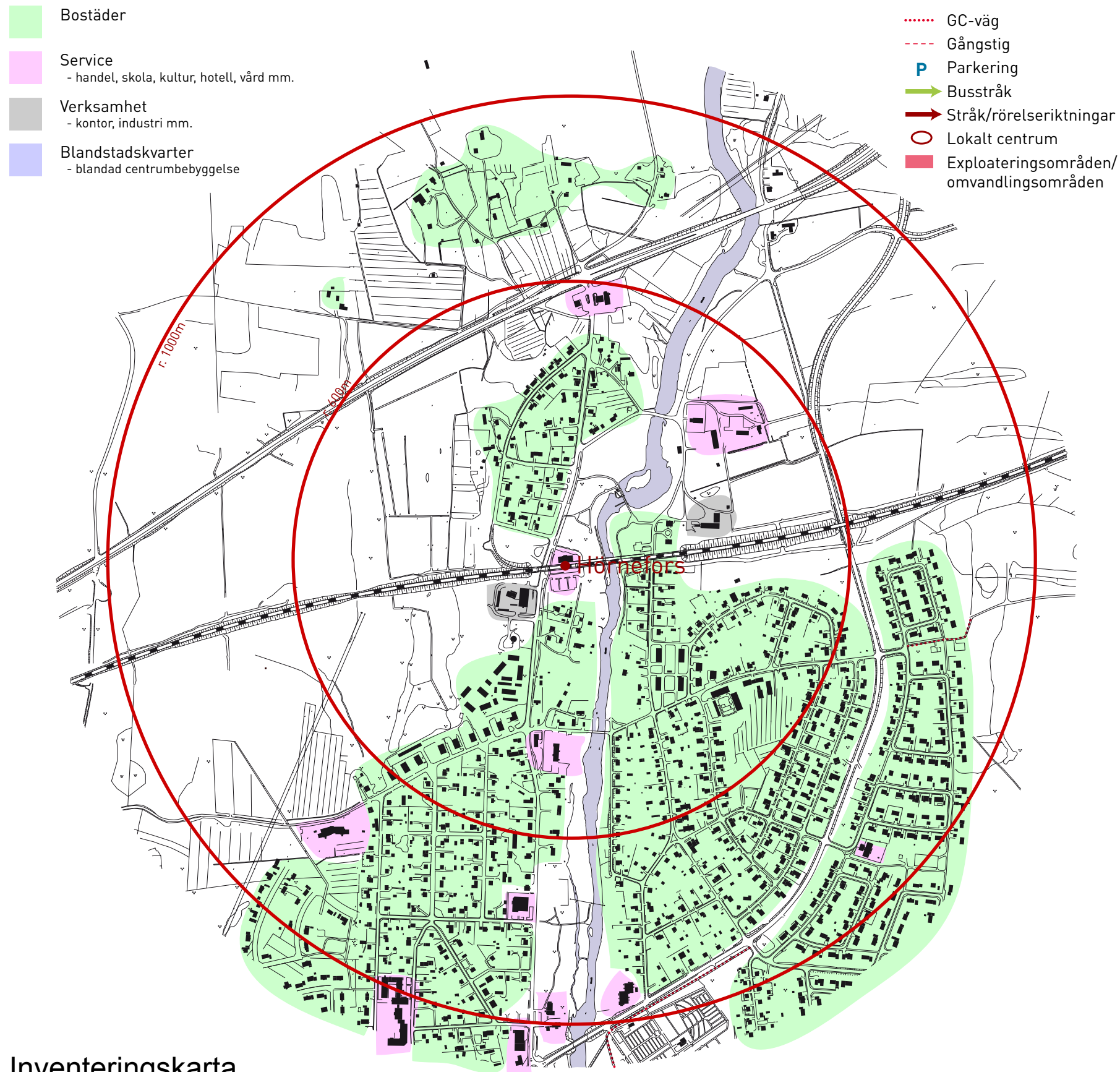


UTVECKLINGSPLAN STATIONSNÄRA BEBYGGELSE HÖRNEFORS





Inventeringskarta



Kortfakta Hörnefors

- Hörnefors är en tätort i Umeå kommun.
- Hörnefors ligger 25 km söder om Umeå.
- Antal invånare i Hörnefors tätort är ca 2 600.
- Hörnefors kommun del har egen kommunalnämnd som beslutar i praktiska frågor.
- Hörnefors är ursprungligen en järnbruksby från slutet av 1700-talet.
- På södra udden fanns verksamhet med pappersbruk fram till 1982.
- Pappersbruket f.d. har byggts om till företagshotell i kommunal regi.
- Utställning om fotbollsspelaren Gunnar Nordahl finns i f.d. kommunalhuset.

Tätort där flertalet invånare pendlar till arbete på annan ort, främst Umeå.

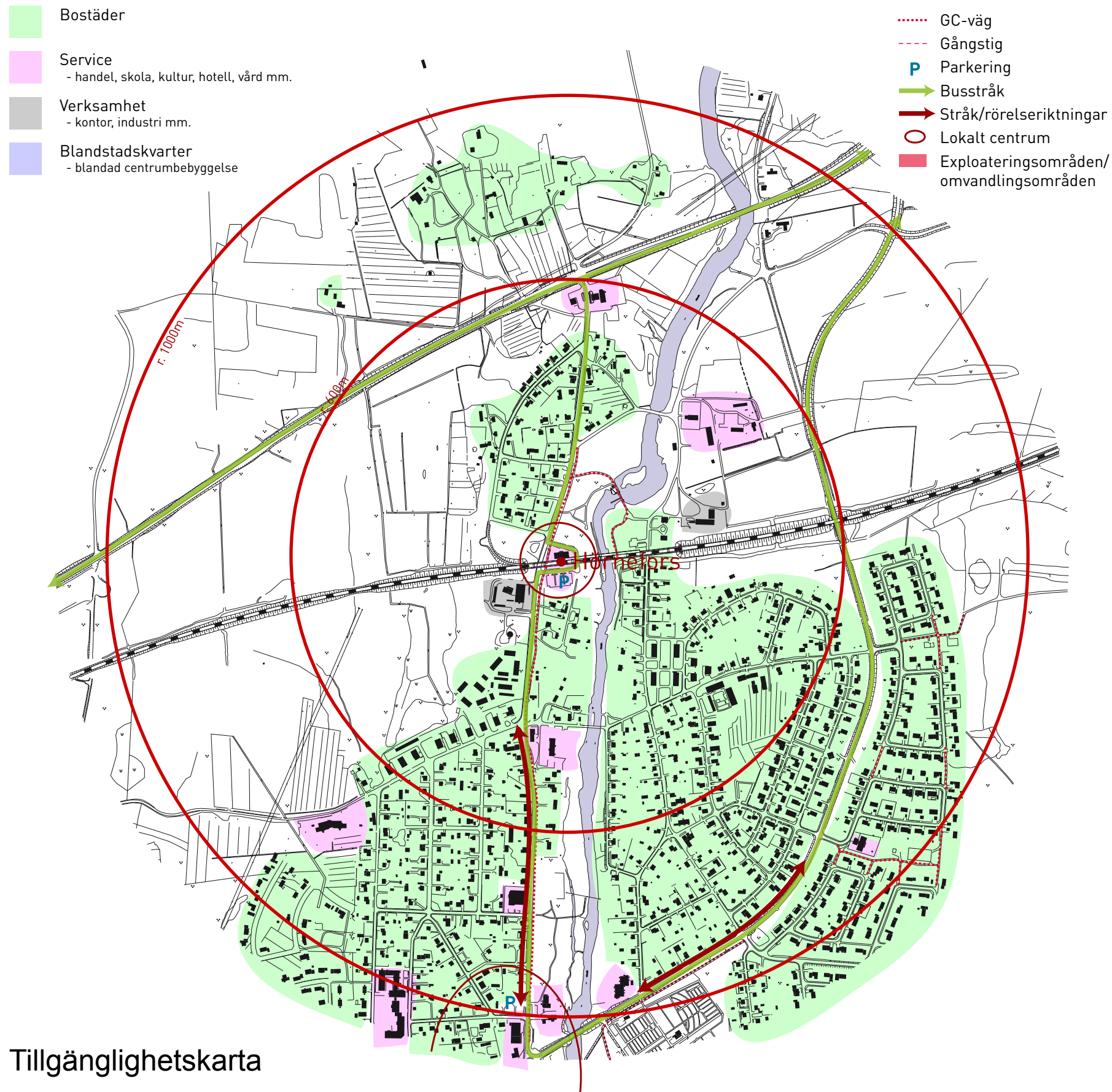
Nuläge Hörnefors

Botniabanan går genom norra delen av tätorten på en ny järnvägsbro försedd med bullerskydd av glas. Nya stationshuset förbinder nedre entrén med ovanförliggande perronger. Byggnaden innehåller lång trappa, hiss, väntutrymme samt tekniska utrymmen. Utanför entrén finns hållplats för anslutande busstrafik.

Tätorten delas av Hörnån i nord-sydlig riktning. Området längs ån ger ett inbjudande parklandskap med bebyggelse på ömse sidor benämnt Västermalm och Östermalm. Bostadsbebyggelsen består mest av villor från sekelskiftet 1900 fram till 1980-talet, på relativt stora tomter. I tätorten finns även två mindre kommunalt ägda punkthusområden i fyra-fem våningar.

Tusen meter söder om resecentret är centrum med service koncentrerad, bl.a. butiker, skola, äldreboende, mödravård, bad, idrottsplats, idrottshall och brandstation m.m.

Ytterligare 1500 meter söder ut på Hamnskärs udde mot havet ligger företagshotellet inrymt i f.d. pappersbruket.



Tillgänglighetskarta

Kommunens strategiska planering

Översiktsplanen

I kommunens översiktsplan nämns Hörnefors endast i kortare texter angående bl.a.

- Bostadsbyggandet skall främjas.
- Finns tillgängligt ett antal småhustomter i Hörnefors.
- Kopplingen till Hörnån är karaktärsskapande och bör bevaras.
- Fjärrvärme skall på sikt finnas i Hörnefors.
- Återvinningscentral har ordnats i Hörnefors.
- Brandstation i Hörnefors ger utryckningstid på under 10 minuter.

Tillgänglighet

Läge och målpunkter

Hörnefors har förutom sin nya station också ett litet centrum som består av ett kommundelskontor, vårdcentral, affär, skola samt simhall. Centrum ligger i knutpunkten Kungsvägen, Bruksgatan och Industri-vägen. Tre av dessa vägar ansluter till E4. Bruksgatan förbinder rese-centrum med Hörnefors centrum. Söder om centrum ca 1,7 km ligger pappersbruket som numera är nerlagt och omvandlat till industrihotell med flera olika verksamheter. Från stationen ner till Hörnefors cen-trum är det ganska exakt 1 km och det är främst längs Bruksgatan som förbinder dessa noder som Hörnefors i första hand bör utvecklas. Sö-der om Hörnefors centrum ligger Centralskolan (F-9) med tillhörande sporthall.

Buss

Till stationen ansluter en hel del bussar, linje 10,11 och 100. Samt även linje 126 och 128 som också går till Hörnefors centrum.

Parkering

Ca 60 platser för infartparkering samt cykelparkering finns intill rese-centret.



Figur. 17: Bebyggelse intill vägen för att skapa ett tydligare gaturum. Små eller inga förgårdar och tomter mot allmänningen som idag utgörs av bollplan och lekpark.

GC-vägar

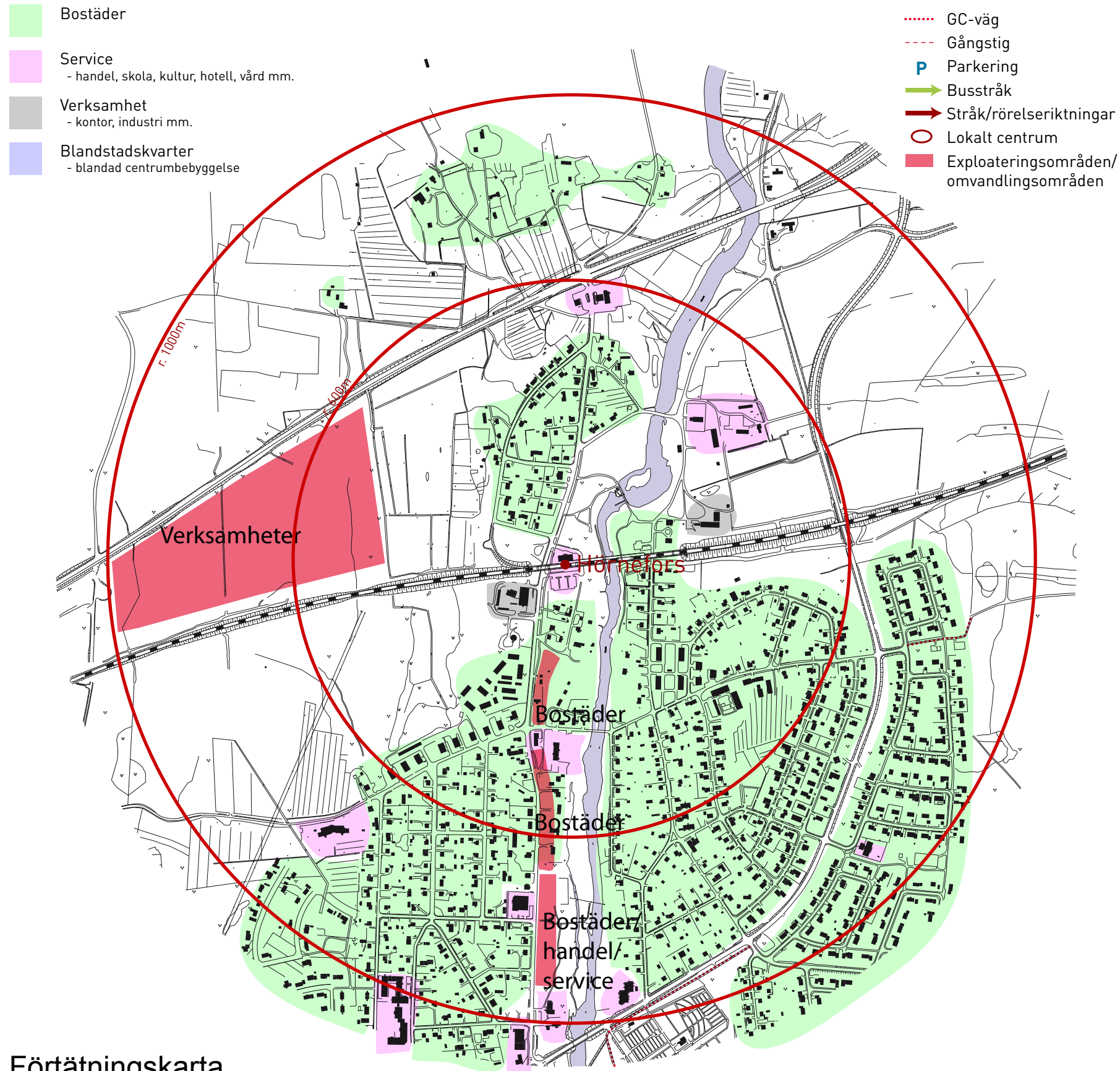
Det finns en GC-väg som förbinder resecentrum med Hörnefors centrum samt skolan. Det finns också gc-vägar som förbinder de olika kvarteren men mycket av GC-trafiken sker i blandtrafik.

Utveckling av verksamheter ur ett tillgänglighetsperspektiv

Verksamheter bör i första förläggas så att transporter till och från verksamheterna fungerar. Lägen nära E4 är lämpliga då både anslutningar och skyltlägen samt god tillgänglighet till kommunikationer är möjlig. En gen GC-väg mellan stationen och exploateringsområdena är viktigt för att främja det kollektiva resande. Gångsträckan till/från stationen kan då hållas kort, 300-400 meter vilket motsvarar ca 4 minuter gångtid.

Utveckling av bostäder ur ett tillgänglighetsperspektiv

För Hörnefors är förutsättningarna för bostäder goda ur ett tillgänglighetsperspektiv till Umeå. Efterfrågan är i dagsläget inte så stor men har en uppåtgående trend. Därför är förutsättningarna för nyexploatering begränsade. För att utveckla den goda tillgängligheten till Umeå och de snabba kommunikationerna med tåg är det därför viktigt att Hörnefors får en tydligare identitet som stark tätort. En åtgärd är förtätning av Bruksgatan med bostäder i radhus (stadsradhus), vilket förstärker gaturummet så att bruksgatan upplevs mer som gata än som väg. Det bör finnas en naturlig känsla av vilja färdas till fots eller med cykel mellan stationen och Hörnefors centrum. Att vägen också är krökt borde på sikt också bidra till ett vackert gaturum.



Stationsnära bebyggelse Hörnefors

Längs Bruksgatan ligger både tågstationen och centrum. De två målpunkterna längs gatan kan betraktas som två noder, som med fördel kan förtätas med bostäder, handel och service. Detta för att öka tryggheten och trivseln, samt skapa ett mer aktivt stadsrum.

Hörnefors kan erbjuda ett boende med hög livskvalitet och närhet till havet. Med nya Botniabanan öppnas möjligheter att pendla från Hörnefors till större orter. En havsnära nyexploatering kan därför vara intressant och lockande för nya invånare.

Ytterligare exploatering för framtida boende kan ske längs Kungsvägen i nordost, som förlängning av tidigare exploatering från tidigt 1980-tal.

Nya företagsetableringar kan strategiskt placeras mellan E4:an och nya Botniabanan, med access från E4:an. Skyltläget blir bra sett från både Botniabanan och E4:an. Området nås nära och lätt från nya järnvägsstationen.

Vid platsbesök i kommunen intervjuades följande tjänstemän:

Isabella Forsgren, planeringschef

Olle Forsgren, stadsarkitekt

UTVECKLINGSPLAN STATIONSNÄRA BEBYGGELSE NORDMALING





Inventeringskarta



Inventeringskarta

Korta fakta Nordmaling

- Nordmaling tätort har ca 1 750 invånare, hela kommunen har ca 7 300 invånare.
- Nordmaling är ett äldre samhälle med kyrka från 1480 och kustväg från 1600-talet.
- Nordmaling ligger mitt emellan och ca 50 kilometer från både Örnsköldsvik och Umeå.
- I Rundvik ligger NÅAB (Nordmalings Ångsågs AB) som startades 1861.
- Olofsfors bruk väst om Nordmaling som startades 1762 är idag museum. Kvar finns Olofsfors AB med tillverkning av detaljer till skogsmaskiner och plogstål.
- Perrongen är 457 meter lång, förberedd för 17-vagnars nattåg.

Nuläge Nordmaling

Nya Botniabanan med sitt resecentrum ligger strategiskt som entréport till Nordmaling intill Kungsvägen. Vägen är huvudstråk och förbinder samhällets två ursprungliga byar, Nordmaling och Levar. Intill resecentret ligger av- och påfarter till E4:an.

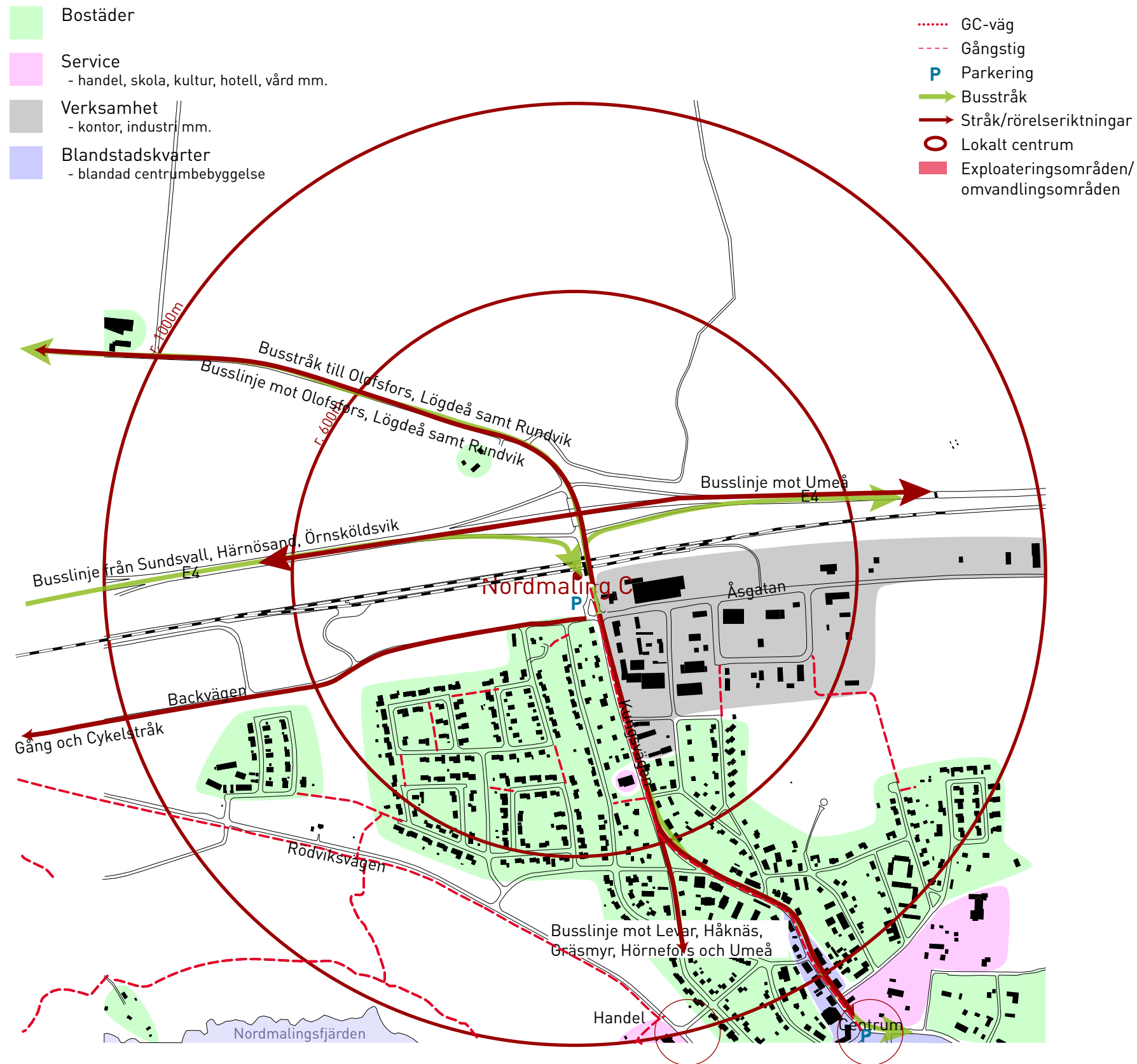
Resecentret är välplanerat med väntyta med mjuka möbler, kafékiosk kombinerat med turistinformation, bokbart mötesrum med tolv platser, bussväntyta och bussgodsterminal mm. Utanför entrén finns infartsparkering om 50 platser och cykelparking.

Öster om resecentret och parallellt med järnvägen ligger ett verksamhetsområde med småindustri, verkstäder och platskontor för bl a Vattenfall och Svevia.

Längs Kungsvägen som är en del av gamla kustsvägen, ligger blandad bebyggelse med bostäder och handel i en till tre våningar. Centralt längs Kungsvägen ligger kyrkan, skola, kommunalhus och viss handel mm.

Större handelsbyggnader ligger längs Rödviksvägen med Systembolag och ICA.

Som en ny årsring runt det äldre bebyggelsestråket, finns villor från främst 1950- till 1970-talet. Nyare bostadsexploateringar pågår vid Rödviksberget och hamnen, med utmärkta strandnära lägen, där platserna har definierats som LIS-områden (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen). En gång- och cykelväg/vandringsled finns längs hela stranden av Nordmalingsfjärden från Nordmalingskommun till Lödde älv, med planerad fortsättning till Rundvik.



Kommunens strategiska planering

Aktuell översiktsplan finns som samrådshandling från 2009. ÖP:en är av sammanfattande karaktär och pekar på behovet att ha en hög planberedskap för att utnyttja fördelarna och växla upp effekterna av Botniabanan och en trafiksäkrare E4.

Fördjupad översiktsplan för Nordmaling-Levar-Olofsfors

FÖP redovisar, analyserar och föreslår lösningar speciellt med fokus utifrån de möjligheter Botniabanan kommer att ge.

- Förbättring av gång- och cykelvägnet till resecentrum
- Planera för nya arbetsplatser med korta gångavstånd till resecentrum,
- Handeln kan förstärkas i närhet till resecentrum.
- Resecentrum förberett för sammanbyggnad med personalintensiv verksamhet
- Policy för försäljning av industrimark
- Planberedskap för nya bostäder i attraktiva lägen

Tillgänglighet

Läge och målpunkter

Nordmalings resecentrum ligger strategiskt invid E4 och järnvägen vilket ger smidiga byten mellan tåg och buss. En sluss finns för bussangörning vilket möjliggör för smidiga och trafiksäkra anslutningsresor. Resecentrum trafikeras förutom av regionaltåg (2011) också av bussar, expressbuss längs Norrlandskusten (linje 10 och 11) samt regionbussar. Målpunkter med stor betydelse för regionala/lokala anslutningsresor är Rundvik, Lögdeå, Olofsfors. Utöver dessa närliggande orter finns det ett flertal mindre orter på ett längre avstånd som också drar nytta av regionaltågstrafiken.

Buss

Från Nordmaling går det 21 dt (dt=dubbelturer, det vill säga tur och returresa) med buss till Umeå med lite olika uppehållsbild och restid, De snabbaste expressbussarna kör sträckan på 50 minuter till NUS (Norrlands universitetssjukhus), men de långsammare bussarna med tätare uppehållsbild trafikerar samma sträcka på 65 minuter. Utöver bussförbindelse finns 2011 7 dt med regionaltåg, för regionaltågen är restiden 26 minuter. Mot Sundsvall och Örnsköldsvik går det 12 dt med buss och mot Örnsköldsvik går det dessutom 7 dt med regionaltåg. Linje 110 som är den buss som trafikerar de närliggande orterna har en anpassad tidtabell för tåg, tillgängligheten med anslutningsfärdmedel är hög.

Parkering

I anslutning till resecentrum finns parkeringsplatser att långtidshyra (med motorvärmarruttag) bilparkering för arbetspendling samt Infartsparkering om 50 p-platser.

GC-vägar

Gång- och cykelväg anläggs från resecentrum till Nordmalings centrum längs Kungsvägens södra sida. Med cykel nås alla närliggande viktiga målpunkter på attraktiva cykelavstånd:

Olofsfors AB 2,4 km

Artediskolan 1,6 km

Levar 2,3 km

Rundvik (med ny bro) 5,6 km

Vid resecentrum finns cykelparkering med väderskydd.

Utveckling av verksamheter ur tillgänglighetsperspektiv

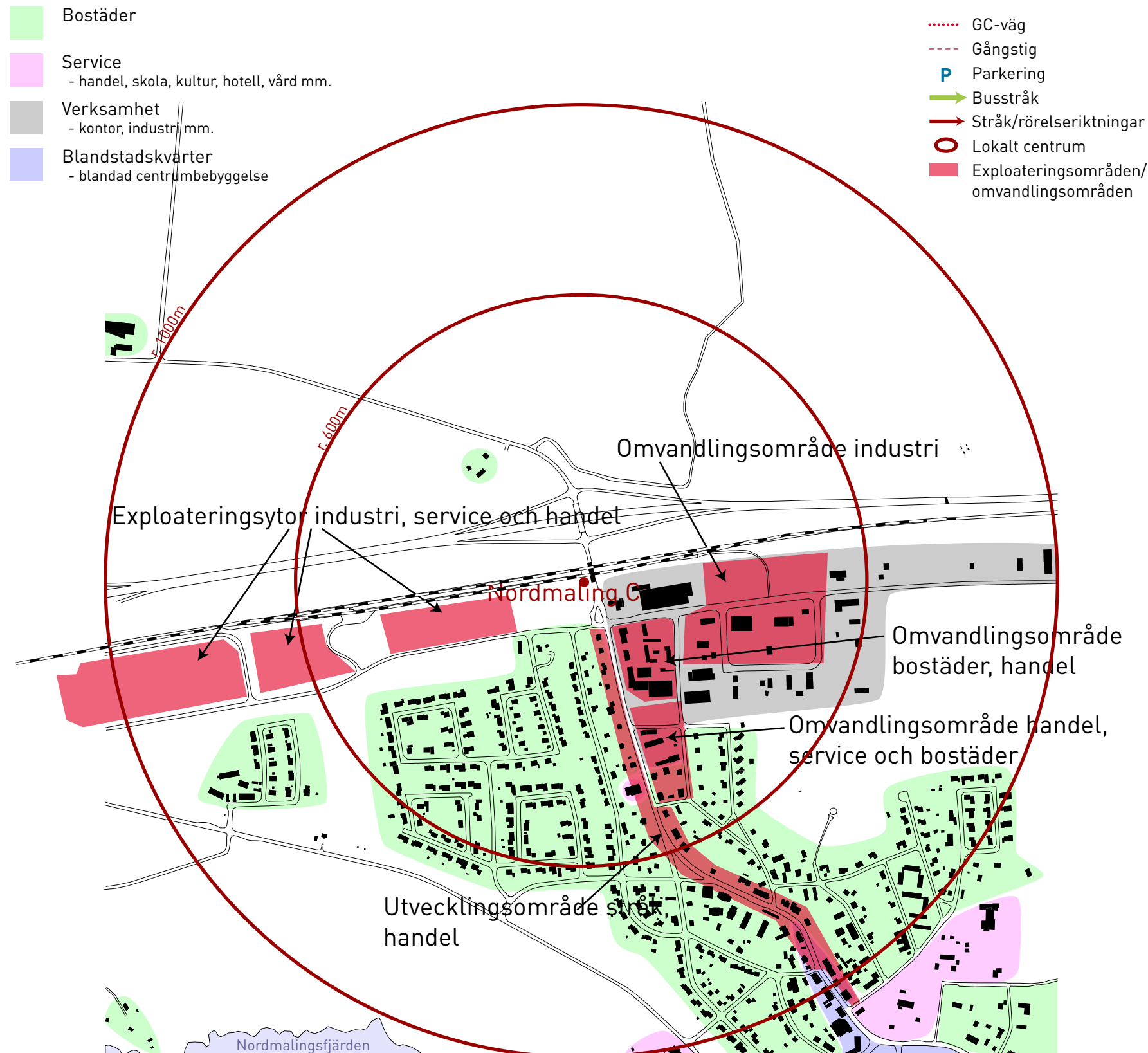
På kort sikt för att underlätta och öka det regionala resandet med regionaltåg ur tillgänglighetsaspekt bör stråket mot centrum förbättras. Mer rörlighet och fler verksamheter bidrar till ökat regionalt resande. För att underlätta anslutningsresor med cykel behöver skyltning till Olofsfors, Rundvik och Levar förbättras från resecentrum. Fortsatt bör områden som efterfrågas för attraktivt boende utvecklas för att ”vända” trenden med utflyttning trots att dessa inte alltid ligger stationsnära. Istället bör man underlätta kopplingen med stråk och utveckla dessa områden ett i sänder så att det inte blir en bebyggelseutspridning. Med goda gång- och cykelvägar kan dessa stråk under stora delar av året nyttjas och möjligheten för boende att klara sig med en bil istället för två förbättras avsevärt. Med en positiv utveckling underlättas arbetet med att förändra stråket resecentrum-Nordmalings centrum längs Kungsvägen vilket ökar möjligheterna för handel och service.

Utveckling av bostäder ur ett tillgänglighetsperspektiv

Nordmaling har kort avstånd till hav och skog, vilket kan ge flera typer av attraktivt boende.

Utveckling av kommunikationer ur ett tillgänglighetsperspektiv

På lång sikt bör en GC-väg längs Backvägen byggas i samband med att exploateringsytorna där tas i anspråk, det förbättrar framförallt säkerheten men också tillgängligheten till Rundvik. Stationen i Nordmaling är förberedd för nattågsanslutning dvs extra lång plattform och har fördelen gentemot Umeå att fjällen nås hela 40 minuter snabbare. Ur turistsynpunkt finns det en utvecklingspotential att knyta verksamheter till resecentrum som har anknytning till anslutningsresor med buss och nattåg.



Förtätningskarta

Stationsnära bebyggelse Nordmaling

Kungsvägen är huvudvägen genom samhället, som förbinder målpunkterna resecentrum och tätortens kommersiella och administrativa centrum. I centrum finns kommunalhus, kyrka, bank och övrig handel blandat med bostäder.

Stråket mellan dessa två noder kan på sikt förtätas med en blandbebyggelse av bostäder, verksamheter och handel i en något högre exploateringsgrad. Bebyggelsen skapar ett socialt stråk som inger trygghet och ökar tillgängligheten mellan de två noderna.

I läge närmare resecentrum kan bebyggelsen öka i exploateringsgrad och byggnadshöjd. Idag finns i stationsnära läge bensinstation, kommunalt förråd, laminatfabrik mm. Delar av dessa verksamheter borde på sikt ersättas av mer personalintensiva verksamheter, service, vård och t.ex serviceboende. Målsättningen är att dessa funktioner tillsammans skall skapa en attraktiv och intensiv nod kring resecentrum, som förstärker effekten av Botniabanans möjligheter.

Parallellt med järnvägen på båda sidor om resecentrum förläggs nya och flyttade verksamheter. De mer personalintensiva verksamheterna placeras närmare resecentrum.

Kommunens satsning på havsnära boende i LIS-områden (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen) kan ytterligare utvecklas för att attrahera in- och omflyttning.

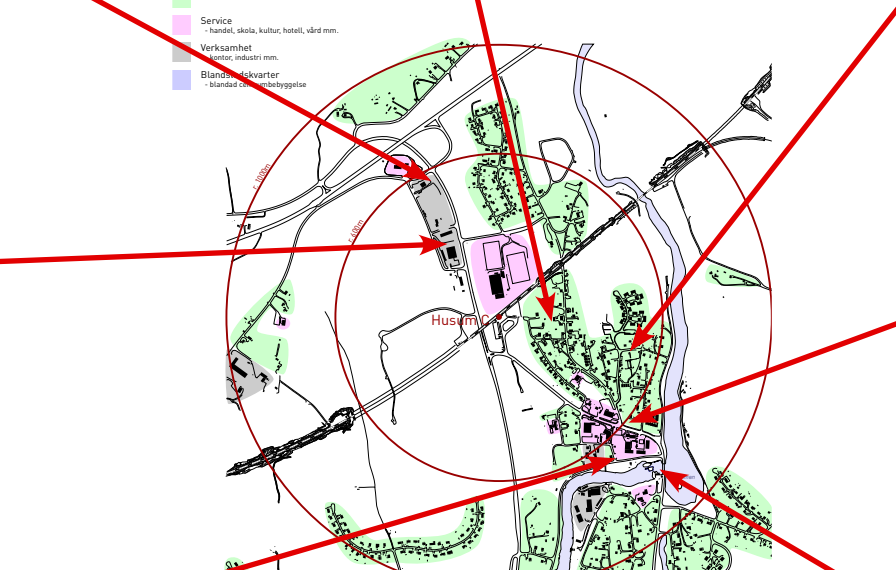
Norr om järnvägen finns stora oexploaterade områden som är lämpliga för exploatering. Dessa bör dock inte exploateras förrän det utpekade stråket mellan resecentrum och Nordmalings centrum stärkts. Risken finns att en allt för utspridd bebyggelse gynnar ett ökat bilresande och att effekterna av regionalstågssatsningen minskar. För mindre orter är det extra viktigt att det service- och handelsunderlag som finns också tillgängliggörs, annars riskerar verksamheterna att upphöra när fler väljer externhandelsetableringarna i Umeå som exempelvis Strömpilen. De föreslagna LIS-områdena är bättre exploateringsområden för bostäder än skogsområdena norr om E4.

Vid platsbesök i kommunen intervjuades följande tjänstemän:

Sune Höglander, samhällsbyggnadschef

UTVECKLINGSPLAN STATIONSNÄRA BEBYGGELSE HUSUM





Inventeringskarta

- Bostäder
- Service
 - handel, skola, kultur, hotell, vård mm.
- Verksamhet
 - kontor, industri mm.
- Blandstadskvarter
 - blandad centrumbebyggelse



Inventeringskarta

Korta fakta Husum

- Husum tätort i Örnköldsviks kommun
- Husum har ca 1700 invånare.
- Husum är beläget 25 km nordost om Örnköldsvik.
- Största arbetsgivare är M-Reals industrier med ca 870 anställda.

Nuläge Husum

I Husåns dalgång ligger tätorten Husum med pappersmassefabriken M-Real på en udde ut mot havet. Industrikomplexet är imponerande stort och dominerar stadsbilden från de flesta håll.

Botniabanan går på bro tvärs genom dalgången, för att sedan mynna in i bergtunnlar. Stationshuset tar upp nivåskillnaden mellan perrong på bron och angöring på marknivå.

Byggnaden innehåller lång trappa, hiss samt väntyta. Området närmast stationen är öppet och lågexploaterat. Här finns sportanläggning, station för virkesinvägning samt villagruppningar.

Tätorten är bebyggd på båda sidor Husån i en tämligen låg exploatering.

Två mindre centrum har utvecklats, ett nära fabriken med konditori och hotell, samt ett centrum mitt i samhället med ICA-butik, bank, apotek och tandläkare mm. I gamla Konsum har en restaurang och ett auktionsföretag flyttat in. Mellan de två centra finns villabebyggelse från olika tidsperioder, från 1930- till 1980-tal. Här finns även skola, fritidsgård, Folkets hus, äldreboende mm.

Skyddszoner för industrin reglerar var man kan bygga. Större delen av befintlig tätort ligger inom yttre skyddszonen och begränsar nybyggnation kraftigt inom zonen.

Inom tätorten finns tomma och osålda bostäder.



Figur. 18: Markanvändning Husum (ÖP 2007 Örnsköldsviks kommun)



Figur. 19: Figur: Förtätning bostäder i Husum centrum (ÖP 2007 Örnsköldsviks kommun)



Figur. 20: Mon norr om Husum Centrum där flerbostadshus har rivits. Ytor kan exploateras med bostäder/service eller verksamheter som kan rymmas på bostadsfastigheter.



Figur. 21: Äldre centrum i Husum i anslutning till M-Reals fabrik, högre exploateringsgrad med flera flerbostadshus. På grund av skyddsavstånd bör ingen utveckling av detta centrum ske.

Kommunens strategiska planering

Översiktsplanen

Aktuell översiktsplan för Örnsköldsviks kommun är antagen 2007.

I kapitlet Mark- och vattenanvändning finns en fördjupningsdel avseende kommundelen Husum. Översiktsplanen förespråkar förtätning i befintliga områden som en ekonomisk lösning före nyexploatering.

Områden möjliga för förtätning med bostäder:

- Stationens närområde
- Centrumområdet (se figur)
- Husbyn, norr om E4
- Husbyåkern
- Linaberget (10-tal bostäder)

Utbyggnadsområden arbetsplatser/industri:

- Detaljplan från 2003 för M-Reals utveckling
- Dombäck norr om E4, samt norr om flygfältsvägen
- Husbyåkern
- Öberget

Skyddszoner för störande verksamhet:

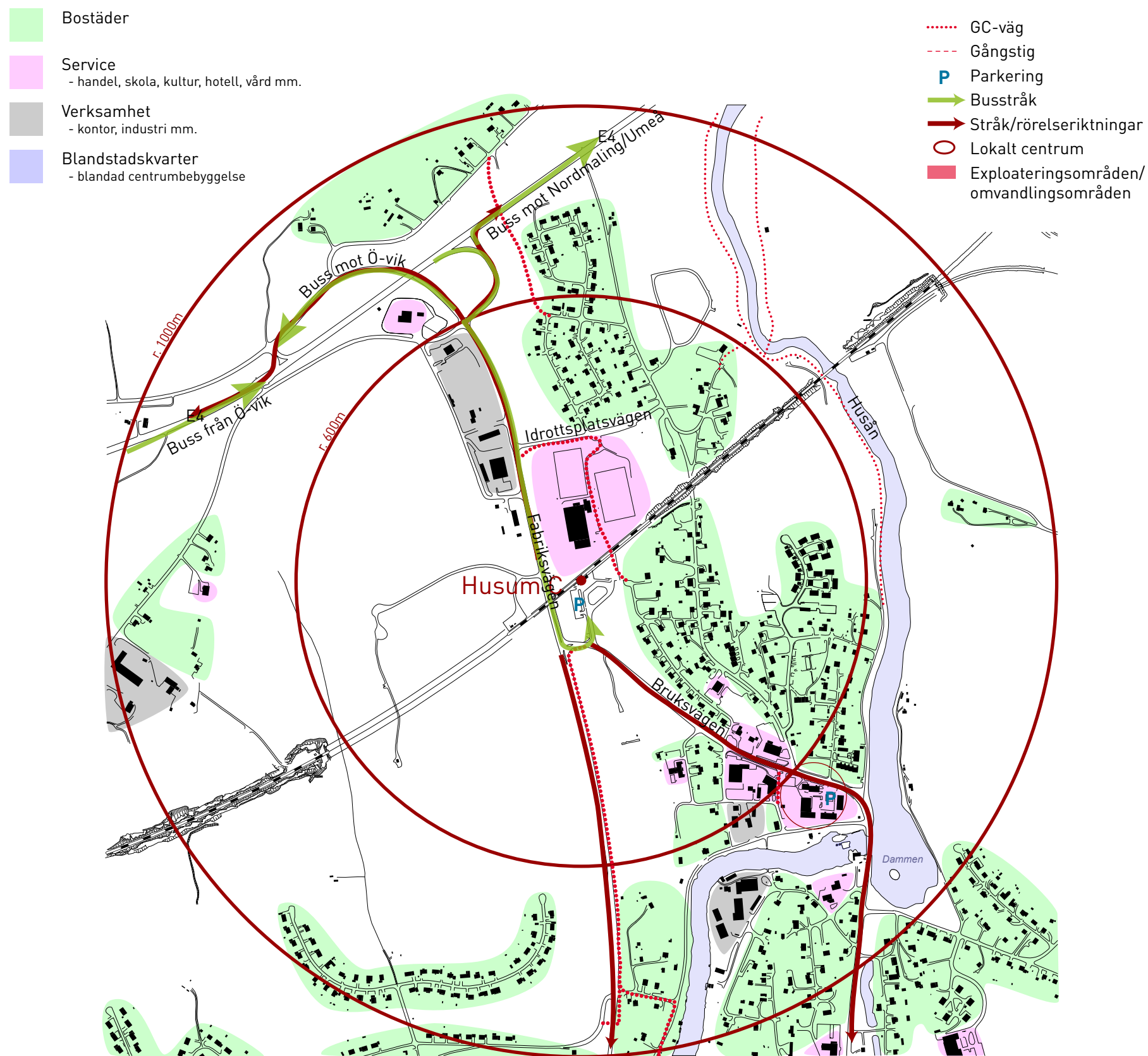
En inre och en yttre skyddszon har definierats för M-Real industrier. Zonen skyddar mot miljö- och säkerhetsriskerna, som kan uppstå av verksamheten.

I den inre skyddszonen skall ej finnas störningskänsliga verksamheter (t ex bostäder).

I den yttre skyddszonen skall inte nya bostäder byggas. Men viss komplettering samt standardhöjande åtgärder kan tillåtas.

Fördjupad översiktsplan

I mars 1998 antog kommunfullmäktige en Fördjupad översiktsplan för Botniabanan och för Husum tätort. Botniabananans sträckning var den dominerande frågan i planarbetet.



Tillgänglighetskarta

Tillgänglighet

Läge och målpunkter

Stationsläget i Husum har ett något perifert läge i förhållande till bostadsbebyggelse och verksamheter. I anknäring till stationen finns idrottsanläggning och parkeringsytor. God tillgänglighet med gång- och cykelvägar till närliggande bostadsområden, främst till den nordvästra sidan om Husån. En gång- och cykelväg bör byggas enligt översiktsplanen längs Fabriksvägen som förbättrar tillgänglighet till M-Reals fabrik.

Det gamla centrumet med hotell och konditori i nära anslutning till fabriken ligger också långt från resecentrum (ca 2 km). Det är enbart den nya nordliga centrumet med affär, bank, tand- och hälsovård samt restaurang som ligger inom gångavstånd från stationen (ca 600 meter).

Buss, parkering och GC-vägar

Förutsättningarna för anslutningsresor till regionaltågen med bus-sangörning, bil- och cykelparkering är goda, dock är gångavståndet långt för att nå den viktigaste målpunkten i Husum, M-Reals fabrik. Fabriken ligger 2,5 km ifrån resecentrum vilket är cykelavstånd men inte gångavstånd vid arbetspendling. 48 p-platser med motorvärmartag finns intill stationshuset, samt cykelparkering med skärmtak.

Förbättrad tillgängligheten från resecentrum till fabriken via Husums centrum, ökar och underlättar pendlingsmöjligheten med tåg. Det finns flera framkomliga vägar att förbättra anslutningsmöjligheterna. Det kan exempelvis gå en minibuss kopplad till ankomst- och avgångstiderna för tågen som kör en slinga från fabriken via Husum centrum och tillbaks. Beroende på hur denna buss finansieras kan den också anpassas till skolans tider.

Utveckling av verksamheter ur tillgänglighetsperspektiv

Husum har två olika centrumbildningar, den ena centrumbildningen (den äldre) ligger i anslutning till fabriken. Där är kommunens vilja att inte förtäta eller utveckla området med tanke på buller och skyddsavstånd. Därför har ett nytt centrum bildats. För Husums del är det svårt att kunna upprätthålla två olika centrumbildningar och det är den nya centrumbildning närmast stationen som ska utvecklas. Avstånden är långa mellan målpunkterna och det är mycket svårt att få ett stråk som fungerar baserat på stråkutvecklingen i början av första kapitlet. Det behövs för Husums del en annan strategi för att utveckla orten utifrån den regionala tågtrafiken och stationsnära bebyggelse.

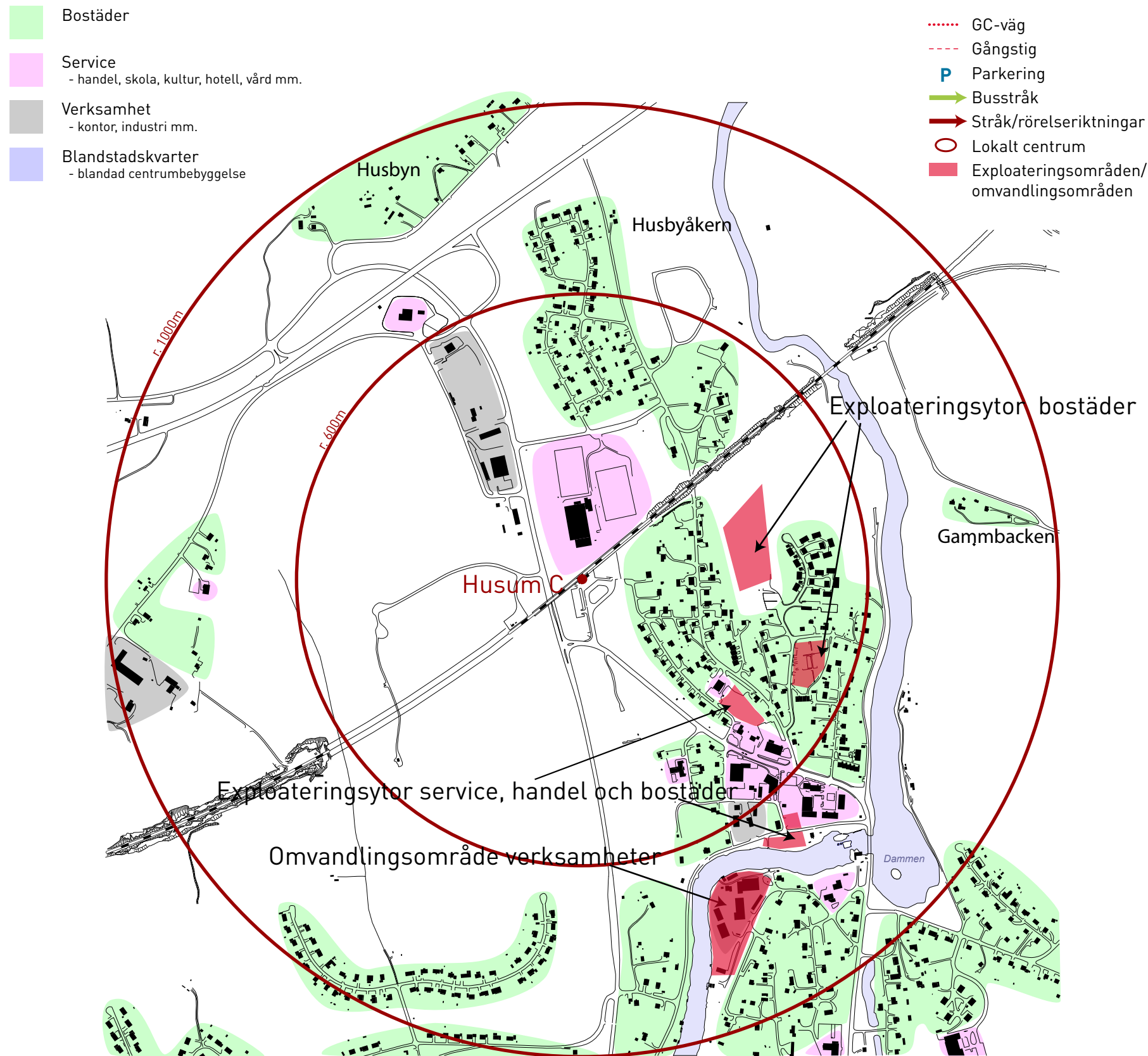
Ett tillvägagångssätt är att utveckla tjänsteföretag som kan dra nytta av både M-Reals fabrik och E4 i området närmast stationen. Det behöver vara företag som kan vila på två ben och inte står och väger på utvecklingen av ett stort företag som M-Real. Lämpliga utvecklingsområden är underentreprenörer kopplat till pappersindustrin. Verksamheter kan vara exempelvis underhåll av olika slag, dels till fabriken men också till all den fordonstrafik som alstras av de varor som transporteras till och från fabriken. Det nära läget till E4 kan också nyttjas för dessa serviceetableringar.

Bostadsbebyggelse ur ett tillgänglighetsperspektiv

De topografiska förutsättningarna i Husum gör det svårt att utveckla orten utan att lägen med oattraktiva solförhållanden nyttjas. Det gör det speciellt svårt att bygga bostäder med hög tillgänglighet till stationen. De många barriärerna med ån, E4, fabriken samt bergen bestämmer möjligheterna var det går att bygga och exploatera. För verksamheter kan lite mer ogynnsamma lägen användas men de byggbara platserna är få. På sikt bör Husums norra centrum utvecklas till förmån före det södra. En viktig förutsättning är att fabriken finns kvar och utvecklas så att det finns en motor som driver tätorten framåt.

Bostäderna som finns i Husum ligger utspridda längs dalgångarna och på södersluttningarna. Flera har god tillgänglighet till stationen men topografin gör det svårt att tillgängliggöra alla bostadsområden. Nya bostäder bör därför i första hand hamna inom gångavstånd till stationen. Lämpliga områden för exploatering när efterfrågan på bostäder ökar är backen norr om nya centrum där flerbostadshusen som revs tidigare låg.

Förtätningskarta



Förtätningskarta

Stationsnära bebyggelse

Med stor inpendling finns det potential att locka fler att bosätta sig permanent i Husum. Detta kan öka nyproduktionen av bostäder men även öka omflyttning inom tätorten.

Den yttre skyddszonen för industrin begränsar ny bebyggelse inom tätorten till områden norr om dammen och vattenregleringen. Nya bostäder i attraktiva strandnära lägen mot havet blir svårt, då utsikten där domineras av industrianläggningar.

En kvalitet däremot som tätorten bjuder på är närheten till ett vattendrag med Husån rinnande genom tätorten! Ett blått forsande vattendrag med lummigt grönt närområde.

Här kan befintlig bebyggelse förtäta och nya mindre bebyggelsegrupper läggas till.

Effektivast är att utnyttja och förtäta befintlig struktur istället för att nyexploatera obebyggd mark.

- Ett attraktivt bostadsläge centralt är där snickeriet ligger idag intill Husån. Västerläge med vattenspegel utanför fönstret. Snickeriet kan flytta till bra lägen för småindustri. Området ligger i det yttre skyddsområdet för M-Reals fabrik.
- Befintligt centrum förtäta och rustas upp, dessutom utnyttjas det fina läge intill Husån. Se även kommunens skiss ovan figur 19.
- Verksamhetsbyggnader (gärna med personalintensiv verksamhet i flera våningar) kan provas intill stationen i anslutning till infartsparkeringen.
- Gammbacken, ryggåsen öster om Husån med västerläge och kontakt med vattnet, kan provas för ytterligare framtida bostadsexploatering.
- Mer externa lägen för nyexploatering är enligt ÖP Husbyn och Husbyå Kern. Dessa kan också exploateras som kombinationstomter med småindustri och villor.

Vid platsbesök i kommunen intervjuades följande tjänstemän:

Thomas Lundgren, planerare

Kerstin Rungstad, projekteringsledare exploatering

Martin Wernersson, fysisk planerare

Arne Sandström, mark- och exploateringschef

Charlotte Hedlund, planerare

UTVECKLINGSPLAN STATIONSNÄRA BEBYGGELSE ÖRNSKÖLDSVIK NORRA





Inventeringskarta



Korta fakta Örnsköldsvik

- Örnsköldsviks kommun har ca 55 000 invånare.
- Tätorten Örnsköldsvik har ca 29 000 invånare.
- Staden har fått sitt namn efter landshövdingen Per Abraham Örnsköld.
- Största företagen är M-Real, Hägglunds Drives, Hägglunds Bae Systems, Domsjö.
- Näringslivet är till 75% exportinriktat.

Nuläge Örnsköldsvik

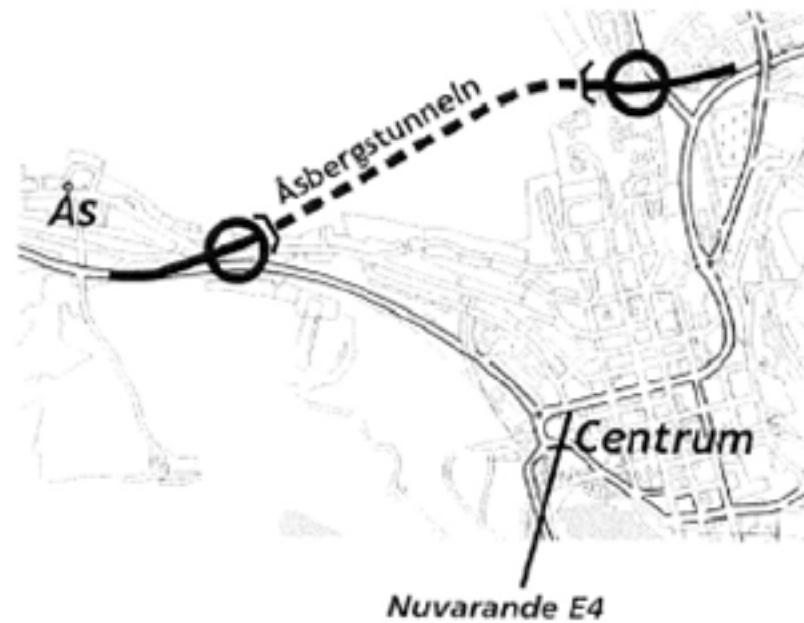
Örnsköldsvik ligger vid Moälvens utlopp i Örnsköldsviksfjärden. Stad och förorter breder ut sig i fingerform, i lågpartier mellan de bergåsar som omger staden.

Betydande för stadens nuvarande omvandling är två nya järnvägsstationer för Botniabanan, Örnsköldsvik central och Örnsköldsvik norra. Även omvandlingen av kajområdet med ny arena, bostäder och hotell är betydande.

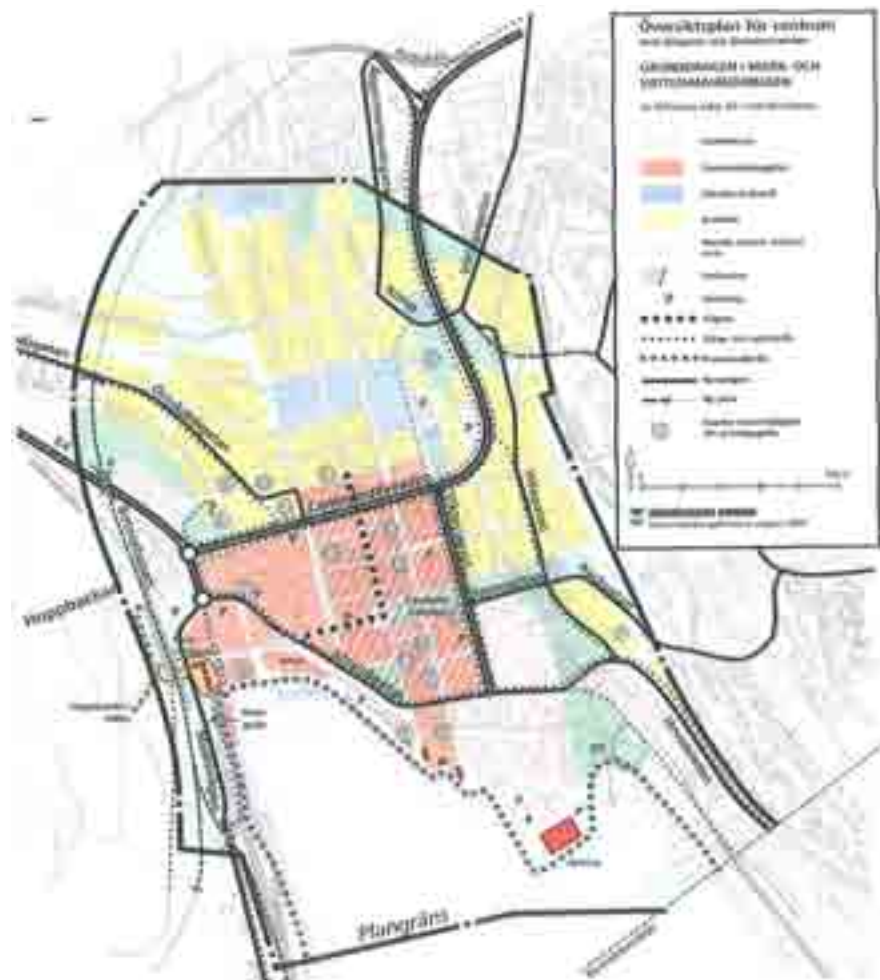
E4:ans sträckning genom Örnsköldsviks stadskärna skapar stora miljö- och säkerhetsproblem. Förhoppningen är att på sikt kunna dra om E4:an norr om staden genom Åsberget. Då skulle också trafiken med farligt gods kunna tas bort från centrala delar av staden. Omdragningen är dock inte med i den aktuella nationella transportplanen 2012-2021.

I närområdet kring station Örnsköldsvik norra finns främst tillverkningsindustri, sjukhus och bostäder. Läget på stationen uppfattas som strategiskt, med korta avstånd till flera arbetsplatsintensiva verksamheter.

Inventeringskarta



Figur. 22: E4:ans omdragning genom staden (ÖP Örnköldsviks kommun)



Figur. 23: Översiktsplan för centrum (ÖP Örnköldsviks kommun)

Kommunens strategiska planering

Översiktsplanen

Aktuell antagen översiktsplan för Örnsköldsviks kommun är från september 2007.

Ställningstaganden i ÖP som påverkar analys med stationsnära bebyggelse kan exemplifieras med:

- Nyttja befintlig infrastruktur vid förtätning och nybebyggelse.
- Det krävs fler bostäder centralt för att klara positiv nettoinflyttning.
- Verksamheter med regionalt intresse och många inpendlare skall förläggas inom gångavstånd till Botniabanans stationer.
- Med Botniabanans dragning genom staden, skall farligt gods om möjligt fraktas på stambanan istället.
- Avstånd mellan bostäder och järnväg skall normalt inte planeras närmare än 100 meter och inte underskrida 50 meter.
- Området norr om E4 inom gångavstånd från Örnsköldsvik Norra utvecklas som ett handelsområde.
- Handel och industri bör om möjligt hållas åtskilda.

Fördjupad översiktsplan

En fördjupad översiktsplan finns för Örnsköldsviks centrum och är antagen juni 2005. Visionen är "Örnsköldsviks centrum- attraktiv mötesplats i Höga Kusten".

FÖP:en sätter upp allmänna kvalitetsmål för trafik, parkering, luftkvalitet och offentlig miljö mm. FÖP:en anger framförallt konkreta åtgärder för stadsutveckling i olika delområden. Delprojekten är bl a Hamnplanen, Viktoriaesplanaden, Sjögatan, Järvedsstranden, f.d. Bangården m.fl. Inriktningen i FÖP:en stödjer idén med stationsnära bebyggelse, för att nyttja effekten av Botniabanan fullt ut.

Tillgänglighet

Läge och målpunkter

Örnsköldsvik norra ligger i en skärning med anslutande trappor samt hiss till vägnivå. I anslutning till stationen finns såväl bussangörning, parkering samt cykelparkering. Stationen ligger i direkt anslutning till E4 vilket innebär att anslutningsresor med bil och buss sker enkelt för stadsdelarna i norra Örnsköldsvik.

Området vid stationens närhet utgörs framförallt av handel och industri, men också ett bostadsområde med punkthus. Landskapet med sina stora höjdskillnader gör att sjukhusets nära läge inte alls är lika tillgängligt som det gör gällande på kartan. Området närmast stationen bör utvecklas med arbetsplatser inom handel, service och industri.

Buss

I anslutning till stationen längs Björnavägen går stadsbussarna 1 och 7 med timmes turtäthet (30 minuter vid högtrafiktimmarna). Bussarna ansluter till Örnsköldsvik central för att sedan fortsätta och trafikera stadsdelar på motsatt sida centrum.

Parkering

I anslutning till stationen finns ca 30 parkeringar varav hälften är utrustade med motorvärmarruttag. I närområdet finns ett större antal parkeringar kopplade till olika handelsetableringar.

GC-vägar

GC-stråken från Gullänget och Kroksta samt från Högländ, Svartby, Brösta och Arnäsfall ansluter eller passerar Örnsköldsvik norra. GC-vägarna att fortsätter till Örnsköldsvik central parallellt med E4. En kort sträcka mellan Örnsköldsvik norra och sjukhuset går cykelvägen som blandtrafik. Cykelparkering finns i anslutning till stationen.

Stationen nås antingen via hiss eller en lång trappa som har en trevlig utformning med ett väderskyddande tak.

Utveckling av verksamheter ur ett tillgänglighetsperspektiv

De verksamheter som finns i området idag är verksamheter och handel som främst besöks med bil. För att dra nytta av den regionala tågtrafiken är det främst de som arbetar i området som kan tänkas nyttja tågen för sina resor till och från arbetet. Det är därför viktigt att gång- och cykelvägarna blir så gena och korta som möjligt från stationen till arbetsplatserna. Blir det avvägningsfrågor mellan körvägar och GC-vägar så ska GC-vägarna ges den bästa det vill säga de kortaste sträckningen.



Tillgänglighetskarta

Utveckling av bostäder ur ett tillgänglighetsperspektiv

Bostäder bör inte tillkomma i stationens direkta närhet, utan på ett lite längre avstånd. Bullerproblem och den stora trafikapparat som medföljer i samband med E4:ans nysträckning medför miljöer för de boende som inte är bra. Det finns förutsättningar att bygga och förtäta redan befintliga bostadsområden vid Gullänget och stadsdelarna norr om stationen.

Förtätningskarta



Stationsnära bebyggelse

Det största området intill stationen Örnsköldsvik Norra, för en nyexploatering och förtätning, är området begränsat av norra stationen, E4 och Järnvägen. I översiktsplanen är ytan avsatt för extern handel. Detta ger ett unikt tillfälle att öka kollektivtrafikresandet med tåg för att nå ett handelsområde.

I närområdet finns också redan stora arbetsgivare som sjukhuset och BAE Hägglunds m fl.

Kommunen har planer för ny rondell i korsningen Vikingagatan/Myrängsvägen. Ny lokalisering av brandstation är tänkt inom området. Läget mot E4 kan också vara lämpligt för bensinstation.

Redan etablerad handel inom området är ICA Kvantum, Lidl, industrihotell, byggvaruhandel, OnOff och ett antal bilförsäljare.

Områdets långsiktiga planering tar höjd för planerad omläggning av E4 genom Åsberget. Då kan nuvarande E4 genom centrum minska i bredd och byggas om till en trädbevuxen esplanad. Båda sidor om Esplanaden kan då exploateras med t ex bostäder.

Sjukhusområdet reserveras för egen framtida utbyggnad. Idé att förtäta med bostäder längs Ångermanlandsvägen kan prövas. När den gamla brandstationen blir överflödig kan tomten bebyggas med verksamheter alternativt bostäder.

Vid platsbesök i kommunen intervjuades följande tjänstemän:

Thomas Lundgren, planerare

Kerstin Rungstad, projekteringsledare exploatering

Martin Wernersson, fysisk planerare

Arne Sandström, mark- och exploateringschef

Charlotte Hedlund, planerare