras tillsammans. Området får hög tillgänglighet för både fordonstrafik, utrymme finns för gång- och cykeltrafik inom lokalgatan. Anslutningar till Umeås gång- och cykelvägnätet planeras såväl vid Kabelvägen som vid Kontaktvägen.

### Område D

Område D avgränsas av bangårdsområdet både i söder och öster, Hissjövägen i väster och har infarten till den nya godsbangården i norr. Område D omfattar ca 7 hektar. Både den nordligaste spetsen och den södra delen av område D har fått beteckningen Natur W och medger att naturområdet tas i anspråk för en fördröjnings- och sedimenteringsdamm. Planen tillåter industriexploateringar med en totalhöjd upp till 8,0 meter. Tomtdjupet blir ca 50 m.

Närmast Hissjövägen har därför förgårdsmark lagts ut mellan Hissjövägen och byggbart område för att dels möjliggöra infiltration ( $n_1$ ) och dels utgöra område för återplantering av t.ex. björk ( $n_2$ ). Om möjligt kan området också ta upp höjdskillnader. Förgårdsmarken får ej bebyggas.

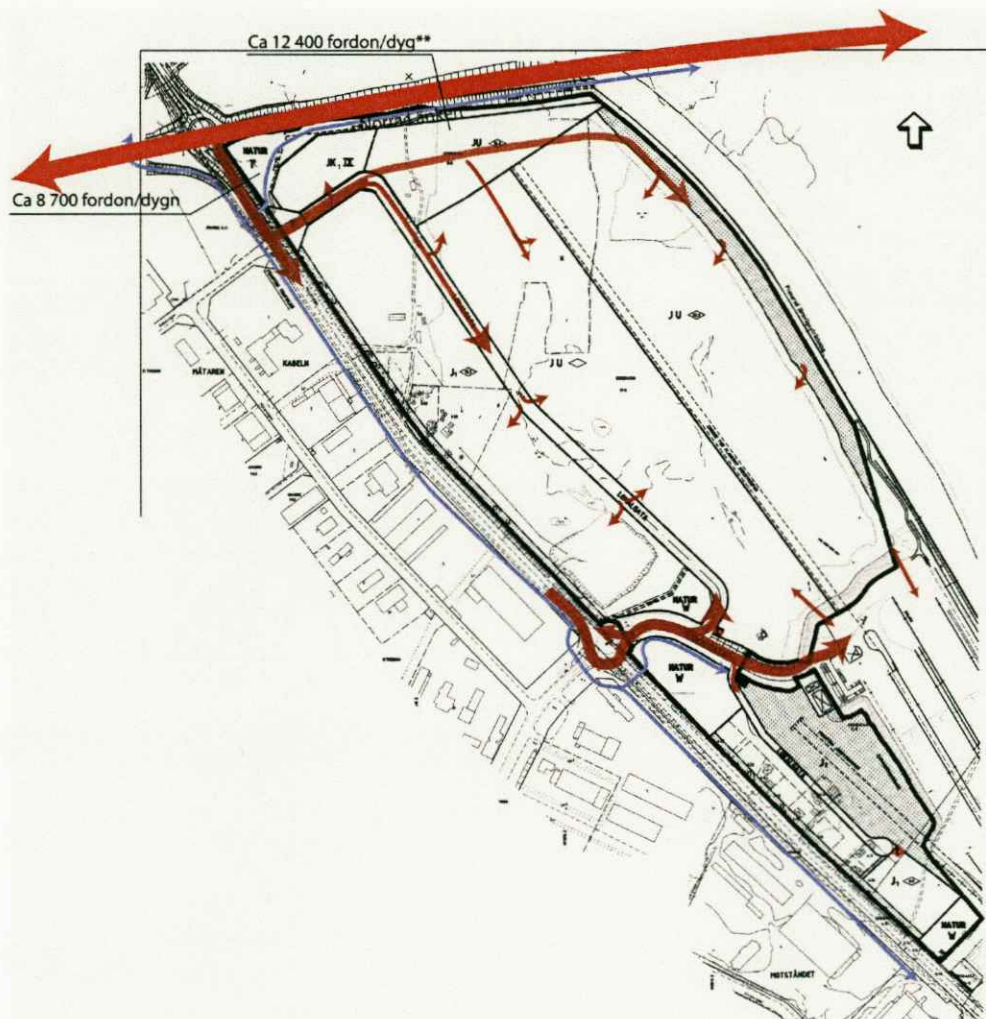
Även område D delas av en lokalgata som trafikmatar området. Den del som direkt ansluter till godsbangården är särskilt lämpad som utvecklingsområde för godsbangården, eftersom två järnvägsspår enkelt kan dras in på området. Den del som vetter mot väg 363 blir smal och lämpar sig för etablering av företag med mindre markanspråk. U-områden har lagts ut dels parallellt med Hissjövägen och dels mellan Hissjövägen och lokalgatan. Ett E-område för tekniska anläggningar finns i anslutning till norra sidan av lokalgatan.

Byggrätter inom hela området

En illsutration är framtagen och visar hur området kan se ut när det är fullt utbyggt. Sammataget innebär planförslaget att verksamheter med en total byggnadsyta av ca 120 000 m<sup>2</sup> etableras sig inom område A – D.

Plangränser mot Järnvägsplan

Under planarbetet har fortlöpande avstämningar skett mellan Umeå kommun och Banverket. Detta har lett till justeringar av plangränsen där den i några fall inte överensstämmer med antagen Järnvägsplan. Detta huvudsakligen beroende på att i dag förekommande slänter försvinner när Botniabanan och planområdet hamnar på ungefär samma nivå efter planens genomförande. Det område där detaljplanen närmast Botniabanan lappar över Järnvägsplanen har prickmarkerats för att säkerställas att inga byggnader kan uppföras inom avvikelseområdet.

**TRAFIK**

*Trafik i närområdet samt trafikmatning till detaljplaneområdet.*

**Trafik**

Området är lokaliserat i direkt anslutning till väg 363. När Norra och Västra Länken byggts ut erhålls mycket god koppling till E4. Dessa länkar ingår i planerad utbyggnad av infrastrukturen för Umeå, det s k Umeprojektet 2. Huvudtillfart till området sker från Hissjövägen, dels i anslutning till Kontaktvägen via ny cirkulationsplats och dels i anslutning till Kabelvägen. På plankartan har områden avsatts för eventuella framtida planskilda korsningar på efter Hissjövägen (T).

Trafikvolymen efter Hissjövägen norr om Kabelvägen är ca 4 600 fordon/dygn (vardagsmedeldygn år 2008). Ca 10% av den trafiken beräknas utgöra tung trafik. Både godsbangården och industriområdet kommer att generera ny tung trafik såväl under byggtid som under drifttid. Under byggtiden, som sträcker sig över flera år, kommer transporter av massor utgöra den största tillkommande trafiken. När området är fullt utbyggt kommer transporter till/från industriområdet och godsterminalen vara dominerande. I detta skede antas trafiken huvudsakligen kanaliseras till Norra och Västra länken istället mot nuvarande anslutning till E4. Någon beräkning av nya trafikvolymerna har inte gjorts för detta skede. Bedömningen är att trafiken bör fördelas jämt mellan de två infarterna när området är fullt utbyggt och kunna utgöra mellan 3000 - 4000 fordon/dygn.

**Parkeringar**

Parkeringsplatser inomplanområdet anläggs i anslutning till respektive fastighet. Eftersom någon parkeringsnorm inte finns fastlagd för industrifastigheter är bedömningen att 8-10 parkeringsplatser per 1000 m<sup>2</sup> BTA är rimlig nivå för området.

**Skyltning**

Närmast väg 363 får bara skyltning ske vid infarterna. Skylten ska anpassas i storlek, utförande och innehåll till platsen och landskapets skala. Skylten vid respektive infart ska samordnas och ha ett likartat utseende och en sammanlagd area om högst 8 kvadratmeter samt vara maximalt 3,5 m hög. Skylten får vara belyst. Annan skyltning mot väg 363 är inte tillåten.

Skyltar inne på området ska placeras i omedelbar anslutning till den verksamhet som skylten avser och så nära infarten som möjligt. Skylten får maximalt vara 1,6 meter bred och 3 m hög.

Skyltar ska placeras så att de inte utgör fara för trafiksäkerheten eller hinder för räddningstjänst, snöröjning eller renhållning. Skyltar får inte utgöra reklam för varumärken.

För skyltning på byggnadernas fasader ska Umeå kommuns skyltpolicy följas.

**Kollektivtrafik**

Kollektivtrafiken i anslutning till området utgörs idag av regional och lokal busstrafik. De regionala bussarna har hållplatslägen efter Hissjövägen. Lokalbussarna har hållplatslägen efter Mätarvägen. På längre sikt, med fler arbetsplatser inom området, kan någon lokal busstur förlängas och trafikera lokalgatan. Hållplatser behöver då uppföras.

**Gång- och cykeltrafik**

Fullständig separering i form av gång- och cykelbana/väg (GC-väg) finns längs södra sidan av Hissjövägen hela vägen från Haga till ridanläggningen och Forsslundagymnasiet. En ny gång- och cykelbro skall projekteras inom ramen för den nya vägssträckningen. Detta för att medge passage över Botniabanan och göra f.d. I 20-området tillgängligt för gång- och cykeltrafikanter. Denna broppassage föreslås ligga i direkt anslutning till Norra Länkens passage över järnvägen. Inom planområdet kommer gång- och cykelväg byggas efter lokalgatan (område B). Anslutningar till befintligt gång- och cykelvägnät kommer att utföras vid Kontaktvägen och Kabelvägen.

Vid Kontaktvägen har möjligheter till planskild passage studerats. En sådan lösning är möjlig, men bedöms inte vara genomförbar utan att nyttja kvartersmarken på intilliggande fastighet, kv Kabeln. En GC-tunnel behöver också vara tillräckligt lång för att klara både en breddad väg 363 och den GC-väg som löper parallellt med denna. En väl upplyst passage i plan för gång- och cykeltrafiken, utförd med mittrefug, bedöms vara tillräcklig med hänsyn till både trafikintensitet, säkerhet och genomförbarhet.

**TEKNISK FÖRSÖRJNING****El**

Cirka 2,5 km norr om planområdet finns Umeå Energis befintliga ledningsnät. Fyra E-områden har säkrats i södra delen av planområdet. Ytterligare lägen för omformarstationer i norra planområdet behöver säkras vartefter planområdet byggs ut. Tre områden har illustrerats i plankartan. Säkerställandet av dessa områden och ledningar sker lämpligast vid prövningen av bygglov.

**Fjärrvärme**

Området planeras att försörjas med fjärrvärme. Ledningar säkerställs med servitut eller ledningsrätt.

**Brandposter m.m.**

Genom området kommer en huvudvattenledning att anläggas. Vattennätet kommer dock inte att vara dimensionerat för eventuell sprinkling. Brandposter inom området ombesörjs av de enskilda fasighetsägarna. Direktsprinkling från kommunal huvudvattenledning tillåts inte. Eventuell sprinkling av byggnader får lösas internt inom respektive fastighet.

**Dagvatten**

Kapaciteten i det befintligt dagvattensystemet och Tväråns avbördningskapacitet utgör begränsningarna för dagvattenhanteringen. En fördröjning av dagvattnet är därför nödvändigt för att dels utjämna flödet och dels att åstadkomma en sedimentering av fasta ämnen. Detta förslås ordnas dels med föreslagna dammar och dels med fördröjningsmagasin lokalt inom de fastigheter som inte kan avbörda vatten till dammanläggningen. Fördröjning och sedimentering av grumlande partiklar måste finnas innan större markarbeten påbörjas. Oljeavskiljare skall anordnas för varje fastighet där dagvatten från körytor, upplagsytor m.m. ansluts.

**OMGIVNINGSPÅVERKAN**

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har arbetats fram av Ramböll i Umeå.

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att följande miljöaspekter är relevanta i detaljplanen:

**Naturmiljö:** Planförslaget innebär att ett ganska stort område med tätortsnära natur med skog och öppna marker tas i anspråk. Förslaget innebär ett stort ingrepp i naturen. Inga utpekade naturvärden kommer att beröras. Konsekvenser för övriga naturvärden bedöms som små.

**Kulturmiljö:** Fornlämningar är inventerade. Inga lämningar inom planområdet. Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms bli små.

**Landskap:** Planförslaget medför att landskapsbilden kommer att påverkas kraftigt då markytan kommer att sänkas. Konsekvenserna bedöms bli stora.

**Geologi och hydrologi:** Inom planområdet kan det förekomma sulfidjordar. Planförslaget kan därför medverka till en försurning. Hantering och behandling avgörs från fall till fall beroende på hur mycket sulfid jorden innehåller. Den flödesutjämnande funktionen som finns i området idag försvinner till stor del då naturmarken ersätts med hårdgjorda ytor vilket kan medföra sättningar i marken. Planförslaget kan innebära påverkan på grundvattennivåerna.

**Dagvatten och ytvatten:** Rejäl sänkning av markytan medför att den naturliga infiltrationen minskar. Avrinningsförloppet blir hastigare och utjämningsmagasin erfordras. Förhöjda halter av föroreningar kan förekomma om inte vattnet behandlas innan det släpps ut i Tvärån. Konsekvenserna bedöms som små eller måttliga med ett fungerande dagvattensystem och oljeavskiljare/sandfång på varje tomt. Konsekvenserna kan bli stora om ett tekniskt fel skulle inträffa för rening av dag- och ytvatten eller vid kraftiga flöden och kapaciteten för dammarna inte skulle räcka.

**Friluftsliv och rekreation:** Konsekvenserna bedöms bli små.

**Föroreningar:** Konsekvenserna bedöms bli små.

**Hälsa och säkerhet:** Konsekvenserna av en brand eller olycka bedöms få måttliga till stora konsekvenser. Utsläpp av skadliga ämnen inom planområdet bedäms däremot inte få någon större konsekvens för miljön om oljeavskiljare och sandfång fungerar som de ska. Översvämningsrisken bedöms som liten med ett fungerande dagvattensystem.

**Trafik:** Om Norra länken och Västra länken byggs medför detta en omfördelning av trafiken till/från planområdet. Utbyggnader av planerade cirkulationsplatser i anslutning till området behöver därför successivt genomföras. Konsekvenserna bedöms bli måttliga.

**Byggtid, masshantering:** Trafik under byggtid blir stora. Om merparten av transporter kan utföras via Norra länken eller järnväg minskas konsekvenserna. Konsekvenserna bedöms dock bli stora.

### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

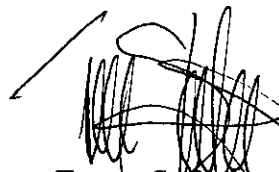
SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i november 2008

Reviderad februari 2009

Detaljplanering



Olle Forsgren  
Stadsarkitekt



Tomas Strömberg  
Arkitekt SAR/MSA



## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 06-26

Detaljplan för del av **GRISBACKA 10:5, 17:1 m fl fastigheter** inom Västerslätts industriområde, Umeå kommun, Västerbottens län

---

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

*Genomförandetid*

Genomförandetiden för detaljplanen kan sättas att utgå årsskiftet närmast efter minimitiden tio år.

*Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning*

Banverket skall ansvara för att järnvägen byggs ut i direkt anslutning till planområdet. Banverket är sålunda huvudman för järnvägsområdet utanför planområdet.

Vägverket är huvudman för Hissjövägen (väg 363). Vägverket skall också vara huvudman för utbyggnaden av ny planerad tvärförbindelse (Norra Länken) som ansluter norr om planområdet.

Kommunen skall vara huvudman för lokalgatorna inom området.

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Detaljplanen syftar till att skapa planmässiga förutsättningar för ett nytt industriområde i anslutning till den nya godsbangården som är under utbyggnad på Västerslätt.

Planen skall ge utrymme för industrifastigheter av olika storlek och med olika inriktning även om restriktioner om ändamål finns. Industriell verksamhet med behov av att knyta an till järnvägen och godsbangården skall prioriteras.

Mark inom planområdet är i kommunens ägo med undantag av en fastighet som avses inlösas.

Mark som behövs för järnvägens utbyggnad skall tillföras järnvägsfastigheten Umeå 3:1 eller annan fastighet som nyskapas för järnvägsmarken.

All mark som är avsedd för industriändamål kan samlas i en särskild exploateringsfastighet. Från denna kan sedan industrifastigheter av önskad storlek avstyckas allteftersom.

Område som skall utgöra allmän plats bör samlas i en för ändamålet befintlig eller nyskapad gatumarksfastighet.

Gemensamhetsanläggningar kan bildas för att tillgodose behovet av fastighets- samverkan för t ex gemensamma utfarter. Gemensamhetsanläggning kan och bör bildas för gemensam väg som läggs på kvartermark i områdets bakkant.

Vatten och avlopp måste lösas med enskilda anläggningar inom planområdet. Gemensamhetsanläggningar måste därför bildas för gemensamma vatten- och avloppsledningar fram till anvisade förbindelsepunkter i Hissjövägen.

**GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

Dnr PLA 06-26

Särskild gemensamhetsanläggning, alt. Anläggningar, måste även inrättas för yt- och dagvattenhantering med tillhörande infiltrations- och sedimentationsdammar. Utrymme för sådana dammar avses i första hand kunna upplåtas inom naturmarksområdena.

Utrymme för allmänna underjordiska ledningar skall säkerställas genom upplåtelse av ledningsrätt.

Utrymme för andra ledningar eller annan infrastruktur; diken, avlopp etc, kan säkerställas genom servitutsupplåtelse

**TEKNISKA FRÅGOR***Grundförhållanden mm*

Planområdet utgörs av en blandning av skogs- och åkermark. I nordost finns sandiga, siltiga sedimentjordarter med låg genomsläpplighet. Mot sydost dominerar moränjordar som överlagras av 1-2 meter sand eller siltig sand.

Topografin inom det stora planområdet kommer att genomgå stora förändringar. Höjdskillnaderna uppgår till drygt tolv meter som till stor del kommer att utjämnas genom att spårområdets nivåer kommer att verka dimensionerande för all höjdsättning inom området.

I och med att nivåskillnaderna förändras kommer det att få stora konsekvenser för avrinningen av dag- och ytvatten. Utjämningsmagasin kommer att erfordras för att magasinera dagvatten och bromsa avrinningen från området.

Anordningar (dammar) för omhändertagande av yt- och dagvatten skall anläggas innan andra större markarbeten påbörjas.

*Trafik mm*

En ny cirkulationsplats kommer att anläggas i Hissjövägens korsning med Kontaktvägen. Planområdet skall angöras dels via en ny utfartsgata som mynnar i cirkulationsplatsen, dels via en infart mitt emot Kabelvägen. Två lokalgator anläggs i området på ömse sidor om utfartsgatan. Utfartsgatan kan förväntas bli hårt trafikerad av tunga fordon på väg till och från godsbangården.

*Särskilda miljöhänsyn*

Syftet med detaljplanen är mark för industriändamål. Kontoret har därför bedömt att planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram av Ramböll under 2008.

**PLANEKONOMISKA FRÅGOR**

Den tillträdande fastighetsägaren svarar för alla exploateringskostnader inom kvartersmark.

Umeå kommun svarar för anläggande av två stycken lokalgator samt de markarbeten som erfordras för naturmarkens iordningställande för avsett ändamål. Kostnader för sådana särskilda anordningar som krävs för omhändertagande av ytvatten skall dock bäras av exploateringsföretaget.

Umeå kommun svarar för planläggningskostnaderna.

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Dnr PLA 06-26

Planavtal har upprättats med Umeå kommun, SLK, Mark & Exploatering.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2008

Detaljplanering

rev februari 2009



Börje Nordström

lantmätare



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### Detaljplan för del av Grisbacka 10:5 och 17:11 m fl fastigheter inom Västerslätts industriområde, Umeå kommun, Västerbottens län.

Samråd har hållits under tiden 26 juni 2008 – 5 augusti 2008 med länsstyrelsen, Umeå Energi, TeliaSonera AB, Vägverket, Botniabanan AB, Banverket, Infrastruktur i Umeå AB, UMEVA, stadsledningskontoret, byggnadsnämndens ledamöter samt berörda sakägare.

Berörda sakägare, statliga och kommunala instanser har per brev fått del av samrådshandlingarna.

**Banverket** önskar samordning avseende plangränser och järnvägsplan.

**Kommentar:** Under planarbetet har fortlöpande avstämningar skett mellan Umeå kommun och Banverket. Detta har lett till justeringar av plangränsen där den i några fall inte överensstämmer med antagen järnvägsplan. Detta huvudsakligen beroende på att i dag förekommande slänter försvinner när Botniabanan och planområdet får ungefär samma nivå efter planens genomförande. Det område där detaljplanen närmast Botniabanan lappar över järnvägsplanen har prickmarkerats för att säkerställa att inga byggnader kan uppföras på avvikelseområdet.

**Länsstyrelsen** har tagit del av rubricerad plan och inkommit med följande yttrande:

Järnvägen Vännäs-Holmsund (Botniabanan) samt Norra Länken (E12) är av riksintresse för kommunikationer. Det är viktigt att tillräckligt utrymme ges för en ev. framtida planskild korsning mellan E12 och väg 363. Det utrymme för planskild korsning som fanns redovisat i Umeåprojektet 2 (innan korsningen ersattes med rondell) är större än det område som nu avsatts.

Vägverket har 2007 upprättat en förstudie för väg 363 på sträckan Timotejvägen – Naturbruksgymnasiet med två alternativa åtgärdsförslag. Båda har en breddning av väg 363 till 12 meter men med olikheter i typ av korsning och utformning, där det ena alternativet gynnar trafiken på primärvägen, väg 363 och det andra flödet till sekundärvägarna. Båda bedömdes då enligt Vägverkets kalkyl samhällsekonomiskt olönsamma. I det fall vägprojektet kommer till utförande kan bl a behövas ytterligare mark för vägbreddningen.

Mark behövs även för alléplantering. Det är viktigt att planområdet får en enhetlig gestaltning mot väg 363 genom planteringar. Det är lämpligt att i detaljplanen bestämma detta.

Då länsstyrelsen ännu inte har tillgång till vägverkets synpunkter på detaljplanen kan länsstyrelsen, som samlat ska företräda statens intresse, inte slutligen ta ställning till om planen är lämpligt utformad med hänsyn till kommunikationsintresset.

#### Övrigt

Arbeten i vattenområden till vattendrag räknas som vattenverksamhet och kräver tillstånd från Miljödomstolen eller anmälan till länsstyrelsen enligt 11 kapitlet miljöbalken. Omläpning och nygrävning av diken kan räknas som markavvattning och får inte utföras utan tillstånd enligt 11 kap 13 § miljöbalken.

Mycket stora schaktmängder kommer att hanteras inom planområdet. Av planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen bör framgå hur dessa massor ska hanteras och var de skall användas. Massbalansberäkning för in- och utgående massor för planområdet bör redovisas. Trafiken kommer att öka under den relativt långa arbetstiden till följd av bl a masstransporter. Detta medför ökat buller (se nedan).

#### Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Trafiken på Hissjövägen kommer att öka till följd av de utbyggda verksamheterna inom planområdet. Detta leder till att trafikbullret sammantaget kommer att öka i området, vilket måste beaktas inför uppföljning av bullernivåerna.

Det framtida bullret från planområdet bör vid behov följas upp senare för att verifiera att Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller uppfylls i omgivningen.

Det saknas en beskrivning hur regionala och lokala miljömål påverkas av de planerade verksamheterna inom planområdet. Av redovisningen av nationella miljömål framgår att transportökningarna förväntas medföra att vissa av miljömålen blir svåra att uppfylla. Planförfattaren bör lämna förslag på åtgärder hur måluppfyllelsen ska nås på sikt.

Dagvattnets avledning och behov av utjämningsmagasin och eventuell rening har belysts på ett tillfredsställande sätt i handlingarna. Det primära är att Tvärån skyddas mot ytterligare utsläpp av miljöskadliga föroreningar.

Redovisningen av hälsa och säkerhet kan med fördel utvecklas och förtydligas. Redovisningen bör innehålla:

En redovisning om förekommande risker, en bedömning om sannolikheten för att något oönskat skall inträffa, en redovisning av konsekvenserna om det oönskade inträffar samt vilka åtgärder som föreslås/avses vidtas för att förhindra att detta inträffar/eliminera effekterna.

I miljökonsekvensbeskrivningen är vissa risker identifierade, tex ökad trafik/risk för trafikolyckor, lagring och transport av farligt gods samt större och mer fluktuerade vattenflöden. Sannolikheten för att dessa allvarliga

händelser ska inträffa, pga de identifierade riskerna är inte beskrivna t ex ombyggnaden av väg 363 och byggande av utjämningsmagasin och ett fungerande dagvattensystem.

**Kommentarer:** Den tidigare skisserade planskilda korsningen mellan väg 363 och Norra Länken, som länsstyrelsen relaterar till, togs bort under vägplaneskedet. Lösningen var ytkrävande och innebar en hög kostnad i förhållande till nyttan. Den bedömning som har gjorts, bl a av Vägverket, är att kapaciteten i nuvarande rondell klarar långt mer än vad gällande prognoser visar. Att i detta skede lämna plats för en utformning som tar onödigt stora ytor i anspråk har inte ansetts vara rimlig. En ny lösning som är planskild och tar mindre yta i anspråk har tagits fram och kommer att presenteras för Vägverket.

För att klara en framtida breddning av väg 363 har plangränsen justerats.

De schaktmängder som beskrivs i MKB och planbeskrivning är de maximala som kan uppstå vid förändringen av området. Under planprocessen prövas vilka åtgärder som kan göras beträffande marknivåerna för att minska massöverskottet och klara avvattningen av området närmast Botniabanan med självfall. Nivåförändringarna kan medföra att marknivåerna höjs upp till två meter och minskar därmed schaktmängderna med upp till 350 000 kbm, jämfört med tidigare skisserat förslag. Denna process är dock inte klar och därför kan inte en preciserad massbalans presenteras. Detaljplanen är dock flexibel och marknivåerna kan justeras även efter planens antagande.

Beträffande de nationella miljöålen kommer sannolikt områdets funktion/verksamhet att bidra till att uppfylla målet begränsad klimatpåverkan, frisk luft och bara naturlig försurning. Detta genom att verksamheten inom planområdet bidrar till att lyfta godstransporter från landsväg till järnväg. Ett exempel på detta är att Göteborgs hamn har tecknat avtal med Nordic Logistic center i Umeå om att etablera sig på området och skapa en direkt godsförbindelse till Göteborgs hamn. Detta innebär en ny sk. transportpendel med en kapacitet motsvarande 480 lastbilar per vecka.

Den MKB som följer detaljplanen bearbetas successivt med hänsyn till dels förändringar av planen och dels de synpunkter som lämnats under samrådet. Då de enskilda verksamheterna inom planområdet ännu inte fastställts är det svårt att identifiera de särskilda risker som kan uppstå. Den till detaljplanen hörande MKB uppdateras med en identifiering/grovanalys avseende de risker som kan uppkomma inom området.

**Vägverket** har i sitt yttrande lämnat följande synpunkter.

Korsningen 363/Kabelvägen samt anslutning till nytt industriområde

I planen föreslås anläggandet av cirkulationsplats i ovan nämnda korsning på ett nära avstånd till planerad korsning mellan väg 363 och Norra Länken.

Vi anser att kapacitetsberäkning bör ske över vilka konsekvenser föreslagen lösning innebär så att Norra Länken inte drabbas av köbildning. Vi menar

därför att det i dagsläget är för tidigt att fastställa slutlig utformning i korsningen. Slutlig utformning skall ske i samråd med Vägverket.

#### Cykelled i nära anslutning till Norra Länken

I samrådshandlingen beskrivs möjligheten att parallellt med Norra Länken lokalisera en gång- och cykelled med gemensam bropassage över Botniabanan. Vägverket har ingen erinran under förutsättning att Umeå kommun tar kostnads- och driftsansvar för anläggningen. Utformningen av bropassage bör ske i överensstämmande med anslutande gång- och cykelväg söderifrån.

#### Byggnadsfritt avstånd samt in- och utfartsförbud

Vi ber kommunen beakta byggnadsfritt avstånd om 12 meter från vägdikets bakkant i föreslagen plan. Vidare anser vi att plankartan bör kompletteras med in- och utfartsförbud mot väg 363.

**Kommentarer:** Den lösning avseende utformning i korsningen som tagits fram under planprocessen kommer att presenteras för Vägverket.

Byggnadsfritt avstånd om 12 meter till väg 363 samt in- och utfartsförbud införs på plankartan.

**UMEVA** har inkommit med följande yttrande:

Planområdet ligger utanför verksamhetsområdet för vatten, spill och dagvatten. Områdets karaktär kommer sannolikt att medföra att stora delar av området kommer att vara inhägnat och inom JU-området kommer UMEVA inte att äga ledningarna. Detta område kommer även att kräva pumpning av spillvatten och även dagvatten.

UMEVA anser att planbeskrivningen bör kompletteras, under avsnittet teknisk försörjning, att dagvatten från planområdet tas om hand lokalt, renas och fördröjs innan anslutning sker till Umevas ledningsnät. UMEVA menar att dagvattensituationen i planområdet är komplicerad och därför krävs att ett principförslag för VA tas fram före planen blir gällande.

För att ta om hand dagvattnet från fastigheterna, utifrån föreliggande planer om markanvändning och utifrån detaljplanens MKB, preciserar UMEVA de krav de har för anslutning till det allmänna nätet.

- Oljeavskiljning ska ordnas innan vattnet kopplas till UMEVA:s ledningsnät eller leds ut i vattendrag.
- Dagvattenåtgärder ska utföras på sådant sätt att fastigheten inte avleder mer vatten än motsvarande maxflöde från den oexploaterade fastigheten. Dagvattenåtgärderna ska vara dimensionerade för ett femårsregn.
- Dagvatten som släpps till Tvärån ska med hänsyn till föroreningsgrad och recipientens känslighet åtgärdas så att vattnet renas före utsläpp.

- För att undvika ökad belastning på Tvärån av metaller och partikulärt material ställer Umeva även krav på rening i dagvattendamm eller liknande.

**Kommentar:** Vad gäller äganderätten av ledningar inom området är det ännu ej fastställt vem som skall vara huvudman för ledningar inom planområdet.

I den MKB som följer planen liksom i planbeskrivningen påtalas att oljeavskiljning ska ordnas innan vattnet kopplas till UMEVA:s ledningsnät eller leds ut i vattendrag. Någon särskild bestämmelse har dock inte införts i plankartan utan preciseras i planbeskrivningen. I den fortsatta planeringen av området kommer ett principförslag för VA att tas fram där UMEVA:s krav beaktas. I uppdaterad MKB kommer också reningsåtgärder för dagvatten som släpps till Tvärån att beskrivas. För att undvika ökad belastning på Tvärån planeras rening i dagvattendamm. Två områden i planen är avsatta för detta. Ett principförslag har arbetats fram i samarbete med UMEVA. Detta principförslag kommer att arbetas in i detaljplanens MKB. Dagvattenåtgärderna dimensioneras för ett femårsregn utom avseende det område som betraktas som instängt område (i nordost). Här dimensioneras dagvattenåtgärderna för ett tioårsregn.

**Bilprovningen** har inga synpunkter på planförslaget.

**Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott** har 2008-08-19 beslutat att tillstyrka planförslaget.

**Övriga kommunala instanser** som inkommit med yttrande är:

Samhällsbyggnadskontoret Brandförsvar och säkerhet

Samhällsbyggnadskontoret Miljö och hälsoskydd

Samhällsbyggnadskontoret gator och parker/Trafik

**Övriga sakägare, statliga och kommunala instanser har ingen erinran.**

#### SAMMANFATTNING

Inkomna synpunkter som har beaktats har bland annat berört plangränser, utrymme för vägbreddning, schaktmängder, VA-lösningar, E-områden, riskanalys och MKB.

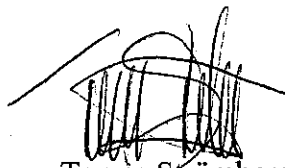
Plankartan har justerats i förekommande fall och i några fall har både ny- och kompletterade text införts i planbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen har vidarebearbetats i förekommande fall.

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET i Umeå november 2008

Detaljplanering



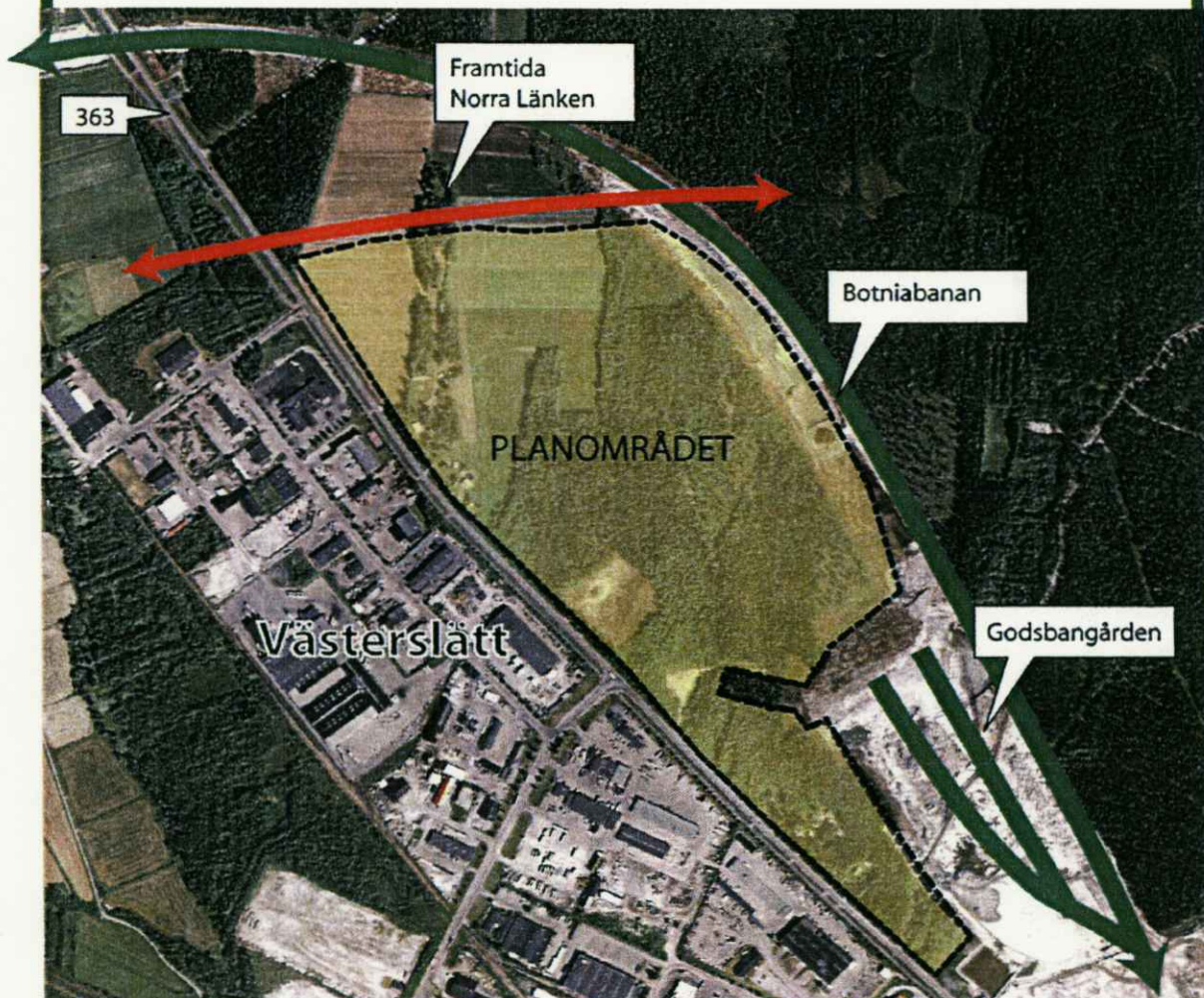
Olle Forsgren  
Stadsarkitekt



Tomas Strömberg  
Planarkitekt

# Miljökonsekvensbeskriving

Detaljplan för del av Grisbacka 10:5  
& 17:11 m.fl. fastigheter inom Västerslätts  
industri område, Umeå Kommun



Antagandehandling  
November 2008  
rev februari 2009

NLC PARK

**RAMBOLL**

## INNEHÅLL

<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>3</b>
<b>1. FÖRORD</b>	<b>4</b>
<b>2. INLEDNING</b>	<b>5</b>
2.1 Bakgrund och syfte	5
2.2 Syftet med detaljplan och MKB	5
2.3 Genomförande, MKB-processen	5
2.4 Avgränsning av MKB	6
<b>3. FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>7</b>
3.1 Riksintresse	7
3.2 Naturmiljö	8
3.3 Kulturmiljö	8
3.4 Landskap	8
3.5 Hydrogeologiska förhållanden	10
3.6 Dagvatten och ytvatten	10
3.7 Friluftsliv och rekreation	11
3.8 Föroreningar	12
3.9 Hälsa och säkerhet	12
3.10 Trafik	14
<b>4. BESKRIVNING AV ALTERNATIV</b>	<b>15</b>
4.1 Nollalternativ	15
4.2 Huvudalternativ – Planförslaget	15
<b>5. MILJÖKONSEKVENSER</b>	<b>16</b>
5.1 Naturmiljö	16
5.2 Kulturmiljö	16
5.3 Landskap	16
5.4 Geologi och hydrologi	17
5.5 Dagvatten och ytvatten	17
5.7 Föroreningar	20
5.8 Hälsa och säkerhet	20
5.9 Trafik	21
5.10 Byggtiden, masshantering	22
<b>6. MILJÖKVALITETSMÅL OCH HÄNSYNSREGLER</b>	<b>24</b>
6.1 Nationella miljö kvalitetsmål	24
6.3 Hänsynsregler	25
<b>7. SAMRÅD</b>	<b>26</b>
<b>8. REFERENSER</b>	<b>27</b>

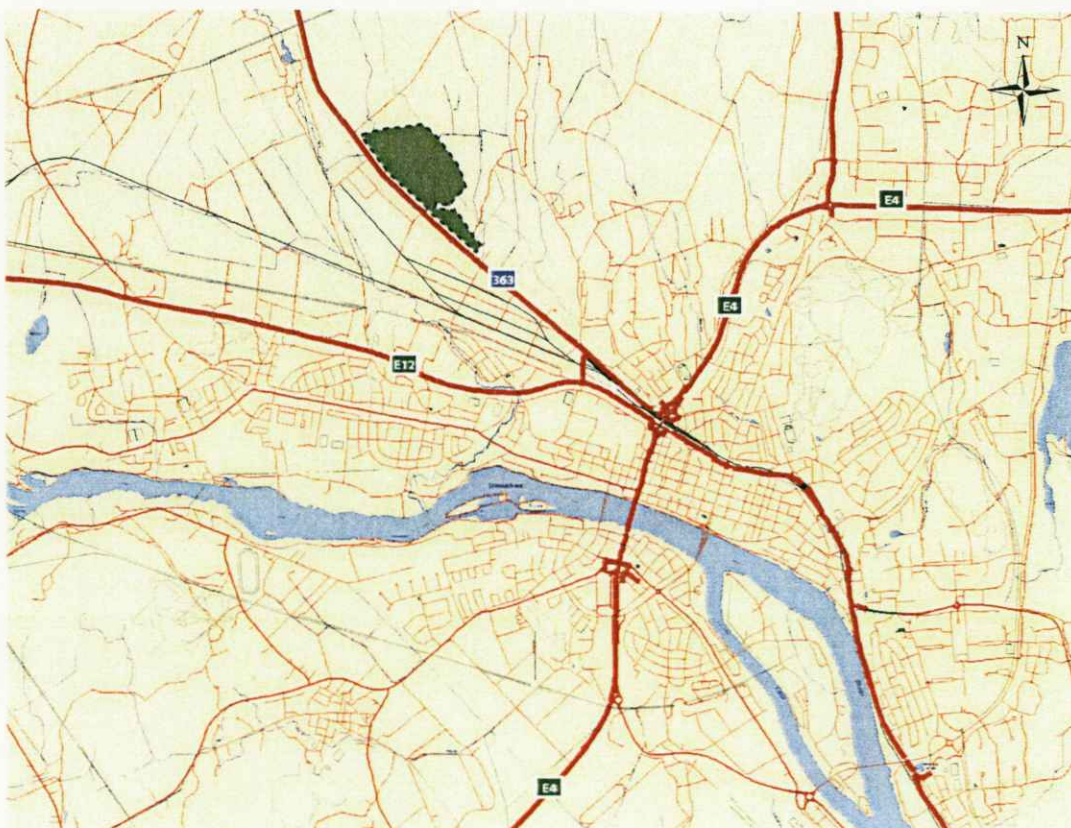
## SAMMANFATTNING

I direkt anslutning till den nya godsbangården har Umeå kommun avsatt ett 40 hektar stort område för etablering av olika typer av logistisk verksamhet kallat NLC Park. I och med detta planförslag gjorde Umeå kommun bedömningen att planen medför betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap 11§ (april 2008) och måste kompletteras med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna handling utgör den MKB:n och de viktigaste konsekvenserna berör landskapsbild, masshantering och transporter samt dagvattenhantering.

Området består främst av blandskog med inslag av odlingsmark. Området har inga utpekade naturmiljö- eller kulturmiljövärden. Landskapsbilden kommer att påverkas kraftigt då markytan kommer att sänkas för att komma i nivå med godsbangården, som mest med 12-13 meter. Konsekvenserna bedöms bli stora.

Planförslaget innebär att markytan kommer att sänkas betydligt och stora mängder schaktmassor kommer att fraktas bort. Detta kommer att generera omfattande transporter till och från området.

Planförslaget innebär även att mängden hårdgjorda ytor kommer att öka (främst tak, parkeringsplatser och upplagsytor). Möjligheten till infiltration minskar betydligt och mängden dagvatten kommer att öka. Utjämningsmagasin som kan användas för att reglera tillflödet av dagvatten till Tvärån är särskilt viktiga.



Planområdets ungefärliga läge i Umeå.

## 1. FÖRORD

På uppdrag av Umeå kommun, samhällsbyggnadskontoret upprättar Ramböll Sverige AB en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), tillhörande detaljplan för Grisbacka 10:5 & 17:11 m.fl. inom Västerslätt i Umeå kommun. Projektledare för uppdraget har varit Tomas Strömberg, Umeå kommun. Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram av Ramböll Sverige AB med uppdragsansvarig Annika Lindberg och handläggare Katarina Lindström, Malin Nordenson och Johnny Granström, Umeå.

En MKB skall i enlighet med miljöbalken 6 kap 7 § redovisa de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljön och hushållning med mark, vatten samt andra resurser. Detta innebär att vissa konsekvenser av liten betydelse behandlas översiktligt eller helt utelämnas.

Kommunen ska ta beslut om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, vilket i sådana fall leder till en MKB. Vid planering och projektering av detaljplaner tillämpas MKB för att säkra miljöhänsyn och miljöanpassning och för att redovisa hur olika miljöaspekter har övervägts under planarbetets gång och hur synpunkter från samråd har beaktats. MKB:n skall godkännas av berörd länsstyrelse.



*Planområdets sydöstra hörn med Botniabanans dragning till vänster och godsbangården i mitten. Umeås centrala delar skymtar i horisonten.*

## 2. INLEDNING

### 2.1 Bakgrund och syfte

Bygget av Botniabanan är i sina avslutande skeden och planeras att tas i trafik år 2010. Samtidigt görs omfattande satsningar på infrastruktur i Umeå och närområdet. I samband med Botniabanan byggs en ny godsbangård som kommer att ingå i det strategiska kombinätet. Betydande investeringar görs även i Umeå hamn. De två europavägarna (E4 och E12) planeras att mötas i en ringled.

Detaljplanens syfte är att ge planmässiga förutsättningar för att etablera nytt område för industriverksamhet. Umeå kommun avsatt ett ca 40 hektar stort område i direkt anslutning till godsbangården för etablering av logistisk verksamhet, kallat NLC Park. Detta område kommer att kunna erbjuda tjänster såsom lagerhållning, transport/spedition, direktdistribution, supporttjänster, fordonsservice, m.m. Tanken bakom NLC Park är att utveckla Umeå som det naturliga transport- och logistiknavet för norra Skandinavien. Planen upprättas i enlighet med Översiktsplan Umeå kommun "Fördjupning av Botniabanan" antagen av kommunfullmäktige april 1999.

Detaljplanen ska utformas flexibelt för att medge olika storlekar av industri fastigheter, dock inte livsmedelsindustri eller tung tillverkningsindustri. Planen skall också medge järnvägskoppling till godsbangården.

Målet är att skapa ett långsiktigt hållbart område för storskalig verksamhet. Området skall vara lättillgängligt för lastbilstrafik och medge tillgänglighet för såväl kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik. Denna miljökonsekvensbeskrivning avser detta område.

### 2.2 Syftet med detaljplan och MKB

Syftet med en MKB är att möjliggöra en samlad bedömning av den inverkan som planen får på miljön, hälsan och hushållning med mark, vatten och andra resurser. MKB:n ska därför identifiera och beskriva direkta och indirekta effekter som planen medför på miljön och att svara på frågan om den planerade mark- och vattenanvändningen är lämplig ur miljösynpunkt. MKB:n ska vara en del i planprocessen för att ge förutsättningar till att en ökad hänsyn tas till miljö-, hälso- och hushållningsfrågor i planarbetet.

### 2.3 Genomförande, MKB-processen

Kommunen ska alltid vid upprättade och ändringar av detaljplaner bedöma och ta ställning till om detaljplanens genomförande kan antas leda till sk betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken 6 kap 11§. Om så är fallet ska en miljöbedömning av detaljplanen göras, vilket bl a innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Genomförandet av en miljöbedömning, MKB-processen, följer plan- och bygglagen och miljöbalken och ska utarbetas parallellt med detaljplanen för att tillsammans bilda

ett underlag för miljöbedömningen och samrådet om denna. I ett första steg sker en behovsbedömning om en detaljplan kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Efter behovsbedömning sker en avgränsning av MKB:n. Både behovsbedömning och avgränsning görs i samråd med länsstyrelsen. Det är dock kommunen som tar ställning till om det är betydande miljöpåverkan eller inte. För Grisbacka 10:5 & 17:11 m.fl. gjordes en bedömning i april 2008 att den föreslagna planen innebär betydande miljöpåverkan.

Nästa moment är analyskedet som omfattar insamling av grunddata, fördjupade utredningar, beskrivningar av miljöförhållanden, miljömål etc. och syftar till att ta fram tillräcklig kunskap för att kunna göra en miljökonsekvensbeskrivning. Efter analysen upprättas själva MKB-dokumentet och därefter sker ett samråd med berörda myndigheter och/eller allmänheten. Ett samråd skedde i augusti 2008 och inkomna yttranden har övervägts och arbetats in i MKB:n.

En utställning av detaljplan och MKB utförs i ett senare skede. Utställningen utgör ytterligare en möjlighet att samråda om MKB:n. Utställning av handlingarna genomfördes i november 2008. Beslut om antagande av sådana planer vars genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan tas av kommunfullmäktige. Den betydande miljöpåverkan som planens genomförande leder till ska följas upp.

#### **2.4 Avgränsning av MKB**

I samband med behovsbedömningen har följande aspekter varit viktiga att belysa:

- Dagvattenhantering
- Buller
- Naturmiljö
- Industrins påverkan på omgivningen
- Masshantering

Efter samrådet har följande aspekter belysts ytterligare

- Dagvattenhantering
- Hälsa och säkerhet
- Grundvattenförhållanden



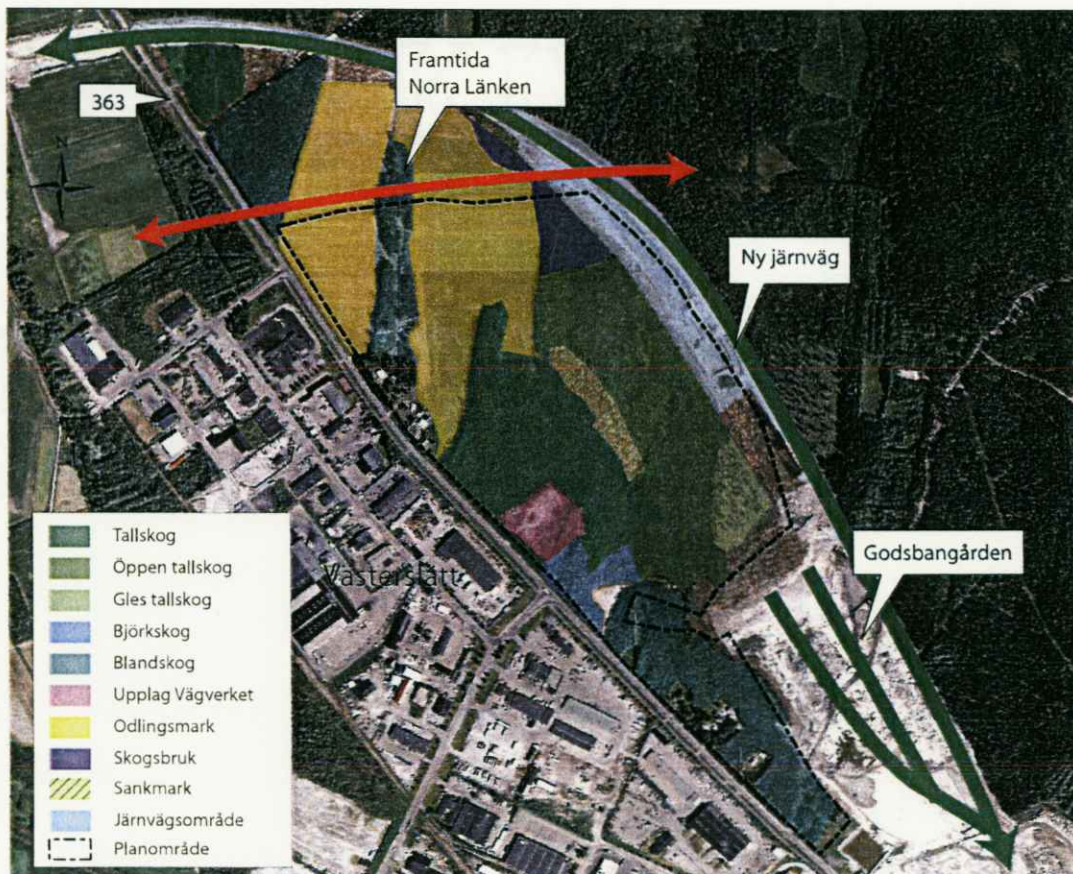
*Pågående bygge av intilliggande ny godshangård.*

### 3. FÖRUTSÄTTNINGAR

#### 3.1 Riksintresse

Väg E12 tillhör vägnät av riksintresse enligt 3 kap 8 § i miljöbalken. Skyddet gäller både för befintligt och planerat vägnät. I det så kallade Umeåprojektet, planeras den som riksintresse utpekade väg E12 förläggas till Norra länken, vilket utgör planområdets norra kant. Även den framtida Norrbotniabanan är av riksintresse för kommunikation enligt miljöbalkens 3 kap 8 §.

I övrigt berörs inga riksintressen eller Natura 2000-områden.



Riksintressen och naturtyper inom planområdet.

### 3.2 Naturmiljö

Planområdet utgörs till största delen av naturmark bestående av barr- och blandskog samt odlingsmarker. Området utgör ingen känd lokal för hotade växt- eller djurarter.

Inga områden med större skogliga värden finns i området (enligt Naturtypsinventering Botniabanan, Hushållningssällskapet). Odlingsmarken i området har naturvärdesklass II, dvs ett mycket högt bevarandevärde - högt naturvärde (enligt Naturinventering av odlingsmarker Umeå kommun, Miljökontoret).

Bäckar och diken norr om Hissjövägen och deras avrinningsområden markeras i Umeås grönstrukturplan 1998 som biologiskt viktiga områden.

Två viltstråk finns (enligt uppgift från Forslunda Naturbruksgymnasium) i området. Älg kan söka sig ner mot Tvärån från skogsmark i Regementsområdet. Rådjur rör sig från Kulla-Forslundaområdet via Prästmyran ner mot Västerslätt.

### 3.3 Kulturmiljö

Den genomförda arkeologiska inventeringen resulterade i att en fornlämning har hittats inom planområdet. Fyndet är en husgrund av natursten som enligt arkeologer är en senare lämning. Detta kan påvisas genom att cement har använts mellan stenarna.

Ingen utpekad värdefull kulturmiljö eller fornlämning berörs.

### 3.4 Landskap

Planområdet utgörs av ett ca 40 ha stort område som avgränsas i söder av väg 363 och Västerslätt industriområde. I norr avgränsas det av den blivande järnvägen (Botniabanan) samt skogsmarker. Landskapsbilden präglas av skog i den sydöstra delen och öppen odlingsmark i nordvästra delen.



Området avgränsas i nordost av den nya järnvägen som är under byggande.



Området avgränsas i väster av Västerslätts industri- och handelsområde.



Landskapet inom planområdet består av odlingsmarker och barr- och blandskog. På våren rastar bl.a. svanar på åkermarken. I anslutning till åkrarna finns gårdsbebyggelse, en fastighet med fast boende finns i området. Fastigheten är ännu ej är inlöst. Arbete pågår i denna fråga.

### 3.5 Hydrogeologiska förhållanden

Berggrunden inom det aktuella området utgörs i allmänhet av två bergartstyper, en mörk, glimmerrik gnejs (ådergnejs) och en ljus, glimmerfattig otognejs. Erfarenhetsmässigt från tidigare undersökningar föreligger risk att berget inte är av högsta kvalitet.

Efter genomförda geotekniska undersökningar har området delats in i två delar med avseende på markegenskaper, vilka benämns sedimentområdet samt moränområdet (fastmarksområdet). Sedimentområdet omfattar den nordvästra delen och består främst av sandiga, siltiga sedimentjordar med relativt låg genomsläpplighet. Den sydöstra delen av området består av moränjordar som överlagras av 1-2 meter sand/siltig sand. Genomsläppligheten i morän bedöms som relativt låg, men varierar beroende på sammansättning och packning. Sandlagret som ligger ovanför moränen kan vara starkt vattenförande. Grundvattenytan ligger ca 0,5 -1 meter under markytan i sedimentområdet och ca 2,1-2,4 meter under markytan i moränområdet. Grundvattenytans nivå varierar med årstiden. Den bedömda flödesriktningen följer områdets naturliga topografi, vilket innebär grundvattenflöden från de högre områdena i nordöst ned mot de lägre områdena i sydväst.

De höga grundvattennivåerna i främst den norra delen av området kan orsaka problem vid markarbeten. Risken för sättningar vid en eventuell grundvattensänkning inom detta område är större pga sättningsbenägna finkorniga sediment.

I det material som funnits tillgängligt finns inget som tyder på påverkan på grundvattennivån inom Västerslätts industriområde.

### 3.6 Dagvatten och ytvatten

Dagvatten definieras som ytligt avrinnande regn- och smältvatten (Svenskt Vatten P90). Ytvatten är vatten som finns på jordens yta i sjöar, vattendrag och våtmarker. Idag infiltreras dagvattnet i naturmarken och ytvatten rinner av sydväst mot Tvärån. Hit når även vägdagvatten från diken längs väg 363 (Hissjövägen). Inga avlopp eller befintligt dagvattennät finns inom planområdet idag.

Tvärån är redan idag hårt utsatt då den fungerar som recipient för bland annat dagvatten från Västerslätts industriområde. Vattnet är grumligt och ån saknar nästintill bottenfauna nedströms Rödäng (Biotopvårdsplan 2005 Tvärån – Umeå kommun). Längre uppströms är Tvärån inte lika hårt utsatt och är bitvis vackert meandrande med värdefull natur.



*Ytvatten inom området rinner ner mot sydväst mot Tvärån. På våren finns gott om ytvatten och grundvattennivån är hög.*

### 3.7 Friluftsliv och rekreation

Tavelsjöleden är en 30 km lång vandringsled som går från Umeå centrum via bl.a. Hamptjärnsstugan och vidare till Tavelsjöberget. Tavelsjöleden har flyttats i en ny sträckning längre norrut, utanför planområdet, för att anpassas till Botniabanans dragning.



*Tavelsjöleden har passerat genom planområdet men flyttas p.g.a Botniabanans dragning.*

### 3.8 Föroreningar

Inom detaljplanområdet har tidigare Västerbottens bilskrot legat. Området har sanerats. I övrigt finns inga kända föroreningar.

### 3.9 Hälsa och säkerhet

Väster om planområdet domineras omgivningarna av industriell och kommersiell verksamhet. I nordöst gränsar planområdet till Botniabanan och skog och i söder ligger den nya godsbangården. I dagsläget finns en fastighet med boende vid Grisbackaänget. Fastigheten är ännu ej inlöst. Arbete pågår i denna fråga.

#### *Buller*

I samband med framtagandet av järnvägsplan 75 för Umeå godsbangård har bullernivåer från vägtrafiken och godsbangården mätts respektive beräknats. Utredningen av trafikbuller visade att den ekvivalenta ljudnivån från vägtrafiken längs Hissjövägens mest trafikerade del var 64 – 67 dB(A). Riksdagens riktvärde för trafikbuller vid bostäder är 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

#### *Olyckor*

Olyckor kan delas in efter karaktär (tekniska, naturrelaterade eller socialt relaterade olyckor), ursprung och efter karaktären på skadehändelse eller objekt. Risk innebär i normalt språkbruk en farhåga för att en olycka ska ske eller att en skada uppkommer på något annat sätt. Risk brukar beteckna:

- något önskat
- något framtida
- något osäkert

I en grovanalys kan de tänkbara naturligt orsakade och tekniskt orsakade olyckorna analyseras:

Typ av risk	Tekniskt orsakade olyckor	Riskreducerande åtgärder
<i>Transporter till/ från området</i>	-Kollisioner	-Utforma in- och utfarter till Hissjövägen som rondeller
<i>Stora och höga byggnader</i>	-Brand	-Säkerhetsställa tillgänglighet för räddningstjänst -Utrymningsplan -Sprinkling -Tillgång till brandposter

<i>Växling av järnvägsvagnar</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Kollision järnvägsvagnar och andra fordon</li> <li>-Olyckor mellan järnvägsvagnar och personal gående inom området</li> <li>-Järnvägsvagnar som rullar okontrollerat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Utbildning av de personer som är involverade i hantering av järnvägsvagnar</li> <li>-Skyltning inom området</li> </ul>
<i>Transporter inom området</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Risker med blandad trafik (lastbilar, truckar och personbilar)</li> <li>-Risker med fotgängare/personal (gående inom området)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Minska antalet obehöriga på området med grind och in- och utfartsbommar</li> <li>-Planera för god utformning av uppställningsplatser för personbilar, lastbilar och andra fordon i anslutning till varje fastighet</li> <li>-Skyltning inom området</li> </ul>
<i>Farligt gods</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Förorening av mark och vatten</li> <li>-Utsläpp till luft</li> <li>-Lagring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Utbildning av andra personer utöver föraren, som är involverade i transport av farligt gods</li> <li>-Säkerställa platser för uppställning av fordon med farligt gods</li> <li>-Utrymningsplan</li> </ul>
<b>Typ av risk</b>	<b>Naturligt orsakade olyckor</b>	<b>Riskreducerande åtgärder</b>
<i>Förorenade områden</i>	-	-Oljeavskiljare samt sandfång på varje fastighet
<i>Översvämning</i>	-	-Säkerställa drift av eventuella pumpar
<i>Ras</i>	-	-Identifiera och säkerställa marken på de platser där ras kan inträffa
<i>Grumling av Tvärån</i>	-	Säkerställa att sedimenteringsdammar är utförda innan större schakt och markarbeten utförs
<i>Sulfidhaltig jord</i>	-	Massor läggs syrefritt

### **3.10 Trafik**

Väg 363 Hissjövägen trafikeras av ca 4600 fordon/dygn. Av detta beräknas ca 10% av den angivna mängden utgöras av tung trafik (2008 års räkning). Hissjövägen planeras byggas om. Vägverket har tagit fram en förstudie där väg 363 föreslås breddas till 12 meter med kanaliserande korsningar med vänstersvängsficka eller cirkulationsplatser. Framtagandet av arbetsplan för den sträckan som berör planområdet har ännu inte påbörjats (juni 2008).

I samband med det så kallade Umeåprojektet planeras väg E12 dras om i direkt anslutning väster om planområdet.

## 4. BESKRIVNING AV ALTERNATIV

### 4.1 Nollalternativ

Nollalternativet skall användas som jämförelse för att kunna avgöra vilken påverkan blir av utbyggnadsalternativet. Nollalternativet innebär en tänkt situation i framtiden då ingen utbyggnad har skett men övriga förändringar i omgivningen fortgår. Nollalternativet i detta projekt innebär att området inte planläggs och att verksamheten fortsätter i nuvarande omfattning. Nollalternativet medför inga fysiska ingrepp.

### 4.2 Huvudalternativ – Planförslaget

Planförslagen innebär att ett nytt industriområde anläggs norr om väg 363, väster om nya godsbangården.

Lokaliseringsalternativ saknas då syftet med industriområdet är kopplingen till den nya godsbangården. Andra lokaliseringsalternativ möjliggör inte en sådan koppling.



Översikt över planområdet.

## 5. MILJÖKONSEKVENSER

### 5.1 Naturmiljö

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär inga nya intrång i naturmiljön inom området. Området behåller sin naturliga karaktär.

#### *Planförslaget*

Planförslaget innebär att ett ganska stort område med tätortsnära natur med skog och öppna marker tas i anspråk. Förslaget innebär ett stort ingrepp i naturen. Inga utpekade naturvärden kommer att beröras. Övriga naturvärden bedöms som små.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli måttliga.

### 5.2 Kulturmiljö

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär att det inte görs några nya intrång i kulturmiljön inom området. Den nuvarande kulturmiljön kommer att påverkas av andra närliggande planerade eller pågående projekt såsom godsbangården, ombyggnad av Hissjövägen och Norra länken.

#### *Planförslaget*

Planförslaget innebär inga större intrång i kulturmiljön. Norr och öster om planområdet finns tidigare registrerade fornlämningar, framförallt gravar i form av stensättningar samt ett röse. Endast ett fynd har påträffats inom planområdet. Fyndet är en husgrund av natursten med cementklädd insida av en källargrop. Cementen antyder att det inte är frågan om en riktigt gammal husgrund.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna för kulturmiljön bedöms bli små.

### 5.3 Landskap

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär att landskapsbilden inte kommer att förändras.

#### *Planförslaget*

Planförslaget medför att landskapsbilden kommer att påverkas kraftigt då markytan kommer att sänkas för att komma i nivå med godsbangården, som mest med 12-13 meter. Skogen i området kommer att avverkas. Eventuellt kommer några mindre ytor av naturmark med skog att sparas mot väg 363 Hissjövägen.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli stora.

## 5.4 Geologi och hydrologi

### *Nollalternativet*

Nollalternativet medför ingen påverkan på geologin. Dock så kommer det nuvarande hydrologiska förhållandet att påverkas av andra närliggande projekt såsom godsbangården, ombyggnad av Hissjövägen och etablering av Norra länken.

### *Planförslaget*

Inom planområdet förekommer det sulfidjordar. Sulfidjord oxiderar när den kommer i kontakt med syre, varvid jordens pH-värde kan sjunka drastiskt. Planförslaget kan därför medverka till att upplagda massor skapar försurande effekter på Tvärån. Tungmetaller som finns naturligt i marken kan också frigöras då försurande ämnen oxiderar, vilket riskerar att skada fisk och vattenlevande insekter. Sulfidhaltiga massor ska hanteras separat som motsvarande miljöfarligt avfall. Dessa massor bör läggas syrefritt under grundvattennivån och även läggas så att man kan kontrollera avrinningen (lakvattnet) från området. Hantering av sulfidhaltiga massor kräver, beroende på sulfidhalt och mängd, tillstånd från länsstyrelsen eller anmälan till SHBK Miljö- och hälsoskydd.

Ingrepp i naturen kan medföra att grundvattennivån påverkas. Bortledning av dagvattnet kan, särskilt i områden med stor del hårdgjorda ytor, leda till att grundvattennivån sänks genom att den naturliga hydrologin rubbas. Den flödesutjämnande funktionen som finns i området idag försvinner till stor del då naturmarken ersätts med hårdgjorda ytor. Infiltrationen som tidigare skedde minskar varpå grundvattennivån sänks vilket kan medföra sättningar i marken och kan få konsekvenser på byggnader och vägar i området. Planområdets geologiska förutsättningar medför att många sprängningar i berggrunden kommer att ske. Sprängningarna gör att berg i dagen uppstår. Även detta påverkar den naturliga flödesutjämnande funktionen. Genom att blanda hårdgjorda ytor/berg i dagen med gräsytor alternativt val av genomsläppliga ytor främjar infiltration av dagvatten i marken.

### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli stora.

## 5.5 Dagvatten och ytvatten

### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär att det inte kommer att etableras något nytt industriområde utan att verksamheten fortsätter i nuvarande omfattning som idag utgör skogs och åkermark. Därmed förväntas ingen förändring av dag- och ytvatten inom området. Regnvatten fortsätter att infiltreras i naturmarken och ytvatten rinner av mot sydväst och Tvärån utan något annat än naturlig rening och fördröjning. Dag- och ytvattnet beräknas vid nollalternativet ha låga halter föroreningar.

### *Planförslaget*

Planförslaget innebär att markytan kommer att sänkas betydligt och stora mängder schaktmassor kommer att fraktas bort. Ett sådant ingrepp i naturmarken kommer att innebära att dagvattnet grumlas rejält, särskilt under byggskedet. Ytterligare grumling

av Tvärån har effekter både på dess flora och fauna. Säkerhetsåtgärder bör vidtas så att så mycket av det material som grumlar dagvattnet kan sedimentera innan det når recipienten.

Planförslaget innebär förutom att markytan sänks även att mängden hårdgjorda ytor kommer att öka (främst tak, parkeringsplatser, vägar och upplagsytor). Möjligheten till infiltration minskar betydligt och mängden dagvatten kommer att öka. Avrinningsförloppet blir dessutom hastigare och med stora fluktuationer. Tvärån fungerar som recipient till avrinningsområdet idag och kommer även att göra det då området blivit exploaterat. Skulle stora flöden nå Tvärån finns risk för översvämning, vilket kan medföra konsekvenser för boende och verksamhet längs ån samt för flora och fauna. Ett dagvattensystem måste planeras som klarar nederbörd och snösmältning för att inte riskera översvämning i det exploaterade området. Genom att blanda hårdgjorda ytor med gräsytor alternativt val av genomsläppliga ytor främjas infiltration av dagvatten i marken. Man bör även planera för ett eller två utjämningsmagasin som kan användas för att reglera tillflödet av dagvatten till Tvärån utan att åns flöde påverkas nämnvärt.

Den planerade markanvändningen gäller industri och logistik vilket kommer att medföra förhöjda halter av föroreningar i dagvattnet. Detta får konsekvenser för Tväråns natur. Det kommer att finnas behov av behandling av dagvattnet innan det släpps ut för att inte belasta recipienten ytterligare. Föroreningar av dagvattnet ska förebyggas genom att varje industrifastighet i möjligaste mån behandlar sitt vatten innan det når dagvattensystemet. Val av tak- och ytbeläggning på de nya husen förutsätts väljas i ett material som ej tillför dagvattnet förorenade ämnen. Krav på oljeavskiljare och sandfång bör ställas. För ytterligare rening kan det även vara aktuellt att placera ytterligare oljeavskiljare innan dagvattnet når en eventuell dagvattendamm.

Planförslaget innebär främst under byggskedet risk för grumling av dagvattnet och efter exploateringen ökade halter av föroreningar och ökade tillflöden av dagvatten till Tvärån. Dagvattnet som släpps ut till Tvärån ska med hänsyn till föroreningsgrad och recipientens känslighet åtgärdas så att vattnet renas före utsläpp. Som förslag bör en mer djupgående utredning gällande dagvattendammar i området göras. Dammarna bör utformas så att kraftiga flödestoppar utjämnas och att så mycket som möjligt av sediment och föroreningarna kan avskiljas innan utsläpp till recipienten.

En principutredning för hantering av dagvatten inom planområdet har framtagits genom UMEVA och WSP; "Dagvattenutredning för Västerslätts industriområde vid del av fastigheten Grubbe 9:21, Umeå".

Följande förslag är framtaget och principbilden för avvattning (sid. 19) visar systemet översiktligt:

Avrinningen från planområdet behöver begränsas till 120 l/s för de västra delarna och 35 l/s för de östra delarna. Kapacitet i befintligt dagvattensystem och Tväråns avbördningskapacitet utgör begränsningarna.

Fördröjning av dagvattnet ordnas dels med de två föreslagna dammarna och dels med fördröjningsmagasin lokalt på de tomter som ej avbördas vid dammarna. Dessa kan



Funktionen för fördröjningsammarna är dels att utjämna flödet och dels att åstadkomma en sedimentering av fasta ämnen. Därigenom beräknas föroreningsbelastningen på Tvärån att begränsas. Oljeavskiljare och sandfång skall/bör anordnas för varje fastighet där dagvatten från körytor, upplagsytor mm ansluts.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli små till måttliga med ett fungerande dagvattensystem och oljeavskiljare/sandfång på varje tomt. Konsekvenserna kan bli stora om ett tekniskt fel skulle inträffa för rening av dag- och ytvatten eller om vi får kraftiga flöden och kapaciteten för dammarna inte skulle räcka.

### **5.6 Friluftsliv och rekreation**

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär ingen påverkan på värden för friluftsliv och rekreation.

#### *Planförslaget*

Planförslaget innebär påverkan på ett stadsnära naturområde. Förslaget innebär även en förlängning av befintliga och blivande barriärer för att nå naturområden på andra sidan Botnibanan. I planen ingår att en gång- och cykelväg anläggs i Kabelvägens förlängning för att säkerställa tillgängligheten till rekreationsområden som I20-området och Hamptjärnen.

#### *Konsekvenser*

Förslaget bedöms få små konsekvenser.

### **5.7 Föroreningar**

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär ingen påverkan på spridning av föroreningar.

#### *Planförslaget*

Planförslaget innebär att hårdgjorda ytor nyttjas av biltrafik samt som uppläggningsytor för containrar. Detta leder till att dagvattnet kan komma att förorenas av främst tungmetaller och polyaromatiska kolväten.

Förorenat dagvatten skall/bör tas omhand och vid behov renas via sandfång och oljeavskiljning. Innan anslutning sker till kommunal dagvattenledning, skall/bör ett fördröjningsmagasin anordnas inom fastigheten.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli små.

### **5.8 Hälsa och säkerhet**

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär ingen påverkan på hälsa och säkerhet.

### *Planförslaget*

Planförslaget innebär att en transportintensiv verksamhet etableras i området. Då det inte kommer att finnas några boende i närområdet bedöms buller få små konsekvenser. Väg 363 Hissjövägen är i dagsläget hårt trafikerad. Mängden trafik väntas öka då godsbangården tas i bruk och planförslaget innebär att trafiken ytterligare kommer att öka. Det trafikgenererade bullret kommer att öka. Väg 363 Hissjövägen planeras att byggas om för att klara den ökade trafikmängden och för att förbättra trafiksäkerheten.

Verksamheten i det planerade industriområdet kan även komma att påverka en förhållandevis tyst miljö i de närliggande rekreativsområdena runt Hamptjärnen och vid I20-området. Denna påverkan är relaterad till höjdförhållandena i området.

Den planerade verksamheten kommer inte att medföra lagring och transporter av farligt gods som t ex fosforsyra eller petroleumprodukter. Den typ av gods som kan tänkas utgöra någon miljöfara, exempelvis sprayflaskor och tillbehör till bensinstationer (tvättmedel), kommer att hanteras i måttliga volymer och små förpackningar. Tillfälliga uppställningar av fordon med farligt gods kan däremot förekomma. Konsekvenserna av en eventuell olycka med ett uppställt fordon är bland annat beroende av vilken typ av material/ämnen som omfattas av en olyckan. Meteorologiska förhållanden samt topografin vid olycksplatsen har också betydelse för hur stort påverkansområdet blir. Ett utsläpp av en vätska kan möjligen begränsas till olyckans absoluta närhet men om vätskan är brandfarlig och/eller explosiv kan ett större område kring olycksplatsen beröras. Ett gasutsläpp eller utsläpp av ämne som bildar gaser kan påverka ett område större än planerat industriområde. Vatten som rinner bort från planområdet kommer att tas om hand så att eventuella föroreningar kan förhindras från att nå Tvärån.

Planförslaget innebär ökad risk för större och mer fluktuerande flöden av dagvatten till Tvärån. Därmed också en risk för att boende längs Tvärån skulle kunna påverkas av en eventuell översvämning. Med utjämningsmagasin kan flödestoppar utjämnas. Översvämningensrisken bedöms vara liten. Vid extrema flöden kan sedimenterade föroreningar sköljas ur dammen och transporteras till recipienten. Vid stora regn finns risk för översvämning inom det planerade industriområdet om avledning av dagvattnet inte fungerar som det ska. Detta kan innebära förhindrade transporter inom området och inträngning av vatten i industrilokalerna.

### *Konsekvenser*

Konsekvenserna av en olycka eller brand bedöms få måttliga till stora konsekvenser. Utsläpp av skadliga ämnen inom planområdet bedöms däremot inte få någon större konsekvens för miljön om oljeavskiljare och sandfång fungerar som det ska. Med ett fungerande dagvattensystem bedöms översvämningensrisken vara liten.

## **5.9 Trafik**

### *Nollalternativet*

Trafikmängder efter Hissjövägen norr om Kabelvägen (vardagsmedeldygn år 2008) är ca 4 600 fordon/dygn varav ca 10% beräknas utgöras av tung trafik. Trafiken beräknas öka i en långsammare takt i motsats till planförslaget.

#### *Planförslaget*

Både godsbangården och industriområdet kommer att generera ny tung trafik. Under byggtiden, som sträcker sig över flera år, kommer transporter av schaktmassor utgöra den största tillkommande tunga trafiken. När området är fullt utbyggt kommer såväl transporter till/från industriområdet som godsterminalen vara dominerande. I detta skede antas dock trafiken kanaliseras till Norra och Västra länken istället mot nuvarande E4. Några trafikvolymerna har inte beräknats då verksamheten i området fortfarande är i planeringsskedet.

Planförslaget innebär främst lokalt ökad trafik. För att minska föroreningar bör transporterna effektiviseras och köras på mer miljövänliga bränsletyper. Planerad verksamhet innebär dock överflyttning från lastbilstrafik till tågagnar och med Botniabanan i drift kommer en stor mängd gods som idag transporteras med lastbil kunna överflyttas till tåg. Detta minskar trafiken på regional och national nivå.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli måttliga.

### **5.10 Byggtiden, masshantering**

#### *Nollalternativet*

Nollalternativet innebär att schaktning kommer ej att ske, vilket medför att ljudnivåerna kan hållas nere. Nollalternativet innebär även att trafikeringen inom planområdet utesluts. Ingen massa grävs ut vilket medför att grumling av vattendrag under byggtiden utesluts.

#### *Planförslaget*

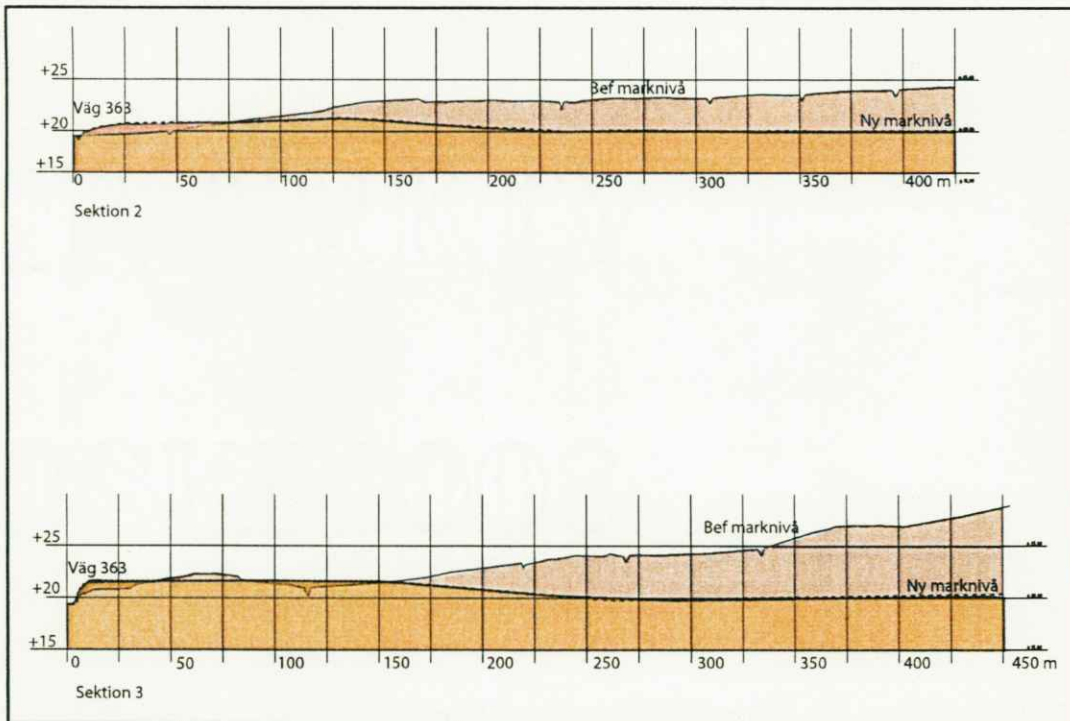
Planförslaget innebär att anläggandet av det föreslagna industriområdet medför mycket omfattande schaktarbeten och transporter. Under byggtiden kommer ljudnivåerna både från schaktning och från trafik öka. Även besvärande damm kan spridas och grumling av bäck kan förekomma. Uttaget av schaktmängderna kommer att ske successivt då området byggs ut i etapper. Delar av massorna antas kunna transporteras via Norra länken alternativt via järnväg till Umeå hamn.

En översiktlig uppskattning av schaktmängderna har tagits fram för området. Framtagna schaktmängder bygger på fem höjdsatta sektioner. Sektionerna visar färdig mark varför terrassytan har satts till 0,7 m under denna nivå. Schakt för VA-ledningar mm har ej medräknats. Ingen markanpassning har utförts mot Hissjövägen, den nya godsbangården eller det nya järnvägsspåret. Ingen hänsyn har heller tagits till planerad bro och infartsväg till godsbangården. Den maximala schaktmängden har beräknats till ca 1,6 miljoner m<sup>3</sup>. Av det undersökta området uppskattas att ca 10 ha utgörs av åkermark.

#### *Konsekvenser*

Konsekvenserna bedöms bli stora.

Miljökonsekvensbeskrivning  
Detaljplan Grisbacka 10:5 & 17:11 m.fl.



Markytan kommer att sänkas för att komma i nivå med godsbangården, som mest med 12-13 meter.

## 6. MILJÖKVALITETSMÅL OCH HÄNSYNSREGLER

### 6.1 Nationella miljö kvalitetsmål

Miljö kvalitetsmålen beskriver den kvalitet eller det tillstånd för den svenska miljön och dess kulturresurser som är långsiktigt ekologiskt hållbar.

De nationella miljö kvalitetsmålen skall ligga till grund för planeringen av projektet för att garantera en långsiktig hållbarhet. De nationella miljö kvalitetsmålen redovisas här nedan:

<b>MILJÖMÅL</b>	
• Frisk luft	Transporterna väntas öka i området vilket medför ökade luftföroreningar. Det finns dock inte någon möjlighet att bedöma några trafikvolymmer då verksamheten fortfarande är i planeringsskedet och kan komma att påverkas av framtida infrastruktursatsningar.
• Grundvatten av god kvalitet	Grundvattnet kommer att sänkas inom området på grund av sänkning av marknivån.
• Levande sjöar och vattendrag	Tvärån kan komma att påverkas av grumling.
• Myllrande våtmarker	Inte relevant.
• Hav i balans & levande kust och skärgård	Inte relevant.
• Ingen övergödning	Inte relevant.
• Bara naturlig försurning	Transporterna väntas öka vilket medför ökade utsläpp lokalt. Dock innebär förslaget överföring av transporter från väg till järnväg vilket innebär att vi globalt sett får en minskad försurning.
• Levande skogar	Planförslaget tar befintlig skogsmark i anspråk.
• Ett rikt odlingslandskap	Planförslaget tar befintlig odlingsmark i anspråk.
• Storslagen fjällmiljö	Inte relevant.
• God bebyggd miljö	Förslaget innebär ett storskaligt industriområde. Restriktioner finns dock gällande bebyggelsens utformning för att skapa en tilltalande miljö.
• Giftfri miljö	Beroende av verksamheter.
• Säker strålmiljö	Inte relevant
• Skyddande ozonskikt	Inte relevant
• Begränsad klimatpåverkan	Summan av transporterna förväntas öka med järnväg och minska längs väg. Detta medför att vi begränsar förbränning av kolväten och minskar koldioxidutsläppen.

### 6.3 Hänsynsregler

#### *Bevisbördesregeln*

Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd (i detta fall Umeå kommun) är skyldig att visa att verksamheten kan utövas på ett miljömässigt godtagbart sätt. Detta görs genom denna MKB.

#### *Kunskapskravet*

Verksamhetsutövaren är skyldig att införskaffa sig den kunskap som krävs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. Umeå kommun har genom denna MKB införskaffad sig den kunskap som anses vara nödvändig för detta projekt.

#### *Försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik*

Bästa tillgängliga teknik samt väl känd teknik används vid anläggningsarbetet.

#### *Lokaliseringsprincipen*

Industriområdets lokalisering skall utgå ifrån att ändamålen kan uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Lokaliseringen av industriområdet bidrar till att minska antalet långa transporter till och från lagerlokaler vid omlastning av gods vid järnvägen.

#### *Resurshushållning*

Verksamhetsutövaren skall hushålla med råvaror och med energi och nyttja möjligheterna till återvinning i så stor utsträckning som möjligt.

#### *Produktvalsprincipen*

Produkter som används vid anläggandet av industriområdet väljs utifrån produktvalsprincipen, dvs skadliga ämnen skall undvikas och ersättas med sådana som är mindre eller helt ofarliga.

#### *Skälighetsprincipen*

Alla hänsynsregler skall tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnad.

Ansvar för att avhjälpa skada

Verksamhetsutövaren ansvarar över att skada avhjälpas om sådan uppkommit.

#### *Stoppregeln*

Sätter gränser för vad som aldrig kan tillåtas i fråga om störningar på omgivningen.

Denna verksamhet berörs ej av stoppregeln.

## **7. SAMRÅD**

Samråd har skett med Umeå kommun (samhällsbyggnadskontoret) den 7 juli 2008 och Länsstyrelsen i Västerbottens län den 25 augusti 2008.

Inkomna yttranden från länsstyrelsen angående dagvattenhantering, grundvattenförhållanden samt risk och hälsa har belysts ytterligare i MKB:n.

## 8. REFERENSER

Banverket, Järnvägsplan 75 Umeå C – Klockarbäcken

Dag- och ytvatten

Länsstyrelsen Västerbottens län, Biotopvårdsplan 2005 Tvärån - Umeå kommun.

Ornhagen .J, Dagvatten på Västerslätt industriområde, Examensarbete Luleå Tekniska Universitet 2003:303 CIV.

Svenskt Vatten, Publikation P90 Mars 2004. Dimensionering av allmänna avloppsledningar.

Svenskt vattens hemsida, beräkningstips:

[http://www.svensktvatten.se/web/P90\\_Berakningstips.aspx](http://www.svensktvatten.se/web/P90_Berakningstips.aspx)

PM Schaktmängder, Grisbacka 10:5 mfl, 2008-06-19. Framtaget av Sweco på uppdrag av Umeå kommun.

Västerbottens museum / Uppdragsverksamheten

Arkeologisk utredning för industriområde vid Grisbackaänget, Umeå kommun

2008 Dnr 692/07

Västerbottens museum / Uppdragsverksamheten

Komplettering av arkeologisk utredning för industriområde vid Grisbackaänget, Umeå kommun

2008 Dnr 692/07

Naturtypsinventering, Botniabanan. Hushållningsällskapet

Naturinventering av odlingsmassor, Umeå kommun

---

Handläggare:

Anna Helmersson

Regdatum: 2009-04-20

---

Registrering av åtgärder:

Detaljplan för del av GRISBACKA 10:5

---

Information:

Berörda fastigheter:

GRISBACKA 6:11 -12

GRISBACKA 6:15 -17

GRISBACKA 6:22 -26

GRISBACKA 9:22

GRISBACKA 9:33

GRISBACKA 10:5

GRISBACKA 17:11

GRUBBE 9:21

LASTEN 1

UMEÅ 4:3

---

#### HÄNDELSER I ÄRENDET

2009-04-01	TR	Tidigaste registreringsdatum
2009-02-11	BD	Beslutsdatum
2009-03-16	LK	Laga kraft
2019-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2009-04-20	PB	Inlagd i ACM