

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN  
**ÖRNSKÖLDSDVIKS CENTRALORT**  
LAGA KRAFTHANDLING



# FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR ÖRNSKÖLDSVIKS CENTRALORT

## LAGA KRAFTHANDLING

Antagen 2020-04-27  
Laga kraft: 2021-11-02

### Kontakt

Örnsköldsviks kommun,  
891 88 Örnsköldsvik

0660 - 880 00

kontaktcenter@ornskoldsvik.se

www.ornskoldsvik.se

Projektledare: Elisabeth Strand Hübinette (t.o.m. april 2019) och Andreas Grennborg (fr.o.m. april 2019).

Arbetsgrupp: Andreas Grennborg, Erika Andersson, Johanna Wadstein, Maria Liinasaari och Emma Teglund.

Operativ arbetsgrupp: Andreas Grennborg, Bogumila Kallin, Claes Edblad, Erika Andersson, Mattias Eriksson, Magnus Granath, Patrik Jansson, Josefine Thunmarker och Neil Johnson.

Styrgrupp: Carina Edblad, Mikael Kristiansson, Odd Johansson, Patrik Johansson och Vanja Östman

Politisk referensgrupp: Anna-Britta Åkerlind (C), Camilla Svensson (M), Göran Wåhlstedt (V), Leif Lindholm (S) och Per Nylén (S)

Layout: Charlotte Westberg

Illustrationer och kartor: Örnsköldsviks kommun

Foto: Örnsköldsviks kommun, Håkan Nordström, Peder Sundström, Lars Söderlind, Leif Wikberg, Stina Westberg, MEIMI, Bredda Bilden mfl.

# INNEHÅLL

## Del 1: Bakgrund och inledning

Hur planerar vi Örnsköldsviks framtid?.....	1
Omvärldsfaktorer.....	3
Övergripande planeringsinriktningar för centralorten.....	5
Hållbarhet.....	6

## Del 2: Stadsbilden

Stadsdelar i centralorten.....	8
Mötesplatser, målpunkter och stråk i centrum.....	12
Gestaltning och stadsbild.....	17

## Del 3: Bebyggelse

Utvecklingsområden.....	20
Bostäder.....	23
Näringslivsverksamhet.....	30

## Del 4: Trafik och kommunikation

Gång- och cykeltrafik.....	35
Kollektivtrafik.....	36
Biltrafik.....	37
Skotertrafik.....	38
Godstrafik, sjöfart och hamnar.....	38

## Del 5: Natur, kultur och fritid

Grönstruktur.....	39
Blåstruktur.....	40
Vitstruktur.....	40
Tätortsnära jordbruksmark och odlingslandskap...41	
Friluftsliv och rekreation i grön-, blå- och vitstruktur.....	41
Kulturmiljö.....	44

## Del 6: Intressen och planeringsförutsättningar

Riksintressen.....	45
Miljökvalitetsnormer.....	47
Fysisk planering i ett förändrat klimat.....	49
Miljö, hälsa och säkerhet.....	51
Teknisk försörjning.....	57

## Ordlista

Ordlista.....	59
---------------	----



## FÖRORD

Fördjupningen av översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort syftar till att visa på kommunens viljeinriktning för hur mark- och vattenanvändning i Örnsköldsviks centralort ska utvecklas mot kommunens vision:

“Vi bygger bäst tillsammans! År 2030 är Örnsköldsvik ett kreativt nav med stark utveckling där initiativ och idéer tas till vara. En plats för 65 000 nyfikna med framtidstro. Här känner människor trygghet, gemenskap och glädje.”

Förutom visionen har medborgarnas, föreningarnas och företagens synpunkter och tankar om framtiden och framtida utveckling varit vägledande i arbetet med översiktsplanen. Grunden för arbetet

med översiktsplanen lades under ett antal workshops under 2016 dit medborgare, föreningar och företag var välkomna för att dela med sig av sina visioner om framtidens Örnsköldsvik. Underlaget från workshopen och visionen har tillsammans med lokala, regionala och nationella mål utgjort grunden till de fem planeringsinriktningarna som används i översiktsplanen. De fem planeringsinriktningarna säger att Örnsköldsvik ska byggas för framtiden *genom att bygga inifrån och ut, genom att bygga utifrån Örnsköldsviks unika naturs kvaliteter och begränsningar, genom att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem, genom att skapa attraktiva och variationsrika boendemiljöer och genom att skapa en levande stadskärna med mötesplatser för alla*. De här fem planeringsinriktningarna har sedan varit utgångspunkten när planen och dess inriktningar har tagits fram.

Med den fördjupade översiktsplanen tas nu ett helhetsgrepp kring utvecklingen av Örnsköldsviks centralort med sikte mot 2040. Det är ett viktigt strategiskt dokument som har betydelse för hela kommunen. Dokumentet är även vägledande för regionala och nationella aktörer, och de prioriteringar som har pekats ut kan komma att få betydelse för till exempel framtida infrastruktursatsningar. Den fördjupade översiktsplanen ger förutsättningar för stark utveckling i Örnsköldsvik, men också för att skapa en attraktiv plats för oss som bor och verkar här, så att vi kan känna just trygghet, gemenskap och glädje.

Per Nylén  
Kommunstyrelsens ordförande





## SAMMANFATTNING AV PLANFÖRSLAGET

Den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort är ett vägledande dokument som anger långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi samt grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden i Örnsköldsviks centralort. Översiktsplanen utgår från lokala, regionala och nationella mål och strategier, samt omvärldsanalyser och medborgardialoger som hölls tidigt i planprocessen. Den fördjupade översiktsplanen tar sikte mot år 2040.

Fem övergripande planeringsinriktningar har tagits fram som svarar mot kommunens vision, men också mot övriga mål, planer och program på lokal, regional och nationell nivå. Enligt de övergripande planeringsinriktningarna ska Örnsköldsviks centralort utvecklas genom att:

- Bygga en nära stad inifrån och ut
- Bygga utifrån den unika naturens kvaliteter och begränsningar
- Bygga ett effektivt och hållbart transportsystem
- Bygga attraktiva och variationsrika boendemiljöer
- Bygga en levande stadskärna med mötesplatser för alla

Utifrån de övergripande planeringsinriktningarna har lämpliga områden för bostäder och näringslivsverksamheter pekats ut i centralorten. I centrum har utvecklingsområden pekats ut som lämpliga för både förtätning av bostäder och etablerande av näringslivsverksamheter, såsom handel, service och kontor. I övrigt har specifika områden som anses vara lämpliga för bostäder eller olika typer av verksamheter pekats ut runt om i centralorten.

I planen finns inriktningar, som visar kommunens syn på hur centralorten ska fortsätta utvecklas och som ska beaktas i kommunens framtida planarbete, samt åtgärder, som visar vad kommunen ska göra för att uppfylla de fem planeringsinriktningarna.

Den fördjupade översiktsplanen beskriver också vilken hänsyn som behöver tas till befintliga värden, risker och

intressen. Exempel på dessa kan vara naturvärden, kulturhistoriska värden, översvämningsrisker, bullerstörningar, allmänna intressen och riksintressen.

Kartan nedan är en strategikarta som illustrerar övergripande strukturen för mark- och vattenanvändning. Den visar även regionala och nationella samband i form av stora vägar, järnväg och sjöfart.

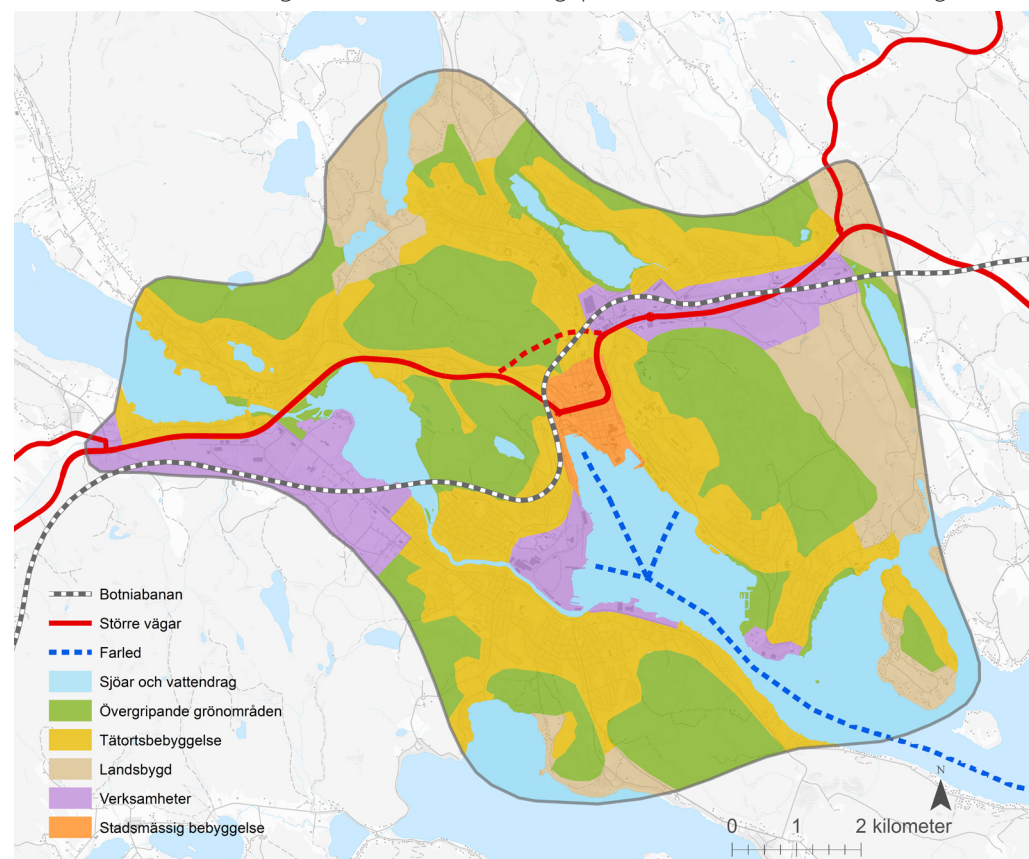
Örnsköldsvik fortsätter växa – men inifrån och ut. Förutsättningarna för ett attraktivare centrum ökar när E4 leds om via en tunnel genom Åsberget. De tre stadsbergen; Åsberget, Varvsberget och Skyttisberget fortsätter att vara de stora, attraktiva och centrala grönområdena som gör Örnsköldsvik unikt. Transportintensiva verksamheter

hålls nära E4 och järnvägen för att skapa tillgänglighet och minska den tunga trafiken genom centralorten.

Till översiktsplanen hör en miljökonsekvensbeskrivning som beskriver effekterna och konsekvenserna som planförslaget bedöms få på miljön.

Alla markanvändnings- och hänsynskartor finns på kommunens hemsida: [www.ornskoldsvik.se/fop](http://www.ornskoldsvik.se/fop).

Strategikarta som illustrerar övergripande mark- och vattenanvändningsstruktur.



## LÄSANVISNING

Den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort är indelad i sex delar och omfattar också en miljökonsekvensbeskrivning, samt ett antal markanvändnings- och hänsynskartor.

I planen läggs inriktningar och åtgärder fram i flera delar. **Inriktningarna** är riktlinjer som anger vad som ska beaktas i efterföljande planer och prövning för att svara mot de övergripande planeringsinriktningarna för centralorten. **Åtgärderna** visar vad Örnsköldsviks kommun konkret ska göra för att uppnå de övergripande planeringsinriktningarna för centralorten.

I den första delen, *Bakgrund och inledning*, presenteras information om planförfarandet samt relevanta omvärldsfaktorer, visioner och strategier som ligger till grund för hur planen utformats. Här presenteras begreppet hållbarhet, samt fem övergripande planeringsinriktningar för centralorten som genomsyrar hela översiktsplanen.

I den andra delen, *Stadsbilden*, presenteras generella inriktningar för hur Örnsköldsviks centralort och de olika stadsdelarna bör gestaltas, samt viktiga mötesplatser, målpunkter och stråk i centrum.

I den tredje delen, *Bebyggelse*, presenteras områden som är intressanta för framtida bebyggelseutveckling. Lämpliga områden för bostäder, näringslivsverksamhet samt områden för stadsmässig bebyggelse pekas ut. Här presenteras också generella inriktningar för framtida bebyggelse.

I del fyra, *Trafik och kommunikation*, presenteras inriktningar för trafikplaneringen i Örnsköldsviks centralort. Bland annat beskrivs transportsystemet, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, samt godstrafik, sjöfart och hamnar.

I del fem, *Natur, kultur och fritid*, presenteras markanvändning och inriktningar kopplat till kulturmiljö, fritid, rekreation och natur för bland annat grönområden, vattenområden, rekreativsområden, idrottsområden och jordbruksmark.

I den sjätte och sista delen, *Intressen och planeringsförutsättningar*, presenteras ett antal relevanta planeringsförutsättningar som den fysiska planeringen måste förhålla sig till såsom riksintressen och allmänna intressen, miljökvalitetsnormer och klimatförändringar. Dessutom anges generella inriktningar för hur kommunen ska ta hänsyn till dessa förutsättningar.

Längst bak i planförslaget finns en ordlista som förklarar vissa begrepp som är återkommande den fördjupade översiktsplanen.

Till planförslaget följer också ett antal markanvändningskartor som finns på Örnsköldsviks kommuns hemsida. I den digitala kartan går det att se planförslag och planeringsförutsättningar samtidigt i en karta.

Som bilaga finns samrådsredogörelsen, särskilt utlåtande, länsstyrelsens granskningsyttrande och den fördjupade översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). En samrådsredogörelse och ett särskilt utlåtande är sammanställningar på inkomna synpunkter som kommit in under samråd respektive utställning. Svar på de inkomna synpunkterna redovisas också. I MKB beskrivs effekterna och konsekvenserna som planförslaget bedöms få på miljön.

Alla markanvändnings- och hänsynskartor finns på kommunens hemsida:  
<http://karta.ornskoldsvik.se/ornkarta/?FOP>.



## Bakgrund och inledning

### HUR PLANERAR VI ÖRNSKÖLDSVIKS FRAMTID?

#### Vad är en fördjupad översiktsplan?

Översiktsplanen ska ange såväl en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi som grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden. Syftet med planen är enligt Plan- och bygglagen att ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas samt hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Planen ska ge tydlig vägledning och information till kommuninvånare, myndigheter och företag. En översiktsplan täcker generellt hela kommunens yta men en fördjupning av översiktsplanen kan göras för ett mindre geografiskt avgränsat område av kommunen, exempelvis för en mindre ort eller delar av en stad, i detta fall Örnsköldsviks centralort.

Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är vägledande för detaljplanering och lovgivning som rör byggande eller annan mark- och vattenanvändning. Varje kommunal nämnd, förvaltning och bolag har ansvar för att beslut och arbete sker i enlighet med översiktsplanens mål och inriktningar. Översiktsplanen fungerar också som ett instrument vid kommunens medverkan i den nationella och regionala utvecklings- och transportplaneringen, samt när kommunen eller andra myndigheter fattar andra beslut som rör mark- och vattenanvändningen i kommunen.

Översiktsplanen ska behandla de allmänna intressena enligt plan- och bygglagen samt miljöbalken. Allmänna intressen är, till skillnad mot enskilda, sådana intressen som är gemensamma för invånarna. Det kan vara till exempel strandskydd, naturvärden eller bostadsbyggande. Enskilda intressen är en persons privata intressen som inte är gemensamma för invånarna. Sådana intressen prövas i planer och lovgivning som sker efter översiktsplanen, exempelvis i detaljplaner och bygglov.

I översiktsplanen beskrivs också riksintressen och vilken hänsyn som bör tas till exempelvis kulturhistoriska kvaliteter, naturvärden och risk för bullerstörningar eller översvämning.

#### Förhållande till kommunens övriga översiktsplaner

Örnsköldsviks kommun har en kommunomfattande översiktsplan som antogs 2012, en fördjupad översiktsplan för Köpmanholmen (2009) och två tematiska tillägg avseende strandskydd (2011) och vindkraft (2008). Vid en fördjupning ändras översiktsplanen för det område fördjupningen omfattar, i detta fall Örnsköldsviks centralort. Tidigare ställningstaganden i den kommunomfattande översiktsplanen gällande centralorten upphävs och ersätts av den aktuella fördjupningen. Ställningstaganden i de tematiska tilläggen avseende strandskydd (2011) och vindkraft (2008) fortsätter dock att gälla.

Den fördjupade översiktsplanen för centralorten ersätter de fördjupade översiktsplanerna för: Själebad (2007), Centrum (2005), Inre hamnen (2002), Norra industriområdet (2002) och E4 genom Örnsköldsviks centralort (1993).

#### Planarbete och planprocess

Planarbetet samordnas vid kommunledningsförvaltningen av tillväxtavdelningen. I arbetet deltar tjänstepersoner



med olika kompetenser inom kommunkoncernen. Projektets styrgrupp utgörs av chefer från samhällsbyggnadsförvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Projektets politiska referensgrupp bestod av majoritets- och oppositionspolitiker ifrån kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden.

#### Tidig dialog

I november 2016 och januari 2017 hölls en tidig medborgardialog genom fem workshopar. Syftet var att samlas in synpunkter om centralortens framtida utveckling och informera om att en fördjupad översiktsplan tas fram. Workshoparna riktade sig till allmänhet, föreningar, tjänstepersoner, politiker, myndigheter och näringsliv. Fokus för workshoparna var behovet av utveckling i centralorten på 20 års sikt inom följande områden: bostäder, fritid och nöje, infrastruktur och trafik, samt näringsliv och handel. Analysen av de insamlade synpunkterna har utgjort ett underlag vid framtagandet av den fördjupade översiktsplanen.

#### Samråd, utställning och antagande

När kommunen upprättar eller ändrar en översiktsplan ska det samrådas med bland andra länsstyrelsen och grannkommunerna med flera. Kommuninvånarna ska också ges chansen att säga sin mening.

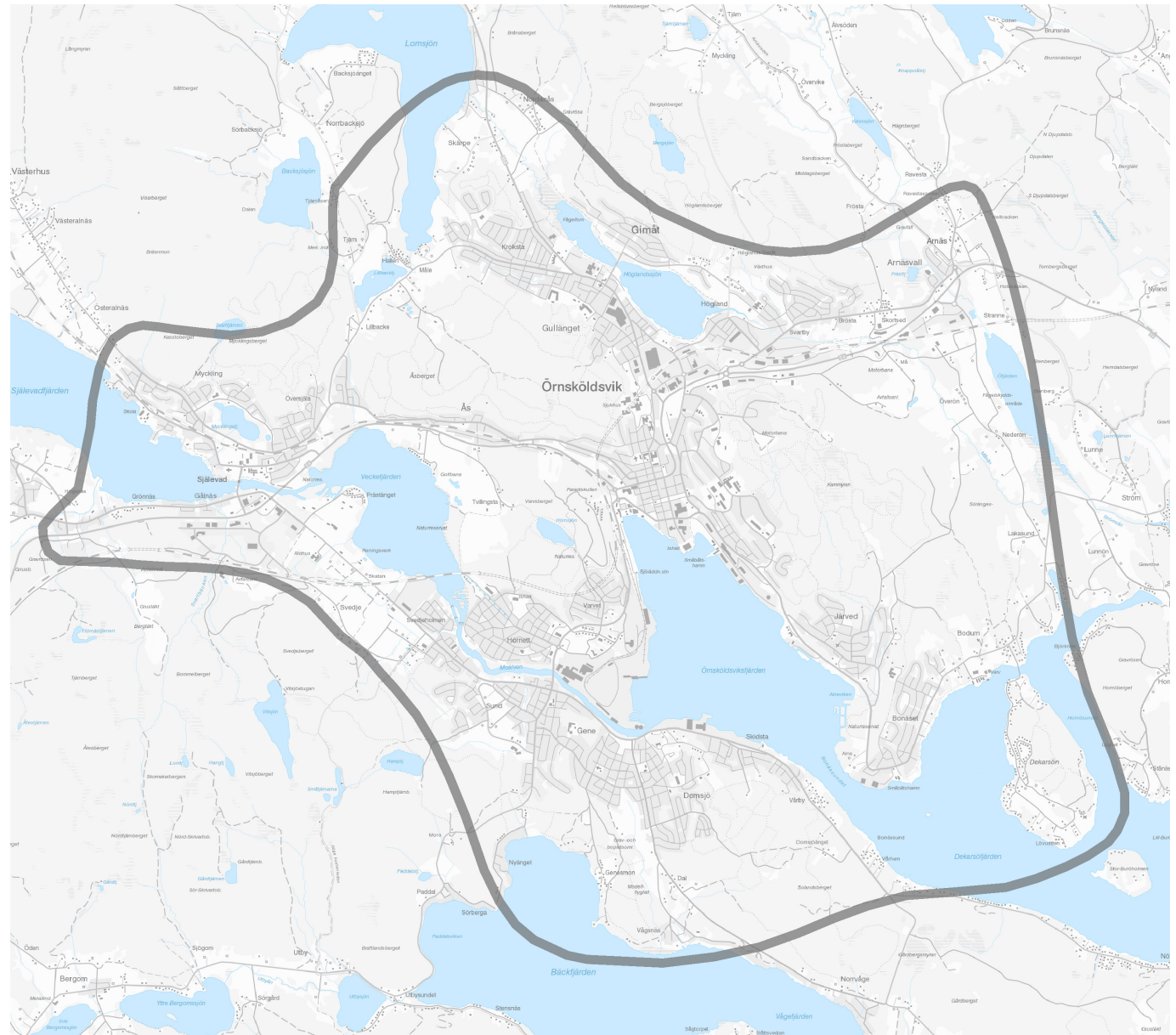
Ett samråd hölls mellan september och november 2018. Efter samrådet har de ändringar i planförslaget som kommunen ansett befogade gjorts. Synpunkterna har samlats i en samrådsredogörelse där även de förändringar synpunkterna föranlett redovisas. En utställning av planförslaget ägde rum mellan april och juni 2019. Under utställningen har åsikter inhämtats på nytt och de inkomna synpunkterna redovisas i ett särskilt utlåtande. Efter utställningen har mindre justeringar gjorts utifrån de inkomna synpunkterna.

Det är kommunfullmäktige som beslutar om att anta den fördjupade översiktsplanen. Efter att protokollet med beslutet om att anta översiktsplanen har publicerats på kommunens anslagstavla så finns det möjlighet att överklaga beslutet under tre veckor. Efter att överklagandet har gått ut vinner översiktsplanen laga kraft.

## Planens geografiska avgränsning

Den geografiska avgränsningen för planen är Örnsköldsviks centralort som består av Örnsköldsviks tätort samt ett antal tätortsområden som ligger i dess närhet.

Planområdet är indelat i stadsdelar och omfattar Centrum, Domsjö-Gene, Hörnätt, Sund-Svedjeholmen, Själevad, Gullänget-Kroksta, Gimåt-Arnäsfall och Järved-Bonäset.





## OMVÄRLDSFAKTORER

### Övergripande mål och vision

Den fördjupade översiktsplanen blickar mot 2040 och utgår från kommunens vision, mål och styrdokument. Kommunens antagna policys och strategier inom en rad olika områden utgör ett viktigt underlag vid framtagandet av översiktsplanen. Alla kommunala policys och strategier finns på Örnsköldsviks kommuns hemsida.

Av översiktsplanen ska det framgå hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling. Den fördjupade översiktsplanen ska ta hänsyn till de nationella målen och planerna och bidra till att uppfylla dem.

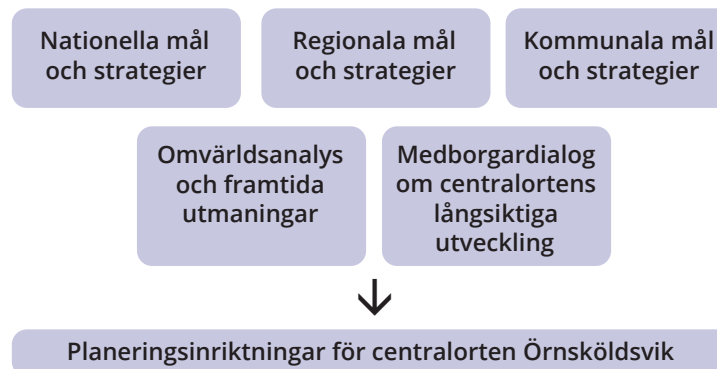
Kommunfullmäktige antog 2019 följande vision och övergripande mål för Örnsköldsviks kommun:

*Vi bygger bäst tillsammans! År 2030 är Örnsköldsvik ett kreativt nav med stark utveckling där initiativ och idéer tas till vara. En plats för 65 000 nyfikna med framtidstro. Här känner människor trygghet, gemenskap och glädje.*

Denna vision stöds också av Världsklass Örnsköldsvik som består av representanter från kommun, näringsliv och det civila samhället. Arbetet med Världsklass syftar till att tillsammans driva på utvecklingen i hela kommunen.

För översiktsplaneringen innebär visionen bland annat att hållbarhet ska vara ett ledord och att översiktsplanen ska ta hänsyn till de som bor och arbetar i, samt de som besöker centralorten.

Fem övergripande planeringsinriktningar för centralorten har tagits fram som svarar mot mål, planer och program på nationell, regional och lokal nivå. Se avsnittet *övergripande planeringsinriktningar för centralorten*.



Nedan redovisas några av de viktigaste globala, nationella och regionala visioner, mål och planer som har utgjort utgångspunkt för framtagandet av den fördjupade översiktsplanen. Den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort berör flera av målen på olika sätt och i olika omfattning.

### Globala och nationella mål

#### Agenda 2030

År 2015 beslutade FN om en Agenda 2030 för global hållbar utveckling, med 17 stycken globala mål och 169 delmål som i Sverige kallas de Globala målen.

#### Jämställdhetspolitiska mål

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Utifrån detta arbetar regeringen efter sex delmål.

#### Nationella miljökvalitetsmål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljökvalitetsmål och ett generationsmål som gäller för hela Sverige. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Generationsmålet visar riktningen för vad som måste göras inom en generation för att miljökvalitetsmålen ska nås. Gällande miljökvalitetsmål går delvis in i varandra och den fördjupade översiktsplanen berör flera av målen på olika sätt och i olika omfattning. För en översiktlig bedömning av hur planen förhåller sig till uppsatta nationella miljökvalitetsmål, se den fördjupade översiktsplanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

### Nationell transportplan

Den nationella transportplanen är regeringens plan för transportinfrastrukturen och är trafikslagsövergripande. Planen ska bland annat bidra till en omställning till ett fossilfritt Sverige, ökat bostadsbyggande och förbättrade förutsättningar för näringslivet.

### Regionala mål

#### Regional utvecklingsstrategi för Västernorrlands län 2011-2020

I den regionala utvecklingsstrategin presenteras tre övergripande mål som anses viktiga för regionens utveckling: Positiv befolkningstillväxt, ökad tillgänglighet och stärkt innovationsförmåga. Den fördjupade översiktsplanen relaterar till dessa mål genom bland annat proaktiv planering av nya områden för bostäder, samt bättre förutsättningar för infrastruktur, både inom centralorten och i ett regionalt perspektiv. Människors och företags innovationsförmåga och produktivitet är beroende av den plats där vi bor och verkar.

#### Regional handlingsplan för klimatanpassning i Västernorrlands län

Den regionala handlingsplanen beskriver hur klimatet kommer utvecklas i länet, samt vilka sårbarheter länet har. I handlingsplanen beskrivs åtgärder som bör vidtas för att Västernorrland ska vara ett robust län som står stark i ett förändrat klimat.

### Örnsköldsvik i regionen och världen

Örnsköldsviks centralort är med sina drygt 33 000 invånare norra Sveriges sjätte största centralort. Den har i likhet med andra centralorter betydelse för omlandet i form av utbud av service, handel, sjukvård och arbetsplatser.

Örnsköldsvik ligger strategiskt mellan två av norra Sveriges största städer: Umeå (10 mil) i norr och Sundsvall (16 mil) i söder. Örnsköldsvik är en egen funktionell arbetsmarknadsregion och den största orten i destinationen Höga Kusten, vilket gör det till en viktig plats för en växande besöksnäring. Näringslivet i Örnsköldsvik är till största delen exportorienterat och stora mängder gods transporteras via väg, järnväg och sjöfart. I Örnsköldsvik

finns dessutom flera internationellt ledande process- och tillverkningsindustrier.

Örnsköldsvik är ett nav med stark utveckling där regional samverkan med utbyte mellan olika samhällsaktörer är en viktig framgångsfaktor. Transporter av människor och gods är en grundförutsättning för utveckling, möten mellan människor och ekonomisk tillväxt. Merparten av transporter och de ekonomiska aktiviteterna i regionen sker längs kusten. För att skapa tillväxt och en stark arbetsmarknadsregion är en omdragning av väg E4 via en tunnel genom Åsberget och realiseringen av nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan viktiga transportinfrastruktursatsningar för centralorten ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Förbättrad kollektivtrafik stärker både företagets möjligheter att säkra sin kompetensförsörjning och individers möjligheter att säkra sin egenförsörjning.

Örnsköldsviks kommun ligger i Västernorrlands län och är en del av Region Västernorrland och samverkar i flera regionala frågor med de övriga sex kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå, Sundsvall, Timrå och Ånge. Örnsköldsviks kommun ingår också i Umeåregionen som är ett samarbete med delar av Västerbottens län där Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln och Vännäs kommun samarbetar för att främja näringsliv, tillväxt, bra livsvillkor och samhällsservice. Örnsköldsvik vill utveckla den gemensamma arbetsmarknadsregionen i Umeåregionen genom utökat utbyte och pendling.

Höga Kusten Destinationsutveckling är ett samkommunalt bolag som har till uppgift att främja den strategiska utvecklingen av besöksnäringen i Höga Kusten. Örnsköldsviks kommun arbetar tillsammans med Härnösand, Kramfors, Sollefteå för framtidens Höga Kusten.

Örnsköldsviks kommun är också en del av det gränsregionala samarbetsforumet Kvarkenrådet där kommuner och regionala organ i både Finland och Sverige samarbetar kring frågor kopplade till Kvarkenregionens utveckling. Även genom förvaltningen av det gemensamma världsarvet Höga kusten/Kvarkens skärgård samarbetar Örnsköldsvik med ett antal kommuner i Finland samt Kramfors kommun.

## Befolkningsutveckling och bostadsbyggande

Idag bor nära 33 000 av kommunens 56 000 invånare i centralorten. Enligt Örnsköldsviks kommuns befolkningsprognos kommer befolkningen att öka med ungefär 1500 personer fram till 2026. Kommunen siktar emellertid på en högre befolkningsökning.

Örnsköldsviks kommuns vision innebär bland annat att vi ska bygga Örnsköldsviks kommun tillsammans, med en hög grad av delaktighet och att kommunen vill öka sin befolkning. Visionen syftar på en ökning till cirka 65 000 personer som bland annat utgörs av inflyttare och människor som inte bor i Örnsköldsviks kommun men förväntas vistas här återkommande, till exempel arbetspendlare och besökare.

I takt med befolkningsökningen växer behovet av bostäder och för att nå den vision som kommunfullmäktige antagit för kommunen behöver ungefär 3000-5000 bostäder byggas inom 10-20 år. Idag bor mer än hälften av kommunens drygt 56 000 invånare i centralorten. Sett till var i kommunen befolkningen bor så kommer troligtvis minst hälften av dessa bostäder behöva byggas i centralorten.

I denna fördjupade översiktsplan reserveras mark för cirka 3000 bostäder inom Örnsköldsviks centralort.

## Ett livskraftigt näringsliv

För att Örnsköldsvik ska fortsätta vara ett nav med stark utveckling behövs ett livskraftigt näringsliv.

Örnsköldsvik är en kommun med många internationella företag, stark företagandetradition och stort utvecklingsfokus. Örnsköldsviks kommun arbetar för ett näringslivsklimat som gör det enkelt att vara företagare och som gör att fler företag utvecklas och etablerar sig här. Den fysiska planeringen ska tillgodose efterfrågan på mark för näringslivsverksamheter.

För att företag i Örnsköldsvik ska kunna fortsätta vara konkurrenskraftiga, bibehålla och skapa nya arbetstillfällen krävs att vi klarar utmaningen med den framtida kompetensförsörjningen. Arbetskrafts- och kompetensförsörjning är en avgörande tillväxtfråga – för individer, arbetsgivare och samhällsutvecklingen i stort. Örnsköldsviks kommun arbetar tillsammans med privata och offentliga aktörer med olika aktiviteter som på kort och lång sikt bidrar till förbättrad kompetensförsörjning.





## ÖVERGRIPANDE PLANERINGSINRIKTNINGAR FÖR CENTRALORTEN

Fem övergripande planeringsinriktningar har tagits fram som svarar mot mål, planer och program på nationell, regional och lokal nivå. Materialet från de tidiga medborgardialogerna utgör ett viktigt underlag i utformningen av de övergripande planeringsinriktningarna. De övergripande planeringsinriktningarna är långsiktiga strategier för utvecklingen av den fysiska miljön i planområdet och visar hur kommunen ska möta centralortens olika utmaningar.

Så bygger vi för framtiden:

### Bygga en nära stad inifrån och ut

I Örnsköldsvik är närhet viktigt för boende och verksamma. Vi bygger inifrån och ut vilket skapar en "nära stad" med korta avstånd. Genom att koncentrera nybyggnation till redan bebyggda områden blir avstånden mellan dagliga målpunkter kortare samt att natur- och jordbruksmark kan bevaras. Målpunkter stärks och utvecklas inom stads kärnan och i våra stadsdelar. Nybyggnation med närhet till dessa är särskilt prioriterade. Invånare och näringsidkare utvecklar Örnsköldsvik tillsammans.

### Bygga utifrån den unika naturens kvaliteter och begränsningar

I Örnsköldsvik är landskapet och naturen unik. En styrka

som ger invånarna möjlighet till en aktiv fritid och ett rikt friluftsliv. I Örnsköldsvik kan besökare och invånare lätt ta sig mellan stadens olika delar genom en sammanhängande grönstruktur av parker, skogar, gång- och cykelvägar och strandpromenader. Det kuperade landskapet i centralorten är en tillgång som ställer krav vid stadens utveckling. Örnsköldsvik utvecklas och blir mer attraktiv genom en hållbar fysisk planering, både ur ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

### Bygga ett effektivt och hållbart transportsystem

I Örnsköldsvik finns en hög kvalitet på transportsystemet vilket gör att förbindelsen med omvärlden är stark. Nybyggnation sker främst i stations- och hållplatsnära lägen. Centrala trafikleder omvandlas till stadsmässiga gator, ett sammanhängande nät för gång- och cykelvägar utvecklas i hela centralorten och i centrum lokaliseras bilparkeringar till parkeringshus. En framtida Åsbergstunnel minskar den tunga trafiken genom staden vilket minskar barriäreffekter och möjliggör för staden att utvecklas ytterligare. Kombinationen av tät bebyggelse, bra kollektivtrafik och ett väl utbyggt gång- och cykelnät leder till hög tillgänglighet, hållbart resande och att stadsdelarna kopplas samman. Det skapar förutsättningar för fler att enkelt röra sig i centralorten. Den höga kvaliteten på transportsystemet möjliggör för ett livskraftigt och exportorienterat näringsliv.

### Bygga attraktiva och variationsrika boendemiljöer

I Örnsköldsvik finns plats för alla. Här utvecklas kvalitativa boendemiljöer där tillgängligheten till både vatten och grönområden ökar och fler får möjlighet att bo med vacker utsikt. Sociala och ekonomiska skillnader mellan stadsdelar minskar genom en blandning av boendeformer och förtätning i befintlig bebyggelse. Byggnaderna utgår från omgivande landskapsbild och kulturmiljö. I Örnsköldsviks boendemiljöer tillgodoses såväl äldre som barn och ungas behov av lek och rekreation. Samhällsfunktioner är väl integrerade i de bebyggelseområden som växer fram.

### Bygga en levande stadskärna med mötesplatser för alla

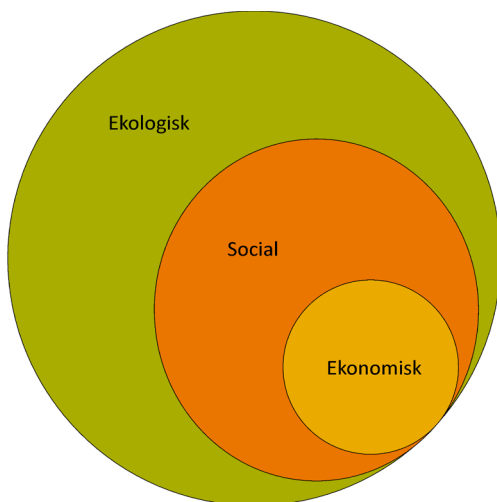
I Örnsköldsvik är tryggheten prioriterad. Med blandade funktioner som service, arbetsplatser, boende och parker i stadskärnan ges förutsättning för liv dygnet runt. En stadskärna med ett livskraftigt handels- och serviceutbud av olika slag gör staden till en attraktiv plats att vara i och besöka. Spår från stadens tidigare liv ger historisk förankring och sammanhang samtidigt som staden växer och ger nya avtryck när invånarna formar framtidens Örnsköldsvik. Ny arkitektur är estetiskt tilltalande och samspelar väl med äldre arkitektur. Gamla mötesplatser och stråk utvecklas och nya skapas. Höga krav ställs på tillgänglighet för att stadskärnan ska vara en given mötesplats för alla. Strandpromenaden längs fjärden är ett självklart promenadval för stadens besökare.



## HÅLLBARHET

Målsättningen med den fysiska planeringen är att sträva efter en hållbar samhällsutveckling genom hushållning med mark och vatten. På så vis är översiktplanering också en del av Örnsköldsviks kommuns långsiktiga hållbarhetsarbete. En hållbar kommun är även en attraktiv plats att leva i, att arbeta i och att besöka.

Hållbar utveckling brukar anges som balansen mellan ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Det är en utveckling som tillfredsställer dagens grundläggande behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. För att förstå balansen mellan dessa tre hållbarhetsdimensioner kan man säga att det ekonomiska systemet är en del av det sociala och sammanvägt är dessa två beroende av den ekologiska dimensionen. Den ekologiska dimensionen är basen och sätter ramarna för de övriga dimensionerna.



Den fysiska planeringen kan inte ensam lösa alla samhällsfrågor men kan skapa goda förutsättningar för hållbar utveckling. Vi bygger samhället för såväl dagens behov som framtida generationers. Eftersom att hållbarhet är ett begrepp som innefattar många perspektiv och samhällsfrågor är det en aspekt som återkommer i olika avsnitt i den fördjupade översiktplanen.

### Ekologisk hållbarhet

Att utgå från ekosystemens nytta och funktioner är viktigt för att främja den ekologiska hållbarheten. Även om naturen har ett egenvärde, så är naturen också viktig för oss genom ekosystemens bidrag och de så kallade ekosystemtjänsterna. Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan, bland annat pollinering, naturlig vattenreglering och naturupplevelser. Det finns inget enkelt svar på vad som är ekologiskt hållbart eftersom det finns många ekosystem som är komplexa och som interagerar med varandra. Men biologisk mångfald är en grundförutsättning för ekosystemens långsiktiga möjlighet att bidra till människors välbefinnande.

För att främja den ekologiska hållbarheten ska användningen av mark, vatten, energi och andra naturresurser ske på ett effektivt och miljöanpassat sätt. Att arbeta ekologiskt hållbart handlar om att minska lokal miljöpåverkan och global klimatpåverkan (läs mer i del 6: Intressen och planeringsförutsättningar). Det behöver inte finnas en motsättning mellan att utveckla samhället och att gynna ekosystemtjänster. Hus och områden som planeras och byggs smart kan gynna ekosystemtjänsterna. Takträdgårdar, gröna fasader och gatuträd är några exempel på detta.

Begreppet grön infrastruktur är användbart vid planering av framtida markanvändning. Den gröna infrastrukturen är lika viktig för ett samhälles utveckling som annan infrastruktur – vägar, VA-system och elförsörjning – och är en viktig förutsättning för fungerande ekosystemtjänster. Den bebyggda miljös gröna infrastruktur består av vatten- och grönområden, såsom parker, trädgårdar, dammar och alléer. Dessa kan ge ekosystemtjänster i form av exempelvis tätortsnära naturupplevelser, värmeutjämning, dagvattenhantering och vattenrening. Den byggda miljön kan bli mer hållbar, hälsosam och attraktiv med naturens hjälp.

Läs mer om hur Örnsköldsviks kommun avser att arbeta med ekologisk hållbarhet i kommunens policy för ekologisk hållbarhet.

### Social hållbarhet

Folkhälsomyndigheten definierar ett socialt hållbart samhälle som "ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader".

Att planera för socialt hållbar utveckling handlar om att planera för och skapa ett tryggt och inkluderande samhälle för alla, där såväl besökare som invånare trivs och vill vistas. Alla ska kunna leva ett gott liv med god hälsa, utan orättfärdiga påverkbara skillnader och begränsningar.

Den fysiska planeringen kan användas för att skapa förutsättningar för att Örnsköldsvik ska bli tillgängligt och tryggt för alla. Jämställdhet och jämlikhet är viktiga aspekter av social hållbarhet och innebär i grunden att alla oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsvariation, sexuell läggning eller ålder, ska ges samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Otrygghet begränsar människors valmöjligheter i fråga om arbete, nöje, hälsa, val av transportmedel och bostäder. Det är därför viktigt att planera samhället så att det är, och upplevs som, tryggt och säkert. Hur den fysiska miljön ser ut har betydelse för upplevelsen av trygghet. Mörka parkeringshus, slitna husfasader, parker eller motionsspår med dålig belysning upplevs ofta som otrygga. På platser där det är bra belysning och en större genomströmning av människor skapas generellt sett en större känsla av trygghet och naturlig övervakning.

Den fysiska planeringen kan också fungera som ett verktyg för att skapa bättre förutsättningar för inkludering och minskat utanförskap. Gemenskap och delaktighet kan främjas med hjälp av att skapa tydligare sammanhang mellan olika delar i centralorten genom till exempel bebyggelse och gröna stråk. När olika grupper i samhället möts naturligt i vardagen så kan det bidra till minskat utanförskap och motverka fördomar.

Översiktplanens inriktning mot förtätning, hållbart resande och ett utvecklat friluftsliv ökar tillgängligheten till viktiga funktioner och kan bidra positivt till folkhälsan genom att underlätta goda levnadsvanor och fler fysiskt aktiva



invånare. Den fysiska omgivningen har betydelse för barn och ungas utveckling och välmående och främjar deras hälsa, lärande och sociala förmågor. Rörelsefrihet för barn och unga är en viktig aspekt för deras välmående och de ska ha tillgång till utemiljöer och möjlighet till lek i säkra miljöer.

Läs mer om hur Örnsköldsviks kommun avser att arbeta med social hållbarhet i kommunens policy för folkhälsa och social hållbarhet.

### Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet handlar om att hushålla med mänskliga och materiella resurser på lång sikt. Att skapa en balanserad ekonomisk utveckling, utan att slita på naturresurser eller människor. Ekonomisk hållbarhet handlar om att skapa förutsättningar för ekonomisk utveckling för såväl kommunen som helhet som för individer och företag inom kommunen. En utvecklad regional samverkan och förbättrad kollektivtrafik stärker till exempel både företagens möjligheter att säkra sin kompetensförsörjning och individers möjligheter att säkra sin egenförsörjning inom regionen.

Den fysiska planeringen fungerar som en viktig förutsättning för att skapa ekonomiskt hållbar utveckling. Genom en effektiv och proaktiv markplanering är det möjligt att skapa förutsättningar för att hantera en förändrad efterfrågan på mark. På det sättet undviks också ogenomtänkta markexploateringar. Att planera för förtätningar kan vara ett sätt att planera markeffektivt. Genom förtätningar skapas möjligheter för nya verksamheter att etablera sig eller för etablerade verksamheter att expandera. I dessa fall kan man också spara på mark och naturresurser som kan komma att behövas för att säkerställa möjligheterna till ekonomiska hållbar utveckling nu och i framtiden.

Även exploatering av mark kan ske utifrån ett ekonomiskt hållbart perspektiv. Det är möjligt att främja långsiktighet i markanvändningen genom att prioritera långsiktiga investeringar och se på byggnationer utifrån ett livscykelperspektiv. I praktiken innebär det att prioritera lägsta livscykelkostnad framför lägsta investeringskostnad vid exploateringar. Satsningar på solceller, hållbara byggnadsmaterial och effektiva uppvärmningssystem i byggnader är exempel på hur det går att spara på byggnaders kostnader utifrån ett livscykelperspektiv.

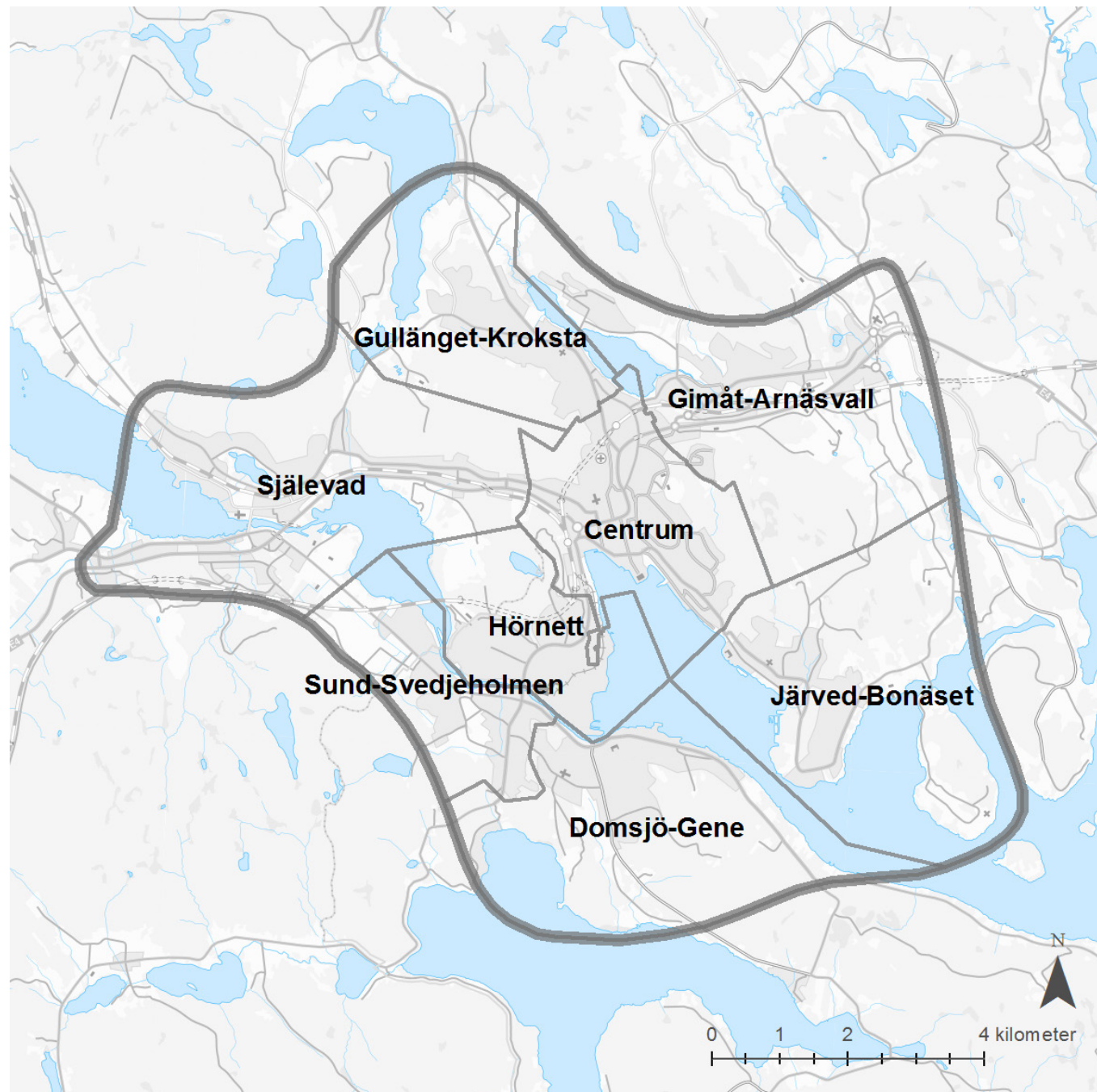




## STADSDELAR I CENTRALORTEN

Örnsköldsviks centralort ligger i ett kuperat landskap med stadsdelar som bebyggda stråk i dalgångarna. Örnsköldsviks centrum omges av en rad orter som utvecklats som relativt självständiga industriorter (till exempel Järved, Gullänget och Domsjö) eller kyrkbyar (Själevad och Arnäs) men som nu helt eller delvis vuxit ihop till stadsdelar. Denna tidigare flerkärnighet har tillsammans med topografin bidragit till centralortens utdragna och vitt förgrenade struktur. En utmaning och framgångsfaktor vid utveckling och förtätning är att tillvarata stadsdelarnas egna kvaliteter och karaktärer.

Stadsdelar i Örnsköldsvik är: Centrum, Domsjö-Gene, Hörnett, Sund-Svedjeholmen, Själevad, Gullänget-Kroksta, Gimåt-Arnäsfall och Järved-Bonäset.





## Centrum

Örnsköldsviks centrum präglas av bebyggelse med blandad karaktär. I de äldsta delarna av centrum finns rutnätsstaden med butiker, kontor och flerbostadshus. I Lungvik och Överstan är bostadsbebyggelsen av mer blandad karaktär med både villor och flerbostadshus. Centrum ligger mellan de tre omkringliggande bergen Varvsberget, Åsberget och Skyttisberget som har höga natur- och friluftsvärden. I centrum finns flera serviceverksamheter, bland annat brandstationen och gymnasieskolor. I norra delen finns sjukhusområdet, Örnsköldsviks norra station och utmed E4 finns ett näringslivsområde med handel och industrier. Vid Örnsköldsviksfjärden i söder finns diverse industriverksamheter och där ligger även evenemangsarenan Fjällräven Center.

I centrum finns ett par utpekade bostadsområden. Dessa är: Håvgatans förlängning, Järvhaga, Järvliden, Kusthöjden, Lönnen, Varvsbergsvägen och Örnsköldsvik 7:5. Läs mer i del 3: Bebyggelse.

Inom centrumområdet har även ett antal utvecklings- och näringslivsverksamhetsområden pekats ut. Läs mer i del 3: Bebyggelse. Läs mer om centrum och inriktningar för stadsdelen i avsnittet *Mötesplatser, målpunkter och stråk i centrum*, och *Gestaltning och stadsbild*, samt i del 5: Natur, kultur och fritid.

## Domsjö-Gene

Stadsdelen Domsjö-Gene sträcker sig från Gene via Nyänget och Vågsnäs till Vårby. Stadsdelens bostadsbebyggelse består framförallt av villaområden, men också flerbostadshus. Trots att den största delen av Domsjö verksamhetsområde inte ligger i stadsdelen Domsjö utan i Hörnett så kännetecknas stadsdelen av närheten till industrierna. Området gränsar i väster mot stadsdelen Sund-Svedjeholmen, i norr mot Örnsköldsviksfjärden och i söder mot Bäckfjärden. Stadsdelen har god tillgång till friluftsområden och naturvärden med Vårbyterrängen i öster och Genesmons friluftsområde i söder.

Området kring Nyängets badplats, Genesmons arkeologiska friluftsmuseum och Bäckagården är ett område för kultur, friluftsliv och turism.

Inom Domsjö-Geneområdet finns tre utpekade bostadsområden: Genesmon, Nyänget och Vårby strand. Läs mer i del 3: Bebyggelse.



## Gimåt - Arnäsvall

Stadsdelen Gimåt-Arnäsvall sträcker sig från Gimåt via Högländ och Svartby till Arnäsvall. Stadsdelen domineras delvis av E4 och omgivande verksamhetsområden. Norr om E4 finns flera bostadsområden som framförallt består av villabebyggelse. I Arnäsvall finns stora kulturmiljövärden och till viss del jordbruksmark. Det finns en god tillgång till friluftsliv inom området med närhet till Högländssjön och Bergsjöns friluftsområde. I öster angränsar området till Öfjärden som är en viktig rastplats för många olika fågelarter och vid dess slutningar finns ett öppet

### INRIKTNING

- Området kring Nyängets badplats och Genesmons arkeologiska friluftsmuseum reserveras för verksamheter med anknytning till kultur, friluftsliv och turism.

- Vid tillkommande bebyggelse i utpekade områden i Nyänget och Genesmon behöver hänsyn tas för att anordna passager eller släpp för friluftslivet.

- Genesmons friluftsområde ska utvecklas med ett helhetsperspektiv när det gäller natur-, kultur- och friluftsvärden.

### ÅTGÄRD

- Bind samman strövområdet Genesmon-Nyänget med Vitsjöterrängen, Vågsnäs och Vårbyterrängen genom skyltning och information samt förstärk områdena med anordnade passager för friluftslivet.

- Utred utvecklingsbehovet för småbåtshamnen vid Bäckfjärden.

jordbrukslandskap med kulturmiljövärden.

Inom stadsdelen finns två utpekade bostadsområden: Gimåthöjden och Högländ. I stadsdelen ligger även det norra verksamhetsområdet, där ett antal områden lämpliga för näringslivsverksamhet föreslås. Läs mer i del 3: Bebyggelse.



## Gullänget-Kroksta

Stadsdelen Gullänget-Kroksta ligger norr om centrum, mittemellan Åsberget och Höglandssjön. Området sträcker sig via Kroksta till Skärpe och Nordanås och gränsar till Lomsjön. Stadsdelens bostadsbebyggelse består framförallt av villaområden, men också flerbostadshus. Det finns ett antal näringslivsverksamheter inom stadsdelen och i den nordvästra och västra delen av området finns öppna jordbrukslandskap. Stadsdelen har ett eget stadsdelscentra, Gullängets centrum, där det finns skolor, samt hälso-central och butiker.

Det finns en god tillgång till friluftsliv inom området med närhet till Åsberget samt Höglandssjön. I norra delen av stadsdelen, vid Skärpe, finns tillgång till friluftsliv i skogen och en badplats vid Lomsjön.

Inom stadsdelen finns ett antal utpekade bostadsområden: Förtätning Hjortvägen, Målesviken och Målevägen. Läs mer i del 3: Bebyggelse.

### INRIKTNING

- Bevara de öppna kulturlandskapen i norra delen av stadsdelen vid Nordanås och Skärpe.



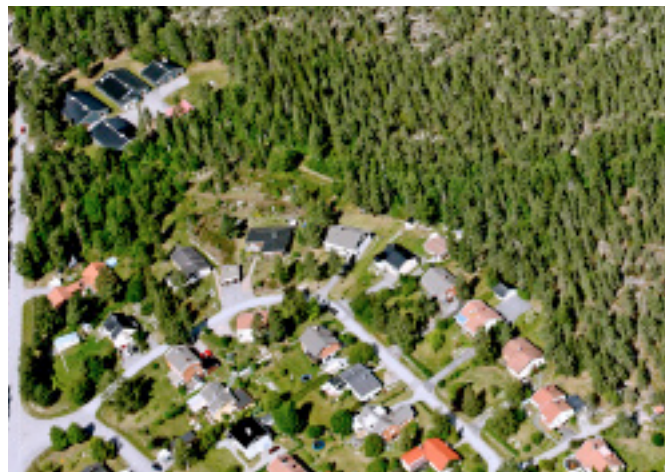
## Hörnnett

Stadsdelen Hörnnett ligger sydväst om Centrum med Veckefjärden i väster, Moälven i söder, Örnsköldsviksfjärden i öster och Varvsberget i norr. Stadsdelen består främst av villakvarter med en speciell karaktär av äldre egnahemsbebyggelse med lummiga trädgårdar. I stadsdelen ligger också Domsjö verksamhetsområde och ett antal serviceverksamheter. Hörnnett har god tillgång till friluftslivs- och naturvärden, med närhet till Varvsberget, Hörnsjöns naturreservat och Veckefjärdens naturreservat. Kempevallen ligger också inom stadsdelen och är viktig för idrott och föreningsliv.

Hörnnett påverkas av närheten till Domsjö verksamhetsområde och bebyggelseutvecklingen i stadsdelen regleras av översiktsplanens inriktningar för säkerhets- och bullerzoner kring Domsjö verksamhetsområde. Detta gör att förtätning inte är lämplig. Läs mer i del 6: Intressen och planeringsförutsättningar.

### INRIKTNING

- De säkerhets- och bullerzoner som omger Domsjö verksamhetsområde är styrande för bebyggelseutvecklingen.
- Vid tomtindelning och husutformning i Hörnnett ska hänsyn tas till karaktären på befintlig bebyggelse. De för Hörnnett normalstora tomterna bör inte delas.



## Själevad

Själevad ligger på nordsluttningarna ovanför Moälven, Själevadsfjärden och Veckefjärden, och omfattar delar av Överhörnäs, Gålnäs, Solänget och Ås. Stadsdelen består framförallt av villaområden, men nära Själevads centrum finns också flerbostadshus. Det finns även äldre bebyggelse med kulturhistoriska värden. Området fungerar som en viktig nod för de nordvästra delarna av Örnsköldsviks centralort. Det finns ett stadsdelscentra i Själevads centrum med ett antal serviceverksamheter.

Stadsdelen har god tillgång till natur- och friluftsområden, bland annat Moälven, Svartjärnsterrängen, Vitsjöterrängen och Veckefjärdens naturreservat. För att tillgängliggöra Mycklingstjärnen och Själevadsfjärden som tätortsnära naturområden kan strandpromenaderna utvecklas.

Inom stadsdelen finns ett antal utpekade bostadsområden: Högsnäs, Karins väg, Lillbacke, Mycklingtjärn, Veckefjärden och Översjåla. I stadsdelen ligger även det södra verksamhetsområdet, där områden lämpliga för näringslivsverksamhet föreslås. Läs mer i del 3: Bebyggelse.

### INRIKTNING

- Utveckla strandpromenaden runt Mycklingstjärnen och utmed Själevadsfjärden.





## Järved – Bonäset

Området Järved-Bonäset är en havsnära stadsdel vars bostadsbebyggelse framförallt består av villaområden, men också flerbostadshus. Området ligger på sluttningarna ner mot Örnsköldsviksfjärden och Dekarsöfjärden och omfattar Järved, Bonäset, Bodum och Dekarsön. I området finns stadsdelscentrat Järveds centrum med ett antal serviceverksamheter. I stadsdelen finns även ett antal verksamheter och småbåtshamnar. Området har god tillgång till friluftslivs- och naturvärden med närhet till både Skyttisterrängen och Alneskogens naturreservat. Det är inte tillräckligt tydligt i naturreservats reservatsregler och skötsel föreskrifter vilken skötsel och åtgärder som tillåts. För att säkerställa att naturreservatet är ett tryggt och lättillgängligt tätortsnära naturområde behövs en översyn av reservatsreglerna och skötsel föreskrifterna.

Dekarsön är förbunden med fastlandet med en vägbro. På Dekarsön finns kulturmiljövärden, bland annat i form



### ÅTGÄRDER

- Utred skyddsavstånd till Bodums reningsverk.
- Utred om kulturmiljön på Dekarsön utgör ett allmänt intresse för kulturmiljö och om särskilda inriktningar för bebyggelse krävs inom vissa områden.
- Gör en översyn av reservatsreglerna och skötsel föreskrifterna för Alneskogens naturreservat.

av sommarbostäder från förra sekelskiftet och det tidiga 1900-talet, samt öppen jordbruksmark.

Inom området finns flera utpekade bostadsområden: Ankarvägen, Bonästorpet, Bodum, Järved strand, Oljeberget samt ett antal områden på Dekarsön. Läs mer i del 3: Bebyggelse.

### INRIKTNING

- Vid exploatering av utpekade bostadsområden bör kollektivtrafikförsörjningen i stadsdelen ses över.
- Partier med öppet brukat jordbrukslandskap, ursprunglig torp- och jordbruksbebyggelse, sommarbostäder från förra sekelskiftet och tidigt 1900-tal samt det äldre vägnätet (t.ex. gamla byvägen) är delar av en kulturmiljö som värnas på Dekarsön.
- Ny väg på östra sidan av Dekarsön är önskvärd för att kunna medge bebyggelse på östra sidan. Åtgärder som förhindrar möjligheten att bygga denna väg ska undvikas.
- Förutsättningar för utökad kollektivtrafik på Dekarsön bör skapas i samband med att ny väg på östra sidan byggs.
- Planläggning och bygglov som medför väsentligt ökad trafik på Dekarsövägen bör inte ske förrän ny väg på östra sidan byggs.
- Ny bebyggelse på Dekarsön ska anpassas till omgivningen och landskapsbildens.
- De utpekade bostadsområdena på Dekarsön ska behandlas som en helhet där sammanhållen bebyggelse premieras. Tillskott av enstaka bostadshus som kan försvåra fortsatt utbyggnad i de utpekade bostadsområdena bör undvikas.
- Vid planläggning av tillkommande bebyggelse på Dekarsön ska allmänhetens möjlighet att nå fjärden säkerställas och fri passage längs vattnet säkras.
- Vid detaljplanering på Dekarsön ska frågan om allmän VA-försörjning utredas.
- En gradvis utökning av kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp på Dekarsön bedöms nödvändig för att klara behoven utifrån befintlig och tillkommande bebyggelse.

## Sund-Svedjeholmen

Stadsdelen Sund-Svedjeholmen angränsar till stadsdelarna Domsjö-Gene i sydost och Själeavad i nordväst, samt Veckefjärden och Moälven i nordost. I Sund-Svedjeholmen finns Sunds centrum som fungerar som stadsdelscentra även för stadsdelen Domsjö-Gene och här finns ett antal serviceverksamheter. En mötesplats i form av ett torg eller grönområde skulle bidra till ett tryggare stadsdelscentra där människor kan vistas och mötas.

Det är en stadsdel som kännetecknas av blandad markanvändning. Stadsdelens bostadsbebyggelse består framförallt av villaområden, men också flerbostadshus. I stadsdelen finns industrier och jordbruksmark, samt olika anläggningar som används för hästsport. Idag är en skola placerad bland verksamheter längs Brogatan, som också är transportled för farligt gods. Skolan bör på sikt flyttas till ett lämpligare läge.

Stadsdelen har god tillgång till natur- och friluftsområden, bland annat Vitsjöterrängen, Höga kustenleden och Veckefjärdens naturreservat, samt ligger också relativt nära Genesmons friluftsområde.

### INRIKTNING

- Området mellan ridskolan, Brogatan och Botniabanan bör reserveras för hästsportens behov.
- Broskolan bör på sikt flytta sin verksamhet.

### ÅTGÄRDER

- Utred möjligheterna att skapa en mötesplats i form av ett torg eller en park i centrala Sund.



## MÖTESPLATSER, MÅLPUNKTER OCH STRÅK I CENTRUM

Centrum är mycket av kommunens ansikte mot omvärlden och det som händer i centrum är angeläget alla kommuninvånare. För att Örnsköldsviks centrum ska vara levande och tryggt dygnet runt behöver befintliga mötesplatser, målpunkter och stråk förstärkas och nya skapas. En sådan planering gör att fler människor uppehåller sig och promenerar i staden vilket gynnar stadslivet och stärker handeln, kvällsekonomin och kulturutbudet. För att människor ska vilja vistas i och känna sig trygga i staden dygnet runt så behöver det finnas varierade mötesplatser med aktiviteter för alla målgrupper. Indragna partier av bottenvåning och liknande prång mot allmän plats ska undvikas i stadsmiljö för att öka tryggheten. Förutom de mötesplatser, målpunkter och stråk som beskrivs finns även ett antal informella mötesplatser. Dessa presenteras inte här, men önskvärt är en fysisk planering som uppmuntrar till informella mötesplatser.

### INRIKTNING

- Utforma och planera allmänna platser, till exempel parker, fritidsanläggningar och torg, på ett sådant sätt att de är tillgängliga och trygga för alla.



Målpunkter och prioriterade handelsstråk (rosa), samt blå- och grönstruktur i centrum.

### Konst på allmän plats

Konstnärlig gestaltning bidrar till en positiv, upplevelserik miljö och ger sammanhang, intensitet och variation åt stadsrummet. I Örnsköldsvik ska alla ges möjlighet att möta offentlig konst i sin vardag. Konstnärliga uppdrag och projekt ska gå till samtida konstnärer och platsen ska alltid vara utgångspunkten. Frågor i konstnärlig gestaltning ska ingå i byggprojekt och stadsplanering redan från tidiga skeden. Den offentliga konsten ska ingå som en naturlig del i bilden som förmedlas av Örnsköldsvik. Tillsammans med bebyggelse och vegetation är

den offentliga konsten en investering som skapar tillväxt, berikar och bidrar till att vår stad är attraktiv att besöka, leva och verka i.

### INRIKTNING

- Konst på allmän plats är en investering som ska bidra till en positiv upplevelserik miljö och ge sammanhang och intensitet åt stadsrummet.

### Storgatan och Stora torget

Centralt i stadskärnan ligger Storgatan, stadens gågata som lutar från sjukhuset ned mot fjärden. Kring Storgatan finns delar av den gamla trähusbebyggelsen kvar som är betydelsefull för stadens identitet. Storgatan korsar Stora torget. Torget ska vara en självklar offentlig mötesplats och är en viktig målpunkt i Örnsköldsviks centralort med stor betydelse för centrumets attraktivitet.

Stora torget ska vara en inbjudande plats där människor kan mötas och vistas. Funktioner som möjliggör och skapar intressanta möten och aktiviteter är viktigt för platsens attraktion. Torget kan då utvecklas till en naturlig plats för gemenskap, med liv och rörelse. Möjligheter att anordna aktiviteter på torget ska finnas såväl sommar- som vintertid. Stora torget ska tydligt vara sammankopplad med omkringliggande målpunkter såsom Örnparken och Resecentrum.

### INRIKTNING

- Storgatan och Stora torget ska ha en tydlig offentlig karaktär och upplevas som inbjudande för alla.
- Stora torget ska vara en levande plats som upplevs trygg hela dygnet och året om.
- En tydlig koppling ska finnas mellan Örnparken och Stora torget.
- Torgets centrala del ska hållas fri från nya fasta installationer (belysningsstolpar, skyltar m.m.) för att möjliggöra för attraktiva och flexibla vistelsezoner.
- Det ska finnas plats för uteserveringar och allmänna sittplatser i lägen med bra solförhållanden på torget.



## Örnsköldsviks resecentrum

Örnsköldsviks resecentrum är en central knutpunkt för såväl centralorten som kommunen och regionen. Resecentrum är en samordnad järnvägs- och busstation lokaliserad i anslutning till stadskärnan, med gångavstånd till arbetsplatser, butiker och restauranger. Platsen är en viktig mötesplats och resecentrum med dess omgivning har potential att utvecklas ytterligare. För att främja pendling och resande med kollektivtrafik är det viktigt att centrumverksamheter som kan dra nytta av det stationsnära läget lokaliseras nära resecentrum.

### INRIKTNING

- Resecentrum med omgivande miljöer ska vara en attraktiv och välkomnande entré till Örnsköldsvik.
- Området i direkt anslutning till Resecentrum ska i första hand användas för bostäder och centrumverksamhet som kan dra nytta av det stationsnära läget och bidra till en större andel resande med kollektivtrafik.
- Tillgänglighet till resecentrum för fotgängare och cyklister ska vara god.

### ÅTGÄRDER

- Tydliggör prioritering av olika trafikslag kring Örnsköldsviks resecentrum.
- Förbättra trafiksituationen vid Magasinsallén – Järnvägsgatan.

## Örnsköldsviks norra station

Norra stationsområdet är knutpunkt för tåg, stadsbussar och landsbygdstrafik och ligger i anslutning till sjukhusområdet. Många människor bor och arbetar i området kring stationen och den är omgiven av verksamheter som gynnas av det stationsnära läget.

Området kring Norra station kan komma att omvandlas i samband med omdragning av E4 och byggande av Åsbergstunneln. I samband med en sådan omvandling bör i första hand centrumverksamheter och bostäder etableras i området.

### INRIKTNING

- Norra station och sjukhusområdet ska vara lättillgängliga knut- och målpunkter för boende, arbetande och besökande.
- Området i direkt anslutning till Norra station ska i första hand användas för bostäder och centrumverksamhet som kan dra nytta av det stationsnära läget och bidra till en större andel resande med kollektivtrafik.
- Stråket mellan Norra station och sjukhuset ska vara tillgängligt och tryggt för alla.

## Stråket Järnvägsgatan – Torggatan

Stråket Järnvägsgatan – Torggatan börjar redan i resecentrums gång över Modovägen med den generösa utsikten över Örnsköldsviksfjärden. I en rät axel österut från resecentrum leder Järnvägsgatan till Torggatan och Stora torget. En rad med belysning binder samman sträckan mellan resecentrum och Stora torget. Att detta stråk är tydligt gestaltat är centralt för stadens orienterbarhet.

### INRIKTNING

- Stråket mellan Järnvägsgatan och Torggatan ska vara tydligt gestaltat och lätt att hitta.
- Utforma och gestalta Järnvägsgatan och Torggatan på ett liknande sätt så att de bildar en tydlig enhet.
- Främja fotgängares framkomlighet i korsningen vid Strandgatan mellan Järnvägsgatan och Torggatan.





## Busstorget Örnparken

Stadsbussarna i Örnsköldsvik utgår från busstorget intill Örnparken som ligger centralt placerad på Nygatan. Det ska vara tryggt och bekvämt att vänta på bussen. För att göra staden och dess utbud av mötesplatser och målpunkter lätta att nå är det viktigt att busstorget är tillgängligt för alla. Busstorget är en viktig mötesplats även på kvällstid vilket också ställer krav på trygghet vid intilliggande offentliga platser. Tryggheten vid busstorget kan förbättras med hjälp av till exempel belysning vid busstorget och genom att använda ljusa materialval vid markbeläggning. Bekvämligheten kan öka genom att anordna generösa väderskydd med belysning och sittplatser. Det centrala navet för stadsbusstrafiken ska fortsatt vara busstorget vid Örnparken.

### INRIKTNING

- Busstorget ska vara ett nav för stadsbussar.
- Busstrafiken ska vara lättillgänglig för att underlätta och uppmuntra till ett ökat hållbart resande.
- Busstorget ska vara en trygg plats.
- Busstrafiken norrut längs Nygatan med hållplatser för landsortsbussar bör minimeras för att ge gatan en annan karaktär.

### ÅTGÄRDER

- Tillgänglighetsanpassa och öka tryggheten på busstorget.
- Utforma hållplatsen genom till exempel god ljussättning och generösa väderskydd.
- Ändra utformningen på Viktoriaesplanaden för att förbättra tillgängligheten för landsortsbustrafiken till Örnparken.



## Arenaområdet – Fjällräven Center

Evenemangsarenan Fjällräven Center gör att Örnsköldsvik kan vara värd för stora nationella och internationella evenemang. Arenaområdet ska behålla denna funktion och platsen kring Fjällräven Center ska utvecklas så att större evenemang även fortsättningsvis kan anordnas här och i den intilliggande Strandparken.

Det finns utvecklingsplaner för hela Framnäsudden, läs mer i del 3: Bebyggelse.

## Allmän plats vid hamnplan

Hamnplan ligger mellan Strandgatan och Tullgatan. Hamnplanens östra del ska tillgängliggöras och iordningställas för allmänheten. Hamnplan ska behållas som en öppen yta för allmänheten med park och grönska mellan Strandgatan och vattnet. Detta skulle innebära att den fria sikten mot fjärden i gatornas förlängning behålls så att centrums visuella kontakt med vattnet inte bryts. På så sätt skapas en sammanhållen grön och blå korridor i stadskärnan.

### INRIKTNING

- Behåll hamnplan som en i huvudsak öppen yta och iordningställ den för allmänheten.
- Koppla ihop de centrala parkerna med hamnplan och kajpromenaden för att skapa en tydlig grön och blå korridor genom stadskärnan.

### ÅTGÄRDER

- Anlägg en park för allmänheten mellan Strandgatan och vattnet på den östra delen av hamnplan.

### INRIKTNING

- Säkerställ arenaområdets funktion som plats för stora evenemang.
- Säkerställ att in- och utfarter är fortsättningsvis goda.
- En tydlig koppling ska finnas mellan Strandparken och arenaområdet.
- Trivseln och tryggheten i hela arenaområdet ska säkerställas.

## Strand- och kajpromenaden

Framnäsudden, Hamnplan, inre hamnen och Varvskajen utgör centrums vattenfront och knyts ihop av ett promenadstråk längs vattnet. Fjällräven Center bildar en slutpunkt för kajpromenaden och övergår till strandpromenad som fortsätter åt öster och söder via Strandparken.

Örnsköldsviks närhet till vattnet utgör en värdefull tillgång. Det finns utvecklingspotential i vattennära lägen och ambitionen är att åter vända stadskärnan mot fjärden. Kopplingen mellan fjärden och staden har med tiden försvagats av till exempel trafikleder och parkeringar. Denna koppling kan förstärkas genom att knyta samman grönstråk och den kulturmiljö som berättar om Örnsköldsviks historia som hamnstad. De två byggnadsminnesmärkta hamnkranarna och resterna av hamnspåret påminner om och anknyter till platsens historia.

Runtom i de olika stadsdelarna finns gott om attraktiva strandpromenader, exempelvis längs Själevadsfjärden, Högländssjön, Hörnsjön och norra Örnsköldsviksfjärden.

## Parkstråket Örnparken – Lungviksparken – Strandparken

Parkstråket Örnparken till Strandparken ska även fortsättningsvis vara en grön oas mitt i staden som bjuder in till både avkoppling och aktiviteter. Det gröna stråket som utgörs av Örnparken och Museiparken har historisk anknytning och bör därför bevaras och skötas på ett sådant sätt att den återspeglar Örnsköldsviks historia.

Gångstråket mellan Stora torget och museet bör utvecklas så att det finns möjlighet att gå i mitten av parken hela sträckan. Om människor väljer att promenera hela sträckan genom Örnparken skapas en större genomströmning av folk och detta brukar generellt sett fungera som en form av naturlig övervakning och därmed bidra till en känsla av trygghet. Viktoriaesplanaden skär idag igenom parkstråket och delar på så vis upp parken. En förutsättning för att människor ska välja att gå hela gångstråket i mitten av parken är att Viktoriaesplanadens utformning förändras, och att de två parkerna binds samman på ett mer naturligt sätt för fotgängare.

### INRIKTNING

- Förstärk kopplingen mellan fjärden och stadskärnan.
- Kajens karaktär av industrikaj ska behållas och stråket förstärks som kulturmiljö som berättar om Örnsköldsviks historia som hamnstad.
- I inre hamnen och de centrala delarna av Örnsköldsviksfjärden är privata bryggor inte lämpliga.
- Det ska vara möjligt att ta emot större fartyg vid en del av kajen i närheten av Hamnplan.
- Det ska vara en enhetlig gestaltning längs kajpromenaden (Framnäsudden, Hamnplan, inre hamnen och Varvskajen).
- Förstärk promenadstråket längs vattnet som kulturmiljö utifrån hamnens historia och karaktär genom att exempelvis ta tillvara hamnkranarna och den gamla järnvägsstationen.

### ÅTGÄRDER

- Utveckla strandpromenaden så att den fortsätter söderut via Järvedstrand och Bonäset fram till Dekarsöbron.

Parkstråket fortsätter i Lungviksparken som utvecklas mot att tydligare bli en aktivitetspark med ytor för skateboard och parkour samt vinteraktiviteter.

I närheten av de aktivitetsytor som finns i Lungviksparken samt Fjällräven Center ligger Strandparken. Även Strandparken kan ytterligare utvecklas mot att bli en aktivitetspark som inbjuder till liv och rörelse. Tack vare god tillgänglighet, närhet till Fjällräven Center och stadskärnan är Strandparken en plats dit större utomhusevenemang kan hänvisas.

### ÅTGÄRDER

- Utveckla och öka tryggheten längs mittstråket i Örnparken så att fler människor väljer att gå i mittstråket i parken.

### INRIKTNING

- Alla ska tryggt kunna vistas i stadens gröna rum och få plats för gemenskap.
- Bevara parkstråket Örnparken-Strandparken som grön oas mitt i staden.
- Trähusfasaderna längs med parkstråket bör behållas i sin tidstypiska trästadskaraktär.
- Koppla ihop de centrala parkerna med varandra och med kajpromenaden för att skapa en tydlig grön och blå korridor genom stadskärnan.
- Främja en sammanhållen grönstruktur i centralorten där de gröna och blåa miljöerna knyts ihop.
- Större evenemang kan arrangeras i Strandparken.
- Barn och ungdomar ska ges möjlighet att utvecklas i en kreativ grön miljö där lek, spel och generationsövergripande samvaro tar tillvara barnens rätt att vara barn.



## Mötesplatser för kultur

Kultur är en viktig faktor för att invånarna ska känna gemenskap, trygghet och trivsel. I Örnsköldsviks centrum finns bland annat Sliperiet som är ett kreativt hus för unga, Örnsköldsviks museum och konsthall, samt ett antal andra mötesplatser för kulturevenemang och kulturellt skapande. Ett kulturhus kan komma att bli aktuellt i framtiden som kan vara en samlingspunkt för kommunens kulturliv där tillgänglighet, inkludering, mångfald och kreativitet står i fokus.

Kulturarvet och konstarnas hjälper människan att förstå sig själv och sin omvärld och kan på så sätt motverka diskriminering och intolerans. Örnsköldsviks museum huserar i en vacker byggnad i jugendstil som byggdes år 1905. Byggnaden ligger i centrala Örnsköldsvik, i direkt anslutning till Museiparken som är del av det parkstråk som löper mellan Stora torget och Villagatan. Museet är en av de platser i centralorten där människor kan mötas och upptäcka platsens kultur. Museet har tydlig karaktär av att vara en offentlig byggnad och det är önskvärt att byggnaden även i framtiden används av, och är fortsatt tillgänglig för, allmänheten.

### INRIKTNING

- Kultur ska vara tillgänglig för alla grupper i samhället.
- Barn och unga ska ha tillgång till kulturarv och professionell kultur.
- Museet ska vara en kulturell mötesplats, tillgänglig för allmänheten.





## GESTALTNING OCH STADSBILD

Örnsköldsviks centralort ska byggas inifrån och ut vilket innebär att förtätning och komplettering av bebyggelse på outnyttjade eller dåligt använda ytor inom centralorten ska prioriteras framför att förlänga den bebyggda staden åt något håll. Detta för att minska avstånden, öka andelen fotgängare, cyklister och kollektivtrafikresenärer samt skapa en centralort som är levande och trygg dygnet runt.

Örnsköldsviks vardagsmiljö ska förvaltas långsiktigt, utformas omsorgsfullt och med en hög arkitektonisk nivå. All gestaltning ska ta avstamp i platsens karaktär, men samtidigt vara modern, fantasifull och innovationsrik. Ny arkitektur ska gestaltas med en omsorg om form, detaljer och material, så att den kan åldras med värdighet. Genom att värna om stadsrum och byggnadsbestånd – det befintliga såväl som det framtida – tillförs centralorten nya kvaliteter och förstärker det som gör Örnsköldsvik unikt.

### Siktlinjer och byggnadshöjder i centrum

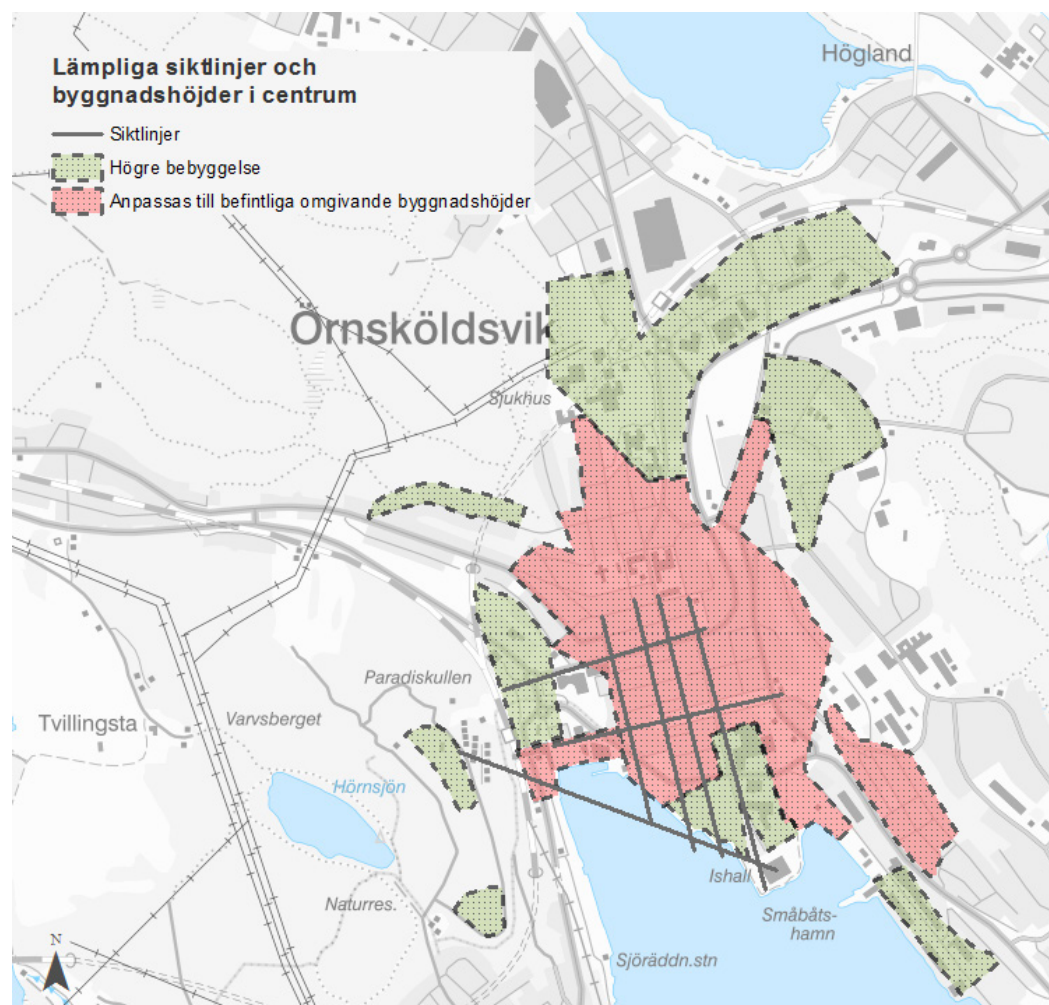
Planering av bebyggelse ska ske på ett sådant sätt att kvaliteterna i omkringliggande miljöer tillvaratas genom bevarade siktlinjer och en arkitektur som passar miljön. För att ge övergripande helhetssyn och underlätta kommande detaljplanering och lovgivning avseende högre byggnader har kartan till höger tagits fram. Här redovisas var högre hus kan provas lämpliga, var anpassning till omgivande stadsmiljö är extra viktig, samt viktigare siktlinjer att beakta.

I Örnsköldsvik värnas utblickar från stadskärnans gator och torg mot fjärden och bergen. Byggnadsdelar som skjuter ut från kvartersmark in över allmän plats på annan fastighet ska undvikas. I praktisk tillämpning kan utskjutande delar motsvarande traditionellt takutsprång på 0,4 meter eller mindre ofta provas lämpligt. Gatornas siktlinjer ska hållas fria mot bergen och Örnsköldsviksfjärden. Detta gäller särskilt Storgatan, Nygatan och Lasarettsgatan. Siktlinjen från Centralesplanaden mot hoppbacken ska hållas fri från höga byggnader och siktlinjen från utsiktsplatsen på Varvsberget mot Fjällräven Center ska hållas fri från höga byggnader.

Grönmarkerade fält är områden där höga hus kan provas lämpligt ur stadsbildssynpunkt. Observera att de högre husen inordnas i kvartersstruktur och stadsmässiga kvarter. Höga hus väster om Strandparken och Lungviksparken får inte ställas så tätt att parkmiljön hamnar i till största del skugga under sommarkvällar. Rosamarkerade fält är områden där ny-, om- och tillbyggnad noga ska anpassas till befintliga omgivande byggnadshöjder.

Örnsköldsviks kyrkas torn, Ting 1 och Elite Hotel räknas inte med när omgivande byggnaders höjd bedöms. För mark utanför grön eller rosa markering får en prövning göras i det enskilda fallet med hänsyn till stadsbild, utblickar och andra faktorer i samband med eventuell detaljplaneläggning.

*Gatornas siktlinjer och områden som kan provas för högre bebyggelse.*



## INRIKTNING

- Stadsdelarnas egna kvaliteter och karaktärer ska tas tillvara vid utveckling och förtätning.
- Säkerställ att det finns god tillgång till rekreationsytor och allmänplatsmark.
- Stadskärnans alléer och gatuträd ska bevaras och utvecklas.
- Vid förtätning ska kvartersmark och redan hårdgjorda ytor tas i anspråk i första hand. I andra hand kan förtätning ske genom stadsomvandling och i tredje hand kan grönytor av låg kvalitet och liten funktion användas.

- Högre bebyggelse i centrum ska i första hand prövas på de platser som finns utpekade på kartan ovan.
- Siktlinjerna i centrum som framgår av kartan ovan ska säkerställas vid beslut om ny bebyggelse och byggnadshöjder.
- Använd gestaltningsmässiga åtgärder för att öka den upplevda tryggheten hos invånarna.
- Verka för stadsrum med skiftande karaktär och variation i ägarförhållanden.
- Stadskärnans kvartersstrukturer och fastighetsindelning ska bevaras för att behålla en småskalig stads-

kärna, om inte starka skäl finns till att förändra dessa.

- Planera för relativt små fastigheter i stadskärnan som tillsammans i grupp bildar måttfullt stora kvarter omgivna av allmänplatsmark.
- Vid bebyggelse på kvartersmark ska det eftersträvas att huvudbyggnader placeras i liv med fastighetsgräns mot allmän plats (gata, torg eller park).
- Byggnader i stadskärnan bör ha entréer vända mot gatan.
- Planeringen ska verka för en ökad andel verksamheter/lokaler i gatuplan. Lokaler i gatuplan i handels-

stråk behålls och utvecklas.

- De största stråken och viktigaste mötesplatserna och målpunkterna ska vara tydligt gestaltade och lätta att hitta.
- Olika trafikslag ska kunna använda samma gaturum i stadskärnan.
- Bilparkeringar ska i första hand anordnas i parkeringsanläggningar på kvartersmark och i stadskärnan ska bilparkeringar förläggas i parkeringshus- och garage.
- Markparkeringar inom kvartersmark ska undvikas i stadskärnan.

## ÅTGÄRDER

- Ta fram ett stadsmiljöprogram för stadskärnan.





## Bebyggelse

Den bebyggda miljön ska fylla människors och samhällets behov, erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling. Utvecklandet av hållbara städer är ett av de prioriterade områdena för Sveriges genomförande av Agenda 2030. I det arbetet är den fysiska planeringen central. Det är viktigt att ha ett helhets- och hållbarhetsperspektiv när Örnsköldsvik utvecklas. I det dagliga livet behöver människor ta sig till matvarubutiker, skolor, arbetsplatser och idrottsanläggningar. Närhet och god tillgång till olika typer av service och offentliga mötesplatser är viktigt för människors hälsa och välbefinnande. Ny bebyggelse för bostäder och näringslivsverksamheter ska i första hand byggas genom förtätningar och kompletteringar där det redan finns tillgång till god infrastruktur.

Med näringsliv avses i översiktsplanen olika typer av verksamheter med mark- eller vattenbehov, som till exempel kontor, industri, hotell, lager, handel, bilservice, etcetera. Olika typer av verksamheter har olika behov. Vissa verksamheter kan integreras i områden med stadsbebyggelse, det vill säga där det finns bostäder och service. Andra verksamheter behöver förläggas på platser avskilda från omkringliggande bebyggelse på grund av dess ytbehov eller påverkan på omgivningen i form av till exempel buller eller olycksrisker.

Genom att blanda och samlokalisera bostäder, service och centrumverksamheter kan transportbehovet minska samtidigt som fler människor rör sig i dessa områden under en större del av dygnet. På så sätt kan Örnsköldsvik bli en plats som växer inifrån och ut, i enlighet med de övergripande planeringsinriktningarna.

En karta över de bebyggelseområden som pekas ut finns på Örnsköldsviks kommuns hemsida. Dessa nya bostads- och utvecklingsområden beräknas ge plats för cirka 3000 nya bostäder.

### ÅTGÄRDER

- Gör en översyn av förlagade detaljplaner och utarbeta rutiner för hur dessa ska hanteras vid bygglovgivning m.m., samt prioritera vilka som behöver åtgärdas.
- I kommande arbete med översiktsplanen ska lämpligheten kring byggande på vatten utredas närmare.

### INRIKTNING

- Ny bebyggelse ska i första hand byggas genom förtätningar och kompletteringar av befintliga områden då det ger förutsättningar för effektivt nyttjande av infrastruktur och mer hållbara transporter.
- Förtätning får inte ge upphov till försämrad miljö eller ökade risker för människors hälsa i form av buller, försämrad luftkvalitet eller trängsel.
- Vid förtätning ska behov av utökad utbud av till exempel grönområden, service, kultur och fritid utredas och eventuellt skapas.
- En blandad bebyggelse med en mångfald av funktioner och upplåtelseformer ska eftersträvas i hela centralorten.
- Markanvisningar för mark i kommunal ägo hanteras i enlighet med kommunens policy för markanvisning.
- Ny bebyggelse ska erbjuda bra livsmiljöer och bidra till en hållbar utveckling.
- Vid ny bebyggelse ska områden med bra förutsättningar för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik samt värme-, vatten-, och avloppsförsörjning prioriteras.
- Vid ny bebyggelse ska brandvattenförsörjningen samt framkomligheten för räddningsfordon tryggas.
- De utpekade utvecklings- och bostadsområdena ska behandlas som en helhet där planering för sammanhållen bebyggelse premieras. Tillskott av enstaka bostadshus som kan försvåra fortsatt utbyggnad i de utpekade områdena bör undvikas.
- I områden där fortsatt efterfrågan på utbyggnad kan förväntas ska ny bebyggelse prövas i detaljplan. Dessa områden ska behandlas som en helhet

där planering för sammanhållen bebyggelse premieras.

- Beakta folkhälsoaspekten och det hälsofrämjande perspektivet i all fysisk planering, som exempelvis vid utveckling av bostäder, skola, omsorg, trafik, miljö och fritid.

- Kommunen ska verka för ett ökat byggande i trä.

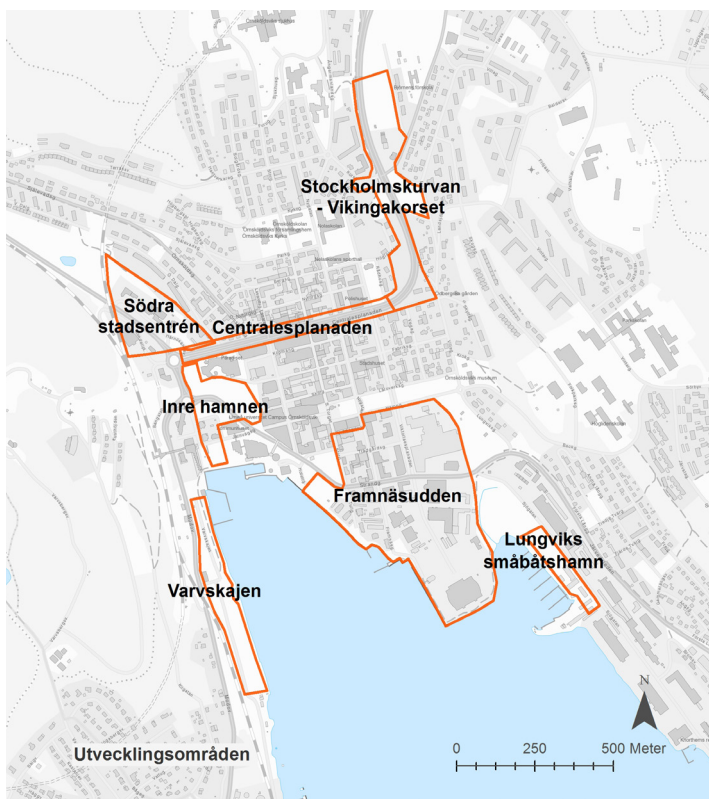
- Förtätning kan bland annat ske genom anläggandet av flytande byggnader på vattnet i anslutning till befintlig bebyggelse.



## UTVECKLINGSOMRÅDEN

Utvecklingsområden är områden som kommunen planerar att omvandla och ge en mer stadsmässig karaktär med inslag av exempelvis handel, bostäder, offentlig service och kontor.

Här följer en redovisning av föreslagna utvecklingsområden med specifika förutsättningar och inriktningar för dessa. En digital karta över de utvecklingsområden som pekats ut finns på Örnköldsviks kommuns hemsida.



### Södra stadsentrén

Utvecklingsområdet Södra stadsentrén är ett område mellan Åsberget och Varvsberget med närhet till Örnköldsviksfjärden. Resecentrum ligger i direkt anslutning och stadskärnans serviceutbud finns inom ett bekvämt gångavstånd. Området blir en entré till Örnköldsviks centrum för den som viker av från E4 söder om den möjliga framtida Åsbergstunneln. En flytt av väg E4 till en tunnel genom Åsberget är en förutsättning för en omvandling av området.

#### INRIKTNING

- Vid eventuell omdragning av väg E4 genom Åsberget omvandlas området till en välkomnande och stadsmässig entré till Örnköldsviks centrum.
- Högre byggnader kan prövas.
- Åsdalsparken ska användas för dagvattenhantering och som rekreationsområde.

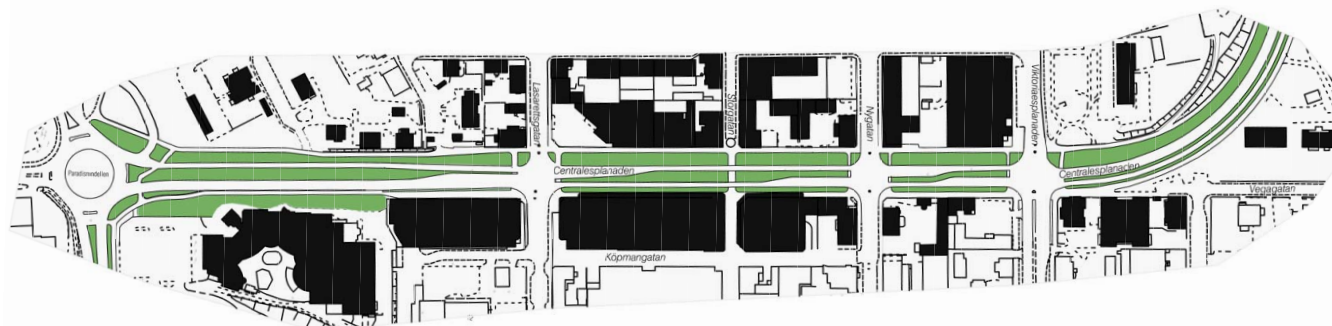
### Centralesplanaden genom centrum

Centralesplanaden går genom centrala Örnköldsvik. Området kan på sikt få en mer stadsmässig karaktär med bostäder i attraktiva lägen, samt handel och restauranger. En flytt av väg E4 till en tunnel genom Åsberget skulle innebära bättre luftkvalitet, minskade bullernivåer, samt högre trafiksäkerhet vilket leder till bättre folkhälsa och miljö i centrum. För gestaltningen av området är kopplingen till Örnköldsviks historia av stor vikt.

Gatustrukturen kan ligga mot söder för att frigöra den norra sidan som ligger i ett soligt läge vilket ger möjlighet att utveckla den norra sidan för rekreation och samvaro. Fler grönområden ger möjlighet att lösa problem med luftkvalitet och dagvattenhantering i området.

#### INRIKTNING

- Vid en flytt av E4 till en tunnel genom Åsberget finns det möjlighet att förtäta området med nya bostäder.
- Skapa en stadsgata men behåll den breda strukturen genom centrum som en grön esplanad.
- Skapa ett gång- och cykelstråk utmed den framtida stadsgatan och öka framkomligheten vid gång- och cykelpassager över gatan.



*Idéskiss över exempel på framtida utformning av Centralesplanaden som en grönare esplanad.*



### Stockholmskurvan – Vikingakorset

En flytt av väg E4 till en tunnel genom Åsberget möjliggör en successiv omvandling av nuvarande E4 till en mer stadsmässig gata från Viktoriaesplanaden, förbi "Stockholmskurvan" och vidare norr mot kyrkogården. Ny bebyggelse närmast Centralesplanaden kan skapas samtidigt som kulturmiljövärden och viktiga parkmiljöer säkras. Vid en flytt av E4 finns goda möjligheter att utveckla den sociala hållbarheten då barriäreffekter minskar, tryggheten ökar och ljudmiljön förbättras i området. Inom området finns Smedjebacken som är ett viktigt rekreations- och kulturmiljöområde.

#### INRIKTNING

- Vid eventuell omdragning av väg E4 genom Åsberget omvandlas området till en välkomnade och stadsmässig entré till Örnsköldsviks centrum.
- Omvandlingen av området kring Norrlungångers före detta by ska ske på kulturmiljöns villkor och samspela med den befintliga trähuskaraktären.
- Smedjebacken bevaras som park, dock kan bostadsbebyggelse prövas längs med Centralesplanaden.
- Vikingavallens funktion för rekreation, idrott och friluftsliv ska bestå.
- De gröna områdena i området är viktiga för dagvattenhantering och den funktionen bör därför utredas innan exploatering.
- Den gröna länken som binder ihop parkerna från Högland bör inte brytas.
- Området längs Vikingagatan till Björnavägen kan prövas för högre byggnader.

### Inre hamnen

Utvecklingsområdet Inre hamnen omvandlas och ges en mer stadsmässig karaktär i ett attraktivt läge nära resecentrum, stadskärnan och Örnsköldsviksfjärden. En blandning av centrumverksamhet och bostäder skapar ett tryggt och levande område med folk i rörelse. Ny bebyggelse bör komplettera och förstärka hamnkaraktären.

Kajområdet Strandkajen som ligger vid hamnplanen i Inre hamnen utvecklas som en attraktiv kajpromenad för allmänheten. Kontakten mellan området och fjärden är viktig att bevara och utveckla. Promenadstråket knyter samman den kulturmiljö som berättar om Örnsköldsviks historia som hamnstad.

#### INRIKTNING

- Ny bebyggelse i området bör komplettera och förstärka hamnkaraktären.
- Utveckla kajområdet Strandkajen till en attraktiv kajpromenad för allmänheten.
- Kontakten mellan Inre hamnen och fjärden ska bevaras och utvecklas.
- Verka för en blandning av bostäder och centrumverksamhet.

### Varvskajen

Utvecklingsområdet Varvskajen ligger i centrala Örnsköldsvik på Örnsköldsviksfjärdens västra sida med närhet till stadskärnan. Området sträcker sig från det gamla bangårdsområdet och järnvägsstationen och vidare mot Strandkajen. Den gamla järnvägsstationen är ett byggnadsminne och ska fortsatt bevaras. Varvskajen kan på sikt omvandlas och få en mer stadsmässig karaktär med en blandning av bostäder och centrumverksamheter i attraktivt vattennära läge. En blandning av centrumverksamhet och bostäder skapar ett tryggt och levande område med folk i rörelse. Kajpromenaden som går längs fjärden sträcker sig från Framnäsudden till Inre hamnen och vidare längs Varvskajen. Stråket knyter samman den kulturmiljö som berättar om Örnsköldsviks historia som hamnstad. Områdets kontakt med fjärden är viktig att bevara och utveckla.

#### INRIKTNING

- Bevara den gamla järnvägsstationen.
- Varvskajen omvandlas och ges en stadsmässig karaktär i attraktivt vattennära läge.
- Bevara och utveckla kajpromenaden.
- Kontakten mellan järnvägsstationen och fjärden ska bevaras och utvecklas.
- Bostäder och annan störningskänslig verksamhet söder om gamla järnvägsstationen är inte lämplig.



### Lungviks småbåtshamn

Utvecklingsområdet Lungviks småbåtshamn ligger i centrala Örnsköldsvik i östra delen av hamnområdet, sydost om Strandparken. Det är värdefullt för staden att ha en centralt belägen småbåtshamn, då detta skapar ett naturligt båtliv i fjärdens inre del och en levande marina. Vinterupplaget för båtar avvecklas på sikt och området kan omvandlas och ges en mer stadsmässig karaktär med en blandning av bostäder och centrumverksamheter i attraktivt vattennära läge. En blandning av centrumverksamhet och bostäder skapar ett tryggt och levande område med folk i rörelse. Kajpromenaden utvecklas och går vidare österut utmed kusten.

#### INRIKTNING

- Båtupplagsverksamheten och tillhörande byggnader omlokaliseras medan småbåtshamnen består.
- Dagvattenfrågor och översvämningsrisk ska beaktas tidigt i en eventuell detaljplaneprocess.
- Bostadsbebyggelse samt verksamheter som restaurang, service och café kan prövas i området.
- Kajpromenaden som går fram till Framnäsudden förlängs österut i området och tillgängliggörs för allmänheten.
- Området kring småbåtshamnen ska vara tillgängligt för allmänheten.

### Framnäsudden

Utvecklingsområdet Framnäsudden ligger i centrala Örnsköldsvik med direkt närhet till Örnsköldsviksfjärden. Utvecklingen av området innebär en fortsatt successiv omvandling av befintliga verksamhetstomter som ligger mellan stadskärnan och Fjällräven Center. Framnäsudden kan på sikt få en mer stadsmässig karaktär med bostäder, offentlig service, handel och restauranger i attraktiva lägen. En blandning av centrumverksamhet och bostäder skapar ett tryggt och levande område med folk i rörelse. Stora parker omger stadsdelen och längs fjärden finns en kaj- och strandpromenad som knyter samman stränderna öster och väster om udden. Parker och offentliga rum utvecklas samt promenadstråket längs vattnet. Områdets kontakt med fjärden är viktig att bevara och utveckla. Östra delen av Hamnplan omvandlas på sikt från parkeringsyta till grönområde för att knyta ihop gröstrukturen i centrum och skapa en inbjudande mötesplats med närhet till fjärden och kaj- och strandpromenaden. Området kring Fjällräven Center och Strandparken fungerar som en naturlig plats för stora arrangemang.

#### INRIKTNING

- Verka för en blandning av bostäder, offentlig service och centrumverksamhet.
- De parker och allmänna platser som finns utvecklas och nya skapas i utvecklingsområdet.
- Promenadstråk utvecklas längs vattnet.
- Kontakten mellan Framnäsudden och fjärden ska bevaras och utvecklas.
- Hamnplanen behålls som en i huvudsak öppen yta och iordningställs för allmänheten.
- Kvarterstadens struktur bevaras och utvecklas.
- Cementsilon flyttas på sikt.
- Viktoriagatans siktlinje mot fjärden hålls fri från tillkommande ny- om- och tillbyggnader. Arenan är en viktig symbolbyggnad för Örnsköldsvik i ett mycket exponerat läge. Vid eventuella om- till- och nybyggnader av arenan eller mark i direkt anslutning till denna ska hänsyn tas till detta.





## BOSTÄDER

I takt med befolkningsökningen växer behovet av bostäder. Människors bostadsbehov varierar under olika skeden i livet beroende på exempelvis familjesituation, arbetsplats, ålder, inkomst och hälsa.

Idag bor mer än hälften av kommunens drygt 56 000 invånare i centralorten och det finns ett behov av bostäder med varierad upplåtelseform (hyresrätt, bostadsrätt eller äganderätt) och storlek. Bostadsområden med blandade bostäder och upplåtelseformer kan möjliggöra möten mellan människor från olika generationer och bakgrunder. Detta kan bidra till en större mångfald och minskad boendesegregation. Bostadsbyggandet i Örnsköldsvik ska bland annat därför i huvudsak ske i form av successiv komplettering i och i anslutning till befintlig bebyggelse med syftet att skapa socialt varierade områden.

God tillgång till motionsanläggningar, naturstigar, promenadstråk och gång- och cykelvägar till viktiga målpunkter leder till att fler är fysiskt aktiva, vilket bidrar till social hållbarhet och god folkhälsa.

I denna fördjupade översiktsplan pekas ett antal nya bostads- och utvecklingsområden ut som beräknas ge plats för cirka 3000 nya bostäder. Inom vissa av dessa bostads- och utvecklingsområden kan det vara lämpligt att även etablera offentlig serviceverksamhet såsom verksamheter inom omsorg och utbildning. Läs mer om hur Örnsköldsviks kommun avser att tillgodose behovet av bostäder i kommunens policy för bostadsförsörjning.

En karta över de bostadsområden som pekas ut finns på Örnsköldsviks kommuns hemsida.

## Friyta för boende

Med friyta på kvartersmark menas en gemensam yta för boende, avsedd för lek och utevistelse. Allmänna krav och riktlinjer för hur dessa ytor ska anordnas finns beskrivet i plan- och bygglagen samt i Boverkets byggregler. Vid planläggning av bostäder ska barns behov av friytor särskilt beaktas, bland annat ska barnens möjligheter till säker och utvecklande lek tillgodoses. Bortsett från de allmänna parkerna och grönområdena finns få stora, sammanhängande friytor inom Örnsköldsviks centralort. Ibland ligger dessa för långt från bostaden och sällan kan de ersätta behovet av en mer privat friyta. Höga krav bör därmed ställas på kvaliteten hos enskilda fastigheters och/eller bostadskvarters friytor. Generellt bör även friytan vara av en viss storlek, baserad på antalet boende som kan förväntas utnyttja den.

Inom en mindre fastighet kan ibland en konflikt uppstå om vad ytorna ska användas till. Den största konkurrenten till friyta är ofta markparkering. Enligt plan- och bygglagen ska friyta i dessa fall ordnas före parkering.

### INRIKTNING

- Planeringen ska tillgodose den förväntade efterfrågan på nya bostäder, fördelade på hyresrätt, bostadsrätt eller äganderätt utifrån kommunens policy för bostadsförsörjning.

- Ny bostadsbebyggelse ska i första hand byggas genom förtätningar och kompletteringar av befintliga områden då det ger förutsättningar för effektivt nyttjande av infrastruktur och mer hållbara transporter.

- Kommunen ska verka för en ökad cirkulation på bostadsmarknaden så att fler flyttar vid förändrade bostadsbehov och bostäder frigörs.

- Behovet av seniorbostäder och trygghetsboenden ska tillgodoses.

- Seniorbostäder och trygghetsboenden ska ha god tillgång till kollektivtrafik.

- Studenter garanteras boende i närheten av centrum

utifrån gällande bostadsgaranti.

- Ny bostadsbebyggelse ska bidra till socioekonomisk uppblandning, motverka segregering och bidra till ökad integrering, även över generationsgränserna.

- Den översiktliga planeringen av bostäder ska präglas av omsorg för socialt och ekonomiskt svaga grupper. Barnperspektivet ska beaktas.

- I samband med etablering av ett större område med ny bostadsbebyggelse, samt vid större kompletteringar av befintliga bostadsområden, bör behovet av framtida skolor, förskolor, butiker och annan offentlig service beaktas.

- Nya bostadsområden ska ha tillgång till gång- och cykelväg till skola.

### INRIKTNING

- Höga krav bör ställas på kvaliteten hos enskilda fastigheters och/eller bostadskvarters friytor.

- Friytor ska vara skyddade mot buller och föroreningar.

- Minst hälften av friytan planteras, så att hårdgjorda ytor inte blir dominerande. Planteringen kan bestå av en gräsmatta, kompletterad med buskar och/eller träd som skapar rumslighet och ger skugga.

- Barn och ungas behov av friytor ska särskilt beaktas.

- I detaljplanerade områden med sammanhållen bebyggelse ska friytan utgöra minst en sjättedel av bostädernas totala bruttoarea.

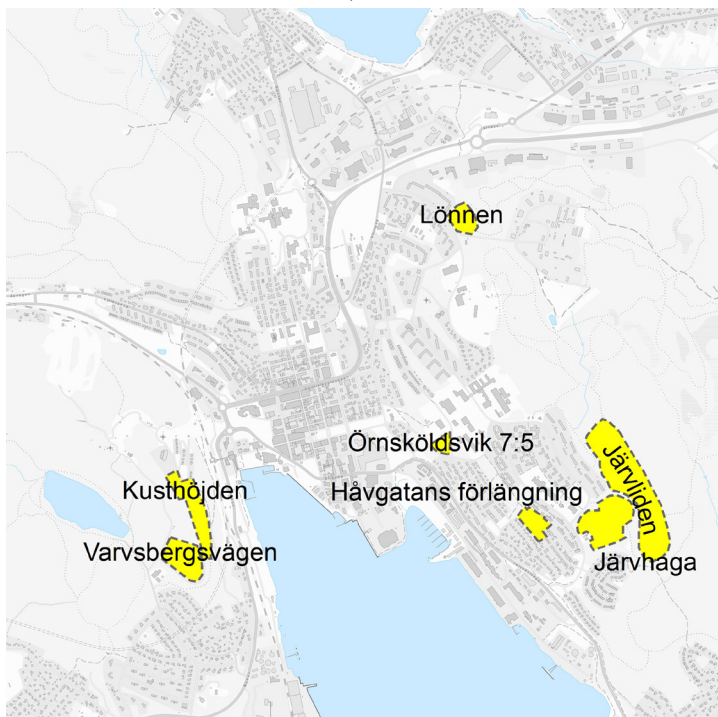
## Bostadsområden

Nedan presenteras utpekade bostadsområden efter stadsdel. Utbyggnad av de utpekade områdena kommer att ställa krav på ut-/nybyggnad av skolor, barnomsorg, vårdverksamhet och annan typ av offentlig serviceverksamhet.

Avgränsningen av de utpekade områdena för bostäder ska ses som översiktliga och inte definitiva. Slutgiltig avgränsning prövas i detaljplan och bygglov.

## Centrum

*Utpekade bostadsområden i Centrum.*



### Håvgatans förlängning

Området ligger i Håvgatans förlängning i Lungvik, strax nedanför Sörlidenskolan. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av ett mindre skogsområde som är omgivet av bebyggelse och

korsas av en cykelväg. Området ligger nära Skyttisterrängens friluft- och idrottsområde samt strandparken.

Vid en exploatering av området bör hänsyn tas till områdets funktion som en del av en grön länk och stråk, och dess gröna värden bör beaktas.

### Järvhaga

Området ligger i centrala Örnsköldsvik, söder om Sörlidens högst belägna bostäder. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av ett skogsområde som utgör utkanten av Skyttisterrängen som är ett populärt friluft- och idrottsområde. Området är detaljplanerat.

Vid en exploatering av området är det viktigt att beakta de naturvärden som finns i området. Hänsyn bör tas till områdets funktion som en del av en sammanhängande grön länk.

### Järvliden

Området ligger i centrala Örnsköldsvik, öster om Sörlidens högst belägna bostäder. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av ett skogsområde som utgör utkanten av Skyttisterrängen, och genom området går ett mindre motionsspår. Området ligger i närheten av Skyttisterrängens friluft- och idrottsområde.

Vid en exploatering är det viktigt att bevara Skyttisterrängens rekreations- och naturvärden samt allmänhetens tillgång till dessa. Det går en sammanhängande grön länk igenom området som bör beaktas.

### Kusthöjden

Området ligger på Varvsbergets ostsluttning med närhet till centrum. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns bilvägar och genom en gångstig går det att nå centrum

och framförallt resecentrum relativt snabbt. Området består av kommunägd klippmark. Området ligger i närheten av Varvsbergets rekreationsområde med bland annat Hörnsjöns naturreservat, elljusslingor, Höga kustenleden och Åsbacken. Området är detaljplanerat.

Vid exploatering är det viktigt att bevara allmänhetens tillgång till Varvsbergets rekreations- och naturvärden samt tillgången till vyer över staden.

### Lönnen

Området ligger i anslutning till befintlig bebyggelse längs med Valhallavägen och Varggropsvägen. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av ett skogsområde som utgör utkanten av Skyttisterrängens friluft- och idrottsområde, och genom området går ett mindre motionsspår.

En förutsättning för att området ska kunna exploateras är att en ny infartsväg anordnas till Varggropen som leder om den tunga trafiken så att denna inte går via Valhallavägen.

### Varvsbergsvägen

Området ligger på Varvsberget, mittemellan Hörnnett, bostadsområdet på Varvsberget och Hörnsjöns naturreservat. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus. I områdets närhet finns bilvägar och genom en gångstig går det att nå centrum och framförallt resecentrum relativt snabbt. Området består av ett relativt flatt skogsparti. Området ligger i direkt anslutning till Varvsbergets rekreationsområde med bland annat Hörnsjöns naturreservat, elljusslingor, Höga kustenleden och Varvsbergbacken. Området är detaljplanerat.

Vid exploatering är det viktigt att bevara allmänhetens tillgång till Varvsbergets rekreations- och naturvärden.

### Örnsköldsvik 7:5

Området ligger i centrala Örnsköldsvik där Backgatan och Skogsgatan möts. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus. I områdets närhet finns kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av en skogsdunge och ligger i närheten

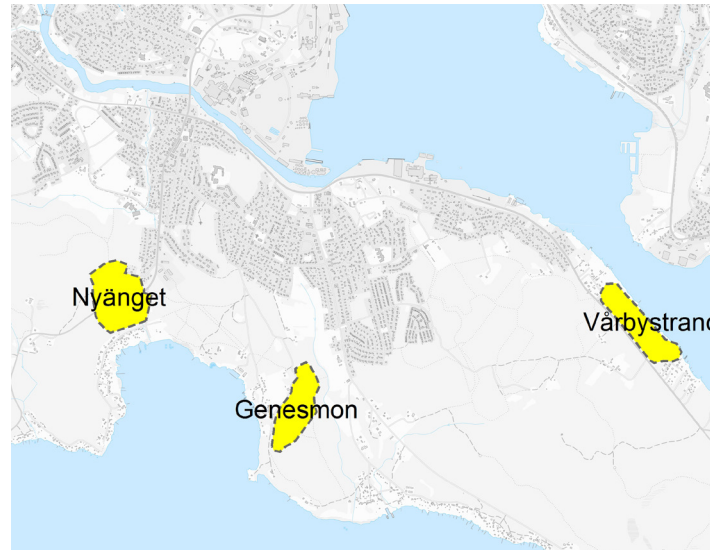


av friluftsområdet Skyttisterrängen och den centrala Lungviksparken.

Vid en exploatering av området bör hänsyn tas till områdets funktion som en del av en grön länk och dess gröna värden bör beaktas.

## Domsjö-Gene

*Utpekade bostadsområden i Domsjö-Gene*



### Genesmon

Området ligger öster om nuvarande Genesmon söder om Gene. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Till Genesmon går en grusväg men gång- och cykelvägar och kollektivtrafik saknas till området. I Gene finns både skola och förskola. Området består av skogsmark och är en del av friluftsområdet Genesmon. I områdets närhet finns förutom friluftsområdet Genesmon även Nyängets badplats, Bäckfjärden och Genesmons arkeologiska friluftsmuseum.

Vid en exploatering av området behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av vägar, gång- och cykelvägar samt VA-system och hantering av dagvatten utredas. Hänsyn bör tas till områdets funktion som en del av en sammanhängande grön länk som binder ihop friluftsområdet Genesmon. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn tas då området ligger intill Bäckfjärden som är ett ekologiskt känsligt område.

### Nyänget

Området ligger i södra delen av Sund på båda sidorna om Bergomsvägen. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns vägar samt skola och förskola. Området består av skogsmark och är en del av friluftsområdet Vitsjöterrängen. Vid en exploatering av området behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av vägar, gång- och cykelvägar samt VA-system och hantering av dagvatten utredas. I områdets östra del bör ett grönt stråk bevaras.

gelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns vägar samt skola och förskola. Området består av skogsområden med korsande stigar och traktorvägar, och området utgör utkanten av Vitsjöterrängens friluftsområde. En vandringsled som ansluter till Höga kustenleden går bland annat igenom området, liksom en mindre bäck. I områdets närhet finns förutom Vitsjöterrängen även Nyängets badplats, Bäckfjärden och Genesmons arkeologiska friluftsmuseum.

Vid en exploatering av området behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av vägar, gång- och cykelvägar samt VA-system och hantering av dagvatten utredas. I områdets östra del bör ett grönt stråk bevaras.

### Vårbystrand

Området ligger sydost om Domsjö, mellan väg 925, Domsjövägen och Bonässundet. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns kollektivtrafik och bilvägar.

Vid en exploatering av området behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av gång- och cykelväg utredas. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn tas då området ligger intill Örn-sköldsviksfjärden som är ett ekologiskt känsligt område.

## Gimåt-Arnäsfall

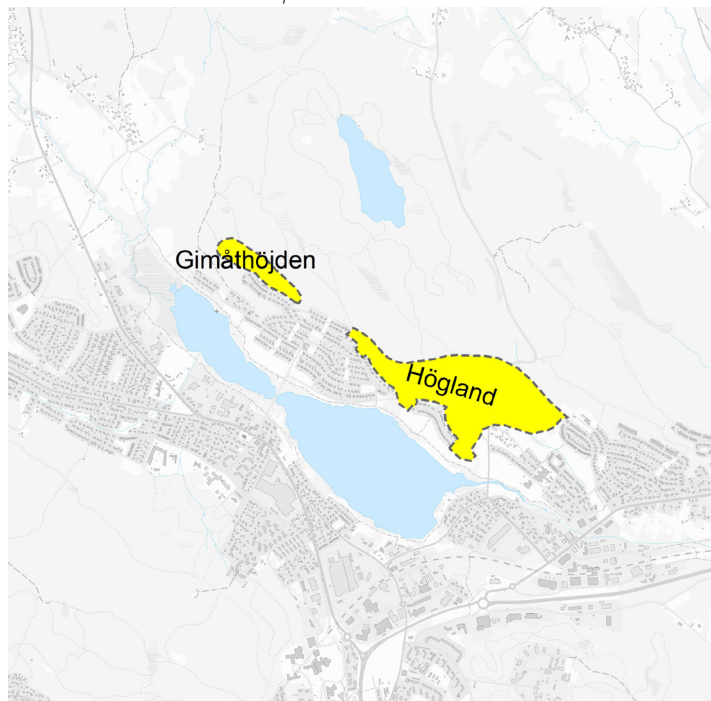
### Högländ

Området ligger i sydsluttning mot Högländssjöns strand i Gimåt. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar, samt skola och förskola. Området är delvis bebyggt med jordbruksbebyggelse som är av allmänt intresse för kulturmiljö, men består också av skogsmark som delvis används som friluftsområde. I närhet till området finns friluftsområdet Bergsjöterrängen, Hälsans stig och Högländssjön. Området är delvis detaljplanerat.

Vid en exploatering av området bör hänsyn tas till de kulturmiljövärden som finns i närområdet. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn

tas då området ligger intill Höglandssjön som är ett ekologiskt känsligt område.

Utpekade bostadsområden i Gimåt-Arnäsfall



### Gimåthöjden

Området ligger ovanför Gimåt i anslutning till Trastvägen och sluttar mot söder. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar, samt förskola och skola. Området består av skogsmark som är en del av Bergsjöns friluftsområde. Förutom den direkta närheten till Bergsjöns friluftsområde ligger området i närheten av Höglandssjön och dess strandpromenad.

Vid exploatering är det viktigt att bevara Bergsjöns rekrea-tions- och naturvärden samt allmänhetens tillgång till dessa. Extra hänsyn behöver tas till dagvatten i detta område då det är stor avrinning av vatten från Bergsjöberget ner mot de befintliga fastigheterna i området.

### Gullänget-Kroksta Förtätning Hjortvägen

Området ligger i anslutning till befintlig bebyggelse vid Hjortvägen nära Ängetskolan i Gullänget. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar, samt skola och förskola. Området består av skogsmark i vad som är utkanten av Åsbergets friluftsområde, och används till viss del som närnaturområde för skolan och boende. Åsberget är områdets närmaste friluftsområde, men i närheten finns också Höglandssjön med tillhörande strandpromenad.

Vid en exploatering av området är det viktigt att bevara allmänhetens tillgång till Åsberget. Hänsyn behöver tas till dagvatten i detta område då det är stor avrinning av vatten från Åsberget ner mot de befintliga fastigheterna i området.

### Målesviken

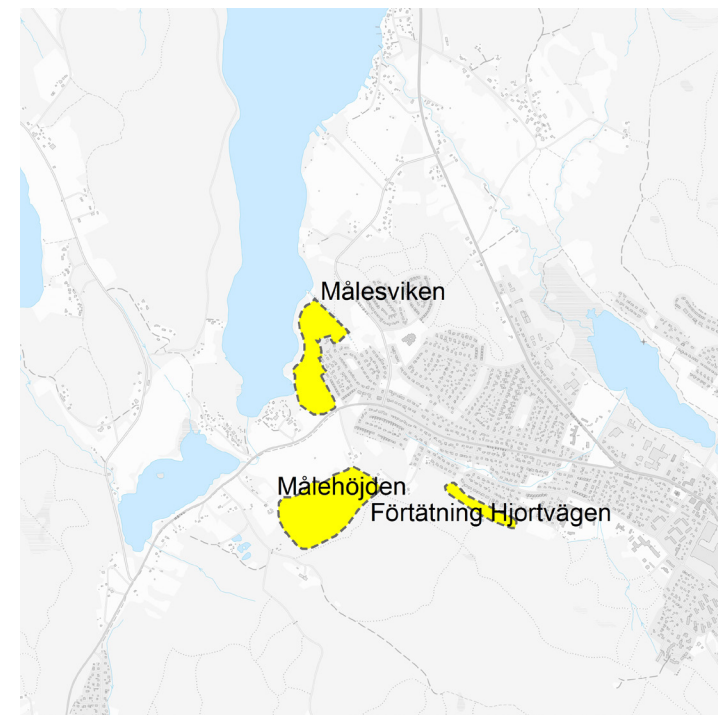
Området ligger intill Lomsjöns södra del mellan Måle, Skärpe och Kroksta. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar, samt skola och förskola. Området består till största delen av jordbruksmark men används till viss del som närnaturområde för en närliggande skola. I direkt anslutning till området finns en badplats och Hallonbacken, som används för pulkaåkning på vintrarna. Området ligger också nära Åsbergsterrängen samt Skärpedes skogsområde.

Vid en exploatering av området är det viktigt att ta hänsyn till Hallonbacken, samt badplatsen och det strandnära området som närnaturområde för både skolan och de boende. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn tas till intilliggande Lomsjön som har måttlig ekologisk status. Området pekas ut som ett så kallat LIS-område, vilket innebär att strandskyddet kan upphävas till förmån för utvecklandet av ett landsbygdsområde.

### Målehöjden

Området ligger på skogsmark i sluttningarna öster om Målevägen. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Längs Målevägen finns en gång- och cykelväg, och området ligger nära Gullänget

Utpekade bostadsområden i Gullänget-Kroksta



med skola och förskola, samt friluftsområdet Åsbergsterrängen och Lomsjöns badplats.

Vid en exploatering av detta område bör ny bebyggelse ta hänsyn till intilliggande kulturmiljö som ligger öster om området. Behovet av ny infrastruktur i form av vägar, gång- och cykelvägar samt VA-system och hantering av dagvatten behöver utredas.



## Järved-Bonäset

### Ankarvägen

Området ligger mittemellan Ankarvägen och Bonäsvägen i Bonäset. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av öppen mark. Området ligger i närheten av friluftsområdet Skyttisterrängen och en strandpromenad som går utmed Dekarsöfjärden.

Vid en exploatering behöver hänsyn tas till påverkan av trafikbuller från Bonäsvägen.

### Bodum

Området ligger nordväst om Bonäsvägen i Bodum. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av framförallt skogsmark, men även en del befintlig bebyggelse och jordbruksmark. Ovanför området finns friluftsområdet Skyttisterrängen och nedanför, på andra sidan vägen, finns en strandpromenad utmed Dekarsöfjärden.

Vid en exploatering behöver hänsyn tas till skyddsavstånd från Bodums reningsverk, samt eventuell påverkan av trafikbuller från Bonäsvägen. Hänsyn bör även tas till områdets funktion som en del av en grön länk.

### Bonästorpet

Området ligger både på östra och västra sidan om Bonäsvägen i Bonäset. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar samt skola och förskola. Området består av dels befintlig bostadsbebyggelse och jordbruksmark men framförallt av mindre skogsområden. Området ligger i närheten av friluftsområdet Skyttisterrängen och en strandpromenad som går utmed Dekarsöfjärden.

Vid en exploatering behöver hänsyn tas till skyddsavstånd från Bodums reningsverk, samt eventuell påverkan av trafikbuller från Bonäsvägen. Hänsyn bör även tas till

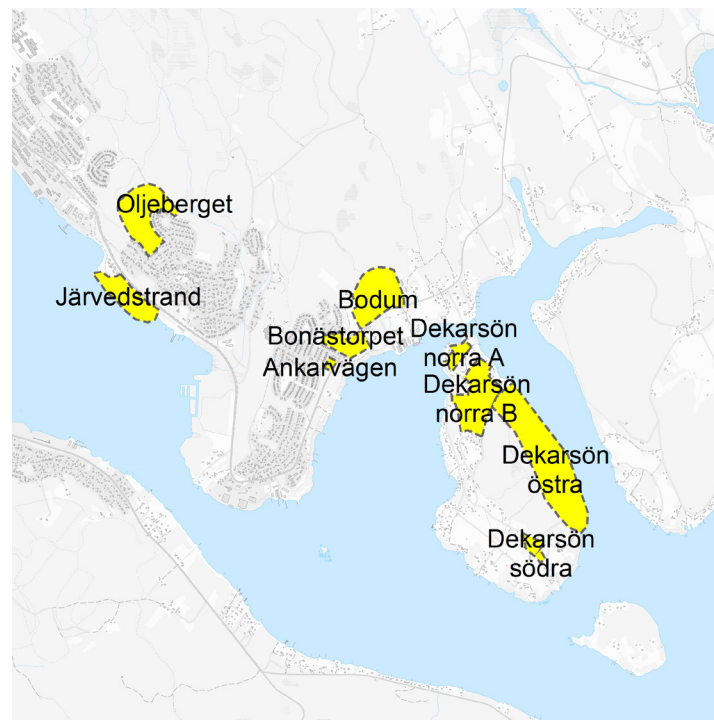
områdets funktion som en del av en grön länk.

### Dekarsön

På Dekarsön pekas fyra områden ut som lämpliga för framtida bostadsbebyggelse. Den västra delen av ön är redan bebyggd och där finns kulturvärden av allmänt intresse. Den östra delen av Dekarsön pekas också ut som LIS-område, alltså ett område för landsbygdsutveckling i strandnära läge.

Vid en exploatering av Dekarsön behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av vägar, gång- och cykelvägar samt VA-system och hantering av dagvatten utredas. Därför är det lämpligt att bygga ut föreslagna bostadsområden etappvis och börja med de två områdena i norr under etapp 1. När vägen sedan har byggts färdigt och infrastruktur finns på plats kan de två områdena i öst och syd byggas under etapp 2.

Utpekade bostadsområden i Järved-Bonäset



Följande fyra områden är aktuella för bebyggelse av bostäder på Dekarsön:

#### Dekarsön norra A

Området ligger längst norrut på Dekarsön i anslutning till Dekarsöbron och består av skogstomter och till viss del befintlig bebyggelse. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Det här området bör vara det första av de föreslagna områdena som byggs ut på Dekarsön, och det är viktigt att lämna plats för en väg och gång- och cykelväg på östra sidan av Dekarsön vid eventuella exploateringar. Området är detaljplanerat.

#### Dekarsön norra B

Området ligger på norra delen av Dekarsön och består av kuperad skogsterräng som delvis fungerar som friluftsområde och som angränsar till befintlig bebyggelse. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Det här området bör vara det andra av de föreslagna områdena som byggs ut på Dekarsön.

Vid en exploatering behöver hänsyn tas till utrymme för en väg och gång- och cykelväg på östra sidan av Dekarsön för att möjliggöra framtida bebyggelse även söderut. Området omfattar ett friluftsområde och hänsyn bör tas till behovet av ett eventuellt grön stråk eller en grön länk genom området.

#### Dekarsön östra

Området ligger på östra sidan om Dekarsön och utgörs framförallt av obebyggd skogsmark som sluttar ner mot vattnet. I södra delen av området finns befintlig bebyggelse. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Området är också utpekad som LIS-område, vilket innebär att landsbygdsutveckling kan utgöra skäl för dispens från strandskyddet. Det här området bör vara det tredje av de föreslagna områdena som byggs ut på Dekarsön.

#### Dekarsön södra

Området ligger på södra delen av Dekarsön och består av obebyggd skogsmark i anslutning till jordbruksmark och till viss del även befintlig bebyggelse. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Det här området bör vara det fjärde av de föreslagna områdena som byggs ut på Dekarsön och ska inte byggas

ut innan en väg och gång- och cykelväg på östra sidan har byggts.

### Järvedstrand

Området ligger mellan Järvedsleden och Örnköldsviksfjärden, sydväst om Järveds samhälle. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av blandad bebyggelse, exempelvis flerbostadshus, och/eller småskalig bebyggelse. Området består av buskvegetation och blandad lövskog. Inom området finns ett grusat rekreativstråk för gång och cykel. Längs Järvedsleden löper ett av kommunens huvudstråk för gång- och cykeltrafik som förbinder Bonäset och Järved med centrum.

Vid en exploatering av området bör hänsyn tas till de kulturmiljövärden som finns i närområdet. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn tas då området ligger intill Örnköldsviksfjärden som är ett ekologiskt känsligt område. Utredningar om markföroreningsförekomst och utbredning har gjorts. För att området ska kunna exploateras för bostäder krävs efterbehandlingsåtgärder.

### Oljeberget

Området ligger i anslutning till befintlig bebyggelse i Järveds nordvästra del på sluttningarna ovanför Järvedsleden. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar och bilvägar utmed Järvedsleden och kollektivtrafik vid Järvedsvägen samt skola och förskola. Området består av skogsmark och bergig terräng och sluttar relativt brant åt sydväst och fungerar delvis som en grön länk. Området omfattas av utkanten av Skyttisterrängens friluftsoch idrottsområde och i närheten finns Örnköldsviksfjärden och dess strandpromenad.

Vid en exploatering behöver hänsyn tas till de verksamheter som finns i Järveds oljehamn och cisternparken som är insprängd i Oljeberget. Hänsyn bör även tas till områdets funktion som en del av en grön länk.

## Själeuvad

*Utpekade bostadsområden i Själeuvad*



### Högsnäs

Området ligger utmed Hörnäsavägen i närheten av Gålnässtrand, i stadsdelen Själeuvad. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, bilvägar och skola. Området består av obebyggd skogsmark som delvis fungerar som bullerskydd mot E4. Området ligger i närheten av Själeuvad friluftscentral och Kåringbergets badplats samt den västra delen av Veckefjärdens naturreservat.

Vid en exploatering av området är det viktigt att ta hänsyn till väg E4, både med hänsyn till eventuellt riskhanteringsavstånd och till buller. Hänsyn bör även tas till de kulturmiljövärden som finns i närområdet. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn tas då området ligger intill Själevadfjärden som är ett ekologiskt känsligt område och ett Natura 2000-område.

### Karins väg

Området ligger i Själeuvad, mittemellan Hampnäsavägen och Själevadfjärden. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns kollektivtrafik, bilvägar och skola. Området ligger i närheten av Kåringbergets badplats, Mycklingtjärnen och Svartsjöterrängen, och i områdets direkta närhet går en strandpromenad utmed Själevadfjärden. Området är detaljplanerat.

Vid en exploatering av området bör hänsyn tas till de kulturmiljövärden som finns i närområdet, och därför bör framtida bebyggelse på området anpassas till omgivande bebyggelse. Vid hantering av dagvatten och VA-planering behöver särskild hänsyn tas då området ligger intill Själevadfjärden som är ett ekologiskt känsligt område, samt skyddad av Natura 2000. För att ta hänsyn till eventuell översvämningsrisk ska bostäder som byggs inom området översvämningsanpassas för det högsta beräknade flödet.

### Lillbacke

Området ligger på skogsmark i sluttningarna öster om Målevägen. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. Utmed Målevägen finns en gång- och cykelväg, och området ligger mittemellan Gullänget och Själeuvad som båda har skola och förskola. Området ligger nära friluftsområdena Åsberget och Svarttjärnsterrängen.

Vid en exploatering av området behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av vägar, gång- och cykelvägar samt VA-system och hantering av dagvatten utredas.

### Mycklingtjärnen

Området ligger i närhet till Mycklingtjärnen i Själeuvad, mellan Mycklingsvägen och Gottnevägen. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns gång- och cykelvägar, kollektivtrafik, bilvägar och skola. Området består delvis av befintlig bebyggelse samt mindre öppna ytor och skogsdungar. Förutom Mycklingtjärnen som har stora ornitologiska värden, ligger både Moälven med Friluftscentralen och Kåringbergets badplats och Svarttjärnsterrängen i områdets närhet.



Vid en exploatering av området är det viktigt att ta hänsyn till Mycklingtjärnens natur- och rekreationsvärden. Det är också viktigt att skapa säkra trafikövergångar över Mycklingsvägen och till gång- och cykelvägen som leder mot Mycklingskolan samt över Gottnevägen.

### **Veckefjärden**

Området ligger i Ås intill Veckefjärdens norra strand. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns vägar, men gång- och cykelväg, kollektivtrafik och skola saknas. Området utgör utkanten av ett större jordbruksområde. I anslutning till området finns Veckefjärdens golfbana, men också Veckefjärdens och Hörnsjöns naturreservat ligger i områdets närhet. Genom området går en huvudledning för dricksvatten.

Vid en exploatering av området behöver särskild hänsyn tas vid hantering av dagvatten och VA-planering då området ligger intill Veckefjärden som är ett ekologiskt känsligt område, samt skyddad av Natura 2000. För att ta hänsyn till eventuell översvämningsrisk ska bostäder som byggs inom området översvämningsanpassas för det högsta beräknade flödet.

### **Översjälå**

Området ligger i Själevad utmed västra sidan av Målevägen. Området pekas ut för bostadsbebyggelse i form av småskalig bebyggelse. I områdets närhet finns kollektivtrafik, bilvägar och skola. Området består av skogsmark och utgör en liten del av friluftsområdet Svarttjärnsterrängen. Området ligger i direkt närhet till friluftsområdena Svarttjärnsterrängen samt till Åsberget en bit österut.

Vid en exploatering av området är det viktigt att skapa en trafiksäker övergång som ansluter till gång- och cykelvägen som finns på andra sidan Målevägen. Hänsyn bör även tas till områdets funktion som en del av en grön länk som sträcker sig från södra sidan om Översjälåvägen och upp mot Svarttjärnsterrängen.



## NÄRINGSLIVSVERKSAMHET

Med näringsliv avses i översiktsplanen olika typer av verksamheter med mark- och/eller vattenbehov, som till exempel kontor, industri, hotell, lager, jordbruk, handel, fordonsservice, etcetera. Olika typer av verksamheter har olika behov. Vissa verksamheter kan integreras i områden med stadsbebyggelse, det vill säga där det finns till exempel bostäder, skolor och offentlig service. Andra verksamheter behöver förläggas på platser avskilda från omkringliggande bebyggelse på grund av dess ytbehov eller omgivningspåverkan i form av buller eller olycksrisker.

Verksamheter som en gång lokaliserades i det som var centralortens utkant är idag nära centrum och bostadsbebyggelse. Vissa av dessa verksamheter lokaliserar skapar en barriär till omkringliggande stadsdelar. Dessa områden har byggnader i en annan skala och utformning än bostadsområden och stadskärnan. Områdena behöver integreras i stadsbebyggelsen och ges en mer stadsmässig karaktär för att upplevas som levande och trygga att vistas i. Detta kan göras genom till exempel grönområden, trottoarer, stadsmässig belysning, och en blandning av stora och små byggnader.

Tjänsteproducerande verksamheter växer och handelsföretag introducerar ett större tjänsteinnehåll i sitt utbud. Verksamheter som är ytkrävande eller utgör en säkerhetsrisk kan på sikt flyttas till ett nytt läge.

I centralorten finns tre samlade, större områden för näringslivsverksamheter: Domsjö verksamhetsområde samt Norra respektive Södra verksamhetsområdet.

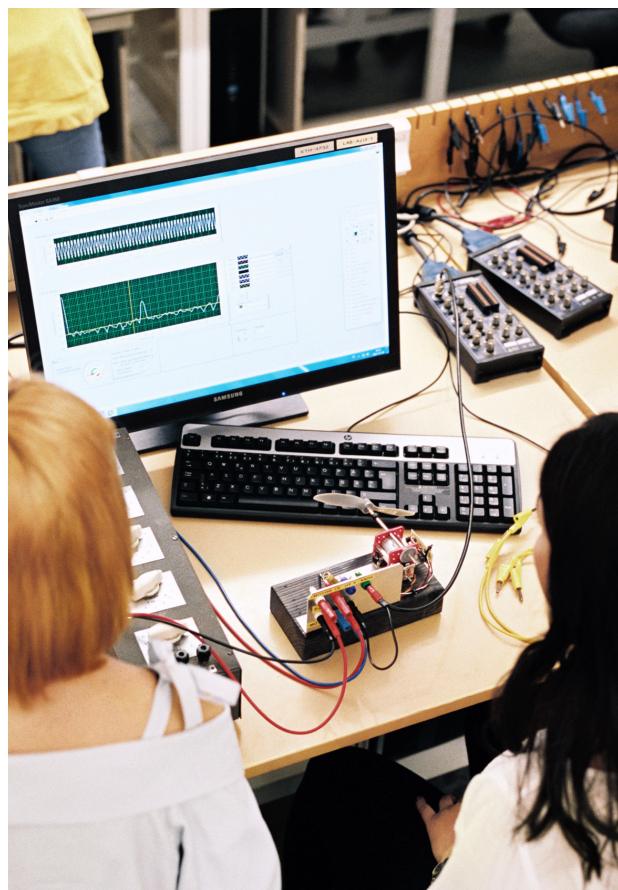
För mer information om hur kommunen ser på arbetet för att skapa bättre förutsättningar för näringslivet, se kommunens näringslivspolicy och -strategi.

En karta över de verksamhetsområden som pekas ut finns på Örnsköldsviks kommuns hemsida.

### INRIKTNING

- Verksamheter av regionalt eller nationellt intresse (exempelvis verksamheter med mycket arbetspendling) ska i första hand prövas inom gångavstånd till Botniabans järnvägstationer.
- Planeringen ska tillgodose efterfrågan på mark för näringslivsverksamheter.

- Verksamheter av regionalt eller nationellt intresse (exempelvis verksamheter med mycket arbetspendling) ska i första hand prövas inom gångavstånd till Botniabans järnvägstationer.



## Kunskaps- och innovationsmiljöer

Kommunen ska arbeta för att stärka samarbetet mellan kommuner, näringsliv, universitet och högskolor i regionen för att möta kompetensförsörjningsutmaningen inom både privat och offentlig verksamhet. För att kunna uppnå önskad effekt när det gäller kompetensförsörjning, innovation, näringslivsutveckling och tillväxt i Örnsköldsvik är det angeläget att utveckla ändamålsenliga dynamiska och attraktiva kunskaps- och innovationsmiljöer.

Gymnasieskolor och vuxenutbildning ger de grundläggande förutsättningarna för tillträde till högre utbildning. Utbyggnad av utbildning på eftergymnasial nivå bör ske på alla nivåer, det vill säga både inom grund- och forskarutbildning och vidare forskning – i samverkan med näringslivet, offentlig sektor och det omgivande samhället. De strukturella förändringarna inom högskolesystemet gör att Örnsköldsviks kommun behöver ta nya grepp för att möta framtidens behov av eftergymnasial kompetens och livslångt lärande inom den funktionella arbetsmarknadsregion som Örnsköldsvik tillhör.

Digitala plattformar kommer att bli allt viktigare för kunskapsöverföring samtidigt som behovet av möten och tvärvetenskapliga kompetenser med koppling till näringslivet växer. Fysiska platser för personliga möten och lärande behövs och bör integreras i stadsstrukturen för att nå en bredare målgrupp och möjliggöra lärande genom alla faser i livet – det livslånga lärandet.

### INRIKTNING

- Skapa och utveckla dynamiska och attraktiva kunskaps- och innovationsmiljöer samt mötesplatser för livslångt lärande.
- Verka för att öka utbudet av utbildningar i Örnsköldsvik.
- Eftergymnasiala utbildningar (högskola/universitet/yrkeshögskola) ska lokaliseras i centrum.



## Handel i centralorten

Handel är en viktig del i vårt vardagsliv och skapar naturliga möten mellan människor. Alla behöver ha tillgång till varor och tjänster, och förutsättningar behöver skapas för konkurrenskraftig och livskraftig handel. Handeln påverkar transporter, konsumtionsmönster och fysisk planering. Det är angeläget att beslut om handelslokaliseringar baseras på krav på hållbar utveckling. Handelns förutsättningar förändras snabbt och utvecklas ständigt. Elektronisk handel är en handelsform som växer och utvecklas. Den fysiska planeringen kan komma att bli påverkad av e-handeln direkt och indirekt. E-handeln är transportkrävande och behov av infrastruktur som godsterminaler, postcentraler och sorteringsanläggningar ökar. I Arnäsfall finns en järnvägsanknuten godsterminal med närhet till E4 där verksamhet som gynnas av närhet till godsterminalen kan etableras.

Vid handelsetablering ska möjligheterna att nå handels- och serviceområden via kollektivtrafik samt gång och cykel vägas in i planeringen. Detta kan minska bilberoendet vid inköpsresor och är inte bara positivt ur miljösynpunkt utan också för folkhälsan.

Handeln i centrum kompletteras av norra verksamhetsområdet som sträcker sig från Norra station till Arnäsfall.

### INRIKTNING

- Handelsetableringar ska etableras i enlighet med kommunens aktuella handelspolicy och -strategi.
- Det prioriterade området för handel är stadskärnan och extern handel hänvisas till Norra och Södra verksamhetsområdet.
- Främja tillgängligheten till handelsområden för gående, cyklisterna och kollektivtrafik.

## Industriverksamhet i centralorten

Örnsköldsvik har en historia av att vara en industristad. Massabruken utmed Örnsköldsviksfjärden har länge sysselsatt många personer och under 1900-talet etablerade sig många tillverkningsindustrier i staden. Flera av dessa industrier har avknoppats till de företag som finns i Örnsköldsvik idag och som är världsledande inom såväl skogs- som verkstadsindustri och övrig tillverkningsindustri. Mängder av korsbefruktningar har också lett till att nya och livskraftiga industrier vuxit fram. Flera företag inom Örnsköldsvik är till exempel världsledande på att framställa nya produkter från träråvara. Idag finns cirka 2 600 företag i kommunen, många med internationella anknytningar som ingår i stora världskoncerner. Dessa har hjälpt till att forma Örnsköldsvik, och utgör en del av vår identitet.

Under de senaste decennierna har en stor del av den industriella verksamheten i Sverige gått ifrån att vara ett enklare arbete till ett arbete för ingenjörer och specialister. Med den här utvecklingen har ett större behov av kompetensförsörjning följt, vilket har lett till fler etableringar av bland annat konsultföretag och bemanningsföretag.

De industrier som förr i tiden påverkade vår närmiljö negativt med föroreningar på land och i vatten består

### INRIKTNING

- Nya riskfyllda och miljöstörande verksamheter bör inte lokaliseras i anslutning till bostäder, omsorgs- och vårdbyggnader, skolor, vattentäcker eller andra känsliga mark- och vattenområden.

idag av moderna anläggningar som är mer miljövänliga. Det finns stor potential att skapa hållbara produktions- och transportlösningar som drastiskt minskar den negativa påverkan på miljön lokalt och klimatet globalt, något som i längden gynnar både individer och företag. Den här typen av hållbara lösningar kommer att bli mer konkurrenskraftiga i och med att kraven och efterfrågan på hållbara produkter ökar.

En samverkan mellan kommunen och industrin kring behoven av gemensamma insatser för att bibehålla och utveckla konkurrenskraften på lång sikt är viktig för att skapa ett ekonomiskt hållbart Örnsköldsvik. Genom en effektiv och proaktiv markplanering är det möjligt för kommunen att snabbt hantera förändrade och nya behov av mark för industrierna.

Eftersom att cirka 75 % av det som tillverkas av industriföretagen i Örnsköldsvik exporteras ställs också höga krav på en välfungerande och tillgänglig infrastruktur för godstransporter.



## Besöksnäring

Örnsköldsviks centralort ligger mellan de tre stadsbergen Skyttisberget, Varvsberget och Åsberget. Ett varierat och levande landskap bidrar till en attraktiv plats för invånare och besökare. Närheten till naturupplevelser, vatten och världsarvet Höga Kusten gör att möjligheterna att utveckla Örnsköldsviks centralort som besöksdestination är många. Besöksnäringen är en del av näringslivet som bygger på lokala resurser och förutsättningar. Örnsköldsviks kommun samarbetar kontinuerligt med andra kommuner i regionen för att skapa en attraktiv besöksdestination. Detta görs bland annat genom förvaltningen av världsarvet Höga Kusten, samt Umeåregionen när det kommer till exempelvis sportevenemang.

Utformningen av staden som mötesplats och destinationsort behöver kontinuerligt utvecklas. Det är viktigt att Örnsköldsviks kommun samarbetar med näringsidkare, fastighetsägare, handel, restaurang, servicefunktioner, kultur, idrott och övrigt föreningsliv för hållbar stadsutveckling och skapandet av ett attraktivt utbud av aktiviteter.

Upplevelsebaserad verksamhet fortsätter att växa och besöksnäringen behöver ytor för alltifrån hotell och camping, till områden för friluftsliv, idrott, restauranger och evenemangs- och rekreationsanläggningar. En förutsättning för utveckling av besöksnäringen är goda kommunikationer och transporter både nationellt och

regionalt då det förbättrar tillgängligheten till kommunen och centralorten. Idrotts- och evenemangsarenor skapar möjligheter för Örnsköldsvik att arrangera evenemang.

Centralorten med dess attraktiva värden och utbud, närheten till skärgården och världsarvet Höga Kusten samt fiske-, friluftsliv, natur- och kulturturism är kvaliteter att tillvarata och utveckla. Örnsköldsviks stadskärna är Purple Flag-certifierad, vilket handlar om att skapa en trygg och levande stad, såväl dag- som kvällstid, oavsett om man väljer en utekväll eller promenad längs butiksgator eller i parker.

### INRIKTNING

- Samarbeta aktivt med andra kommuner i regionen för att utveckla Örnsköldsvik och regionen som besöksdestination.
- Verka för ett ökat utbud av baddar för besöksnäringen.
- Utveckla Örnsköldsvik som evenemangsstad.
- Utveckla stadskärnan som en mötes-, service- och handelsplats för att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig centralort.
- Främja tillgängligheten till havet genom att tillhandahålla ankoringsplatser och hamnar för fritidsbåtar, färjor och kryssningsfartyg.

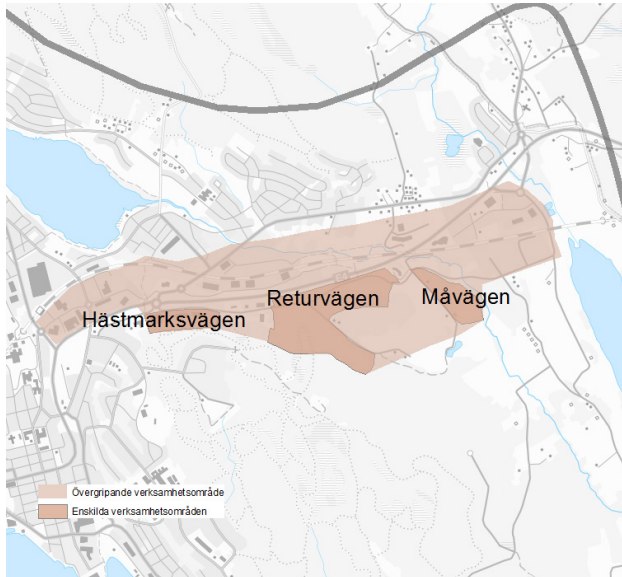




## Områden för näringslivsverksamheter

### Norra verksamhetsområdet

Utpekade platser lämpliga för verksamheter i norra verksamhetsområdet.



I det norra verksamhetsområdet finns handel och industrier. Området innefattar delområden lämpliga för såväl handel och kontor som lättare industriverksamhet. I Arnäsvall finns en järnvägsanknuten godsterminal med närhet till E4 där verksamhet som gynnas av närhet till godsterminalen kan etableras.

Det är fördelaktigt om området i direkt anslutning till Norra station används för handel och verksamheter som exempelvis kontor som kan dra nytta av det stationsnära läget och bidra till att ge området en stadsmässig karaktär, upplevas tryggare, och möjliggöra en större andel resande med tåg och buss.

Området söder om E4 från Bröstarondellen till trafikplatsen vid Arnäsvall kommer att behöva en ny trafiklösning vid framtida utveckling för att kunna dra nytta av närheten till E4.

#### INRIKTNING

- Det prioriterade området för extern handel i centralorten är norra verksamhetsområdet.
- Mark i anslutning till godsterminalområdet ska reserveras för verksamheter med behov av närhet till godsterminalen.

#### ÅTGÄRDER

- Utred behov av framtida trafiklösningar för att möjliggöra en utveckling av Norra verksamhetsområdet.

### Hästmarksvägen

Området ligger i norra verksamhetsområdet söder om Hästmarksvägen i anslutning till Skyttisbergets friluftsområde och med närhet till E4 och pekas ut för förtätning av handelsverksamheter. Området består delvis av befintliga verksamheter och delvis av kuperad skogsmark som sluttar ner mot Hästmarksvägen. Genom en del av området går stigar som är en del av Skyttisbergets friluftsområde.

Vid en exploatering av området bör hänsyn tas till områdets funktion som en del av en grön länk och grönt stråk som binder ihop Högländssjön med bland annat Skyttisberget.

### Måvågen

Området ligger utmed Måvågen i norra verksamhetsområdet. Området har bra tillgänglighet med närhet till väg E4 och den järnvägsanknutna godsterminalen i Arnäsvall. Området pekas ut för verksamheter såsom handel eller logistikverksamheter med behov av närhet till godsterminalen. Området består främst av skogsmark och ligger i norra verksamhetsområdet mellan Måvågen och Nederövägen, öster om motorbanan i Må.

Vid en exploatering är det viktigt att ta hänsyn till Måsån som är ett ekologiskt känsligt område.

### Returvågen

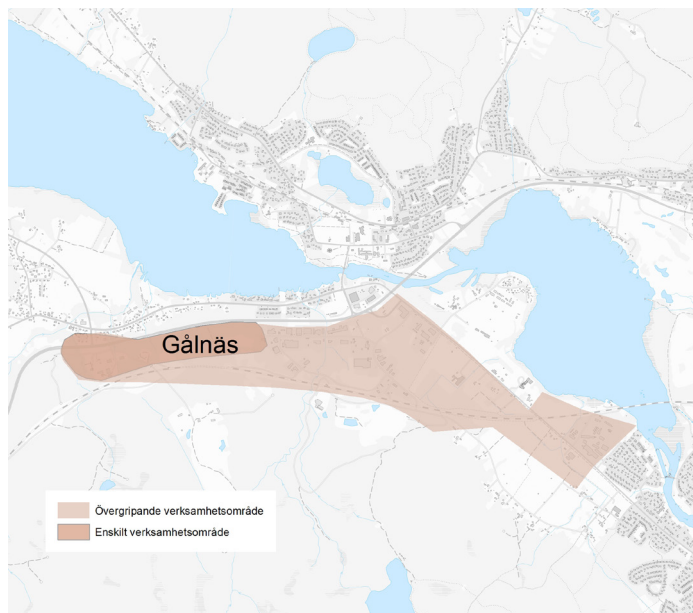
Området ligger i norra verksamhetsområdet längs Hästmarksvägen och Returvågen, i anslutning till Skyttisbergets friluftsområde och med närhet till E4. Området pekas ut för verksamheter såsom handel och småindustri. Området består delvis av kuperad skogsmark som sluttar ner mot Hästmarksvägen och Returvågen.

Vid en exploatering av området behöver bland annat behovet av ny infrastruktur i form av gång- och cykelväg samt väg utredas som binder ihop Hästmarksvägen med Måvågen.



## Södra verksamhetsområdet

Utpekade platser lämpliga för verksamheter i södra verksamhetsområdet.



I det södra verksamhetsområdet finns handel och industrier. Området strax söder om E4 är lämpligt för handel, kontor och industriverksamhet, medan utveckling av nya verksamheter med buller, säkerhetsrisker eller miljöstörningar utmed Brogatan är mindre lämpligt. Närmast Svedjeholmen och utmed Svedjevägen kan det vara lämpligt med verksamheter som passar väl in med bostadsbebyggelse, såsom handel eller kontor. Det är viktigt att respektera skyddsavståndet till Brogatan som är en transportled för farligt gods. Området närmast E4 är lämpligt för utveckling av verksamheter först på lång sikt, i samband med en ny trafikplats mellan vägarna E4 och 348 vid Överhörnsås. En ny trafikplats kan möjliggöra en sammanbindning av verksamhetsområdet i Gålnäs och verksamhetsområdet på Kavelvägen, vilket ökar tillgängligheten till Kavelvägen från E4. Närmast den nya trafikplatsen kan verksamheter med direkt behov av närhet till E4 förläggas, såsom drivmedelsanläggningar som möjliggör för alternativa drivmedel. En utveckling av verksamheter i området är dock inte möjlig innan beslut har tagits om lokalisering av trafikplatsen.

### INRIKTNING

- I västra delen av verksamhetsområdet kan området vid Kavelvägen bli aktuell för en förlängning för att skapa en koppling till en framtida trafikplats mellan vägarna E4 och 348 vid Överhörnsås.
- Området mellan ridskolan, Brogatan och Botniabanan bör reserveras för hästsportens behov.
- Broskolan bör på sikt flytta sin verksamhet.

### ÅTGÄRDER

- Utred lämpligheten för verksamheter i Södra verksamhetsområdet vid tillkomst av ny trafikplats i Överhörnsås.

### Gålnäs

Området ligger mittemellan väg E4 och Botniabanan, och binder ihop Gålnäs verksamhetsområde med en ny väggörning för vägarna E4 och 348. Området pekas framförallt ut för verksamhet såsom industri, handel och småindustri. I området saknas mycket infrastruktur, men det närliggande verksamhetsområdet utmed Kavelvägen och en ny trafikplats för E4/väg 348 kan skapa goda förutsättningar för framtida utbyggnad inom området.

En eventuell exploatering är aktuell i samband med att korsningen E4/väg 348 byggs om till en ny trafikplats. Hänsyn behöver tas till skyddsavstånd för både E4 och Botniabanan.

## Domsjö verksamhetsområde



Domsjö verksamhetsområde ligger i stadsdelen Hörnnett med direkt anslutning till Örnköldsviksfjärden. I verksamhetsområdet finns bland annat bioraffinaderier som förädlar skogsråvara, utveckling av teknik och forskning inom förnybara drivmedel och gröna kemikalier. I framtiden kan det komma att bli aktuellt med utvecklandet av ett större bioraffinaderi i området.

I anslutning till verksamhetsområdet finns några av Örnköldsviks hamns mest använda hamnlägen. Verksamhet som gynnas av närhet till sjöfart och kombinerade transportslag kan etableras.

### INRIKTNING

- Domsjö verksamhetsområde bör detaljplaneras vid en större utökning av verksamheterna i området.



## Trafik och kommunikation

Transporter av människor och gods är en grundförutsättning för utveckling, möten mellan människor och tillväxt. I Örnsköldsviks centralort eftersträvas ett säkert och gent vägnät, där människor naturligt väljer att gå, cykla och åka kollektivt. Trafikplaneringen utgår från nollvisionens målsättning att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Personbilstrafiken dominerar stora delar av centralortens trafiksystem, både fysiskt och mentalt. En hållbar stadsutveckling förutsätter ett bredare synsätt och en annan avvägning mellan olika trafikslag. Att planera hållbart handlar bland annat om att underlätta användandet av fordon som drivs med alternativa, förnybara drivmedel. En förtätning av centralorten ger ökad tillgänglighet och ökade konkurrensfördelar för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik.

### INRIKTNING

- Tydliga hänvisningar och upplysningar om trafikanternas ansvar, rättigheter och skyldigheter bland annat genom skyltning och vägvisning är av extra stor vikt i centrum där olika trafikantgrupper samsas om en begränsad yta.
- Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik ska prioriteras i samtlig planering med undantag för sökarringen (Centralesplanaden, Viktoriaesplanaden och Strandgatan) där framkomligheten för kollektivtrafik och godstrafik är prioriterad.
- Öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter med ett särskilt fokus på skolvägarna.



## GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Det ska vara enkelt och trivsamt för fotgängare och cyklister att ta sig till sin skola eller arbetsplats, ta del av utbudet av offentlig service och sociala funktioner som torghandel och idrottsmiljöer. En ökad andel fotgängare och cyklister leder till såväl positiva hälsoeffekter som minskade utsläpp och buller.

I Sverige har andelen barn som skjutsas av sina föräldrar till och från daghem, skola och fritidsaktiviteter ökat enligt Trafikverket. Detta påverkar barn och ungas fysiska aktivitet i vardagslivet då den ofta består av att ta sig mellan olika målpunkter och att leka. Det är därför viktigt med trygga och säkra närmiljöer, skolvägar, och vägar till och från fritidssysselsättningar. Invånare och besökare ska året runt enkelt kunna välja aktiv transport, det vill säga att gå, cykla eller på annat sätt ta sig fram utan fossildrivna fordon, när de rör sig mellan olika målpunkter.

Målsättningen är att öka andelen resor med gång och cykel, öka säkerhet och trygghet, samt åstadkomma en sammanhängande gång- och cykelinfrastruktur av god kvalitet.

Läs mer i Örnsköldsviks kommuns cykelpolicy och -strategi.



### INRIKTNING

- Andelen resor med gång- och cykel ska öka.
- Tryggheten och säkerheten för fotgängare och cyklister ska öka.
- Skapa en sammanhängande cykelinfrastruktur av god kvalitet.
- Vid prövning av lokalisering av exempelvis nya bostadsområden och verksamheter för barn och ungdomar ska tillgången till trygga och säkra gång- och cykelvägar alltid beaktas.
- Barns och ungdomars trygga skolvägar ska vara ett tungt vägande prioriteringsperspektiv vid anläggande och underhåll av gång- och cykelvägar.
- Vid beslut om nylokalisering av handelsområden ska det alltid finnas tillgång till gång- och cykelvägar.
- Byggnad, underhåll och snöröjning av gång- och cykelvägar ska prioriteras.

### ÅTGÄRDER

- Ta fram riktlinjer för cykling i Örnsköldsviks centralort.



## KOLLEKTIVTRAFIK

Fler kollektivtrafikresenärer och en effektivare kollektivtrafik bidrar med alltifrån ökad tillgänglighet och jämställdhet, till renare luft och regional utveckling. Kollektivtrafiken behöver fortsatt utvecklas för att bli ett attraktivt alternativ till bilen. Ett genomtänkt system för kollektivtrafik minskar bilens roll och ökar möjligheten att utveckla en attraktiv stad. Det centrala navet för stadstrafiken är busstorget vid Örnparken. I centralorten finns också två tåg- och busstationer; Örnköldsviks resecentrum, som ligger vid inre hamnen, och Örnköldsvik Norra station som ligger vid sjukhuset. Resecentrum är en knutpunkt för tåg, stadstrafik, landsbygdstrafik och regional busstrafik med anslutande gång- och cykelvägnät, busshållplatser och pendlarparkeringar. Det är en viktig regional bytespunkt där resenärer kan byta mellan olika färdmedel.

Vid nybyggnation i centralorten bör en sammanhållen bebyggelse främjas som kan utformas så att det kan trafikförsörjas med kollektivtrafik. Förtätning av bebyggelse bör ske längs kollektivtrafikstråk så att resandet med kollektivtrafik blir ett enkelt val.

Det är viktigt att säkerställa tillgänglighet och trygghet runt busstorget Örnparken, Resecentrum och Norra stationsområdet så att alla kan och vill använda kollektivtrafiken i Örnköldsvik.

Genom centralorten går Botniabanan som är en förlängning av Ostkustbanan och Ådalsbanan. Järnvägen förbinder Örnköldsvik med andra städer och regioner längs kusten. Med Botniabanan har bland annat möjligheten till pendling och besök inom regionen förbättrats. En kortare restid ökar förutsättningarna för regional utveckling genom att orterna längs järnvägen kan samverka bättre.

För att åstadkomma en mer attraktiv och funktionell gods- och persontrafik på järnväg, behövs samverkan i trafiksystemen i hela Botniska korridoren. Viktiga satsningar är dubbelspår på Ostkustbanan, som går Gävle-Sundsvall-Härnösand, en ny kustjärnväg Umeå-Luleå samt förbättringsåtgärder i Mittstråket Sundsvall-Trondheim.

### INRIKTNING

- Kollektivtrafiken ska ingå som en naturlig del av den fysiska planeringen där en effektiv linjedragning och bra tidshållning ska eftersträvas.

- För att minska klimatpåverkan ska kollektivtrafikresenärerna öka och en effektivare kollektivtrafik erbjudas.

- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar för alla.

- Kollektivtrafiken ska vara prioriterad före biltrafik.

- Förbättra möjligheterna att kombinera gång- och cykeltrafik med kollektivtrafik.

- Vid planläggning av nya områden för bostäder, handel, fritidsanläggningar och arbetsplatser ska förutsättningarna för kollektivtrafik beaktas.

- Busslinjerna ska ha en god turtäthet som anpassas mot den långväga trafiken.

### ÅTGÄRDER

- Planera för kapacitetsökning vid Örnparken inklusive Viktoriaesplanaden.

- Ändra utformningen på Viktoriaesplanaden för att förbättra tillgängligheten för landsbygdstrafiken till Örnparken.

- Tillgänglighetsanpassa och öka tryggheten vid busstorget, till exempel genom god ljussättning, information och generösa väderskydd.





## BILTRAFIK

Biltrafiken dominerar stora delar av centralortens trafiksystem, både fysiskt och mentalt. För att minska biltrafikens klimatpåverkan ska Örnsköldsviks kommun arbeta med att gynna infrastruktur som underlättar användandet av alternativa, förnybara drivmedel.

Nollvisionens målsättning att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken innebär bland annat ökade krav vid planering och utformning av vägar och gator. Utformningen ska ta sikte inte endast på att minska antalet dödsfall och allvarliga olyckor, utan även på att minska antalet lindriga olyckor i trafiken. Oskyddade trafikanters säkerhet, oavsett färdmedel, ska prioriteras före biltrafikens framkomlighet.

### INRIKTNING

- Oskyddade trafikanters säkerhet, oavsett färdmedel, ska prioriteras före biltrafikens framkomlighet med undantag för sökarringen (Centralesplanaden, Viktoriaesplanaden och Strandgatan) där framkomligheten för kollektivtrafik och godstrafik är prioriterad.
- Prioritera arbetet med väg E4 och förbifart Örnsköldsvik i tunnel genom Åsberget.
- Underlätta och utveckla möjligheter för fordon som drivs av alternativa drivmedel, bland annat genom att planera för infrastruktur för elfordon med laddstationer och drivmedelsstationer för alternativa drivmedel.

### ÅTGÄRDER

- Planera för och påverka att E4 förbifart Örnsköldsvik (Åsbergstunneln) byggs.
- Ta fram en trafikstrategi för centralorten.
- Utred en möjlig ny vägsträckning mellan Hästmarksvägen och Upplagsvägen.
- Utred behovet av en ny vägsträckning från Bodum till Arnäsfall.

## Markreservat för nya vägar



### E4 förbifart Örnsköldsvik – tunnel genom Åsberget

Väg E4 går genom centrala Örnsköldsvik och bidrar bland annat till trafikbuller, olycksrisk och att gränsvärdet för miljö kvalitetsnormerna för luft avseende partiklar och kvävedioxid överskrids. Både kommunen och Trafikverket bedömer att omdragning av väg E4 till en tunnel genom Åsberget är en nödvändig åtgärd. En flytt av väg E4 till en tunnel genom Åsberget skulle innebära bättre luftkvalitet, minskade bullernivåer, minskad andel transporter med farligt gods genom centrum vilket leder till bättre folkhälsa och miljö i centrum. Omdragning av väg E4 är även utpekad som riksintresse för kommunikation.

### Hästmarksvägen – Upplagsvägen

Det finns problem med tung och bullrig trafik som går till Varggropen genom bostadsområdet längs Valhallavägen. För att undvika tung trafik genom bostadsområdet föreslås en alternativ sträckning från Hästmarksvägen till Upplagsvägen. Behov och eventuell placering av en ny vägsträckning från Hästmarksvägen till Upplagsvägen behöver utredas närmare.

### Bilparkering

Parkering är ytkrävande och i takt med att Örnsköldsviks centralort växer och förtäts ökar konkurrensen om dess ytor. Förutom att parkering är ytkrävande så är tillgången på parkeringsplatser en av de faktorer som har störst betydelse för val av transportmedel och för resmönster. Parkeringsplatserns lokalisering och utbredning kan

användas som ett verktyg för att öka andelen gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer i Örnsköldsvik. Mark för parkering kan effektiviseras genom att i första hand anordnas i parkeringshus och garage, och genom att sörja för goda möjligheter till laddning av elfordon i dessa ges bättre förutsättningar för en klimatsmart fordonsflotta. Med färre bilparkeringsytor ökar förutsättningarna för en tätare stadsbyggnad med fler bostäder och servicefunktioner. Ytor i form av grönområden och gator kan frigöras från bilparkering och istället ge plats för de som lever, arbetar och vistas i området.

I samband med exploatering i centrum kan flexibla parkeringstal tillämpas som innebär att fastighetsägaren ges möjlighet att ta ansvar för det transportbehov som fastigheten ger upphov till, men genom andra åtgärder än att endast erbjuda bilparkering. Fastighetsägaren kan genom avtal med kommunen göra avsteg från ordinarie parkeringstal genom att till exempel främja hållbart resande hos boende och verksamheter i fastigheten via medlemskap i bilpool eller betala prova på-kort på kollektivtrafiken i Örnsköldsvik. Läs mer i kommunens parkeringspolicy och -strategi.

### INRIKTNING

- Bilparkeringshus ska i första hand anordnas i parkeringshus- och garage på kvartersmark och i stadskärnan ska markparkering undvikas.
- Flexibla parkeringstal kan tillämpas i samband med exploatering i centrum och löses vid tecknande om avtal om parkeringsköp eller i samband med bygglov.
- Parkeringsanläggningar ska vara väl skyltade för att minska onödig söktrafik.
- Om temporära parkeringsytor för markparkering anläggs på obebbyggd kvartersmark ska kommunen vara rådgivare över dessa och det ska finnas en tydlig strategi och tidplan för fastighetens långsiktiga användning.

### ÅTGÄRDER

- Planera för parkeringshus som tar upp trafikflödet från norr och nordost.

## SKOTERTRAFIK

För hela centralorten gäller skoterförbud, med undantag för planområdets ytterområden samt på utmärkta skoterleder. Regler kring skoteråkning i Örnsköldsvik regleras i kommunens lokala trafikföreskrifter.

### INRIKTNING

- För hela planområdet gäller skoterförbud, med undantag för leder i centralortens ytterområde.

## GODSTRAFIK, SJÖFART OCH HAMNAR

Transporter och transportutveckling har en avgörande roll för utveckling, möten mellan människor och tillväxt. Näringslivet i Örnsköldsvik är exportorienterat och stora mängder gods transporteras via väg, järnväg och sjöfart. Det svenska transportsystemet är idag starkt beroende av fossila bränslen. En tredjedel av Sveriges totala utsläpp kommer från transporter. Det är väsentligt att användningen av förnybara drivmedel ökar för att minska transportsektorns miljöpåverkan. Även lokal miljöpåverkan och olycksrisk till följd av transporter av farligt gods behöver beaktas för alla transportslag. Läs mer i del 6: Intressen och planeringsförutsättningar.

Väg E4 går genom centralorten och är en del av den Botniska korridoren och ett viktigt stråk med stora flöden av godstransporter i nord-sydlig riktning både nationellt, regionalt och lokalt. Vägen är en viktig transportled för långväga transporter av både gods- och persontrafik, och sträcker sig inom Sverige från Helsingborg till Haparanda.

Botniabanan är en viktig länk mellan södra och norra Sverige och trafikerar av både person- och godstrafik. Botniabanan är även av regional betydelse. Järnvägssträckan från Mellansel till Örnsköldsviks centralort förbinder stambanan med Örnsköldsviks hamn och farleden dit. Järnvägssträckan trafikerar av godstrafik och är av regional betydelse för godstrafik till industrier med stort transportbehov, samt trävaror till de industrier som ligger utmed Örnsköldsviksfjärden.

I Arnäsfall finns en järnvägsanknuten godsterminal med närhet till väg E4 där verksamhet som gynnas av närhet till godsterminalen kan etableras. Arnästerminalen är en viktig resurs i arbetet för att öka godstrafiken på Botniabanan. Terminalens betydelse kan också kopplas till elektronisk handel som är en handelsform som växer. E-handeln är transportkrävande och behov av infrastruktur som godsterminaler och sorteringsanläggningar ökar.

En stor del av in- och utförseln av råvaror och produkter från centralortens industrier transporteras sjövägen. Örnsköldsviks kommun ska arbeta för att stärka Örnsköldsviks hamn som består av sju hamnlägen. Verksamheterna i Örnsköldsviks hamn kommer att öka, och Hörneborgs hamnläge vid Domsjö verksamhetsområde förväntas öka mest. Fartyg för besöksnäring och isbrytare ska kunna angöra vid hamnplan på Stadskajen och vid Framnäs-kajen.

En hög kvalitet på transportsystemet i kommunen är viktigt för förbindelserna med omvärlden. För att nå klimatmålet behöver logistiken förbättras och möjligheterna att kombinera olika transportsätt utvecklas. Vägtransporter kan förenas med andra transportformer såsom järnväg och sjöfart så att de olika transportslagens fördelar tas tillvara. Detta kräver en pålitlig och välfungerande övergång, eller omlastning, mellan transportslagen.

### INRIKTNING

- Farlederna till och från hamnarna ska vara funktionella och underhållna året runt.
- Kommunen ska verka för en utveckling av den kommunala hamnverksamheten i Örnsköldsvik, med prioritering av Hörneborgs hamn för godshantering.
- Hörneborgs hamn ska vara en intermodal hamn med bra koppling mellan transporter via sjöfart, järnväg och väg.
- Kryssningsfartyg, isbrytare och besöksfartyg ska kunna angöra Stadskajen-Framnäs-kajen.
- Kommunen ska verka för att Örnsköldsviks hamns riksintresse begränsas till de delar som är av riksintresse för sjöfarten och inte omfatta hela Örnsköldsviksfjärden till Bonässund.

### ÅTGÄRDER

- Planera för de viktiga investeringar som föreslås i infrastrukturutredningen för framtida godstransporter.





## Natur, kultur och fritid

Den tätortsnära naturen med djupt nedskurna dalar, höglänt bergig terräng samt blåstruktur i form av havsfjärdar, sjöar och vattendrag är kvaliteter som särskiljer Örnköldsvik från andra städer. Den tätortsnära naturen bidrar med flera ekosystemtjänster, till exempel genom att ge förutsättningar för natur- och kulturupplevelser, verka bullerdämpande, fungera som kolsänkor, hantera dagvatten och rena luft och vatten.

Det är viktigt att kommunen erbjuder varierade, kvalitativa och mångfunktionella naturområden för centralortens invånare och besökare att vistas i. Att vårda och utveckla vår tätortsnära natur bidrar också till uppfyllelse av flera miljökvalitets- och friluftsmål.

Lika viktigt som tillgången till tätortsnära natur är tillgången till andra rekreationsområden, såsom idrottsanläggningar och platser för spontan idrott och lek. Dessa platser har både värden för folkhälsan och sociala värden. På idrottsanläggningar är det möjligt för föreningar att utöva en verksamhet som främjar delaktighet och gemenskap. På lekplatser, öppna ytor och andra platser finns möjlighet för lek och spontana möten mellan människor.

## GRÖNSTRUKTUR

Parker, skogar och trädgårdar bildar centralortens gröstruktur. Centralorten är utspridd i dalgångarna mellan bergen vilket gör att kontaktytan mellan naturområden och bebyggelsen är stor. Förutom närhet till gröstruktur behövs även tillgänglighet i form av gångvägar, parkeringar, bänkar, skyltar, belysning, med mera, som gör det enkelt och attraktivt att ta sig till och vistas i områdena.

Grönstruktur där människor vill vistas bidrar till förbättrad psykisk, fysisk och social hälsa. Förutom att fungera som rekreationsområden för människor utgör grönområden i tätorter betydelsefulla livsmiljöer för växter och djur. Växtligheten bidrar även positivt till det lokala klimatet genom att till exempel förbättra luften, reglera temperaturen och ta hand om regn och smältvatten från snö (dagvatten). Behovet av denna typ av ekosystemtjänster ökar dessutom i samband med pågående klimatförändringar.

Anlagda gång- och cykelvägar eller körbanor som omges av, eller ligger i direkt anslutning till, vegetation eller vatten kallas grönstråk. Genom att skapa naturliga grönstråk för gående och cyklister är det möjligt att främja den psykiska och fysiska hälsan. Dessa grönstråk kan användas både under spontana promenader och cykelturer och under planerade turer till och från jobbet eller skolan.

I centrum finns det möjligheter att förstärka grönstråket mellan parkerna Strandparken, Lungviksparken, Örnparken och Stadsträdgården och naturligt binda ihop grönområdena med vattnet. Se Örnköldsviks kommuns Grönplan för centralorten för mer information om naturens nyttor och värden samt kommunens avsikt att bevara och utveckla gröstrukturen.

### Närnaturområden kring kommunens skolor, vård- och omsorgsboenden och arbetsplatser

Behovet av natur för rekreation och välbefinnande finns inte bara nära bostäder utan också i närheten till arbetsplatser, sjukhus, vård- och omsorgsboenden och skolor.

Möjligheten att i skolan kunna vistas i naturen är viktig för barns hälsa, kunskap, lärande och känsla för naturen. Naturen har ett stort värde som pedagogisk resurs för skolverksamheter, och den kan vara en plats där natur- och miljöförståelsen utvecklas. Förskolans och skolans närnaturområden är områden där det finns möjligheter för barnen och eleverna att vistas.

Även för andra typer av dagliga verksamheter, såsom särskilda boenden, sjukhus och vård- och omsorgsboenden har närnaturområden ett stort värde.

### INRIKTNING

- Alla ska ha tillgång till grönområden inom 300 m från sin bostad. Detta ska säkerställas vid lokalisering av ny bebyggelse och vid behov ska nya grönområden planeras in i befintlig bebyggelse.

- Gröna länkar är värdefulla livsmiljöer för djur och växter och ska bevaras så långt det är möjligt.

- Grönstråk är värdefulla gång- och cykelvägar som går igenom grön- eller blåstruktur och bör bevaras för att främja tillgången till naturen.

- Vid exploatering samt vid brukande av skogsmark ska natur- och kulturlandskapets karaktär och kvalitet tillvaratas i största möjliga mån.

- Grönområden bör fungera som viktiga ytor för upptagning av dagvatten vid extrema skyfall.

- Främja barn och ungas utemiljö då det bidrar till goda uppväxtvillkor och möjliggör samspel mellan barn med olika åldrar, kön, funktionsförmågor och bakgrund.

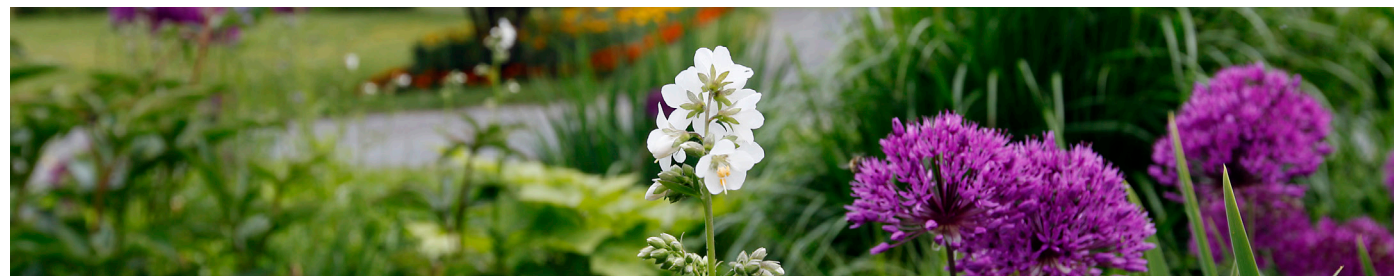
- Skapa rymliga och varierade utemiljöer med fria ytor för lek och utevistelse. I synnerhet i närhet till bostäder, skola, förskola och fritidshem.

- I områden av intresse för skolorna som närnaturområde varierar behovet av kommunalt ägande. För vissa områden där säkerställande i någon form bör övervägas, kan kommunalt ägande vara ett alternativ.

### ÅTGÄRDER

- Revidera grönplanen och identifiera värden och kärnområden i den tätortsnära naturen och gröstrukturen.

- Upprätta skötselplaner för tätortsnära natur.



## BLÅSTRUKTUR

På samma sätt som parker, skogar och trädgårdar bildar centralortens grönstruktur bildar fjärdarna, sjöarna, vattendragen och de övriga vattensamlingarna den samlade blåstrukturen. Vatten är grunden för allt liv och en av våra värdefullaste naturresurser. Nätverket av sjöar, vattendrag och våtmarker utgör en central del i landskapet och är livsmiljö för många växter och djurarter. Strömmande vatten binder samman landskapet, och både stränder och vatten fungerar som spridningskorridorer för växter och djur. Sjöar och våtmarker tar hand om näringsämnen så att övergödningens risker minskar och jämnar ut vattenflöden så att översvämningens risker minskar. Våra vatten och stränder är också en av de viktigaste förutsättningarna för en attraktiv plats för boende och besökare. På och vid vattnet finns stora möjligheter för rekreation, både i form av båt- och kanotutövande och i form av bad, lek och avkoppling vid strandkanten.

### Strandskydd

I gränslandet mellan grön- och blåstrukturen råder generellt strandskydd. Det gäller inom 100 meter från strandlinjen, både på land och ut i vattnet, och kan ibland vara utökat. Syftet med strandskyddet är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom strandskyddat område får man inte bygga nya byggnader, göra stora förändringar på befintlig bebyggelse eller göra andra större förändringar såsom att sätta upp staket, anlägga bryggor eller fälla träd.

Kommunens ambition är att stärka allmänhetens tillgång till de vatten som finns i centralorten. Vid omvandling och utveckling av centralorten är det viktigt att eventuell ny bebyggelse inte hindrar allmänhetens tillgång till stränder och kajer, utan snarare främjar denna.

I centralorten finns fyra områden där det är möjligt att upphäva strandskyddet till förmån för landsbygdsutveckling (så kallade LIS-områden). Två områden på Lomsjöns östra strand och ett område på Dekarsöns östra strand är LIS-område för bostadsbebyggelse. Ett område i Genesmon är LIS-område för utveckling av turistverksamheter. Inom dessa områden är det alltså möjligt att

bebygga i strandnära lägen, men det är viktigt att det inte sker på bekostnad av allmänhetens och djurlivets tillgång till stränderna.

LIS-områdena är utpekade i det tematiska tillägget till översiktsplanen avseende strandskydd (2011). En karta över LIS-områdena finns även på Örnsköldsviks kommuns hemsida.

### INRIKTNING

- Allmänhetens tillgång till vattnet och stränder ska säkras.
- Angöringsplatser och hamnar för fritidsbåtar, turbåtar/färjor och kryssningstrafik är viktiga för tillgängligheten till havet.
- Hav, sjöar, vattendrag och dess stränder ska erbjuda goda livsvillkor för djur- och växtlivet.
- Öppna dagvattenlösningar är en del av blåstrukturen och skapar möjligheter för estetiska och funktionella mervärden i centralorten.

### ÅTGÄRDER

- Tillskapa och utveckla promenadstråk längs vattnet.
- Utred badplats inom gång- och cykelavstånd från centrum.
- Revidera grönplanen och inkludera blåstruktur.

## VITSTRUKTUR

Vitstruktur är benämningen för grön- och blåstruktur vintertid. Liksom grön- och blåstrukturen kan vitstrukturen erbjuda ekosystemtjänster i form av variation i friluftsliv och sportutövande, ljusare dagar under den mörka vintern och bullerdämpning på vägar. Det är viktigt att arbeta för att centralorten är levande även vintertid och att parker och andra grönområden lockar till besök året om. Vintertid fungerar till exempel slänter som pulkabackar och fjärdar som isbanor. Levande parker som förändras över året uppmuntrar till frekventa besök. Parker

och grönstråk kan under vinterhalvåret erbjuda diverse vinterattraktioner och aktiviteter. Till exempel kan snö och is användas för att göra Örnsköldsvik mer estetiskt tilltalande och mötesplatser kan snöröjas för att skapa platser för lek och för att stimulera fysisk aktivitet och idrott.

### INRIKTNING

- Planera Örnsköldsviks parker och torg så att de är attraktiva för vistelse och lek även vintertid.
- Använd snö och is som resurs för att skapa en estetiskt tilltalande centralort vintertid.

### ÅTGÄRDER

- Revidera grönplanen och inkludera vitstruktur.
- Utred centralortens vintermötesplatser och ta fram en handlingsplan för att öka platsernas attraktivitet och användning.





## TÄTORTSNÄRA JORDBRUKSMARK OCH ODLINGSLANDSKAP

Ett av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen är ett rikt jordbrukslandskap. Bevarandet av brukningsvärd jordbruksmark är viktigt för att skydda nuvarande och framtida livsmedelsproduktion, samt för att bevara och stärka biologisk mångfald och kulturmiljövärden.

I kommunens fysiska planering behöver hänsyn tas till de värden som jordbruket representerar. Även om jordbruksmark inte används kan den ändå vara brukningsvärd. Brukningsvärd jordbruksmark är en ändlig resurs som i ett långt perspektiv kommer att vara ovärderlig. Ett varierat och levande landskap bidrar även till en attraktiv plats för invånare och besökare. Ett öppet odlingslandskap skapar värden i form av en levande kulturmiljö och säkerställer möjligheten till framtida produktion av närodade livsmedel. Odlingslandskapet, inklusive slätterängar, åkerholmar, diken och bryn är ofta artrika och viktiga för bevarandet av den biologiska mångfalden. Bedömningen av vad som är brukningsvärd jordbruksmark behöver därför utöver markens produktionsvärde även ta hänsyn till markens natur-, rekreations-, landskaps- och kulturvärden. Brukningsvärd jordbruksmark får bara tas i anspråk när marken behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse. Väsentliga samhällsintressen är exempelvis bostadsförsörjningsbehovet, sammanhållen förtätning, offentlig service, behovet av tekniska försörjningssystem samt säkerställa rekreationsintressen.

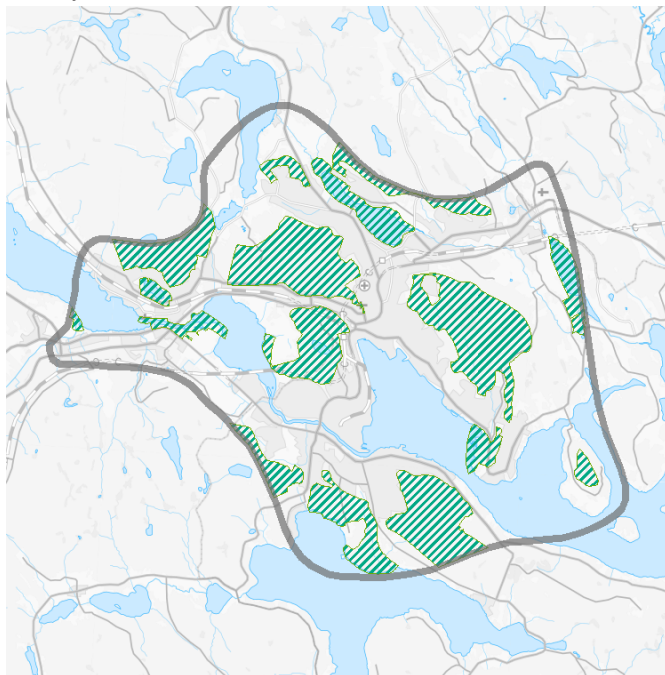
### INRIKTNING

- Nya byggnader eller anläggningar på brukningsvärd jordbruksmark ska endast medges när marken behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse som inte tillfredsställande kan tillgodoses på annan plats.
- Vid ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark ska fastigheter, byggnader och anläggningar placeras och utformas på ett sätt som minimerar inverkan på jordbruksmarken.
- Matjordstakt ska undvikas på brukningsvärd jordbruksmark och i nära anslutning till bostäder.

## FRILUFTSLIV OCH REKREATION I GRÖN-, BLÅ- OCH VITSTRUKTUR

Med friluftsliv avses vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling. Närhet till natur och grönområden är viktigt för de som bor och verkar i Örnsköldsvik. Vistelse i naturen har påverkan på såväl psykiskt som fysiskt välmående och naturen är bra för alltifrån rekreation till motion och vila. En stor del av friluftslivet till vardags utövas i det tätortsnära natur- och kulturlandskapet. Därför är det viktigt med tillgång till rekreations- och friluftsområden inom rimligt avstånd, vilket anses vara mellan 1-3 kilometer. Detta är särskilt viktigt för grupper som barn, äldre eller funktionshindrade som har svårare att ta sig ut eller förflytta sig långa sträckor.

Friluftsområden i centralorten.



I Örnsköldsviks centralort finns mycket goda möjligheter till friluftsliv. I kommunens friluftspolitiska strategi framgår att alla ska ha möjlighet till nära och tillgängliga naturupplevelser, samt ett rikt och varierat friluftsliv. En helhetssyn på landskapet är nödvändig i det framtida arbetet med att utveckla både natur- och kulturmiljön, friluftslivet samt natur- och kulturturen. Det är viktigt att naturen har kvaliteter och innehåll som ger upplevelser, stimulerar och väcker intresse.

Läs mer om hur Örnsköldsviks kommun avser att arbeta med friluftspolitik i kommunens friluftspolitiska strategi och policy.

### INRIKTNING

- Den tätortsnära och bostadsnära naturen i Örnsköldsviks centralort ska ge förutsättningar för ett rikt varierat, tryggt och tillgängligt friluftsliv samt för rekreation, motion, idrott, lek och spontan aktivitet.
- Vid iordningställande av friluftsområden ska det säkerställas att områdena är trygga och tillgängliga.
- Skolornas närmaturområden och särskilt värdefulla natur- och friluftsområden bör säkras genom kommunens markägarskap eller avtal.
- Genesmons friluftsområde, samt Alneskogens och Hörnsjöns naturreservat ska utvecklas och tillgängliggöras ur ett helhetsperspektiv när det gäller natur-, kultur- och friluftsvärden.
- Avgränsningarna för de utpekade friluftsområdena ska ses som schematiska.

### ÅTGÄRDER

- Gör en översyn av reservatsreglerna och skötselöverskrifterna för Alneskogens och Hörnsjöns naturreservat.
- Utred möjligheten att utveckla en vandringsled mellan Åsberget, Mycklingsberget, Vitsjöberget och Varvsberget utifrån befintliga stigar och leder.

## De tre stadsbergen

Närheten till blå- och grönstruktur i Örnsköldsviks centralort är något unikt som bör lyftas fram och utvecklas. Som en del av Örnsköldsviks stadsbild finns de tre stadsbergen Skyttisberget, Varvsberget och Åsberget. För de som besöker eller bor i centralorten är det aldrig särskilt långt att ta sig till något av stadsbergen och det är viktigt att bevara allmänhetens tillgång till dessa och dess respektive funktioner.

### Skyttisberget

Skyttisberget är ett idrotts- och friluftsområde som ligger i centrum, norr om stadskärnan ovanför Vallaområdet. På berget finns Skyttisområdet med flera olika idrottsanläggningar för både vinter- och sommaraktiviteter, samt stigar, spår och leder för löpning, skidåkning och cykel samt terräng för orientering.

#### INRIKTNING

- Skyttisområdet ska vara ett attraktivt och lättillgängligt idrotts- och friluftsområde för allmänheten.
- Skyttisområdet ska utvecklas som en plats för idrottsevenemang, spontanidrott och rörligt friluftsliv.
- På Skyttisområdet bör kommunen äga all mark.

#### ÅTGÄRDER

- Peka ut Skyttisområdets kärnområden med syfte att bevara dess natur-, idrotts- och friluftsvärden.

### Varvsberget

Varvsbergsområdet innefattar Varvsberget och det intilliggande Tvillingsta och ligger nära centrum mellan E4 i norr och bostadsbebyggelsen i Hörnett i söder, mellan Veckefjärden i väster och Botniabanan i öster.

I Tvillingsta finns en golfbana och en strandskog som utgör en del av Veckefjärdens naturreservat. På Varvsberget finns en slalombacke, hoppbackar och Varvsbergsrestaurangen, samt ett naturområde som omfattas av bland annat Hörnsjöns naturreservat. Det är inte tillräckligt

#### INRIKTNING

- Kring golfbanan kan verksamheter som i första hand har koppling till golfbanan och besöksnäring etableras.
- Kommunen ser positivt på en utökning av kolonilottsområdet i Tvillingsta.
- Friluftsområdet kring Hörnsjön och Åsbacken utvecklas för besöksnäring, idrott och friluftsliv. Området i söder närmast bostäderna i Hörnett ska i första hand bevaras som ett närnaturområde.
- Varvsbergets unika utsiktsmöjligheter över centralorten ska tillgängliggöras och utvecklas.

#### ÅTGÄRDER

- Gör en översyn av reservatsreglerna och skötselöverskrifterna för Hörnsjöns naturreservat.

tydligt i Hörnsjöns naturreservats reservatsregler och skötselöverskrifter vilken skötsel och åtgärder som tillåts. För att säkerställa att naturreservatet är ett tryggt och lättillgängligt tätortsnära naturområde behövs en översyn av reservatsreglerna och skötselöverskrifterna.

### Åsberget

Åsberget är ett friluftsområde för såväl boende i stadskärnan som boende i Gullänget och Kroksta. Berget sträcker sig upp från Ås och skapar tillsammans med Varvsberget en tydlig dalgång emellan bergen. På Åsberget finns tydliga spår av landhöjning med klapperstensfält och isälvsgrytor. Inom området finns möjlighet till vandring, utflykter, skärmflygning, samt uppmärksatta motionsslingor med olika längd i anslutning till sjukhuset.

#### INRIKTNING

- Åsberget ska fortsatt vara ett attraktivt friluftsområde för allmänheten.





## Idrottsanläggningar och idrottsmiljöer

Idrottsanläggningar och idrottsmiljöer är en nödvändig förutsättning för idrott i förening, fysisk aktivitet i skolan samt spontanidrott. Ett rikt utbud av idrottsanläggningar och idrottsmiljöer inom centralorten skapar möjligheter för olika typer av idrott och aktivitet. Tillgång till platser för både spontan och organiserad idrott är betydelsefullt för folkhälsa och delaktighet. Det förbättrar också förutsättningarna för idrottsföreningar och evenemang.

Närhet till idrottsanläggningar och idrottsmiljöer har flera positiva hälsoeffekter. Forskning visar att avståndet till en idrottsanläggning har stor betydelse för om människor är regelbundet fysiskt aktiva eller inte. Människor tenderar att använda idrottsanläggningar mer regelbundet om det finns nära bostaden eller arbetsplatsen. Ökad fysisk aktivitet och rörelsefrihet tenderar i sin tur att främja folkhälsa och även ge en lång rad andra samhällsnyttiga effekter. Idrottsanläggningar och -miljöer ska vara naturliga inslag i den fysiska planeringen.

Utöver kommunala och föreningsägda idrottsanläggningar är befintliga skolgårdar och skolornas närmiljöer, gröna-, blå- och vitstruktur i form av tätortsnära natur och parker, sjöar och fjärdar samt skidspår och skidbackar viktiga för både organiserad och spontan idrott.



### INRIKTNING

- Kommunen ska verka för att invånarnas behov av anläggningar, lokaler och ytor för idrott tillgodoses inom centralorten.
- Det är viktigt med bostadsnära idrottsanläggningar och -miljöer som kan stimulera till lek, idrott och fysisk aktivitet.
- Idrotts- och fritidsanläggningar ska lätt kunna nås med kollektivtrafik och via gång- och cykelvägar.
- Örnsköldsviks centralort ska vara en attraktiv plats för idrott året runt.

## Stadsodling och kolonilotter

Natur och grönska i anslutning till boendet bidrar till trivsel samtidigt som det kan möjliggöra yta för odling och rekreation. Stadsodling och kolonilotter kan bidra till sociala, ekologiska och ekonomiska vinster, samt leda till ett ökat välbefinnande och hälsa. De kan även fungera som platser som möjliggör ökad integration och samverkansprojekt.

Intresset för stadsodling genom till exempel kolonilotter och takodlingar kan komma att öka i framtiden. Tillgänglighet och närhet är viktigt för att odlingarna ska vara attraktiva. Stadsodling bör i första hand ordnas i närheten av boendet och frågan hanteras då av fastighetsägaren. Koloniträdgårdsområden har en mer permanent karaktär och bör vara färre till antalet, men vara tillgängliga genom gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik. Koloniträdgårdsområden kan istället etableras på platser där markanvändningen långsiktigt kan säkerställas. I Örnsköldsvik finns en kolonilottsförening i Tvillingsta. Kommunen ser positivt på en utökning av denna.

### INRIKTNING

- Stadsodling ska i första hand ske inom kvartersmark.
- Kommunen ska verka för fler kolonilotter.

## KULTURMILJÖ

Den fysiska kulturmiljön innefattar de byggnader och landskap som människor påverkat genom tiderna. Kulturmiljöer har kulturhistoriska värden och berättar på olika sätt om Örnsköldsviks historia. De enskilda objekten och de samlade miljöerna ger en inblick i gångna tiders samhälle och hur tidigare generationer använt och format landskap och miljö. I områden med värdefulla kulturmiljöer ställs höga krav på tillkommande bebyggelses utformning och anpassning till landskapet. En av utmaningarna med kulturmiljöarbete är hur den bebyggda miljön i centralorten Örnsköldsvik ska utvecklas samtidigt som den gamla värnas. Det strategiska kulturarvsprogrammet för Västernorrland fungerar som en utgångspunkt för kommunens arbete med kulturmiljöer.

### Kulturmiljöer i centralorten Örnsköldsvik

Kulturmiljöarbete sker främst genom att byggnader underhålls och används och genom att jordbruksmark brukas. Vid fysisk planering ska kulturmiljön ingå som en naturlig del och behandlas på lika villkor som andra samhällssektors intressen. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Kommunens styrdokument för kulturmiljö ska användas vid fysisk planering och byggande.

Arnäsbacken är det enda riksintresset för kulturmiljövård inom det fördjupade översiktplaneområdet. Utöver dess status som riksintresse är Arnäsbacken både fornlämningsmiljö och kyrkomiljö och bedöms därmed ha ett starkt skydd. Svenska kyrkans kyrkobyggnader, kyrkliga inventarier och begravningsplatser skyddas av kulturmiljölagen, om de är invigda före 1940. De kyrkor som omfattas av kulturmiljölagen inom det aktuella planområdet är Arnäs, Själevads och Örnsköldsviks kyrkor. I planområdet finns även tre byggnadsminnen: Arnäs skola, hamnkranarna i Örnsköldsviks hamn och Örnsköldsviks stationshus.

Läs mer om riksintresse för kulturmiljövård i del 6: Intressen och planeringsförutsättningar.

#### Arnäs skola

Arnäs skola består idag av fyra byggnader grupperade kring en till ytan mycket stor skolgård belagd med grus. Skolan ligger på en höjd med sluttning mot söder. I öster ligger Arnäs kyrka med församlingsgården mitt emot skolan. Mellan kyrkan och skola går vägen från Arnäs, som delar sig till antingen Björna eller Gideå. Skyddsföreskrifterna omfattar tre skolbyggnader som inte får rivas, flyttas eller till sitt yttre byggas om eller på annat sätt förändras.

#### Hamnkranarna

De två vipparmskranarna som står i Örnsköldsviks hamn vittnar om hamnens historiska betydelse för Örnsköldsvik. Kranarna är konstruerade och tillverkade av företag från orten och vittnar därför också om den omfattande verkstadsindustrin i centralorten På grund av dess historiska betydelse är de byggnadsminnesförklarade. Den grönmålade kranen levererades 1952 och den blåmålade kranen levererades 1963. Skyddsföreskrifterna anger framförallt att kranarna ska bevaras i driftdugligt skick.

#### Örnsköldsviks stationshus

Byggnaden är en av före chefsarkitekten Folke Zettervalls tidigare stationsbyggnader och har drag av såväl nyrenässans som nygotik. Stationshusets ursprungliga takstolar, tegelväggar, dekorationsmåleri med mera har ett mycket stort kulturhistoriskt värde. Skyddsföreskrifterna omfattar byggnadens exteriör, samt bottenvåningens publika utrymmen.



#### INRIKTNING

- Befintliga miljöer och bebyggelse ska betraktas som en tillgång, vårdas och hävdas. Förändringar ska ske med hänsyn till kulturvärdena.

- Det kommunala styrdokumentet för kulturmiljö används som kunskapsunderlag vid planering och byggande för att möjliggöra hänsynstagande till kulturvärdena.

- Höga krav på bebyggelsens utformning och anpassning till landskapet ska ställas i områden med höga kulturmiljövärden.

- Fortsatt bruk och boende inom ramen för värdefulla kulturmiljöer ska eftersträvas.

- Varje ägare, såväl enskilda som företag, stat eller kommun, ska uppmanas till och avkrävas vård av och hänsynstagande till den byggda miljön.

- Stads kärnans kvartersstrukturer och fastighetsindelning ska bevaras för att behålla en småskalig stadskärna.

- Stads kärnans kvartersnamn ska bevaras.

- Vi ska särskilt värna kulturhistoriskt värdefulla byggnader i stadens centrala delar, kvarteren längs Lasarettsgatan, Storgatan, Nygatan, Viktoriaesplanaden, Vegagatan och Villagatan.

- Rivningsförbud i de kulturmiljöer som, enligt gällande styrdokument för kulturmiljö, har de högsta värdena ska införas i detaljplaner allteftersom nya planer beslutas och gamla planer revideras.

- Skydds föreskrifterna för kommunens byggnadsminnen ska följas.

- Kultur- och trädgårdshistoriska parker ska bevaras och skötas på ett sådant sätt att invånare och besökare kan ta del av platsens historia.

#### ÅTGÄRDER

- Ta fram ett kommunalt styrdokument för kulturmiljö motsvarande kulturmiljöprogram som aktualiseras varje mandatperiod.

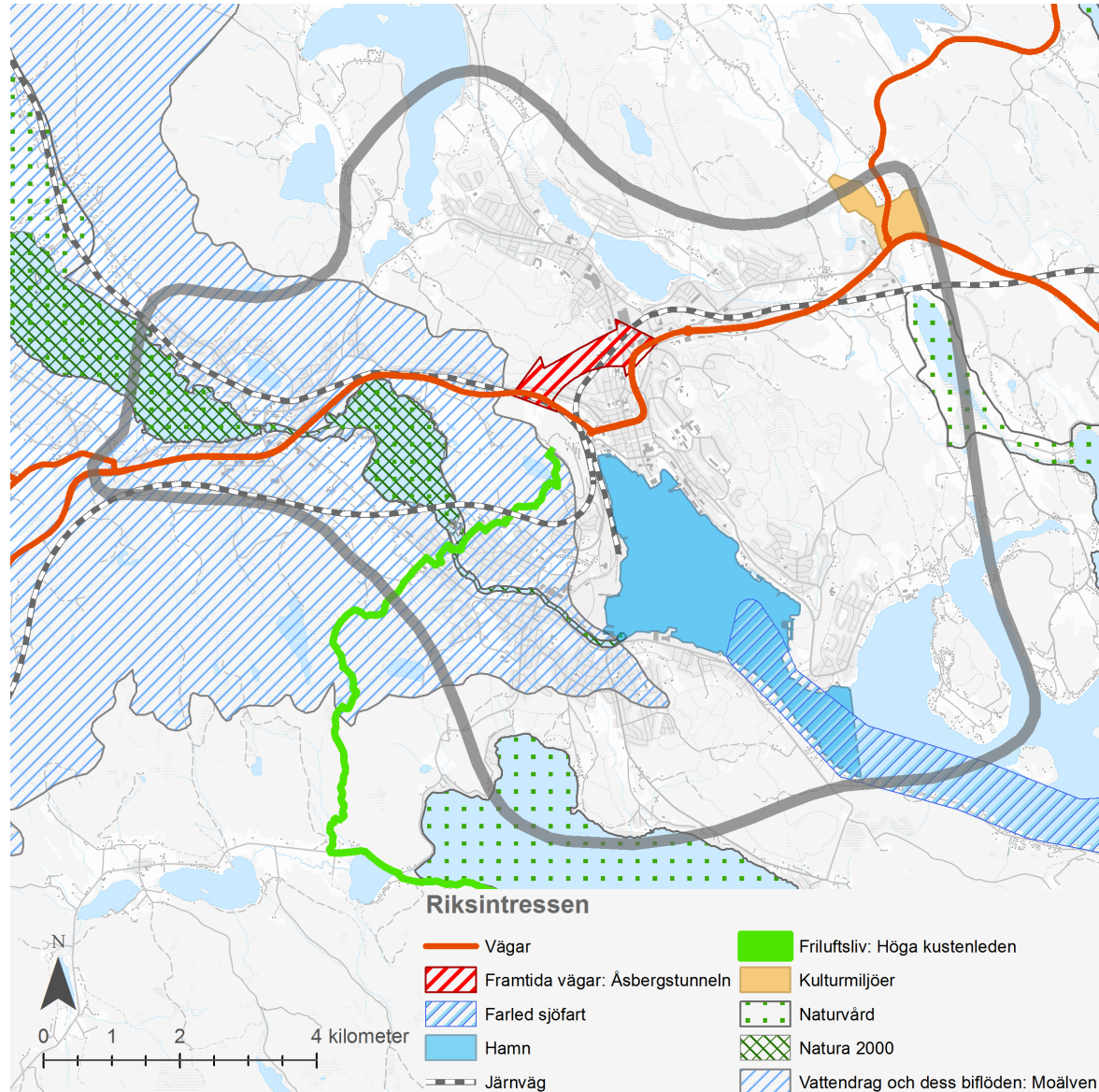


## Intressen och planeringsförutsättningar

### RIKSINTRESSEN

Riksintressen är områden som staten bedömt vara betydelsefulla ur ett nationellt perspektiv. Dessa ska skyddas mot åtgärder som kan skada riksintresset. Örnsköldsviks

centralort berörs av riksintresse för kulturmiljö, totalförsvarets militära del, naturvård, kommunikationer och friluftsliv, enligt miljöbalkens tredje kapitel, samt riksintresse för skyddade vattendrag och Natura 2000, enligt miljöbalkens fjärde kapitel.



Kommunen ser inte några riksintressen som motstrider varandra inom planavgränsningen. Däremot ska försiktighet tas vid förändringar i E4 och Botniabanan i de fall dessa gränisar till Moälven och Öfjärden.

### Riksintresse kulturmiljö

Inom centralorten ligger Arnäsbacken, ett fornlämningsområde som är utpekade som riksintresse för kulturmiljö enligt miljöbalkens tredje kapitel. Området har ett välbevarat högggravfält och ett boplatsoområde som utvecklats från yngre järnåldern och numera tar sig uttryck som ett typiskt sockencentrum.

### Riksintresse naturvård

Inom planavgränsningen är Moälven, Bäckfjärden samt Idbyfjärden och Öfjärden utpekade som riksintresse för naturvård enligt miljöbalkens tredje kapitel.

Moälven är en rikt varierad skogsälv med liten påverkan av vattenkraftsutbyggnad som gör den extra intressant ur ett naturvårdsperspektiv. Älven är också utpekade som riksintresseområde för skyddade vattendrag som nämns nedan. Bäckfjärden är utpekade som en del av riksintresset för Höga kusten-området. Idbyfjärden och Öfjärden har pekats ut tillsammans, men har var för sig höga värden av fågelartrikedom. Idbyfjärden är ett tillhåll för havets simfåglar och nordliga vadare och Öfjärden är uppehåll för slättsjöns fåglar. Öfjärden är dock den enda av dessa två som ligger inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen.

### Moälven – riksintresse skyddade vattendrag, naturvård och Natura 2000

Inom centralorten ingår delar av Moälven och dess käll- och biflöden som är utpekade som riksintresse för skyddade vattendrag i enlighet med miljöbalkens fjärde kapitel. Ingen exploatering som påtagligt skadar det utpekade områdets natur- och kulturvärden, såsom vattenkraft och vattenreglering eller vattenöverledning för kraftändamål, får komma till stånd här. Moälven är också ett Natura 2000-område och riksintresse för naturvård enligt miljöbalkens tredje kapitel. Kommunen bedömer att de två riksintressena för skyddade vattendrag respektive naturvård som Moälven berörs av är förenliga med varandra.

## Riksintresse kommunikationer

Flera olika riksintressen för kommunikationer ingår inom planavgränsningen enligt miljöbalkens tredje kapitel: väg E4, väg 335 mot Sidensjö och väg 1067 mot Örnsköldsviks flygplats, järnvägen Botniabanan och järnvägen mot Mellansel med tillhörande tågstationer, samt Örnsköldsviks allmänna hamn med sjöfartsleden genom Örnsköldsviksfjärden, Bonässundet och ut i Bottenhavet.

Väg E4 är en del av den Bottniska korridoren och ett viktigt stråk med flöden av godstransporter i nord-sydlig riktning både nationellt, regionalt och lokalt. Väg E4 är utpekad som en del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och är därför av särskild internationell betydelse. Vägen är en viktig transportled för transporter av både gods- och persontrafik, och sträcker sig inom Sverige från Helsingborg till Haparanda. Omdragning av väg E4 genom en tunnel i Åsberget är riksintresse för kommunikation.

Väg 335 mot Sollefteå utgör en förbindelse mellan regionala centra, och är därför av särskild betydelse. Anslutningsvägen 1067 till Örnsköldsviks flygplats är också av särskild betydelse.

Botniabanan ingår, liksom väg E4, i TEN-T-nätverket och är därmed av internationell betydelse. Järnvägen är en



viktig länk mellan södra och norra Sverige och utgör riksintresse för kommunikationer. Som en del av det är också Resecentrum, Örnsköldsviks norra station och Arnäsvalles godsterminal utpekade. Järnvägsbanan från Mellansel till Örnsköldsvik trafikeras av godstrafik och är av regional betydelse för godstrafik till industrier med stort transportbehov. Dessutom förbinder järnvägsbanan Stambanan med Örnsköldsviks hamn och farleden dit, som är av intresse för transport av gods och framförallt trävaror till de industrier som ligger utmed Örnsköldsviksfjärden.

## Riksintresse friluftsliv

Inom centralorten är Höga Kusten-leden det enda riksintresset för friluftsliv enligt miljöbalkens tredje kapitel. Den 13 mil långa Höga Kusten-leden börjar vid Hornöberget vid Ångermanälvens mynning, går igenom hela världsarvet Höga Kusten och slutar i Stadsträdgården i Örnsköldsviks centrum.

Höga Kusten-leden är ett område med särskilt goda förutsättningar för friluftaktiviteter och berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer.



## Riksintresse totalförsvarets militära del

Riksintresset för totalförsvarets militära del enligt miljöbalkens tredje kapitel kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem.

I Örnsköldsviks kommun finns inga riksintressen som kan redovisas öppet. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framför allt påverkas av uppförandet av höga byggnadsobjekt så som master och vindkraftverk. Därför bör Forsvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovsärenden.

### INRIKTNING

- Verka för att Moälvens unika kvaliteter bevaras.
- Hävda riksintressena för naturvård genom att skydda naturvärdena mot påtaglig skada.
- Hävda riksintresset för Botniabanan och järnvägsstationerna och verka för att en ökad andel av resandet sker med tåg.
- Ta hänsyn till den planerade Åsbergstunneln vid exploatering och förändring av befintlig bebyggelse i anslutning till väg E4.
- Kommunen verkar för att Örnsköldsviks hamns riksintresse preciseras till de delar som är av riksintresse för sjöfarten och inte omfatta hela Örnsköldsviksfjärden till Bonässund.
- Alla ärenden avseende höga objekt (högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse) måste skickas på remiss till Forsvarsmakten.



## MILJÖKVALITETSNORMER

En miljö kvalitetsnorm är en bestämmelse om att en viss miljö kvalitet ska uppnås eller bibehållas. En norm är normalt sett ett uttryck för den lägsta miljö kvaliteten som kan godtas, det vill säga den utgör en miniminivå för miljö kvaliteten. Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel och det finns miljö kvalitetsnormer för buller, luft och vattenkvalitet. Kommuner och myndigheter har huvudansvaret för att normerna följs, men ett visst ansvar finns även hos olika verksamhetsutövare. Av översiktsplanen ska det framgå hur kommunen avser att följa gällande miljö kvalitetsnormer samt om det finns risk för att överskrida miljö kvalitetsnormerna eller inte.

### Miljö kvalitetsnormer för luft

Luftföroreningar består av ämnen som till följd av mänsklig aktivitet uppträder i högre koncentration än normalt i atmosfären och som har negativ påverkan på människors hälsa och på miljön. Luftföroreningar kan kopplas till många sjukdomar såsom lunginflammation, astma och andra luftvägsbesvär. Bland de mest utsatta för luftföroreningar är barn då de rör sig mycket och vistas utomhus i större utsträckning än många vuxna. Luftföroreningar har också påverkan på miljön och deponeras till mark och vatten med nederbörden vilket bland annat orsakar försurning och övergödning.

Miljö kvalitetsnormerna för luft anger föroreningsnivåer som inte får överskridas, exempelvis för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM10). De luftföroreningar som finns i Örnsköldsvik går framförallt att härleda till industrin och vägtrafiken. Förekomsten av höga halter av luftföroreningar beror i huvudsak på utsläpp från trafik på Centralplanen i kombination med ett delvis slutet gaturum och till viss del även lokalklimatet. I Örnsköldsviks centrum har miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid överskridits av denna anledning.

De viktigaste åtgärderna för att minska utsläpp av luftföroreningar och klara miljö kvalitetsnormerna för luft berör vägtrafiken och industrin. Den åtgärd som har störst betydelse för att långsiktigt klara miljö kvalitetsnormerna är omledning av E4 genom en vägtunnel i Åsberget. Andra viktiga åtgärder handlar om att arbeta med både fysiska

och beteenderelaterade åtgärder för att minska mängden fossildrivna fordon och antal bilresor. Klimatsmart och transportsnål planering och närhet mellan bostäder, arbetsplatser och service kan på sikt gynna luftkvaliteten. Vid nybyggnation är det viktigt att ha ett hållbart transportperspektiv där man exempelvis kan arbeta med att främja gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik framför biltrafik.

För en sammanställning av luftmätningar i Örnsköldsvik under 2014 - 2017, se den fördjupade översiktsplanens tillhörande strategiska miljökonsekvensbeskrivning.



### INRIKTNING

- Verka för att miljö kvalitetsnormerna för luft ska uppnås.
- Luftmiljön bör beaktas i tidiga skeden vid planläggning och bygglov, så att åtgärder kan vidtas för att följa miljö kvalitetsnormerna för luft.
- Beakta barn och ungas utemiljöer och förbättra luftkvaliteten vid skolor, förskolor och lekplatser genom att till exempel leda om trafik eller bygga skolor och lekplatser i områden med mindre föroreningshalter.
- Verka för att minska biltrafiken i Örnsköldsvik till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Verka för byggandet av en vägtunnel genom Åsberget.
- Arbeta med åtgärder utifrån åtgärdsprogrammet för partiklar.
- Verka för bättre infrastruktur för fordon som drivs av alternativa drivmedel.

### ÅTGÄRDER

- Ta fram åtgärdsprogram för kvävedioxid.
- Genomför beräkningar och mätningar kontinuerligt för att undvika problem med luftkvaliteten i centrum.

## Miljökvalitetsnormer för vatten

Att bibehålla en hög vattenkvalitet är viktigt för att bevara tillgången till rent vatten. En hög vattenkvalitet gynnar även biologisk mångfald och rekreativa värden. Miljökvalitetsnormerna för vatten anger bland annat föroreningsnivåer för metaller, organiska miljögifter och näringsämnen. Dessutom anger miljökvalitetsnormen störningsnivåer av fysiska ingrepp på vatten som kan orsaka problem för både biologisk mångfald och naturlig vattenrening (så kallad perkolation). Vattnets naturliga gränser är ofta oberoende av administrativa gränser eller planområden. Därför är det viktigt att ta hänsyn till ett vattens avrinningsområde när man planerar den fysiska miljön.

I Örnsköldsviks centralort berörs flera vattendrag, sjöar, kustvatten och grundvatten av miljökvalitetsnormen för vatten. Örnsköldsviksfjärden är särskilt drabbad, där en rad ämnen överskrider miljökvalitetsnormen.

I länsstyrelsernas databas *Vatteninformationssystem Sverige* (VISS) redovisas grunderna för statusklassade vattenförekomster och beslutade miljökvalitetsnormer. För en redovisning av i VISS registrerade vattenförekomster inom området för den fördjupade översiktsplanen se planens tillhörande strategiska miljökonsekvensbeskrivning.

### INRIKTNING

- Verka för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska uppnås.
- Säkerställ att vattenförekomsternas miljöstatus inte försämras.
- Miljökvalitetsnormerna för vatten ska beaktas vid planläggning och tillståndsgivning. Hänsyn ska tas till vilket avrinningsområde eller vilken havsbassäng som berörs och hur dess ekologiska och kemiska vattenkvalitet påverkas.

### ÅTGÄRDER

- Sammanställ vad som är utfört och vad som saknas för att nå miljökvalitetsnormerna för vatten.

Förutom åtgärder från enskilda aktörer, såsom industriföretag, kommunala bolag och jordbruksföretag, är kommunala åtgärdsprogram viktiga som underlag för att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten. För att nå miljökvalitetsnormerna för vatten är det flertalet aspekter som behöver beaktas såsom användningen av kemikalier i samhället som sprids ut i miljön, övergödning, muddring och fysiska förändringar vid nyexploatering. Örnsköldsviks kommuns utmaningar kring detta bör utredas vidare. Det är också viktigt att vara medveten om och ta fram åtgärder för att minska sjöfartens påverkan på vattenkvaliteten.

## Miljökvalitetsnormer för buller

Miljökvalitetsnormen för buller är en slags målsättningsnorm. I regeringens förordning om omgivningsbuller står att "det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa".

För kommuner med färre än 100 000 invånare omfattas bara större vägar, järnvägar och flygplatser. I Örnsköldsviks centralort omfattas endast den närliggande omgivningen kring väg E4 och delar av väg 352 (Björnavägen) av miljökvalitetsnormen för buller.

Läs mer om omgivningsbuller i avsnittet *Buller*.

### INRIKTNING

- Uppmärksamma bullerfrågan tidigt i all trafik- och bebyggelseplanering för att verka för goda boendemiljöer och för att undvika kostsamma åtgärder på längre sikt.
- Arbeta för att minska biltrafiken i Örnsköldsvik till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Verka för byggandet av Åsbergstunneln som en förbifart av väg E4.
- Hantering av buller vid fysisk planering ska efterfölja nationella riktlinjer för omgivningsbuller.





## FYSISK PLANERING I ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

Planläggning och fysisk planering ska ske med hänsyn till klimataspekter, dels genom att bidra till minskad klimatpåverkan och dels genom att samhället anpassas till de pågående klimatförändringarna.

### Begränsad klimatpåverkan

Begränsad klimatpåverkan är ett av de 16 nationella miljö kvalitetsmålen. I arbetet med att begränsa klimatpåverkan är det framförallt utsläpp inom transportsektorn och byggsektorn som går att påverka genom fysisk planering. Vägtrafik bidrar till negativ miljöpåverkan i form av buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Den negativa miljöpåverkan märks både globalt och lokalt. Örnsköldsvik påverkas av lokala luftföroreningar och buller, medan utsläpp av växthusgaser skapar global klimatpåverkan.

För att minska onödig bil- och genomfartstrafik i centralorten är det av betydelse att prioritera gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik före biltrafik. Att tillvarata och utveckla grönområden kan bidra till en begränsad klimatpåverkan. Grönområden bidrar med flera ekosystemtjänster, till exempel genom att verka bullerdämpande, fungera som kolsänkor, hantera dagvatten och rena luft och vatten.

I en klimatsmart fysisk planering är det viktigt att arbeta med både fysiska och beteenderelaterade åtgärder för att minska den mänskliga klimatpåverkan. En central del i det arbetet är att underlätta klimatsmarta val och beteenden. Hur mycket var och en av oss påverkar klimatet har att göra med exempelvis invanda beteenden, kön, ålder, inkomst samt vilka valmöjligheter vi har när det gäller arbetsmarknad. Lokaliseringen av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice lägger grunden för hur människor kan göra klimatsmarta val i sin vardag. En klimatsmart struktur främjar ett beteende som leder till minskad klimatpåverkan. Genom att förtäta centralorten minskas avstånden till dess olika funktioner vilket skapar förutsättningar för mindre miljöpåverkan genom färre bilresor samt bättre nyttjande av redan befintlig infrastruktur.

Bygg- och fastighetssektorn står för en betydande del av samhällets klimatpåverkan. I byggskedet är det möjligt att begränsa klimatpåverkan genom att till exempel välja klimatsmarta byggmaterial, såsom trä, eller använda sol och annan förnybar energi. Potentialen för sol är stor i Örnsköldsvik då solinstrålningen på många håll är lika stor som i norra och mellersta Tyskland.

### INRIKTNING

- Beakta klimatförändringar och planera för att minska dess effekter vid upprättande av detaljplaner samt bygglovsprövning.
- Verka för att nybyggnation sker energieffektivt och med hållbara material, såsom trä. Kommunen bör aktivt verka för energisnålt byggande av småhus, såsom byggande av passivhus.
- Arbeta för att minska biltrafiken i Örnsköldsvik till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Verka för minskning av klimatbelastning från byggprocessen och produktionen av byggmaterial.
- Uppmuntra klimatsmart byggande, med solceller på byggnader och liknande initiativ.
- I samband med nybyggnation och större renoveringar av kommunens fastigheter ska satsningar på solenergi göras i de fall fastigheten är placerad i ett gynnsamt läge för solceller.



## Klimatanpassning

Då klimatförändringarna kommer att orsaka förändringar i de fysiska förutsättningarna för Örnsköldsvik är det viktigt att planera för och anpassa sig till dessa. Då den här fördjupade översiktsplanen tar sikte mot 2040 är det viktigt att utifrån den kunskap som finns tillgänglig idag planera hållbart och långsiktigt. Den bebyggelse som kan tänkas tillkomma fram till 2040 lär ha en livslängd som sträcker sig i alla fall till år 2100, och därför är det viktigt att ta hänsyn till förväntade förändringar i klimatet fram till i alla fall 2100.

För Örnsköldsvik handlar klimatförändringarna främst om att det kommer att bli varmare och blötare. En temperaturökning på 2,5 grader förväntas fram till 2040 och på 5 grader fram till 2100 jämfört med referensperioden 1961-1990. Medelnederbörden per år beräknas öka med 20 % fram till 2100. Under vintern beräknas både temperaturen och nederbörden att öka som mest, vilket förväntas leda till mindre snömängder. Därför bedöms också att höga flöden i samband med vårfloдера inte kommer att bli ett större problem jämfört med idag. Däremot finns en risk att mängden höga flöden i vattendragen och alltså också översvämningsrisken i samband med dessa ökar under resten av året. Våra älvdalgångar är ofta drabbade av stabilitetsproblem, vilket kan öka risken för ras och skred, speciellt under höga flöden. Även översvämningar utmed havskusten kan komma att bli vanligare i framtiden. Landhöjningen i Västernorrland har historiskt sett varit större än havsnivåhöjningen, men trots landhöjningen kommer klimatförändringarna medföra att havsnivåhöjningen eskalerar i framtiden och därmed blir större än landhöjningen. Vid vissa lufttrycks- och vindförhållanden kommer högvattennivån att öka betydligt, vilket är viktigt att förbereda sig för. En ökad mängd stora regn och skyfall beräknas också orsaka fler problem med lokala översvämningar av bebyggelse, VA-system och system som tar hand om dag- och spillvatten. Översvämningar ökar risken för bortspolad eller skadad transportinfrastruktur, samt för försämring av vattnets kvalitet då föroreningar lättare lakas ut och sprids.

Eftersom byggnader har lång livslängd är det viktigt att vara medveten om risker med ett förändrat klimat under hela dess livslängd. Klimatanpassning av bebyggelse kan ske på flera sätt. Det kan handla om att säkra bebyggelse

genom exempelvis vallar eller att se till att inte bebygga riskutsatta områden. Klimatanpassningsåtgärder, såsom dagvattenhantering, bör integreras i utformningen av centralorten, vilket också gör Örnsköldsvik mer attraktivt genom till exempel ökad grönska, inslag av vatten och behagliga temperaturer. Detta skapar även förutsättningar för andra ekosystemtjänster såsom skugga, infiltration av regnvatten, översvämningskydd och bevarande av biologisk mångfald.

Mångfunktionella ytor som har flera funktioner ska eftersträvas. Exempelvis kan lekparkar, torg och andra nedsänkta ytor låtas svämma över vid behov. Att av klimatanpassningsskäl hålla området närmast kusten fri från bebyggelse kan, förutom att fungera som översvämningskydd, dessutom ge mervärden i form av ett upprätthållande av allmänhetens och djurlivets tillgång till strandområden.



Ett varmare klimat kan orsaka problem i form av en så kallad värmeöeffekt. Det innebär att hårda ytor i städer, såsom parkeringsplatser och byggnader, har en tendens att absorbera och reflektera värme och skapa en effekt i stadsområden där klimatet blir mycket varmare. Detta undviks enklast genom att öka antalet grön- och blåtytor i stadsområden eftersom dessa kan minska värmeöeffekten. Träd och växter som skuggar byggnader begränsar exponeringen av solljus, och vatten kyler luften.

### INRIKTNING

- Ta hänsyn till konsekvenserna av ett förändrat klimat i all fysisk planering och i ett så tidigt skede som möjligt.

- Öka andelen grönområden och vegetationsinslag i tätbebyggda områden på bekostnad av hårdgjorda ytor.

- Avsätt ytor för upptag av dagvatten vid exploatering i översvämningskänsliga områden.

- Ta hänsyn till ökade temperaturer, fler värmeböljor och den urbana värmeöeffekten i all fysisk planering.

- Vid genomförande av klimatanpassande åtgärder ska påverkan på naturmiljön beaktas.

- Vid nybyggnation eller ombyggnation ska möjligheten att klimatanpassa bebyggelsen beaktas.

- Använd översvämnings- och stabilitetskarteringar som ett underlag i den fysiska planeringen för att undvika bebyggelse inom hotade områden. Eventuella geotekniska undersökningar bekostas av sökande vid bygglov utanför detaljplan och vid planläggning.

### ÅTGÄRDER

- Gör en skyfallsanalys för centralorten.

- Kartlägg riskområden för ras och skred.

- Skapa ett förvaltningsövergripande nätverk som arbetar med klimatanpassningsfrågor.



## MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET

Mark som bebyggs måste vara lämplig för det som området ska användas till. Den föreslagna bebyggelsen i översiktsplanen ska vara lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. I Örnsköldsviks centralort finns vissa områden som kan vara olämpliga att bebygga. Det kan till exempel bero på föroreningar eller närhet till hälsofarliga verksamheter. Olika typer av störningar såsom buller, luftföroreningar, översvämningar, utsläpp, förorenade områden och sediment, med flera, kan utgöra en risk för människors hälsa och risk för olyckor.

### Översvämning, ras, skred och erosion

I Örnsköldsviks centralort finns flera platser med risk för översvämning, ras, skred och erosion och dessa risker ökar med de pågående klimatförändringarna. Ny bebyggelse ska lokaliseras med hänsyn till risken för översvämning, ras, skred och erosion.

Att åtgärda risker i befintlig bebyggelsemiljö, där gatuhöjder och täthet i stadsbebyggelsen är fasta, är en större utmaning. Där handlar det om att identifiera vilka av de av länsstyrelsen utpekade samhällsviktiga verksamheterna som är utsatta för risker och antingen göra åtgärder eller flytta den riskutsatta verksamheten eller byggnaden. Där det finns förutsättningar för erosion eller ras och skred behöver stabilitetsförhållanden utredas då markens hållfasthet och stabilitet som byggnadsgrund försämras på grund av ökade grundvatten- och markvattentryck.

#### INRIKTNING

- Befintliga översvämning- och stabilitetskarteringar ska användas som underlag i den fysiska planeringen för att undvika bebyggelse inom hotade områden.

- Inom områden som hotas av 100-årsflöde bör ny bebyggelse inte tillkomma alls med undantag för enkla byggnader som garage och uthus. Om prövning av ny bebyggelse inom gränsen för 100-årsflödet ändå sker krävs särskild prövning av platsens lämplighet utifrån översvämningens risk och om det krävs särskilda åtgärder för byggande på platsen (vallar, särskild grundläggning, med mera.)

- Hänsyn ska tas till en ökad risk för förorening av dricksvattnet genom översvämning av reningsverk vid 100-, 200-årsflöde eller högsta beräknade flöde (HBF).

- Upprättande av ny infrastruktur och gång- och cykelvägar längs riskklassade älvstränder ska föregås av en geoteknisk undersökning.

- En bedömning ska alltid göras av områdets lämplighet när bebyggelse föreslås på områden som ligger lägre än 2,5 meter över normalvattenståndet vid havskuster. Eventuell ny bebyggelse inom dessa områden ska översvämningssäkras.

- De geotekniska förutsättningarna ska alltid beaktas vid lokalisering av bebyggelse. Där risk för ras, skred och erosion förekommer ska stabilitetsförhållandena utredas för att avgöra om marken är lämplig för ändamålet.

- Lokalisering av bebyggelse med samhällsviktig verksamhet bör endast ske utanför området för HBF och högre än 3 meter över normalvattenståndet.

- Vid sammanhållen nybyggnation inom området för HBF ska särskild prövning göras.

- Vid nybyggnationer av samhällsviktig verksamhet ska behovet av reservkraft alltid utredas och nödvändiga installationer göras som en beredskapshöjande åtgärd.

- Markföroreningar ska beaktas i områden med risk för översvämning, ras, skred och erosion.

#### ÅTGÄRDER

- Skapa ett samlat digitalt arkiv för geotekniska utredningar.

- Ta fram åtgärdsplaner för hantering av samhällsviktiga verksamheter inom områden som riskerar att översvämmas vid 2,5 meter över normalvattenståndet vid havskuster, samt 100-, 200-årsflöde eller högsta beräknade

flöde (HBF) för vattendrag.

- Ta fram en handlingsplan för hur arbetet ska gå vidare med de utpekade riskområdena som Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har konstaterat i stabilitetskarteringar.

- Utred hur dagvattenhanteringen påverkas vid ett 100-årsflöde.

- Ta fram en beredskapsplan för älvarna.

- Lägg in Statskrafts dammbrottskarteringar i kommunens GIS-kartor.

## Förorenade områden

I kommunen finns ungefär 530 registrerade potentiellt förorenade områden, de flesta av dem ligger i centralorten. Föroreningarna kommer framförallt från historiska utsläpp till mark, sjöar, hav och vattendrag, från industrier och verksamheter samt deponier. Vissa förorenade områden har effekter på hälsa och miljö och utgör ett hot både i dagsläget och för framtiden. Förändrad markanvändning kan göra att exponering och spridning av föroreningar förändras, vilket kan leda till att riskerna ökar. Inför en exploatering är det viktigt att i tidigt skede utreda eventuella föroreningar för att se vilka åtgärder som behöver vidtas och om platsen är lämplig för planerad användning.

Enligt länsstyrelsens prioritering av förorenade områden i länet är Domsjö verksamhetsområde och Svedjeholmens sågverk två av de viktigaste objekten att åtgärda.

Örnsköldsviksfjärden har sedan slutet av 1800-talet varit belastad av utsläpp från ett antal industrier som haft verksamhet runt fjärden. Från dessa utsläpp har en fiberbank bildats längs med strandlinjen vid kajen utanför Domsjö verksamhetsområde fram till Moälvens utlopp och de fiberhaltiga sedimenten har spridits så att de täcker en stor del av fjärden. Fiberbanken och de fiberhaltiga sedimenten är förorenade med både metaller och organiska miljögifter.

### INRIKTNING

- Kommunen ska arbeta med kartläggning och åtgärder för att förorenade områden inte ska utgöra ett utvecklingshinder.

- Vid exploatering och/eller förändrad markanvändning inom potentiellt förorenat område ska undersökningar och eventuella åtgärder göras innan byggnation.

- För förorenade områden där det inte finns

utpekade ansvariga ska kommunen verka för att söka statliga bidrag för undersökning och eventuella åtgärder.

- Vid bygglov och detaljplanearbete ska GIS-skikt för förorenade områden, deponier, miljöfarlig verksamhet, kommunaltekniska anläggningar och annat som kan orsaka risker för liv och hälsa vid en översvämning användas.

### ÅTGÄRDER

- Upprätta en prioriteringsordning för potentiellt förorenade områden inom kommunen.

- Nedlagda deponier ska utredas och behovsbedömas.

## Farligt gods

När ny bebyggelse eller annan markanvändning planeras intill stråk där farligt gods transporteras behöver särskilda säkerhetsrisker beaktas, detta för att undvika att människor och egendom kommer till skada vid en eventuell olycka. I Örnsköldsviks centralort transporteras farligt gods på både väg och järnväg.

### Via vägnätet

I centralorten utgör E4, Modovägen och Brogatan primära transportleder för farligt gods. Transporter av frätande ämnen sker även via Viktoriaesplanaden och Sjögatan. Dessa bedöms dock inte utgöra någon större risk för omgivande bebyggelse. Trafiken till och från Domsjö verksamhetsområde går via Modovägen samt via Brogatan. Dagligen framförs här 2-3 transporter med farligt gods på respektive sträckning. Dessa transporter utgör ca 1-2 % av den totala tunga trafiken.

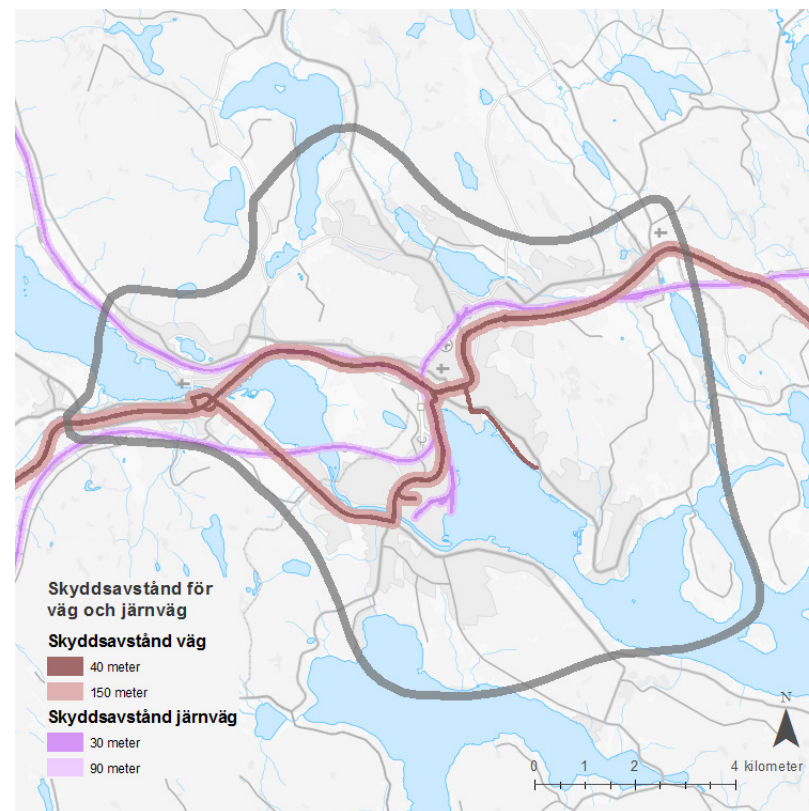
Tänkbara olycksscenarioer på vägarna är exempelvis; olycka med explosion av mass-explosivt ämne, olycka med giftig gas som läcker ut, samt olycka med brandfarlig vara som läcker ut och antänds. Känsliga verksamheter (det vill säga verksamheter som omfattar särskilt utsatta eller ett större antal personer) finns i nära anslutning utefter båda sträckningarna.

Så länge väg E4 går genom centrum finns inga alternativa vägar för transporter vilket betyder att Modovägen och Brogatan fortsätter att vara transportleder för farligt gods. Vid omdragning av väg E4 genom en tunnel

i Åsberget kommer det, under vissa förutsättningar, finnas en möjlighet att leda om trafiken med farligt gods till och från Domsjö verksamhetsområde enbart via Brogatan eller Modovägen. En framtida utredning behöver avgöra vilken väg in i Domsjö verksamhetsområde som är mest lämplig med hänsyn till farligt gods och tunga transporter.

För samtliga farligt godsleder på vägnätet gäller att nya byggnader bör uppföras på ett minsta skyddsavstånd om 40 meter från vägområdet.

Transportleder för farligt gods i centralorten.



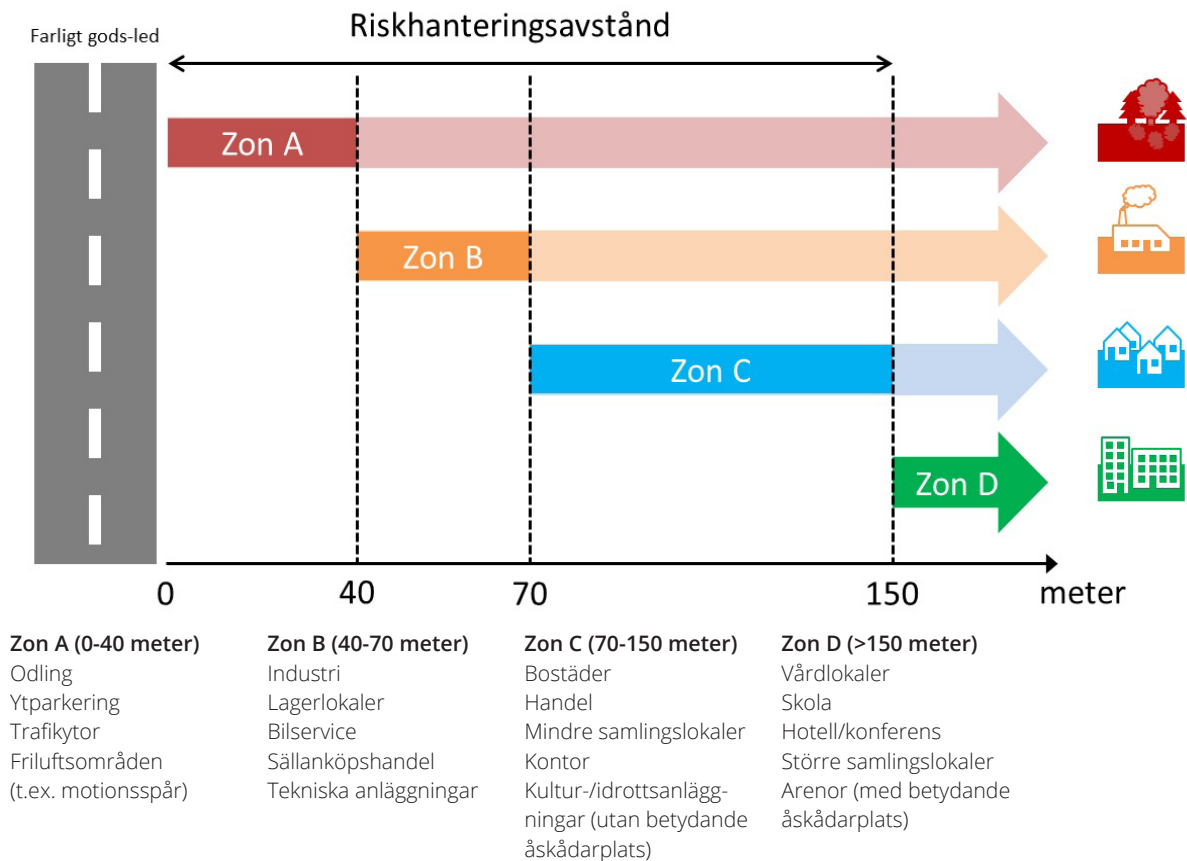


Undantag från skyddsavstånden kan dock göras för nya verksamheter som vill etablera sig i befintliga byggnader inom skyddsavståndet – förutsatt att inriktningarna följs vad gäller säkerhetsmässig utformning och ventilation.

I övrigt gäller de generella skyddsavstånden enligt figuren nedan för respektive bebyggelse typ eller markanvändningsområde.

Enligt länsstyrelsens beslut är ett riskhanteringsavstånd satt till 150 meter för samtliga farligt godsleder. Riskhan-

*Zoner för rekommenderad markanvändning med hänsyn till transportleder för farligt gods. Vid kortare avstånd ska särskilda riskutredningar genomföras. Avstånden mäts från den närmaste väggkanten.*



teringsavståndet ska ses som ett absolut avstånd inom vilket riskerna alltid bör utredas och hanteras, men inte som ett absolut avstånd inom vilket allt är förbjudet. Riskerna kan hanteras genom att antingen applicera skyddsavstånd, alternativt genom att vidta andra riskreducerande åtgärder. Vid exploatering innanför de föreslagna skyddsavstånden måste en riskutredning först göras för att undersöka vilka riskreducerande åtgärder som krävs.

## INRIKTNING

*Nedanstående inriktningar kan ses som vägledande vid etablering av nya verksamheter i närheten av transportled för farligt gods. Om inriktningarna följs behövs eventuellt ingen riskutredning i det enskilda fallet. Kan inriktningarna inte följas krävs en riskutredning och eventuellt särskilda skyddsåtgärder.*

- Vid detaljplanearbete kring transportleder med farligt gods ska ett skyddsavstånd om 40 meter hållas fritt från byggnader. Inom detta område (Zon A) kan exempelvis ytparkering planeras.

- Områden inom Zon A bör även begränsas i användning så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. De bör inte heller exploateras på ett sådant sätt att eventuella olycksförlopp kan förvärras.

- Inom Zon A kan dock nya verksamheter (som normalt sett innefattas i Zon B och Zon C) ges möjlighet att etablera sig i befintliga byggnader, förutsatt att följande generella riktlinjer följs:

- Fasader som vetter mot transportleden ska utföras i obrännbart material, alternativt i lägst brandteknisk klass EI30.

- Fönster mot transportleden får inte vara öppningsbara och ska uppfylla lägst brandteknisk klass EW30. Om avståndet understiger 15 meter ska de istället uppfylla brandteknisk klass EI30.

- Ventilationsintag ska placeras i fasad i motsatt riktning från transportleden.

- Ventilationen ska på ett enkelt sätt kunna stängas av utav verksamheterna som finns i byggnaden.

- Minst en av utrymningsvägarna från fastigheten ska mynna ut i fasaden i motsatt riktning från transportleden.

- Om möjligt ska ett område närmast transportleden anläggas med buskar och markförhållande med god infiltrationskapacitet, så att utrunnen vätska sugs upp och spridningen minskar.

- I området 40-70 meter från transportleden (Zon B) bör markanvändningen utformas så att endast få personer uppehåller sig i området och att de personerna är i vaket tillstånd. Exempel på lämpliga verksamheter är;

*Forts. nästa sida*

industri, lagerlokaler, sällanköpshandel etc.

- Inom avståndet 70-150 meter från transportleden (Zon C) kan de flesta typer av markanvändning förläggas utan särskilda åtgärder eller analyser. Undantaget är sådan markanvändning som innefattar särskilt många eller utsatta personer (se Zon D).

- Om sådan verksamhet som innefattas av "Zon C-kategorin" planeras närmre än 70 meter (men längre än 40 meter) från farligt gods-led bör följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- Fasader som vetter mot transportleden ska utföras i lägst brandteknisk klass EI30.

- Ventilationsintag ska placeras i fasad i motsatt riktning från transportleden.

- Ventilationen ska på ett enkelt sätt kunna stängas av utav verksamheterna som finns i byggnaden.

- Minst en av utrymningsvägarna från fastigheten ska mynna ut i fasaden i motsatt riktning från transportleden.

- Skolor, vårdboenden och större samlingslokaler bör i första hand lokaliseras mer än 150 meter bort från farligt godsled (Zon D), gärna i skydd av annan bebyggelse.

#### ÅTGÄRDER

- Vid omdragning av väg E4 genom en tunnel i Åsberget ska de åtgärder som krävs utföras för att transporter med farligt gods ska minimeras genom centrum.

#### Via järnväg

Botniabanan och övriga järnvägar utgör också transportleder för farligt gods. Risken för att olycka ska inträffa är dock betydligt lägre i jämförelse med de transporter som går via vägnätet. Enligt Trafikverkets riktlinjer bör ett skyddsavstånd om lägst 30 meter (från spårets mitt) hållas helt fritt från bebyggelse. Detta skyddsavstånd baseras på det faktum att de flesta tåg som spårar ur normalt sett aldrig hamnar längre bort än 25 meter från rälsen. Ett skyddsavstånd om 30 meter är generellt mer än tillräckligt för de allra flesta typer av markanvändning.

Undantaget är byggnader och verksamheter där särskilt många personer vistas eller där känslig verksamhet bedrivs ("Zon D-bebyggelse"). Beroende på frekvensen av förbipasserande tåg med farligt gods, samt eventuella skyddsåtgärder, bör lämpligen skyddsavstånden enligt tabellerna nedan användas. Om nedanstående skyddsavstånd inte kan hållas ska vidare riskutredningar göras.

#### Skyddsavstånd, utan ytterligare säkerhetshöjande åtgärder

*Skyddsavstånd (från spårkant) till "Zon D-bebyggelse" intill järnväg för transport av farligt gods, utan ytterligare säkerhetshöjande åtgärder.*

Tåg/dygn	10	20	30	40	50	60
Skyddsavs.	30 m	30 m	50 m	50 m	70 m	90 m

#### Skyddsavstånd, givet brandskyddad fasad

En brandskyddad fasad innebär att fasaden, inklusive fönster, utförs i brandteknisk klass exempelvis EI 30 samt att krav ställs på byggnadens svårantändlighet. En fasad i obrännbart material, utan ventilationsöppningar, varken i fasad eller i takfot, försedd med fönster i EI 30, som inte kan öppnas utan särskilda verktyg, uppfyller normalt de krav som ställs vad gäller brandskydd och brandmotstånd hos en fasad.

*Skyddsavstånd (från spårkant) till "Zon D-bebyggelse" intill järnväg för transport av farligt gods, givet att byggnad har brandskyddad fasad.*

Tåg/dygn	10	20	30	40	50	60
Skyddsavs.	30 m	30 m	30 m	30 m	60 m	80 m

#### Skyddsavstånd, givet vall eller dylikt

En vall är en åtgärd som innebär att en avåkning stannar i anslutning till spårområden och att farligt gods som läcker ut förhindras att rinna mot bebyggelse.

*Skyddsavstånd (från vallens närmsta kant mot järnvägen) till "Zon D-bebyggelse" intill järnväg för transport av farligt gods.*

Tåg/dygn	10	20	30	40	50	60
Skyddsavs.	20 m	20 m	30 m	30 m	60 m	90 m



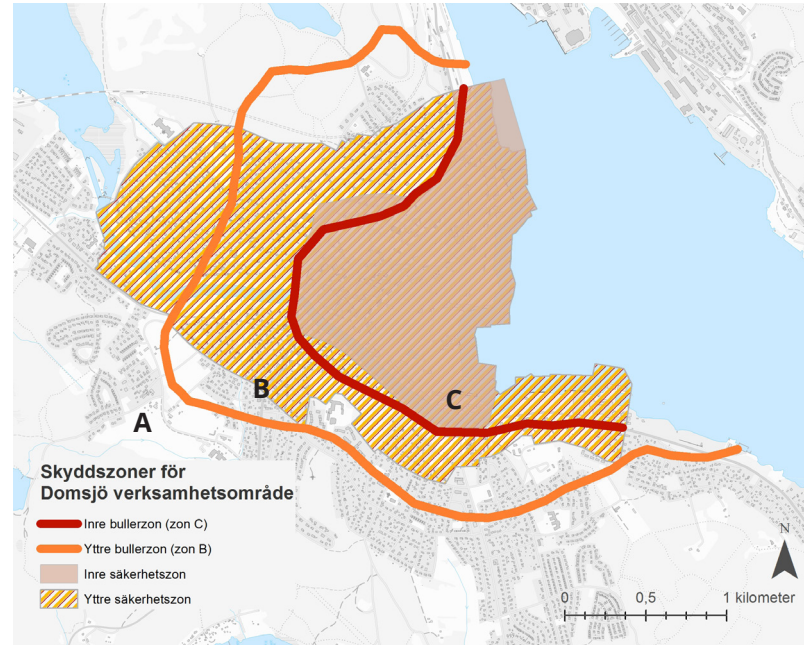


## Skyddsavstånd till industrier och verksamheter

Olika typer av störningar från industrier och andra verksamheter kan framförallt begränsas på två sätt; dels genom skyddsavstånd mellan den störande verksamheten och den störda omgivningen, och dels genom åtgärder i den störande verksamhet för att till exempel minska buller och utsläpp. I den fördjupade översiktsplanen har det tagits fram särskilda riktlinjer för Domsjö verksamhetsområde då det är ett område som i hög grad påverkar omgivande bebyggelse. En uppdelning har gjorts mellan skyddszoner för risker respektive för buller. Dessa kommer härnäst att kallas för säkerhetszoner och bullerzoner. Vid all etablering av nya verksamheter eller förändring av befintliga bör en särskild miljökonsekvensbeskrivning samt riksbedömning göras i varje enskilt fall.

### Säkerhetszoner för Domsjö verksamhetsområde

Säkerhetszonernas utbredning bygger på resultatet av framtagna riskanalyser från de olika verksamheterna inom Domsjö verksamhetsområde. Säkerhetszonerna utgörs av två zoner – en inre och en yttre. Den inre säkerhetszonen beskriver ett område där en olycka skulle kunna inträffa utan att skadligt påverka omgivningen utanför zonen. Undantaget är ett kraftigt utsläpp av ammoniak eller svaveldioxid. Ett sådant utsläpp är inte sannolikt men kan ändå inträffa och därmed påverka området utanför den inre säkerhetszonen. Därför har en yttre säkerhetszon tagits fram för att minimera konsekvenserna av en sådan olycka. I Domsjö verksamhetsområde omfattar den yttre säkerhetszonen relativt stora delar av det bebyggda och fungerande samhället. Vid prövning av ny bebyggelse måste det därför beaktas att till exempel komplettering av bebyggelsen som förbättrar områdets funktion i viss mån måste kunna tillåtas, samt exempelvis en återuppbyggnad av en byggnad efter en brand. Övrig förtätning av bebyggelsen inom den yttre säkerhetszonen ska undvikas.



Säkerhets- och bullerzoner för Domsjö verksamhetsområde.

### INRIKTNING

- Nya verksamheter, alternativt förändring av befintliga verksamheter, inom Domsjö verksamhetsområde ska utformas med hänsyn till omgivningen så att en acceptabel säkerhet erhålls utanför den inre säkerhetszonen. Miljökonsekvensutredning samt riskbedömning bör göras i varje enskilt fall som beskriver rådande förutsättningar och som ligger till grund för att genomföra förändringen.

- Det bör eftersträvas att befintliga bostäder inom den inre säkerhetszonen på sikt ersätts av verksamheter som passar in i Domsjö verksamhetsområde. Exempel på

sådan verksamhet kan vara kontor eller annan nödvändig närservice för områdets utveckling.

- I den yttre säkerhetszonen ska planering av nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter undvikas och i alla händelser föregås av särskild prövning.

- Vid etablering av nya verksamheter eller förändring av befintliga verksamheter i närheten av områden som Räddningstjänsten har identifierat som riskfyllda bör en särskild miljökonsekvensutredning samt riskbedömning göras i varje enskilt fall.

## Buller

Oönskat ljud på nivåer som kan utgöra en risk för besvär för människor, så kallat omgivningsbuller, är vanligt förekommande i samhället. Trafikbuller är den vanligaste typen av omgivningsbuller, men buller kan även komma från industrier eller andra verksamheter. Bullerstörningar är en del av förordningen för miljö kvalitetsnormer och bör bland annat tas i beaktande i enlighet med denna. Läs mer om miljö kvalitetsnormen för buller i avsnittet *Miljö kvalitetsnormer*.

### Buller från industri och verksamheter

Vid planläggning och bygglovsprövning av bostadsbebyggelse rekommenderar Boverket att använda sig av tre olika zoner i områden utsatta för industri- eller annat verksamhetsbuller. Zonerna används som ett verktyg för att uppnå en acceptabel ljudnivå utomhus i anslutning till bostadsbyggnaden.

I zon A bör bostadsbebyggelse kunna accepteras i planering och bygglovsgivning utan bulleranpassad utformning av bebyggelsen. Däremot är det lämpligt att beakta hur bebyggelsen kan utformas för att bidra till en så god ljudmiljö som möjligt. I zon B bör bostadsbebyggelse kunna accepteras om den tänkta bebyggelsen får tillgång till en ljuddämpad sida och att byggnaderna bulleranpassas. Även i denna zon ska bästa möjliga ljudmiljö alltid eftersträvas. I zon C är Boverkets bedömning att ljudnivåerna är för höga för att området ska vara lämpligt för bostadsbebyggelse och bostäder bör därför inte accepteras.

### Bullerzoner för Domsjö verksamhetsområde

Ljudnivån i och omkring Domsjö verksamhetsområde har beräknats utifrån befintliga verksamheter (hamn- och industri) och deras tillstånd. I beräkningsunderlaget har man utgått från att verksamheterna bullrar så mycket som de har tillåtelse för dag, kväll respektive natt. Beräkningsresultatet för ljudnivån i området har jämförts med Boverkets rekommendationer vid planläggning och bygglovsprövning av bostadsbebyggelse.

Inom den inre bullerzonen C är ljudnivån över 50 dBA nattetid, vilket bedöms som olämpligt för ny bostadsbebyggelse. Inom bullerzon B är ljudnivån över 50 dBA dagtid, vilket gör att ny bostadsbebyggelse bör få tillgång till en ljuddämpad sida samt att bostäderna buller-

anpassas. Inom zon A bör bostadsbebyggelse accepteras utan särskilda krav på bulleranpassning.

#### INRIKTNING

- I översiktsplanen är bullerzonerna översiktligt utpekade, prövningar behöver göras i varje enskilt fall utifrån aktuell bullerutredning.

- Kommunen ska följa de nationella riktlinjerna för buller. Inom den yttre bullerzonen (Boverkets zon B) kan bedömningar göras i de enskilda fallen vid bygglov och planläggningar rörande bullernivåer utifrån att bulleranpassning tillämpas.

- I första hand bör åtgärder genomföras i den

yttre och inre bullerzonen (Boverkets zon B och C) för att minska bullernivåerna i dessa.

- Det bör eftersträvas att befintliga bostäder inom den inre bullerzonen (Boverkets zon C) för att det på sikt inte ska bli några människor där som utsätts för onödigt höga bullernivåer. Nya verksamheter som ökar miljöstörningarna utanför bullerzonen ska undvikas.

- Ny bostadsbebyggelse inom Boverkets zon B bör bulleranpassas.

#### Trafikbuller

Vid omdragning av väg E4 genom en tunnel i Åsberget och en förändring av Centralesplanaden till en stadsgata bör mycket av bullret utmed E4 igenom de centrala delarna av Örnköldsvik försvinna. Prioriteringar på gång-, cykel- och kollektivtrafik på bekostnad av biltrafik är andra inriktningar som kan komma att minska bullret i framförallt de centrala delarna av Örnköldsvik.

#### INRIKTNING

- Uppmärksamma bullerfrågan tidigt i all trafik- och bebyggelseplanering för att verka för goda boendemiljöer och för att undvika kostsamma åtgärder på längre sikt.

- Arbeta för att minska biltrafiken i Örnköldsvik

till förmån för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

- Verka för byggandet av omdragning av väg E4 genom en tunnel i Åsberget.

- Hantering av trafikbuller vid planläggning ska följa nationella riktvärden för omgivningsbuller.

#### ÅTGÄRDER

- Genomför bullermätningar och bullerkartering avseende trafikbuller för centralorten.

#### Radon

Radon är en luktfri och osynlig radioaktiv gas som bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller. Radon i byggnader kommer från berg, jord, byggnadsmaterial och vatten och mäts i bequerel (Bq/m<sup>3</sup>). Gränsvärden för radon i inomhusluft respektive vatten är fastställda av statliga verk, bland annat Boverket och Livsmedelsverket. När radonhalterna i ett hus eller på en arbetsplats är höga kan det vara skadligt för hälsan. Höga halter av radon i inomhusluft kan utgöra en hälsorisk genom att på sikt påverka människans cellvävnader vilket kan leda till cancer i lungor och luftvägar.

#### INRIKTNING

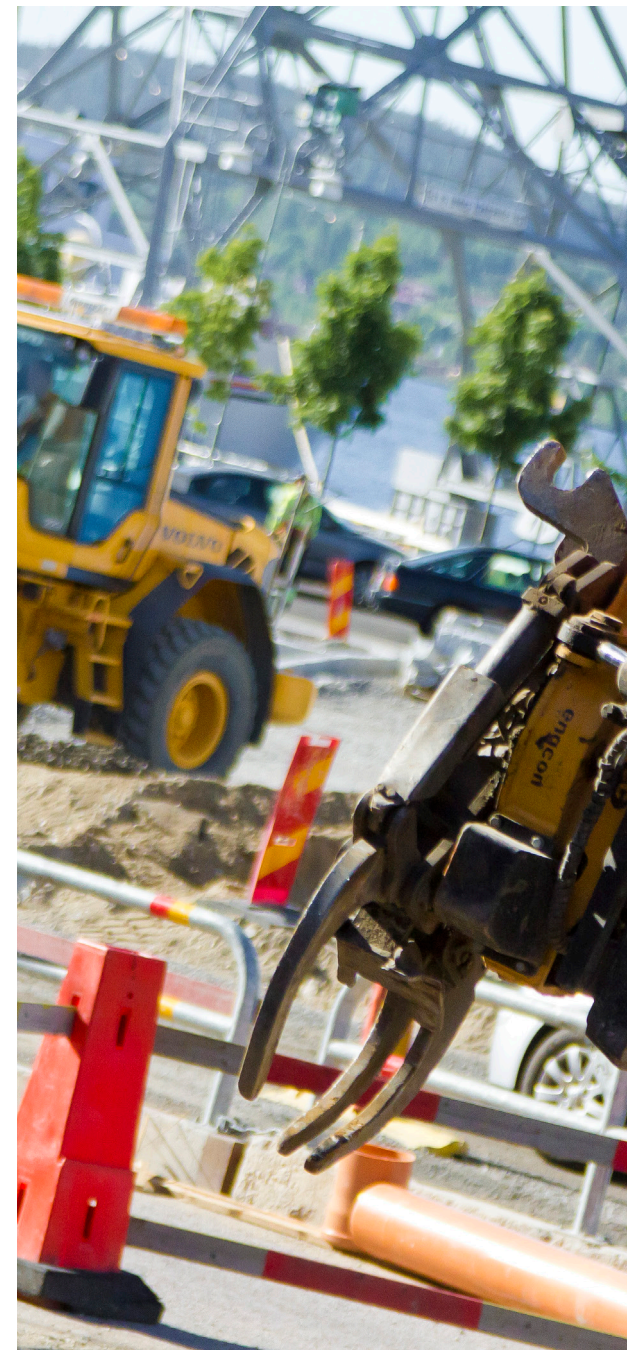
- Följ Boverkets byggregler gällande radongashaltens gränsvärden.

- I områden med risk för förhöjda radonhalter (exempelvis moränmark) bör eventuell radonförekomst undersökas inför detaljplanläggning och byggnad av bostäder.

- Vid förhöjda radonhalter ska radonsäkert byggande tillämpas. I övrigt tillämpas radonskyddat byggande.

#### ÅTGÄRDER

- Ta fram bättre underlagsmaterial om låg-, normal-, och högriskområden för radon för att kunna avgöra när och var ytterligare utredningar behöver göras.





## TEKNISK FÖRSÖRJNING

Teknisk försörjning innefattar ett samhälles försörjning genom infrastruktur och hantering av elenergi, vatten och avlopp. Varje samhälle kräver någon slags grundläggande teknisk försörjning och en långsiktig och ansvarsfull hantering av teknisk försörjning kan skapa goda förutsättningar för en hållbar utveckling.

### Vatten och avlopp (VA)

En långsiktig vatten- och avloppsplanering för både enskilda och allmänna vattentjänster är en av grundstenarna i kommunens strategiska VA-arbete. Detta för att skapa goda livsmiljöer för invånarna, åstadkomma en godushållning med vatten och andra naturresurser och minimera belastningen på miljön. VA-planering är också en förutsättning för att kunna nå såväl miljökvalitetsnormer som miljökvalitetsmål för vatten inom kommunen.

Redan tidigt i den fysiska planeringen bör förutsättningar kring VA tas i beaktande – inklusive klimatanpassning av VA. Örnsköldsviks kommuns VA-policy och -strategi innehåller principiella ställningstaganden för planering av vatten- och avloppsförsörjningen i kommunen, såväl för allmänna vattentjänster som för enskilda vatten- och avloppsanläggningar.

#### ÅTGÄRDER

- Vattentäkter, VA-anläggningar och rörnät säkras mot översvämningsrisker och kvalitetspåverkan på miljö och människors hälsa minimeras.

#### INRIKTNING

- Långsiktigt hållbar vatten- och avloppsplanering eftersträvas i enlighet med kommunens aktuella VA-policy och -strategi.
- En långsiktigt hållbar VA-försörjning med hänsyn till hälsa och miljö säkerställs vid detaljplanering och bebyggelseutveckling genom tydliga bedömningsgrunder för val av VA-lösning.
- Förutsättningar kring VA-frågan beaktas tidigt i den fysiska planeringen.

- Vid fysisk planering ska hänsyn tas till områden med speciella vattenskydd.

- Vid provning av ny bebyggelse eller omvandling från fritidsboende till åretruntboende ska vatten och avlopp lösas på ett långsiktigt samt hälso- och miljömässigt godtagbart sätt.

- VA-ledningsnät och anläggningar ska underhållas och skötas så att negativ påverkan på miljön och människors hälsa minimeras.

Dagvattendamm i Åsdalsparken.



## Dagvatten

Med dagvatten menas regn och smältvatten från snö och is med avrinning från hårdgjorda ytor såsom tak, vägar, parkeringsplatser och liknande.

De klimatförändringar vi står inför innebär förändrade nederbördsförhållanden. Kortare intensiva och mycket långvariga regn riskerar öka, likaså blir det mer regn vintertid. Klimatförändringar tillsammans med ökningen av andelen hårdgjorda ytor i framförallt centralorten gör att risken för översvämningar ökar. Dagvattenhanteringen måste därmed anpassas efter de nya förhållandena och beaktas tidigt i fysisk planering.

För att minska problem med höga flöden i ledningsnät och spridning av föroreningar, ska i första hand en öppen dagvattenhantering användas. Ett öppet dagvattensystem bromsar upp avrinnande dagvatten och de naturliga processerna får en möjlighet att behandla dagvattnet. Växter absorberar föroreningar och näringsämnen och minskar alltså utsläppen av dessa. I ett sådant system renas dagvatten från föroreningar på ett effektivare sätt jämfört med traditionell dagvattenhantering som innebär snabb bortledning i ledningar vilket kan innebära att stora mängder föroreningar transporteras till sjöar och vattendrag. Grönområden är av denna anledning viktiga i dagvattenhanteringsfrågor. Öppna dagvattenlösningar kan bidra med flera olika ekosystemtjänster, bland annat flödesreglering, livsmiljöer för växter och djur och biologisk mångfald. Det kan även ge kulturella och estetiska mervärden och möjlighet att skapa vackra miljöer, till exempel växtbäddar, dagvattendammar och -kanaler.

Örnsköldsviks kommuns dagvattenpolicy och -strategi ska användas som underlag för hur dagvatten hanteras i bland annat detalj- och översiktplaner, bygglov, vid ombyggnad av dagvattennätet eller översyn av nuvarande dagvattenhantering i kommunen. En fungerande dagvattenplanering är en förutsättning för att kunna nå såväl miljökvalitetsnormerna som miljökvalitetsmålen för vatten.

## INRIKTNING

• Ta hand om dagvatten enligt Örnsköldsviks kommuns dagvattenpolicy och -strategi.

• Det övergripande målet med dagvattenhantering i Örnsköldsviks kommun är att det ska ske på ett långsiktigt hållbart sätt.

• Dagvattenfrågan ska beaktas tidigt i den fysiska planeringen.

• Källor till föroreningar i dagvatten ska minimeras.

• Dagvattenhanteringen ska ske så att risken för översvämning minimeras, risken för skador på byggnader och anläggningar minimeras samt att minsta möjliga störning på miljön i vatten och mark sker samtidigt som bebyggelsemiljön berikas.

• Dagvattensystem utformas med hänsyn till platsens förutsättningar,

dagvattnets föroreningsgrad och recipientens känslighet.

• Dagvattnet ska i största möjliga mån hanteras i öppna system.

• Dagvattnet ska i största möjliga mån fördröjas och renas inom fastigheten.

• Tabeller för föroreningsklasser och krav på fördröjning och/eller rening ska användas vid detaljplanering, bygglov och nyanläggning eller större ombyggnationer av ledningsnät, vägar, parkeringsplatser och övriga ytor.

• Vid detaljplanläggning ska de sekundära vattenvägarna beskrivas, d.v.s. vattenvägar vid skyfall.

## ÅTGÄRDER

• Anpassa nuvarande dagvattenhantering till framtida behov genom ett planlagt omställningsarbete i enlighet med kommunens dagvattenpolicy och -strategi.

• Identifiera viktig mark för dagvattenfördröjning som kan översvämmas vid extrema väder.

## Avfall

I arbetet med att göra samhället hållbart är avfallshantering en grundläggande infrastruktur. Örnsköldsviks kommun vill ha en långsiktigt hållbar resurs- och avfallshantering och som en del av detta minska avfallens mängd och farlighet. I kommunens avfallspolicy och -strategi framhålls bland annat att mängden hushållsavfall ska minska, goda förutsättningar för återanvändning ska skapas och att källsorteringen ska öka. För att möjliggöra för att fler ska sortera sitt avfall så är det en förutsättning att det finns god tillgänglighet till anläggningar för återvinning.

### INRIKTNING

• Ta hand om avfall enligt Örnsköldsviks kommuns avfallspolicy och -strategi.

• Kommunen ska aktivt jobba för att minska nedskräpning och öka källsortering i offentlig miljö.

• Vid detaljplanering av nya bebyggelseområden ska avfallshanteringen hanteras tidigt i processen

för att hitta så hållbara lösningar som möjligt.

• Underlätta och skapa goda förutsättningar för återanvändning.

• Utöka insamlingen av matavfall för vidare behandling till biogas och därmed understödja tillgängligheten av hållbara drivmedel.

## Energi

Enligt kommunens policy för ekologisk hållbarhet ska kommunen använda energi på ett effektivt sätt och fossila bränslen ska ersättas med förnybar energi från solenergi, vindkraft och biobränslen. Produktion och användning av energi ska ske på ett hållbart sätt och energin ska användas effektivt. Potentialen för solenergi är stor i Örnsköldsvik då solinstrålningen på många håll är lika stor som i norra och mellersta Tyskland.

Kraftvärmeverket i Hörneborg är en viktig nyckel för att minska beroendet av fossila bränslen och el i uppvärmningssektorn och samtidigt skapa lokalproducerad el och processånga baserad på nära och lokala biobränslen. Den biobaserade kraftvärmeproduktionen bidrar genom stabil och effektiv energiproduktion till att mer el kan produceras från vind- och solkraft. Den producerade

fjärrvärmens i kraftvärmeverket möjliggör också att el för uppvärmning kan ersättas och att ytterligare el kan produceras effektivt. Den el som frigörs och den som produceras kan då med fördel användas till ett utbyggt eldrivet transportsystem. Samtidigt bidrar kraftvärmeverkets biobaserade energiproduktion till att de nationella miljömålen uppnås.

På liknande sätt behöver fler steg tas för att minska beroendet av fossila bränslen i trafiksektorn. Genom att planera ny bebyggelse med beaktande av förutsättningar för goda kommunikationer för gång, cykel och kollektivtrafik och med förutsättningar att ansluta till fjärrvärmenätet kan Örnsköldsviks centralort bidra till en god hushållning av energi.

Elförsörjningen är en av de viktigaste funktionerna i dagens samhälle och befintliga kraftledningar behöver skyddas från att exempelvis bostadsområden eller annan bebyggelse kommer för nära.

### INRIKTNING

• Långsiktigt hållbar produktion och användning av energi ska eftersträvas i enlighet med kommunens aktuella policy för ekologisk hållbarhet.

• Vid lokalisering av ny bebyggelse och vid ombyggnad av större fastigheter ska förutsättningarna för anslutning till fjärrvärme- och fjärrkylennätet beaktas.

• Verka för att nybyggnation av fastigheter sker utifrån energieffektivitet och minskad klimatpåverkan, samt med hållbara material.

• Planera för infrastruktur för fordon som drivs av alternativa drivmedel, bland annat för elfordon med

laddstationer.

• I samband med nybyggnation och större renoveringar av kommunens fastigheter ska satsningar på solenergi göras i de fall fastigheten är placerad i ett gynnsamt läge för solceller.

• Vid lokalisering av ny bebyggelse nära kraftledningar ska influensen av elektromagnetiska fält beaktas.

• Vindkraft ska inte tillåtas i centralorten.

• Vid lokalisering av ny bebyggelse nära kraftledningar ska ledningsågarna tidigt involveras.



## Ordlista

**Aktiv transport:** Att gå, cykla eller på annat sätt ta sig fram utan motordrivnet hjälpmedel.

**Centrumverksamhet:** Verksamhet som inte innebär en störnings- eller säkerhetsrisk och som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor.

**Centralort:** Alternativ benämning på tätort, främst med syfte att poängtera platsens betydelse för omlandets försörjning i servicehänseende.

**Bostadsnära park:** Parker som finns inom 300 meter från bostaden.

**Bostadsnära natur:** Gröna områden och ytor som finns inom 300 meter från bostaden enligt Boverket.

**Ekologiskt känsliga områden:** I kommunen finns ett antal ekologiskt särskilt känsliga områden som ska skyddas mot åtgärder som kan medför negativa konsekvenser för miljön eller växt- och djurlivet. Det kan vara områden på både land och i vatten. I miljöbalken 3 kap. 3 § ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Klassningen som ekologiskt känsligt område medför restriktioner för förändringar som kan försämra området kvaliteter. Det kan gälla t.ex. täkter, byggnader, vägar och skoterleder.

**Flerbostadshus:** Enligt Boverket är flerbostadshus ett bostadshus med minst två våningar och minst tre bostadslägenheter, där lägenheter ligger ovanpå varandra.

**Friluftsliv:** Vistelse utomhus i natur- och kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling.

**Friluftsområde:** Områden som är iordningställda och tillgängliggjorda med till exempel märkta spår och leder, elljusspår, olika serviceanordningar som raststugor, vindskydd, toaletter, spänger, parkeringsplatser och informationstavlor. Ett område som har fina kvaliteter för friluftsliv, rekreation och naturupplevelser.

**Friyta:** Markområde avsett för lek och utevistelse i anslutning till en byggnad eller en anläggning.

**Generationsmötesplats:** En lek- och mötesplats där människor i alla åldrar kan mötas och umgås. Platsen ska vara tillgänglig för alla och anpassad för allas behov.

**Grön länk:** Vegetation som sammanbindande segment mellan större naturområden.

**Grönområde:** Område av skiftande storlek med varierande inslag av grönska och vatten.

**Grönstråk:** Anlagd gång-, cykel- eller körbana som omges av, eller ligger i anslutning till, vegetation och/eller vatten.

**Grönstruktur:** Alla ytor i staden med, eller med anknytning till, vegetation.

**Jordbruksmark:** Till jordbruksmark räknas åkermark och betesmark. Åkermark används för, eller ska kunna användas för, växtodling. Marken ska inte behöva förberedas för växtodling på annat sätt än vad vanliga jordbruksmetoder och -maskiner kan åstadkomma. Växtodling ska kunna ske varje år, med undantag för ett enstaka år vid särskilda omständigheter. Betesmark och slätterängar är jordbruksmark som inte är åkermark. Betesmark sköts vanligtvis med bete och slätterängar med slätter, alternativt tillsammans med efterbete. På betesmarken eller slätterängen ska det växa dugligt foder.

**Närnaturområde (förskola/skola/fritidshem):** Natur i närheten av förskola, skola och fritidshem som används i pedagogiskt syfte.

**Rekreationsområde:** Olika slags natur- eller idrottsmiljöer som finns i människors närmiljö och som används för återhämtning och rekreation.

**Rörligt friluftsliv:** Avser friluftaktiviteter som kan utövas med stöd av allemansrätten. Hit räknas till exempel bad, strövande, bär- och svampplockning, samt utflykter till naturområden men inte jakt, golf, avgiftsbelagd verksamhet etc.

**Segregation:** Innebär att olika grupper människor bor på olika platser i samma stad. En segregerad bostadsmarknad betyder att människor med likadan bakgrund bor

i samma områden. Exempelvis bor människor med mer pengar i villor vid havet och de som har mindre pengar bor i höghus utanför staden.

**Stadskärnan:** Området mellan Centralesplanaden, Resecentrum, Villagatan och söderut mot fjärden i Örnsköldsviks centrum.

**Stadsmässighet:** En rad kvaliteter måste samverka för att göra staden intressant och angenäm att vistas i, funktionell och hållbar. Några av de faktorer som är viktiga för att en bebyggd miljö ska upplevas stadsmässig är att:

- Den har tillgängliga och tilltalande offentliga rum – gator, torg, kajer och parker, för människors möten, rekreation, kontemplation och kommunikation.
- Den erbjuder upplevelser – både estetiska och kulturella, under olika årstider och olika delar av dygnet.
- Den rymmer en mångfald av funktioner och användningsområden.
- Den är tydlig. Gränsen mellan vad som är offentligt rum (gata, park, torg) och vad som är privat/halvprivat (kvarterets innergårdar och bebyggelse) är gestaltad och naturligt begriplig.
- Den är orienterbar. Som besökare ska man kunna förstå man hur man finner större stråk och viktigare målpunkter.
- Den har en kvartersstruktur som erbjuder förändringsmöjligheter avseende användning och ägande, vilket främjar långsiktigt hållbar social, ekonomisk, ekologisk och teknisk utveckling.

**Strandskydd:** Lagstadgat skydd (miljöbalken) som råder vid havet samt vid insjöar och vattendrag. Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt till att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Skyddet omfattar land- och vattenområdet intill 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd. Länsstyrelsen kan utöka strandskyddet upp till 300 meter om det behövs för att säkerställa något av strandskyddets syften.

**Tätortsnära natur:** Natur i anslutning till bebyggelse där de rekreativa värdena värderas högt. Tätortsnära natur är belägen inom 300 meter - 3 km från en tätort och avståndet bestäms av tätortens storlek och nyttjandegraden av ett naturområde ur rekreationssynpunkt.

Tillämpade buffertzoner för olika folkmängder i tätorter. Källa: SLU.

Tätorts folkmängd	Exempel på tätort	Buffertzon (meter)
200–999	Mellansel	300 (200 m enl. SLU)
1 000–4 999	Bjästa	500
5 000–9 999		800
10 000–49 999	Örnsköldsviks centralort	1 500

**Väsentliga samhällsintressen:** Begreppet väsentliga samhällsintressen används i den fördjupade översiktsplanen för att beskriva när brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk. Dessa samhällsintressen är exempelvis bostadsförsörjningsbehovet, sammanhållen förtätning, offentlig service, behovet av tekniska försörjningssystem samt säkerställa viktiga rekreationsintressen.





