

SAMRÅDSREDOGÖRELSE FÖR  
FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN  
ÖRNSKÖLDSVIKS CENTRALORT



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

ÖRNSKÖLDSVIKS CENTRALORT

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Översiktsplanen består av följande handlingar:

- Planförslag
- Digital karta (<http://karta.ornskoldsvik.se/ornkarta/?FOP>)
- Strategisk miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Samrådsredogörelse

Alla planhandlingar finns tillgängliga på kommunens webbsida: [www.ornskoldsvik.se/fop](http://www.ornskoldsvik.se/fop).

## Sammanfattning

Den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort är ett vägledande dokument som anger långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi samt grundragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden för 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. Till utställningshandlingen av den fördjupade översiktsplanen hör planförslaget, en strategisk miljökonsekvensbeskrivning samt detta dokument som redovisar de yttranden som kommit in under samrådet samt hur kommunen har valt att hantera dessa yttranden.

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort var ute på samråd från den 7 september till 7 november 2018. Under samrådet kom 61 yttranden in. Efter samrådet har planen ändrats och kompletterats med anledning av de inkomna yttrandena. I det här dokumentet redovisas vilka ändringar som har gjorts efter samrådet, samt de inkomna yttrandena (både sammanfattat och i sin helhet). Det omarbetade förslaget ställs nu ut för granskning under två månader från 1 april till 1 juni 2019.

Efter utställningen kommer kommunen återigen sammanställa alla inkomna yttranden och synpunkter. Därefter kommer översiktsplanen, för andra och sista gången, revideras utifrån de inkomna synpunkterna. Den fördjupade översiktsplanen planeras att bli antagen av kommunfullmäktige under hösten 2019.

# Innehåll

Sammanfattning .....	3
Vad är en översiktsplan? .....	6
Planarbete och planprocess .....	6
Tidig dialog .....	6
Samråd, utställning och antagande.....	7
Redovisning av samrådet.....	7
Synpunkter och kommentarer i sammandrag .....	8
Byggnad på jordbruksmark.....	9
Bioraffinaderi.....	9
E4 förbifart Örnsköldsvik – tunnel genom Åsberget.....	9
Näringslivsperspektivet.....	10
Siktlinjer och byggnadshöjder .....	10
Parkeringsplatser i centrum.....	11
Skydds-zoner i Domsjö verksamhetsområde.....	11
Lungviks småbåtshamn .....	12
Arnäsbackens kulturmiljöområde .....	12
Skyddsavstånd från transportleder för farligt gods .....	13
Strategisk miljökonsekvensbeskrivning .....	13
Samrådsyttranden.....	15
Nämnder och råd.....	15
Statliga och regionala organisationer .....	18
Kommuner.....	42
Lokala föreningar och organisationer .....	43
Företag .....	66
Politiska partier .....	71
Privatpersoner.....	87
Bilagor .....	108
Bilaga 1: Advisory Board .....	108
Bilaga 2: Bildningsnämnden.....	110
Bilaga 3: BRF Örnsköldsvikshus nr1 .....	111
Bilaga 4: Hägglunds SK SkiTeam, Öviks Skidskytteförening och CK Örnen .....	113
Bilaga 5: Lungviks hamnförening och Örnsköldsviks segelsällskap.....	115
Bilaga 6: Brux AB: Förslag till ändring i texten .....	117

Bilaga 7: Privatperson 5 .....	118
Bilaga 8: Privatperson 15 .....	119
Bilaga 9: Privatperson 19 .....	122
Bilaga 10: Privatperson 22.....	126

# Inledning

## Vad är en översiktsplan?

Översiktsplanen ska ange såväl en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi som visar grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden. Planen ska ge tydlig vägledning och information till kommuninvånare, myndigheter och företag. En översiktsplan täcker generellt hela kommunens yta, men kan vara mer detaljerad (fördjupad) för en viss del av kommunen. 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. I översiktsplanen beskrivs också riksintressen och vilken hänsyn som bör tas till exempelvis kulturhistoriska kvaliteter, naturvärden och risk för bullerstörningar eller översvämning. 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.

## Planarbete och planprocess

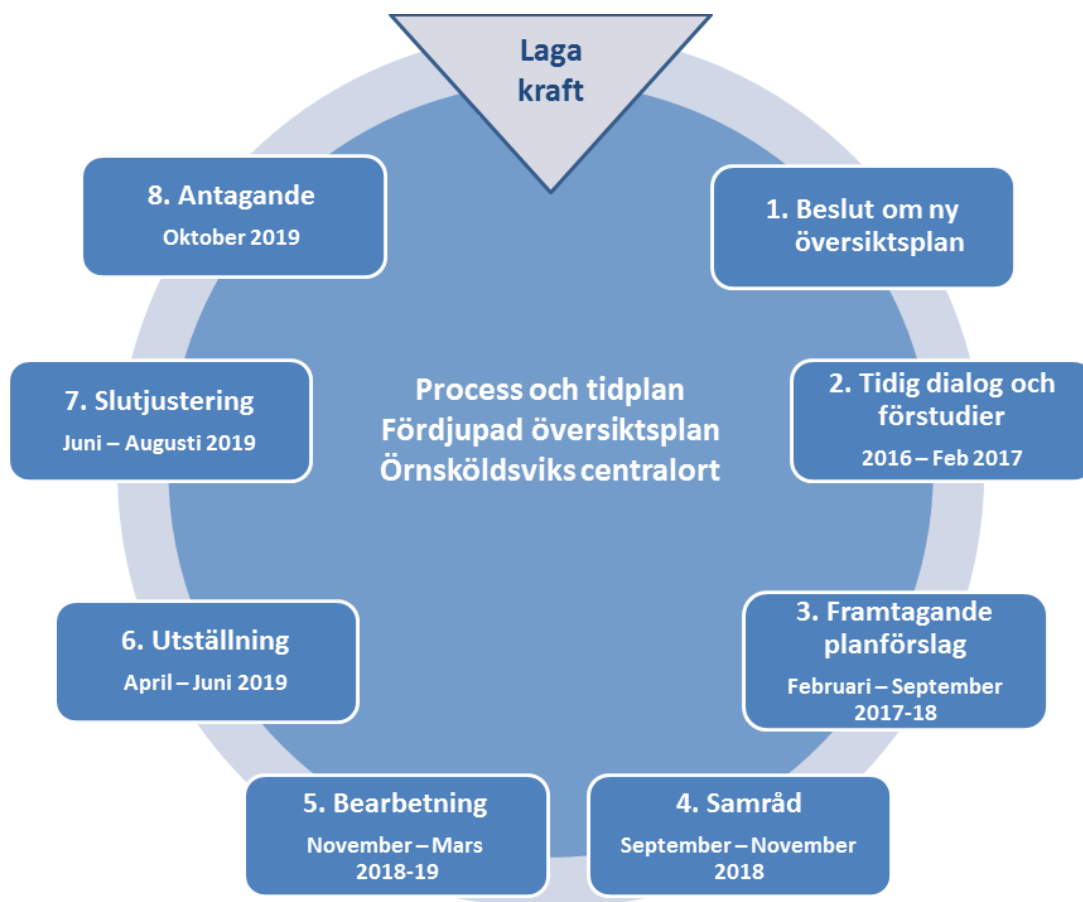
Planarbetet samordnas vid Kommunledningsförvaltningen av Tillväxtavdelningen. I arbetet deltar tjänstepersoner med olika kompetenser från olika delar av den kommunala förvaltningsorganisationen. Projektets styrgrupp utgörs av chefer från samhällsbyggnadsförvaltningen och kommunledningsförvaltningen. Projektets politiska referensgrupp har bestått av majoritets- och oppositionspolitiker från kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden.

## Tidig dialog

I november 2016 och januari 2017 hölls en tidig medborgardialog genom fem workshoppar. Syftet var att samla in synpunkter om centralortens framtida utveckling och informera om att en fördjupad översiktsplan tas fram. Workshopparna riktade sig till allmänhet, föreningar, tjänstepersoner, politiker, myndigheter och näringsliv. Fokus för workshopparna var behovet av utveckling i centralorten på 20 års sikt inom följande områden: bostäder, fritid och nöje, infrastruktur och trafik, samt näringsliv och handel. Totalt deltog 127 deltagare (43 % kvinnor och 57 % män) vid fem tillfällen med representanter från allmänhet, föreningar, den kommunala förvaltningen, politiska nämnder och näringsliv. Fördelning av workshopdeltagare såg ut på följande sätt:

- 43 deltagare fördelade i 12 workshopgrupper med allmänhet, föreningar, fritidspolitiker
- 56 deltagare fördelade i 11 workshopgrupper med tjänstepersoner, politiker och myndigheter
- 28 deltagare fördelade i 5 workshopgrupper från näringsliv och näringslivsorganisationer

Analysen av de insamlade synpunkterna har utgjort ett underlag vid framtagandet av den fördjupade översiktsplanen. Analysen finns tillgänglig på projektets webbsida: [www.ornskoldsvik.se/fop](http://www.ornskoldsvik.se/fop).



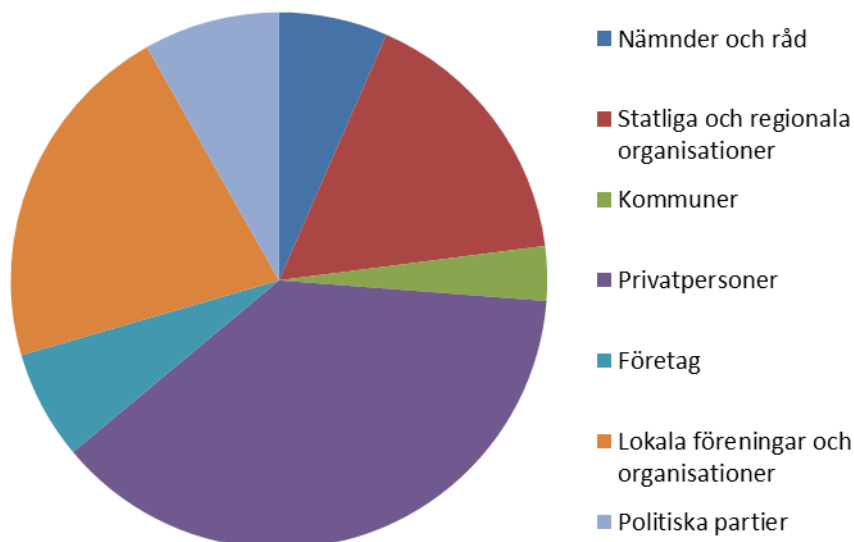
## Samråd, utställning och antagande

När kommunen upprättar eller ändrar en översiktsplan ska det samrådats med bland andra länsstyrelsen och grannkommuner med flera. Kommuninvånarna ska också ges chansen att säga sin mening. Efter samrådet görs de ändringar kommunen anser befogade och synpunkterna samlas i en samrådsredogörelse där även de förändringar som synpunkterna föranlett redovisas. Därefter ställs det slutliga förslaget ut i minst två månader och berörda får en ny chans att tycka till om de förändringar som gjorts efter samrådet. Länsstyrelsen lämnar i detta skede ett granskningsyttrande. Efter utställningsperioden görs eventuella justeringar och sedan antas översiktsplanen i kommunfullmäktige.

## Redovisning av samrådet

Förslaget till Fördjupad översiktsplan för Örnköldsviks centralort var ute på allmänt samråd från den 7 september till 7 november 2018. Under samrådet kom 61 yttranden in: 10 från statliga och regionala myndigheter, 4 från kommunala nämnder och råd, 5 från politiska partier, 13 från lokala föreningar och organisationer, 4 från företag i kommunen och 23 från privatpersoner.

## Inkomna yttranden



Samrådshandlingarna fanns under samrådstiden tillgängliga i kommunhuset Kronan, på Arkenbiblioteket, samt på kommunens hemsida. Den 23 september hölls ett öppet samrådsmöte dit allmänheten bjöds in för att få information om och möjligheter att diskutera planförslaget. Till det öppna samrådsmötet kom ungefär 30 personer. Under samrådstiden har tjänstepersoner från projektgruppen blivit inbjudna att föredra och diskutera planförslaget för diverse föreningar, företag och politiska nämnder.

Information om samrådet har bland annat gått ut genom annonser i tidningar såsom Örnköldsviks Allehanda, Tidningen 7 och Nolaskogs, samt via ett e-postutskick. Dessutom har information om samrådet funnits som nyhet på kommunens hemsida: [www.ornskoldsvik.se](http://www.ornskoldsvik.se). Det har varit möjligt att komma med synpunkter om planförslaget under samrådstiden genom olika kanaler, bland annat via e-post, via ett webbformulär på kommunens hemsida, via ett pappersformulär i kommunhuset Kronan och via brev.

Alla yttranden och synpunkter har sammanställts och besvarats i detta dokument. Synpunkterna behandlar såväl övergripande frågor som enskildheter i planförslaget och innehåller i många fall önskemål om kompletteringar och förtydliganden av planens innehåll. Eftersom en del yttranden innehöll bilagor har dessa bilagts i slutet av det här dokumentet.

## Synpunkter och kommentarer i sammandrag

I detta avsnitt sammanfattas synpunkter som rör viktiga strategiska frågor och frågor som lyfts fram i flera inkomna samrådsyttranden.

Här beskrivs också vilka ändringar som gjorts med anledning av synpunkterna samt motiv till varför vissa synpunkter inte har tillgodosetts. Utöver detta kommenteras enskilda synpunkter i sammanställningen av samtliga yttranden nedan.



## Byggande på jordbruksmark

Flera föreningar och privatpersoner har inkommit med synpunkter som handlar om att bygga på jordbruksmark. Skrivningarna i den fördjupade översiktsplanen anses vaga, och det trycks på att det är viktigt med tydliga regler så att alla behandlas lika vid handläggning gällande byggande på jordbruksmark. Synpunkter har bland annat framförts för att byggprojekt som drivits av privatpersoner har behandlats på andra sätt än kommunala byggprojekt.

Avsnittet om tätortsnära jordbruksmark och odlingslandskap har reviderats efter samråd. Kommunen har specificerat att bevarandet av jordbruksmark i första hand berör brukningsvärd jordbruksmark. Vad som menas med brukningsvärd jordbruksmark framgår numera av den reviderade texten. Flera av inriktningarna under avsnittet har också ändrats, och sammantaget är nu avsnittet tydligare sammankopplat med miljöbalkens (3 kap. § 4) lydelse om brukningsvärd jordbruksmark. Till följd av de ändrade inriktningarna har det i texten även specificerats vad kommunen anser är sådana väsentliga samhällsintressen som vid behov kan tillåtas medge inlämningsanspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark. Det kan därmed, utifrån väsentliga samhällsintressen, i vissa fall vara motiverat att bygga exempelvis bostäder, skolor, omsorgsboende, eller annan offentlig service på jordbruksmark. Begreppet jordbruksmark definieras nu även i översiktsplanens ordlista.

## Bioraffinaderi

Ett flertal privatpersoner och företag har efterfrågat kommunens syn på en etablering av ett större bioraffinaderi på Domsjö verksamhetsområde och vilken planberedskap som finns rörande detta. Eftersom det inte finns något beslut gällande en etablering av bioraffinaderi kan kommunen inte planera för det eller diskutera saken i den fördjupade översiktsplanen. Det finns dock med i kommunens kontinuerliga arbete och dialog förs med berörda parter. Det är en stor satsning som skulle ge flera tusen arbetstillfällen. Kommunen vill vara så behjälplig som möjligt vid etablering av verksamhet och ser positivt på en etablering av bioraffinaderi.

Synpunkterna föranleder inga förändringar av den fördjupade översiktsplanen.

## E4 förbifart Örnsköldsvik – tunnel genom Åsberget

Det finns en stor uppslutning bakom behovet av en omdragning av E4 till en förbifart genom Åsbergstunneln. Både privatpersoner och föreningar inom kommunen, samt regionala aktörer såsom Trafikverket, Länsstyrelsen i Västernorrland och Umeå kommun tillstyrker behovet av en förbifart. Men eftersom Trafikverket inte har avsatt pengar för en förbifart i den Nationella planen för transportsystemet 2018-2029, så ligger en tunnel genom Åsberget långt in i framtiden. I väntan på att ett finansieringsbeslut kommer från Trafikverket är det viktigt att utföra tillfälliga åtgärder för att förbättra säkerheten och miljön längs den nuvarande E4 genom centrum.

Trafikverket planerar för att bygga bort två farliga korsningar inom planområdet. Dessa är korsningen med väg 352 (Björnavägen) som byggs om till en cirkulationsplats under 2022-2023 och korsningen med väg 348 i Överhörnsås som utreds för närvarande. Andra gemensamma åtgärder som pågår och planeras är tillgänglighetsanpassning av hållplatser och övergångsställen i centrala delarna av Örnsköldsvik, ökad säkerhet för gående och cyklister längs Åsvägen samt åtgärder och program för en bättre luftkvalitet.

Synpunkterna föranleder inga förändringar av den fördjupade översiktsplanen.

## Näringslivsperspektivet

Flera företag, privatpersoner, partier och föreningar lyfter fram att näringslivets behov för att kunna vara en del i att driva kommunens tillväxt framåt inte uppfylls av planen. Ett politiskt parti lyfter exempelvis att det är viktigt att skapa fler arbetstillfällen för en hållbar tillväxt. Representanter från näringslivet anser att det behövs en tydligt uttalad inriktning från kommunen att även industrin ska främjas. De menar att nuvarande inriktningar kopplat till säkerhets- och bullerzoner försvårar för att behålla och expandera verksamheter inom Domsjöområdet. Ett företag menar att kommunen bör beskriva näringslivet i mer positiva ordalag då dessa genererar arbetstillfällen. Andra representanter från näringslivet trycker på behovet av att möjliggöra för industrier och företag i Örnsköldsvik att växa genom att bland annat planera för effektiva transportsystem för gods.

Synpunkterna har föranlett vissa ändringar av den fördjupade översiktsplanen. Avsnittet om näringslivsverksamheter har reviderats efter samrådet och ett stycke om vikten av Örnsköldsviks basindustri har lagts till. Även i planens inledande del har näringslivets betydelse lyfts fram på flera platser. Kommunen delar uppfattningen om att en samverkan mellan kommunen och industrin kring behoven av gemensamma insatser för att bibehålla konkurrenskraften på lång sikt är viktig för att skapa ett ekonomiskt hållbart Örnsköldsvik. Örnsköldsviks kommun arbetar kontinuerligt för ett näringslivsklimat som gör det enkelt att vara företagare och som gör att fler företag utvecklas och etablerar sig här.

## Siktlinjer och byggnadshöjder

Flera föreningar, företag och privatpersoner har kommit in med synpunkter om byggnadshöjder och siktlinjer i centrum. De synpunkter som har kommit in varierar, där flertalet privatpersoner och föreningar menar att det är viktigt att siktlinjerna hålls, och att ännu större begränsningar bör redovisas för att bevara siktlinjer och utsiktspunkter. Ett antal företagarföreningar menar, å andra sidan, att det är olämpligt att fastslå byggnadshöjder i planen.

För att ge övergripande helhetssyn och underlätta kommande detaljplanering och lovgivning avseende bebyggelsens höjd har en karta tagits fram (s. 17 i den fördjupade översiktsplanens samrådshandling). Här redovisas var högre hus med fördel kan prövas lämpliga och var det är extra viktigt att byggnadernas höjd anpassas till omgivande stadsmiljö. På kartan redovisas också siktlinjer av stort allmänt intresse.

Den fördjupade översiktsplanen för centralorten fastslår inga byggnadshöjder. Däremot görs en strategisk bedömning av var högre bebyggelse med fördel kan prövas lämpligt liksom inom vilka områden som det är extra viktigt med anpassning till omgivande stadsmiljön. Bebyggelsens höjd regleras efter behov vid detaljplanläggning och prövas vid bygglov. Att ta upp dessa frågor i den fördjupade översiktsplanen bidrar till att skapa en gemensam målbild och en tydligare, snabbare och mer transparent handläggning vid kommande detaljplaner, bygglov, etc.

De siktlinjer som redovisas i den fördjupade översiktsplanens samrådshandlingar är de inom stadskärnan som bedöms ha störst allmänt intresse. Av inkomna yttranden har det framkommit fler förslag på siktlinjer men inga som utgår från ett tydligt allmänt intresse. Därför görs ingen revidering av siktlinjerna vid framtagande av den fördjupade översiktsplanens granskningshandlingar.

I handläggningen av bygglov och detaljplaner avgörs hur de siktlinjer som den fördjupade översiktsplanen redovisas ska säkerställas i det konkreta enskilda fallet. På samma sätt som med

byggnadshöjderna bidrar också siktlinjerna till att skapa en gemensam målbild och en tydligare, snabbare och mer transparent handläggning vid kommande detaljplaner, bygglov, etc.

Synpunkterna föranleder inga förändringar av den fördjupade översiktsplanen.

## **Parkeringsplatser i centrum**

Flera företag, privatpersoner, partier och föreningar har framfört synpunkter och förslag gällande parkeringar i Örnsköldsviks centrum. Synpunkter har framförts rörande att det inte diskuteras vilken betydelse lättillgänglig bilparkering har för centrumhandeln, gratisparkeringar i centrum/stadskärnan föreslås, förslag om att allmänna parkeringsplatser i centrum tas bort. Vidare har synpunkter framförts om att behovet av allmänna parkeringsplatser, öppna och/eller i parkeringshus-/garage, istället byggs i centralortens mera perifera lägen. Ett antal synpunkter rör förslag om att utöka parkeringsmöjligheter med fokus på tillgänglighet, behov av pendlarparkering i stationsnära lägen, samt behov av fler och bättre cykelparkeringar.

Den centrumnära handeln i Örnsköldsviks kommun är prioriterad och med fler boende i tätort och centrum ökar underlaget och möjligheten till att bedriva en lönsam handel. I och med att Örnsköldsviks tätort och centrum förtätas får det konsekvenser på parkeringsytor, handel och miljö. Exploateringar gör att behovet av parkeringsplatser ökar på grund av att befintliga ytparkeringar byggs bort och nybyggnationer kräver parkeringar till boende och verksamheter. Mark för parkering kan effektiviseras genom att i första hand anordna bilparkering i parkeringshus- och garage. Det är också viktigt att förbättra förutsättningarna för de som vill använda sig av andra transportslag än bilar, såsom cykel eller kollektivtrafik, samt för de som väljer att gå.

Alla som bor och verkar i Örnsköldsviks kommun kommer dock inte kunna ta sig till och från centralorten utan bil.

Kommunen ser dock inte att gratis parkeringar i centrum skulle vara önskvärt utifrån ett miljöperspektiv. Örnsköldsviks kommuns plan för att möta dessa utmaningar är i stället att möta parkeringsbehovet med större parkeringsanläggningar i stadskärnan där parkeringsytorna är lättillgängliga från de större vägarna.

I samband med exploatering i centrum kan också 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 verksamma i fastigheten via medlemskap i bilpool eller betala prova på-kort på kollektivtrafiken i Örnsköldsvik.

Synpunkterna föranleder inga förändringar av den fördjupade översiktsplanen.

## **Skyddszoner i Domsjö verksamhetsområde**

Flera synpunkter har inkommit från föreningar och företag om säkerhets- och bullerzonerna kring Domsjö verksamhetsområde. Framförallt har synpunkter framförts rörande oklara formuleringar, bland andra "m.m." och "såsom", som kan leda till svårigheter i framtida tillståndsgivning för verksamheterna i området. Ändringar föreslås i skrivningar och inriktningar.

Synpunkterna har föranlett vissa ändringar av den fördjupade översiktsplanen. Bland annat har inriktningarna förtydligats så att det nu framgår att det bör eftersträvas att bostäder som idag finns inom den inre säkerhetszonen på sikt bör ersättas av verksamheter som passar in i verksamhetsområdet, samt att inga nya bostäder eller annan störningskänslig verksamhet bör tillkomma inom den inre säkerhetszonen. De oklara formuleringarna har alltså plockats bort, liksom inriktningen att industrin ska lösa in bostäder. Vidare har en inriktning ändrats så att det blivit tydligare att syftet är att upprätthålla en acceptabel säkerhetsnivå utanför den inre säkerhetszonen.

Detta möjliggör bland annat för serviceverksamheter som är viktiga för områdets funktion att få fortsätta vara kvar. Det leder också till en ökad tydlighet, där kommunens vilja att undvika bostäder inom den inre säkerhetszonen förtydligas utan att ställa direkta krav på de industriverksamheter som finns inom den inre säkerhetszonen.

Bullerzonerna som finns med i planen är uppskattningar, men vid planläggning och handläggning av ärenden kopplat till buller ska mer exakta mätningar utföras.

### **Lungviks småbåtshamn**

Flera synpunkter har inkommit från föreningar och företag om utvecklingsområdet vid Lungviks småbåtshamn. Framförallt rör synpunkterna att det finns en risk för att förlora båtlivet i Örnsköldsvik om hamnens vinterupplagsplats försvinner till en annan plats.

Vinteruppställningsplatser är en ytkrävande verksamhet som inte passar i ett så pass centralt läge. Det är viktigt att de centrala strandnära lägena i Örnsköldsvik kommer allmänheten tillgodo. Kommunen delar uppfattningen om att båtlivet är viktigt för Örnsköldsvik och Örnsköldsviksfjärden. Kommunens inställning är att en ny uppställningsplats kommer att upprättas i samråd med berörda innan den nuvarande avvecklas.

Synpunkterna föranleder inga förändringar av den fördjupade översiktsplanen.

### **Arnäsbackens kulturmiljöområde**

Arnäsbacken är ett kulturmiljöområde som blivit utpekad som riksintresse. Flera synpunkter har inkommit om kulturmiljöområdet.

Flera privatpersoner tycker att riksintresset Arnäsbacken behöver begränsas till att endast omfattas av Arnäsbacken, samt den omdelbara närheten omfattande kyrkan, skolan, m.m. Naturskyddsföreningen anser att Arnäsbacken inte bör utgå som riksintresse.

Vad gäller riksintresset för kulturmiljö, Arnäsbacken (Y41), arbetas det från länsstyrelsens håll med en översyn där förslaget är att gränsdragningen och motiven i stor omfattning bör revideras, detta innebär dock inte att riksintresset tas bort. Man har i översynen kommit fram till att det är områdets fornlämningsmiljö som är det som är av nationellt intresse. Kommunen avvaktar Riksantikvarieämbetets beslut innan ändringarna läggs in i översiktsplanen. Kyrkan och skolan kommer även fortsättningsvis att vara skyddade, men troligtvis inte som riksintressen.

Synpunkterna har föranlett vissa ändringar av den fördjupade översiktsplanen. Inriktningen om Arnäsbacken ändras i den fördjupade översiktsplanen för att styrka länsstyrelsens förslag till revidering av riksintresseanspråket.

## **Skyddsavstånd från transportleder för farligt gods**

Flera privatpersoner, föreningar och företag och myndigheter har inkommit med synpunkter om skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Framförallt har synpunkter framförts rörande skyddsavståndens påverkan på befintlig bebyggelse och privat markägande. Ett antal privatpersoner menar att områden inom skyddsavståndet till transportlederna som redan är bebyggda inte utgör en sann skyddszon och att en skyddszon möjligen kan påverka användandet av ett område. Utöver detta framförs också att det i texten har angivits olika avstånd och säkerhetsåtgärder som bedöms som rimliga vid planering av områden i närheten av transportleder där farligt gods kan transporteras.

Skydds-/riskhanteringsavstånden är ett sätt för kommunen att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte placeras i områden där det finns risk för olycka med transporter som fraktar farligt gods och att nödvändiga skyddsåtgärder görs i de fall det bedöms lämpligt. Riskhanteringsavstånd på 150 meter för känsliga verksamheter innebär att riskutredning eller annan typ av bedömning behöver göras vid tillkommande bebyggelse i de områden som berörs av riskhanteringsavstånden. För samtliga farligt godsleder gäller att nya byggnader ska uppföras på ett minsta skyddsavstånd om 40 meter.

Synpunkterna har föranlett vissa ändringar av den fördjupade översiktsplanen. Texten i avsnittet om riskhanteringsavstånd till transportleder för farligt gods har reviderats efter samråd. Förtydligande och korrigerande rörande avstånd och säkerhetsåtgärder har gjorts.

## **Strategisk miljökonsekvensbeskrivning**

Här sammanfattas de ändringarna som har gjorts i planens medföljande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) efter samrådet. Det är framförallt avsnitt 5 och 7 i MKB som reviderats. Övriga, mindre omfattande, korrigeringar än de som beskrivs nedan har gjorts i MKB utifrån ändringar som gjorts i den fördjupade översiktsplanen.

### **Avsnitt 5**

Texten förklarar nu tydligare hur bedömningen av miljöeffekter har gjorts i en tregradig skala. Målet med skalan är att tydliggöra vilka delar planen som bedöms kunna medföra positiva miljöeffekter och som då kan lyftas och byggas vidare på, respektive vilka delar planen som bedöms kunna medföra risk för negativa miljöeffekter. MKB innehåller därför även redovisning av de skyddsåtgärder som kan vidtas och planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa betydande negativa miljöeffekter.

Förtydligande har också lagts till rörande åtgärder för att förbättra luftkvaliteten och sänka bullernivåerna i centrum. MKB ger nu fler exempel på de åtgärder som kommunen gör idag och vad den fördjupade översiktsplanen föreslår. Till exempel att planen innehåller åtgärder för att kunna minska bilberoendet och få fler att gå, cykla och åka kollektivt, att planen föreslår anläggande av fler parkeringsmöjligheter vid infarterna vilket minskar den extra trafik som söker parkeringsplats i centrum, samt åtgärder som redan genomförts såsom sänkt hastighet längs Centralesplanaden.

MKB nämner nu också åtgärder som på kortare sikt (innan Åsbergstunneln byggs) kan genomföras för att förbättra luftkvaliteten i centrum.

Övriga korrigeringar har gjorts i texten rörande bebyggelse vid Domsjö verksamhetsområde, samt riskhanteringsavstånd till väg och järnväg i enlighet med ändringar i den fördjupade översiktsplanen.

## **Avsnitt 7**

Texten i avsnitt 7 i MKB har kompletterats med att även kustvattenområden utgörs av vattenförekomster med fastställda normer enligt vattenförvaltningsförordningen.

Nu uppmärksammas på ett flertal ställen i texten också att det dag- och avloppsvatten som uppkommer i samhället medför risk för negativa effekter i recipienten. MKB föreslår att utredningar görs för att tydliggöra vilka åtgärder som krävs för att kunna genomföra den fördjupade översiktsplanen utan att försämra statusen i exempelvis Örnköldsviksfjärden. Ett resonemang finns nu också rörande orsaken till förhållandena i berörda kustvatten.

Förtydligande har också lagts till rörande åtgärder för att förbättra utomhusluft och omgivningsbuller.

# Samrådsyttranden

Nedan samlas alla enskilda yttranden som har inkommit under samrådet samt kortare svar på dessa.

## Nämnder och råd

### Advisory Board

*Underlag som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 1.*

*Vad tycker ni om den framtidsutveckling som målas upp i planen?*

Översiktsplanen låter bra, är genomtänkt och har ett bra framtidsstänk däremot har den ett svårläst språk med svåra formuleringar. Man kan optimera markanvändningen på bästa sätt genom områden som stora torget, hamnen och centrum. I planeringen av markanvändningen önskas mer lokaler för kultur t.ex. teater, andra aktiviteter, shopping (mer butiker) och restauranger. Detta kan skapa attraktiva och fler arbetsmöjligheter samt ge torget och centrum mer besökare och få folk att bo kvar här i Örnsköldsvik. Det finns redan många aktiviteter men det kan vara en svår process att t.ex. ta sig dit, man ska göra aktiviteterna mer lätt tillgängliga och förenklade så processen tas bort och ett mer spontant intresse skapas.

Uppskattas att man fokuserar på hållbarhet och natur genom att planera för många grönområden i centrum och andra bostadsområden. Det önskas fler promenadslingsor - inte bara i stan.

*Vad tycker ni om de strategiska planeringsinriktningarna?*

Att bygga en stad inifrån och ut är ett bra koncept, man borde maximera området och trycka ut industrierna för att skapa en större stadskärna och ge den ett större intresse. För att ge stadskärnan ett större intresse bör man ha fler aktiviteter öppna under kvällstid t.ex. affärer och restauranger, involvera naturen i tex. husbygge, styra E4an mot Åsberget, fler mötesplatser för annat än sport och skapa större möjlighet för dem utanför stan att komma till mötesplatserna. Andra förslag är att ljusa upp inne i stan och längs t.ex. Gula leden eftersom det ger mer trygghet för invånarna, ha energismarta laddningsstationer för det kan locka folk dit, utomhusbadplatser i stan och utnyttja de platser vi redan har t.ex. Åsberget - skapa fler och kreativa vägar upp, aktiviteter på toppen som en restaurang eller liknande och mer belysning längs tex. Gula leden.

Genom att göra staden mer attraktiv mår invånarna bättre och det lockar fler människor att flytta hit.

*Vilka tematiska områden i planen tycker ni är mest intressanta?*

De mest intressanta områdena för oss är:

**Miljö, hälsa, säkerhet** - En bra miljö är väldigt viktig för stadens framtid och att ha en bra miljö i stan ger en säkerhetskänsla. Trygghet bidrar till samhällsutvecklingen och yngre generationer har miljön och hållbarhet i åtanke och en stad som vågar satsa på en hållbar utveckling blir då attraktiv.

### Kommentarer:

Ambitionen är att så många som möjligt ska kunna ta till sig planen. Kommunen ser över planförslaget och ändrar språket så det blir mer lättförståeligt där det är möjligt.

Kommunen håller med om att förutsättningar för levande handel och ett levande kulturliv i centrum är viktigt. I de utvecklingsområden som har pekats ut i planen finns lämpliga markområden för bland annat kultur- och shopping. I planen har också behovet av fler strandpromenader i hela centralorten lyfts fram.

Tillgänglighet till friluftsområden och trygghet på offentliga platser i centrum är något som lyfts fram i planen. Åsberget bör vara ett lugnt och tillgängligt friluftsområde utan restauranger och liknande.

<p><b>Trafik och kommunikation</b> - Det är viktigt att invånarna träffar varandra, man ska tillgängliggöra allt för alla, kommunikation håller samhället igång och ger ett flöde i samhället som resulterar till mer trygghet i samhället.</p> <p><b>Friluftsliv, fritid och kultur</b> - Detta skapar egna intressen och man ska få ha möjlighet att få utöva och utveckla samt ta del av andras intressen.</p> <p><b>Bostäder</b> - Viktigt att skapa fler bostäder som passar alla och fler hyresrätter för de yngre som ska flytta hemifrån. Arkitekturen är även en viktig del.</p> <p><b>Mötesplatser, målpunkter och stråk</b> - Man borde utveckla stråket i strandparken och hamnen och inne i stan.</p> <p><i>Övrigt</i> Språket i översiktsplanen bör förenklas så att alla kan ta del av informationen och förstå den.</p>	
<p><b>Bildningsnämnden</b> <i>Förslag till ny text som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 2.</i></p> <p><i>Synpunkter om Skolans närnaturområden</i> I samband med det externa samrådet för den fördjupade översiktsplanen för centralorten och det projekt som pågår kring skolans närnaturområden, har bildningsförvaltningen sett över de skrivelser som finns kring skolans närnaturområden, som på flera punkter innehåller felaktigheter i kommunens hittillsvarande planer.</p> <p>Utifrån dessa beslutar bildningsnämnden att ställa sig bakom framtagna definitioner och inkomma med dessa till det externa samrådet, eftersom nämnden, men inte förvaltningen kan yttra sig vid detta.</p> <p>Ett inventeringsarbete genomförs under 2017-2018 kring förskolornas och skolornas närnaturområden och i samband med detta har förvaltningen valt att tydligskrivna definitionerna. I kommunens officiella dokument – översiktsplan, grön plan och i den kommande fördjupade översiktplanen för centralorten – skiljer sig definitionerna åt sinsemellan, men dessutom mot de definitioner som bildningsförvaltningen numera använder.</p> <p>På nästa sida följer de skrivelser som för närvarande finns i den fördjupade översiktsplanen. Utifrån dessa redovisas vad bildningsförvaltningen vill stryka har rödfärgad överstruken text, medan tilläggen framgår med blåfärgad text.</p> <p>Under ändringsförslagen lämnas i sin helhet de texter som föreslås.</p> <p>Förhoppningen är att detta kan ändras inför fastställandet av den fördjupade översiktsplanen för centralorten. Förvaltningen får komplettera med ytterligare information om förslaget ger upphov till frågor.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Synpunkterna beaktas. Skrivning om närnaturområden korrigeras utifrån Bildningsnämndens förslag.</p> <p>En av de två definitionerna av närnaturområden plockas bort från ordlistan på s. 65.</p>



<p><b>Humanistiska nämnden</b></p> <p>Det är en omfattande översiktsplan som har tagits fram som också innehåller en långsiktig vision med utblick mot 2040.</p> <p>Humanistiska nämnden ser det som viktigt ur folkhälsoperspektiv att det planeras för natur- och friluftsområden. Det är också viktigt för folkhälsan att vid byggnationer ta hänsyn till och möjliggöra för allmänheten att komma i kontakt med hav, sjöar och andra vattendrag.</p> <p>Det är bra att planen uttalar vikten av att "utforma och planera allmänna platser, till exempel parker, fritidsanläggningar och torg på ett sådant sätt att de är tillgängliga och trygga för alla". Just känslan av trygghet är viktig för många medborgare och därför kan det också vara viktigt att dessa allmänna platser har erforderlig belysning också under dygnets och årstidens mörka timmar.</p> <p>Humanistiska nämnden anser att översiktsplanen bör ha i beaktande markområden för nämndernas olika målgrupper t.ex. psykosociala boenden, särskilda boenden för äldre och funktionshindrade, d.v.s. boenden som bör finnas nära centralorten och vara lämpligt placerad utifrån målgruppens behov. Föreslagen översiktsplan är en långsiktig plan som antar att år 2030 så består kommunen av 65 000 personer d.v.s. ungefär 10 000 fler än idag. På sid 4 står att "visionen syftar till att en del av dessa 10 000 utgörs av människor som inte bor i Örnsköldsviks kommun, men som förväntas vistas återkommande här, till exempel arbetspendlare". Detta blir något förvirrande. Vilka räknas till dessa 10 000 personer? Kommunens målsättning bör vara att samtliga av dessa är folkbokförda i kommunen och således också betalar sin skatt till kommunen.</p> <p>Detta får också konsekvenser för hur många bostäder som behöver byggas. Om delar av dessa 10 000 människor bor i andra kommuner så blir behovet av bostäder i Örnsköldsviks kommun inte lika stort.</p> <p>Humanistiska nämnden anser det klokt att man på sid 9 skriver att "planering och utformning av bostäder ska bidra till socioekonomisk uppblandning, motverka segregering och bidra till ökad integrering, även över generationsgränserna". Detta är viktigt för att undvika att vissa områden får högre status som boendeområde än andra.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Behov av markområden för nämndens olika målgrupper hanteras i kommunens lokalresursplan som revideras årligen.</p> <p>De 10 000 som omnämns utgår ifrån Vision Örnsköldsvik som arbetats fram från av Världsklass Örnsköldsvik. Vi är medvetna om att det inte nödvändigtvis innebär att alla 10 000 personer flyttar till Örnsköldsviks centralort. Däremot planeras för en eventuell befolkningsökning på cirka 7000 personer i planområdet i och med att det pekats ut cirka 3000 bostäder i planförslaget.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Omsorgsnämnden</b></p> <p>Det är en omfattande översiktsplan som har tagits fram som också innehåller en långsiktig vision med utblick mot 2040.</p> <p>Omsorgsnämnden ser det som viktigt ur folkhälsoperspektiv att det planeras för natur- och friluftsområden. Det är också viktigt för folkhälsan att vid byggnationer ta hänsyn till och möjliggöra för allmänheten att komma i kontakt med hav, sjöar och andra vattendrag.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Behov av markområden för nämndens olika målgrupper hanteras i kommunens lokalresursplan som revideras årligen.</p> <p>De 10 000 som omnämns utgår ifrån Vision Örnsköldsvik som</p>

<p>Det är bra att planen uttalar vikten av att "utforma och planera allmänna platser, till exempel parker, fritidsanläggningar och torg på ett sådant sätt att de är tillgängliga och trygga för alla". Just känslan av trygghet är viktig för många medborgare och därför kan det också vara viktigt att dessa allmänna platser har erforderlig belysning också under dygnets och årstidens mörka timmar.</p> <p>Omsorgsnämnden anser att översiktsplanen bör ha i beaktande markområden för nämndernas olika målgrupper t.ex. psykosociala boenden, särskilda boenden för äldre och funktionshindrade, d.v.s. boenden som bör finnas nära centralorten och vara lämpligt placerad utifrån målgruppens behov.</p> <p>Föreslagen översiktsplan är en långsiktig plan som antar att år 2030 så består kommunen av 65 000 personer d.v.s. ungefär 10 000 fler än idag. På sid 4 står att "visionen syftar till att en del av dessa 10 000 utgörs av människor som inte bor i Örnsköldsviks kommun, men som förväntas vistas återkommande här, till exempel arbetspendlare". Detta blir något förvirrande. Vilka räknas till dessa 10 000 personer? Kommunens målsättning bör vara att samtliga av dessa är folkbokförda i kommunen och således också betalar sin skatt till kommunen.</p> <p>Detta får också konsekvenser för hur många bostäder som behöver byggas. Om delar av dessa 10 000 människor bor i andra kommuner så blir behovet av bostäder i Örnsköldsviks kommun inte lika stort.</p> <p>Omsorgsnämnden anser det klokt att man på sid 9 skriver att "planering och utformning av bostäder ska bidra till socioekonomisk uppblandning, motverka segregering och bidra till ökad integrering, även över generationsgränserna". Detta är viktigt för att undvika att vissa områden får högre status som boendeområde än andra.</p>	<p>arbetats fram från av Världsklass Örnsköldsvik. Vi är medvetna om att det inte nödvändigtvis innebär att alla 10 000 personer flyttar till Örnsköldsviks centralort. Däremot planeras för en eventuell befolkningsökning på cirka 7000 personer i planområdet i och med att det pekats ut cirka 3000 bostäder i planförslaget.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
---	--

## Statliga och regionala organisationer

<p><b>Försvarsmakten</b></p> <p>Försvarsmakten har mottagit rubricerat ärenden och har följande synpunkt.</p> <p>Under rubriken riksintressen ser Försvarsmakten med fördel att ett avsnitt om riksintresse för totalförsvarets militära del läggs till. Förslag på text enligt nedan.</p> <p>I övrigt har Försvarsmakten inga synpunkter på planförslaget.</p> <p>Riksintresse för totalförsvarets militära del <i>Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) 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-</i></p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Synpunkterna beaktas. Den föreslagna texten om Riksintresse för totalförsvarets militära del läggs in i den fördjupade översiktsplanen under rubriken Riksintressen.</p> <p>Kommunen tar med sig informationen om att Örnsköldsviks flygplats pekats ut som ett område av betydelse för totalförsvarets militära del.</p>
--	---

<p><i>kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintressena.</i></p> <p><i>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 Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför, och högre än 45 m inom, sammanhållen bebyggelse. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten. Informationen används också som förberedelse för införandet av höga objekt i landets flyghinderdatabas.</i></p> <p>För kännedom har Örnsköldsviks flygplats pekats ut som ett område av betydelse för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ första stycket miljöbalken). Mer information om detta finns i riksintressesatalogen för Västernorrlands län som är utskickad till kommun och länsstyrelse och finns att tillgå på Försvarsmaktens hemsida. Detta har dock ingen inverkan på aktuell plan.</p>	
<p><b>Havs- och vattenmyndigheten</b></p> <p>Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter på underlaget. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Länsstyrelsen Västerbotten</b></p> <p>Länsstyrelsen Västerbotten har ingen erinran.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Länsstyrelsen Västernorrland</b></p> <p><i>Länsstyrelsen bifogade i sitt yttrande även yttranden från Sametinget, Försvarsmakten samt Svenska Kraftnät. Dessa yttranden har redovisats separat i samrådsredogörelsen.</i></p> <p><b>Bakgrund</b></p> <p>Örnsköldsviks kommun har upprättat ett förslag till fördjupad översiktsplan över centralorten. Översiktsplanen är på samråd enligt 3 kap. 9 § plan- och bygglagen (2010:900).</p> <p>Enligt 3 kap. 10 § plan- och bygglagen ska länsstyrelsen under samrådet särskilt</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ta till vara och samordna statens intressen,</li> <li>2. tillhandahålla underlag för kommunens bedömningar och ge råd i fråga om sådana allmänna intressen enligt 2 kap. som hänsyn bör tas till vid beslut om användningen av mark- och vattenområden,</li> <li>3. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket</li> </ol>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Allmänna synpunkter</b></p> <p>Kommunen anser att de allmänna intressen som är av intresse för varje bostads-, utvecklings och verksamhetsområde redan tas upp i beskrivningarna av respektive område.</p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>I miljökonsekvensbeskrivningen läggs ett nytt perspektiv in. I det nya perspektivet utvärderas</p>

miljöbalken,

4. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och

5. verka för att bebyggelse och byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

### Syftet med planen

Örnsköldsviks kommun har upprättat ett förslag till en fördjupad översiktsplan över centralorten som ska fungera som en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi gällande den avsedda användningen av mark- och vattenområden.

Kommunen har utarbetat fem stycken planeringsinriktningar som ligger som grund för den fördjupade översiktsplanen över centralorten. Inriktningarna som ligger som utgångspunkt för Örnsköldsviks centralorts utveckling är:

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

Länsstyrelsen anser att de övergripande planeringsinriktningarna är bra riktlinjer för den framtida utvecklingen av Örnsköldsviks centralort. Utformningen och målsättningen av inriktningarna är förenliga med miljö kvalitetsmålet *God bebyggd miljö* och ligger i linje med dess preciseringar.

### Avgränsning av planen

Örnsköldsvik har en kommunövergripande översiktsplan som antogs 2012 och tillägg till denna ett antal fördjupningar samt två tematiska tillägg som rör strandskydd (2011) och vindkraft (2008).

Den rubricerade fördjupningens geografiska avgränsning omfattar Örnsköldsviks tätort och de stadsdelar som innefattas i denna är: Centrum, Domsjö-Gene, Hörnett, Sund-Svedjeholmen, Själevad, Gullänget-Kroksta, Gimåt-Arnäsfall och Järved-Bonäset.

Den fördjupade översiktsplanen över centralorten kommer att ersätta de fördjupade översiktsplanerna för Själevad, Centrum, Inre Hamnen, Norra industriområdet och E4 genom Örnsköldsviks centralort. Kommunen har ytterligare tre fördjupningar som inte fullföljts men som godkänts som program. Dessa ersätts också i samband med att fördjupningen över centralorten antas. De tre fördjupningar som ersätts är Dekarsön, Hörnett och Varvsberget Tvillingsta.

Planhandlingarna för den fördjupade översiktsplanen över centralorten består förutom av huvuddokumentet även av en

eventuella konsekvenser ifall en omdragning av E4 inte blir av, men planens övriga inriktningar och åtgärder fortfarande gäller. Alltså ett slags mellan-alternativ mellan nollalternativet och planalternativet.

En referens till tabellen som finns i miljökonsekvensbeskrivningen och som visar en översiktlig bedömning av hur planen förhåller sig till de nationella miljö kvalitetsmålen läggs till i den fördjupade översiktsplanen.

### Riksintressen

#### *Riksintresse friluftsliv*

En hänvisning till Örnsköldsviks kommuns styrdokument (friluftspolitisk strategi och policy) som tydliggör hur kommunen avser att arbeta med friluftspolitik läggs till i den fördjupade översiktsplanen.

Örnsköldsviks kommun är en friluftskommun och arbetar för att främja friluftslivet inom kommunen. En del av detta är Höga kusten-leden som är en viktig besöksnod. En beskrivning av riksintressets värde läggs till i den fördjupade översiktsplanen.

#### *Riksintresse för totalförsvarets militära del*

Se samrådssvaret för försvarsmaktens yttrande.

#### *Riksintresse för kulturmiljö*

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande Arnäsbackens kulturmiljöområde har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

#### *Riksintresse för kommunikation*

Noteras. Förleder ingen ändring.

#### *Riksintresse för Godstrafik, sjöfart*

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

### Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen välkomnar kommunens förslag till en fördjupad översiktsplan över centralorten och ser positivt på att den ersätter och aktualiserar tidigare fördjupningar. Detta bidrar till ett enhetligare och mer överskådligt planeringsunderlag för kommande utveckling av Örnsköldsviks centralort. Strukturmässigt är den fördjupade översiktsplanen tydlig och lättläst. Kommunen redovisar på ett tydligt sätt vilka planeringsinriktningar som ligger till grund för den långsiktiga planeringen av den fysiska miljön samt motiverar kopplingen till Örnsköldsviks förutsättningar.

De föreslagna bostads- och näringslivsområdena är väl beskrivna med tillhörande inriktning och åtgärdsförslag. Allmänna intressen redovisas i förhållande till förslag på ny markanvändning för planområdet, men endast i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att denna redovisning även bör göras för respektive beskrivet område i planhandlingen för att tydliggöra förutsättningarna och sambanden på platsen. Bedömningarna och åtgärdsförslagen i miljökonsekvensbeskrivningen bör på samma sätt kopplas tydligare till planförslaget och respektive område. En tydligare koppling gör det enklare att väga olika intressen gentemot varandra i kommande planering.

Planförslaget utgår i stort från att E4 ska omledas genom Åsberget. Denna åtgärd är dock inte prioriterad i Trafikverkets nationella plan 2018-2029 och saknar i dagsläget finansiering. Kommunen utgår bland annat från denna lösning när det gäller att nå miljökvalitetsmål, dock är det osäkert i vilket tidsperspektiv en omdragning av E4 är aktuell. Det är önskvärt med ett ställningstagande för om givna planeringsinriktningar går i linje med en hållbar samhällsplanering om omdragningen inte blir av. En av huvudinriktningarna är att förtäta staden inifrån och ut. Vad blir konsekvenserna gällande t.ex. boendemiljö kopplat till buller och luftkvalitet vid en befolkningsökning om E4 ligger kvar?

Miljökvalitetsmålen har varit en utgångspunkt för framtagandet av den fördjupade översiktsplanen. Fördjupningen ger däremot ingen tydlig bild av vilka miljökvalitetsmål som berörs av planen eller hur utvecklingsinriktningarna förhåller sig till dessa. I miljökonsekvensbeskrivningen finns en tabell över samtliga miljökvalitetsmål och i vilken mån fördjupningen bidrar till eller motverkar uppfyllandet av målen. En referens till planens påverkan på miljömålen vore lämplig.

### Länsstyrelsens särskilda bevakningsområden

#### Riksintressen

Kommunen redovisar på ett tydligt sätt vilka riksintressen som ligger inom planområdet med hjälp av både text och kartunderlag. Översiktsplanen saknar dock beskrivning av hur kommunen avser

och hamnar

Se samrådssvaret på Trafikverkets yttrande gällande riksintresset för sjöfart och hamn.

### Miljökvalitetsnormer

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunen har gjort bedömningen att det inte är lämpligt att lägga in nulägesrapporter för miljökvalitetsnormer då dessa kan förändras över tid. Vid handläggning hänvisas istället till VISS databaser. Därför tas tabellen bort helt ur den fördjupade översiktsplanen, och hänvisning läggs in till miljökonsekvensbeskrivningens tabell som finns i dess första bilaga.

Förtydligande görs i miljökonsekvensbeskrivningen gällande planens effekter och konsekvenser för vattenmiljön.

I avsnittet om Företrade områden under Miljö, hälsa och säkerhet redogörs redan för den miljöskuld som Länsstyrelsen vill lyfta fram.

Förtydligande görs i miljökonsekvensbeskrivningen om att kust- och havsvattenområden också utgörs av vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormerna.

#### Miljökvalitetsnormer för luft

En hänvisning till tabellen i miljökonsekvensbeskrivningen läggs till i planförslaget.

Ett åtgärdsprogram för partiklar har tagits fram, och ett åtgärdsprogram för kvävedioxid är under framtagande i Örnsköldsviks kommun. I dessa anges åtgärder som syftar till att förbättra

att tillgodose berörda riksintressens värden i förhållande till förändrad mark- och vattenanvändning. Kan översiktsplanen kompletteras med konkreta åtgärder för att stärka berörda riksintressens värden?

*Riksintresse friluftsliv* som berör Höga Kusten-leden saknar en beskrivning av vad värdet för riksintresset är och hur kommunen avser att tillgodose detta vid förändrad markanvändning i centralorten.

*Riksintresse för totalförsvarets militära del* saknas i den fördjupade översiktsplanen och bör läggas till. Förslag på text finns i Försvarsmaktens yttrande som bifogas som bilaga till yttrandet.

#### *Riksintresse för kulturmiljö*

Angående riksintresse i den fördjupade översiktsplanen är det bra att det behandlas under ett eget avsnitt. Vad gäller riksintresset för kulturmiljö, Arnäsbacken (Y41), arbetas det från länsstyrelsens håll med en översyn där förslaget är att gränsdragningen och motiven i stor omfattning bör revideras, detta innebär dock inte att riksintresset tas bort. Man har i översynen kommit fram till att det är området fornlämningsmiljö som är det som är av nationellt intresse. Förslaget har dock ännu inte redovisats för kommunen och det är Riksantikvarieämbetet som kommer att fatta beslut i frågan.

#### *Riksintresse för kommunikation*

En omdragning av väg E4 genom Åsberget är utpekad som ett riksintresse för kommunikation vilket är väl redovisat i den fördjupade översiktsplanen. Hänsyn till den planerade Åsbergstunneln har vägts in gällande exploatering och förändring av befintlig bebyggelse i anslutning till E4:an vilket går i linje med kommunens planeringsinriktning att bygga för ett effektivt, hållbart transportsystem.

#### *Riksintresse för Godstrafik, sjöfart och hamnar*

Enligt inriktningen ska kommunen verka för att riksintresset för Örnköldsviks hamn begränsas till de delar som är av relevans för sjöfarten och inte omfatta hela Örnköldsviksfjärden till Bonässund. Det är Trafikverket Region Mitt som utför riksintressepreciseringar och prioriteringen av vilka riksintressen som ska preciseras görs i dialog med Trafikverket nationellt. Trafikverket uppmanar kommunen att inkomma med motivering till att en precisering av aktuell hamn är angelägen. En föreslagen åtgärd i den fördjupade översiktsplanen är att göra en infrastrukturutredning för godstransporter och flöden via sjöfart, väg och järnväg. Om kommunen initierar en sådan utredning vill Trafikverket gärna vara delaktigt i någon form.

### **Miljökvalitetsnormer**

#### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

luftkvaliteten i centralorten så att miljökvalitetsnormerna kan uppnås.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med fler exempel på de åtgärder som kommunen gör idag för att förbättra luftkvaliteten och vad den fördjupade översiktsplanen föreslår.

### **Område för landsbygdsutveckling i strandnära läge**

Områdena kommer även fortsättningsvis att redovisas i den digitala kartan som är en del av antagandehandlingen. Inget nytt ställningstagande har gjorts i och med antagandet av den fördjupade översiktsplanen, och därför kommer LIS-områdena inte att redovisas i respektive områdes karta.

### **Mellankommunala intressen**

Den befintliga regionala utvecklingsstrategins tre övergripande mål läggs in i den fördjupade översiktsplanen samt en kort beskrivning av hur planen förhåller sig till målen.

### **Hälsa, säkerhet och risker för olyckor, översvämning och erosion**

#### *Klimatanpassning*

I varje enskilt fall kommer en riskbedömning att göras med hänseende till risker för olyckor, översvämning och erosion. I kommunen finns fortfarande en del arbete kvar att göra gällande klimatanpassning.

Kommunen behöver bland annat göra en skyfallsanalys där det är möjligt att göra förtydligande av vilken återkomsttid för skyfall som är dimensionerade.

#### *Farligt gods*

Eftersom flera yttranden har

Informationen i avsnittet kring miljö kvalitetsnormer för vatten (s. 48 i planförslaget) är delvis ottydligt. Tabellen redovisar inte gällande norm för respektive vattenområde utan enbart de klassificeringar av status som vattenmyndigheten presenterar i VISS samt de kvalitetsfaktorer som har tidsatta undantag för att nå god ekologisk status. Det vore värdefullt om det av informationen framgår tydligt såväl nuvarande status som gällande miljö kvalitetsnorm. Miljökonsekvensbeskrivningens bilaga 1 innehåller ett referat av den efterfrågade informationen och en tydlig hänvisning hit vore värdefull.

Länsstyrelsen ser att det samlade materialet (planförslaget och MKB) ger en delvis divergerande bild av effekter och konsekvenser för vattenmiljön. Det blir till exempel tydligt i avsnitt 5.7 i planens MKB som slår fast att "Genomförandet av den fördjupade översiktsplanen bedöms kunna medföra betydande miljöeffekter avseende aspekten vatten, recipienter och vattentäkter", och det framgår också tydligt redan i tabellen under rubriken "Betydande miljöeffekter" (s. 6 i MKB) att planförslaget innebär negativa effekter för "Vatten – recipienter och vattentäkter". Även i redovisningen av bedömningar av hur planförslaget förhåller sig till miljö kvalitetsmålen (MKB tabell 3, s. 62-64) sägs att förslaget i viss mån motverkar miljö målen Ingen övergödning och Hav i balans samt levande kust och skärgård. Samtidigt görs bedömningen (MKB, avsnitt 7.2.4) att planen inte motverkar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna genom att vidta skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen anser alltså att det vore värdefullt att ännu tydligare ha som utgångspunkt att flertalet berörda vattenområden även bär på en stor samlad miljöskuld. Detta innebär att flera av de aktuella vattenområdena har bristande ekologiska funktioner, försämrad status och inte förmår leverera på hela potentialen av ekosystemtjänster och avspeglas med tydlighet i det faktum att inga av de berörda vattenförekomsterna uppnår sin respektive miljö kvalitetsnorm. En framåtsyftande plan med ambitioner att sätta ekologisk hållbarhet som överordnad dimension skulle på ett tydligare sätt peka på de utvecklingsbehov som en fungerande blå infrastruktur och efterlevnad av miljö kvalitetsnormer kräver.

Texten i avsnitt 7.2.2 i MKB missar på ett par ställen att även kustvattenområdena utgörs av vattenförekomster med fastställda normer enligt vattenförvaltningsförordningen.

#### *Miljö kvalitetsnormer för luft*

Miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid har i Örnsköldsviks centrum vid mätningar visat sig överskrida gränsvärdesnormerna. Det är främst under vår och höst som halten av partiklar överskrids då en stor del av fordonen kör med dubbdäck på snöfritt underlag. Örnsköldsvik är beläget i en dalgång och gaturummet som omgärdar E4 är relativt slutet vilket bidrar till att halterna av kvävedioxid ackumuleras under vinterhalvåret när luften står stilla. Fördjupningen redovisar varken

inkommit gällande skydds-/riskhanteringsavstånd från transportleder för farligt gods har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

#### *Lokalisering av farlig verksamhet*

I varje område där farliga ämnen hanteras behöver en enskild utredning göras. Därför anses det inte lämpligt att skapa en generell inriktning. En kort hänvisning till Svedjeholmen och Järveds oljehamn läggs dock till i den fördjupade översiktsplanen.

#### *Buller*

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Kommunen ska utföra bullermätningar och -karteringar avseende trafikbuller för att i ett senare skede kunna utreda vad som behövs för att minska bullrets påverkan.

Eftersom bostadsområdet på Varvsbergsvägen redan är detaljplanlagd har en bedömning gjorts gällande vilka åtgärder som är lämpliga för att bebygga området.

#### *Övriga synpunkter*

##### **Kulturmiljö och gestaltning:**

Skrivningarna om kulturmiljö och gestaltning beaktas. Text och inriktningar rörande kulturmiljö har reviderats och förtydligats.

Utpekade kulturhistoriskt värdefulla miljöer är idag till stor del markerade i ett GIS-skikt, som dock inte är komplett. Under 2018-

gränsvärdesnormer eller i vilken omfattning dessa överskrids i Örnsköldsvik.

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller både gränsvärdesnormer och en tabell där de senaste luftmätningarna i Örnsköldsviks sammanställts. En hänvisning till den mer detaljerade informationen i miljökonsekvensbeskrivningen borde läggas till. Kommunen hänvisar till att en omledning av E4 genom Åsberget är den åtgärd med störst påverkan för att klara miljökvalitetsnormerna långsiktigt. Att jobba med att främja kollektivtrafik istället för biltrafik och att ha ett hållbart transportperspektiv vid nybyggnation är andra åtgärder som tas upp. Då omledningen av E4 i dagsläget saknar finansiering bör den betraktas som en åtgärd som ligger långt fram i tiden.

Under åtgärder borde kommunen redovisa konkretare åtgärder för att minska överskridandet av partiklar och kvävedioxid utifrån dagsläget.

#### **Område för landsbygdsutveckling i strandnära läge**

Örnsköldsvik har redovisat LIS-områden i ett tematiskt tillägg till sin översiktsplan. De områden kommunen refererar till i fördjupningen där det är möjligt att upphäva strandskyddet till förmån för landsbygdsutveckling finns alla utpekade i kommunens tematiska tillägg rörande strandskydd. Områdena kunde också med fördel redovisas i respektive områdes karta. Ett förtydligande gällande vilket år det tematiska tillägget antogs skulle kunna tillföras avsnittet.

#### **Mellankommunala intressen**

Kommunen beskriver tydligt sin roll i regionen och dess koppling både till Region Västernorrland och Umeåregionen och vilka aktörer som anses viktiga gällande mellankommunala intressen. Örnsköldsviks näringsliv är exportorienterat och kommunen vill verka för en tydligare sammankoppling av regionerna genom viktiga infrastruktursatsningar. Den regionala utvecklingsstrategin för Västernorrlands län 2011-2020 redovisas som ett underlag för att nå regionala mål. Kommunen kan tydliggöra hur deras vision sammanfaller med den regionala utvecklingsstrategin.

#### **Hälsa, säkerhet och risker för olyckor, översvämning och erosion**

##### *Klimatanpassning*

Det är mycket positivt att planhandlingen beskriver behovet av att ta hänsyn till ett förändrat klimat i den fysiska planeringen. Avsnittet skulle med fördel kunna kompletteras med en karta som redovisar vilka riskområden som finns i centrala Örnsköldsvik vid ett förändrat klimat. Detta skulle förtydliga vilka områden som riskerar att utsättas för risker vid ett förändrat klimat. I avsnittet om "Miljö, hälsa och säkerhet" beskrivs att befintliga översvämning- och stabilitetskarteringar ska användas. Dessa borde finnas med som underlag i ovanstående beskrivning av

2019 pågår en nyinventering av de miljöer som ingår i det nu gällande styrdokument för kulturmiljö, inför en uppdatering av detta. GIS-skiktet ska underlätta handläggningen av planer och bygglov.

Många av våra miljöer i kulturmiljöprogrammet är betydligt yngre än från 1933. Det är helt enkelt en miss att hänsynen till dessa miljöers värden fallit bort i texten. Det åtgärdas. Formuleringen i PBL 2 kap 6 § används också i den fördjupade översiktsplanen.

#### **Friluftsliv och rekreation**

En hänvisning till Örnsköldsviks kommuns styrdokument (friluftspolitisk strategi och policy) som tydliggör hur kommunen avser att arbeta med friluftspolitik läggs till i den fördjupade översiktsplanen.

#### **Energi:**

Se svaret till Svenska kraftnät nedan.

#### **Trafik:**

I den fördjupade översiktsplanen har riktlinjer för exploateringar i närhet till transportleder för farligt gods redogjorts. I varje enskilt bostadsområde har också hänsyn till närliggande vägar och järnvägar tagits, även om detta inte står med i texten.

##### *Näringslivsverksamhet*

Kommunen anser att det södra verksamhetsområdet inte bör pekas ut som utvecklingsområde då det skiljer sig från övriga utvecklingsområden som pekats ut i centrum. Området bedöms exempelvis inte vara lämpligt för bostäder/blandad bebyggelse.

#### **Bostadsförsörjning:**



risker som finns för den bebyggda miljön.

Det är bra att det även i avsnittet om tekniska försörjningssystem (VA) och dagvattenhantering belyser behovet av att ta hänsyn till de ökade risker som ett förändrat klimat kan ge. Ökad nederbörd och förändrade grundvattenförhållanden påverka såväl möjligheten att leverera ett dricksvatten av god kvalitet, som riskerna för den infrastruktur av ledningar som behövs för denna leverans.

Att ge utrymme för mer flexibla dagvattenlösningar och uppmuntra öppna lösningar är positivt för såväl möjligheten att kunna hantera mer intensiva regn, som att det är ett trevligt inslag i stadsbilden som ger ett mervärde.

#### *Farligt gods*

Avsnittet som berör farligt gods har angett olika avstånd och säkerhetsåtgärder som bedöms som rimliga vid planering av områden i närheten av transportleder där farligt gods kan transporteras. I texten finns dock en del oklarheter som kommunen bör förtydliga:

Enligt föreslagen inriktning får ingen ny bebyggelse etableras närmare än 40 meter inom samtliga farligt godsleder. Samtidigt säger löptexten att *"Dock har riskutredningar som tidigare gjorts i Örnsköldsviks centralort för bebyggelsestyp tillhörande kategori "Zon C" visat på att skyddsavståndet ofta kan minskas ned till 40 meter (eller mindre) förutsatt att vissa riktlinjer följs gällande utformning och ventilation"*. Om det är löptexten som är gällande innebär det att det inte finns något absolut minimumavstånd vid bebyggelse i närheten av farligt godsleder. Kommunen hänvisar till att dessa riktlinjer även ska kunna ses som vägledande vid *framtida etableringar*. Kommunen bör förtydliga om detta syftar till etableringar i redan befintliga byggnader då texten upplevs motsägelsefull i förhållande till den givna inriktningen av ett skyddsavstånd på 40 meter.

På sida 53 i fördjupningen finns en illustration över rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning. Dock är bilden inte överensstämmande med texten. Det är oklart om det är 70 eller 75 meter som gäller som generellt närmaste gräns för exempelvis bostäder.

I enlighet med bilden ska zon D-bebyggelse (exempelvis skolor, större samlingslokaler och vårdboenden) vara placerad med ett skyddsavstånd på 150 meter. Detta är också det avstånd som redovisas som inriktning vid planering. I texten på sida 54 anges däremot ett skyddsavstånd på 30 meter.

Länsstyrelsen ser det som en brist att det råder oklarheter kring vilka skyddsavstånd som ska tillämpas.

#### *Lokalisering av farlig verksamhet*

Örnsköldsviks kommun har sedan hösten 2018 en policy för bostadsförsörjning med bostadsförsörjningsriktlinjer, antagen av kommunfullmäktige. En hänvisning till policyn läggs till i planen.

Den finns numera tillgänglig på kommunens hemsida.

#### **Rennäringen:**

Se svaret till Sametinget nedan.

I den fördjupade översiktsplanen berörs bara Domsjö industriområde. Det finns fler områden där farliga ämnen hanteras som inte nämns, exempelvis Svedjeholmen och Järveds oljehamn. En generell inriktning för lokalisering av annan verksamhet i närheten av befintliga områden hade behövts.

#### *Buller*

En del av de utpekade områdena ligger i anslutning till större vägar och järnvägar och kan komma att påverkas av omgivningsbuller. I den fördjupade översiktsplanen skulle en tydligare redovisning av ekvivalenta bullernivåer vara önskvärt. Närliggande omgivning kring E4 och delar av väg 352 omfattas av bullernormen.

Miljökonsekvensbeskrivningen belyser att en omledning av E4 genom Åsberget skulle sänka bullernivåerna i centrum, men varken i fördjupningen eller miljökonsekvensbeskrivningen finns några alternativa åtgärder för att minska buller om omdragningen av E4 inte sker inte sker i närtstående tid.

Varvsbergsvägen är utpekad för bebyggelse av flerbostadshus. Området ligger dock innanför den yttre bullerzonen (s. 55) för Domsjö verksamhetsområde. Detta kan förtydligas i områdets beskrivning samt vilka åtgärder som krävs för att bygga lämpliga bostäder.

#### *Övriga synpunkter*

##### **Kulturmiljö och gestaltning**

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i den fördjupade översiktsplanen ställer höga krav på bebyggelsens utformning och anpassning till miljöer med kulturmiljövärden. Detta är i linje med det nya arkitekturpolitiska målet som bland annat inbegriper omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer. Inriktningen om ett byggande som utgår från den omgivande landskapsbilden och kulturmiljön är bra, men ett konkretare förhållningssätt till hur kulturmiljön bör hanteras är önskvärt. Om tanken är att det är något som ska framkomma mer i det planerade styrdokumentet kan det tydliggöras, framförallt för att utgöra en bra vägledning för plan- och bygglovhandläggning.

Det vore möjligt att i den fördjupade översiktsplanen även beakta den del av bebyggelsen som är byggd efter 1933, avgränsningen är förståelig men vad som går under kulturmiljöbegreppet är i ständig förändring. Det kan vara av vikt att ta hänsyn till karaktären i både yngre och äldre miljöer som är aktuella för ombyggnad, exploatering eller förtätning. Varsamhet är ett ord som kan användas, i plan- och bygglagen under 2 kap 6 § står "Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas".

Stycket "Alla kulturhistoriskt värdefulla byggnader i centrum som är äldre än från 1933 ska bevaras om inte synnerligen starka skäl finns för att förvanska eller riva dessa." (s.44), skulle kunna

omformuleras. Det kan nämligen inte finnas starka skäl till handlingen att förvanska utan möjligen till ombyggnad, omvandling eller liknande.

### **Friluftsliv och rekreation**

Länsstyrelsen anser att kommunens inriktning på friluftsliv i den fördjupade översiktsplanen i stort bidrar till uppfyllande av friluftspolitikens mål. Under rubriken "Globala och nationella mål" under avsnittet som behandlar omvärldsfaktorer saknas dock en referens till målen för friluftspolitiken.

Länsstyrelsen anser att Örnsköldsviks kommun har goda förutsättningar att förvalta och utveckla friluftslivet tack vare tre centrala friluftsområden. Inriktningarna i den fördjupade översiktsplanen kan dock förstärkas genom att tydligare visa på hur de bidrar till eller står i relation till den nationella friluftspolitiken.

Som en åtgärd har kommunen angett att gällande grönplan ska revideras. Länsstyrelsen har utformat en handlingsplan för Grön Infrastruktur som med fördel kan användas som ett underlag vid en revidering.

### **Energi**

Under avsnittet för "teknisk försörjning" i den fördjupade översiktsplanen saknas en redovisning av elsystemet i kommunen och det aktuella planområdet. Elsystemet är en förutsättning för samhällets basala funktioner och är en grund inom totalförsvaret. För att Örnsköldsviks kommun ska kunna säkerställa att de laddstationer för elbilar, hamnverksamhet och framtida tillkommande industrietableringar och bostadsområden man önskar kan realiseras, måste man säkerställa att de effektbehov man prognosticerar planeras för.

Svenska kraftnät ser ett behov av att Örnsköldsviks kommun hanterar, och i lämplig mån synliggör, de allmänna intressen och totalförsvarsintressen som föreligger och förutspås inom det aktuella planområdet på ett tydligare sätt.

Örnsköldsviks hamn är en viktig infrastrukturnod där Svenska kraftnät har intressen och önskar därmed att få vara en samrådspart i planer som rör detta område i framtida ärenden. Svenska kraftnäts yttrande bifogas.

### **Trafik**

#### *Generella synpunkter*

I FÖP:en anges att en prioriterad åtgärd är att ta fram en trafikstrategi för centralorten. Länsstyrelsen ser positivt på detta och anser att det kommer att utgöra ett värdefullt underlag för framtida planering.

#### *Ny sträckning av E4 genom Åsberget*

Kommunen har på ett tydligt sätt redogjort för den problematik som E4:ans befintliga sträckning bidrar till gällande buller, olycksrisker och att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. I februari 2018 beslutade Trafikverket att välja den norra korridoren för en ny E4 genom Åsberget. Den sträckningen leder bort mest trafik från centrum och skulle bidra till störst positiv påverkan gällande buller, trafiksäkerhet och luftkvalitet. Det norra alternativet möjliggör också till smidiga trafikplatser både norr och söder om tunneln och kopplingen till det lokala vägnätet blir mycket fördelaktig. Kommunen verkar för att förbifarten av E4:an genom Åsberget verkställs. Denna åtgärd ligger dock långt fram i tiden och i dagsläget finns ingen finansiering avsatt i Nationell plan 2018-2029.

#### *Näringslivsverksamhet*

Kommunen redogör att riskfyllda och miljöstörande verksamheter inte bör placeras i nära anslutning till bl.a. bostäder. Länsstyrelsen anser att detta kan kompletteras med att sådana verksamheter bör riskbedömas också i förhållande till infrastruktur, särskilt utpekade riksintressen.

Länsstyrelsen anser att det södra verksamhetsområdet borde benämnas som ett utvecklingsområde då det i dagsläget inte går att bedöma storleken på området.

#### **Bostadsförsörjning**

##### *Riktlinjer för bostadsförsörjning*

I den fördjupade översiktsplanen över centralorten pekas ett antal nya bostadsområden ut där 3000 nya bostäder beräknas kunna byggas. Kommunen hänvisar till att inriktningen för bostadsbyggandet ska utgå från kommunens gällande riktlinjer för bostadsförsörjning. Länsstyrelsen vill här lyfta att senast Örnsköldsviks behandlade frågan om riktlinjer för bostadsförsörjning var i den kommunomfattande översiktsplanen som antogs 2012. Enligt 1 § lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar (SFS 2013:866), ska kommunfullmäktige anta riktlinjer för bostadsförsörjning under varje mandatperiod. Uppdaterade riktlinjer behövs för att ge ett aktuellt underlag för att kommunen ska kunna bedöma hur många och vilken sorts bostäder som behövs planeras för.

Många av de utpekade områdena för nya bostäder hänvisar till planer för villa- eller radhusbebyggelse. I senaste bostadsmarknadsenkäten som Örnsköldsviks kommun besvarade i februari 2018 så anges inget behov av bostäder med äganderätt. Enkäten syftar visserligen på de närmsta tre åren, men en tydligare motivering gällande behovet av bostäder med äganderätt i kommunen är önskvärt.

Sedan ändring i bostadsförsörjningslagen 2014 ska riktlinjer för bostadsförsörjning inte beslutas som en del av översiktsplanen.

<p>Detta beror på att riktlinjerna nu uttryckligen ska vara vägledande när kommunen i översiktsplaneringen tillämpar och bedömer det allmänna intresset i 2 kap 3 § 5 PBL, det vill säga bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.</p> <p>Om riktlinjerna ska kunna ge vägledning är det inte möjligt att de behandlas och beslutas i samma dokument, som de ska vara vägledande till. Däremot ska de delar av de antagna riktlinjerna som har betydelse för den fysiska planeringen vara underlag för de bedömningar som görs i översiktsplanen och som gäller bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.</p> <p><i>Planeringsinriktning för bostäder</i></p> <p>Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen uppmärksammar sociala, ekonomiska och ekologiska perspektiv i inriktningen för byggandet av nya bostäder och verkar för att minska segregation. Ett exempel är att blanda boendeformer och förtäta befintlig bebyggelse för att minska socioekonomiska skillnader mellan stadsdelar.</p> <p>Översiktsplanen innehåller också flera perspektiv som i form av inriktning och vägledning för kommande planerings- och bygglovsprocesser kan bidra till goda livsmiljöer och god bostadsförsörjning. Detta görs bland annat i form av inriktning för friytor.</p> <p><b>Rennäringen</b></p> <p>Samtinget har i sitt remissvar påpekat att det är otydligt i vilken mån berörda samebyar inkluderats i planprocessen. Sametingets yttrande bifogas som en bilaga.</p>	
<p><b>Polismyndigheten, Lokalpolisområde i Norra Ångermanland</b></p> <p>Lokalpolisområdet har tagit del av översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort via hemsidan Örnsköldsviks kommun.</p> <p>Lokalpolisområdet har inga synpunkter på det framtagna materialet.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Region Västernorrland</b></p> <p>Region Västernorrland tackar över möjligheten att få lämna synpunkter på förslag till fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort. Region Västernorrland granskar översiktsplanen utifrån vårt regionala utvecklingsansvar och vårt yttrande tar sin utgångspunkt i nu gällande utvecklingsstrategi Framtid Västernorrland. Under 2018 har processen startat för att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi för Västernorrland. Arbetet sker i nära dialog med kommunerna i länet.</p> <p><b>Utvecklingsstrategier</b></p> <p>Regionen har en starkt exportberoende ekonomi, mycket tack vare industriell produktion inom skogs-, process- och energisektorerna. Näringslivets tillgång till marknaderna internationellt är därför av</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Utvecklingsstrategier</b></p> <p>Referenser till de nationella folkhälsomålen, samt Strategiskt kulturarvprogram för Västernorrland 2017-2020 läggs in i den fördjupade översiktsplanen.</p> <p>Sambanden till övriga kommuner inom regionen förtydligas kortfattat i den fördjupade översiktsplanen. Vikten av fungerande regionbusstrafik lyfts fram i Infrastruktur-kapitlet.</p>

avgörande betydelse. Arbetsmarknadsregionerna är små och fragmenterade och större orter behöver successivt länkas samman så att kan blir större och mer sammanhängande. Förbättrad transportinfrastruktur utmed Botniska korridoren med tvärstråket Mittnordenkorridoren är avgörande för regional tillväxt och fortsatt bidrag till landets ekonomi. Kompetensförsörjningen är en av de viktigaste utmaningarna framöver, både inom näringslivet och den offentliga sektorn. Sambanden mellan tillgång till högre utbildning, behoven på arbetsmarknaden, samt de kompetensbehov som finns i länet, behöver stärkas.

Den regionala utvecklingsstrategin är en pusselbit i den flernivåsamverkan där kommunernas översiktsplaner är ena utgångspunkten och EU:s övergripande strategi Europa 2020 är den andra änden. Målet är dessa ska hänga ihop genom EU:s delstrategier, sammanhållningspolitiken, nationella strategier och de regionala RUS:arna för en effektivare måluppfyllelse av mål på olika nivåer.

Region Västernorrland ställer sig bakom Örnsköldsviks övergripande fem planeringsinriktningar rörande centralortens framtida utveckling. Kommunens strategi att stärka centralortens attraktivitet genom förtätad bebyggelse med närhet till service och kollektivtrafik, utvecklade stads- och centrummiljöer med mötesplatser för alla, samt närhet till natur och grönstruktur är ambitiös och tilltalande.

Översiktsplanen skulle dock kunna tydliggöra hur de övergripande planeringsinriktningar för centralorten hänger ihop med regionala och nationella mål och strategier. Vi saknar också referens i översiktsplanen till de nationella folkhälsomålen, regionalt trafikförsörjningsprogram, samt Strategiskt kulturarvprogram för Västernorrland 2017-2020, som alla har bäring mot översiktsplanen och med fördel skulle kunna inarbetas.

Funktionella samband över kommungränserna är viktiga och Örnsköldsvik beskriver i översiktsplanen sin egen roll i regionen. Sambanden med övriga kommuner i Västernorrland får dock relativt litet utrymme i förslag till översiktsplan och skulle vara betjänt av att utvecklas. Det kan exempelvis handla om frågor om arbetspendling, kompetensförsörjning, utbildningssamverkan, etc.

Örnsköldsviks kommun redovisar sju utvecklingsområden som kommunen avser omvandla till områden med en mer stadsmässig karaktär. Omvandlingen av tre av dessa sju utvecklingsområden är dock avhängigt av att E4:an flyttas till en tunnel genom Åsberget. E4 genom Örnsköldsviks stad är en mycket besvärlig flaskhals och utgör en av de största bristerna i länets vägnät. Trafiksituationen medför påtagliga barriäreffekter, bullerstörningar, överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft och höga risker för allvarliga trafikolyckor. Konsekvenserna skulle bli stora vid en olycka med transport av farligt gods. Av översiktsplanen framgår att även

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

### **Folkhälsa**

Kommunen har 2018 antagit en Policy för folkhälsa och social hållbarhet. Policyn är kopplad till de nationella folkhälsomålen och har använts som en del av underlagsmaterialet vid framtagande av den fördjupade översiktsplanen.

En separat hälsokonsekvensbeskrivning anses inte vara prioriterat i det vidare arbetet med den fördjupade översiktsplanen. Perspektivet lyfts till viss del fram i miljökonsekvensbeskrivningen.

### **Jämställdhet**

Jämställdhetsperspektiv har inarbetats i flera av planens inriktningar. Att t.ex. lyfta fram trygghet och tillgänglighet, samt kollektivtrafik och gång- och cykelvägar som viktiga frågor inom planeringen har till syfte att skapa ett mer jämställt Örnsköldsvik.

### **Kollektivtrafik och infrastruktur**

Då det regionala trafikförsörjningsprogrammet antogs sent i processen med att upprättade den fördjupade översiktsplanen har det inte funnits möjlighet att ta hänsyn till programmet under arbetets gång. Programmets intentioner verkar ändå följa planen väl.

Kommunen justerar texten om tillgänglighet under rubriken kollektivtrafik.

stadsutvecklingen och utbyggnad nya bostäder i centrala lägen påtagligt bromsas av problematiken, vilket är allvarligt. Region Västernorrland delar Örnsköldsviks kommun uppfattning att en flytt av E4 till en tunnel genom Åsberget är viktigt inte bara lokalt, utan även ur ett regionalt och nationellt perspektiv.

### **Folkhälsa**

Människors hälsa har stor betydelse för samhällets utveckling. När befolkningen mår bra kan fler arbeta och vara delaktiga i samhället och dess utveckling. De faktorer som har inverkan på människors hälsa är högst påverkbara, de viktigaste faktorerna finns i hur samhället är utformat och hur livsvillkoren ser ut. I utformandet av översiktsplaner finns goda möjligheter att ta hänsyn till och ta ställning för hur vi skapar en god och hållbar miljö och livsmiljö som i sin tur bidrar till en god folkhälsa. Enligt Boverket (2017) kan den fysiska planeringen skapa förutsättningar för mer rörelse och fysisk aktivitet i vardagen via exempelvis grönområden nära bostäder. Förutom betydelsen av exempelvis grönområden så anser Folkhälsomyndigheten (2015) att de sociala aspekterna är lika viktiga att ta hänsyn till när man utformar bostadsmiljöer och bostäder; känsla av säkerhet och trygghet i området, meningsfulla fritidsaktiviteter samt människors attityder till bostadsområdet.

Till översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort finns en gedigen miljökonsekvensbeskrivning. Denna innehåller beskrivningar av konsekvenser för miljön och risker för människors hälsa. En separat hälsokonsekvensbeskrivning har dock ej utförts. Däremot innehåller miljökonsekvensbeskrivningen bedömningar av hälsopåverkan från luftkvalitet, buller, olyckor och säkerhet, boende, kommunikationer samt friluftsliv och rekreation. I avsnittet Omvärldsfaktorer har kommunen angett de övergripande mål och visioner (globala, nationella och regionala) som ligger till grund för utformandet av översiktsplanen. De åtta nya nationella folkhälsomålen finns inte med här som en utgångspunkt för framtagandet i översiktsplanen. Folkhälsomålen hade med fördel kunnat tas med i detta arbete, då vissa folkhälsomål är mycket relevanta för den fysiska planeringen av samhällen, exempelvis målområde 5 Boende och närmiljö3.

I översiktsplanens avsnitt Hållbarhet anges de olika dimensionerna av begreppet inklusive social hållbarhet. Här har man förtydligat att den fysiska planeringen kan användas för att skapa förutsättningar för att Örnsköldsvik ska bli tillgängligt och tryggt för alla. Det är bra och viktigt att denna sociala hållbarhetsaspekt har inkluderats i översiktsplanen.

Det sociala hållbarhetsperspektivet har fått ta plats i vissa delar av översiktsplanen; man vill inrikta arbetet mot att behålla och utveckla en levande och trygg stadskärna som ska vara en given mötesplats för alla, man har angett att kulturarven ska bevaras och vara tillgängliga för alla, man har angett inriktningar för att ny bostadsbebyggelse ska bidra till ökad integrering och

Att stråket mellan Norra station och sjukhuset ska vara tillgängligt och tryggt för alla läggs in i planen.

### **Kultur och kulturmiljö**

Flera olika mellankommunala samarbetsprojekt för att få ihop en samsyn kring Höga kusten pågår – där kulturmiljön är en viktig förutsättning för framtida utveckling av besöksnäring. Begreppet *Kulturarven* ändras till *kulturarv*.

### **Utveckling av sjukhusområdet**

Kommunen tar med sig synpunkten om överlåtelse av mark vid sjukhusområdet.

socioekonomisk uppblandning samt ta hänsyn till olika åldersgruppers behov. Dessutom menar man att den gemensamma ytan för lek och utevistelse ska särskilt beaktas utifrån barns behov när nya bostäder planeras.

Precis som det konstateras i översiktsplanen finns få gröna friytor i centrala Örnsköldsvik. Man har däremot inriktat mål om att alla invånare ska ha tillgång till grönområden inom 300 meter från sin bostad och att detta både ska säkerställas vid ny bebyggelse samt även vid behov vid redan befintlig bebyggelse.

Det är bra och viktigt att översiktsplanen särskilt uppmärksammar barn och ungas utemiljöer eftersom barn och unga är särskilt känsliga för exempelvis luftföroreningar. I avsnitt Miljökvalitetsnormer har man angett en inriktning för att förbättra luftkvaliteten vid skolor, förskolor och lekplatser genom att verka för minskad biltrafik samt leda om trafik från miljöer där barn vistas. En annan avgörande och viktig åtgärd för att öka luftkvaliteten i centrala Örnsköldsvik är såklart byggandet av en vägtunnel för E4 genom Åsberget.

De olika inriktningarna som anges i översiktsplanen är ett bra sätt att förtydliga vad man konkret vill åstadkomma. Ur en folkhälsosynvinkel hade det varit önskvärt att man på ett mer systematiskt sätt utformat inriktningar som väver in (de ovan nämnda) sociala hållbarhetsaspekterna i alla delar av översiktsplanen.

### **Jämställdhet**

Jämställdhet och social hållbarhet bör vara en viktig utgångspunkt i samhällsplanering. Goda och jämlika levnadsförhållanden ska främjas för både kvinnor och män och både kvinnor och män ska ges samma förutsättningar att påverka sin miljö, sitt bostadsområde och sin kommun. Erfarenheter från de som verkar och bor i kommunen, såväl kvinnor som män, gamla och unga, människor med olika bakgrund behöver tas tillvara. För detta behövs kunskap och medvetenhet om hur kvinnor och män lever, hur villkoren och förutsättningar ser ut, samt hur jämställdhet påverkas av den fysiska miljön och utformningen av den. Örnsköldsviks kommun har med formuleringar gällande jämställdhet i avsnittet Hållbarhet som visar att kunskap och ambitioner finns. Ambitionen kan till viss del även tolkas in i den övergripande planeringsinriktningen om att bygga en levande stadskärna med mötesplatser för alla. Perspektiven skall med fördel kunna inarbetas även i riktlinjerna.

### **Kollektivtrafik och infrastruktur**

Kollektivtrafiken är mycket viktigt för en hållbar regional utveckling, attraktivitet och tillgänglighet, vilket även understryks i den regionala utvecklingsstrategin. Tack vare förbättrade kommunikationer befinner sig människor alltmer i ett regionalt sammanhang vad gäller arbete, utbildning, boende, offentlig



service och handel. Översiktsplanens utgår till relativt stor utsträckning från en målsättning om ökad andel kollektivtrafikresande.

Översiktsplanen saknar dock referens till det av Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län nyligen beslutade Regionala trafikförsörjningsprogrammet. I trafikförsörjningsprogrammet pekas Örnsköldsvik stadstrafik som ett prioriterat trafikområde. Grunden för utpekande av prioriterade stråk och trafikområden är arbetspendling mellan kommunhuvudorter och restider som kan konkurrera med bil. Prioriterade stråk och trafikområden ska ha attraktivt trafikutbud och hög tillgänglighet.

Översiktsplanens mål stämmer ändå väl överens med målsättningarna i trafikförsörjningsprogrammet, såsom hög turtäthet i stadstrafiken, bra nivå på bytespunkterna resecentrum, Örnparken och Norra Station, kopplingar mellan stadstrafik och regional trafik, att underlätta för landsortsbussar in till centrum, samt ett hela resan perspektiv exempelvis gällande kopplingar mellan linjer och anslutning till gång- och cykel.

Målsättning gällande tillgängligheten är dock inte tydligt beskriven i översiktsplanen. I trafikförsörjningsprogrammet så står att prioriterade starka stråk och trafikområden (däribland Örnsköldsviks stadstrafik) ska vara fullt tillgängliga 2030. I översiktsplanen står att "kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar för alla", men även att man ska "kontinuerligt arbeta vidare med tillgänglighetsanpassning och trygghetsaspekter runt busstorget Örnparken, Resecentrum och Norra stationsområdet" vilket är en lägre ambition än för hela stadstrafiken, vilket borde justeras.

I översiktsplanens avsnitt Mötesplatser, målpunkter och stråk i centrum, beskrivs Norra Stationsområdet och dess närhet till sjukhusområdet. Det skulle vara en styrka om även stråket mellan Norra Station och sjukhuset lyftes fram i översiktsplanen. Stråket behöver göras mer tillgänglig och tryggt för alla.

Förutom betydelsen av att flytta E4:an till en tunnel genom Åsberget, så hanterar översiktsplanen också målsättningar om att öka andelen gång- och cykeltrafik, ökad trafiksäkerhet, etc. Det är bra att Örnsköldsviks har en cykelpolicy- och strategi och att kommunens ambition är att skapa sammangående cykelstråk, ökad trygghet för cyklister, samt att tillgången till cykelvägar ska övervägas vid nylokaliseringar av handelsområden och bostadsområden.

#### **Kultur och kulturmiljö**

I översiktsplanen lyfts kulturmiljöer fram på ett positivt sätt. Det är bra att Örnsköldsviks kommun har ett kulturmiljöprogram som enligt riktlinjerna ska användas som kunskapsunderlag vid

<p>planering och byggande. Kulturmiljö är av naturliga skäl en självklar och viktig fråga inom samhällsplaneringen. Kulturmiljöer i länet behöver tillgängliggöras ytterligare och kan i högre utsträckning användas till besöksmål och rekreation. Region Västernorrland vill lyfta vikten av samverkan med andra kommuner i frågor om att utveckla kulturmiljöer till besöksmål ett perspektiv som skulle kunna utvecklas i översiktsplanen, exempelvis i avsnitten <i>Näringslivsverksamhet</i> och <i>Besöksnäring</i>.</p> <p>Även kultur, det vill säga den samtida yttringen, har samband med samhällsplaneringen genom dess funktion som mötesplats och betydelse för hälsa, vilket också beskrivs i översiktsplanen. Under denna del skulle relevanta mål i kulturarvsprogrammet kunna nämnas och därigenom ge delen mer tyngd. Även kulturens betydelse för social hållbarhet, tillväxt och regional utveckling, skulle kunna utvecklas i översiktsplanen. I Regionens kulturplan, som tagit fram i bred dialog med länets kommuner och föreningar, så konstateras att kultur är en viktig del av länets besöksnäring, där många besöksmål är kulturella. Museibygnaden och dennes värde lyfts i översiktsplanen, samt att den ska skyddas. Museets roll i det demokratiska samhället och som mötesplats är en aspekt som också kan passa in. Här skulle en kunna lyfta museets innehåll som en gemensam kunskapskälla, i enighet med kulturarvsprogrammets mål. Förslagsvis används "kulturarv" istället för "kulturarven" i bestämd form, eftersom det sistnämnda kan tolkas som om att det bara finns ett visst antal kulturarv i Örnsköldsvik och att kulturarv är oföränderligt. "Kulturarv" är mer dynamiskt och öppnar för olika uppfattningar av olika personer och grupper i samhället.</p> <p>Regionen vill också lyfta vikten av att tillämpa den så kallade enprocentregeln för konstnärlig utsmyckning av det offentliga rummet i samband med investeringar. Detta skulle kunna läggas in som en inriktning.</p> <p><b>Utveckling av sjukhusområdet</b></p> <p>När det gäller utvecklingen av sjukhusområdet, så kan kommunens överväganden kring särskilda boenden i anslutning till Örnsköldsviks sjukhus, medföra ett behov av överlåtelse av mark mellan Region Västernorrland och Örnsköldsviks kommun. Detta behöver beaktas i den fortsatta planeringen av området.</p>	
<p><b>Sametinget</b></p> <p>Sametinget i Sverige är både en statlig myndighet och ett folkvalt samiskt parlament med syfte att förbättra de svenska samernas möjligheter som ursprungsfolk att bevara och utveckla sin kultur. Till Sametingets uppgifter hör att medverka i samhällsplaneringen och bevaka att samiska behov beaktas – däribland renkötselns intressen – vid utnyttjandet av mark och vatten.</p> <p>Örnsköldsviks kommun har till Länsstyrelsen i Västernorrland</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Den fördjupade översiktsplanen för centralorten omfattas, som framgår av yttrandet, inte av det område som är av riksintresse för rennäringen. I den befintliga översiktsplanen från 2012 framgår att vid all exploatering som kan påverka rennäringen ska samråd</p>

inlämnat ett förslag till fördjupning av översiktsplan. Sametinget har lämnats möjlighet att yttra sig över förslaget och lämnar följande synpunkter samt generella riktlinjer i det här skedet av processen.

### **Betydelsen av samisk traditionell kunskap**

Örnsköldsviks kommun är inom renskötseområdet och Sametinget anser att det inte framgår i översiktsplanen. Själva centralorten ligger inte inom område av riksintresse för rennäringen men inom samebyområdena för Vilhelmina Norra och Vilhelmina Södra.

Planen saknar dock redovisning över hur en eventuell nybyggnad eller utbyggnad av redan befintlig bebyggelse eller andra etableringar skulle komma att påverka renskötseln och den samiska kulturen. Sametinget anser att kommunen i översiktsplanen tydligt ska redovisa att samebyarna ska involveras i tidiga skeden i alla typer av frågor exempelvis strategiska planfrågor, detaljplaner, bygglov, förhandsbesked och förfrågningar kring markanvändning. Samebyarnas renbruksplaner ska även beaktas i planering inom kommunen. De samiska traditionella kunskaperna är centrala i förvaltningen av vårt landskap. Det är viktigt att i fysisk planering komma ihåg betydelsen av det omgivande landskapet och kopplingen till att allt har ett samband och påverkas av varandra, kultur är inte frånskilt de ekologiska och sociala perspektiven. Den samiska kulturen är beroende av de traditionella markerna och staten har ansvar att skydda den samiska kulturen och dess markanvändning. En förutsättning för både ekosystemtjänster och biologisk mångfald, vilket är direkt kopplat till renar och renskötseln, är helhetssyn på landskapet. Renskötseln ger ett viktigt bidrag till svenskt miljö- och naturvårdsarbete bland annat genom att vara en indikator för det sammanhållna landskapets tillstånd. En välmående fungerande renskötsel innebär ett välmående sammanhållet och ekologiskt stabilt landskap. Den samiska kulturen har levt och verkat i Luleå kommun sedan långt tillbaka och Sametinget anser att planen borde lyfta fram den samiska kulturen som en viktig del i att skapa en attraktiv kommun.

Det är inte bara fasta anläggningar som påverkar renskötseln utan även den mänskliga aktiviteten som finns kring bebyggelse, friluftsliv och verksamheter. Renarna ska även ha möjligheter till betesro och kunna vandra. Detta är särskilt viktigt vid centralorter. Det ska finnas en långsiktig trygghet för renskötseln att utvecklas. Kommunen ska även redovisa huruvida andra samiska intressen kan påverkas. Här är frågan om det föreligger samiska kulturlämningar och så vidare viktigt att besvara.

### **Inflytande**

Det framgår inte om och i vilken omfattning berörda samebyar som sakägare har deltagit i planprocesserna. Det är viktigt att samebyarna på ett tidigt skede kan bidra i planprocessen för hur renbetesmarker som inte är utpekade som område av riksintresse

ske med berörd sameby.

I samband med nästa revidering av den kommunomfattande översiktsplanen kommer det att ske en översyn av hur samiska intressen och rennäringens intressen redovisas.

för rennärigen, används. Lansspråktagande av mark måste genomföras så att den samiska kulturen och de samiska näringarna har möjlighet att utvecklas i Sápmi. Alla åtgärder som berör renskötseln och andra samiska näringar ska föregås av tidig dialog. Samernas rätt till inflytande och möjlighet att påverka besluten när mark inom det samiska traditionella området berörs är lagstadgat. Sametinget anser att följande ska uppfyllas i samrådsprocessen mellan kommunen och samebyar:

- Den traditionella näringen får inte bli tillintetgjord.
- Samrådsförfarandet har varit omfattande och har resulterat i ett positivt stöd för åtgärden hos en majoritet av de rådfrågade.
- Samebyarna ska få så mycket information om planen att de kan fatta ett informerat beslut om projektet och om de så önskar lämna sitt "fritt och informerade samtycke"
- Samebyarna ska ges möjlighet till ett effektivt deltagande och ett faktiskt inflytande. För
- att nå ett effektivt deltagande avses; tidsaspekten, ekonomiska resurser och att inga andra faktorer redan låst förutsättningarna.
- Den samiska kulturen och de samiska rättigheterna ska respekteras.

### **Renskötselrätten**

I den samiska traditionen har man under lång tid och på ett speciellt sätt förhållit sig till landskapet. Kunnandet om landskapet ingår i den traditionella samiska kunskapen – árbediehtu – som beskriver kunskap både som information och som process och som förtydligar olika sätt att erhålla eller tillskansa sig kunskap. Det finns en grundläggande koppling mellan språk och traditionell kunskap i samband med biologisk mångfald. Förlust av biologisk mångfald och förstörelse av ekosystem innebär att relaterade språk och kunskaper försvinner. Språket är något av det mest centrala vid överföring och bevarande av árbediehtu. Därför är det viktigt även beakta det samiska språket. Staten och myndigheter har ansvar att enligt regeringsformens 1 kap 2 § st 6 främja samernas rätt att behålla och utveckla sin kultur- och samfundsliv.

Samernas rätt att bedriva renskötsel är grundlagsskyddad 2 kap §§ 15-17 i regeringsformen. Renskötselrätten, som stadgas i 1 § rennäringslagen (1971:437), bygger på urminnes hävd och är en särskild rätt för personer av samisk härkomst att bruka mark och vatten till underhåll för sig och sina renar. Denna bruksrätt räknas liksom andra bruksrätter – t.ex. vanlig nyttjanderätt och servitut – till kategorin särskild rätt till fastighet. Utövandet av renskötselrätten är en civil rättighet som gäller på ett visst markområde och den gäller för obegränsad tid. En enskild markägare kan inte avsluta förhållandet att renskötselrätt gäller på hans eller hennes mark. Renskötselrätten är alltså oberoende av avtal och kan inte sägas upp. För att renskötseln ska kunna fortsätta existera är markerna av största betydelse. Markerna ska förvaltas och nyttjas med långsiktighet. Aktörer som tar mark i

anspråk där renskötselrätten utövas måste ta hänsyn till vilka ingrepp som kan accepteras för att denna rätt inte kränks.

### **Allmänt och enskilt intresse**

Rennäringsintresset är både ett allmänt intresse enligt miljöbalken 3 kap 5 § st 1, områden av riksintresse regleras enligt 3 kap 5 § st 2 och ett enskilt intresse som medlemmarna i en sameby utövar enligt rennäringslagen (1971:437).

Det allmänna rennäringsintresset innebär att mark- och vattenområden som har betydelse för renskötseln ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Det enskilda rennäringsintresset sammanfaller ofta med och utgör en förutsättning för det allmänna rennäringsintresset. Det vill säga att samebyarna genom det enskilda intresset upprätthåller brukandet av markerna och därmed den samiska kulturen vilket det allmänna intresset är en garant för. För att renskötseln som det allmänna intresset ska kunna skyddas, för inte minst de kommande generationerna, är det viktigt att de enskilda samebymedlemmarna har tillgång till det fria betet för sina renar, renen är ett frigående djur som naturligt letar sin föda efter markerna. Det är viktigt för renens hälsa samt för upprätthållande av den samiska kulturen att renarna får den betesro de behöver.

Enligt 3 kap. 5 §, första stycket miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för bl.a. renskötseln så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringens bedrivande. Staten ska därmed tillförsäkra att renskötseln ska kunna fortsätta existera och då är markerna av den största betydelse. Det är inte bara områden som ska skyddas utan det ska finnas funktionella samband som flyttleder och sammanhängande områden så att den fria strövningen inte hindras. Vinterbetesland betraktas som flaskhalsar för renskötseln.

### **Funktionella samband**

Renen vandrar efter födan och olika betesområden används under olika årstider och förutsättningar. För att möjliggöra användandet krävs strategiska platser som flyttleder, uppsamlingsområden och rastbeten. Tillsammans skapar de strategiska platserna ett funktionellt samband. De funktionella sambanden skapar förutsättningar att bedriva renskötsel i en sammanhållen årscykel. Ett krav för skydd av funktionella samband kan vara att renskötseln inom ett område inte ska tillåtas bli störd av exploatering i sådan omfattning att den sammanlagda effekten av exploateringarna leder till att den sammanhållna årscykeln hotas.

De så kallade funktionella sambanden och markerna som inte är utpekade som riksintressen är också viktiga för renskötseln. Samebyarnas förutsättningar att bedriva en naturbaserad och ekonomiskt bärkraftig renskötsel får inte äventyras. Vilket i sin tur förutsätter att renarna kan ta sig till och från olika områden. När

<p>och hur renarna lämpligast gör detta beror på en mängd yttre faktorer som väderleks- och snöförhållanden, rovdjurstryck, renarnas kondition, betestillgång, personal, störningar från andra verksamheter m.m. Renskötseln bedrivs utifrån renarnas förutsättningar och på renarnas villkor. Renägarna har enligt djurskyddslagen (1988:534) det yttersta ansvaret för renarnas hälsa och måste därför avgöra om när och hur renarna ska flyttas och vart de ska beta.</p> <p><b>Sveriges mål</b> Den samiska kulturen och renskötseln bidrar till att Sverige lever upp till nationella och internationella mål och åtaganden. Det samiska samhället har ett helhetsperspektiv och de samiska kunskaperna är värdefulla för hur miljöbalken ska tillämpas för Sveriges hållbara utveckling samt säkra "Generationsmålet". Den årliga uppföljningen av Sveriges miljö kvalitetsmål och etappmål visar att 14 av 16 miljö kvalitetsmål inte kommer att nås. Den samiska kulturen och renskötseln är avgörande för att nå "Storslagen fjällmiljö" och bidrar till att nå "Levande skogar", "Myllrande våtmarker" och "Ett rikt växt- och djurliv". Örnsköldsviks kommun berörs indirekt till att upprätthålla "Storslagen fjällmiljö". Renen kräver vidsträckt sammanhängande områden året om från kust till fjäll. Även om miljö kvalitetsmålet syftar till att bibehålla karaktären av betespräglad landskap i fjällen måste åtgärderna i arbetet med etappmål innefatta förutsättningar för berörda samebyars hela renskötsel, inklusive betes- och flyttningsförhållanden i kust- och skogsland nedanför fjällen. Renarna som nyttjar naturresurserna bidrar till att den biologiska mångfalden hålls i balans.</p> <p><b>Klimatanpassning</b> Sametinget anser att klimatanpassning för renskötseln är en fråga för kommunen och dess arbete med fysisk planering. Kommunen kan beskriva den aktuella situationen för renskötseln då den redan idag påverkas av klimatförändringarna. Genom återkommande vintrar med låsta betesförhållanden av istäckta marklavar och dessutom borthuggna hänglavsbärande skogar. Forskningen lyfter fram att konkurrerande markanvändning är en av de faktorer som har störst betydelse för renskötseln och att det även kommer att ha stor betydelse för effekterna av ett förändrat klimat. Vilket innebär att tillgången till olika betesmarker och flexibilitet att nyttja dem vid olika årstider och väderförhållanden är mycket viktigt för renskötselns klimatanpassningsmöjligheter. Sametingets rekommendation är att ha god dialog med berörda samebyar så att den fysiska planeringen inte hindrar eller försvårar för renskötseln i sitt arbete med klimatanpassning.</p>	
<p><b>Svenska kraftnät</b></p> <p>Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Kommunen anser att det inte är nödvändigt att redovisa regionledning i den fördjupade</p>

## Nuläge

I anslutning till aktuellt planområde har Svenska kraftnät inga anläggningar. Det finns dock ett flertal regionnätansläggningar som är berörda och ska samrådas med. Området berörs av ett riksintresseförslag för vattenkraft som Energimyndigheten nyligen samrått kring, Moälven med avrinningsområde.

## Kommentarer

Svenska kraftnät kan konstatera att energiavsnittet i föreliggande förslag inte nämner elsystemet i kommunen och det aktuella planområdet, vidare ser vi att regionledningarna inte synliggjorts i text eller kartunderlag. Vi ser inte att en fördjupad översiktsplanering innehåller grundläggande planeringsförutsättningar för den kommunala planeringen utan en planering av kommunens framtida elbehov eller det framtida elsystemets mark- och effekthöjningsbehov. Vidare utgör elsystemet en förutsättning för samhällets basala funktioner och är en grund inom totalförsvaret. För att Örnsköldsviks kommun ska kunna säkerställa att de laddstationer för elbilar, hamnverksamhet och framtida tillkommande industrietableringar och bostadsområden man önskar kan realiseras, måste man säkerställa att de effektbehov man prognosticerar planeras för.

Svenska kraftnät ser ett behov av att Örnsköldsviks kommun hanterar, och i lämplig mån synliggör, de allmänna intressen och totalförsvarsintressen som föreligger och förutspås inom det aktuella planområdet på ett tydligare sätt.

Svenska kraftnät noterar att rekommendationer för magnetfält och byggnation för stadigvarande vistelse hänvisar till förutsättningar som föreligger i närheten av stamnätansläggningar på 220 och 400 kV. Anläggningar med sådan spänning återfinns inte i det aktuella planområdet.

Örnsköldsviks hamn är en viktig infrastrukturnod där Svenska kraftnät har intressen. Vi önskar därför att få vara delaktiga i planer för detta område samt att vara en samrådspart i framtida ärenden som rör denna plats. Det är lite svårt att få en överblick över exakt vilka områden ni önskar förändra och hur. Det vore välkommet att få detta tydligare beskrivet, framförallt med en klar koppling till annan infrastruktur såsom ex järnvägen.

## Slutsats

Svenska kraftnät ser brister i föreliggande plan. Vi kan inte tillstyrka föreliggande plan med mindre än att den revideras utifrån ovanstående synpunkter.

Svenska kraftnät vill informera om att våra anläggningsobjekt finns att hämta via Geodataportalen, [www.geodata.se](http://www.geodata.se), som digitalt kartunderlag för att användas i exempelvis handläggarstöd. Objekten finns som WMS och som shape-fil. Informationen innehåller den geografiska positionen för Svenska kraftnäts

översiktsplanens kartunderlag. Vid detaljplanering och lovgivning ska hänsyn tas till ledningarna, oavsett om de redovisas i översiktsplanen eller inte. Med anledning av Svenska kraftnäts yttrande har emellertid avsnittet om energi uppdaterats med text och en ny inriktning.

Vad gäller hamnen noterar kommunen att Svenska Kraftnät önskar vara samrådspart. Gällande förändringar på hamnområdet anser kommunen att fördjupningen av översiktsplanen ska hållas på en översiktlig nivå. Enstaka områdets förändring och utveckling hanteras genom detaljplanering, där mer detaljerat underlag kan tas fram.

<p>ledning, stolpar, stationer och stationsområden. Utöver den geografiska positionen finns uppgifter om förläggningssätt (luftledning, kabel etc.) och spänningsnivå för våra ledningar.</p> <p>Ytterligare information rörande samhällsplanering i närheten av våra anläggningar finns på vår webbplats <a href="http://www.svk.se/aktorsportalen/samhallsplanering">http://www.svk.se/aktorsportalen/samhallsplanering</a> samt i skrifterna Elnät i fysisk planering och Vägledning för verksamhet vid markförlagd kabel i stamnätet. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2018-2027.</p>	
<p><b>Trafikverket</b></p> <p>Trafikverket har tagit del av rubricerat ärende för yttrande.</p> <p><b>Generella synpunkter</b></p> <p>Den fördjupade översiktsplanen är väl strukturerad i sina sex färgkodade delar. Centralortens utvecklingsområden är väl redovisade med tydligt kartmaterial och detaljerade beskrivningar av nuläge och utvecklingsbehov för respektive område. Trafikverket ser positivt på att kommunen planerar för förtätning. Förtätningen utgår utifrån planeringsinriktningen att Örnsköldsviks centralort byggs inifrån och ut och syftar till att öka andelen fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter. Vi ser värdefullt på att kommunen har en cykelplan för centralorten och att en trafikstrategi planeras att tas fram. Dessa utgör ett bra underlag för framtida planering.</p> <p><b>Europaväg 4, ny sträckning genom Åsberget</b></p> <p>Kommunen har på ett bra sätt redogjort för den problematik som E4:ans befintliga sträckning bidrar med och beskriver tydligt framtagna riktlinjer för framtida planering av bostäder och verksamheter i närhet av E4:an. Trafikverket ser värdefullt på att kommunen utgår från Länsstyrelsens riskhanteringsavstånd i den kommunala planeringen vid väg och järnväg. Kommunen verkar för förbifarten av E4:an genom Åsberget och beskriver utförligt de fördelar detta skulle bidra med avseende bland annat trafiksäkerhet, luftkvalitet och bullernivåer. I februari 2018 beslutade Trafikverket att välja den norra korridoren för en ny E4 genom Åsberget. Den sträckningen leder bort mest trafik från centrum och får större positiv inverkan på trafiksäkerhet, buller och luftkvalitet. Det norra alternativet ger också större möjligheter till smidiga trafikplatser både norr och söder om tunneln och kopplingen till det lokala vägnätet i Örnsköldsvik blir mycket bra. Åtgärden ligger dock långt fram i planeringen och i dag finns inga pengar avsatta i Nationell plan 2018–2029. I väntan på den nya sträckningen arbetar Trafikverket och kommunen tillsammans för att förbättra säkerhet och miljö längs den befintliga E4. Vi planerar att bygga bort två farliga korsningar under 2022–2023. Korsningen med väg 352 (Björnavägen) blir en cirkulationsplats och korsningen med väg 348 i Överhörnäs utreds för närvarande.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Europaväg 4, ny sträckning genom Åsberget</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>I övrigt tar kommunen med sig informationen från Trafikverket.</p> <p><b>Näringslivsverksamhet</b></p> <p>I den fördjupade översiktsplanen har riktlinjer för exploateringar i närhet till transportleder för farligt gods redogjorts. I varje enskilt bostads-, näringslivs- och utvecklingsområde har också hänsyn till närliggande vägar och järnvägar tagits, även om detta inte står med i texten.</p> <p><b>Avstånd mellan infrastruktur och näringslivsverksamhet</b></p> <p>Det som i den fördjupade översiktsplanen har benämnts som utvecklingsområden är områden som är lämpliga för både bostäder och olika typer av verksamheter. Det södra verksamhetsområdet anses inte vara lämpligt för byggande av nya bostäder, och därför kommer namnet inte heller att ändras.</p> <p><b>Godstrafik, sjöfart och hamnar</b></p>



Andra gemensamma åtgärder som pågår och planeras är tillgänglighetsanpassning av hållplatser och övergångsställen i centrala delarna, ökad säkerhet för gående och cyklister längs Åsvägen samt åtgärder och program för en bättre luftkvalitet.

#### **Riksintressen**

Kommunen har på ett väl strukturerat sätt redogjort för de olika riksintressena som berörs av planen. Trafikverket anser det positivt att riksintressen skyddas från åtgärder som kan skada riksintressena. Trafikverket ser värdefullt på att hänsyn tas till den planerade Åsbergstunneln vid exploatering och förändring av befintlig bebyggelse i anslutning till E4:an.

#### **Näringslivsverksamhet**

Kommunen redogör att riskfyllda och miljöstörande verksamheter inte bör placeras i nära anslutning till bostäder etc. Trafikverket anser att inriktningen borde kompletteras med att verksamheter inte heller bör placeras nära infrastruktur och särskilt de som är utpekade som riksintressen.

#### **Avstånd mellan infrastruktur och näringslivsverksamhet**

Både när det gäller de norra och södra verksamhetsområdena gäller det att man tar till tillräckliga skyddsavstånd till E4 och järnvägen. Trafikverket anser att det södra verksamhetsområdet borde benämnas som ett utvecklingsområde eftersom det i dagsläget inte går att bedöma storleken på området. Detta beroende på att det inte är klarlagt hur korsningen E4/348 vid Överhörns kommer att utformas.

#### **Godstrafik, sjöfart och hamnar**

Enligt inriktningen ska kommunen verka för att Örnsköldsviks hamns riksintresse ska begränsas till delar som är av riksintresse för sjöfarten och inte omfatta hela Örnsköldsviksfjärden till Bonässund.

Det är Trafikverket Region Mitt som utför riksintressepreciseringar och prioriteringen av vilka riksintressen som ska preciseras görs i dialog med Trafikverket nationellt. Trafikverket uppmanar kommunen att inkomma med bra motiveringar till att en precisering av aktuell hamn är angelägen.

En föreslagen åtgärd är att göra en infrastrukturutredning för godstransporter och flöden via sjöfart, väg och järnväg. Det planeras och utförs ett antal godsutredningar idag som berör länet. Ska kommunen initiera en sådan utredning vill gärna Trafikverket vara delaktig i den i någon form.

#### **Farligt gods**

Avsnittet beskriver ganska detaljerat vilka skyddsavstånd som ska gälla. Om man inte kan hålla dessa avstånd krävs särskilda skyddsåtgärder utifrån särskild riskutredning. Trafikverket vill

Kommunen tar till sig av informationen och för vidare samtal med Trafikverket gällande både riksintresset och infrastrukturutredningen.

#### **Farligt gods**

Riskutredningar är också aktuella vid etablerandet av farliga verksamheter, och vid dessa tar man omgivande förutsättningar i beaktande. Texten om Skyddsavstånd från transportleder för farligt gods har dock ändrats något, läs mer i det generella svaret ovan.

<p>framhålla att även om man klarar angivna skyddsavstånd kan det i vissa fall ändå krävas riskanalyser. Det gäller särskilt farliga verksamheter som kan utgöra en risk om det uppstår ett utsläpp eller händer en olycka som kan få påverkan på själva farligt godslederna.</p>	
<p><b>Umeå universitet</b></p> <p>Umeå universitet har i dagsläget verksamhet i centrala Örnsköldsvik. Universitetet vill inte att lokalisering av universitetsverksamheten låses till centrum då universitetet i framtiden eventuellt kan komma att se fördelar med att lokalisera utbildning utanför centrala Örnsköldsvik.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Beaktas inte. För centralorten anser kommunen att det vore lämpligast att ha universitetsverksamheter i centrum i närheten av stationsnära lägen. Detta låser inte Umeå Universitets möjligheter att etablera sig utanför centralorten.</p>

## Kommuner

<p><b>Kramfors kommun</b></p> <p>Kramfors kommun har tagit del av den framarbetade samrådshandlingen och ser positivt på att Örnsköldsviks kommun tar fram en fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort.</p> <p>Den inriktning som kopplats till stråket Järnväggsgatan – Torggatan anger att stråket ska gestaltas med tydlighet och vara lätt att hitta, vilket är en god ambition. Örnsköldsviks centralort inrymmer samtidigt ett flertal platser som kan betraktas vara av mer regional karaktär, det vill säga betydelsefulla platser för hela länet där många besökare vistas. Örnsköldsviks resecentrum, Arenaområdet och Norra stationsområdet är några exempel på sådana platser. Ur ett besöksperspektiv är det därför viktigt att inriktningar och efterföljande åtgärdsförslag förtydligas för dessa platser, genom att även omfatta orienterbarhet (med fördel för alla färdsätt).</p> <p>I avsnittet avseende kollektivtrafik beskrivs Botniabanan väl. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger järnvägen som en del av infrastrukturen i ett prioriterat stråk. Härnösand-Kramfors-Örnsköldsvik. E4 presenteras dock likaså som viktig infrastruktur i detta stråk, och linje 50 anges som en del av trafikutbudet i det prioriterade stråket. Betydelsen av kollektiva kommunikationer som längs E4 knyter samman Höga kustens kommuner är av stor vikt. Ett gott utbud av klimatsmarta resmöjligheter bör erbjudas, inte mins för besöksnäringens tillväxt i vårt gemensamma kustområde. Tågtrafiken kan inte enskilt försörja transportbehoven, särskilt inte för dem som bor i landsbygden eller i mindre tätortsområden i Höga kusten, med betydande avstånd till olika funktioner. Den flerkärniga Höga kusten gör att Örnsköldsviks centralort blir en viktig målpunkt för exempelvis service och arbete, även för kramforsbor boende norr om Ångermanälven. Kramfors kommun önskar att planen speglar betydelsen av kommunöverskridande busstrafik i Höga kusten och</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Under kapitlet om Trafik och kommunikation lyfts vikten av tydlighet och tillgänglighet fram för alla trafikslag i en av inriktningarna.</p> <p>Betydelsen av regional busstrafik lyfts fram under rubriken Kollektivtrafik.</p>
--	--

<p>angöringen av denna inom det aktuella FÖP-området, nu och i framtiden.</p> <p>Planen är för övrigt välskriven och genomarbetad och Kramfors kommun har inget övrigt att erinra.</p>	
<p><b>Umeå kommun</b></p> <p>Umeå kommun har getts möjlighet att yttra sig över Fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort.</p> <p>Umeå kommun ser positivt på en fortsatt utveckling av den gemensamma arbetsmarknadsregionen tillsammans med Örnsköldsviks kommun. Genom ett utökat fokus kring centralorten och i synnerhet kring Örnsköldsviks resecentrum/Norra stationsområdet läggs grunden för att utveckla ett utökat utbyte och pendling som är hållbart samt främjar näringsliv, tillväxt, bra livsvillkor och samhällsservice. Föreslagen utvecklingsinriktning som avser att vitalisera dessa noder är positiva. Det är viktigt att placera verksamheter med regionalt upptagningsområde när dem och att en god lokal tillgänglighet kan uppnås.</p> <p>Umeå kommun tillstyrker att Örnsköldsvik genom planförslaget fortsätter planera för en E4 förbifart via Åsbergstunneln och att man på ett tydligt sätt integrerar detta som en betydande del i den övergripande planeringsinriktningen för centralorten. En vidareutveckling av detta bör kunna utgöra en framgångsfaktor i det fortsatta arbetet. Förutom att det öppnas nya möjligheter för stadsutveckling i centrum har detta även betydelse i ett regionalt och nationellt transportperspektiv där det är positivt med en god framkomlighet längs E4 genom Örnsköldsviks centralort.</p> <p>Umeå kommun ser även fram emot att följa det fortsatta arbetet med översiktsplanearbetet.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>

## Lokala föreningar och organisationer

<p><b>Arnäs LRF lokalavdelning</b></p> <p>Synpunkter som Arnäs LRF lokalavdelning vill lämna till den fördjupade översiktsplanen</p> <p>Gröna ytor spelar stor roll för vårt klimat Ekosystemtjänster är ordet. Det binder regnvatten vilket bidrar till mindre översvämningar. Det binder koldioxid från luften vi andas, via fotosyntesen rätt ner i jorden. Det bidrar till biologisk mångfald och är den grundläggande pelaren i vår livsmedelsproduktion i form av foder. Nu hotas det av både kommunen och diverse företag. Det skall byggas handels-, bostadsområden och industrier. Då är vår fråga varför skall det ev. byggas industrier och handelsområden på redan brukad industrimark? Bondens gröna åkrar är också</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på jordbruksmark har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Skrivningen om att jordbruksmarken inom planområdet används i liten utsträckning tas bort.</p>
--	--

<p>industrimark, fast med mindre betong och mer nyttodelar. Trots det så tar kommunen varken hänsyn eller räknar med detta när utvecklingsplaner för kommunen tas fram. Är både bondens arbete och mark så lite värda i kommunens ögon? Det räknas inte när man plötsligt vill ge plats för något annat. Så när Ö-vik börjar bli "lite" för trångt, skall vi bara flytta på oss, ge efter och lyfta på hatten? Är det ett demokratiskt samhälle? enligt oss, inte alls. Det är att blunda för en hel bransch för att ge plats för vem som helst som öppnar plånboken. Bortprioritera inte den tätortsnära jordbruksmarken. Kring Ravesta, Stranne, Nederön, Överön men även Nordanås, Skärped, Måle, Lillback och Svedjeholmen. Det är en ändlig resurs.</p> <p><b>Synpunkter</b></p> <p>I kolumnen tätortsnära jordbruksmark och odlingslandskap vill vi att det skall skrivas som verkligheten är att stora delar av jordbruksmarken runt Ö-viks tätort brukas aktivt fortfarande!! (Enbart i en omkrets av 4 km runt Öfjärden finns 6 aktiva djurgårdar i dag). Byggande på jordbruksmark kan ej medges även om det sker som en tydlig sammanhållen förtätning av centralorten.</p>	
<p><b>BRF Örnsköldsvikshus nr1</b>  <i>Fotografier och figurer som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 3.</i></p> <p><i>Siktlinje saknas genom Södra stadsentrén</i>  Planen innehåller siktlinjer som binder samman staden och hamnen för befintlig bebyggelse i centrala delarna av staden, men ingen siktlinje finns vid södra stadsentrén där högre bebyggelse planläggs.</p> <p>Vi anser att det är av vikt att en siktlinje skapas i riktning in mot Åsdalen som en förlängning i Magasinsalléns länsriktning.</p> <p>Lägger med foton tagna längs Själevadsgatan för att visa den lilla vattenspegel som fortfarande är kvar som vi vill värna (<i>se bifogade fotografier, kommunens anm.</i>).</p> <p><i>Definiera högre och lägre bebyggelse</i>  Vi anser att lägre och högre bebyggelse bör definieras mer tydligt i planen. I bilden som finns i planen så beskrivs lägre och högre bebyggelse med rosa och grönt (<i>se bifogad figur, kommunens anm.</i>).</p> <p>Men när man sedan läser i löptexten skapas det en osäkerhet i vad som menas "Rosamarkeradefält är områden där ny-, om- och tillbyggnad noga ska anpassas till befintliga omgivande byggnadshöjder". Ta t.ex. Elitehotell som är 40 meter högt och har 13 våningar och ligger inom ett rosa område. Innebär detta att vi godtyckligt kan förvänta oss 13 våningar höga byggnader inom det rosa området och i så fall hur höga byggnader kan vi förvänta oss i gröna områden? "Grönmarkerade fält är områden där höga hus kan prövas lämpligt ur stadsbildssynpunkt." Avsikten måste klargöras i planen.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>I planen framgår det att befintliga omgivande byggnadshöjder inte omfattar just Elite Hotel, Ting1 eller kyrktornet. I det rosamarkerade området föreslås alltså att ny bebyggelse anpassas till omgivande bebyggelse förutom just dessa tre byggnaderna.</p> <p>På Varvskajen har kommunen valt att inte reglera byggnadshöjden på samma sätt. Lämplig byggnadshöjd för eventuell ny bebyggelse på Varvskajen prövas och regleras i framtida detaljplanering av området.</p>

<p>Vi vill även ha ett klagörande i planen när det gäller vilken typ av byggnadshöjd som ska gälla för bebyggelse som kan komma att byggas på Varvskajen.</p>	
<p><b>Cesam och Fastighetsägarna</b></p> <p>Vi har tagit del av samrådshandling, fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort.</p> <p><i>Följande synpunkter lämnas härmed:</i></p> <p>Övergripande tycker vi att skrivningarna i dokumentet ska genomsyras av ambitionen att främja tillväxt och utveckling av stadskärnan i form av attraktivt utbud inklusive småskalig handel. Den antagna handelspolicyn ska behålla sin status som styrande för handel.</p> <p>Stadskärnan måste växa "inifrån och ut" och förtätning genom att både bygga på höjden och möjlighet att "täta luckor" ska vara möjligt.</p> <p>Den lilla stadens tillväxt måste ske på marknadens villkor och förutsättningar för att det ska ske på ett sunt sätt och inte skapa problem (eg. Birsta- Sundsvalls centrum samt Avignon – Umeå centrum).</p> <p>Sid 12 Undvik att låsa fast en inriktning som omöjliggör ett flexibelt nyttjande av Stora Torget genom att ej tillåta fasta installationer.</p> <p>Sid 17 Olämpligt att i detta dokument fastslå byggnadshöjder. Det är ytterst olämpligt att skriva fast detta på sådant sätt som beskrivs här.</p> <p>Sid 18, 19, 37 Olämplig skrivning angående parkering/markparkering. Varje projekts förutsättningar måste bedömas för sig. En ort vars attraktion delvis beror på tillgänglighet måste värna möjligheten till stadsmässighet med levande miljöer där markparkering både på gårdar och längs gator ingår. Den omställning som fysisk handel just nu genomgår får inte försvåras genom att dessutom försämra tillgängligheten.</p> <p>Sid 23 Olämplig skrivning om friytor och växtlighet. Varje enskilt fall måste prövas utifrån sina förutsättningar i stället för att ange vilka andelar som måste vara planterade med växtlighet.</p> <p>Sid 34 Viktigt att stadens tillväxt map handel hanteras ur ett tillväxtperspektiv. När man pekar ut ett område söder om stan för handel måste man vara tydlig med riktlinjer för att inte vi motverkar Handelspolicy och stadskärnans utveckling.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande ett bristande näringslivsperspektiv i den fördjupade översiktsplanen har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Handelspolicyn kommer även fortsättningsvis att vara ett styrande dokument för handeln i Örnsköldsvik.</p> <p>På Stora Torget bör fasta installationer (alltså statyer, fast gatubelysning, m.m.) inte tillåtas just för att skapa ett flexibelt nyttjande. Tillfälliga installationer uppmuntras på torget.</p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Även för parkeringar i centrum finns ett generellt svar ovan.</p> <p>Den typen av friyta som föreslås skapar stora fördelar för de som bor och verkar i området. Växtlighet skapar bland annat bättre förutsättningar för att hantera ett förändrat klimat och skapar en trevligare livsmiljö. Då centrum också har ont om grönområden blir friytor ännu viktigare.</p> <p>På Södra verksamhetsområdet planeras framförallt för industriverksamheter, och till viss del verksamheter som gynnas av</p>

	<p>närheten till E4, såsom bensinstationer. I kommunens Handelspolicy beskrivs lämplig placering av olika typer av handelsverksamheter mer utförligt.</p>
<p><b>Handelskammaren Mittsverige, Region Örnköldsvik och Örnköldsviks industrigrupp</b></p> <p>Handelskammaren i Örnköldsvik och Örnköldsviks Industrigrupp representerar huvuddelen av stora och medelstora industriföretag i Örnköldsvik samt många mindre tjänsteföretag med anknytning till industrin. Våra medlemsföretag har sammantaget över femtusen anställda.</p> <p><b>1. Inledning</b></p> <p>Vi vill inledningsvis erinra om vikten av ett starkt näringsliv. Den senaste statistiken vad gäller sysselsatta i olika näringsgrenar visar att Tillverkning, transporter och företagstjänster sysselsätter var tredje anställd i Örnköldsvik, en - relativt övriga Sverige – mycket hög siffra. Örnköldsvik tillhör en av de orter där svensk industri är som hetast enligt en nyligen publicerad analys. Härvid avses antal industriarbetsplatser relaterat till befolkningen. (Ref: <b>Industri under omvandlingstryck</b> – en rapport av Industrins Ekonomiska Råd, oktober 2018))</p> <p>Från vår sida ställer vi oss helt bakom de slutsatser, som dragits i samband med Örnköldsviks visionsarbete (Ref: Framtidsforum 2017, Örnköldsviks omvärldsanalys). Speciellt noterar vi målen beträffande <b>Ökad framtidstro</b> och <b>Fler och lönsammare företag</b>. Ambitionerna vad gäller ökad befolkning kan bara förverkligas om industrin får fortsatt goda möjligheter att konkurrera på den globala marknaden, där många av våra medlemsföretag verkar. Den fördjupade översiktsplanen är härvid ett viktigt dokument, som långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi, dels för <b>befintliga</b> företag men dels även som signal till potentiella investerare avseende <b>nyetableringar</b>.</p> <p><b>2. Allmänna synpunkter</b></p> <p>Den Fördjupade Översiktsplan (i den fortsatta texten "FÖP") är ett vägledande dokument som anger långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi samt grundragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden för Örnköldsviks centralort. Vi uppfattar förslaget i samrådshandlingen som ett ambitiöst dokument, där flertalet av kommunens olika policys/strategier kommenteras. Det gör att texten blir tämligen omfattande och att någon egentlig fördjupning inte beskrivs. Vi föreslår att FÖP kortas ner när det gäller de mer allmänna bakgrunds-beskrivningarna och att mer fokus läggs på motiv till inriktningsbeslut samt kopplade åtgärdsförslag.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Inledning</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande ett bristande näringslivsperspektiv i den fördjupade översiktsplanen har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p><b>Allmänna synpunkter</b></p> <p>Då den fördjupade översiktsplanen är ett politiskt dokument har dokumentet framförallt tagit hänsyn till kommunfullmäktiges politiska mål. Men Världsklass Örnköldsviks vision har funnits med under arbetets gång.</p> <p>Eftersom begreppet bebyggelse omfattar både bostadsbebyggelse och bebyggelse för verksamheter har kommunen valt att inte byta namn på kapitlet.</p> <p>Kommunen har valt att i den fördjupade översiktsplanen inte skilja på arbetsplatser/industri och service/handel eftersom båda dessa begrepp innefattar väldigt olika typer av verksamheter med olika behov. I centrum har kommunen valt att peka ut så kallade utvecklingsområden, områden där bostäder och verksamheter kan samexistera. Exempel på verksamheter som passar där kan vara handel som inte är ytkrävande, kontor och service. De tre stora verksamhetsområdena omfattar områden där verksamheter som inte är lämpliga att beblanda med</p>

Till vår förvåning konstaterar vi tyvärr att kommunens Näringslivsplan och Näringslivsstrategi (Ref: Kst 2015:75) över huvud taget inte berörs i FÖP. Dessa viktiga styrunderlag antogs av Kommunfullmäktige 2016.

Vi noterar f.ö. att under avsnittet Omvärldsfaktorer – Övergripande mål och Vision hänvisar FÖP till skrivningar från 2014. Här förväntar vi oss en uppdatering till aktuell omvärldsanalys och till den vision som Partnerskapet slagit fast.

Vi föreslår att det under avsnittet **Bakgrund och inledning** tas in en skrivning, som beskriver vikten av en stark tillväxt i Industrin som motor i en positiv befolkningsutveckling i Örnsköldsvik. Betydelsen av Näringsliv/Industri borde framgå redan i rubriksättningen – se innehållsförteckningen t ex Bebyggelse ändras till Bebyggelse, Handel och Industri eller Bebyggelse och Näringsliv.

I vårt fortsatta yttrande väljer vi att begränsa oss till avsnitten **Bebyggelse** samt **Trafik och kommunikation**. Det är stor skillnad i behov av infrastruktur, lokalitet, miljö mm på olika delar av Näringslivet varför vi förordar att man i denna fördjupning, på samma sätt som i ÖP12, skiljer på Arbetsplatser/Industrier och Service/Handel.

### 3. Bebyggelse

Under detta avsnitt har vi valt att fokusera på Näringslivsverksamhet och då speciellt Arbetsplatser/Industri. Vi vill dock fästa uppmärksamheten på förslaget till inriktningsbeslut avseende parkering ("i första hand i parkeringshus/garage"). Det vore värdefullt med ett resonemang om vilka konsekvenser detta kan innebära för handelsverksamheten i stadskärnan. En levande stadskärna inbegriper även handeln, som möter allt hårdare konkurrens från näthandeln och från butiker i lägen med god tillgång på näraliggande parkeringsplatser.

Vi noterar med tillfredsställelse att planeringen ska tillgodose efterfrågan på mark för näringslivsverksamheter. Vi rekommenderar att Arbetsgruppen skyndsamt genomför träffar med företrädare för de "Områden för näringslivsverksamheter", som utpekats inkl Högländ och Gullänget. Vi anser att det i en fördjupad översiktsplan är naturligt att söka klarlägga aktuella markbehov redan i planen. En hög beredskap vad gäller att snabbt erbjuda mark för nyetableringar är en framgångsfaktor i kommunens utvecklingsarbete.

Vi uppskattar att det finns en beredskap för konsekvenser av en ev framtida Åsbergs-tunnel och det bland föreslagna åtgärder ingår att verka för en sådan investering.

På samma sätt vore det naturligt att i FÖP beskriva konsekvenser av en ev. kommande investering i Domsjö-området av ett

bostäder pekas ut. Exempel kan vara ytkrävande handel, bullriga och/eller farliga industriverksamheter, etc.

### Bebyggelse

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande ett framtida Bioraffinaderi har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Även gällande Skydds-zoner i Domsjö verksamhetsområde och vilken typ av verksamheter som är lämpliga i området finns ett generellt svar ovan.

### Trafik och kommunikation

Transportflöden av gods inom centralorten håller på att utredas i ett separat projekt där bl.a. Örnsköldsviks Hamn och Logistik och Örnsköldsviks kommun deltar. I projektet tas ett helhetsgrepp om vilka behov som finns för att skapa ett effektivt transportsystem för gods inom centralorten. Inom projektet ryms bland annat framtida investeringsbehov för Alfredshemsbron.

Frågan om infartsvägen till Högländs såg har aktualiserats i och med ett medborgarförslag som kommit in där förslagsställaren föreslår mätningar av trafiken i bostadsområdet och ändrad körsträcka för uttransporter. Frågan hanteras som ett verksamhetsförslag av samhällsbyggnadsnämnden.

### Övriga synpunkter

Den fördjupade översiktsplanens

Bioraffinaderi. Hur avser kommunen att på sikt hantera frågor kopplade till markanvändningen inkl. transporter?  
Inriktningsformuleringen "Domsjö verksamhetsområde bör detaljplaneras vid en större utökning av verksamheterna i området" borde formuleras mer pro-aktivt. Inriktningsförslaget saknar f.ö. åtgärd. På Domsjö industriområde finns idag en serviceverksamhet som bistår industriföretagen med nödvändig kringsservice. Denna verksamhet har behov av att utvecklas, vilket bör beaktas i FÖP.

#### 4. Trafik och kommunikation

Vi väljer att avgränsa våra kommentarer till de tre viktigaste vägstråken för våra medlemsföretag.

##### 4.1. E4an- Brogatan- Hörneborgsvägen

En framtida tunnel genom Åsberget är en viktig förutsättning i denna FÖP.

En sådan tunnel innebär för lastbilstransporterna att Brogatan in mot Domsjö industriområde blir ett viktigt stråk. Idag går den tunga trafiken i stor utsträckning via Paradisrondellen- Modovägen in mot Domsjö industrier.

Detta kräver att bron över Moälven, den s.k. Alfredshem bron förstärks. Med de senaste investeringarna vid Höglands såg i Långsele, kommer också transporterna till hamnen efter Domsjövägen sannolikt att öka markant. Denna trafik kommer att belasta Brogatan än mer, förbi känsliga områden såsom ex. Broskolan och tät bebyggelse i Sund.

Fordon anpassade för ett BK4 vägnät kommer att öka i andel av transporter under planperioden. Redan 2024 bedöms hälften av transporterna enligt Skogforsk att ske på det statliga BK4 vägnätet i Västernorrland. Därför är det angeläget med en investeringsplan och åtgärder avseende Alfredshemsbron.

##### 4.2. Högländ

För Höglands såg behöver tillfartsvägen från norra E4 rondellen- Arnäsvägen- Nygårdsvägen - Klingvägen förbättras. Framkomligheten och trafiksäkerheten förbi in-och utfart Byggmax och genom rondellen Terminalvägen-Arnäsvägen måste förbättras och bättre anpassas för tyngre och längre lastbilstransporter.

##### 4.3. Utfart Sjögatan och transporter på Järvedsleden

För en industri som Örnalp Unozon samt ÖMV i Bonässund är det av yttersta vikt att skrymmande gods högre än 4,5 m, är möjligt att transportera ut från Örnsköldsvik till E4:an söderut eller norrut. Idag är det inte möjligt, utan man är tvingad att välja sjövägen. En tunnel genom Åsberget skulle inte förbättra den situationen. Ett funktionellt stråk, anpassade för dessa transporter genom stadskärnan ut på E4:an, efterlyses.

##### 4.4. Övrigt

Åtgärder kommer att ansvarsfördelas inom kommunorganisationen efter att den fördjupade översiktsplanen antas. Åtgärderna kommer sedan att arbetas in i de kommunala verksamheternas planering och budget.



<p>Örnsköldsviks industri genererar omfattande godstransporter på väg, järnväg och sjöfart. Samspelet mellan transportslagen är avgörande för en effektiv logistik och terminaler och hamnar utgör viktiga noder.</p> <p>Under rubriken Godstrafik, Sjöfart och Hamnar, borde avsnittet "Inriktning" därför kompletteras med att "Infrastruktur för vägtransporter till och från Hamnar och Terminaler skall säkras". Vi har erfarit att hamnarnas kapacitet f.ö. är otillräcklig för befintlig verksamhet i Bonässund. En utökning av Hamn &amp; Logistik's uppdrag till att även erbjuda pråmtrafik till Hörneborgshamnen skulle underlätta berörda företags överlevnad och expansion.</p> <p><b>5. Övriga synpunkter</b></p> <p>Som vi konstaterade inledningsvis så anser vi förslaget till FÖP vara ett ambitiöst dokument. Vi efterlyser ett starkare näringslivsfokus. Vi anser också att föreslagna åtgärder bör tidsättas och att erforderliga resurser säkerställs.</p> <p>Vi anser avslutningsvis att en Etableringspolicy för Örnsköldsviks kommun tas fram. Syftet skulle bl.a. vara att tydliggöra hur markfrågor i samband med en nyetablering hanteras så skyndsamt som möjligt.</p>	
<p><b>Hyresgästföreningens bostadspolitiska arbetsgrupp</b></p> <p><i>Synpunkter på den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort.</i></p> <p>Hyresgästföreningens bostadspolitiska arbetsgrupp har tagit del av den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort och lämnar följande synpunkter.</p> <p><i>Ett viktigt hälsoperspektiv för våra boende</i></p> <p>Vi anser att en ändrad dragnings av E4 genom staden är av största vikt, av hälsoskäl, av miljöskäl m.fl. skäl. Utsläppen från biltrafiken och från industrin skapar stora ohälsorisker för de som bor och arbetar i centralorten i Örnsköldsvik. Redan dagens situation och än mer genom den tänkta förtätningen i centrum accentuerar denna problematik, varför åtgärder för att minimera riskerna för ohälsa måste vägas in i översiktsplanen på ett mera påtagligt sätt.</p> <p><i>Biltrafiken</i></p> <p>Genom trafiken på E4, arbetspendling, boendeparkering, besöksparkering och all annan biltrafik i centralorten har Örnsköldsviks centrum redan idag en dålig luftmiljö med ohälsosamma partiklar och avgasutsläpp från biltrafiken. I översiktsplanen finns en vision om att E4 ska ledas om via en tunnel genom Åsberget och på så sätt skapa en avlastning av trafiken i centrum. Denna vision har funnits i väldigt många år utan att kunna leda till ett förverkligande. Då Örnsköldsviks kommun själv inte äger frågan alternativt inte vill överta frågan ser vi E4-</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Även gällande parkeringar i centrum finns ett generellt svar ovan.</p> <p>Den fördjupade översiktsplanen har inte rådighet över utsläpp av föroreningar. I förlängningen vill kommunen flytta ut en del av industrierna utanför centrum för att skapa en trevligare stadsatmosfär. Industrierna bör fortfarande vara tillgängliga då de är viktiga målpunkter för de som arbetar där, och eftersom industrierna är en viktig förutsättning för att Örnsköldsvik ska fortsätta leva.</p>

visionen i planen lika osäker för framtiden som den varit hittills. Därför måste kommunen med hänsyn till hälsoriskerna för de som bor och arbetar i centrum ta konsekvensen av detta och inom ramen för sitt självbestämmande påverka utvecklingen i en mer hälsofrämjande inriktning.

En radikal åtgärd som bör övervägas är att alla allmänna parkeringsplatser i centrum tas bort och att behovet av allmänna parkeringsplatser, öppna och/eller i parkeringshus-/garage, istället byggs i centralortens mera perifera lägen. För att från parkeringsplatserna ta sig till och från centrum kompletteras dessa dels med frekvent och avgiftsfri pendelbusstrafik och dels med ändamålsenliga cykelbanor och uppställningsplatser för cyklar.

#### *Industrin*

Luftutsläppen från kommunens industrier sprids över centralorten med vinden. En begränsning av förekomst av ohälsosamma ämnen i dessa utsläpp måste på ett tydligt sätt anges i översiktsplanen. Därför bör i planen anges tydliga gränsvärden för olika sorts föroreningar som maximalt tillåts gälla inom de olika delarna i centralorten. Med hänsyn till hälsoriskerna för de boende måste konsekvenserna för de verksamheter som inte kan uppfylla dessa värden bli att de inte kan tillåtas etablera eller fortsätta sin verksamhet.

#### *Bebyggelse*

Vi är positiva till tankarna på att samla den högre bebyggelsen inom vissa områden t.ex. vid förtätning av staden likaså att vissa stråk i staden ska ge fri sikt mot vattnet. Eftersom många redan i dag är besvikna över hur bebyggelse har stängt sikten mot havet utgår vi ifrån att dessa tankar också kommer att ligga till grund för kommande beslut om hur man får bygga.

Likaså hoppas vi att planerna på att låta gröna markytor gå före parkeringsplatser verkligen får genomslag och inte luckras upp av ekonomiska skäl.

Planerna på byggnationer av nya bostäder är ju i översiktsplanen av mer övergripande slag men vi vill betona vikten av att det verkligen byggs bostäder som ger rimliga hyreskostnader, bostäder som människor har råd att bo i. Vi ser att det idag saknas större bostäder där stora familjer kan få rimliga bostadsförhållanden och komma ifrån den trångboddhet som idag gäller för många. Dessa bostäder bör finnas i områden med förskolor, skolor, plats för fritidsaktiviteter m.m. t.ex. Sörliden.

Idag finns större bostäder på t.ex. Valhalla men det är lägenheter utan hiss vilket försvårar boendet för en stor barnfamilj. För att minska säkerhetsriskerna för de boende på Valhalla, särskilt måste trafiken från Varggropen snarast ledas om, vilket också finns med i översiktsplanen. Den tunga trafiken är ett stort orosmoment för föräldrarna på Valhalla och måste tas på allvar.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum finns ett generellt svar om det ovan.

I kommunens gällande Policy för bostadsförsörjning finns fördjupad information om vilken typ av bostäder som kommer att behövas i framtiden, och åtgärder som syftar till att få till en hållbar bostadsförsörjning för människorna som vill bo i Örnsköldsvik. Där framkommer bland annat att olika gruppers behov av bostäder ska tillgodoses.

För att minska trafiken genom Valhalla så har ett område reserverats för en alternativ infartsväg till Varggropen. Läs mer under rubriken Markreservat för nya vägar på sidan 37.

Enligt förslaget läggs en skrivning om att senior- och trygghetsboenden ska ha god tillgång till service och kollektivtrafik till i inriktningen på sidan 23.

Hållplatsen vid Örnparken utmed Viktoriaesplanaden ska vara navet för lokal- och regionbusstrafik. Men det är viktigt att det finns en tydlig koppling mellan det navet och både resecentrum och norra station.

<p>I översiktsplanen betonas att Örnsköldsvik ska vara tillgänglig för alla vilket kommer att innebära långsiktiga förbättringar av tillgänglighet mm. En av de större utmaningarna kommer att bli avsaknaden av hissar. I ett läge där allt fler äldre förväntas bo kvar hemma kommer bristen på hissar att försvåra för människor.</p> <p>Tankarna kring senior- och trygghetsboende ställer vi oss positiva till men vill göra ett litet tillägg till punkten på sid 23 som börjar Behovet av senior... Ska ha närhet till kollektivtrafik.</p> <p><i>Kollektivtrafik</i></p> <p>I planens förslag till kollektivtrafik, resecentrum mm efterlyser vi ett helhetstänkande där lokalbussar, landsortsbussar tåg mm knyts ihop vid Resecentrum. Låt det bli navet i vårt resande.</p>	
<p><b>Hägglungs SK SkiTeam, Öviks Skidskytteförening och CK Örnen</b> <i>Kartor som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 4.</i></p> <p>Hägglungs SK SkiTeam, Öviks Skidskytteförening och CK Örnen saknar en plan för Skyttisområdets utveckling. Viktiga skrivningar och inriktningsbeslut från Översiktsplan 2012 saknas i förslaget till fördjupad översiktsplan som presenterats för samråd.</p> <p><i>Inriktningsbeslut Översiktsplan 2012</i> (Exempel på inriktningsbeslut som saknas, nedan ett urklipp under kapitel 3.8 från ÖVP 2012):</p> <p><b>"Skyttisområdet</b> Skyttisområdet, som har ett centralt läge i centralorten, rymmer många kvaliteter för idrott och friluftsliv. Det är angeläget att Skyttisområdet i framtiden kan utvecklas för idrott och friluftsliv och att inga ytterligare ingrepp görs i området. Ett sätt är att säkerställa området som naturreservat. Det kan dock ge begränsningar i nyttjandet som inte är önskvärda. Området måste kunna utvecklas i takt med hur idrotts- och friluftslivet förändras i samhället. En ambition är att anlägga en skid- och skidskyttestadion av internationell klass. Säkerställandet bör kunna lösas med kommunalt ägande.</p> <p><b>Riktlinje för Skyttisområdet</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skyttisområdet ska kunna utvecklas för idrott och friluftsliv. Inga ytterligare ingrepp som minskar områdets kvaliteter som idrotts- och friluftsområde bör medges."</li> </ul> <p>(Nedanstående skrivning under kapitel 3.8 i ÖVP 2012):</p> <p><b>"Kommunens markinnehav</b> På Skyttis bör kommunen äga all mark. Kompletterande förvärv bör göras. För övriga friluftsområden bör kommunen behålla den mark den redan äger."</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>En inriktning om att kommunen bör äga all mark på Skyttisområdet läggs in i planen. Dessutom läggs en åtgärd in om att Skyttisområdets kärnområden ska pekas ut med syfte att bevara dess naturvärden, idrottsvärden och friluftsvärden.</p> <p>Vid framtida planläggnings- eller exploateringsarbete i området söder om Returvägen och Hästmarksvägen kommer det att tas ställning till påverkan på spårssystemen.</p>

## *Skydd av Skyttisområdet för Idrotts och Friluftsliv*

### *Returvägen*

I planförslaget som är på remiss 2018 anges området sydväst om Returvägen som lämplig plats för ytterligare utbredning av industri och handel. Hägglunds vill påpeka att det området ingår i spårsystemet på Skyttis. Historiskt så har området haft SM och Världscuptävlingar, delar av området spåras för allmänheten och andra spår används när större tävlingar arrangeras som t.ex. Junior SM, Intercontinental Cup, Juniorlandskamper, Volkswagen Cup och Scandic Cup. Spårsystemet röjs och underhålls av Hägglunds. Hägglunds vill att området vid 1 och 2 enligt bild skyddas från annan verksamhet.

### *Mountainbike parken vid Jäbstugan*

Värdefulla områden för cykelsport och längdskidor bör skyddas för framtida annan användning och att kommunens markinnehav på området behålls och kompletteras om det finns behov av det.

## *Förslag till komplettering av Översiktsplan 2019*

### *1. Inriktning Skyttisområdet*

Skyttisområdet, som har ett centralt läge i centralorten, rymmer många kvaliteter för idrott och friluftsliv. Det är angeläget att Skyttisområdet i framtiden kan utvecklas för idrott och friluftsliv och att inga ytterligare ingrepp görs i området. Området måste kunna utvecklas i takt med hur idrotts- och friluftslivet förändras i samhället. Området ska vara tillgängligt för allmänhet och föreningar samtidigt som området ska kunna vara arena för stora arrangemang som Längd SM, SM vecka, Orienteringstävlingar, Cykeltävlingar och på sikt Skidskyttearrangemang.

### *Riktlinje för Skyttisområdet*

En ny portalarena för bland annat längdskidor och skidskytte ska anläggas inom Skyttisområdet.

### *2. Skydd av Skyttisområdet för Idrotts och Friluftsliv*

Området med sin kuperade terräng är viktigt för framtida idrottsarrangemang och bör skyddas för annan exploatering.

### *Riktlinje för skydd av Skyttisområdet för Idrotts och Friluftsliv*

Befintliga frilufts- och spårområden ska skyddas från framtida exploatering. Spårområdena söder och sydväst om Returvägen och Måvågen ska inte användas till annan verksamhet.

### *3. Kommunens markinnehav*

På Skyttisområdet bör kommunen äga all mark.

### *Riktlinje för Kommunens markinnehav*

Kompletterande förvärv bör göras. För övriga friluftsområden bör kommunen behålla den mark den redan äger.

## Lungviks Hamnförening och Örnsköldsviks Segelsällskap

*Kartskisser som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 5.*

### Inledning

Lugnaviks Hamnförening (LHF) och Örnsköldsviks Segelsällskap (ÖSS) har tagit del av samrådshandlingen till "Fördjupad översiktsplan Örnsköldsviks centralort". I översiktsplanen finns att läsa om utvecklingsområdet Lungviks småbåtshamn; *"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."*

Under rubriken INRIKTNING anges dock att *"båtupplagsverksamheten och tillhörande byggnader omlokaliseras medan båthamnen består."*

Vi blir oroade av det dubbla budskap som förslaget innehåller. Något "naturligt båtliv" finns inte. Båtlivet skapas av människor och möten. I Lungviks småbåtshamn är människorna organiserade i två föreningar, Lugnaviks hamnförening och Örnsköldsviks Segelsällskap. Det är dessa föreningar i samverkan som till stor del skapar båtlivet i fjärdens inre del. Utan medlemmarnas engagerade arbete finns inget "naturligt båtliv".

LHF och ÖSS känner stor oro för föreningarnas verksamheter och utvecklingen av båtlivet i inre hamnen. Den verksamhet som bedrivs här idag är beroende av samverkan mellan land och vatten. En splittring av områdena skulle få stora konsekvenser för föreningarnas verksamheter och engagemang.

Vi vill mot bakgrund av detta därför inkomma med synpunkter och förslag till förändring av den föreslagna inriktningen för området. Vi föreslår att kommunen i den "Fördjupade översiktsplanen Örnsköldsviks centralort" fastlägger

- att småbåtshamnen med tillhörande vinteruppställningsplatser avsätts för båtlivsändamål i enlighet med gällande detaljplan
- att Lungviks småbåtshamn permanentas för båtlivsändamål
- att ingen uppdelning av bryggplatser och vinteruppläggning kommer att ske
- att området ska utvecklas mot ett centralt fritids- och friluftslivsområde med närhet till vatten och grönområden

### Historia om Lungviks Hamnförening och Örnsköldsviks Segelsällskap

Alltsedan mitten på 1800-talet har det varit ett rikt båtliv på Örnsköldsviksfjärden. Det har varit båtaktiviteter för segel- och motorbåtar på Örnsköldsviksfjärden i mer än 100 år. Segelsällskapet bildades 1874 och är idag det fjärde äldsta segelsällskapet i Sverige och Örnsköldsviks äldsta förening. Under dessa 144 år har både sommar och vinterplatser för båtar funnits

### Kommentarer:

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande utvecklingsområdet vid Lungviks småbåtshamn har vi skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Kommunens ambition är att kajerna och strandområdena ska vara tillgängliga för allmänheten, och därför bör kommunen äga centralt belägna bryggor. Skrivningen ändras till att omfatta hela de centrala delarna av Örnsköldsviksfjärden.

inom samma område, detta sammanknyter kulturhistorien till Örnsköldsvik som en levande kuststad. Under 60-talet flyttades småbåtshamnen till nuvarande plats vid Sjögatan. I slutet av 80-talet beslutades att starta en separat hamnförening varvid Lungviks Hamnförening bildades. Båda föreningarna har allt sedan dess utvecklat sina verksamheter. ÖSS har utvecklat ett föreningsliv baserat på kappseglings- och ungdomsverksamhet. Lungviks Hamnförening har koncentrerat sig på att bygga om och modernisera hamnen samt utvecklat miljön runt hamnen till en trivsamt oas och en mötesplats för alla. Hamnområdet är flitigt besökt av stadens innevånare och turister.

#### **Kommunala beslut och ställningstaganden angående Lugnviks småbåtshamn**

- **1987:** Fastställdes en detaljplan för småbåtshamn inom det område som idag nyttjas för ändamålet. Beslutet fattades i politisk enighet.
- **2005:** Översiktsplan för centrum antogs. Beträffande småbåtshamnen ansåg man det värdefullt för staden att ha en central småbåtshamn, något som leder till båtliv på fjärdens inre del. Bostadshus i 3-4 våningar på området båtuppläggning hade diskuterats. Det bedömdes inte aktuellt att bygga bostäder inom småbåtshamnen område under överskådlig tid.
- **2007:** Lugnviks Hamnförening framför i skrivelse till kommunen, att man önskade så långt som möjligt för att kunna investera i nödvändig upprustning av hamnen. Kommunledningskontoret tog fram ett genomarbetat underlag för diskussion om hamnens framtid och gjorde två skisser alt A och alt B.

**Alt A** innebar att samtliga uppställningsplatser på land och alla privata båthus flyttas till annan plats. I hamnen behålls bryggplatserna, ÖSS klubbhus, jollesektionens båthus och verkstaden, bensinmacken, mastkranen och rampen. För sommaranvändningen behövdes 100 bilplatser och framkörningsväg till alla bryggor. Upplägningsområde för material, tillfällig förvaring av vagnar.

**Alt B**, där samtliga uppställningsplatser med tillfällig vintertäckning på land flyttas till annan plats. I hamnen behålls allt enligt alt A samt även båthusen.

Skissförslag för alt A och alt B redovisas i bilaga.

I utredningsunderlaget redogjordes för vad som erfordrades, på en ny plats, för en flytt enligt alt A.

Kommunens översiktsplanegrupp bedömde vid sammanträde 2017-03-23 alt A, som ekonomiskt realistiskt och förordade alt B.

Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott beslutade att alt B får ligga till grund för planeringen av området.

Området för alt B arrenderades därefter ut till Hamnföreningen på en första period av 15 år och med möjlighet till 5 års förlängningar. Det som idag används för

vinteruppställning med tillfällig täckning benämndes som utvecklingsområde och arrenderas ut på kortare tid.

- **2008:** Bygglov lämnas för 15 tillkommande nya båthus och 8 nya båthus som ersättning för de äldsta befintliga båthusen.
- **2012:** Kommunomfattande översiktsplan antogs. Fastställdes 2015. I denna angavs att enligt centrumplanen 2005 behålls småbåtshamnen men det skall hållas öppet för att i framtiden flytta vinterupplaget till annan plats. Vinterupplaget torde dock vara betydelsefull för en levande småbåtshamn, och någon annan användning av markområdet är inte aktuell.

### Lungviks Hamnförening

2007 fattade man ett avgörande beslut då Örnsköldsviks kommun och Lungviks hamnförening kom överens om en långsiktig lösning för småbåtshamnen i centrala Örnsköldsvik. Vid denna överenskommelse beslutades att låta LHF arrendera småbåtshamnen på 15 år med förvissning att förändring av markanvändningen ska ske i samråd. Det framgår även av beslutet att en eventuell förändring av markanvändningen som skulle innebära att småbåtshamnen måste omlokaliseras, ska bekostas av kommande exploatering. "Beslut 2007-04-17 Kommunstyrelsens näringslivs- och planeringsutskott." Detta beslut och intention var avgörande för att LHF och dess medlemmar att känna trygghet och vilja att investera i hamnen och hamnområdet.

Hamnområdet med bryggor och markanläggningar var i stort behov av renovering och upprustning. Ett projekt som beräknades kosta flera miljoner och tusentals timmar eget arbete. I samarbete och diskussioner med kommunen utarbetades en plan för hamnen och hamnområdet där Örnsköldsviks kommun beviljade nödvändiga bygglov för nya byggnader och markanläggningar. Målet har varit att skapa en modern och trivsamt hamn som är anpassad för framtidens krav och behov som efterlever gällande lagar och förordningar. En trygg hamn där Örnsköldsviks innevånare även i fortsättningen ska kunna ha sina bryggplatser och förvara sina båtar under vintertid, men även locka båtägare från andra orter till Örnsköldsvik. Ett viktigt mål har även varit att skapa och utveckla hamnområdet till en naturlig och levande mötesplats.

Strandpromenaden passerar genom hamnen och hela hamnområdet och bryggor är helt öppna för allmänheten. Det är populärt att promenera, lunch, fiska och bada i området. Samhällstjänster som Sjöräddning och Räddningstjänst har fri tillgång till hela hamnområdet för både övning och utryckning.

Lungviks Hamnförening driver Örnsköldsviks största småbåtshamn för fritidsbåtar med ca 250 aktiva medlemmar. Då både familjer och anhöriga är engagerade i båtlivet är det mångdubbelt fler som i praktiken är involverade i verksamheten

med att skapa en levande hamn och mötesplats. Inom hamnområdet finns plats för 200 båtar i vattnet och 170 båtar på land alla med tillgång till vatten och el. Föreningen har en egen verkstad, mastkran, sjösättningsramp och hårdgjord plan för mobila kranlyft av fritidsbåtar upp till ca 20 ton. Inom hamnområdet finns stadens enda sjömack och pumpstation för septiktank som är öppen för både turister och Örnsköldsviks båtburna befolkning.

En viktig förutsättning för att Lugnviks Hamnförening skall utvecklas, är att det finns medlemmar som vill hyra båtplatser och bidra ekonomiskt till en utveckling. Lika viktigt är att det finns medlemmar som vill arbeta ideellt. Sommarplatser och vinterplatser är intimt hopkopplade med varandra. Vi tror oss veta att om vinterplatserna plockas bort från småbåtshamnen kommer även fler och fler sommarplatser att försvinna, emedan alltför många medlemmar kommer att söka sig annorstädes. Med krympande medlemsantal för Lugnviks hamnförening kommer det ekonomiska underlaget för driva och utveckla hamnverksamheten att avta och en ond cirkel med allt färre medlemmar tillstöter.

#### **Örnsköldsviks segelsällskap**

Segelsällskapet har satsat på kappseglings-, motorbåts och ungdomsverksamhet och byggt ett fint klubbhus som nyttjas av båda föreningarna. Utan Lugnviks Hamnförening har inte ÖSS kunnat utvecklas i den omfattning som man gjort under senaste decennierna.

ÖSS bedriver seglarskoleverksamhet både för ungdomar och för vuxna. Man har också ett digert kappseglingsprogram med Ulvöregattan som sommarens höjdpunkt. Ulvöregattan fyller 110 år 2019.

Sedan 2015 har ÖSS deltagit i "Allsvenskan i segling", seglingens elitserie. De 18 bästa klubbarna i Sverige deltar. Som bäst har föreningen placerat sig 5:a och som sämst 12:a. 2018 arrangerade ÖSS en av de fyra deltävlingar som ingår i denna tävling. 2018 års deltävling har verkligen uppmärksammats i seglar-Sverige och placerat Örnsköldsvik som en kommun i landet med en av "Sveriges bästa Sail Arena". ÖSS har även 2019 fått förtroendet att arrangera en deltävling.

2017 nominerades ÖSS som en av tre klubbar i Sverige, av Svenska Seglarförbundet, till årets kappseglingsarrangör. Tyvärr hamnade vi "bara" på andra plats.

Vad har denna utveckling för betydelse för Örnsköldsviks kommun? Det visar i alla fall på att samverkan på flera olika nivåer klubbarna mellan, medverkat till positiva konsekvenser även för kommunen.

#### **Vår syn på framtiden**

Varumärket "Höga Kusten" med projektet "En skärgård i



världsklass" har haft stor betydelse för kommunen. Örnsköldsvik utgör entrén till Höga kusten och en skärgård i världsklass. Att utveckla ett varumärke kräver ett konsekvent och uthålligt handlande. För att uppmärksammas måste man sticka ut.

Alla kommuner som ligger vid någon form av vattendrag satsar på förhållandevis exklusiva bostäder vid vattnet. Även Örnsköldsvik har gjort det. På Hamnplan har det byggts både bostäder och hotell. Vid gamla gästhamnen byggs just nu bostäder och restauranger. Varvskajen planeras att bebyggas med bostäder, kontor, m.m.

Hur många kommuner har en attraktiv småbåtshamn så centralt placerad som Örnsköldsvik?

Hur många kommuner är på väg att bygga upp en "Sail Arena" som redan bedöms som en av Sveriges bästa?

Vad ger bäst stöd och uppmärksamhet för "entrén till Höga Kusten och en skärgård i världsklass?

Är det att bygga hus som alla andra kommuner vid vattnet gör?  
Eller är det att utveckla det som är unikt för Örnsköldsvik.  
Skärgården och båtlivet?

Vi föreningar i samverkan, Lugnviks Hamnförening och ÖSS, anser att svaret är självklart. Båtlivet, skärgården och naturen är mycket viktiga medel för kommunens möjligheter att konkurrera om framtida investeringar. Båtlivet måste ligga vid vattnet. För att bygga bostäder, kontor, m.m. har vi många andra attraktiva platser att erbjuda.

### **Kommunomfattande Översiktsplan**

Översiktsplanen för Örnsköldsviks kommun Antagen av kommunfullmäktige 17 december 2012, laga kraft 16 mars 2015.

*"Enligt centrumplanen 2005 behålls småbåtshamnen men det ska hållas öppet för att i framtiden flytta vinterupplaget till annan plats. Vinterupplaget torde dock vara betydelsefull för en levande småbåtshamn, och någon annan användning av markområdet är inte aktuell. "*

I den kommunomfattande översiktsplan som tidigare antagits av kommunfullmäktige har man förstått vikten av att hålla samman bryggplater och vinterupplaget till samma område. Det går att läsa vilken riktlinje man bör ta: "Vinterupplagsplatsen vid småbåtshamnen på Sjögatan bedöms värdefull för hamnverksamheten och någon annan markanvändning är inte aktuell". Detta borde tolkas att det arrenderade hamnområde även i fortsättningen skall vara en småbåtshamn med tillhörande vinterupplag av båtar då ingen annan användning av markområdet är aktuell. Vinterupplaget avsåg då endast den del som arrenderades ut på kort tid.

Vi står nu i begrepp att ytterligare göra tunga investeringar för att vara en modern och attraktiv hamn i framtiden. I planen ligger byta uttjänta pontonbryggor med förankringar, servicehus för medlemmar, belägga vägar och planer men även förbättra vårt miljöarbete. I framtiden kommer att krävas spolplatta med reningsverk, bottentvätt, återvinning- och miljöstation.

### **Risker med översiktsplanens förslag**

Om småbåtshamnen skall samverka med bostäder och/eller kontor kommer störningar ofta att uppstå mellan verksamheterna. Föreningskänslan riskerar att försvinna med olika lokalisering av verksamheten. Transport och kommunikationsproblem uppstår. Förvaringsproblem uppstår. Föreningarnas identitet riskerar att skadas. Medlemmar riskerar att flytta. Rekrytering av frivilliga krafter som vill engagera sig i föreningen kommer allvarligt att skadas. Nedlagda investeringar försvinna.

Det går bra att förvara båtar sommartid, i anslutning till bostäder eller annan verksamhet. Men det går inte att bedriva föreningsverksamhet för det ändamålet om inte verksamheten är samlad.

Att i en översiktsplan besluta för kommande ca 20 år att en verksamhet skall bort, men inte när, leder till att ALL investeringsvilja upphör.

Om planens förslag ändå beslutas, kommer sannolikt Lugnviks hamnförening att upphöra. De ekonomiska konsekvenserna blir stora och svårbemästrade. Örnsköldsviks Segelsällskap har inga resurser för att kompensera detta. Seglingsarrangemangen kommer att påverkas. Målet "En skärgård i världsklass" kommer att påverkas.

### **Förslag**

I samrådshandlingen till "Fördjupad översiktsplan Örnsköldsviks centralort" kan man tolka att det inte finns någon plats för en stadsnära camping som visat sig var oerhört uppskattad och populär. Det går inte heller att utläsa att det i framtiden finns utrymme eller möjlighet att utveckla gästhamnen och dess verksamhet, i en kuststad som Örnsköldsvik. Däremot framgår det tydligt att det inte är lämpligt med privata bryggor i inre hamnen ut mot Framnäsudden.

Hur ska man i framtiden ta hand om turister både vatten och landvägen? Lokala båtägare? Hur skapas ett "Naturligt båtliv" om inte förutsättningarna finns? Är det en skärgård i världsklass? LHF och ÖSS är två samarbetsföreningar som verkat för en utveckling av området Lungvikssmåbåtshamn på ett framgångsrikt sätt. Vi är av uppfattningen att detta samarbete borde kunna vidgas till att omfatta även ovan aktiviteter.

Genom att fastställa att småbåtshamnen med tillhörande

<p>vinteruppställningsplatser avsätts för båtlivsändamål i enlighet med gällande detaljplan, så skulle LHF, ÖSS, Örnsköldsviks kommun och privata entreprenörer kunna utveckla området och ta tillvara på synergier mellan dessa aktörers intressen och bidra till ett attraktivare Örnsköldsvik. Detta kan vara att nyttja vinteruppställningen till husvagnsparkering under sommarhalvåret, att använda lediga bryggplatser under turistsäsong till gästhamnsplatser. Attraktiva erbjudanden om fasta bryggplatser och vinteruppställning centralt beläget i nya bostadsprojekt. Det är bara några exempel på hur man skulle kunna utveckla och nyttja området i framtiden.</p> <p>Med anledning av förslag till fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort hoppas LHF och ÖSS att man inser möjligheterna och det unika av att ha en centralt belägen småbåtshamn med tillhörande vinteruppställning.</p> <p>LHF och ÖSS anser att man omformulerar skrivelsen som går att läsa i samrådshandlingen med följande:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- att Lungviks småbåtshamn permanentas för båtlivsändamål</li> <li>- att ingen uppdelning av bryggplatser och vinteruppläggning kommer att ske</li> <li>- att området ska utvecklas mot ett centralt fritids och friluftslivs område med närhet till vatten och grönområden</li> </ul>	
<p><b>Modo Hockey</b></p> <p>Modo Hockey är mycket positiva till den i översiktsplanen övergripande ambitionen att ytterligare utveckla och förbättra Örnsköldsvik. Det är helt avgörande för Örnsköldsviks framtid att vi alla; kommun, näringsliv, föreningar, kommuninvånare m.fl. hjälps åt för att utveckla Örnsköldsvik på bästa sätt.</p> <p>I flera olika delar i översiktsplanen läggs stor vikt vid att utveckla Örnsköldsviks som evenemangsstad och som besöksdestination. Det skrivs också att det är viktigt att utveckla stadskärnan som en mötes-, service-, och handelsplats för att skapa en attraktiv och konkurrenskraftig centralort. I texterna nämns även att Idrotts- och evenemangsarenor skapar möjligheter för Örnsköldsvik att arrangera evenemang.</p> <p>Vi delar uppfattningen om att detta är väldigt viktiga områden för Örnsköldsviks utveckling och framtid!</p> <p>Modo Hockey har idag en bred verksamhet med ishockey samt evenemang och konferenser. Vi anser att vi har en stor potential att utveckla vårt evenemangs-, kultur och konferensutbud. För att detta skall vara möjligt behöver det finnas utrymme för att utveckla Fjällräven Center och tillskapa ytterligare yta genom att bygga ut fastigheten.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Vid en eventuell utbyggnad av Fjällräven Center bör det vara möjligt att bygga ut utan att förutsättningarna för eventuella upplevelsevärden och utblickar försvinner. Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Att Framnäsudden pekas ut som ett utvecklingsområde möjliggör även för bebyggelse och utveckling av verksamheter för besöksändamål.</p>

<p>Då det även från politikernas sida har uttryckts önskemål om att ytterligare utveckla "Framnäsudden" anser vi det av yttersta vikt att det i översiktsplanen inte finns formuleringar som begränsar en sådan framtida utveckling.</p> <p>Modo Hockey önskar därför en översyn av skrivelsen "Ytorna öster och väster om Fjällräven Center behålls öppna, såväl för utblickar som för upplevelsevärden" (sidan 22). Samt en diskussion kring betydelsen av siktlinjen från Varvsberget mot Fjällräven Center (sid 17).</p> <p>Vi önskar ett möte för att diskutera hur man i översiktsplanen kan möjliggöra en framtida utveckling av Fjällräven Center.</p>	
<p><b>Naturskyddsföreningen i Örnköldsvik</b></p> <p>Naturskyddsföreningen i Örnköldsvik anser att både FÖP och MKB är omsorgsfullt gjorda och väl genomarbetade. Vi förutsätter att kommunen efter kommunfullmäktiges beslut implementerar detta ambitiösa arbete så att det når ut till alla enheter för att tillämpas i praktiken.</p> <p><b>Del 1</b> s 5 Inifrån och ut låter bra även miljömässigt men var finns förtätningens möjligheter? Att bygga befintliga tomter tätare känns inte rätt. De som bor i tätorten har också rätt till grönt, även om det är privat mark. Förtätning borde ske endast på tomma tomter i existerande bostadsområden och för att ersätta hus där förfallet nått så långt att huset måste rivas (ja, sådana hus finns!).</p> <p>En optimistisk framtidsplan säger 3 000-5 000 nya bostäder och man har reserverat mark för 3 000. Detta räcker tills vidare. Skulle vi av någon anledning höja till fler kan ytterligare mark reserveras under kommande år.</p> <p><b>Del 2</b> s 12 Inte bara trähusbebyggelse utan alla byggnader från före 1933 är skyddsvärda.</p> <p>s 15 "Utveckla strandpromenaden så att den fortsätter söderut via Järvedstrand och Bonäset fram till Dekarsöbron." En GC-väg efter strandlinjen är önskvärd. Verksamheter som kräver närhet till vattnet (exv. Marinan i Bodum) får man gå runt.</p> <p>s 17 Höga byggnader ska undvikas i centrum och i andra områden reserveras för offentliga byggnader: kyrkor, hotell, kulturhus, sporthallar mm. Man får alltså inte tillåta privatbostäder som förstör utsikten för 1000-tals centrumboende, särskilt med tanke på de underbara utsikter som fr.a. Örnköldsviks centrum erbjuder. Större respekt krävs för beslutade detaljplaner.</p> <p>s 19 Kommunen skall enbart bygga trähus av klimatskäl, vare sig</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Del 1</b> Det finns stora möjligheter att förtäta inom Örnköldsvik. Förflyttningar av befintliga verksamheter och byggande av parkeringshus istället för stora öppna parkeringsytor är exempel på åtgärder som öppnar upp stora ytor. Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen är också att det finns plats att bygga på i grönområden. Det är dock viktigt att den övergripande kvaliteten och tillgängligheten i dessa grönområden inte går förlorade.</p> <p><b>Del 2</b> Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggnadshöjder och siktlinjer i centrum har vi skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Det finns för närvarande ingen politisk viljeinriktning i kommunen att enbart bygga trähus.</p> <p><b>Del 3</b> Inriktningen om prövning vid omvandling av fritidshus till permanentboende plockas bort.</p> <p>Efter revideringen kommer bostadsområden inte längre pekas ut för kort eller lång sikt.</p>

det gäller egna hus (t.ex. skolor och förskolor), hus som byggs av kommunala bolag, hus som byggs på mark som säljs av kommunen etc.

### **Del 3**

s 20 Högre byggnader prövas i enlighet med vad som ovan anförts om s 17.

s 23 "Vid omvandling av fritidshus till permanentboende ska lämplighet prövas utifrån eventuellt ökat kommunalt servicebehov." Är denna inriktning verkligen realistisk?

s 25 Problemen med Nyänget bör kunna lösas och området exploateras på kort sikt.

s 27 Det är direkt olämpligt att det planeras nya bostadsområden på utmärkt åkermark, främst Målesviken, när det skrivs i planen att: "Byggnad på åkermark bör prövas restriktivt där det finns potential att behålla och utveckla befintlig och framtida livsmedelsproduktion." Eftersom utvecklingen redan idag går mot starkt ökat intresse för närproducerade livsmedel, så är det sannolikt att det redan om ca 5 år kan finnas ett stort behov av tätortsnära åkermark. Dessutom är bevarande av odlingsmark mycket viktigt för den biologiska mångfalden.

s 34 "Domsjö verksamhetsområde" borde heta "Alfredshems verksamhetsområde". Domsjö ligger egentligen på södra sidan om Moälven. Att f.d. MoDo:s fabrik numera kallas "Domsjö fabriker" trots att det ligger utanför Domsjö kan kanske inte kommunen göra något åt. Att förändra namnet på industriområdet kräver antagligen samtycke från flertalet av de företag som är verksamma där.

### **Del 4**

s 35 Örnsköldsvik har ingen tradition som cykelstad troligen beroende på att staden upplevs som backig. För att lyckas med satsningen på gång- och cykeltransporter bör man se över cykelstråken. Det största hindret idag är att befintlig led går upp mot Varvsbergsvägen istället för längs Hörneborgsvägen.

s 36 Kapaciteten för busstrafik efter Nygatan har tydligen nått smärtgränsen. Är det verkligen rationellt att bussar som utgår från Resecentrum söderut eller via Paradisrondellen ska hämta resenärer efter Nygatan? Om resenärerna utgår från ett sista ärende på Storgatan är det liten skillnad att ta sig till Resecentrum jämfört med Nygatan.

s 37 Biltrafik, inriktning: "E4 förbifart Örnsköldsvik". På grund av klimat- och miljöskäl prioritera avbrottsfri trafik för tunga fordon förbi centralorten (trafikled utan trafikljus och rondeller).

Bilparkering; Inriktning: Anordna billiga dagparkeringsplatser för tågresenärer Resecentrum-Norra station.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på jordbruksmark har vi skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Domsjö verksamhetsområde kommer inte att byta namn till Alfredshems verksamhetsområde.

### **Del 4**

Kommunen arbetar med utbyggnad av det befintliga cykelnätet med utgångspunkt från cykelpolicy och -strategi.

Från och med 26 november 2018 öppnades en permanent tankled för skoter som går till bensinmacken i Kroksta. Förutom denna och ett par andra skoterleder i Örnsköldsviks ytterområden gäller det generella skoterförbudet fortsatt.

### **Del 5**

Det finns i dagsläget inget kommunalt beslut att sköta den tätortsnära skogen med alternativa skötselmetoder, till exempel hyggesfritt skogsbruk.

På den tätortsnära skogsmark som kommunen förfogar över anpassas dock skötsel och skogsbruk redan idag, till exempel hålls eventuella hygges storlekar. Kommunen kollar på alternativa skötselmetoder av tätortsnära skog, däribland hyggesfritt skogsbruk.

Kommunen råder dock inte över all skog inom centralorten vilket påverkar kommunens möjligheter till hur alla tätortsnära skogsområden sköts.

Skolans närnaturområden är under revidering. I samband med revideringen kommer nya

s 38 Det finns ingen anledning att göra avsteg från skoterförbudet i och kring centrum för att Sagaledens intentioner ska kunna genomföras fullt ut. En alltför tillåtande attityd för skotertrafik innebär att vi kommer att ha dåliga förutsättningar för skotrar om 30 år på grund av klimatförändring.

#### Del 5

I planen finns på många ställen positiva skrivningar om hur viktigt det är med tätortsnära natur för friluftsliv och hälsa, samt biologisk mångfald och ekosystemtjänster. T.ex. följande på sid. 39: "Vid exploatering samt brukande av skogsmark ska natur- och kulturlandskapets karaktär och kvalitet tillvaratas i största möjliga mån." samt på sid. 42: "Åsberget ska fortsatt vara ett attraktivt friluftsområde för allmänheten."

Därför är det mycket märkligt och direkt motstridande att kommunen planerar för kalhyggen inom utpekade tätortsnära friluftsområden. Med den inriktning och ambition som anges i översiktsplanen, så borde det vara självklart att de tätortsnära skogsområdena ska skötas med hyggesfria skogsbruksmetoder, som ger en ljus och lättframkomlig skog.

Skolornas närnaturområden beskrivs som särskilt värdefulla och därför finner vi det mycket märkligt att planerade nya bostadsområden på flera ställen, främst Järviden och Högland, får inkräkta på dessa viktiga närnaturområden.

s 39 Säkerställ tillgång till naturnära skogsområden vid skolmiljöer och skötseln sker med hyggesfria metoder.

s 40 "Allmänhetens tillgång till i första hand havsvatten och havsstränder ska säkras."

s 40 Förläng allmänna busslinjer sommartid till Gullvik.

s 42 Åsberget; Inriktning av tätortsnära skogar skall redan idag utformas med öppen, ljus kontinuitetsskog för att ge goda möjligheter till friluftsliv.

s 43 Med tanke på vart klimatet är på väg så bör betoningen på vinteridrott ändras: "Örnsköldsviks centralort ska vara en attraktiv plats för utomhusidrott både sommar- och vintertid."

#### Del 6

s 46 Med tanke på att många fornlämningar förstörs av skogsbruket bör inte Arnäsbacken utgå som riksintresse. Arnäsbacken ingår i ett större område med gravfält, trefaldighetskällan, prästgård, skolor, kyrka, kronomagasin, kyrkogård mm. som åskådliggör olika skeden av ett sockencentrum, unikt för Ångermanland.

närnaturområden att pekas ut.

Allmänhetens tillgång till alla vatten i centralorten anses vara viktiga, inte bara havsvatten och havsstränder.

Inriktningen på sidan 43 ändras till att Örnsköldsviks centralort ska vara en attraktiv plats för idrott året runt.

#### Del 6

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande Arnäsbackens kulturmiljöområde har vi skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Inriktningen "Beakta klimatförändringar och planera för att minska dess effekter vid upprättande av detaljplaner samt bygglovsprövning." byts ut enligt förslag.

Inriktningen om anpassning till extremare vädersituationer täcks in av det befintliga avsnittet om *Klimatanpassning*.

Eftersom klimatanpassning egentligen handlar om att planera för ändrade väderförhållanden är det någonting som kommunen har gjort även tidigare, om än inte uttalat kopplat till klimatförändringarna. Idén om klimatanpassning är relativt ny, och det är ibland svårt att ta hänsyn till all den nyaste forskningen i långsiktiga planer, då den förändras snabbt. Men inriktningen är såklart att Örnsköldsvik ska skapa förutsättningar för att klara av ett förändrat klimat, något som har lyfts fram i den fördjupade översiktsplanen, och som kommunen arbetar vidare med i nästa revidering av den kommunomfattande

s 49 "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 (övergång från betong till trä). Kommunen bör aktivt verka för energisnålt byggande av småhus.
- Verka för minskning av klimatbelastning från byggprocessen och produktionen av byggmaterial. (I första hand övergång från betong till trä).
- Extremväder på grund av blockerande väderlägen skapar till exempel långvarig torka, värmeböljor, skogsbränder och extrema skyfall/snöfall och kan inträffa oftare än forskare tidigare trott.

I Länsstyrelsens Regionala Handlingsplan Klimatanpassning (LRHK) står att två av länets sju kommuner gjort planering för klimatanpassning. Hur är det med Örnsköldsvik, är Övik en av dessa två? I bilagan till LRHK anges 44 åtgärdsrekommendationer. Nedan anges några åtgärder som kommuner skall ansvara för:

- Åtgärd 14 God beredskap för värmeböljor
- Åtgärd 15 Öka kunskap om förändrat klimat och hälsa
- Åtgärd 17 Drift och underhåll av vår infrastruktur i relation till ändrat klimat
- Integrera klimatanpassningen i den fysiska planeringen
- Åtgärd 22 Skyfallsanalyser av centralorterna i våra kommuner

Slutsats: Det är förmodligen absolut nödvändigt att ta med all ny kunskap i klimatanpassning i planering om framtida bebyggelse och infrastruktur. Länsstyrelsens klimatanpassning sträcker sig fram till 2100, jämfört med kommunens plan som sträcker sig fram till 2040.

s 51 "Ta fram åtgärdsplaner för hantering av samhällsviktiga verksamheter inom områden som riskerar att översvämmas vid 100-, 200-årsflöde eller högsta beräknade flöde (HBF)." Med tanke på inriktningen ovan bör även åtgärdsplaner finnas för områden <2,5 m.ö.h.

s 58 Energi; Planera utrymme för miljöbränsleproduktion vid Hörneborgsverket-Domsjö industriområde (Vätgas, Etanol, HVO med utnyttjande av utsläpp- återanvänd CO<sub>2</sub>). I översiktsplanen nämns förtjänstfullt inriktningen att "Planera för infrastruktur för elfordon med snabbladdningsstationer" (sid 58). Här åsyftas troligen både "semisnabba" laddstationer på 11-22 KW-uttag (med laddtid 1-3 timmar) och "riktiga" snabbladdstationer på minst 40 kW-uttag (med laddtid 20-40 minuter). Men det är även viktigt att förutsättningarna för t.ex. en kraftigt utbyggd "hemmaladdning" (effekt t.ex. 2,3 , 3,7 kW eller 11 kW) av elfordon säkerställs inom centralortens alla bostadsområden. Den aktuella debatten har visat att det framförallt är möjligt effektuttag från de befintliga elnäten

översiktsplanen. Som det är nu lyfts år 2100 som det perspektivet för byggande i ett förändrat klimat som behövs vid en planering fram till 2040, men med en öppning om att ännu mer framförhållning kan komma att behövas. Vi delar uppfattningen om att åtgärdsplaner behövs även vid kustöversvämningar omfattande områden som ligger under 2,5 meter över normalvattenståndet, och lägger till detta till den befintliga åtgärden.

En separat utredning om laddinfrastruktur för elfordon är på gång i kommunen. Med hänsyn till den har vi valt att inte lyfta detaljer kring behoven av laddinfrastruktur i den här planen. Utredningens slutsatser kommer att vävas in i kommunens framtida styrdokument för parkeringar.

<p>som kan vara begränsande för hur många elfordon som samtidigt kan laddas. Ett räkneexempel: Redan 2000 bilar som laddas med 11 kW kräver 22 MW, vilket är mer än 50 % av den maximala el-effekt som Hörneborgsverket kan leverera (turbinen är på 40 MW).</p> <p>Förslag till åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kartlägg för det första nuläget vad gäller maximalt möjligt effektuttag från elnäten för t.ex. laddning av elfordon inom olika delar av Örnköldsviks centralort (under olika delar av dygnet) i samarbete/samverkan med de kraftbolag som ansvarar för de berörda elnäten inom området.</li> <li>- Utred vidare hur denna kapacitet måste öka under kommande år (t.ex. till 2020, 2025, 2030, 2035 och 2040) för att inte maximalt möjligt effektuttag från de olika elnäten ska utgöra ett avgörande hinder för den nödvändiga mycket stora ökningen av laddbara elfordon (Ökningen måste i framtiden dessutom i allt högre grad utgöras av rena elbilar om klimatmålen enligt Parisavtalet ska nås.)</li> </ul> <p>Denna fråga med tillhörande åtgärder tillhör lämpligen avsnitt "TEKNISK FÖRSÖRJNING/Energi" (sid 58). Men den berör även t.ex. den planerade utbyggnaden av parkeringshus och garage som nämns på flera ställen i översiktsplanen, en utbyggnad där en allt större andel av bilarna kommer att utgöras av elbilar som måste kunna laddas relativt snabbt.</p>	
<p><b>RPG (Riksförbundet pensionärs-gemenskap), Örnköldsvik</b></p> <p>RPG Örnköldsvik, har mottagit och tagit del av dokumenten angående: "Samråd om fördjupad översiktsplan för Örnköldsviks centralort."</p> <p>Styrelsen för lokalavdelningen, RPG Örnköldsvik, vill därför framföra följande kommentarer/synpunkter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bra med sammanhållna grönområden. Ordna "utegym" i grönområdena centralt också. Ej för klumpiga redskap.</li> <li>- Bra med planeringen av bebyggelsen. Viktigt att det byggs på ett sådant sätt att även integrationen gynnas.</li> <li>- Viktigt att biltrafiken minskar i stadskärnan, med tanke på miljön. Miljövänligare drivmedel för bussar och bilar. En E4-tunnel genom Ås-berget bör prioriteras, inte skjutas upp hela tiden. Det handlar om vår hälsa och överlevnad. När man står vid E4:an och väntar på grönt ljus, så vill man nästan kräkas av alla avgaser och partiklar i luften. I väntan på att tunneln genom Åsberget ska byggas, kanske en tunnel under E4, eller en bro över E4, för gångare och cyklister byggas. Lämpligen vid övergången på Storgatan?</li> <li>- Bra att stadens busshållplats finns tillgängligt centralt, väl upplyst under den mörka tiden på dygnet. Bör endast få vara bussar som använder miljövänligt drivmedel.</li> <li>- Viktigt med olika kulturutbud även centralt i staden, utan</li> </ul>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Placeringen av enskilda utegym är för specifikt och detaljerat för att omfattas av den fördjupade översiktsplanen.</p> <p>I kommunens Policy för bostadsförsörjning finns fler strategier för hur kommunen ska bygga så att alla grupper i samhället får tillgång till boenden.</p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Alla bussar som utför kollektivtrafik inom Örnköldsviks kommun drivs av det miljövänliga drivmedlet HVO eller el.</p>



<p>att det blir för bullrigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Inte tagits upp så mycket om alla seniorer/pensionärer, och alla med olika handikapp som bor i tätorten. Bra att man tänker på att det ska vara lugnt där "Vård och Omsorgsboenden" finns. Behövs flera boenden i tätorten som är anpassade för personer med handikapp/funktionshinder, för både yngre och äldre personer.</li> </ul>	<p>I den fördjupade översiktsplanen pekas gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik ut som mer prioriterade än infrastruktur för biltrafik. Dessutom är en separat utredning om laddinfrastruktur för elfordon på gång i kommunen.</p> <p>Behov av markområden för serviceboenden för personer med olika typer av behov hanteras i kommunens lokalresursplan som revideras årligen. Planen är ett verktyg för framtida investeringsbehov som bland annat redovisar verksamhetsbehov för kommunala serviceverksamheter.</p> <p>Yttrandet föranleder inga ändringar.</p>
<p><b>Sjålevads IK</b></p> <p>Redan idag råder brist på lediga tider i idrottshallar och på fotbollsplaner. Om kommunen infriar bostads- och befolkningsmålen för år 2030, kommer nämnda brist bli än mer tydlig. Vad gäller fotbollsplaner driver kommunen en konstgräsplan på Skyttis och en fotbollshall. Övriga planer är föreningsägda och drivs med mycket knappa resurser, och att föreningarna ska kunna öka antalet är en ekonomisk omöjlighet. Vår uppfattning är att kommunen måste ta ansvar för detta nu då man har ambitioner att det inom 12 år ska byggas 3000 nya bostäder inom centralorten! Som en jämförelse äger och driver Umeå kommun 15 konstgräsplaner, en fotbollshall och en naturgräsplan. Inom några år kommer en fullstor fotbollshall att stå klar och innan vintern 2019 ska Gammlia täckas av ett tält. Utöver de kommunala anläggningarna finns även ett stort antal föreningsägda. Totalt sett finns m a o en utbudsmässig acceptabel nivå. Vi i Sjålevads IK anser att vi är en viktig part i ett fungerande samhälle där vi erbjuder barn, ungdomar och även vuxna meningsfull aktivitet. Om befolkningen ökar enligt uppsatt mål kommer det att bli mycket svårt att under rådande omständigheter kunna ta emot alla. Antal planer är för få och dessutom tål inte naturgräsplanerna större belastning än nuvarande. Ett konkret förslag är därför att kommunen bekostar och anlägger en belyst konstgräsmatta på grusplanen vid Mycklingtjärn.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Behov av idrottsanläggningar hanteras i kommunens lokalresursplan som revideras årligen.</p> <p>Yttrandet föranleder inga ändringar.</p>
<p><b>Örnsköldsviks gymnastikklubb</b></p> <p>Synpunkter på fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Den fördjupade översiktsplanen</p>

<p>från föreningsperspektiv. Översiktsplanen innehåller en tydlig och positiv inriktning för aktivt föreningsliv i Örnsköldsviks centralort. Ur ett gymnastikperspektiv skulle jag vilja förtydliga vikten av att befintliga kommunala idrottsanläggningar, skolidrottshallar, är utrustade för att kunna ge möjlighet till varierad idrott både på skoltid och för oss föreningar att utöva efter skoltid.</p> <p>Till INRIKTNING punkt 2 skulle jag vilja se ett tillägg (kursivt nedan):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det är viktigt med bostadsnära idrottsanläggningar och -miljöer som kan stimulera till lek, idrott och fysisk aktivitet. <i>Skolornas idrottshallar ska vara utrustade för att tillgodose barns och ungdomars behov av allsidig och varierad motorisk träning.</i></li> </ul>	<p>kommer inte att ta upp detaljfrågor gällande utrustningsbehovet i de kommunala idrottshallarna.</p> <p>Yttrandet föranleder inga ändringar.</p>
<p><b>Örnsköldsviks ortens Ryttarklubb</b></p> <p>Synpunkter kring området Svedjeholmen och Örnsköldsviks ortens Ryttarklubb.</p> <p>Kring ridskolan i Svedjeholmen bör det lämnas gott om plats för expanderingsverksamheten då hästsporten och antalet hästar hela tiden ökar i Sverige. Ridskolan är redan i dagsläget trångbodd både vad det gäller möjlighet att växa och utvecklas, men också vad det gäller att uppfylla djurskyddregler vad det gäller hagar, möjlighet till bete osv. För både ridskolan och Solänget bör det finnas större möjligheter att ta sig ut i skog och mark med hästarna utan att behöva vistas i trafiken. I dagsläget finns mycket små möjligheter att ta sig ut i naturen till häst, endast en rid- och körväg som är alldeles för kort. En upplyst rid och körväg hade varit väl behövligt för att även kunna ta sig ut vintertid.</p> <p>Industriområdet bör ej komma närmare inpå då det ökar risken för olyckor både om hästar kommer lösa men också vid ridning där buller m.m. kan skrämja hästarna som är flyktdjur. Likaså gäller planering av vägar.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>I den fördjupade översiktsplanen är inriktningen att området mellan ridskolan, Brogatan och Botniabanan bör reserveras för hästsportens behov.</p> <p>I övrigt anses det inte lämpligt att i den fördjupade översiktsplanen peka ut detaljerade behov för ridskolan i Svedjeholmen.</p> <p>Yttrandet föranleder inga ändringar.</p>

## Företag

<p><b>Brux AB</b></p> <p><i>Förslag till ändringar i texten som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 6.</i></p> <p><i>Inledning</i></p> <p>Den fördjupade översiktsplanen har goda intentioner och jag kan ha en förståelse för kommunens önskan att bostäderna inom den inre säkerhetszonen på lång sikt bör inlösas. Det är dock enormt viktigt att kontorsverksamheten får fortsätta att utvecklas på ett positivt sätt. Små oklarheter i formuleringarna av den Fördjupade översiktsplanen och den Strategiska miljökonsekvensbeskrivningen riskerar få mycket stora och negativa konsekvenser för Domsjö Utvecklingsområde. Förekommande uttryck som "m.m." och "såsom" får inte förekomma utan måste klargöras. Det är också viktigt att det finns en förståelse och kunskap om hur Domsjö</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Flera ändringar har gjorts gällande skyddszonerna i Domsjö verksamhetsområde, se det generella svaret om Skyddszoner i Domsjö verksamhetsområde ovan.</p> <p>Vissa verksamheter med koppling till befintlig industri är lämplig inom skydds- och bullerzonerna, såsom serviceverksamheter. Detta förtydligas i planen.</p>
--	--

<p>Utvecklingsområde är uppbyggt för att kunna fatta bra beslut.</p> <p><i>Historik</i> Under MoDo-tiden var MoDo Paper Service AB det bolag som hade uppgiften att förvalta MoDos kontor, laboratorium, vägar, gatubelysning, avlopp m.m. utanför själva industriområdet. Detta för att industrin skulle kunna fokusera på sin egen kärnverksamhet.</p> <p>År 2001 såldes MoDo Paper Service AB och heter idag Brux AB.</p> <p><i>Nuläge</i> Idag är Brux fortfarande en viktig integrerad del med industrin inom Domsjö Utvecklingsområde med uppgiften att erbjuda företagen moderna och ändamålsenliga lab- och kontorslokaler samt till lokalerna hörande nödvändig service. Brux hyr idag ut kontorslokaler till bl.a. Domsjö Fabriker, Sekab, Nouryon (tidigare AkzoNobel), Övik Energi, MoRe Research, RISE Processum, Holmen Skog och Eurocon. Då verksamheterna i området är expansiva med utvecklande av nya produkter och därmed drar till sig nya verksamheter med kopplingar till biokombinatet och utvecklingen mot ett hållbart samhälle, så måste Brux ha möjligheten att kunna vidareutveckla kontorsområdet och erbjuda både nya och befintliga kontorslokaler samt nödvändig närservice för övriga verksamheter.</p> <p><i>Framtida konsekvenser</i> Att investera i och underhålla ett fastighetsbestånd kräver långsiktiga och stabila regler över tid. Inom det område som i planen betecknas som den inre säkerhetszonen finns ett väl fungerande system där Brux utanför det inhägnade industriområdet förser företagen med lokaler av olika slag och tillhörande service samt sköter vägar, gatubelysning, avlopp m.m. Det är utomordentligt viktigt att denna grundläggande service får fortsätta att gälla. Otydliga skrivningar i den fördjupade översiktsplanen får inte försvåra områdets vidareutveckling, som är till stor fromma för hela Örnsköldsviks kommun. Detta skulle i så fall vara mycket hämmande för industrins och de övriga företagens utveckling inom området.</p> <p><i>Avslutning</i> Om önskade justeringar görs i "Fördjupad översiktsplan" och "Strategisk miljökonsekvensbeskrivning" enligt bilagan, kan Brux fortsätta att vara en viktig del av bioraffinaderiet i Domsjö som leverantör av service, lab- och kontorslokaler.</p>	
<p><b>Domsjö Fabriker AB</b></p> <p><i>Yttrande gällande fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort</i> Översiktsplanen ska tydliggöra kommunens viljeinriktning för berörda och intresserade samt marknadsföra kommunens framtida ambitioner. Inriktningen på den fördjupade översiktsplanen är bland annat förtätning genom att främja bostadsbebyggelse i centralorten. Det är bra, men om ambitionen finns att öka invånarantalet i Örnsköldsvik behövs inte bara fler bostäder, det behövs även trygga</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Fler positiva skrivningar om näringslivsverksamheter har lagts till i planen. För mer information, se det generella svaret om Näringslivsperspektivet ovan.</p> <p>Ändringar har gjorts gällande</p>

arbetstillfällen.

Örnsköldsviks kommun har en stark tradition av industriverksamhet och väletablerade industrier har verksamhet i stadskärnans närhet. Ägarskapet inom industrin har förändrats genom åren och gått från lokalt till globalt ägande. För att möjliggöra fortsatt drift, och även utveckling, av industriverksamheten, behövs därför även en tydligt uttalad inriktning från kommunen att även industrin ska främjas.

Av samrådsunderlaget framgår att Domsjö Fabrikers verksamhetsområde finns kvar, vilket är bra. Men det skrivs också att industrin bör lösa in fastigheter inom säkerhetszon och bullerzon. Denna skrivning bör tas bort. Frågorna regleras redan av bolagens tillståndsprövningar där villkor för buller och säkerhet föreskrivs. Formuleringen i samrådsunderlaget till den fördjupade översiktsplanen kan hindra nödvändiga investeringar för fortsatt drift och utveckling av befintlig verksamhet.

Zongränserna i den fördjupade översiktsplanen är otydliga. Att dessutom ställa krav på att "industrin" ska lösa in bostäder innanför gränsen skapar otydlighet och risk för konflikter. Vem eller vilka är "industrin" och var går egentligen zongränsen? Självklart ska industrierna jobba för ökad säkerhet, minskat buller och minskad miljöpåverkan, det är ett arbete som pågår kontinuerligt. Bland annat pågår ett projekt där bullerkällor kartlagts och åtgärdas successivt. Domsjö Fabriker driver även ett projekt med syfte att bygga om lossningen av svaveldioxid vilket bla medför minskad risk för närboende.

Domsjö Fabriker har under många år investerat för sänkta utsläpp till recipienten. Det är en viljeinriktning som finns kvar och kommer att finnas kvar även i framtiden. Den fördjupade översiktsplanen nämner industri och jordbruk som enskilda aktörer som påverkar vattenkvaliteten, för läsaren kan det uppfattas som om deras utsläpp är de enda som har miljöpåverkan, vilket inte är fallet. Andra källor finns.

Vi motsätter oss planerna på att omvandla Varvskajen till att få en mer stadsmässig karaktär med en blandning av bostäder och centrumverksamhet. Att utveckla området från gamla järnvägsstationen i sydlig riktning mot industriområdet utgör ett hinder för framtida utvecklingsmöjligheter för industriområdet. Det föreligger även en påtaglig risk för konflikt med hänsyn till buller, miljö, etc om bostäder och annan verksamhet flyttas närmare industriområdet, det bör undvikas i mesta möjliga mån.

Inom Domsjö verksamhetsområde, utanför grindarna, finns även serviceverksamhet som bistår industriföretagen med nödvändig kringservice. Den verksamheten har behov av att utvecklas i takt med övrig verksamhet vilket inte stöds av den fördjupade översiktsplanen. Vi anser att dessa verksamheter bör betraktas som nödvändiga och i den fördjupade översiktsplanen bör det framgå att utveckling och utbyggnad av serviceverksamhet ska främjas.

skyddszonerna i Domsjö verksamhetsområde, se det generella svaret om Skyddszoner i Domsjö verksamhetsområde ovan.

Örnsköldsviks kommun ser mycket positivt på ansträngningarna för minskad miljö- och bullerpåverkan som görs av Domsjö Fabriker.

Den fördjupade översiktsplanen omnämner bland andra industriföretag och jordbruksföretag som aktörer med möjlighet att utföra åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten. För att förtydliga att det även finns andra aktörer läggs även kommunala bolag till.

Vid utvecklandet av Varvskajen är det viktigt att ta hänsyn till den befintliga industrin och framtida utveckling av den. Därför är det inte lämpligt med bostäder och annan störningskänslig verksamhet söder om gamla järnvägsstationen. Däremot kan andra typer av verksamheter vara lämpliga där. Detta förtydligas i planen.

Vissa verksamheter med koppling till befintlig industri är lämplig inom skydds- och bullerzonerna, såsom serviceverksamheter. Detta förtydligas i planen.

Det bedöms inte vara lämpligt att peka ut och beskriva det storskaliga Bioraffinaderiet i planen i detta skede. Läs mer i det generella svaret om Bioraffinaderi ovan.

<p>Det vore naturligt att i den fördjupade översiktsplanen beskriva konsekvenser av en eventuell kommande investering i Domsjöområdet av ett storskaligt Bioraffinaderi. Hur avser kommunen att på sikt hantera frågor kopplade till markanvändningen inklusive transporter? Inriktningsformuleringen "Domsjö verksamhetsområde bör detaljplaneras vid en större utökning av verksamheterna i området" borde formuleras mer proaktivt.</p> <p>Den fördjupade översiktsplanen kommer att ligga till grund för verksamheternas kommande tillståndsprövningar och behöver riktas om så att det tydligt framgår att Örnsköldsviks kommuns framtida ambitioner även inkluderar industrin och dess tillhörande verksamheter och främjar ett utvecklande av arbetstillfällen.</p>	
<p><b>OSTP Sweden AB</b></p> <p>Synpunkter och kommentarer till FÖP centralorten och MKB</p> <p><b>Parkstråket Örnparken – Lungviksparken – Strandparken sid. 15 FÖP</b></p> <p>"Viktoriaesplanadens utformning förändras, och att de två parkerna binds samman på ett mer naturligt sätt för gående."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hur är det tänkt att säkra transporter till och från OSTP's anläggning vid Viktoriaesplanaden? Viktoriaesplanaden är planerad att användas för transporter av farligt gods.</li> <li>• Riskhanteringsavståndet är 40 meter för farligt gods enl. MKB FÖP 5.4.1. OSTP ser inte hur de olika kraven harmonierar med varandra. Det blir minst en bredd på 80 meter om vägens bredd räknas bort.</li> </ul> <p><b>Framnäsudden sid. 22 FÖP</b></p> <p>"Succesiv omvandling av befintliga verksamhetstomter"</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vilken tidshorisont är planerad? 2040?</li> <li>• När är området detaljplanerat och vad är målsättningen med detaljplanen?</li> <li>• Hur mycket pengar är budgeterat?</li> <li>• Osäkerhet för verksamhetsägare angående investeringsbeslut då inget är klart, investeringar hamnar på andra orter.</li> <li>• Börja i rätt ände. Påbörja detaljplaneringen av området omgående med ett fast slutdatum. Värdet av OSTP's tomter är direktkopplat till detaljplanen och intresset för att omlokalisera verksamheten. OSTP i Örnsköldsvik ser helst att omlokaliseringen sker i Örnsköldsviks kommun och inte till Finland eller södra Europa.</li> </ul> <p><b>Näringslivsverksamhet sid 30 FÖP</b></p> <p>"Andra verksamheter behöver förläggas på platser avskilda från omkringliggande bebyggelse på grund av dess ytbehov eller omgivningspåverkan i form av buller eller olycksrisker."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Industrin förknippas med buller på många ställen i FÖP.</li> </ul>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Parkstråket Örnparken – Lungviksparken – Strandparken</b> Eftersom flera synpunkter har kommit in gällande skyddsavstånd från transportleder för farligt gods har ett generellt svar skrivits om det ovan.</p> <p><b>Framnäsudden</b> Syftet med en översiktsplan är att ge just kommunens långsiktiga syn på utvecklingen. Det innebär att den utvecklingen som finns utpekad här inte nödvändigtvis blir av, men att det är den som kommunen finner mest lämplig. Det finns i dagsläget varken någon detaljplan eller budget för omvandling på Framnäsudden. Tidshorisonten är inte heller fastställd, men innan ett detaljplanearbete påbörjas kommer en dialog föras med berörda parter.</p> <p><b>Näringslivsverksamhet</b> OSTP har inte pekats ut som en bullrig verksamhet. Generella skrivningar om näringslivsperspektivet har ändrats, läs mer i det generella svaret ovan om näringslivsperspektivet.</p> <p><b>Södra verksamhetsområdet samt Farligt gods</b> En detaljplan är redan gjord för Svedjeholmsfabriken vilket gör att</p>

<p>Bullermätningar visar på att OSTP har lägre bullernivå än begränsningsvärdena.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Generellt visas ingen plan på hur alla verksamheter som är lokaliserade på Framnäsudden ska flyttas till andra ställen, 20 år är en kort tid för en sådan omfattande flytt. Det finns en risk att verksamheter som inte har en lokal ägarövertikt kommer att lokaliseras där ägarna redan har eller kan skaffa lokaler.</li> </ul> <p><b>Södra verksamhetsområdet sid 34 FÖP</b>  "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."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OSTP blev hänvisade till detta område för expansion av verksamheten 1997. Med den här inriktningen/planeringen av området kommer OSTP ännu en gång bli kringbyggt/omringat av bebyggelse som hämmar OSTP's utveckling i området.</li> </ul> <p><b>Farligt gods sid 52 FÖP</b>  "För samtliga farligt godsleder gäller att nya byggnader ska uppföras på ett minsta skyddsavstånd om 40 meter."</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OSTP's långsiktiga plan är att samlokalisera all verksamhet vid Svedjeholmsfabriken genom utbyggnad av denna, detta för att kunna flytta ut verksamheten från centrala stan. Med detta skyddsavstånd så påverkas planerna i hög grad då både väg för farligt gods samt järnväg gränsar till området.</li> </ul> <p><b>Samrådshandling/MKB FÖP generellt</b>  Generellt beskrivs industrin som ett problem och belastning. Kommunen bör beskriva industri i positiva ordalag då den genererar arbetstillfällen till en mängd andra verksamheter så som service, handel och hotell m.m... Basnäringen för städer i Örnköldsviks storlek är industri.</p>	<p>det redan är prövat och reglerat vad som tillåts byggas.</p> <p><b>Samrådshandling/MKB FÖP generellt</b>  Fler positiva skrivningar om näringslivsverksamheter har lagts till i planen. För mer information, se det generella svaret om Näringslivsperspektivet ovan.</p>
<p><b>Yamaha Center Örnköldsvik</b></p> <p><i>Synpunkter ang. "Fördjupad översiktsplan gällande Lungviksbåthamn"</i>  Vi anser att borttagande av vinteruppställning samt byggnader för förvaring av båtar kommer att drastiskt försämra förutsättningarna för kommande båtliv.</p> <p>Båtliv är ingen naturlig sysselsättning. Dagens båtmänniskor kräver närhet, enkelhet samt tillgång till service och förvaring. Vi tror att om förvaringen på land tas bort kommer ett antal båtägare att flytta båtarna eller sälja sina båtar vilket innebär ett sämre underlag för Lungviks båthamn.</p> <p>Det är viktigt att förvaring av båtar sker i direkt anslutning till kajplatserna.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande Lungviks småbåtshamn har vi skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p>

<p>Vi har ett flertal kunder från bl.a. Umeå som ser Lungviks båthamn som den perfekta platsen för sommar och vinterförvaring.</p> <p>Vi har kunder som köper service och reparationer av oss p.g.a. av närheten.</p> <p>Vi nyttjar hamnen för upptagning/sjösättning av större båtar.</p> <p>Vi nyttjar hamnen för visning av båtar.      Beträffande gångväg utmed vattnet är det viktigt/förutsättning att vi Yamaha Center får ett servitut på nyttjandet av marken runt vår tomt. Vi arrenderar idag marken med tillhörande vatten.</p> <p>ÖSS jollesektion ser vi som en viktig del för kommande båtliv. Med Ert förslag försvinner möjligheterna att bedriva en jolleverksamhet.</p> <p>Vi anser att båthamnen i dagens format och verksamhet är en viktig del i stadslivet. Idag är det många flanörer sommar som vinter som promenerar genom hamnen. Med Ert förslag blir Lungviks båthamn en steril hamn med grindar till bryggorna och förutsättningarna slås undan för Örnsköldsviks Segelsällskaps att bedriva jolleverksamhet. Dessutom försämras drastiskt förutsättningarna för Lungviks Båthamn att existera.</p>	
--	--

## Politiska partier

<p><b>Centerpartiet</b></p> <p><b>Inledning</b>      Centerpartiet i Örnsköldsvik har tagit del av samrådshandling fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks centralort.</p> <p>Vi är positiva till att FÖP är framtagen. Den har betydelse för kommunens utveckling.</p> <p>Översiktsplanen ska tydliggöra kommunens viljeinriktning för berörda och intresserade samt marknadsföra kommunens framtida ambitioner. Inriktningen på den fördjupade översiktsplanen är bland annat förtätning genom att främja bostadsbebyggelse i centralorten. Det är bra, men om ambitionen finns att öka invånarantalet i Örnsköldsvik behövs inte bara fler bostäder, det behövs även många nya trygga arbetstillfällen.</p> <p>Övergripande planeringsinriktning bör vara att underlätta för medborgare/besökare att komma till staden. Liksom att bygga utifrån och in och säkra arbetspendling och för studier.</p> <p>Vi tillstyrker delar av FÖPen men menar att det finns fundamentala brister som tillsammans med föreslagna åtgärder riskerar att hämma kommunens tillväxt.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Inledning</b>      Planförslaget omfattar ett begränsat geografiskt område, men har betydelse för hela kommunen och även för regionen. Dels syftar planförslaget till att förbättra för alla som bor och verkar i centralorten. Att förtäta i närheten till stationslägen ger till exempel större möjligheter till pendling – både till och från Örnsköldsviks centralort. Men planförslaget syftar också till att skapa förutsättningarna för en hållbar utveckling i centralorten, kommunen, regionen och nationen.</p> <p>I samband med antagandet av översiktsplanen från 2012 togs beslutet att en fördjupad översiktsplan för centralorten</p>
---	---

Vi menar att den fördjupade översiktsplanen behöver riktas om så att det tydligt framgår att Örnsköldsviks kommuns framtida ambitioner är tillväxt **i hela kommunen** och att översiktsplanen även inkluderar industrin och dess tillhörande verksamheter och främjar ett utvecklande av arbetstillfällen.

En revidering av Översiktsplan 2012 ska föregå FÖP av tätorten. Tillväxt i hela kommunen bör säkerställas och en helhetssyn fastställas. Inställning bör vara att "bygga utifrån och in". Finns en risk att utarma landsbygden med befintligt synsätt i FÖP. Vidare ges näringslivet inte de förutsättningar som FÖP ska ge.

Centerpartiet anser att man inte ska ange vare sig max- eller minnivåer för bostadsbyggande i centralorten. Det är viktigt att bostadsbyggande sker i hela kommunen.

Det primära för planen är att skapa förutsättningar för i första hand flera arbetstillfällen och därefter planera för bostäder och samhällsservice. Därför är centerpartiets mening att det är bra att bygga bostäder på berg och i mindre omfattning i dalsänkorna för att främja logistik och industrins behov av utveckling.

Yttrandet inleds med allmänna synpunkter. Därefter redovisas synpunkter och förslag för respektive område.

#### **Allmänna synpunkter**

Planens viljeinriktning att Örnsköldsvik ska vara +10 000 invånare år 2030 innebär att många bostäder måste byggas. Befolkningsprognosen till år 2026 lyder på +1 500 invånare.

I arbetsmaterialet till samrådet föreslås att >50% av behovet ska byggas inom FÖP-området, > >3 000 bostäder. De senaste 10 åren har det mest bostadsbyggandet skett i tätorten i form av i huvudsak bostadsrätter. Andelen nybyggda egnahem i Örnsköldsvik är mycket lågt i proportionell jämförelse med riket, Umeå, Sundsvall och Östersund. Även relativt få hyresrätter har byggts. Den generella trenden i Örnsköldsvik är stark urbanisering där landsbygden töms på befolkning och ökad inflyttning till tätorten.

En offensiv befolkningsprognos (+10 000 invånare till år 2030) bygger på att väldigt många nya arbetstillfällen ska nyskapas och att människor flyttar in till Örnsköldsviks kommun. Om inte, ska landsbygden i kommunen i stort tömmas på invånare. Föreliggande samråd innehåller i princip inga tankar om hur samhällsplaneringen ska underlätta för hur dessa nya jobb ska skapas inom framförallt den privata sektorn. I samrådet har företrädare för näringslivet lyft samma oro, särskilt som kommunens näringslivsranking sjunkit till låga plats 228/290 (-63 platser 2018).

skulle upprättas. Detta då det ansågs finnas många planeringsfrågor i Örnsköldsviks centralort som behövde behandlas i ett sammanhang. I samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen den 27 augusti 2018 konstaterades det att översiktsplanen är delvis aktuell och behöver revideras. Revidering kommer att påbörjas efter att den fördjupade översiktsplanen för centralorten har blivit antagen.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

#### **Allmänna synpunkter**

Den fördjupade översiktsplanen tar höjd för en eventuell ökning på 10 000 personer i hela kommunen utifrån Världsklass Örnsköldsviks vision. För att kunna nå upp till målet om att bli så många fler måste många aktörer i kommunen arbeta tillsammans. Genom att i den fördjupade översiktsplanen planera för bostäder skapas möjligheter för bostadsbyggande vid behov. På samma sätt skapar de utpekade verksamhetsområdena möjligheter för byggande av handels- eller industriområden vid behov.

För att ytterligare lyfta hur viktigt näringslivet är för Örnsköldsviks utveckling har ett antal skrivningar om näringslivsverksamheter lagts till i planen. För mer information, se det generella svaret om Näringslivsperspektivet ovan.

Flera ändringar har gjorts gällande skyddszonerna i Domsjö verksamhetsområde, se det generella svaret om Skyddszoner i Domsjö verksamhetsområde



Att bebygga stadens hamnområden samt närområden till järnvägar för godstransporter riskerar att försvåra vidmakthållande och nyetablering av företag t.ex. Bioraffinaderiet i Domsjö och behöver belysas ur även ur det perspektivet. Även infrastrukturen för landsvägstransporter måste ta hänsyn till näringslivets behov. Dialogen med näringslivet måste ske mycket tidigare i planeringen eftersom näringslivets behov styr var lämplig lokalisering av bostäder kan ske. I föreliggande FÖP är det tvärt om.

Vidare måste kommunen planera för att elbilen på allvar når marknaden. Bilens flexibilitet slår kollektivtrafiken med hästlängder i en stad med Örnsköldsviks storlek. En stor tillverkare av bilar beslutar i dagarna att bygga en enklare elbil som kommer kosta ca: 200 000kr. Bilen är planerad att nå marknaden år 2020/2021. Räckvidd är ca: 33 mil på en laddning till en elkostnad på 2-3 kr/mil. Behovet av kraftigt utbyggd laddinfrastruktur för el- och hybridbilar kommer snabbt uppstå. Nya tjänstemodeller för samnyttjande av privata elbilar kommer att uppstå med "smarta" digitaliserade fordon. Denna utveckling medför att många fler kan/vill bosätta sig på landsbygden och arbetspendla in till tätorten för arbete. Kommunens kostnad för kollektivtrafiken kan därför troligen minska. Behovet av nya parkeringar i tätort ökar samt efterfrågan på egnahem utanför tätorten kommer att öka.

Centerpartiet anser att Örnsköldsvik ska vara en levande stad med närhet till omvärlden och ett rikt kultur- och föreningsliv. Vi vill se fler människor i rörelse på gator och torg och ett utvecklat samspel mellan stad och landsbygd. Vi vill skapa ett grönt, kreativt och livligt centrum med möjlighet till aktivitet och samvaro.

### **Del 1: Bakgrund och inriktning**

#### *Övergripande planeringsinriktning för centralorten*

På sidan 5 beskrivs att fem övergripande planeringsinriktningar har tagits fram som svarar mot kommunens vision, men även mot övriga mål planer och program på lokal, regional och nationell nivå. Vidare uppges att materialet från de tidiga medborgardialogerna utgör ett viktigt underlag i utformningen av de övergripande planeringsinriktningarna.

De övergripande planeringsinriktningarna beskrivs som långsiktiga strategier för utvecklingen av den fysiska miljön i planområdet och visar hur kommunen ska möta centralortens olika utmaningar.

#### *Synpunkter:*

- Centerpartiet undrar på vilket sätt dessa planeringsinriktningar utgör planeringsförutsättningar för Örnsköldsvik. Ska FÖPen anses vara en angelägenhet för hela kommunen saknas en helhetssyn och beskrivning av på vilket sätt den bidrar till hela kommunens utveckling.
- De medborgardialoger som avses hur och var har dessa

ovan.

En separat utredning om laddinfrastruktur för elfordon är på gång i kommunen. Med hänsyn till den har vi valt att inte lyfta detaljer kring behoven av laddinfrastruktur i den här planen.

### **Del 1: Bakgrund och inriktning**

Örnsköldsviks centralort fungerar som en viktig nod i kommunen. Därför är det viktigt med möjligheter för in- och utresande med effektiva transportsystem av både människor och gods. Förtätning skapar också större möjligheter för ett effektivare transportsystem.

I november 2016 och januari 2017 hölls en tidig medborgardialog genom fem workshopar. Workshoparna riktade sig till allmänhet, föreningar, tjänstepersoner, politiker, myndigheter och näringsliv. Alla som ville fick delta vid workshoparna. Det annonserades om dessa bland annat i tidningen 7 och på kommunens hemsida.

Ett stort antal tjänstepersoner inom kommunkoncernen har varit delaktiga i framtagandet av den fördjupade översiktsplanen, däribland näringslivsenheten.

### **Del 2: Stadsbilden**

Planförslaget möjliggör många av Centerpartiets visioner om Örnsköldsvik som Norrlands mest spännande stad.

Eftersom bostäderna i projektet Solsidan redan håller på att byggas har vi valt att inte inkludera dessa i planen.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på jordbruksmark har kommunen

genomförts. Har invånare i kommunens ytterområden bjudits in och på vilket sätt har deras synpunkter tillvaratagits i framskrivningen av planen.

- Vi menar att planens planeringsinriktning "Bygga en nära stad inifrån och ut" riskerar att hämma kommunens tillväxt och bidrar till en förstärkt urbanisering.
- Har kommunens näringslivsenhet deltagit i framtagandet av FÖP?

## Del 2: Stadsbilden

### *Synpunkter:*

Centerpartiet vill att Örnsköldsvik blir Norrlands mest spännande stad genom att:

- Skapa fler stadsgator och en grönare utomhusmiljö i centrum
- Utöka parkeringsmöjligheter med fokus på tillgänglighet
- Skapa knytpunkter för människor där kreativitet och kultur får utvecklas och bidra till utveckling
- Öka möjligheterna att bo nära centrum i hyresrätt och bostadsrätt genom att bygga mer, högre och bygga på vatten
- Stimulera liv och rörelse i staden genom fler aktiviteter
- Förbättra möjligheterna att bo i Örnsköldsvik och jobba/studera i annan stad

### *Stadsdelar i centralorten, sid 8*

- Positivt att tillvarata karaktären i respektive stadsdel. Det får dock inte hämma utveckling.
- I underlaget saknas beskrivning av Solsidan.

### *Gimåt-Arnäsvall, sid 9*

- Bygga på jordbruksmark i Högländ ja/nej? (se förklarande text under rubrik 3 Bebyggelse)

### *Själevad, sid 10*

- Utveckla strandpromenader i stadsdelen (Själevad) Vad avses för Själevads del, vilken sträckning? Inom planområdet eller längs Själevadsfjärden mot Västerhus.
- Bygga bostäder på åkermark vid Karins väg och delar av Mycklings området (Veckefjärden?) ja/nej?

### *Gullänget – Kroksta, sid 10*

- Bygga bostäder på åkermark vid Målesviken ja/nej?

### *Sund- Svedjeholmen, sid 11*

Som inriktning för området föreslås att området mellan ridskolan, Brogatan och Botniabanan bör reserveras för ridskolans behov samt att Broskolan ska ges möjlighet att flytta sin verksamhet.

skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Strandpromenaden som omnämns i Själevad gäller både runt Mycklingstjärnen och utmed Själevadsfjärden. Detta förtydligas i planen.

Broskolan är för närvarande inte väl placerad med tanke på buller- och luftkvalitet samt närhet till transportled för farligt gods. Därför ska de ges möjlighet att flytta sin verksamhet till mer lämpat område.

### **Mötesplatser, Målpunkter och stråk i centrum**

#### *Generell synpunkt*

Den fördjupade översiktsplanen behandlar inte detaljer om gators utformning.

#### *Norra stationen*

Eftersom delar av området kring Norra station kommer att behövas vid en framtida Åsbergstunnel kommer kommunen inte att reservera mark för parkering här.

#### *Strand- och kajpromenad*

Kommunens ambition är att kajerna och strandområdena ska vara tillgängliga för allmänheten, och därför bör kommunen äga centralt belägna bryggor. Skrivningen ändras till att omfatta hela de centrala delarna av Örnsköldsviksfjärden.

#### *Mötesplatser för kultur*

Inriktningen om museet ändras till "Museet ska vara en kulturell mötesplats, tillgänglig för allmänheten."

#### *Gestaltning och stadsbild*

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på siktlinjer och byggnadshöjder har kommunen skrivit ett generellt

- Vad är skälet till angiven inriktning? Hur ser ägarförhållandet ut i nämnda område?

### Mötesplatser, Målpunkter och stråk i centrum

#### *Generell synpunkt:*

Centerpartiet föreslår att ta tillvara och stimulera initiativ och arrangemang inom kultur. Vi uppmuntrar till kulturella arrangemang i befintliga lokaler såsom Arken, gallerior, Nolan, Folkets park, Fjällräven center m.m. Vi ser fler kulturarrangemang genom samverkan med privata aktörer. Vi vill utveckla befintliga lokaler med fokus på efterfrågan.

- Centerpartiet föreslår en utveckling av gågator i centrum. Det innebär att de gator som korsar Storgatan bör ställas om till gångfartsområde. Fabriksgatan och Skolgatan blir stadsgator, vilket innebär gågator med viss biltrafik på de gåendes villkor.

#### *Storgatan och Stora torget, sid 12*

- Möjliggör området för sommarverksamhet såsom café, restaurang el dylikt samt en saluhall.

#### *Norra stationen, sid 13*

- Området behöver främst reserveras för pendlarparkering.

#### *Strand- och kajpromenad, sid 15*

I planen föreslås inriktningen att privata bryggor inte är lämpliga vid kajpromenaden från Tullgatan fram till Fjällräven Center.

- Varför är privata bryggor inte lämpligt? Vad är sakskalet till begränsning? Om begränsning avseende bryggor över huvud taget ska finnas bör den utgå från Framnäsgratan.

#### *Mötesplatser för kultur, sid 16*

I planen står att "Museibygnaden ska bevaras och användas för verksamheter som är förenliga med bevarandet".

- Vad avses egentligen? Vilka verksamheter exkluderas?
- Centerpartiet anser att museet i nuvarande form är utmärkt.

#### *Gestaltning och stadsbild*

Planen beskriver ett antal områden för bebyggelse. Den beskriver även siktlinjer och byggnadshöjder i centrum.

- Siktlinjer får inte begränsa befintlig näringsverksamhet.
- Centerpartiet ser gärna att mer bebyggelse och gärna av högre karaktär lokaliseras till stadsbergen.

### **Del 3 Bebyggelse**

Örnsköldsviks kommun behöver bestämma sig om man ska tillåta bebyggelse på jordbruksmark eller inte samt tillämpa detta

svar om det ovan. Läs där för mer information.

### **Del 3: Bebyggelse**

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på jordbruksmark har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

#### *Utvecklingsområden*

Det bedöms inte vara lämpligt att peka ut och beskriva det storskaliga Bioraffineriet i planen i detta skede. Läs mer i det generella svaret om Bioraffineriet ovan.

I kommunstyrelsens beslut om att skicka ut den fördjupade översiktsplanen på samråd besvaras motionen "Bygg på vatten". Sammantaget bedöms det i nuläget inte vara lämpligt att peka ut platser för byggande på vatten i den fördjupade översiktsplanen för centralorten.

Smedjebacken omfattar ett viktigt grönområde och kulturmiljöområde och bör inte bebyggas.

#### *Näringslivsverksamhet*

Transportflöden av gods inom centralorten håller på att utredas i ett separat projekt där bl.a. Örnsköldsviks Hamn och Logistik också deltar. Resultatet från utredningen kommer lämpligen att inarbetas i den framtida kommunomfattande översiktsplanen.

Kommunens näringslivspolicy och -strategi har varit en del av underlaget till framtagandet av den fördjupade översiktsplanen.

### **Del 4 Trafik och kommunikation**

Under avsnittet lyfts vikten av bra planering för både biltrafik,

konsekvent. Om ja, kan alla områden i FÖP vara aktuell för bebyggelse av t.ex. bostäder, se frågor om byggande i respektive områden ovan i del 2. Centerpartiets generella hållning är restriktivitet med att bygga på aktiv och produktiv jordbruksmark. I nuvarande ÖP har restriktiviteten fått stora negativa konsekvenser för byggande på landsbygden och vi menar att det måste öppnas möjligheter för utveckling i hela kommunen. Bedömningen behöver vara konsekvent i hela kommunen och mellan olika typer av markägare.

Om nej, ska varken privata eller kommunen bygga varken bostäder, förskolor, skolor eller andra byggnader på jordbruksmark och s.k. övrig mark. Det sista valet ger klart ökade byggkostnader för samhälle och individer oberoende av var man bygger i kommunen. Ett nej innebär troligen att byggande av egnahem på landsbygden minskar ytterligare med än snabbare urbanisering som följd. Denna politiska viljeinriktning att en snabbare urbanisering är politiskt önskvärd ska i så fall tydliggöras till befolkningen i FÖP och kommande Översiktsplan 2019.

- Centerpartiet ser hellre bebyggelse på jordbruksmark än en avfolkad glesbygd utanför tätorten.
- Centerpartiet ser gärna ett ökat byggande i trä av miljö- och klimatskäl.

#### *Utvecklingsområden, sid 20-21-22*

- Planen bör säkerställa logistiken för transporter till och från en eventuell etablering av Bio-raffinaderi i Domsjö.
- Vi noterar att planering av bebyggelse med utgångspunkt från motionen "Bygga på vatten" Dnr Kst/ 2017:68 saknas.
- Vi delar näringslivets syn på att kommunen skyndsamt tar fram en "Etableringspolicy" för att underlätta för nyetablering av företag för hela kommunen.
- Smedjebacken kan bebyggas med saluhall kombinerat med ett parkeringshus med god laddstruktur för elfordon. Parken nyttjas mycket sparsamt. Alternativt kan samma anläggning byggas på Nolaskolans parkering.

#### *Näringslivsverksamhet, sid 30*

- Näringslivets behov av transporter på väg, tåg och vatten måste tydligare belysas innan FÖP antas.
- Övik Energi bör snabbutreda effektkapaciteten inom FÖP för laddning av elfordon, föreslå åtgärder för att möta olika behov för exempelvis 500-2000 elfordon. Utredningen behöver täcka hela dygnsbehovet.
- Kommunens näringslivspolicy och -strategi bör integreras i FÖP arbetet.

#### **Del 4 Trafik och kommunikation**

Under rubriken lyfts inriktningen att prioritera gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik.

På sidan 35 beskrivs bland annat intentionen att invånare och

tågtrafik och andra trafikslag för regionalt resande fram.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

En separat utredning om laddinfrastruktur för elfordon är på gång i kommunen. Med hänsyn till den har vi valt att inte lyfta detaljer kring behoven av laddinfrastruktur i den här planen.

#### **Del 5 Friluftsliv, fritid och kultur**

Se svaret ovan om jordbruksmark.

I planen anges koloniområdet i Tvillingsta som lämpligt för stadsodling. I övrigt bör stadsodling ske inom kvartersmark.

Övriga synpunkter som handlar om kultur omfattas inte av den fördjupade översiktsplanen.

besökare året runt enkelt ska kunna välja aktiv transport, dvs cykla, gå eller på annat sätt ta sig fram utan fossildrivna fordon inom planområdet. Vidare står att planering ska ske så att resande med fossildrivna fordon minskar.

- Bra att tillgången till ett utvecklat och säkert gång- och cykelnätverk lyfts i planen. Liksom ett fokus på trygga- och säkra skolvägar. Intentionen är bra. Centerpartiet saknar dock en helhetssyn på trafiken med hänsyn till hela kommunens befolkning. Vi menar att möjligheterna att besöka staden ska stärkas oaktat val av fordonstyp.
- Det ska vara enkelt att ta sig in och ut ur stadskärnan genom en översyn och utökning av parkeringsytor nära staden. Det är också viktigt att möjliggöra för pendlare att parkera vid resecentrum och stationer för tåg och buss. Kollektivtrafiken är en viktig del av en grön och tillgänglig stad och bör planeras så att olika förbindelser klaffar även för den som pendlar mellan städerna och från landsbygden.
- Viktigt att underlätta att bo i Örnsköldsvik och arbeta eller studera i närliggande städer och samhällen. Det ska vara möjligt för familjer att få ihop livspusslet och detta åstadkommer vi med genomtänkt kollektivtrafik och goda parkeringsmöjligheter.

Vi föreslår att följande åtgärder tillförs planen:

- Fler parkeringar/parkeringshus
- Avgiftsfri pendlarparkering
- Flera laddstationer på allmän plats och i bostadsrättsföreningar
- Etablera vätgasstation
- Etablera tankstation för biodrivmedel

*Godstrafik, sjöfart och hamnar, sid 38*

- Infrastrukturen för transporter till och från kajer behöver föregå bostadsplanering för att undvika inlåsningseffekter.

## **Del 5 Frilufsliv, fritid och kultur**

*Tätortsnära jordbruksmark och odlingslandskap, sid 41*

- Samma byggregler ska gälla oaktat var i kommunen jordbruksmarken är belägen. Se vidare text del 2.

*Stadsodling och kolonilotter, sid 43*

- Att i planen peka ut områden för stadsodling och kolonilotter nära stadens centrum. Detta ser vi skulle ge en positiv effekt på folkhälsan och skapa en närhet och förståelse för matens ursprung.
- Takodling kan även vara ett nytt inslag i kommunen.

*Kultur*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vi vill göra kultur mer lättillgänglig för alla. Centerpartiet vill att Örnsköldsviks kulturliv ska visas upp på nya platser och att fler får ta del av konst, musik, poesi, spännande mat och andra kulturuttryck. En shoppinggrunda på stan ska kunna kombineras med spontana och oväntade kulturupplevelser. Kommunens duktiga kulturutövare ska kunna ses på nya platser och fler ska våga dela med sig av sin konst.</li> <li>• Genom att möjliggöra för fler att etablera sig i staden ser vi mer rörelse och fler caféer, restauranger och mötesplatser där människor umgås.</li> <li>• En isbana vid muséet skapar en plats för skridskoåkning och fikaförsäljning med närhet till aktiviteter och utställningar i muséets. Skridskouthyrning och fikaförsäljning sköts av Örnsköldsviks olika idrottsföreningar.</li> <li>• Detta ger fler människor i rörelse och innebär att fler får upp ögonen för såväl muséets utställningar som spontanidrott. Vi ser även en saluhall med "Bondens egen marknad" kombinerat med konst och hantverk borde finnas året om.</li> </ul> <p><b>Del 6 Intressen och planeringsförutsättningar</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inga synpunkter.</li> </ul>	
<p><b>Liberalerna</b></p> <p>Nedan följer Liberalerna Örnsköldsviks frågor, synpunkter och korrigeringar på samrådshandling för fördjupad översiktsplan (FÖP) Örnsköldsvik.</p> <p><b>Sida 5, 13, 20, 37, 46 och 48</b>  Åsbergstunneln är i fokus för en stor del av inriktningar och åtgärder i FÖP. Liberalernas bedömning är att FÖP måste ge utrymme för utveckling även om någon lösning för tunnel genom Åsberget inte kommer till stånd under överskådlig tid. Inriktningar och åtgärder bör finnas för alternativa lösningar av trafiksituationen i Örnsköldsvik, i den utsträckning det är möjlig.</p> <p><b>Sida 10</b>  Liberalerna bedömer att det idag inte finns något specifikt karaktärsdrag att bevara för fastigheter och byggnader i Hörnet. Det saknas skäl att av den anledningen begränsa fastighetsägares möjligheter att dela upp tomter eller begränsa ny- och ombyggnationer.</p> <p><b>Sida 11</b>  Liberalerna bedömer att i Sund-Svedjeholmen bör området mellan Broskolan och Isladan anvisas för bostäder, inte verksamheter.</p> <p><b>Sida 13</b>  Vid resecentrum bör avsättas yta för kombinerad taxiverksamhet</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Skälen till att ny- och ombyggnationer begränsas i Hörnet är att området ligger inom säkerhetszonen från Domsjö verksamhetsområde. Detta förtydligas i planen.</p> <p>Med tanke på att Brovägen som går genom Sund-Svedjeholmen är en transportled för farligt gods är det inte lämpligt att bygga bostäder för nära den.</p> <p>Att avsätta plats för en kombinerad taxiverksamhet med kollektiva lösningar är för detaljerat för den fördjupade</p>

med kollektiva lösningar.

#### **Sida 20ff**

Liberalerna anser att den tomt där OSTP för närvarande har sin verksamhet ska tas med som ett utvecklingsområde, i likhet med Framnäsuddens där Cementa för närvarande har sin verksamhet.

#### **Sida 24 och 37**

För Liberalerna är en förändrad trafiklösning för tung trafik till och från Varggropens industriområde prioriterad. En sådan lösning skulle möjliggöra förtätad bebyggelse mellan handelsområdet vid Norra rondellen och Valla. Det skulle skapa trygga passager över Valhallavägen för barn och ungdomar i Vallaområdet. En förändrad trafiklösning skulle även göra det möjligt att i större utsträckning skapa ett handelsområde mellan Arnäsvall och Må.

#### **Sida 29**

Liberalerna bedömer att en gång och cykelväg längs med Åsvägen bör skapa förutsättningar för bostadsområden ovanför Onsdagsvägen, Måndagsvägen, Åsvägen och Västeråsvägen.

#### **Sida 32**

I FÖP slås fast att besöksnäringen behöver allt från hotell till camping. Samtidigt föreslås ytan vid den nuvarande stadscampingen vid gamla järnvägsstationen omvandlas och ges en stadsmässig karaktär med en blandning av bostäder och verksamheter i attraktivt vattennära läge. Vi saknar i FÖP alternativa ytor för stadsnära camping, en sådan yta skulle t.ex. kunna skapas vid gästhamnen mot Järved strand.

#### **Sida 35**

Liberalerna bedömer att gång- och cykeltrafik ska prioriteras vid naturliga överfarter för barn och ungdomar som bor och rör sig mellan bostäder i hamnen och stadens mötesplatser i Centrum. Kollektivtrafik och godstrafik ska därmed inte prioriteras för gång- och cykeltrafik vid sådana passager vid Centralesplanaden, Viktoriaesplanaden och Strandgatan.

#### **Sida 39**

Av FÖP framgår inte vilket avstånd som ska vara aktuellt för närnaturområden kring kommunens skolor, daghem och arbetsplatser. Liberalerna bedömer att sådana områden i största möjliga utsträckning ska finnas i direkt anslutning till grundskolor och daghem och när så inte är möjligt ska det finnas trafikfria passager till närnaturområden.

#### **Sida 44**

Ett styrdokument för Örnköldsviks kulturmiljöer bör även omfatta tydlig inriktning för kulturella värden som inte utgör riksintressen för att skapa handlingsutrymme och tydlighet till ägare av fastigheter med kulturella värden samt ge kommunen verktyg att säkerställa vård och hänsynstagande till den kulturella miljön.

översiktsplanen.

Den tomt där OSTP har sin nuvarande verksamhet är en del av Framnäsuddens utvecklingsområde som det är utpekad i den fördjupade översiktsplanen. Karta över utvecklingsområdena finns på s. 20 i samrådshandlingen.

Ett vägreservat som syftar till en förbättrad trafiklösning från Hästmarksvägen till Varggropen finns utpekad i planen.

I planförslaget finns ett utpekad område för bostadsbebyggelse som kallas Lillbacke som ligger utmed Målevägen strax ovanför Måndagsvägen. Det område som Liberalerna nämner är väldigt kuperat och därför svårt att bebygga.

Lämpliga ytor för stadscamping undersöks parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen och det finns i dagsläget ingen bestämd lokalisering. Synpunkten om den stadsnära campingen föranleder inga förändringar i den fördjupade översiktsplanen.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har bedömningen gjorts att kollektivtrafik och godstrafik ska prioriteras i den så kallade sökarringen. Däremot ska det finnas bra förutsättningar för gång- och cykelväg att korsa sökarringen.

Under 2017-2019 genomförs inventeringar av skolans närnaturområden. När arbetet är klart justeras befintliga närnaturområden.

Kulturmiljöavsnittet har avgränsats till de kulturmiljöer

<p><b>Sida 49</b> Vad kommer skrivningen "Aktivt verka för energisnålt byggande" i praktiken innebära för nyetableringar i Örnsköldsvik?</p> <p><b>Sida 55</b> Buller färdas inte enbart över land, bullerzoner bör även finnas för buller som färdas över vatten. Liberalerna ifrågasätter även om bullerzonen för Domsjö industriområde kan avgränsas så snävt mot gästhamnen.</p> <p><b>Allmänna synpunkter</b> Det är positivt att en generös bedömning görs av i vilka områden strandskyddsbestämmelserna kan lättas upp. Liberalerna hade gärna sett en ännu mer generös tolkning i områden med lågt allmänt intresse av tillgång till strandnära miljöer såsom t.ex. kring Mycklingstjärnen (s.29).</p> <p>Bilpool nämns enbart i anslutning till fastighetsägares ansvar att tillhandahålla parkering (s.37). En hållbar utveckling av Örnsköldsvik förutsätter utveckling av delningsekonomi genom t.ex. bilpooler. Dessa kommer att behöva ta ytor i anspråk, mest troligt inte ordinarie parkeringsytor utan uppställningsplatser nära beläget där bilpoolens medlemmar behöver hämta och lämna bilen. I närheten av resecentrum, i närheten av arbetsplatser och bostadsområden.</p>	<p>inom planområdet som omfattas av kulturmiljölagen. Förutom dessa finns det flera viktiga kulturmiljöer inom centralorten. Se kommunens gällande styrdokument för kulturmiljö för mer information.</p> <p>Skrivningen syftar till att kommunen vill verka för att de exploatörer (inklusive kommunen själv) som bygger inom centralorten ska bygga energisnålt.</p> <p>Kartan över bullerzonerna visar vad värdena för bullerzonerna var vid en bullerutredning gjord 2014 av ÅF på uppdrag av Örnsköldsviks kommun. I utredningen visas den totala bullerspridningen från samtliga industri- och hamnverksamheter. Nya mätningar kan komma att behövas vid framtida handläggning kopplade till buller från Domsjö verksamhetsområde.</p> <p><b>Allmänna synpunkter</b> Vid Mycklingstjärnen har stränderna andra stora värden än allmänhetens direkta tillgång till stränder. Värden för fågel- och växtliv är stora vid tjärnen och bör bevaras.</p> <p>Frågan om eventuella framtida ytor för uppställningsplatser av bilpoolsbilar är för detaljerad för att omfattas av den fördjupade översiktsplanen.</p>
<p><b>Moderaterna</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Åsbergstunnel E4</i>. Bör genomföras. Om det ej är möjligt i närtid, utreda alternativa lösningar så fort som möjligt.</li> <li>2. <i>Korsning E4 - Björnavägen</i>. Säkrare trafikplats föreslås, kanske cirkulationsplats. Anpassas i möjligaste mån efter lösning under punkt 1.</li> <li>3. <i>AutoKumpu / bussgarage</i>. Flytt av dessa bör prioriteras så mark frigörs för bland annat ny gymnasieskola mm.</li> <li>4. <i>Hamnplan</i>. Utöka grön/ parkområde men behåll</li> </ol>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Trafikverket arbetar för närvarande med att ta fram förslag till vilken</p>



<p>parkeringsplatser till viss mån. Dock se till att inte ta bort P-platser innan nya tillskapats.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <i>Parkeringslösningar för hela området.</i> Parkeringsplatser tillskapas och behålles.</li> <li>6. <i>Småbåtshamn.</i> Upplags/förvaringsplats för båtar tas bort eller eventuellt göms bort bakom plankvägg eller liknande. Befintliga byggnader bör delvis rivas för att öppna upp området. Promenadstråk fram till Övik Energi anläggs.</li> </ol> <p><b>Övriga synpunkter</b> Gångbro (ev. tunnel) vid korsning E4 - Storgatan anläggs och trafikljus tas bort. Detta för ökad säkerhet för gång-(GC) trafikanter och jämnare trafikflöde på E4.</p>	<p>typ av trafikplats som är lämpligast för korsningen E4 – Björnavägen. Örnsköldsviks kommun har bland annat lyft behovet av att vid förändringar av korsningen ta hänsyn till en framtida Åsbergstunnel för E4.</p> <p>Kommunen arbetar fortlopande med en ny placering för gymnasieskola, och med omvandling av Framnäsudden inklusive OSTP-tomten.</p> <p>Hamnplan kommer inte att omvandlas innan nya parkeringsplatser har skapats. Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Även för utvecklingsområdet Lungviks småbåtshamn finns ett generellt svar ovan.</p> <p>Synpunkten om Gångbro eller tunnel vid korsningen E4 – Storgatan föranleder inga förändringar i den fördjupade översiktsplanen. Kommunen har inte rådighet över E4 som är Trafikverkets väg. Trafikverket och kommunen arbetar tillsammans för att förbättra säkerhet och miljö längs den befintliga E4.</p>
<p><b>Socialdemokraterna</b></p> <p><b>Generella synpunkter</b> De inriktningar som anges i särskilda rutor hänger sällan ihop med den övergripande texten. Som läsare går det inte att få en röd tråd i vad som beskrivs och vad som därefter lyfts fram som inriktningar. Det saknas också samband mellan "inriktningarna" och det som i nästa steg tas upp som åtgärder. Många gånger saknas också åtgärder där det finns många inriktningar.</p> <p><b>Specifika synpunkter för att exemplifiera ovanstående:</b> <i>s.9, Domsjö-Gen</i> I rutan "inriktning" anges bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planering och utformning av bostäder ska bidra till</li> </ul>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Generella synpunkter</b> Kopplingen mellan inriktningar och text ses över, bland annat utifrån de specifika exempel som Socialdemokraterna föreslår.</p> <p>Det finns ingen generell koppling i plandokumentet mellan antalet Åtgärder och antalet Inriktningar.</p> <p><b>Specifika synpunkter för att exemplifiera ovanstående:</b></p>

socioekonomisk uppblandning, motverka segregation och bidra till ökad integrering, även över generationsgränserna.

Det saknas beskrivning i den löpande texten varför det behövs specifikt här och inte på andra ställen.

I rutan "Åtgärd" anges

- Bind samman strövområdet Genesmon-Nyänget med Vågsnäs genom skyltning och information
- Utred småbåtshamnens utvecklingsbehov i området

Även här saknas kopplingen mellan dels det som beskrivs i texten, det som beskrivs som inriktningar och här föreslagna åtgärder.

T.ex. hur bidrar åtgärden att utreda småbåtshamnens utvecklingsbehov till något som anges under inriktningar?

s.9, *Centrum*

Här saknas mycket beskrivning av området likväl som inriktningar och åtgärder.

T.ex. torde inriktningen att Planering och utformning av bostäder ska bidra till socioekonomisk uppblandning, motverka segregation och bidra till ökad integrering, även över generationsgränserna vara tillämplig även här med tanke på de stora bostadsområdena Sörliden och Valhalla.

S.10 *Hörnett* och S.11 *Järved-Bonäset*

Här anges på båda ställena som "åtgärder" att reservatsregler och skötsel föreskrifter ska ses över.

Det finns inget angivet i vare sig övergripande text eller inriktningar något som något som helst motiv till detta. Vad är motivet för översynen och i vilket syfte?

s.10 *Själevad*

Anges som inriktning att strandpromenader ska utvecklas. Det finns inte angivet en övergripande text att det är brist på sådana. Borde också finnas med åtgärdsförslag kopplat till detta om vad det är som ska uppnås.

s.11 *Sund-Svedjeholmen*

Anges under inriktning att Broskolan ska ges möjligheter att flytta.

Här saknas i den övergripande texten beskrivning att det öht finns förskola och grundskola placerad mitt i området och anledning till varför man anser att de bör flyttas.

Finns också t.ex. "åtgärd" att anordna ett torg eller park i centrala Sund utan att det finns vare sig beskrivet som en brist att det saknas eller ett motiv varför det ska göras.

s. 38 *Godstrafik, sjöfart och hamnar*

s. 38 under rubriken godstrafik, sjöfart och hamnar anges att

*Domsjö-Gene*

Beaktas. Inriktningen om att planering ska bidra till socioekonomisk uppblandning tas bort från Domsjö-Gene men finns med som generell inriktning för all bostadsbebyggelse.

*Centrum*

Inriktningen tas bort från Domsjö-Gene men finns med som generell inriktning för alla bostäder.

Generellt finns många inriktningar med kopplingar till centrum i avsnitten om *Mötesplatser, målpunkter och stråk i centrum* samt *Gestaltning och stadsbild*.

*Hörnett och Järved-Bonäset*

Det är inte tillräckligt tydligt i reservatsregler och skötsel föreskrifter vilken skötsel och åtgärder som tillåts. För att säkerställa att naturreservaten är trygga och lättillgängliga tätortsnära naturområden behövs en översyn av reservatsreglerna och skötsel föreskrifterna. Detta förtydligas i planen.

*Själevad*

Strandpromenaden som omnämns i Själevad gäller både runt Mycklingstjärnen och utmed Själevadsfjärden. Detta förtydligas i planen.

*Sund-Svedjeholmen*

Text läggs till som beskriver inriktning och åtgärder.

*Godstrafik, sjöfart och hamnar*

Under avsnittet *Intressen och planeringsförutsättningar* finns ett stycke om farligt gods med mer information om transporter till och från Domsjö verksamhetsområde.

Dessutom så pågår en separat godsutredning som utförs av kommunen och Örnsköldsviks

<p>verksamheterna i Örnsköldsviks hamnar kommer att öka – och Hörneborgs hamn förväntas öka mest. Dessutom utgår planeringen från att Åsbergstunneln kommer att avlasta Modovägen från tung trafik och farligt gods.</p> <p>Konsekvensen av detta blir att alla transporter till och från Domsjö verksamhetsområde och Hörneborgs hamn kommer att kanaliseras via Brogatan och Modovägen. Med en så kraftig ökning av både tunga transporter och transport av farligt gods utefter dessa gator måste konsekvenserna av detta beskrivas både i övergripande text, inriktningar anges och konkreta åtgärder föreslås.</p> <p><i>s.53-54 Farligt gods.</i> Här saknas t.ex. beskrivning av Broskolan som ligger nära Brogatan där det transporteras farligt gods idag. Borde anges konkret att skolan bör flyttas med hänvisning till den punkt under inriktningar som anger att särskilt känsliga verksamheter (t.ex. skolor) bör ligga &gt; 150 m från vägar där farligt gods transporteras. Anges också att en riskanalys ska göras om det finns sådana verksamheter – finns det gjort? I annat fall borde det stå under "åtgärder"</p> <p><i>s.55 Skyddsavstånd till industrier och verksamheter</i> Nuvarande verksamheter inom industriområdet bör ges möjlighet till fortsatt utveckling. Inom den inre säkerhetszonen har verksamheterna ett stort ansvar för att själva medverka till att deras utvecklingsmöjligheter inte begränsas. Befintliga bostäder inom den inre säkerhetszonen bör inlösas av industrin för att möjliggöra detta.</p> <p>Innan nyetablering av verksamheter och förändringar av befintliga verksamheter inom den inre säkerhetszonen genomförs ska en riskanalys genomföras för att utreda ev. förändrade risker i den yttre säkerhetszonen.</p> <p><i>s.58, Avfall</i> Som åtgärd anges att nedlagda deponier ska utredas och behovsbedömmas. Det finns ingen koppling i övergripande text – dessutom borde det anges under förorenade områden (s.52) i stället för under rubriken avfall.</p>	<p>hamn och logistik. I den utreds möjligheter att skapa effektivare transporter av gods inom centralorten.</p> <p><i>Farligt gods</i> Inriktning om att Broskolan bör flyttas finns redan i planen, under avsnittet som behandlar södra verksamhetsområdet och under avsnittet rörande stadsdelen Sund-Svedjeholmen. Inriktningen om riskutredningar för känsliga verksamheter som ligger inom 150 meter från Brogatan gäller framförallt tillkommande bebyggelse men även befintliga känsliga verksamheter.</p> <p><i>Skyddsavstånd till industrier och verksamheter</i> Flera ändringar har gjorts gällande skyddszonerna i Domsjö verksamhetsområde, se det generella svaret om Skyddszoner i Domsjö verksamhetsområde ovan.</p> <p><i>Avfall</i> Beaktas. Texten om deponierna flyttas enligt synpunkten.</p>
<p><b>Vänsterpartiet</b></p> <p>Åsikterna är skrivna i den ordning som styckena i dokumentet tog upp de olika områdena. Senare hänvisas till sidonummer för att lättare visa vilken del av dokumentet kommentaren är till.</p> <p>Generellt vill vi trycka på att vi vill ha mer fördjupning på varför så mycket högre hus planeras nära hamnen och vattnet då miljöförstöringen kommer att orsaka höjda vattennivåer samt fler stormar.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Den fördjupade översiktsplanens inriktning är att ny bebyggelse under 2,5 meter från normalvattenståndet i havet ska översvämningsssäkras. Det finns många exempel på tekniska lösningar för att minska riskerna för havsnivåhöjningen.</p>

Vi tycker det är alldeles för lite tänk på hållbarhet och klimat i hela dokumentet.

För centrum bör grundsynen vara att man som medborgare ska kunna klara sig helt utan bil. Därför är mer flexibilitet i parkeringstalen positivt. Men vi vill se ett tänk där man har max ca 800m till närmaste returstation i närorten -Man ska inte måste ha bil för att kunna sopsortera!

Därför behövs även ett par små returstationer för mer farligt avfall, av den sort man har sällan men som måste i nuläget tas ut till Må. T.ex. glödlampor/lågenergilampor, skadat porslin o glas, små färgburkar, hårspraysburk m.m. Dessa kan ställas där folk naturligt kommer att röra sig med buss, t.ex. vid sjukhuset och nere mot bus/tågstationen. Gärna kombinera men anslagstavlor på utsidan av dessa retur"friggebodar".

Åter igen; grundsynen bör vara att som centrum ska man kunna klara sig helt utan bil i anseende matvaruhandel, returnering, resor till vård och/eller skola, deltagande i föreningsliv o sport. Speciellt om man är barn och ungdom.

Många av våra punkter kommer röra busstrafik och cykeltrafik. Kollektivtrafik ska vara lätt att utnyttja!

Järved-Bonäset. Inriktningsstycket handlar bara om Dekarsön. Finns det inga idéer för utveckling av resten av orterna??

Fler ringlinjer -t.ex. kunna ta sig Ö-vik, Dekarsön, Arnäs-Biltema. Eller Ö-vik -Willysområdet -bygga ut tunneln mellan Norrlands cruising o Jula till en "riktig" biltunnel och ha en ringlinje som går från Willys runt till COOP. Dessa linjer behöver bara gå åt ett håll då de är ringlinjer.

Alternativt, bygga upp nämnda tunnel och ha en ordentlig GC-väg (helst skilda banor) som går där.

Stråket Järnv.g.-Torgg. Behöver fler cykelställ.

Fler cykelställ behövs generellt i Centrum. Trevligt utformade med regnsskydd. Men även i olika format, oskyddade små så man har nära mellan butik o p-plats, så man kan parkera både packcyklar, men även låsa fast ev. barn-skrindor, barnvagnar och rullatorer.

Det behövs även möjlighet för cykelförvaring vid stationerna! Har man en elcykel vill man inte lämna den i ett enkelt cykelställ en hel helg.

Det ska finnas hyrbara cykelskåp vid centralstationen förstår vi. Men dessa verkar vara svåra att hyra så för någon som bara åker bort en enstaka dag, och som inte dagligen pendlar, verkar de inte vara något alternativ. Kanske liknande skåp med något slags polettsystem? Där man kan i likhet med bagageskåpen få ut nyckeln, kanske kopplat till en betalapp i still med parkeringsappen där man betalar ut sig då man hämtar cykeln.

Den fördjupade översiktsplanen bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen bidra till uppfyllelse av flera av de nationella miljökvalitetsmålen, men i viss mån motverka två av dem. Men det är de nyligen framtagna dokumenten Policy för folkhälsa och social hållbarhet samt Policy för ekologisk hållbarhet som ska vara kommunens styrande dokument i hållbarhetsfrågor.

Under avsnittet om Avfall betonas vikten av god tillgänglighet till anläggningar för återvinning för att möjliggöra för flera att sortera sitt avfall. Men synpunkten om fler, mindre returstationer är för detaljerad för att hanteras i den fördjupade översiktsplanen.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Eftersom planprogrammet om Dekarsön har arbetats in i den fördjupade översiktsplanen har det blivit stort fokus på Dekarsön i avsnittet om Järved-Bonäset. I övriga Järved-Bonäset finns redan en väl etablerad bostadsbebyggelse, och därför har bedömningen gjorts att inte lika många specifika inriktningar behövs där.

Efter samrådet har en åtgärd som handlar om att utreda behovet av en ny vägsträckning från Bodum till Arnäsvall har lagts till. En sådan vägsträckning skulle kunna möjliggöra början på en ringlinje. Sträckningen utmed Åsvägen, Målevägen och Björnävägen skulle kunna utgöra en ringlinje runt Åsberget. Detta skulle i så fall behöva utredas vidare.

Vid e4-tunnelbygget; se över möjlighet att samtidigt skapa ett underjordiskt p-hus i närhet till Norra station/tunnelns slut. För att främja folk att lämna bilen i centrum's ytterkanter. Om det kan kombineras med en hiss upp till/mot sjukhusområdet, och med ett grönstråk att gå ner mot centrum skulle det ge oss en trevligare stad med mindre synliga bilar.

Bra med mycket grönstråk. Dom måste vi bevara och utveckla. Gärna med någotslags stadsodlingsmöjlighet.

Museet; vi vill se fler idéer för utveckling. Inget nämns om behovet av lager som vi hört finns?

Gestalt – Ö-vik är en mycket kuperad stad. Det vore bra om det kunde finnas med några topografiska kartor som ger en inblick i hur höjdskillnaderna ser ut i staden. Speciellt då vi ska diskutera dragning av framtida gång- och cykelbanor.

s.30 Näringslivsverksamhet -vi saknar fokus mot kollektivtrafikanslutningar och eko/hållbarhetstänk!

s. 31 Studenter vill ha gångavstånd till skola/universitet. Dumt att flytta bort allt studentboende till ytterområdena om man vill prioritera högskolan. Kan vara en idé att peka ut ett område där man önskar se framtida hyreshus med fokus på mindre lägenheter o studentlägenheter. T.ex. vid Varvskajen eller Framnäsudden. Detta för att även få in mer beblandad befolkning.

*Handel* -inte bara konkurrenskraftig utan den måste även vara miljömässigt hållbar! Små, unika butiker kan vara mer lockande än stora "13 på dussinet" kedjor där man lika gärna beställer online ifrån. Vi vill även se fokus på tillgänglighet avseende entréer, ljudnivåer, tidigare nämnda cykel o rullator etc. parkering. Vi vet att ett stort arbete redan görs men tycker det saknas text om detta i plan.

Ska vi ha ett (eller flera) stora handelsområden måste vi även ha med utveckling av satellitparkeringar och busstrafik, samt cykelvägar, så folk kan vara miljömedvetna resenärer dit.

*Returvägen* -Bra och viktigt att det finns en väg mellan Hästmarksvägen och returvägen för framtida möjlighet för busslinjer.

*Domsjöverksamheter*: Hade önskat mer tankar om möjligheten att i framtiden använda området's hamn till att ta emot mer fraktgods, även för handeln och inte bara för gods till industriområdet. Ingen text om tankområdet och inga tankar alls om hur det bör utvecklas??

s. 35 Saknar text om belysning av GC-vägar. Vad för standard är det som ingår i termen "normal GC-väg"? Åter igen, behövs fler

I både parkerings- och cykelstrategin hanteras behovet av cykelparkeringar i centrum. Där anges bland annat parkeringstal för cyklar.

Muséets verksamhetsutveckling hanteras inte i den fördjupade översiktsplanen.

I den digitala kartan som följer med den fördjupade översiktsplanen finns det möjlighet för intresserade att ta fram höjdlinjer. Länk till den digitala kartan finns i den fördjupade översiktsplanen.

I nuläget anges enbart vilken typ av bebyggelse som är intressant. I ett senare planeringsskede kommer lämpligheten för olika typer av boenden att prövas. Detta med utgångspunkt i bland annat kommunens Bostadsförsörjningspolicy.

I samband med framtida planering av nya verksamhetsområden kommer behovet av parkeringar, kollektivtrafik och gång- och cykelvägar, m.m. att tas i beaktande enligt den fördjupade översiktplanens inriktningar. I övrigt hänvisas till kommunens aktuella Handlingspolicy.

På tankfarmen är kommunen positiv till fortsatt utveckling på området, både för befintliga och nya verksamheter. Synpunkten föranleder inga ändringar i planen.

I samband med att Trafikverket bygger om korsningen mellan E4 och väg 348 i Gålnäs anses det lämpligt att placera drivmedelsstationer där (läs mer om "Södra verksamhetsområdet" i planen). Mer detaljer kring vilken typ av drivmedelsanläggningar

planerade platser för cykelparkering. Regnskydd, låsbara skåp. På fler ställen än bara centralstationen. Plus parkeringsmöjligheter för packcyklar som inte får plats i normala cykelställ.

s. 37 *Biltrafik*: Saknar utpekade områden för framtida tankstationer efter bygget av E4-tunneln. Saknar tankar runt säkerhet för ev. gastankstation. Även hur flytt av nuvarande tankstationer vid södra rondellen skulle påverka staden, hur området skulle kunna eventuellt användas till efter det har sanerats. Var ska lastbilar tanka? Speciellt om de ska använda Brogatan i högre utsträckning. Hur ska de kunna tanka biobränsle? Saknar tankar runt satellitparkeringar i stadens ytterområden/rondeller med kollektivtrafik däremellan.

Nya P-hus bör ha gröna tak såtillvida de inte används som terrasser för caféverksamhet eller dylikt.

s. 38 Saknar vattenskotrar i stycket! Regler runt hur vattenskotrar framförs behövs. Hur parkeras de i nuläget? Ljudpollution. Etc.

Vid Infrastrukturutredningen av sjöfart, se även över hur små båtar/segelbåtar/turistbåtar framförs. Om vi i framtiden utvecklar mer frakt- och kryssningstrafik, hur kan den påverkas av små båtar? Fler farleder? Hastigheten i farlederna? Vad mer behöver man tänka över?

s. 39 Det är positivt att Grönplan ses över och utvecklas. Det kan behövas tas med blåstruktur om vattenskotrar och andra vattensporter i denna då vi är en så hamnområdesfokuserad stad.

s. 44 *Kulturmiljö*: varför är museumet och gågatans trähus-butiksfasade inte med i texten om kulturmiljö?

En paragraf om tankarna runt offentlig utsmyckning och långsiktig inriktning av dessa hade varit bra att ha med. Det saknar vi. Anslagstavlor i centrum! Där folk går. Inte i ytterområdets/bakgatorna där ingen passerar för då används dom inte utan det fortsätts att fulaffischeras.

s. 47 Det kan finnas framtida behov av luftmätningar i Hörnett samt längs Brogatan/Modovägen efter att E4-tunneln byggs. För att ha koll på den tunga trafik som då leds denna väg.

Klimat: Snötippen. Hur påverkar denna området? Avseende, saltning, grusning, rippning, damning. Soptippen hamnar närmare centrum ju mer centrum växer.

s. 57 VA: Inte ett ord om behovet av inventering av enskilda avlopp, speciellt områden med äldre bebyggelse. Detta saknas och borde vara med då det är en växande miljöfråga.

s. 58 Vi saknar tankar kring behovet av fler möjligheter och utveckling av Returstationerna. Större befolkning ger att fler Returstationer behövs. Återigen; man ska kunna gå till sin returstation och inte måste ha bil för att kunna återvinna. Se även

som anses vara lämpliga beslutas i senare skede.

Efter att en ny E4-tunnel har byggts pekas utvecklingsområdet Södra stadsentrén ut. Här anges vilken typ av utveckling som anses lämplig för området.

Regleringen av vattenskotrar behandlas inte i den fördjupade översiktsplanen. I och med framtagandet av nästa kommunomfattande översiktsplan finns ett behov av att planera för användningen av kommunens havsområden. Då är det lämpligt att också ta ett större tag kring regler för vattenskotrar. Detta gäller även eventuella leder för mindre och större båttrafik.

Kulturmiljöavsnittet har avgränsats till de kulturmiljöer inom planområdet som omfattas av kulturmiljölagen. Förutom dessa finns det flera viktiga kulturmiljöer inom centralorten. Se kommunens gällande styrdokument för kulturmiljö för mer information.

behovet av mindre återvinningsstationer för udda/farligt avfall för centrumboende och nära t.ex. omsorgsboende.

## Privatpersoner

### Privatperson 1

Med sämre parkeringsmöjligheter som anställd i centrala staden, i och med förtätningen, föreslår jag: Bättre parkering vid Norra station och gratis tåg mellan Norra och centralstationen.

#### Kommentarer:

Ansvar för tågpriserna ligger hos tågoperatörerna. Kommunens inriktning är att busstrafiken ska vara förstahandsvalet för kollektivtrafik inom centralorten.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.

### Privatperson 2

Skyddsområdet på 150 m genom Ås. Detta påverkar många fastigheter i Ås. E4-an kan byggas in som en tunnel ovan jord, då påverkas skyddsområdet så att det minskar. Eller hur har ni tänkt lösa denna påverkan?

#### Kommentarer:

Skydds-/riskhanteringsavstånden är ett sätt för kommunen att säkerställa att tillkommande bebyggelse inte placeras i områden där det finns risk för olycka med transporter som fraktar farligt gods och att nödvändiga skyddsåtgärder görs i de fall det bedöms lämpligt. Riskhanteringsavstånden på 150 meter innebär att riskutredning eller annan typ av bedömning behöver göras vid tillkommande bebyggelse i de områden som berörs av skyddsavstånden. För samtliga farligt godsleder gäller att nya byggnader ska uppföras på ett minsta skyddsavstånd om 40 meter.

Trafikverket är ansvariga för framtida förändringar på E4. År 2018 fastslog Trafikverket en lämplig sträckning för en framtida E4-tunnel, och kommunen har valt att ställa sig bakom deras förslag.

	Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.
<p><b>Privatperson 3</b></p> <p>En cykelväg behövs längs Sundsvägen efter korsningen mot Gene och bort längs Bergomsvägen. Farligt för våra barn att ta sig från Nyänget till Sundskolan. Kanske även ett farthinder för bilarna vid infart/utfart Nyängets vägen. Många susar förbi i 70 km/h när barnen cyklar/går längs vägen.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Frågan hanteras i utbyggnadsplanen för gång- och cykelvägar. För mer information, kontakta kommunens Trafik- och parkavdelning.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 4</b></p> <p>Här kommer några förslag från en ung kvinna.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ett levande torg- titta på Linköpings torg. Det är mysigt, levande och lockar unga som gamla. Barer och restauranger samsas, alla med uteserveringar.</li> <li>2. Fixa iordning den fina gamla järnvägsstationen! Titta exempelvis på Rex i Umeå. Där kan man prova diverse drycker på ett plan, äta lättare mat och ta en drink på plan två och på plan tre är det nattklubb. Ett koncept som lockar människor i olika åldrar och där folk kan sitta och prata. Idag finns det ingen naturlig plats för personer över 25 att träffad på.</li> <li>3. Då det nu försvinner ännu en parkering inne i Örnsköldsvik så behövs det fler parkeringar- bygg ett parkeringsgarage där gamla busstationen låg. Med en hiss så är man genast "uppe på stan".</li> <li>4. Radera dövik och presentera Örnsköldsvik 2.0- ett levande och vackert övik som lockar oss unga att stanna kvar! Detta kan uppnås med förnyelse på kommunen! Idag så är det oerhört svårt att få alkoholtillstånd i övik vilket hämmar utvecklingen. Att personer som haft alkoholtillstånd i närmare 20år i andra städer nekats att få det i övik är ett typ exempel på hur idiotiskt detta sköts! Man mår alltid bättre av både gamla och unga ögon. Idag är det svårt att få bygglov i övik, bör ni se över om ni behöver anställa flera? Se även över bussarna ut till byarna! Bra för miljön och kan komma att skapa fler jobb för busschaufförer!</li> <li>5. Tänk framåt! Vi kan inte fortsätta som vi alltid har gjort! Då kommer dövik bestå!</li> </ol>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Utveckling av Stora torget i Örnsköldsvik pågår. Just nu håller en detaljplan på att tas fram.</p> <p>Utveckling av Varvskajen, inkluderat den gamla järnvägsstationen, pågår. I samband med det kommer lämplig verksamhet att få flytta in i den gamla järnvägsstationen. Eftersom byggnadens skyddsföreskrifter omfattar bland annat bottenvåningens publika utrymmen begränsas möjligheterna något.</p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Örnsköldsviks utveckling ligger till grund för planen, och många av synpunkterna är något som kommunen arbetar kontinuerligt med på olika sätt.</p>
<p><b>Privatperson 5</b></p> <p><i>Karta som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 7.</i></p> <p>Mitt förslag är att i området markerat med gult (se bifogad karta, kommunens anm.) så bygger vi en rondell. Den ska ha avfarter både ned mot JULA-området och även åt MÅ-området. Detta för att</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Trafikverket är ansvarig väghållare för E4 som statlig väg. Kommunen har i dagsläget inga planer på att arbeta för en rondell på E4 vid</p>



<p>avlasta den trafik som blir i COOP-rondellen och i området kring Däckladan. Det blir också en naturlig farthindrare för trafiken som kommer norrifrån in mot rondellen utanför COOP.</p>	<p>Hästmarksvägen i samband med utvecklingen av norra handelsområdet. Det är dock aktuellt med en genomgående väg i handelsområdet, men också en översyn av nuvarande trafikplatser (Bröstarondellen &amp; trafikplats Arnäsvall).</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 6</b></p> <p>Undertecknad anser att det saknas visioner i den fördjupade översiktsplanen om framtida kommunikation från de planerade områdena Bonästorpet, Bodum och Dekarsön samt från nuvarande bebyggelse i området. Det saknas redan idag en vettig väg från dessa områden till Arnäs handels- och industriområde, till Norra handelsområdet samt till Örnsköldsviks Airport. Även vägen till Må återvinningsanläggning kommer att förkortas särskilt om vägen parallellt med E4 och förbi Norrlands Custom förbättras.</p> <p><b>Mitt förslag är att vägen från Lakasund till Arnäsvall rustas upp och rätas ut till en allmän asfalterad väg och kallas t.ex. Östra länken.</b> Se bilaga 1. Jämför med t.ex. Umeå som har ett flertal förbifarter runt de centrala delarna av staden. I Örnsköldsvik måste alla in till centrum. Dagens väg är i så dåligt skick att bilar körde fast på vägen våren 2018 och sedan var den avstängd. Stora delar av året är den också i mycket dåligt skick p.g.a. bristande underhåll och i allmänt dåligt skick. Flygtaxi, arbetspendlare och allmänhet väljer att åka via centrum om det är regnigt eller fuktigt eftersom bilen måste tvättas om man väljer den närmaste vägen. Det medför naturligtvis onödiga utsläpp och miljöproblem.</p> <p>Om <b>Östra länken</b> byggs kan eventuellt vissa områden efter vägen förtätas med bostäder. På sikt kanske den busslinje som går till Arnäsvall kan fortsätta via Östra länken och via Bonäset till centrum eller i motsatt riktning.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Kommunen tar med sig förslaget om en väg från Lakasund till Arnäsvall i framtida planering.</p> <p>Yttrandet föranleder att en ny åtgärd läggs in som rör behovet av att utreda en ny vägsträckning från Bodum till Arnäsvall.</p>
<p><b>Privatperson 7</b></p> <p>I den fördjupade översiktsplanen visas kulturmiljöområdet för Arnäsbacken väldigt stort. Området på kartan visar ett stort område öster om "flygfältsvägen" och efter Hallbacksvägen nästan upp till Moberget. I området upp mot skogen finns två skjutbanor och hus byggda troligen på 50-talet och 90-talet med stora garage och det är svårt att se vilket kulturhistoriskt värde som finns där. Där finns även ett hus som vi äger från slutet av 1800-talet men mig veterligt inga fornlämningar. Det inritade området verkar vara från en gammal plan över kulturområden som även när den planen gjordes är synnerligen märklig. Undertecknade anser att det visade</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande Arnäsbackens kulturmiljöområde har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p>

<p>kulturområdet bör reduceras till det som verkligen är ett kulturområde vilket är Arnäsbacken samt i närheten av kyrkan, skolan mm.</p>	
<p><b>Privatperson 8</b></p> <p>Bra jobbat med FÖP-en. Saknar bara en sak: Var är Skyttis i hela planen?</p> <p>Är det en medvetet val att inte nämna visioner, tankar, framtid, planer om Skyttisområdet?</p> <p>Det är till stor del en kommunal angelägenhet så därför hade jag väntat mig ett "kapitel" om just Skyttis. Inte undgår det ngn att Skyttis är en viktig plats för Örnköldsvik men visst, potential för utveckling där uppe finns ju såklart.</p> <p>Om ni aktivt valt att inte bry er om Skyttis i FÖP-en kan ni väl förklara det tydligt? (Ursäkta om ni redan har det). Personligen ser jag fram emot en reviderad utgåva där Skyttis inkluderas och en vision beskrivs. (Visionen ser jag framför mig varje dag och dess områden har vi säkerligen överens om).</p> <p>Vill ni ha hjälp kring utveckling av Skyttis står jag till förfogande.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Yttrandet föranleder att en åtgärd läggs till om att Skyttisområdets kärnområden med hänsyn till naturvärden, idrottsvärden och friluftsvärden ska pekats ut för att förhindra eventuell framtida exploatering av dessa kärnområden. I det arbetet är det lämpligt att samråda med berörda aktörer om en lämplig framtida utveckling av Skyttisområdet.</p>
<p><b>Privatperson 9</b></p> <p>Följande inslag bör ändras.</p> <p><b>A. Övergripande grönområde</b> I stort sett hela min fastighet - inklusive mina byggnader - har planerats som <u>övergripande grönområde</u>.</p> <p>Det är en privat fastighet som rimligen ej borde anses utgöra ett grönområde som är allmänt. En sådan inskränkning av det privata ägandet är rimligen ej acceptabelt.</p> <p>Jag noterar vidare att min fastighet inte är den enda privata fastigheten som är utsatt för detta i den fördjupade översiktsplanen.</p> <p><b>B. Skolans närnaturområde</b> Delar av min fastighet har angetts utgöra skolans närnaturområde.</p> <p>Det ifrågasätts om det verkligen är lämpligt att ange att en privatfastighet skall utgöra ett närnaturområde där skolan kan ha verksamhet?</p> <p>Jag noterar vidare att det inte är enbart min fastighet som är angivet som närnaturområde.</p> <p>Jag önskar följande ändringar:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Att min fastighet ej skall utgöra ett övergripande</li> </ol>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Övergripande grönområde</b> Syftet med kartan som visar hur mark- och vattenanvändningen föreslås se ut och utvecklas, däribland "övergripande grönområde", är att visa den övergripande utvecklingsstrategin, samt bebyggelse och grönstruktur såväl som nationella och regionala samband (i form av väg, sjöfart och järnväg) i samma karta. Det är därmed inte ämnat som en bestämmelse eller inskränkning på privat ägande. Detta då varken bebyggelse eller grönområden i denna karta tar hänsyn till huruvida en fastighet är i privat eller kommunal ägo utan är tänkt att visa övergripande strukturer.</p> <p>Yttrandet har föranlett ändring av planen. Texten som beskriver strategikartan ändras så att den på ett tydligare sätt förklarar vilken funktion kartan har. Kartan justeras något och teckenförklaring förtydligas.</p>

<p>grönområde.</p> <p>2. Att min fastighet ej skall utgöra skolans närnaturområde.</p> <p>Det vore önskvärt om det gick att sammankalla ett möte för att diskutera ovanstående synpunkter.</p>	<p><b>Skolans närnaturområde</b></p> <p>Skolans närnaturområden är i flera fall ungefärligt utpekade. Just nu genomförs inventeringar av dessa. I samband med detta justeras också en hel del tidigare felaktigheter i kommunens kartor förutom den uppdatering som inventeringen innebär. Kommunen tar med sig synpunkten till detta arbete.</p> <p>För mer information om skolans närnaturområden kontakta Bildningsförvaltningens administrativa enhet. För mer information om den fördjupade översiktsplanen kontakta Kommunledningsförvaltningens Tillväxtavdelning.</p>
<p><b>Privatperson 10</b></p> <p>Synpunkterna nedan gäller i första hand området väster om Solvägens norra del samt Vesslevägen ner mot Lomsjön.</p> <p><b>Naturvärden</b></p> <p>I Översiktsplanen ÖP12 antagen betonas att, jag citerar; "det är intressant för människor att ha närhet till naturen och kontakt med vatten liksom vacker utsikt". Det vill nog alla instämma i. Synpunkter på detta: Att göra nya bostadsområden attraktiva på bekostnad av befintlig bebyggelse kan då inte anses lämpligt. Förtätning av bebyggelse med nya fastigheter mellan befintlig och Lomsjön gör att naturkvaliteterna för befintliga bostäder fastigheter försämras. Även tillgång till stranden kan försvåras. Allt detta försämras kraftigt om ny bebyggelse tillåts.</p> <p><b>Strandskydd</b></p> <p>En strandskyddszon på 100m från vatten finns nämnd i planen. På flera ställen är avståndet till Lomsjön omkring 100m och därför bör utökad bebyggelse inte vara tillåten där. Det enda stället med mer än 100m till stranden är vid Solvägens slut.</p> <p><b>Vattenkvalitet</b></p> <p>Lomsjön är enligt ÖP12 ett vatten med otillfredsställande status avseende vattenkvalitet. Nya fastigheter med tillfartsvägar nära sjön ger större ytvattenavrinning till Lomsjön vilket är negativt. En tillräckligt bred strandzon med ängsmark och vegetation i form av träd i strandlinjen ger ett bidrag till att förbättra vattenkvaliteten. En kommentar till detta är att de åretruntboenden, som de senaste åren byggts runt Lomsjön säkerligen har bidragit till att försämma</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Naturvärden och strandskydd</b></p> <p>Den föreslagna bebyggelsen kommer i det fall det blir aktuellt prövas i detaljplan. Frågor som rör utformning av bebyggelse och specifik avgränsning av bostadsområdet avgörs därmed i ett senare skede.</p> <p>Det föreslagna bostadsområdet Målesviken omfattas av område som pekats ut som ett så kallat LIS-område, vilket innebär att strandskyddet kan upphävas till förmån för utvecklandet av ett landsbygdsområde. Vid en exploatering av området anser kommunen att det är viktigt att bevara det strandnära området som närnaturområde för både skolan och de boende. Framförallt badplatsen och Hallonbacken ska även fortsättningsvis vara tillgängliga för allmänheten.</p> <p><b>Vattenkvalitet</b></p> <p>Nyexploaterings påverkan på Lomsjöns vattenkvalitet kommer</p>

<p>vattenkvaliteten, vilket kommunen redan har uppmärksammat genom att kräva ombyggnad av vissa fastigheters avlopp. Jag med flera andra sportfiskare har dessutom noterat att framförallt gäddan har blivit alltmer sällsynt i Lomsjön trots att få numera fiskar för att äta fisken. På 70-talet fiskades det med ryssjor under gäddleken och det har vad jag vet upphört sedan många år men trots ryssjefisket fanns det då gott om gädda i alla storlekar. Gäddan är nu fåtalig och har minskat framförallt de två senaste årtionden. Orsakerna till detta är, såvitt jag vet, inte kända men kan givetvis ha att göra med miljöföroreningar. Vårt kvarter-Vesslevägen har anlagt en badplats och båtplatser vid Lomsjöns södra vik. Eventuell ny bebyggelse ska inte tillåtas skära av tillfartsvägar/stigar till badplats/ båtplatser. Eventuell ny bebyggelse ska inte tillåta hus med takutformning som spetsiga (höga) tak eller tvåvåningshus.</p>	<p>att hanteras och utredas vid detaljplanearbete.</p> <p>Yttrandet har föranlett viss ändring av planen. Badplatsen och Hallonbacken samt Lomsjöns ekologiska status lyfts fram som viktiga att ta i beaktande vid exploatering.</p>
<p><b>Privatperson 11</b></p> <p>Örnsköldsviks kommun planerar i FÖP att bygga bostäder på jordbruksmark och s.k. övrig mark, bl.a. i Högländ, Målesviken/Skärpe samt vid Karins väg i Själevad. Planförslaget är i denna del anstötande i ljuset av att Örnsköldsviks kommun själva år 2016 drivit ett mål upp till Mark- och miljööverdomstolen (MMÖD) vid Svea Hovrätt för att förhindra bebyggelse på f.d. jordbruksmark på min fastighet Västeralnäs 3:4 i Själevad. Min uppfattning är att Svensk lag ska tillämpas lika mot medlemmar och kommunen.</p> <p>Vilket ger kommunen två val i planarbetet med FÖP:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Om kommunen medger byggande av bostäder enligt planförslaget ska privatpersoner på landsbygden självklart också få bygga på jordbruksmark/övrig mark. Detta medför lägre byggkostnader och en positiv utveckling för såväl landsbygd som centralort.</li> <li>2. Om byggförbud på jordbruksmark/övrig mark ska tillämpas, ska den gälla för all kommunal mark klassad som jordbruksmark eller mark tagen ur jordbruksproduktion, s.k. övrig mark enligt MMÖD dom ovan. Detta val medför att mängder av kommunal mark i tätorten blir blockerad för framtida byggande. Bebyggelse i skog och på berg ökar byggkostnaderna som innebär dyrare nyproduktion. Detta medför att det blir svårare att belåna, särskilt på landsbygden bl.a. för att det blir svårt att anlägga fungerande vatten-/avloppsanläggningar. Till detta kommer bankernas restriktivitet till bolån ju längre man kommer från centralorten. Detta alternativ (2) riskerar att totalt blockera all framtida bebyggelse av egnahem på landsbygden. Förstärkt urbaniseringen och nedmonteringen av boende på landsbygden blir då Örnsköldsviks kommun tydliga politiska viljeinriktning.</li> </ol>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på jordbruksmark har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p>

## Privatperson 12

### Allmänt

FÖP innehåller alldeles för mycket text och alltför många upprepningar. Det är väldigt svårt att utläsa vad som är nytt och viktigt. Här är några förslag för att väsentligt minska textmassan:

- Mycket övergripande text om kultur, friluftsliv, miljö mm hör mer hemma i tematiska strategidokument eller den kommunomfattande översiktsplanen och är ibland bara upprepningar av lagtexter. Som Inriktning redovisas ofta rena självklarheter.
- Vad gäller föreslagna bostadsområden upprepas i onödan texter om dagvatten, VA, GC-vägar mm. Dessa frågor liksom grundförhållanden, miljöfrågor mm bör vara översiktligt prövade och ska självfallet i fortsatt planering lösas för alla områden. Sådan text tynger redovisningen i onödan. Det är bara om ett område har särskilda problem som det behöver redovisas.
- Många detaljerade men viktiga frågor för centrum tas upp i planen. Kanhända är det en bättre lösning att göra en ny fördjupning för centrumområdet (den tidigare är från 2005 och mycket har hänt) och i denna plan för centralorten endast ta upp mer övergripande frågor för centrum.

Plankartan till Sammanfattningen anger E4 men redovisar fler vägar. Det bör framgå var Botniabanan går i tunnel. Vidare anges Tätortsbebyggelse och Landsbygdsbebyggelse. Lämpligare beteckningar bör vara Tätbebyggelse respektive Landsbygd, som bör ha en kort förklaring i texten, gärna med riktlinjer för planläggning och byggande.

Text som handlar om de olika stadsdelarna bör samlas i ett avsnitt: Centralortens stadsdelar. Den som söker information om en speciell stadsdel (som torde gälla de flesta medborgare) måste nu söka under flera avsnitt. Mina synpunkter nedan följer det upplägget.

För varje Åtgärd bör alltid anges när den ska vara genomförd, t ex under mandatperioden. Samt vem som har ansvar för att genomföra Åtgärden.

I planen föreslås att flertalet gällande planer och program ersätts av denna fördjupning. Eftersom samtliga dessa planer/program har en mer detaljerad redovisning bör dessa som regel behållas såvida de inte är i huvudsak inaktuella.

Man kan tycka att Hörnätt, Sund-Svedjehomen och Gene-Domsjö bör redovisas som en sammanhängande stadsdel eftersom området i mångt och mycket fungerar så.

## Kommentarer:

### Allmänt

Vilken information som redovisas i översiktsplaner är alltid en avvägning. En del av informationen ska finnas med på grund av lagkrav, annan har det funnits lämplig att inkludera i den fördjupade översiktsplanen. Vissa av inriktningarna är självklara för vissa, men inte för andra. Även för dessa har avvägningar gjorts.

En del upprepningar och överflödigt text i bland annat texterna om bostadsområden tas bort i planen.

Syftet med översiktliga kartan som visar hur mark- och vattenanvändningen föreslås se ut och utvecklas, däribland "övergripande grönområde", är att visa den övergripande markanvändningen. Kartan utgår från Boverkets ÖP-modell. I sammanfattningen ändras beteckningen landsbygdsbebyggelse till landsbygd och E4 ändras till större vägar.

Ansvar och tidssättning för åtgärderna kommer att ske som ett separat arbete i kommunens verksamhetsplanering och specificeras därför inte vidare i planen.

En viktig del av framtagandet av den fördjupade översiktsplanen har varit att skapa förutsättningar för färre översiktsplanedokument i kommunen. Ju färre dokument, desto lättare är det för medborgare, tjänstepersoner, externa parter etc. att få en överblick över vilka ställningstaganden som gäller.

Stadsdelarna utgår från befintliga statistiska områden och korrigeras därför inte.

Man kan också tycka att kommunen i en formell plan bör undvika floskler som "Vi bygger bäst tillsammans" och att Örnsköldsvik år 2030 ska vara en "plats för nyfikna med framtidstro."

### Övergripande frågor

#### *Centrumhandeln*

En av de viktigaste frågorna för kommunens framtida attraktivitet torde vara centrumhandelns utveckling. I planförslaget finns inte redovisat något om vilken betydelse lättillgänglig bilparkering har för centrumhandeln i konkurrens med externhandeln. Man får snarast intrycket att biltrafik till stadscentrum så mycket som möjligt ska begränsas. Detta är en avvägning som bör belysas, i planförslaget eller i en handelsstrategi. Här bör också övervägas vilka konsekvenser den nu genomförda förändringen av parkeringsavgifterna i hela centrumområdet får för centrumhandeln.

#### *Bostäder*

En samlad bild med samtliga föreslagna bostadsområden i centralorten bör redovisas.

Det bör särskilt anges att nya bostadsområden ska ha gång- och cykelväg till skolan (sid 23), om avståndet inte medger skolskjuts. Det är en fråga som lätt kommer bort när privata planinitiativ ska prövas.

#### *Verksamhetsområden*

På sid 30 anges att kommunen ska verka för att separera tung industri och handel. Om en sådan inriktning ska få genomslag bör nog i planen redovisas var tung industri respektive handel inte bör lokaliseras.

I programmet för arbetet anges att mark för bensinstationer, när E4 flyttas till Åsbergstunneln, ska utredas. I den kommunomfattande översiktsplanen (antagen 2012) anges några förslag som bör utredas.

#### *Trafik*

Ingenting anges om trafikplatser på E4 utöver de som krävs för Åsbergstunneln. I Överhörnäs och vid Hampnäsvägens anslutning till E4 liksom i Tvillingsta har olika alternativ diskuterats under åren. Kommunen bör ange vilka lösningar som prioriteras och reservera mark för dem.

#### *Friluftsliv*

På kartan på sid 45 redovisas riksintresset Högakustenleden. Det bör anges att den numera startar i stadscentrum (Stadsträdgården) och passerar resecentrum upp mot Varvsbergets topp och vidare söderut. Det är en turistisk kvalitet som också Länsstyrelsen bör fås att anamma.

Vikten av att inte bara bevara (sid 39) utan också tillskapa promenadstråk i grönområden och längs stränderna bör betonas, av trivsel- och hälsoskäl. Det finns så många möjligheter i

### Övergripande frågor

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

En samlad bild för de föreslagna bostadsområdena går att få fram via den digitala kartan som är en del av planhandlingen. Länk till kartan finns bland annat i den fördjupade översiktsplanen.

Synpunkten om gång- och cykelväg till skolan om avståndet inte medger skolskjuts beaktas.

I beskrivningarna till verksamhetsområdena finns redogörelser för vilka typer av verksamheter som är lämpliga på särskilda platser. I framtagandet av en framtida kommunomfattande översiktsplan kommer arbetet med att ta fram nya verksamhetsområden utanför planområdet för centralorten att ta vid.

I samband med att Trafikverket bygger om korsningen mellan E4 och väg 348 i Gålnäs anses det lämpligt att placera drivmedelsanläggningar där (läs mer om "Södra verksamhetsområdet" i planen). Eftersom Trafikverket inte längre har några planer på att bygga en korsning vid Tvillingstaåkern bedöms det inte lämpligt att peka ut mark för bensinstationer där.

Synpunkten om Höga kustenleden beaktas.

På sidan 40 i planen anges redan att fler strandpromenader ska tillskapas.

### Stadsdelarna

Örnsköldsvik. Det är alltför många som idag promenerar längs bilvägarna (risker, buller, föroreningar, utsläpp) i brist på trevliga promenadstråk.

### **Stadsdelarna**

#### *Centrum*

Nästan all text på sid 12-18 och 20-22 berör enbart Centrum och bör redovisas under stadsdelen Centrum (eller hellre i en ny fördjupning för centrum, se ovan).

Bland viktiga målpunkter (sid 12) bör gymnasieskolorna finnas med. Där finns också anledning att redovisa för- och nackdelar med olika lokaliseringar av det framtida gymnasiet.

På sid 15 anges att privata bryggor inte är lämpliga längs den centrala kajen. Varför? Det är väl ett trevligt inslag med båtliv längs kajerna.

Föreslagna siktlinjer (sid 17) längs gatorna mot havsvik och berg är viktiga. Siktlinjen från Varvsbergets topp mot Fjällräven arena förefaller dock något omotiverad.

Däremot bör sikten från resecentrums plattformar mot havsfjärden hållas fri från sly (vem har ansvaret?).

Föreslagna utvecklingsområden (sid 20) längs nuvarande E4 torde ge få möjligheter att tillskapa ny bebyggelse. Även med flyttad E4-trafik kommer en omfattande personbilstrafik att vara kvar genom centrum. Men en förbättrad miljö och bättre prioritering för gående och cyklister bör kunna åstadkommas.

I översiktsplanen för centrum (2005) redovisas ett flertal möjliga och lämpliga bostadsprojekt i centrumområdet. Dessa bör redovisas på karta också i denna plan för att belysa helheten.

Det föreslagna bostadsområdet Järviden (sid 24) ligger bakom Sörlidens åttavåningshus och tar mark från Skyttisområdet. Det måste vara en olämplig lokalisering. I det föreslagna bostadsområdet Järvhaga bör högre flerbostadshus kunna byggas i den övre delen.

Området Kusthöjden (sid 24) har redan detaljplan för både höghus och villabebyggelse. Det bör redovisas.

En länk för GC-trafik till resecentrum som idag är ofullständigt genomförd är den från Själevad/Ås till resecentrum. Den avslutas nu i en lekplats sedan den passerat under Botniabanan. Den ska givetvis fullföljas via rondellen till Magasinsgatan och resecentrum. Den är viktig och bör anges som Åtgärd.

#### *Själevad*

Som Åtgärd bör anges promenadstråket längs Själevadsfjärden mot NV, som anges i Grönplanen och Själevadsplanen. Vem har ansvaret att genomföra promenadstråk?

Arbetet med den framtida gymnasieskolan kommer att ske parallellt, men i nära dialog med de som arbetar med översiktlig planering.

Kommunens ambition är att kajerna och strandområdena ska vara tillgängliga för allmänheten, och därför bör kommunen äga centralt belägna bryggor. Skrivningen ändras till att omfatta hela de centrala delarna av Örnsköldsviksfjärden.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

De bostadsprojekten som omnämns i den fördjupade översiktsplanen för centrum (2005) redovisas antingen som en del av utvecklingsområdena, har redan bebyggts eller anses inte längre lämpliga för bostadsbebyggelse.

Både Järvhaga och Kusthöjden är redan detaljplanerade och på Järvhaga är femvåningshus tillåtna. Detta läggs in i den fördjupade översiktsplanen. Järviden anses vara en lämplig lokalisering, men det är viktigt att bevara eventuella kärnområden i Skyttisområdet.

Kommunen håller med om att det är viktigt att få till en lösning för sammanhållna gång- och cykelstråk. Arbetet med gång- och cykelvägar pågår inom den kommunala förvaltningen.

Promenadstråken lyfts redan fram som viktiga på flera platser i den fördjupade översiktsplanen.

<p>Karins väg har detaljplan och hindras därmed inte av strandskyddet.</p> <p><i>Gullänget-Kroksta</i> Det kan diskuteras om inte Skärpeområdet är ett mer attraktivt och lämpligt bostadsområde än Målehöjden.</p> <p><i>Järved-Bonäset</i> Järvedsstrand bör redovisas som utbyggnadsområde för bostäder.</p> <p>Är verkligen östra Dekarsön, som ligger i nordostsluttning och kräver tunga investeringar i infrastruktur, ett lämpligt och attraktivt bostadsområde?</p> <p><i>Domsjö</i> En vision finns om ett framtida bioraffinaderi vid Domsjö fabriker. I planen bör översiktligt redovisas konsekvenserna av en sådan lokalisering, så långt de nu är kända.</p> <p>Vårby Strand bör redovisas som utbyggnadsområde för bostäder.</p>	<p>Synpunkten om Karins väg beaktas, och information om befintlig detaljplan läggs till i texten.</p> <p>Ur ett samhällsekonomiskt perspektiv är Målehöjden mer lämpligt att bebygga än Skärpe. Skärpe bedöms inte längre lämpligt att peka ut för bostadsbebyggelse på grund av att det ligger på jordbruksmark och att det frångår planeringsinriktningen att bygga inifrån och ut.</p> <p>Järved strand och Vårby strand läggs till som områden lämpliga för bostäder.</p> <p>Det anses inte lämpligt att peka ut och beskriva det storskaliga Bioraffinaderiet i planen i detta skede. Läs mer i det generella svaret om Bioraffinaderi ovan.</p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande ett framtida Bioraffinaderi har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p>
<p><b>Privatperson 13</b></p> <p>På Valhalla finns ca 300 lägenheter som ägs av Övikshem. I dem bor många barnfamiljer och många barn rör sig därför i området.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Ni är välkomna att kontakta kommunen om ni har några funderingar gällande detta.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 14</b></p> <p><b>1. Omslagsbilden</b> Med tanke på planerna för varvsbergssidan och västra kajen kunde man ha haft med den delen på omslagsbilden, och beskrivit den östra delen hårdare.</p> <p><b>2. Organisation</b> Svårt att förstå den hierarkiska arbetsorganisationen. Vad gör den arbetsgrupp som inte är operativ?</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Organisationen</b> En stor del av analyserna och underlagsarbetena som har utförts för att ta fram den fördjupade översiktsplanen redovisas inte i planen. Detta för att skapa en läsbar plan som framförallt redovisar kommunens</p>



Kan en styrgrupp styra uppåt i hierarkin?

Del 1: Omvärldsfaktorer- stöder sig på den Omvärldsanalys, som Världsklass skrivit ihop, där man tagit fram en VISION : "Vi bygger bäst tillsammans" Det är inte en vision. Snarare en paroll eller rent av en plattityd. Ta bort!

Där går man igenom omvärldens trender, utmaningar, klimatsmartness, innovation, entreprenörskap, regioner, infrastruktur mm på ett mycket allmänt sätt. Har man inte gett sig ut i omvärlden? Jag saknar utblickar mot andra jämförbara orter Jag saknar analys av förtätningserfarenheter från andra jämförbara orter

Jag saknar en ordentlig analys av handelsmönstrens förändring i omvärlden

Jag saknar jämförelser med orter som liknar vår "kustalpina" stad, hur man där övervunnit höjdskillnader mellan stadsdelar

Jag saknar en analys av investeringsklimatet, dvs. hur viktigt det är i olika stora orter med att locka till sig investerare, och vilken strategi det kräver, t ex bemötande, snabbhet och färdiga planer.

- OBS att "delaktighet" är något som har stor fördröjningseffekt i planprocesserna.

Jag saknar jämförelser eller åtminstone en diskussion om hur en stor etablering av ett Bioraffinaderi kan hanteras

Jag saknar en strategisk diskussion omkring godstrafikens framtida utveckling (ERTMS och godstågens utrustning) och terminalerna.

Jag saknar slutligen en jämförelse med andra orter (Piteå t ex) när det gäller användningen av IT i skolorna.

Detta om omvärldsanalysen, tillbaka till Översiktsplanen:

### 3. Sammanfattning

Vägledning eller avsiktsförklaring?

"Kommunens syn på hur centralorten ska utvecklas och som ska beaktas.." -formulering som glider bort från översiktens roll som vägledande avsiktsförklaring, och kan bli en låsning i framtida planarbete. Kartan; "Tätortsbebyggelse" och "Landsbygdsbebyggelse", liksom "Stadsmässig bebyggelse" är begrepp som behöver förklaras.

### 4. Övergripande planeringsinriktningar...

Bygga en stad inifrån och ut = förtätning

-saknar en diskussion om handelns roll och påverkan med externetableringar som gynnas av gratis bekväm parkering och stora utbud nära samma parkering. Tillgänglighet i form av biltillgänglighet omnämns knappt, det är väl ett fult ord kantänka. Nästa steg är kanske s k Edge cities (benämning på en amerikansk trend", där kontorsarbetsplatser hamnar externt tillsammans med handeln.

Saknar en plan för hur man ska hantera de nya affärslägena (bensinstationerna t ex) vid södra tunnelöppningen (OM Åsbergstunneln kommer). Tvillingstaåkern?

Nybyggen med friytor i centrala staden kan bli problematiskt med våra små kvartersmått.

viljeinriktning.

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande ett framtida Bioraffinaderi har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

Transportflöden av gods inom centralorten håller på att utredas i ett separat projekt där bl.a. kommunen och Örnsköldsviks Hamn och Logistik deltar.

### Sammanfattning

Att den fördjupade översiktsplanen framstår som tydligare med fler "ska"-formuleringar är ett medvetet val för att skapa ett tydligare plandokument som syftar till att förenkla och förkorta handläggningstider istället för att behöva ta beslut i varje enskilt fall. Det skapar också bättre förutsättningar för en tydligare, mer genomtänkt och mer sammanhållen utveckling inom centralorten.

Den översiktliga kartan utgår från Boverkets ÖP-modell med syftet att redovisa den översiktliga mark- och vattenanvändningen. I den definieras olika områdestyper, bland annat tätortsbebyggelse och landsbygd. Stadsmässig bebyggelse definieras inte av Boverket, men en beskrivning av begreppet "Stadsmässig" läggs in i ordlistan. Begreppen Tätortsbebyggelse och Landsbygd kommer inte att förklaras tydligare i planen.

### Övergripande planeringsinriktningar

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

### Bygga utifrån den unika naturens kvalitet och Begränsningar

Jamenvisst! Men det kräver också en ny syn på hjälpmedel för att ta upp nivåskillnader. Trappor, hissar osv. I alpländerna är det inte betraktat som lyx att koppla ihop stadsdelar med bekväm teknik, som dessutom möjliggör gångtrafik i stället för biltrafik.

Örnsköldsvik är ju en KUSTALPIN stad!

### Bygga ett effektivt, hållbart transportsystem

-Se ovan. Men vad menas med att göra E4 till en stadsmässig gata (OM Åsbergstunneln kommer)??

Jag är så pass gammal att jag minns att över-stan och neder-stan satt ihop, dvs. före breddningen till E4. Det var en hård debatt om lämpligheten att dela stadskärnan i två halvor.

Ordet "stadsmässig" är lite farligt. En attraktiv stad kan ju vara både trång, handels- och trafikintensiv. Blir det för gulligt frågar man sig om staden kanske är på väg att dö?

### Attraktiva och variationsrika boendemiljöer.

Ja, det här är ju vad alla arkitekter eftersträvar, vare sig det är privata eller allmännyttiga byggherrar. Vem bygger? Inte kommunen, eller?

### Bygga en levande stadskärna med mötesplatser för alla

Ja, Örnsköldsvik är sedan länge en handelsstad. Vad menas med förutsättning för "liv dygnet runt"? Vad som är estetiskt tilltalande varierar över tid, och samspelet med äldre arkitektur är ju inte det som är typiskt för vår stad. Snarare är det individualism och egensinne som präglar och ger staden dess charm. Detta är inte Umeå.

"Mötesplatser för alla"-vad kan det vara? Låter som hämtat från Kulturhusutredningen. Vi har ju redan Arenan, Arken, Cafe UH, Gallerierna, Folkan, Nolan och dessutom Torget förstås. Och Måtippen!

#### 5. Stadsdelar

Hörnett: Varvsbergsvägen borde klassas högre än bostadsgatorna. I samband med detaljplan för Kusthöjden utlovade kommunen att GC-vägen skulle fortsätta längs varvsbergsvägen ned till korsning MoDovägen. Korsningen med MoDovägen är f.ö. farlig med dålig sikt ned mot Alfredshem. Bör bli rondell.

#### 6. Mötesplatser

Resecentrum-Järnvägsgatan: Damma av Anders Åbergs gamla förslag till utsmyckning i form av skulpterade figurer på väg till och från Resecentrum.

#### 7. Gestaltning och stadsbild

Siktlinjer i storgatans tvärgator mot våra stadsberg är en självklarhet att skydda.

Siktlinjen från Kusthöjden ned mot Arenan? Ja, det är väl ett sätt att försöka diskvalificera ett Kulturhus vid arenan, eller?

#### 8. Bebyggelse

Kravet på detaljplan vid "fortsatt efterfrågan på utbyggnad" borde kunna strykas och överlåtas till nämnden att avgöra från fall till fall.

I samband med att Trafikverket bygger om korsningen mellan E4 och väg 348 i Gålnäs anses det lämpligt att placera drivmedelsanläggningar där (läs mer om "Södra verksamhetsområdet" i planen). Eftersom Trafikverket inte längre har några planer på att bygga en korsning vid Tvillingstaåkern anses det inte längre lämpligt att peka ut mark för bensinstationer där.

Texten i avsnittet "Gestaltning och stadsbild" speglar yttrandets vilja att lyfta individuella och innovationsrika byggnader. Bedömningen har gjorts att det är lämpligt att nya byggnader ska passa in med den omgivande bebyggelsen.

#### Stadsdelar

I samband med framtida utbyggnad i området kring Varvsbergsvägen på Kusthöjden kommer behovet (utifrån antalet boende, m.m.) av gång- och cykelväg tillgodoses.

#### Mötesplatser

Denna fråga är för detaljerad för att ta upp i den fördjupade översiktsplanen. Kontakta kommunens Trafik och parkavdelning för mer information.

#### Gestaltning och stadsbild

Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.

#### Bebyggelse

Eftersom "fortsatt efterfrågan på utbyggnad" redan i sig är en någorlunda oklar skrivning så kommer detta i stor utsträckning avgöras från fall till fall.

<p>Parkeringsfrågorna i centrum måste lösas för varje enskilt projekt och inte nödvändigtvis låsas till P-huslösningen. Bostäder i stadskärnan bör ha lokaler i bottenplanet, inte bostäder. Det, om något, är stadsmässigt!</p> <p>Byggande på kajerna eller stränderna vid fjärden förutsätter att landhöjningen går fortare eller åtminstone lika fort som havsnivåökningen.</p> <p><b>9. Bostäder</b></p> <p>Under "Inriktning" kan de två sista styckena (gamla beslut och självklarheter sedan lång tid) tas bort.</p> <p>Under "Friytor, inriktning" ställer man skarpa krav på friytor i nybyggda bostadskvarter. Detta känns inte helt realistiskt när det gäller förtätningsbyggande i centrala staden, där kvartersmåttan är små, och lutningarna försvårar infartslösningar. Ska bli intressant att se den policy som föreslås tillskapas.</p> <p><b>10. Bostadsområden</b></p> <p>Den som skrivit avsnittet om Kusthöjden verkar inte riktigt påläst. Området pekas ut för villa-eller radhusbebyggelse, trots att det finns detaljplan för ett hundratal lägenheter i flerbostadshus. Varför skriva "det finns förutsättningar för fördröjning av dagvatten" och "Förutsättningar bedöms finnas" för allmän VA-försörjning, när det finns utrett i detaljplan och dessutom färdigprojekterat?</p> <p><b>11. Näringslivsverksamhet</b></p> <p>Handelns betydelse tolkas ofta mera som konsumtion än produktion. I näringslivets statistik för antal anställda inom olika branscher framgår att handeln står för ca 11 %, det är bara tillverkningsindustrin som är större (på den privata sidan) med ca 20 %. Jag skulle tro att handeln dock är känsligare för planeringsstrategier än många andra branscher.</p> <p>Bensinstationer och vägresteranger kommer att påverkas dramatiskt OM Åsbergstunneln kommer, och det är förvånande att Översiktsplanen inte anger någon lösning på detta problem, särskilt för södra tunnelutfartsområdet.</p> <p>-----</p> <p>Ja, så här långt orkade jag i denna skrift, som, det måste sägas, är utomordentligt ambitiöst gjord, och mycket läsvärd. Dock är det för mycket text för att man skall orka ha synpunkter på allt, och jag skulle rekommendera att en del avsnitt hänvisas till de 27 (!) policys och ännu fler strategibeslut som antagits av kommunens förvaltningar och styrelser.</p>	<p>En beskrivning av begreppet "Stadsmässig" läggs in i ordlistan.</p> <p>Se avsnittet om klimatanpassning. Både havsnivåhöjningen och fler skyfall kommer att påverka centralorten i framtiden, och det är viktigt med särskilda åtgärder i områden med förväntad påverkan från framtida klimatförändringar.</p> <p><b>Bostäder</b></p> <p>Den typen av friyta som föreslås skapar stora fördelar för de som bor och verkar i området. Växtlighet skapar bland annat bättre förutsättningar för att hantera ett förändrat klimat och en trevligare livsmiljö.</p> <p>Åtgärden om att ta fram en policy för tillskapandet av friyta plockas bort.</p> <p><b>Bostadsområden</b></p> <p>Beaktas. Beskrivning av bostadsområden revideras.</p> <p><b>Näringslivsverksamhet</b></p> <p>Se svaret ovan om bensinstation i Södra verksamhetsområdet.</p>
<p><b>Privatperson 15</b></p> <p><i>Kartor som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 8.</i></p> <p>"Ett väl utbyggt gång- och cykelnät leder till hög tillgänglighet, hållbart resande och att stadsdelarna kopplas samman"</p> <p>Då måste det i planen ligga med något som visar att man menar allvar. Inriktningarna för gång och cykeltrafik är luddiga. Ord som</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Kommunen arbetar redan nu med utbyggnad av det befintliga cykelnätet med utgångspunkt från cykelpolicy och -strategi. En åtgärd läggs in i planen om att riktlinjer för cykling i Örnköldsviks</p>

beaktas, övervägas, prioriteras måste bytas ut mot tydligare ord. Det hänvisas till cykelpolicy och -strategi, men det verkar det som att arbetet med dessa fastnat 2016 då cykelriktlinjerna fortfarande inte verkar vara fastställda. Borde inte en åtgärd i den fördjupade översiktsplanen vara att cykelriktlinjerna skall antas? Så att det går att påbörja byggandet av nya cykelbanor?

<http://www.ornskoldsvik.se/trafikochinfrastruktur/trafikochgator/cyklingochcykelvagar/cykelplanforornskoldsvikscentralort.4.134239691398ea1a22b342.html>

Några av alla önskade cykelbanor och åtgärder i enkäten från 2013 borde väl vara med i den fördjupade översiktsplanen?

<http://www.ornskoldsvik.se/trafikochinfrastruktur/trafikochgator/cyklingochcykelvagar/cykelplanforornskoldsvikscentralort/resultatetfrankenatenomcykelplaniornskoldsvik.4.676644f7138021e337f958.html>

*(se 3 bifogade kartor i bilaga, kommunens anm.)*

### **Bygga en nära stad inifrån och ut**

Det står i planen "Genom att koncentrera nybyggnation till redan bebyggda områden blir avstånden mellan dagliga målpunkter kortare" Men av dom föreslagna nybyggnationerna så ligger dom flesta i ytterområdena av centralorten.

Boende, näringsliv, handel, idrott, skola och kultur hänger inte ihop i planen. Flera nya perifera bostadsområden och industriområden pekas ut i planen men inga motsvarande satsningar på vägar eller gång och cykelbanor. Det är väldigt svårt att se hur man ska nå en nollvision utan att planera några förändringar/förbättringar. Planen behöver kompletteras med trafiklösningar som hanterar den ökade mängden trafik som nya bostadsområden kommer leda till.

Det krävs att man i planen förtydligar vilka vägar som planeras för genomfart och vilka som inte är tänkta till detta. Vägar avsedda för genomfart måste planeras så att oskyddade trafikanter ges möjlighet till planfriakorsningar och trafiken därigenom kan hålla högre fart. Samt att man ser till att genomfartsleder planeras så att buller sprids så lite som möjligt till områden med boende.

Det står i planen "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." Detta står i strid med dom inriktningar som finns med i planen för Gång och cykeltrafik då dessa vägar är dom som är i störst behov av lösningar för just oskyddade trafikanter.

### **MÖTESPLATSER, MÅLPUNKTER OCH STRÅK I CENTRUM**

I planen står det "Torgets centrala del ska hållas fri från nya fasta installationer (belysningsstolpar, skyltar m.m.) för att möjliggöra för attraktiva vistelsezoner." Det vore bra att i planen få ett förtydligande att t.ex. "Sörköraren" inte är att se som "mm" utan givetvis är en av målpunkterna i planen.

centralort ska tas fram.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen har bedömningen gjorts att kollektivtrafik och godstrafik ska prioriteras i den så kallade sökarringen för att tung trafik snabbt ska kunna köra ut ur centrum. Däremot ska det finnas bra förutsättningar för gång- och cykelväg att korsa sökarringen.

### **Bygga en nära stad inifrån och ut**

De flesta framtida bostäder som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen finns i utvecklingsområdena i centrum, och kommer att bebyggas genom förtätning. Men förtätning sker också genom att i viss mån bygga ihop de olika stadsdelarna.

I planen framkommer det att vid etablering av helt nya områden ska behovet av gång- och cykelvägar, kollektivtrafik och bilvägar alltid beaktas.

I övrigt kommer den fördjupade översiktsplanen inte att redovisa specifika behov av trafikåtgärder. Medan planen kommer att redovisa generella inriktningar, kommer behovet av specifika trafikåtgärder att planeras av kommunens trafik- och parkavdelning.

### **Mötesplatser, målpunkter och stråk i centrum**

Utveckling av Stora torget i Örnsköldsvik pågår. Just nu håller en detaljplan på att tas fram. I den framkommer detaljer i utformningen på Stora torget.

### **Stadsdelar i centralorten**

Stadsdelarna är framtagna med utgångspunkt i befintliga statistiska områden, och syftet är att skapa en mer förstälilig bild av

<p><b>Stadsdelar i centralorten</b></p> <p>Det är ett kreativt drag att hitta på nya stadsdelar i planen. Syftet med att hitta på dessa nya stadsdelar måste beskrivas i planen. Speciellt viktigt är det om syftet är att knyta samhällsservice eller likande till dessa längre fram i processen.</p> <p>Om man med allvar vill vara kreativ och skapa nytänkande med nya stadsdelar, så borde man nog göra andra typer av sammanslagningar.</p> <p>T.ex. Bonäset-Vårby (se bifogad karta, kommunens anm.).  Eller Ås-Hörnett, Hörnett-Svedjeholmen, Bodum-Arnäsvall, Västerhus-Överhörnas, listan kan göras lång på tätorter som skulle kunna knytas närmare varandra. Där trafik och transporter idag måste åka långa sträckor fast tätorterna egentligen geografiskt är nära. Väldigt mycket trafik flyter genom centrala delarna av Örnsköldsvik pga. obefintlig stadsplanering, det vore därför bra att planen kompletteras med inriktningar som syftar till att skapa en stad där tätorterna i centralorten kommer närmare varandra.</p> <p><b>E4 förbifart Örnsköldsvik – tunnel genom Åsberget</b></p> <p>Det framgår inte utav planen att <u>ca 50 % av trafiken fortfarande kommer köra genom Örnsköldsvik</u> efter byggandet av en tunnel. Det framgår inte heller att tungtrafik fortsatt kommer dras in till staden och problemen med buller och luftkvaliteten bara flyttas ca 1 km. Det måste tydliggöras i planen hur luftkvalitet och buller ska hanteras vid tunneln och hur dom kvarvarande 10 000 fordonen per dygn hanteras via centralesplanaden om den byggs om. Samt komplettering behövs hur dom nya bostadsområdena påverkar trafikflödet via "sökarringen (Centralesplanaden, Viktoriaesplanaden och Strandgatan)" (se bifogad karta, kommunens anm.).</p>	<p>Örnsköldsviks centralorts struktur. Vilken typ av service som är lämplig i varje stadsdel får avgöras från fall till fall.</p> <p>Den övergripande planeringsinriktningen att bygga en nära stad inifrån och ut syftar till att just skapa en stad där de olika stadsdelarna kommer närmare varandra.</p> <p><b>E4 förbifart Örnsköldsvik – tunnel genom Åsberget</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande E4 förbifart Örnsköldsvik och alternativa åtgärder för att förbättra luftmiljön i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p>
<p><b>Privatperson 16</b></p> <p>I händelse av byggnation av Målesviken så vill jag som markägare behålla mark som kan rymma 2 st tomter av den markyta som ni måste köpa in. Vill ej att infartsväg anläggs direkt nedanför vår fastighet Kroksta 4:108 då genomfartstrafik kommer att störa. Vi har även jordvärme nedgrävd precis där, och måste den flyttas p.g.a. en ev. tomt så emotser jag att Kommunen bekostar det. Önskvärt är om det inte byggs för tätt samt för höga fastigheter.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Den föreslagna bebyggelsen kommer i det fall det blir aktuellt prövas i detaljplan. Utformning av bebyggelse samt eventuella ersättnings- eller avtalsfrågor avgörs därmed i ett senare skede.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 17</b></p> <p>Vi välkomnar att en fördjupad översiktsplan för Örnsköldsviks tätort görs. Då vi kan anta att Örnsköldsvik på kort samt lång sikt kommer att växa, så gläds vi åt att Veckefjärden omnämns som ett av de utpekade bostadsområdena. Vi föreslår även en större omfattning av bostäder i Ås/Åsdalen än vad som är föreslagit.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande Riskhanteringsavstånd från transportleder för farligt gods har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer</p>

Film om det tänkta området bifogas som handling.  
<https://vimeo.com/299449847/5b0d39d0bc>

Vi motsätter oss skyddszon på 150 m på privat mark, i detta fall Västerås 2:2. Dels att denna skyddszon sker i områden som redan är bebyggda och därmed ej utgör en sann skyddszon och att en skyddszon påverkar möjligt användandet av ett område.

Vi föreslår att tunnel ovan jord från Översjöla, förslagsvis bullertunnel, se bifogat dokument, genom Åsdalen då topografin förstärker ljud. Anser dock att detta kunde vara positivt även från Överhörnäs, via Själevad. En sådan skulle ta bort behov av skyddszon, och det tillsammans med att lägga ner kraftledning, skulle ge möjlighet att skapa fina bostadsområden i Åsdalen. Om tunnel dras in i Översjöla istället för vid slalombacken så blir behoven av skyddszon ej detsamma då transport med farligt avfall då leds via tunnel.

Ås, är ett mycket vackert område nära centrala Örnköldsvik med lång historia och många goda möjligheter till fortsatt utveckling.

I dagsläget är bygget av en gång och cykelbanan i full gång, vilket kommer öka tryggheten, trivselen och tillgängligheten för området.

Detta är ett område med stor potential för utveckling. Örnköldsvik stad växer som sagt och det finns en naturlig möjlighet att växa söderut genom Åsdalen.

Åsdalen ligger vackert nära Veckefjärden och är omgivet av berg, befinner sig i söderläge med god, bördig mark. Här finns potential att skapa ett nytt bostadsområde med förskola och en mindre livsmedelsbutik. Närhet till friluftsliv finns genom Veckefjärden, elljusspår vid Hörnsjön, vandring på Åsberget samt golf på Veckefjärdens golfbana. Helt enkelt ett perfekt område för alla generationer inte minst unga familjer. Närhet till Hållänget skola kan möjliggöra att barnen kan ta sig till skola genom att cykla och promenera. Då området är bördigt och i solläge kan även ett bostadsområde växa fram där både miljöhänsyn och solenergi tas till vara samt att växthus kan vara en naturlig del i boendemiljön.

För att möjliggöra detta föreslår vi följande:

Idag passerar ca 22 000 fordon E4'n varje dygn. Detta ses som ett problem i Örnköldsviks tätort i vilket Åsdalen är inkluderad. Därför borde även den framtida planen ta hänsyn till Ås. Vi föreslår därför att kommunen ska tänka långsiktigt och dra E4:an genom Åsberget med början från Översjöla. Detta skulle kraftfullt minska buller och avgaser genom hela dalen. Det skulle öka trivselen i hela bostadsområdet såväl som på Berget för friluftsentresserade och turister. Dessutom skulle det möjliggöra byggnation av nya bostadsområden i dalen.

Topografin i Åsdalen gör att ljudet fortplantar sig och förstärks. På så vis har hela området i dagsläget en hög bullernivå. Buller är sedan länge känt att vara en hälsorisk. Kungliga tekniska

information.

Även om E4 förbifart Örnköldsvik finns ett generellt svar ovan.

År 2018 fastslog Trafikverket en lämplig sträckning för en framtida E4-tunnel, och kommunen har valt att ställa sig bakom deras förslag.

Utveckling av Åsdalen är inte lämpligt förrän i samband med att en framtida E4-tunnel byggs. Även då ska riskhanteringsavstånd och buller med tanke på E4 beaktas.

Yttrandet föranleder ingen ändring i planen.

<p>Högskolan har tagit fram en lösning för tunnel ovan jord vilket markant skulle minska bullernivåer genom Åsdalen. Detta är ett alternativ till att dra tunnel genom berget i Översjöla. Genom att bygga en tunnel ovan jord på E4:an från Översjöla till Åsbacken skulle ljudnivån minska på både norra och södra sidan av Ås men även vid hela Veckefjärden och Prästänget på andra sidan Veckefjärden. Genom detta skulle en härligt fridfull miljö alldeles intill centrum möjliggöras. Perfekt för dem som vill ha ett lugnt liv nära stan. Det skulle också bidra till en skyddszon i byggd tunnel.</p> <p>För att få en fortsatt gynnsam utvecklingen av Åsdalen behöver även kraftledningarna genom området grävas ned. Kraftledningarna förhindrar i dagsläget ett stort område att utvecklas. Det är både förfulande och förhindrande. Grävs ledningar ner bidrar även det till utveckling av Örnköldsviks tätort.</p> <p>Ås, ett fantastisk, området nära centrala Örnköldsvik med mycket potential och en med möjligheter till en positiv framtidsutveckling.</p> <p>För mer information varmt välkommen till Åsdalen.se.</p>	
<p><b>Privatperson 18</b></p> <p>Att kommunen tar ett större ansvar och jobbar bort problemen med buskörningarna under veckans alla kvällar o nätter. Inom den geografiska avgränsningen för Öviks centralort nu och i framtiden. Orimligt att boende ska störas med buller, däckskrik, avgaser och lukten av bränt gummi från Södra Rondellen till Arnäs Köpcenter!!</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Kommunen har kontinuerlig dialog med Polisen och synpunkten tas i forum där polis och kommun gemensamt diskuterar trafiksäkerhetsfrågor.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 19</b> <i>Kartor som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 9.</i></p> <p>Efter att ha tagit del av den fördjupade översiktsplanen Örnköldsviks centralort vill jag lämna några frågeställningar/synpunkter rörande delarna Stadsbilden, Bebyggelse samt Trafik och kommunikation som berör centrum (<i>se bifogad karta, kommunens anm.</i>).</p> <p><b>Stadsbilden</b> Siktlinjer och byggnadshöjder i centrum.</p> <p>Varför inte komplettera med en ytterligare siktlinje? En siktlinje längs med Villagatan och sedan en tänkt förlängning genom Lungviksparken och Strandparken ner till havet. Denna siktlinje skulle sammanfalla väl med grönstråket mellan prioriterade målpunkter (Örnköldsviks museum och Strandparken) och parkstråket Lungviksparken – Strandparken. (<i>se bifogad karta, kommunens anm.</i>).</p> <p><b>Bebyggelse</b></p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p><b>Stadsbilden</b> Eftersom flera yttranden har inkommit gällande siktlinjer och byggnadshöjder i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p><b>Bebyggelse</b> För specifika frågor om trafikärenden hänvisas till kommunens Trafik- och parkavdelning.</p> <p><b>Trafik och kommunikation</b> Kommunens Trafik- och parkavdelning håller på att se över gång- och cykelvägar och parkeringar kring Lungviksparken.</p>

<p>Om Villagatan och Lungviksgatan ska vara en bostadsgata för villor och flerfamiljshus måste genomfartstrafik på Villagatan och Lungviksgatan minskas. Ett annat sätt är att göra Lungviksgatan enkelriktad med möjlighet att köra från Lungviksgatan ut på Järvedsleden.</p> <p>Detta skulle återskapa Lungviksgatan till en kvartersgata med en blandad bostadsbebyggelse med villor och flerfamiljshus med träfasad.</p> <p><b>Trafik och kommunikation</b> Villagatan har idag en bra gång- och cykelväg mellan Vegagatan och Läroverksgatan. Varför inte göra en förlängning av gång- och cykelväg där ovan nämnda gång- och cykelväg slutar och förlägga en cykelväg längs med Villagatan och Lungviksgatan? (se <i>bifogad karta, kommunens anm.</i>).</p> <p>Gång- och cykel-vägen genom Lungviksparken har idag ingen naturlig fortsättning i norra ändan av Lungviksparken. Vid Hamngatan ansluter den på en trottoar som avslutas mot infarten till OSTP. Finns det en plan att göra en fortsättning på denna gång- och cykelväg?</p> <p>Det finns en bra korsning för gång och cykel av Strandgatan i höjd med Lungviksgatan, dock efter korsningen med Strandgatan används bilparkeringen som en genväg till Strandparken, detta är ingen säker och bra väg. Finns det en plan att förbättra gång- och cykelvägen mellan Lungviksparken och Strandparken?</p> <p>Säkerheten för korsningen för gång- och cykel-vägen med Lungviksgatan längs med Järvedsleden kan göras säkrare om gång- och cykelvägen höjs.</p>	<p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen</p>
<p><b>Privatperson 20</b> Angående Sörbyvägen finns stort behov av stora lägenheter som fyror och femmor för stora familjer.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Örnsköldsviks kommun har sedan hösten 2018 en policy för bostadsförsörjning med bostadsförsörjningsriktlinjer, antagen av kommunfullmäktige. I den anges att kommunen ska eftersträva en variation av lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer med utgångspunkt ifrån bland annat befolkningsutveckling och bostadsbehov.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>



<p><b>Privatperson 21</b></p> <p>Varför är det ofta bilkö i E4:ans södergående fil in till Bröstarondellen? En orsak torde vara att cirkulationsplatsen skall passeras av <u>all lokal trafik</u>. Ett exempel är alla besökare till Må avfallsanläggning, Ö &amp; B och framledes Biltema som genererar två passager genom cirkulationsplatsen.</p> <p>Översiktsplanen bör anvisa plats för utfartsväg mot Må/Arnäsvall för trafik på Hästmarksvägen/Returvägen. Dubbelriktad trafik skall tillåtas.</p> <p>Terminalvägen som idag är en återvändsgata bör ha en utfartsväg via befintlig E4 viadukt med anslutning till ovan nämnda väg mot Arnäsvall.</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Kommunen är medveten om problematiken med köbildning och för dialog med Trafikverket. I den detaljplan som pågår för Bröstarondellen så skapas möjligheter för utbyggnad av avsvängningsfält på Hästmarksvägen.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 22</b></p> <p><i>Fotografier som medföljde yttrandet redovisas i bilaga 10.</i></p> <p>Vill som Öviksbo få till en klimat- och miljösmart kommun på riktigt. Här följer en lista som jag skulle vilja få ordning på/åtgärdad.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Södra rondellen in till Örnsköldsvik är en flaskhals och därmed en miljöbov. Detta är enda infarten på alla rondeller som bara har en fil. Detta ger onödiga köer vilket givit Örnsköldsvik smeknamnet KÖvik. Åtgärder: ta bort trottoaren mot Max och bredda infarten till två filer. Dubbla filer borde finnas upp till OKs södra infart. Skyltar bör finnas på bron som visar vilken fil man bör köra i om man skall svänga eller köra rakt fram.</li> <li>2. Varje år marknadsför kommunen om "biltvättardagen". Jättebra initiativ men om vi skall försöka komma till rätta med att INTE tvätta bilen på gatan måste det byggas fler tvättmöjligheter. Bygg flera "carportar" med tvättmöjligheter. Sådana biltvättar finns från Söderhamn och söder ut.</li> <li>3. Trafiken genom stan är ett stort miljöproblem. Sänkt hastighet är inte lösningen eftersom det skapar större bilköer och fler bilar per yta. Detta ger mer avgaser i stan. Höj tillbaka hastigheterna och bygg bort farligheter som övergångsställen. Varför skall det vara massor övergångsställen på E4:an?</li> <li>4. Gratisparkeringar behövs för att få bort bilarna ifrån centrum. Nu tänker jag med flera att det går lika bra att parkera så centralt som möjligt. Vilket ger motsatt effekt på den miljövinst kommunen tänkt sig.</li> <li>5. Jag har redan skrivit till Miva om att soptunnor borde samlas på ett ställe för cirka 20 hushåll vilket blir 20 färre start och stopp för sopbilen. Detta är bättre för miljön och bättre arbetsmiljö.</li> <li>6. Postlådor borde för hushållen också samlas på en gemensam plats. Färre start och stopp för postbilen och bättre arbetsmiljö.</li> <li>7. Jag har nyligen byggt nytt hus och samarbetet mellan Miva, trafik och park och Öviks energi vill jag påstå är under all kritik. Miva, trafik och park grävde sönder vägen fyra gånger på två år eftersom man vägrade samverka och eller glömde gräva för</li> </ol>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Kommunen har inte rådighet över E4 som är Trafikverkets väg, men kommunen tar med sig synpunkten om Södra rondellen till Trafikverket.</p> <p>E4 medför påtagliga barriäreffekter, bullerstörningar, överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft och höga risker för allvarliga trafikolyckor. Att öka hastigheten och minska antalet övergångsställen skulle innebära en ökad barriär för fotgängare och cyklister samt en otrevligare stadsmiljö.</p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande parkeringar i centrum har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Kommunen arbetar med utbyggnad av det befintliga cykelnätet med utgångspunkt från cykelpolicy och -strategi.</p> <p>Arbetet med marknadsföring av Höga kusten pågår genom det mellankommunala bolaget Höga Kusten Destinationsutveckling AB.</p> <p>Ett antal synpunkter berör inte den</p>

<p>vattenanslutningar. Öviks energi hörde av sig om fjärrvärme när vårt hus var klart...</p> <p>8. Mer information om HVO (biodiesel) behövs och mer information om tomgångskörning. Vid affärer och vid miljöstationer har många många sina bilar igång. Varför? Lathet.. Till och med en miljöpartist till släkting erkänner att denne brukar ha motorn igång vid källsortering... Våga gå ut med förbud mot att euro 4 bilar får köra genom staden. Sätt press på politiker att göra skattelättnader för HVO och nya bilar med euro6 som kör med HVO100.</p> <p>9. Friskare Örnsköldsvik. Bygg ut cykel och gångbanor och förbättra elljusspårerna.</p> <p>10. Förbud dubbdäck genom staden... Jag kör cirka 3000 mil om året och 15 mil dagligen. Jag har kört dubbtfritt i många år.</p> <p>11. Mer reklam om Höga kusten.</p>	<p>fördjupade översiktsplanen. Kontakta berörd organisation för att få hjälp.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring av planen.</p>
<p><b>Privatperson 23</b></p> <p><b>Förändrad politisk karta efter valet 2018</b> <i>Markförvärv</i></p> <p>Mycket stora arealer av bl.a. jordbruksmark köptes in av bl.a. de små sammanläggningkommunerna Arnäs, Själeavad m.fl. Kommuner under 1950 talets senare del och under 1960 talet. Stora ekonomiska uppoffringar och värden har satsats av kommunens medborgare och främst av landsbygdskommunerna som slogs samman med Örnsköldsvik till en större kommun ca 1970. Dessa markområden riskerar nu att lösas in av politisk obetänksamhet och politisk oskicklighet. En dom i Svea hovrätt P4848-16 som den socialdemokratiska ledningen i kommunen drev fram i ett ärende riskerar bli ett stort problem för framtida utveckling. Stora ekonomiska värden står på spel. Det kommunala Lantmäteriet har ett mycket stort ansvar för detta. Vitsen med ett kommunalt lantmäteri är borta. Det kommunala lantmäteriet fungerar dåligt och har varit passivt och sovit. Det kommunala lantmäteriet har inte haft tillräcklig uppsikt i ärendegången och präglats av oskicklighet och bristande kompetens i olika avseenden. Kommunens högsta tjänsteman kommundirektör Haglund har heller inte tagit sitt fulla ansvar och tagit tag i frågorna på olika sätt. Jag har själv påkallat hjälp av kommundirektör Haglund men denne har inte någon gång hörsammat min begäran om hjälp i fastighetsrättsliga frågor då det kommunala lantmäteriet har misslyckats.</p> <p>Lantmätaren [REDACTED] är JO anmäld och kommunen verkar inte bry sig om detta förhållande och vad detta medför beträffande myndighetsutövning m.m. Jag har vänt mig till kommunrevisor Knut Nordin och överlämnat information om [REDACTED] myndighetsutövning. Även Samhällsbyggnadsnämndens ordf. Leif Lindholm är informerad och påtalat problemen med den kommunala lantmätaren [REDACTED]. En förfärlig låt-gå attityd riskerar att skada förtroendet för kommunen.</p> <p>Beträffande översiktsplaner måste kommunen lämna det</p>	<p><b>Kommentarer:</b></p> <p>Eftersom flera yttranden har inkommit gällande byggande på jordbruksmark har kommunen skrivit ett generellt svar om det ovan. Läs där för mer information.</p> <p>Yttrandet föranleder ingen ändring i planen.</p>

planteoretiska synsättet som har alltför stora likheter med en öststatsliknande planhushållningsmodell. Ett nytt landsbygdsfokus behövs i kommunen. Låt alla få samma möjligheter att bygga på jordbruksmark. Inte bara kommunen. Om inte ska förbud gälla för alla (kommun och privata).

Att utbildning i jävsfrågor igångsätts snarast av opartisk oberoende utbildare för i första hand Samhällsbyggnadsnämnden och dess verksamhet med politiker och tjänstemän samt kommunledning. Kommunen verkar planera för bostadsbyggande på jordbruksmark i den fördjupade översiktsplanen. Det kommunala planmonopolet måste upphöra under denna valperiod.

# Bilagor

## Bilaga 1: Advisory Board

### Advisory Board- Uppdrag 1

Frågeställning 1:

*Vad tycker ni om den framtidsutveckling som målas upp i planen?*

Jag anser att det är en bra bild som målas upp. Det lyfter upp vikten av ett effektivare och fungerande samhälle där det är viktigt med utveckling för en växande stad. Framtidsutvecklingen målar upp långsiktiga och övergripande utvecklingsstrategier som kopplas till användningen av mark- och vattenområden i Öviks centralort. Det är även bra att kommunen har satt upp ett år då de vill att målet ska ha uppnås, detta gör att arbetet tas på allvar och att det inte glöms bort. Jag tycker även att det är bra att de vill bygga en tunnel genom övik, det gör det lättare och snabbare för människor att ta sig omkring i staden och det blir effektivare. Det blir inte lika mycket trafikbildningar i staden utan det blir lite mer utspjitt vilket gör det effektivt för människor att ta sig till exempelvis sina arbeten och skolan.

Frågeställning 2:

*Vad tycker ni om de strategiska planeringsinriktningarna?*

Enligt de övergripande planeringsinriktningarna ska Örnköldsviks centralort utvecklas genom att:

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

Jag tycker att dessa strategiska planeringsinriktningar låter bra. Det är bra att kommunen tar upp naturen och hur allt detta kommer att påverka miljön. Det är alltid bra att utgå ifrån vad miljön klarar av och inte så att vi når en hållbar framtid. Jag tycker även att det är bra att de vill bygga fler bostäder (boendemiljöer). Dock tycker jag att kommunen även måste tänka på att det ska vara rimliga priser på dessa hus/boenden eftersom det bara blir dyrare och dyrare för människor att skaffa lägenhet. Ifall de vill bygga fler bostäder så anser jag att de måste tänka på att sätta rimliga priser så att människor får chansen till att bo där men även så att människor blir intresserade av att vilja bo där. Det är även bra att de tar upp hållbara transportsystem som jag nämnde i frågeställning nummer 1.

Frågeställning 3:

*Vilka tematiska områden i planen tycker ni är mest intressanta?*

Jag tycker att trafik och kommunikation låter mest intressant och även generellt hur staden kommer att utvecklas i framtiden. Det ska bli spännande att se hur många av dessa mål som kommer att uppnås i framtiden.

# ÖVERSIKTSPLANEN

## Vad tycker ni om framtidsutvecklingen som målas upp i planen?

- Framtidsbilderna för Örnsköldsvik är baserad på många scenariorättelser och konsekvensanalyser, dess kombination med övriga framtagna analyser inom projektet samt lokal kunskap om staden och dess möjligheter, d.v.s. man utgår från vad staden klarar av. Något som jag tycker ska gynna Örnsköldsvik är t.ex. Centrumhandeln, urbaniseringen och besöksnäringen ska växa. Tanken av att kanske främlingsfientlighet: integration och segregation växer sig fram?
- Den ekonomiska aspekten, stabilitet/instabilitet? Kommer det att hålla sig i längden eller är det bara ett av de nödlägen Örnsköldsvik har att erbjuda i detta läge?
- Jag tycker att det blir kul att få en stad med en tätare förutsättningar att utnyttja den infrastruktur vi redan har och att man kan bygga vidare på den, men samtidigt ge invånarna ett kortare avstånd till arbete, skola, service eller likdanande. Detta resulterar bara till positiva belysningar, d.v.s. fler får den möjlighet till att gå eller cykla till sitt dagliga liv. När det kommer till miljöaspekten så är det viktigt att bilberoendet minskar då de negativa effekterna på klimat och miljö redan är brutal ska man därför kunna förhindra eller motverka all sorts koldioxidutsläpp.

## Vad tycker ni om den strategiska planeringsinriktningarna?

- Jag tycker det viktigaste med planen är att man följer de nationella miljö kvalitetsmålen, vilket även kan beröra flera av de målen på olika sätt och i olika omfattningar. Hur det än blir är det viktigast att fokuset ligger på de åtgärder som bedöms att skapa mindre trafik genom centrum och den åtgärd som har störst betydelse för att långsiktiga problem. Samtidigt ska det genomföras av de plan som medför bearbetningar av olika typer av byggnationer till anslutning till områden med natur i olika former av att skydda djur- och växtarter. Men samtidigt tycker jag även att man ska ha ett arbete med ett "ekologisk tänkande" som t.ex. infrastrukturen, genom att skydda och bevara de resurser vi redan har och att återskapa en del livsmiljöer och kanske inte förstöra ekosystemets naturliga funktioner d.v.s. vattenanvändning som lätt kan förorenas.

### Vilka tematiska områden i planen tycker ni är mest intressanta?

- Jag kan tänka mig att området kring Gimåt kan vara någorlunda intressant. Om man t.ex. ser över området så är Gimåt området ganska nära vattnet, vilket betyder aktiviteter kring vatten runt sommar men även vinter kan dra till sig folk, man kan t.ex. vänta sig till oväntade möten, men även hög livskvalitet - ex ett brett utbud av attraktiva boendemiljöer alla åldrar, närhet till grönska, sport, båt- och friluftsliv. Centrum området utgörs en mycket fin blandning av olika människor med olika åldrar med olika livsstil och kultur.

## Bilaga 2: Bildningsnämnden

### Närnaturområden kring kommunens förskolor, skolor, ~~daghem~~ och arbetsplatser

Behovet av natur för rekreation och välbefinnande finns inte bara nära bostäder utan också nära arbetsplatser, sjukhus, ~~daghem~~ förskolor och skolor.

Möjligheten att i skolan kunna vistas i naturen är viktigt för barns hälsa, kunskap, lärande och känsla för naturen. Naturen har ett stort värde som pedagogisk resurs för ~~skolor~~

~~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 ~~på raster och under lektionerna~~. Även för andra typer av dagliga verksamheter, såsom särskilda boenden, sjukhus och daghem har närnaturområden ett stort värde.

(sid. 39)

**Närnaturområde (förskola/skola):** ~~Naturområde inom 5-minuters-gångavstånd från i närheten av förskola, skola och fritidshem som används i pedagogiskt syfte. med pedagogiska kvaliteter som gör att det kan användas för skolans undervisning.~~

**Skolors närnaturområden:** ~~Definierade~~ Områden som skolverksamheter har pekat ut i ~~närområdet~~ som viktiga för uteverksamheten ~~och idrott~~.

(Ur ordlistan sid. 65)

### Närnaturområden kring kommunens förskolor, skolor och arbetsplatser

Behovet av natur för rekreation och välbefinnande finns inte bara nära bostäder utan också nära arbetsplatser, sjukhus, förskolor 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 daghem har närnaturområden ett stort värde.

(sid. 39)

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

**Skolors närnaturområden:** Områden som skolverksamheter har pekat ut i närområdet som viktiga för uteverksamheten.

(Ur ordlistan sid. 65)

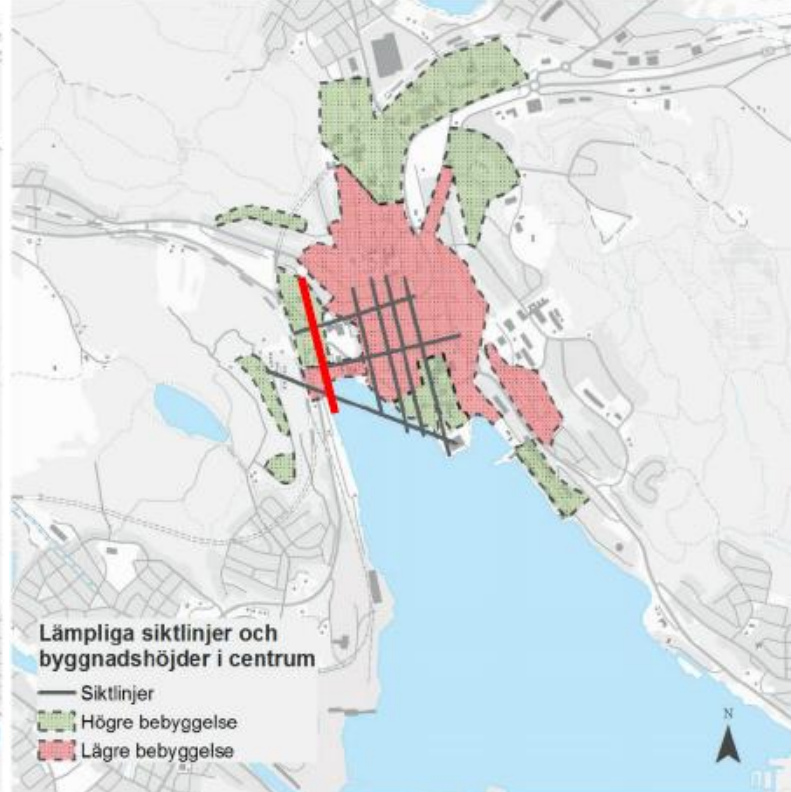
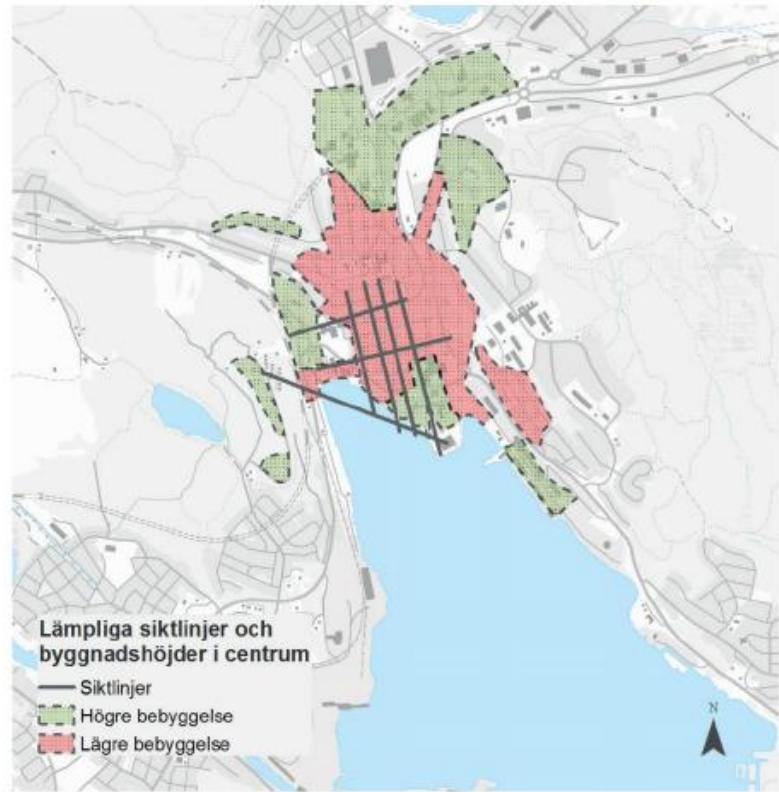


### Bilaga 3: BRF Örnsköldsvikshus nr1

Planen innehåller siktlinjer som binder samman staden och hamnen för befintlig bebyggelse i centrala delarna av staden, men ingen siktlinje finns vid södra stadsentrén där högre bebyggelse planläggs.

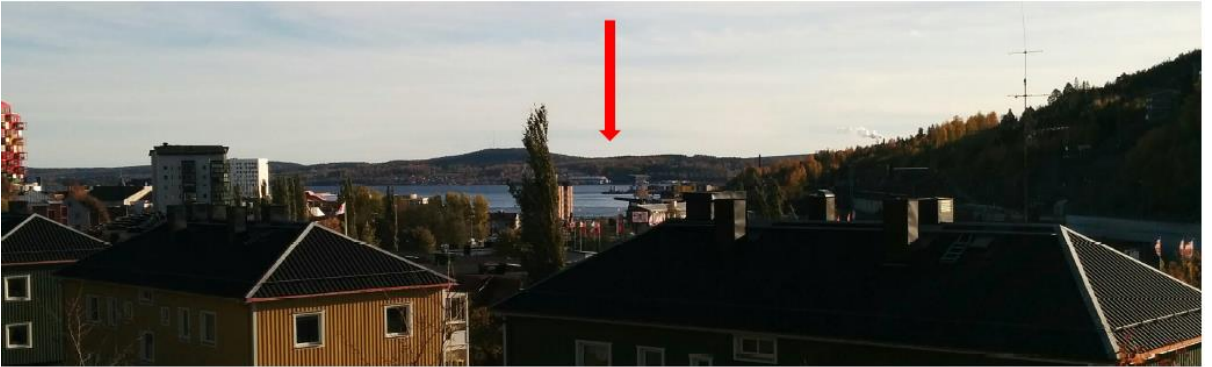
Gatornas siktlinjer och områden som kan provas för högre bebyggelse.

Gatornas siktlinjer och områden som kan provas för högre bebyggelse.



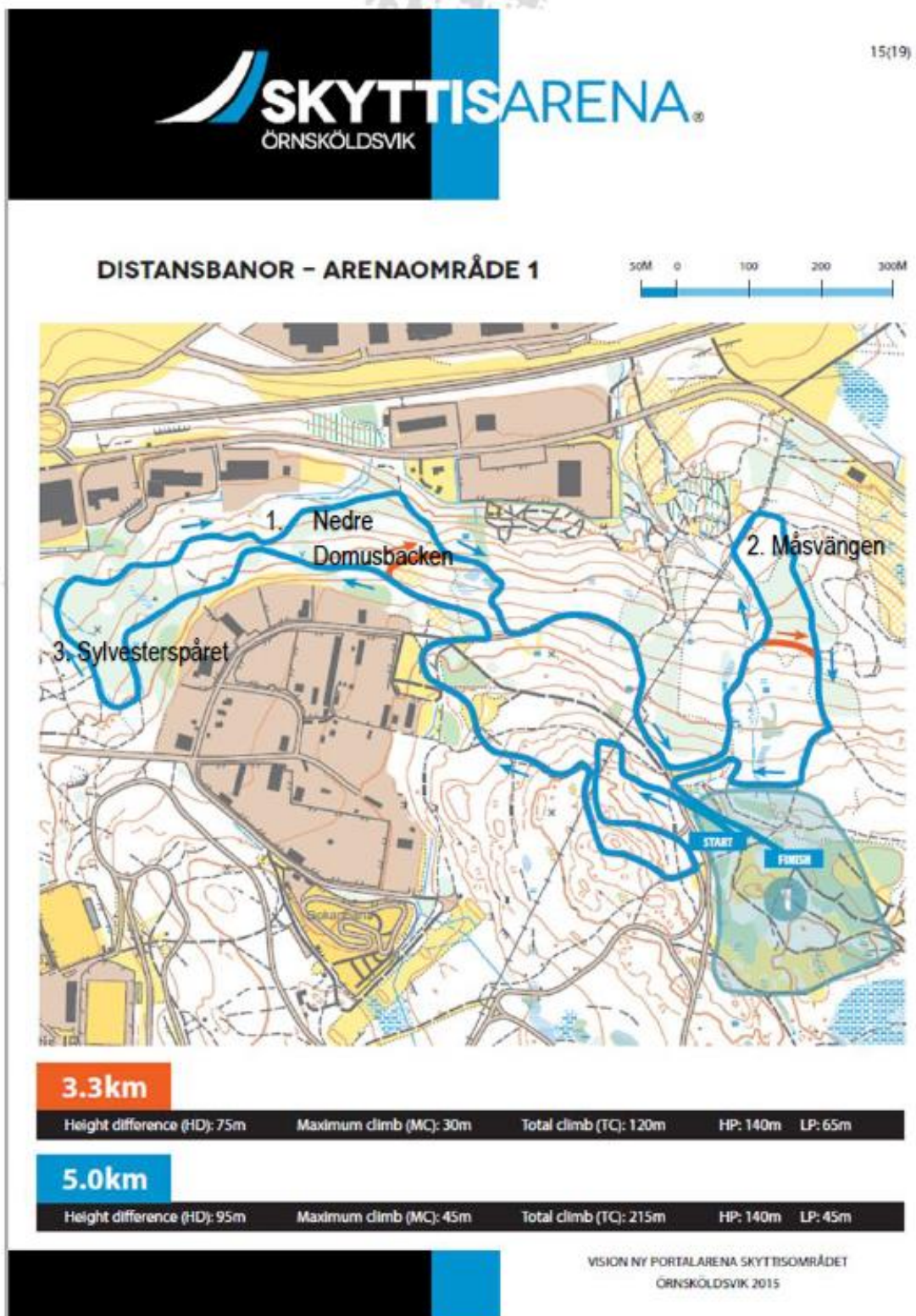
Foton tagna längst Själeavadsgatan för att visa den lilla vattenspegel som fortfarande är kvar som vi vill värna.







## Bilaga 4: Hägglunds SK SkiTeam, Öviks Skidskytteförening och CK Örnen



Figur 1 Ovanstående bild från studie Vision för ny portalarena Skyttisområdet 2015



Värdefulla områden för cykelsport och längdskidor bör skyddas för framtida annan användning och att kommunens markinnehav på området behålls och kompletteras om det finns behov av det.

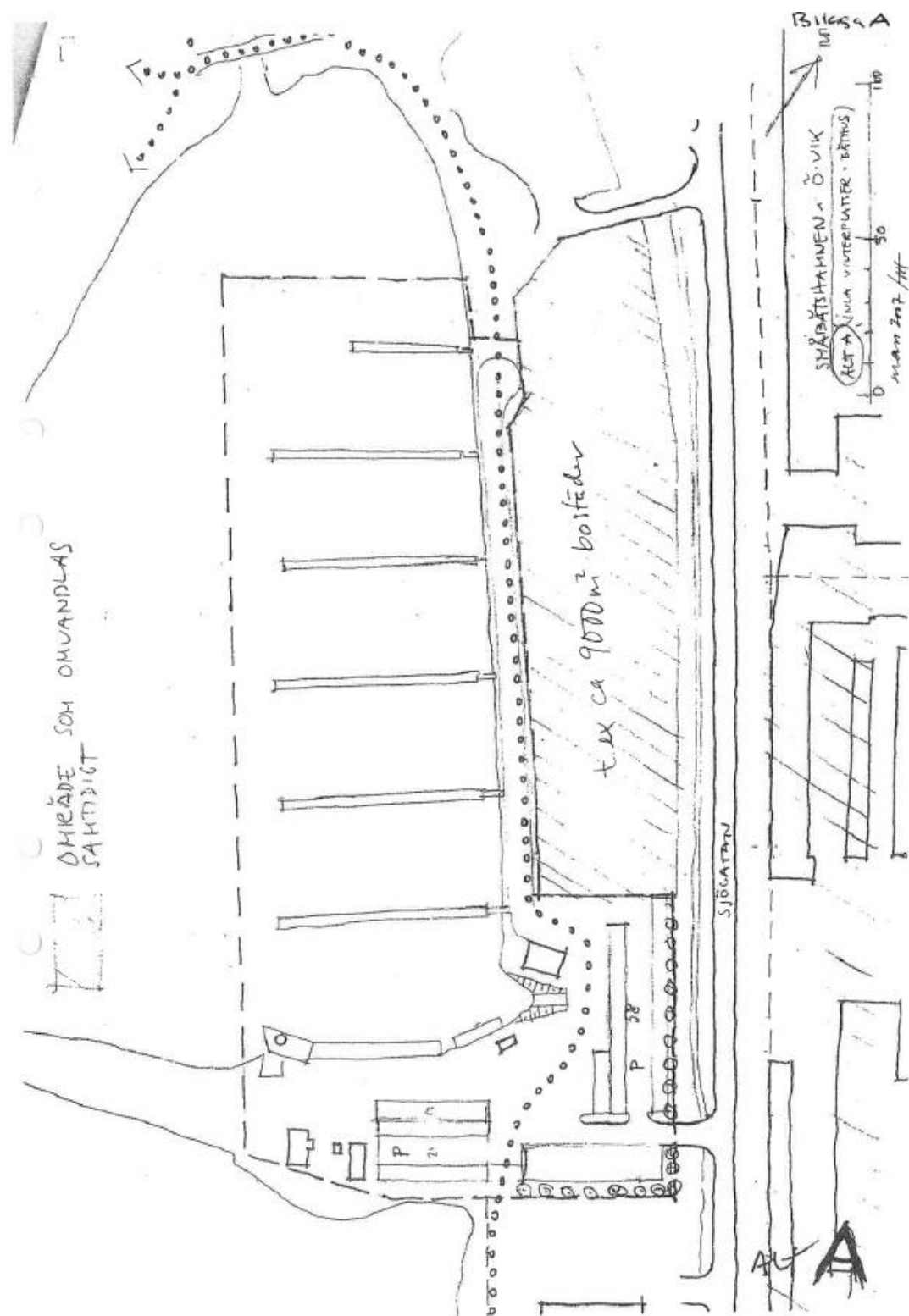
# CK ÖRNEN MOUNTAINBIKE PARK 2017

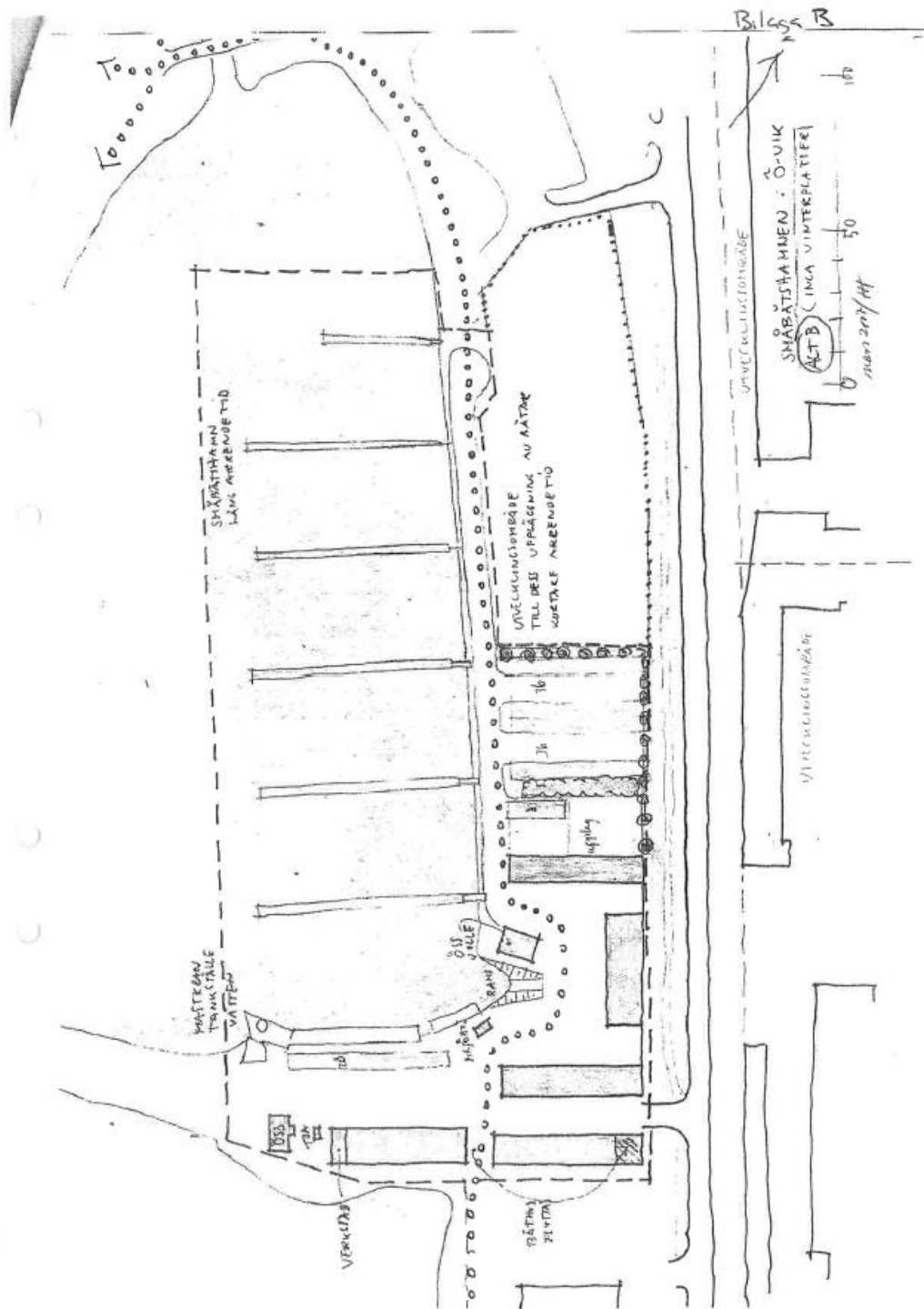
CK ÖRNEN ÖRSKÖLDSVIK SWEDEN



## Bilaga 5: Lungviks hamnförening och Örnsköldsviks segelsällskap

Kommunledningskontoret tog (2007) fram ett genomarbetat underlag för diskussion om hamnens framtid och gjorde två skisser alt A och alt B.





SMÄRTIÄMMEN : Ö-VIK  
 (A) (B) (C) INKA VINTERBLATTET  
 50  
 100

UVEKUNTOKORSSI



## Bilaga 6: Brux AB: Förslag till ändring i texten

### **Förslag till ändring av texten i Fördjupade översiktsplanen och i Strategisk miljökonsekvensbeskrivning**

**Fördjupad översiktsplan sidan 55, ”Inriktning”, ny formulering av punkt 2 samt borttag av punkt 5.**

#### **Inriktning**

Punkt 2: Kommunen önskar att befintliga bostäder inom den inre säkerhetszonen på sikt bör inlösas av industrin, med beaktande av gällande kulturmiljöprogram som är kopplat till kommunens översiktsplan.

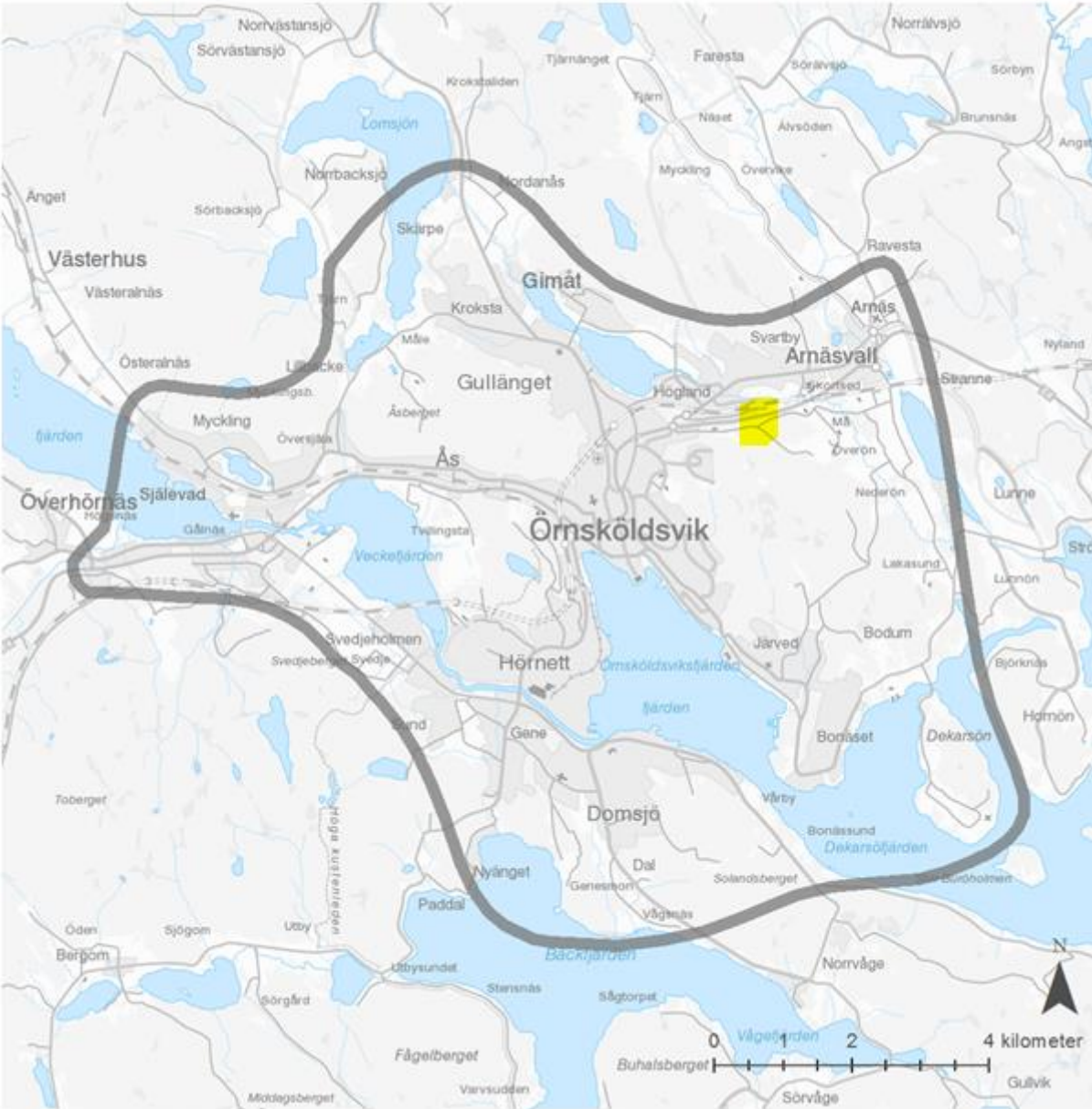
Punkt 5: - (Tas bort, ryms inom punkt 2).

**Strategisk miljökonsekvensbeskrivning sidan 34, ”Bebyggelse vid Domsjö verksamhetsområde”, ny formulering av första stycket.**

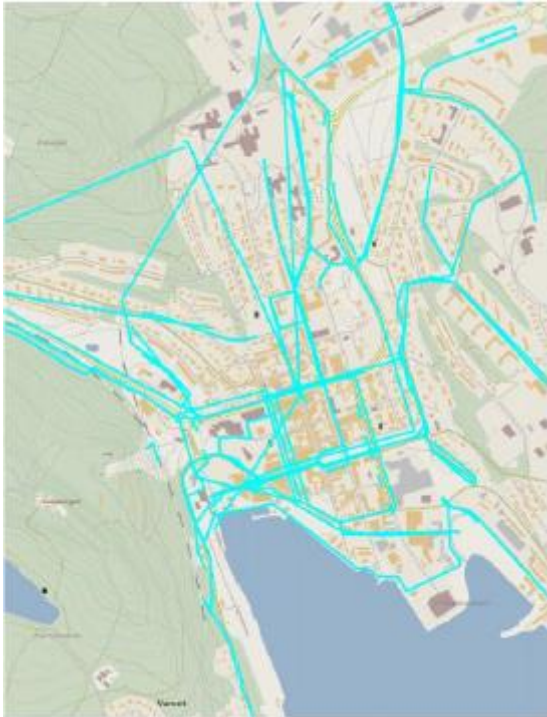
#### **Bebyggelse vid Domsjö verksamhetsområde**

Inom den inre säkerhetszonen bör på sikt inga bostäder finnas. Kommunen menar att det borde ligga även i industriföretagens intresse att förse sig med en sådan skyddszon och att befintliga bostäder inom den inre säkerhetszonen därför på sikt bör inlösas, med beaktande av gällande kulturmiljöprogram som är kopplat till kommunens översiktsplan.

Bilaga 7: Privatperson 5







Karta över kopplingen från Bonäset till Vårby.



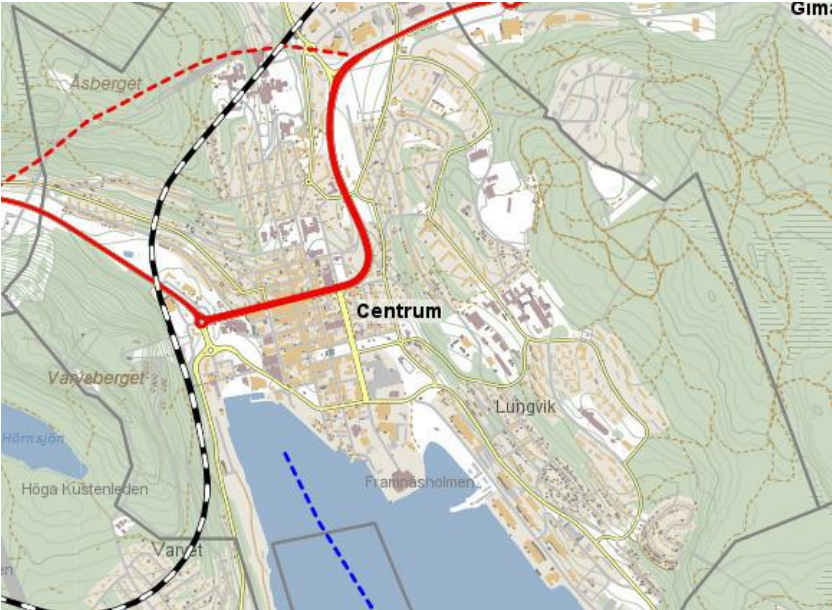


Karta över trafikflöden i Örnsköldsvik ifall en E4-tunnel byggs genom Åsberget.



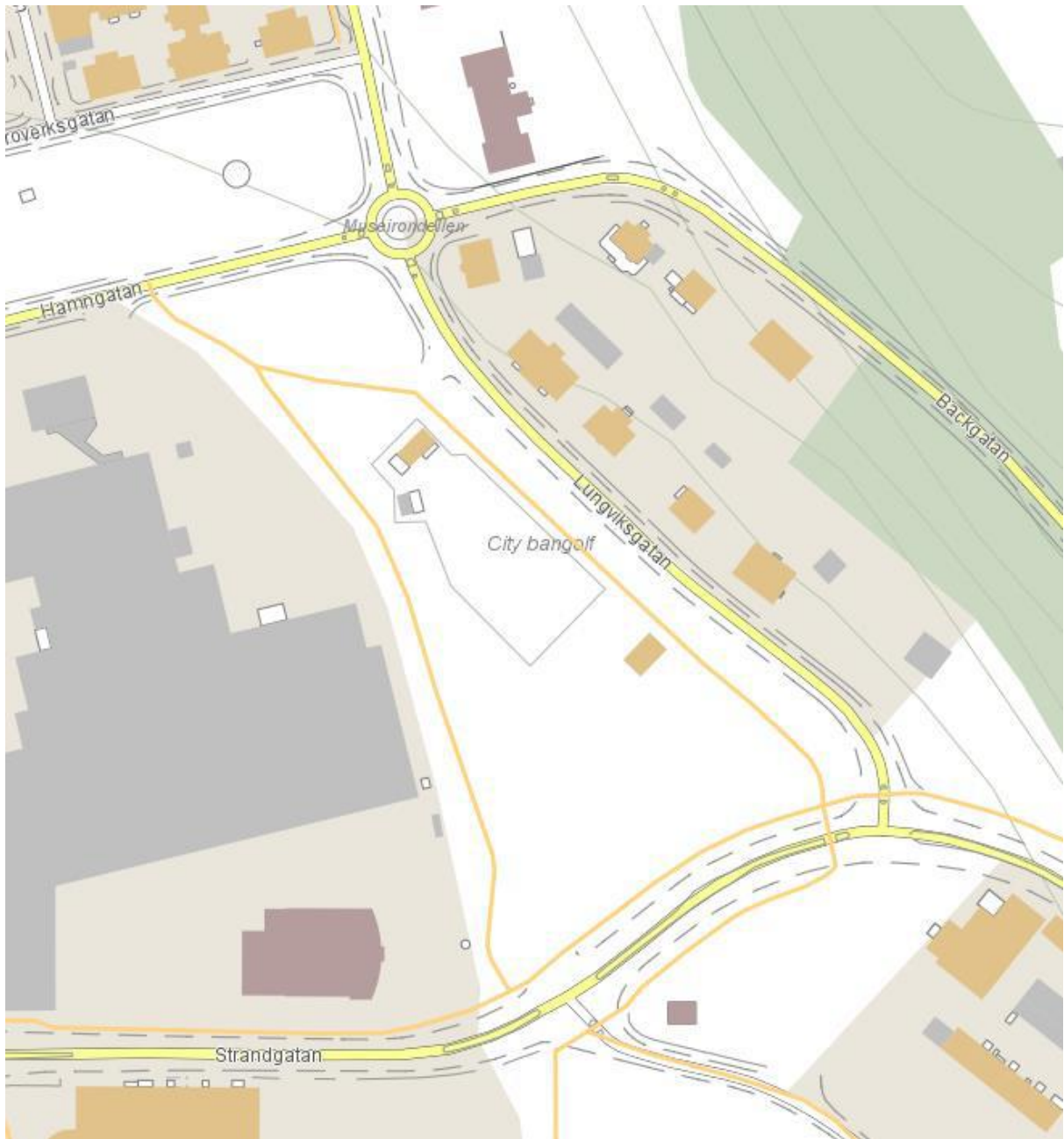
Figur 6.2 Trafikflöden i alternativ 1

Bilaga 9: Privatperson 19









Gång- och cykelväg vid Örnparken, Lungviksparken  
och Strandparken

Stopp vid Läröverksgatan



Bilaga 10: Privatperson 22





