

# Innehåll

Förord .....	3
Sammanfattning .....	5
<b>1. Bakgrund .....</b>	<b>7</b>
1.1 Översiktsplanens syfte och uppläggning .....	7
1.2 Avgränsning av planområdet och koppling till anslutande delar .....	9
1.3 Fortsatt planarbete .....	9
1.4 Beslut angående Botniabanan .....	10
1.5 Samband med andra kommunala planer och program .....	10
1.6 Tidigare studerade sträckningar .....	11
1.7 Utställning av H3 och H5 .....	13
1.8 Beslut om H3 .....	13
<b>2 Botniabanan .....</b>	<b>15</b>
2.1 Allmänt om Botniabanan .....	15
2.2 Botniabanas betydelse för Örnsköldsviks kommuns utveckling .....	16
2.3 Husum med Botniabanan .....	17
2.4 Teknisk standard på Botniabanan .....	17
2.5 Framtida trafikering .....	18
<b>3. Botniabanans konsekvenser Örnsköldsvik - Husum .....</b>	<b>20</b>
3.1 Botniabanans sträckning genom landskapet .....	20
3.2 Botniabanans påverkan på allmänna intressen och riksintressen enligt naturresurslagen .....	20
3.3 Miljö- och riskfaktorer .....	29
3.4 Övriga intressen och aspekter .....	32
3.5 Byggnadskostnader .....	34
3.6 Översikt av Botniabanans konsekvenser Stranne-Grundsunda .....	35

<b>4. Husums samhälle .....</b>	<b>37</b>
4.1 Botniabanans sträckning genom Husum .....	37
4.2 Husum idag .....	37
4.3 Många pendlar in till Husum för arbete .....	38
4.4 Järnvägsstationens betydelse för bebyggelseutveckling och markanvändning i Husum .....	39
4.5 Utbyggnadsområden för bostäder .....	39
4.6 Utbyggnadsområden för industri .....	40
4.7 Trafikfrågor .....	42
4.8 Skyddszoner kring Modos industrier .....	44
4.9 Centrum .....	45
4.10 Sammanställning av frågor som ska utredas vidare .....	46

## Bilagor

1. Sammanställning av inkomna yttranden under utställningen .....	47
2. Länsstyrelsens granskningsyttrande .....	53
3. Länsstyrelsens samrådsyttrande .....	56
4. Samrådsredogörelse .....	59
5. Kommunens yttrande över banutredningen .....	64
6. Banverkets beslut om sträckning genom Husum .....	67
7. Områden där detaljplaner ska upphävas eller ändras .....	72
8a. Skiss över station vid idrottsplatsen .....	73
8b. Skiss över industrispåret vid Vörnsvik .....	74
9. Underlagsmaterial .....	75

## Kartan "Grunddragen i mark- och vattenanvändningen"

Kartor ur allmänt kartmaterial och från kommunen.

© Lantmäteriverket 1998  
Medgivande 507-98-1557

## Förord

Diskussionen kring Botniabanans sträckning genom Husum har varit intensiv och engagerat många. Men även om åsikterna har varit skilda har debatten präglats av saklighet och stor kunnighet från olika håll.

Genom översiktsplanen läggs järnvägens sträckning och stationsläge enligt alternativ S1 och H3 fast. Fortsatt arbete är viktigt för att klara ut hur Husum på bästa sätt ska kunna dra nytta av den nya järnvägen. Från många andra orter vet vi att tillkomsten av järnvägstrafik kan betyda mycket för ett samhälles utveckling. Men det krävs aktiva insatser från såväl kommunen som husumborna för att de positiva effekterna ska uppkomma. Denna översiktsplan utgör en viktig utgångspunkt för detta arbete.

### KOMMUNDIREKTIONEN

#### Planering

Tommy Dickens  
planeringschef  
tfn. 0660-884 22

Thomas Lundgren  
planerare  
tfn. 0660-884 28

AnnCatrin Kärnä  
planerare  
tfn. 0660-884 21

# Sammanfattning

---

Syftet med denna fördjupade översiktsplan är att redovisa Botniabanans sträckning mellan Örnsköldsvik och Husum samt grunddragen i mark- och vattenanvändningen i anslutning till banan och i Husums samhälle.

Under våren 1996 samrådde Örnsköldsviks kommun kring en skiss till fördjupad översiktsplan för Botniabanan Svartby-Husum, som redovisade alternativa sträckningar för Botniabanan och byggde på Banverkets banutredning från januari 1996. Efter samrådet förordade Örnsköldsviks kommun en sträckning genom Husum (alternativ H3) med möjlighet till resecentrum/järnvägsstation vid idrottsplatsen, relativt centralt i samhället. I maj 1996 beslutade också Banverket att alternativ H3 ska ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Därefter fortsatte debatten om lämpligaste sträckning förbi Husum där H3 ställdes mot den sträckning som passerar utanför samhället och väster om E4 (alternativ H5). Kommunstyrelsen beslutade därför att i utställningen av översiktsplanen redovisa båda de alternativa sträckningarna med station.

Efter utställningen föreslog kommunstyrelsens finansutskott att kommunstyrelsen skulle besluta att en sträckning för Botniabanan enligt alternativ H3 ska ligga till grund för fortsatt planering. Översiktsplanen har därefter omarbetats så att endast H3 redovisas, och är nu ett viktigt underlag för den fortsatta planeringen av Botniabanan och för övriga beslut som rör mark- och vattenanvändningen inom planområdet.

Under 1998 ska en järnvägsplan ställas ut som i detalj kommer att beskriva banans dragning och påverkan på omgivningen. Samtidigt ska

också kommunen upphäva eller ändra detaljplaner för att säkerställa Botniabanan. Banan avses börja byggas 1999 och vara färdig för trafik år 2006.

Regeringen har tidigare i en proposition uttalat att Botniabanan ska byggas och ett avtal kring finansieringen har tecknats mellan staten och regionen. Banan utgör en ca 19 mil ny järnväg som kraftigt kommer att förbättra möjligheterna till effektiva gods- och persontransporter längs norrlandskusten och mellan norra och södra Sverige. Botniabanan byggs för snabbtågsstandard (250 km/h) och beräknas kosta 8,2 miljarder kr.

Översiktsplanen redovisar den nya järnvägens konsekvenser för olika allmänna intressen. Sträckan mellan Stranne och Mosjön kommer att påverka den värdefulla och riksintressanta natur- och kulturmiljön norr om Öfjärden och i Stranne by, med vacker landskapsbild och fågelreservat. I Hjalta passerar spåret det öppna landskapet.

Järnvägen påverkar det öppna landskapet och jordbruksbebyggelsen i Kasa. Vidare påverkas miljön och vattensystemet vid Mjösjön samt bebyggelse vid industri- och Movägen inne i samhället. En station förläggs på pelare vid idrottsplatsen, relativt centralt i samhället. Stor omsorg på utformning och bullerdämpning etc. bör läggas på passagen genom Kasa och tätorten.

Invånarantalet både i Husums tätort och i hela Grundsunda församling har minskat under en lång följd av år och det är osäkert hur invånarantalet i framtiden kommer att förändras. Med Botniabanan blir tillgången till arbete och utbildning på annan ort bättre och Modos kontakter

med kunder m.fl. underlättas. Det ger bättre förutsättningar för att bibehålla och kanske öka befolkningen i samhället.

Även om om stationen i Husum inte blir en så stark attraktionspunkt att den drar till sig ytterligare verksamheter av betydelse, är det viktigt att ge förutsättningar för en långsiktig utveckling av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter som kan ha nytta av en lokalisering inom stationens närområde. Det ska studeras vidare.

Det förväntas inga större utbyggnader av bostäder eller industrier i samhället. Förutom förtättningsmöjligheterna är norra centrumområdet, Linaberget och ev. Fårön de enda områdena som är reserverade för en samlad bostadsutbyggnad i Husum. Öberget, Dombäck och Husbyåkern utgör utbyggnadsområden för industri. För många av områdena ska förutsättningarna för utbyggnad studeras noggrannare. Under utställningen

har också inkommit många idéer på hur Husum ska utvecklas som bör prövas i det fortsatta arbetet.

Översiktsplanen redovisar ett nät för den långsiktiga utbyggnaden av gång- och cykelleder i samhället. Bl.a. föreslås en ny gång- och cykelled längs Fabriksvägen mellan idrottsplatsen och Vibergsvägen. Planen uttalar också att all nytillkommande service bör lokaliseras till det norra centrumområdet. Vidare redovisas en inre och yttre skyddszon kring Modos industrier inom vilka nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter bör undvikas.



U. S. ÖBERG. GÅRDA. ERIK-LARSBERGST. MED FÄRJEN I BAKGRUNDET.

# 1. Bakgrund

---

## 1.1 Översiktsplanens syfte och uppläggning

### Bakgrund

Syftet med denna *fördjupade översiktsplan* är att redovisa Botniabanans sträckning mellan Örnköldsvik och Husum samt grundragen i mark- och vattenanvändningen i anslutning till banan och i Husums samhälle.

Under tiden 13 februari - 15 mars 1996 genomförde Örnköldsviks kommun ett samråd om en skiss till fördjupad översiktsplan för Botniabanans Svartby - Husum. Planskissen redovisade alternativa sträckningar för den nya järnvägen och byggde på Banverkets banutredning (januari 1996). Se avsnitt 1.6, "Tidigare studerade sträckningar".

Efter samrådet förordade Örnköldsviks kommun en sträckning genom Husum (alternativ H3), med möjlighet till resecentrum/järnvägsstation vid idrottsplatsen, relativt centralt i samhället. I maj 1996 beslutade också Banverket att alternativ H3 ska ligga till grund för det fortsatta arbetet.

Därefter fortsatte debatten om sträckningen förbi Husum där H3 ställdes mot den sträckning som passerar utanför Husums samhälle och väster om E4 (alternativ H5). Banverkets banutredning redovisade inte något stationsläge på H5, men i diskussionen framfördes det ändå som ett alternativ till H3. För att ge en allsidig belysning av de alternativa sträckningarna inför kommunens slutliga ställningstagande redovisades därför i utställningen av översiktsplanen både alternativ H3 och H5.

Kommunstyrelsen beslutade att båda alternativen skulle redovisas med en station. Planen var utställd under tiden 8 december 1997 - 9 februari 1998.

Efter utställningen beslutade kommunstyrelsens finansutskott att en sträckning för Botniabanans enligt alternativ H3 ska ligga till grund för fortsatt planering. Översiktsplanen har därefter omarbetats så att endast H3 redovisas. I övrigt har inga väsentliga ändringar av planinnehållet skett, utöver vissa redaktionella omarbetningar. I avsnitt 1.7 och 1.8 (s. 13) ges en redogörelse för utställningen och de ändringar som gjorts i planen därefter. I bilaga 1 (s. 47) redovisas en sammanställning av inkomna yttranden under utställningstiden.

Den sträckning som redovisas i planen baseras på Banverkets banutredning (januari 1996) och på material från det pågående arbetet med järnvägsplanen. Mindre justeringar i sträckningarna kan komma att ske i det fortsatta arbetet.

Översiktsplanen är nu ett viktigt underlag för den fortsatta planeringen av Botniabanans och för övriga beslut som rör mark- och vattenanvändningen inom planområdet.

### Planens uppläggning

*Kapitel 1* redogör bl.a. för tidigare utrednings- och planarbete och vilka fortsatta beslut som ska tas kring Botniabanans utbyggnad.

*Kapitel 2* beskriver Botniabanans och dess betydelse för Örnköldsviks kommun och Husums samhälle. Vidare redogörs för banans tekniska standard och förväntad trafikering på Botniabanans.

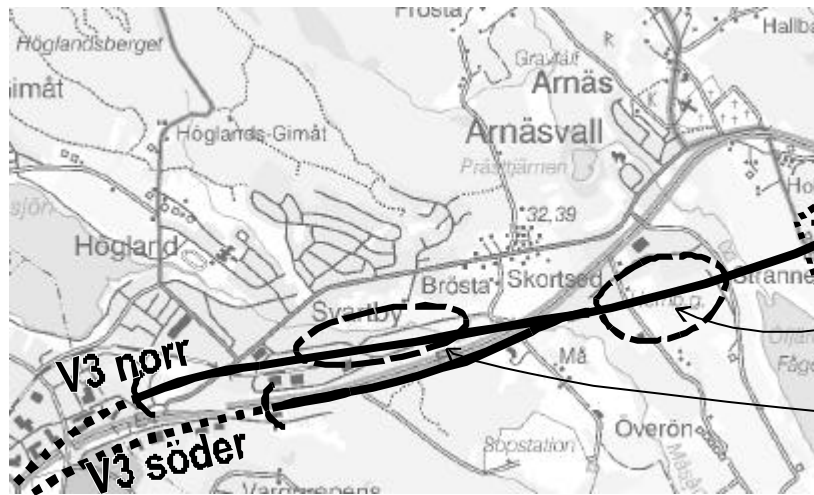
*Kapitel 3* redogör för banans konsekvenser för riksintressen och allmänna intressen enligt naturresurslagen och för flera andra intressen/aspekter som är viktiga inför det fortsatta arbetet.

*Kapitel 4* beskriver översiktligt utbyggnadsområden för bostäder och industri, trafikfrågor m.fl. planeringsfrågor som rör Husums tätort.

*I bilagor* redovisas bl.a. en sammanställning av inkomna yttranden och fördjupade skisser över banans sträckning i vissa avsnitt genom tätorten. Kartan "Grunddragen i mark- och vattenanvändningen" sammanfattar kommunens avsikter vad gäller mark- och vattenanvändning och bebyggelseutveckling.

*Planeringsförutsättningarna* för planen framgår av redovisningen i kapitel 2, 3 och 4.

#### Området söder om planområdet

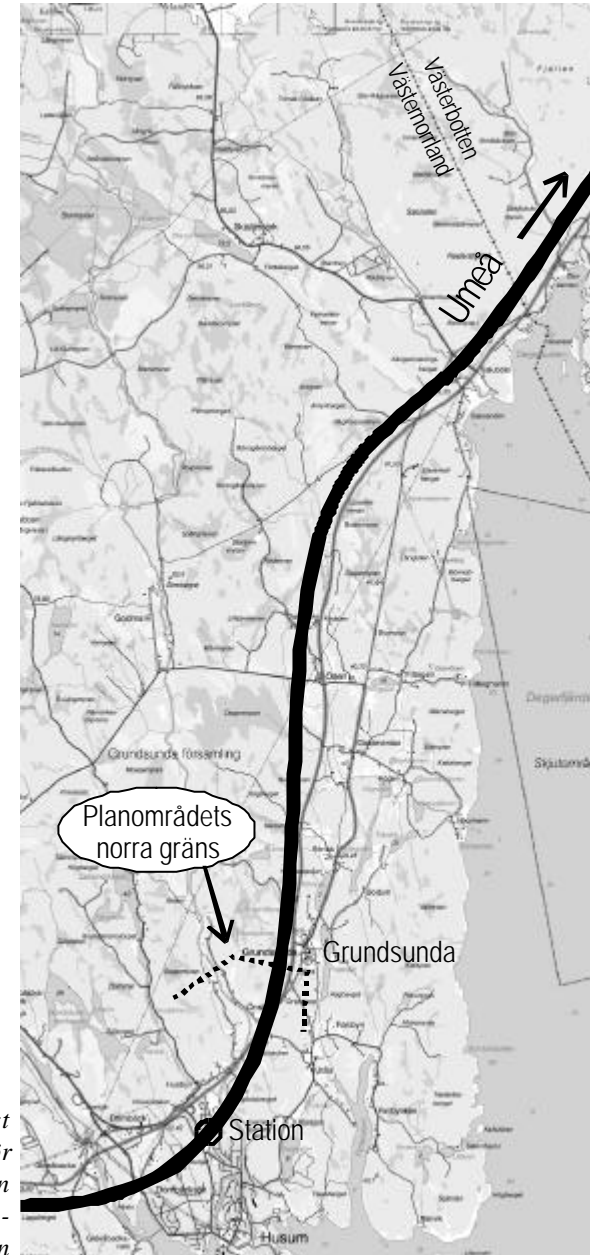


Örnsköldsviks kommun har förordat en sträckning genom Örnsköldsviks tätort enligt alt. V3, som ger en station vid inre hamnen nära stadscentrum. I norra delen av tätorten har V3 två alternativa sträckningar, en genom Svartby industriområde och en söder om E4. Alternativen ger olika förutsättningar för en ev. godsbangård/kombiterminal i området. Denna del kommer att redovisas närmare i den fördjupade översiktsplanen för Botniabanan delen centrala Örnsköldsvik - Svartby.

Planområdets södra gräns

Diskuterade lägen för godsbangård/kombiterminal

#### Området norr om planområdet



Planområdets norra gräns

Grundsunda

Station

Sträckning enligt förstudien för Botniabanan Grundsunda - länsgränsen

## 1.2 Avgränsning av planområdet och koppling till anslutande delar

Planområdet avgränsas i söder i Arnäsvall där banan går in i tunnel i Stranneberget. Området väster om planområdet kommer att redovisas i den fördjupade översiktsplanen för Botniabanan genom centrala Örnsköldsvik.

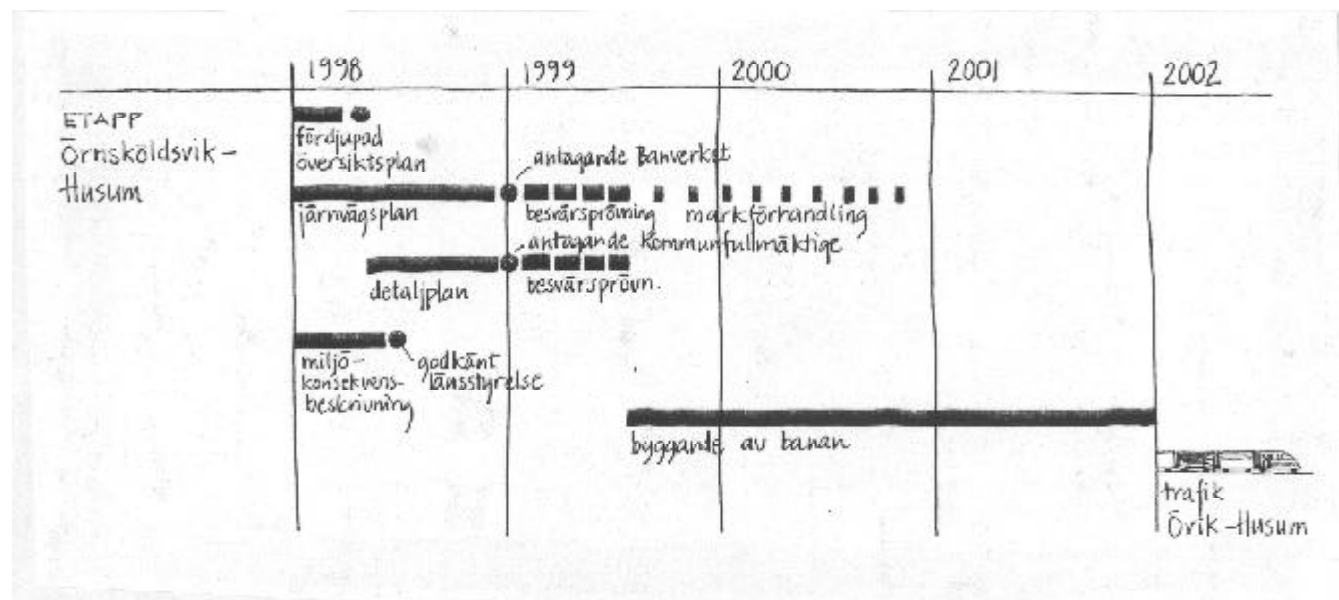
Genom Svartby - Arnäs krävs fortsatta utredningar för att finna den lämpligaste sträckningen. I järnvägsutredningen för delen Kornsjö-centrala Örnsköldsvik-Svartby redovisas alternativ både norr om E4 genom Svartby industriområde och längs E4:s södra sida. Svartby och Arnäs industriområde har diskuterats som möjliga alternativa lägen för en godsbangård och/eller en kombiterminal för omlastning mellan tåg och lastbil. Det kommer att prövas i arbetet med översiktsplanen för delen genom centrala Örnsköldsvik. Tidpunkten för utställningen av den planen är beroende av vilka fortsatta utredningar som krävs men bör kunna genom-

föras under 1998 eller 1999.

Planen omfattar vidare hela Husums samhälle upp till Grundsunda i norr. Från Grundsunda upp till länsgränsen följer Botniabanan E4 längs dess västra sida, enligt Banverkets förstudie för bansträckan Husum - Umeå. Denna sträcka kommer att utredas vidare i en särskild järnvägsutredning för delen Husum-Umeå. På linjen utanför samhället Husum har planområdet getts en bredd av ca 200 meter på båda sidor av järnvägen. Det ger utrymme för vissa justeringar samt bedöms täcka in de områden som kan bli berörda av buller från järnvägen.

## 1.3 Fortsatt planarbete

Denna översiktsplan utgör ett viktigt underlag för den fortsatta detaljplaneringen av Botniabanan och för övriga beslut som rör mark- och vattenanvändningen i området. Banverket har påbörjat sitt arbete med



en järnvägsplan (för hela sträckan Arnäs - Grundsunda) och kommunen kommer att upprätta detaljplaner (för vissa delar), som i detalj klarar ut banans sträckning och tillhörande frågor, t.ex. bullervallar, gatuavstängningar etc. I arbetet med järnvägsplanen ingår en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen. I bilaga 7 (s. 72) framgår de områden där kommunen avser att upphäva eller ändra detaljplaner för att säkerställa Botniabanan.

Arbete med järnvägsplanen pågår och utställning beräknas kunna ske **under 1998**. I den planläggningen kontaktas alla berörda fastighetsägare för att klara ut eventuella intrång. Berörda fastighetsägare kan överklaga järnvägsplan till regeringen och detaljplan till länsstyrelsen och regeringen.

Botniabanan beräknas kunna börja byggas på delen Örnköldsvik - Husum **under 1999**. Hela banan beräknas vara färdig för trafik år 2006.

## 1.4 Beslut angående Botniabanan

I proposition 1996/97:53, ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter” (december 1996) uttalade regeringen att Botniabanan ska byggas, och en förhandlingsman tillsattes för att med berörda parter förhandla om förutsättningarna för ett avtal om finansiering och utbyggnad.

I mars 1997 presenterades en avsiktsförklaring inför avtalet där det bl.a. sades att Botniabanan i allt väsentlig är ett statligt ansvar och att de lokala intressenterna är beredda att finansiera stationshusen.

Regeringens vårproposition 1997 föreslog en utbyggnad av Botniabanan på sträckan Nyland-Umeå med en finansieringsmodell som bygger på avsiktsförklaringen.

Ett avtal om finansieringen av Botniabanan påtecknades i november 1997. Avtalet ska under våren 1998 behandlas i riksdag och berörda fullmäktigeförsamlingar och träder i kraft 1 juli 1998.

## 1.5 Samband med andra kommunala planer och program

I **Översiktsplan för Örnköldsviks kommun** (antagen 1990-06-25) redovisas Botniabanan och dess sträckning översiktligt enligt de utredningsalternativ som då fanns. Denna fördjupade översiktsplan utgör en precisering av redovisningen i den kommunomfattande planen. Arbetet med en ny översiktsplan har påbörjats och ett program för det arbetet har godkänts av kommunfullmäktige (1997-05-26). I programmet sägs bl.a. att Botniabanans sträckning ska arbetas in i den nya översiktsplanen.

**Översiktsplan för kustområdet i Örnköldsviks kommun** (antagen 1991-01-28) utgör en fördjupning av den kommunfattande översiktsplanen och redovisar mer detaljerat mark- och vattenanvändningen i kustområdet öster om E4. I planen redovisas också då utredda alternativa sträckningar för Botniabanan.

**Program till områdesplan för Husum** (godkänt av kommunfullmäktige 1981-04-27) redovisar bl.a. ett då aktuellt industrijärnvägsspår genom södra delen av samhället till Modos fabriker. Programmet ersätts med denna översiktsplan.

I **Infrastrukturprogram för Örnköldsviks kommun** (antagen av kommunfullmäktige 1995-01-30) redovisas kommunens mål beträffande olika transportslag, däribland för järnvägstrafiken och Botniabanans utbyggnad.

I **Skiss till fördjupad översiktsplan för Botniabanan Kornsjö-centrala Örnköldsvik-Svartby** redovisas Botniabanans sträckning söderut genom kommunen. Planen ska efter det samråd som genomfördes hösten 1997 bearbetas och ställas ut.



## 1.6 Tidigare studerade sträckningar

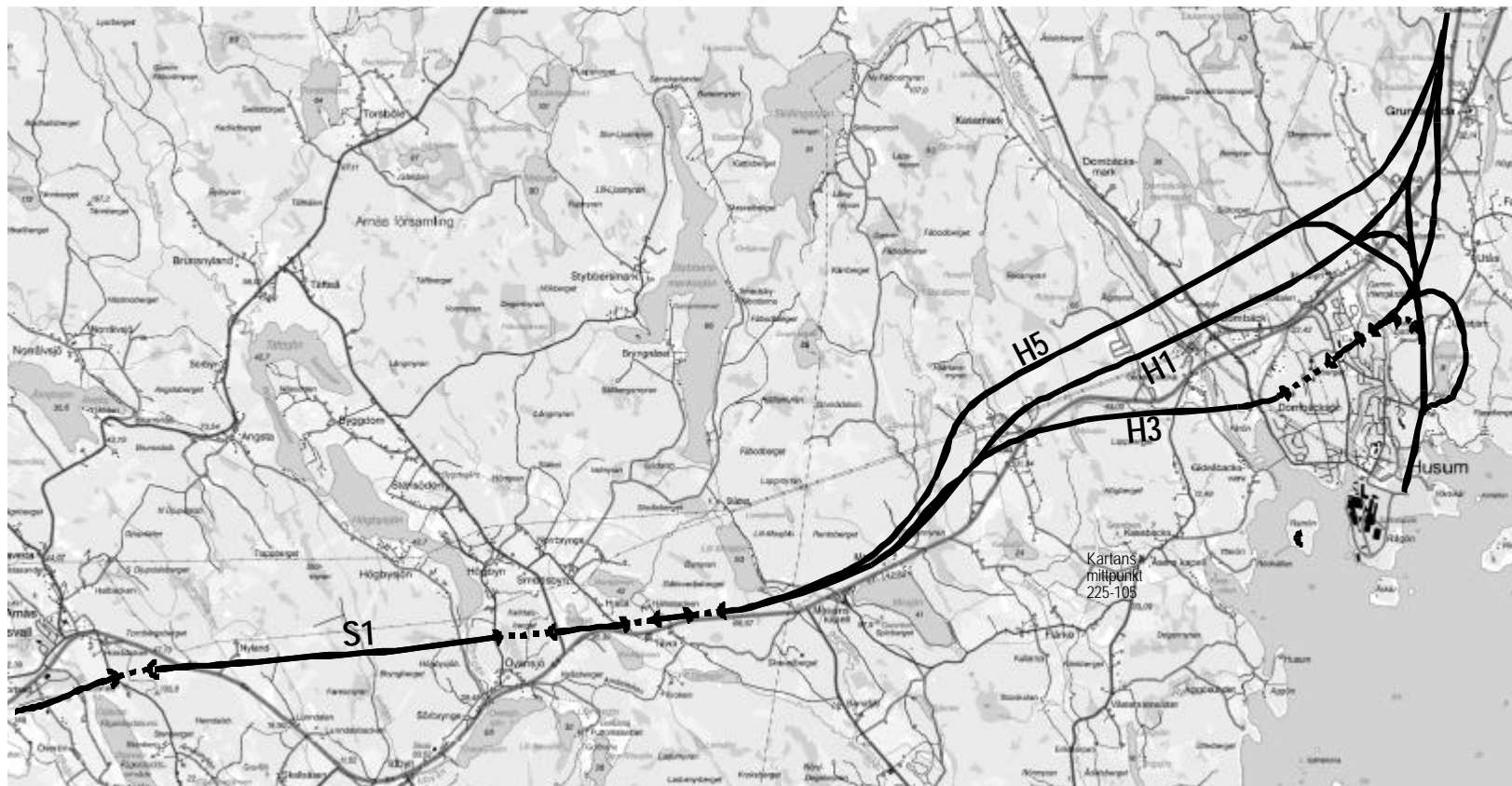
### Översikt av studerade alternativ

Av kartan nedan framgår de alternativa sträckningar som redovisades i Banverkets banutredning (januari 1996). Utöver dessa beskrev också banutredningen ett stort antal alternativa sträckningar som bortsorterades p.g.a. att de bedömdes uppenbart mindre intressanta.

För delen mellan Arnäsvall och Mosjön redovisades i banutredningen bara ett alternativ (S1). Mellan Mosjön och Grundsunda redovisades tre alternativ: H1, H3 och H5.

- **Alternativ S1:** Ansluter i väster till befintligt industrispår i Svartbys industriområde. Bansträckningen som i banutredningen redovisades som en utredningskorridor vid Stranne ska preciseras i järnvägsplanen. Vidare österut passeras Strann-Nyland och linjen förläggs norr om Bryngberget. Vid Hjäлта går linjen i relativ närhet av E4.

*S1 ligger till grund för Banverkets pågående arbete med järnvägsplan och för denna fördjupade översiktsplan. Korrigeringar av sträckningen kan förväntas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Delen väster om Stranneberget kommer att behandlas i den fördjupade översiktsplanen för Botniabanan genom centrala Örnsköldsvik – Svartby.*



- **Alternativ H1:** Sträckning norr om E4. Passerar genom det öppna landskapet vid Kasa, med fortsatt sträckning norr om bebyggelsen i Dombäck och Husbyn och ca 500 meter från E4. En *regionaltågstation* lokaliseras ca 500 meter norr om E4, och en *överlämningsbangård* vid MoDos fabriksområde. Ett alternativ med en station nära fabriksområdet redovisades också.

*Alternativet har utgått p.g.a. att det ger ett ocentralt stationsläge till ungefär samma kostnader som H3. En "säckstation" vid fabriksområdet bedöms inte acceptabelt då det ger ett ocentralt stationsläge samt förlängda restider för personer som inte reser till eller från Husum.*

- **Alternativ H3:** Passerar genom det öppna landskapet vid Kasa, var- efter E4 korsas planskilt. Alternativet följer Mjösjöbäckens dalgång och går i tunnel genom Dombäcksön. Industrispåret viker av söderut och får en sträckning väster om Degersjön. En *regionaltågstation* lokaliseras på en landbro strax söder om idrottsplatsen, och en *överlämningsstation* vid MoDos fabriksområde.

*Örnsköldsviks kommun har förordat denna sträckning. Banverket har också tidigare beslutat att H3 med ett industrispår väster om Degersjön ska ligga till grund för pågående arbete med järnvägsplanen. I förhållande till banutredningen har dock sträckningen ändrats något, bl.a. vid stationsområdet vid idrottsplatsen. Fortsatta korrigeringar kan komma att göras i arbetet med järnvägsplanen.*

- **Alternativ H5:** Det nordligaste av H-alternativen med den lägsta anläggningskostnaden. I banutredningen redovisades H5 med två alternativ; ett utan station och ett med en station nära fabriksområdet.

*H5 redovisades i utställningen av denna fördjupade översiktsplan med ett stationsläge i Dombäck, drygt en km väster om E4. Stationsläget vid fabriken bedömdes inte intressant.*

### Banverkets samlade bedömning i banutredningen

- *Samtliga alternativ ger godtagbar teknisk standard. Alternativ H3 ger jämförelsevis lägre standard i passagen av Husum.*
- *För etappen Örnsköldsvik–Husum ger alternativ S1+H5 utan station inklusive industrispår den lägsta byggnadskostnaden: ca 1100 miljoner kr, medan alternativ S1+H3 inklusive industrispår ger den högsta kostnaden: ca 1300 miljoner kr.*
- *Från samlad funktionssynpunkt är H3 det bästa alternativet. H5 är det kalkylmässigt bästa alternativet, till följd av jämförelsevis lägre byggnadskostnader*
- *Utbyggnad av Botniabanan ger positiva miljöeffekter till följd av att person- och godstransporter kan överflyttas från väg till järnväg. Negativ miljöpåverkan bedöms i flertalet fall som liten, förutom avseende kulturmiljö och landskapsbild/stadsbild. Särskilt känsliga passager finns vid Stranne, Kasa och Önska samt i passagen av Husums tätort. H3 berör ett jämförelsevis stort antal bostadshus.*

### Banverkets beslut efter samrådet

Banverket beslutade 1996-05-05 att alternativen S1 + H3 med ett industrispår väster om Degersjön ska ligga till grund för järnvägsplanen (se bilaga 6, s. 67).

Av beslutet framgår att kompletterande undersökningar behövs för att kunna fastställa sträckningen mellan Öfjärden och Bryngberget. Ett stationsläge vid Vörnsviken (nära fabriksområdet) eller väster om E4 enligt

alternativ H1 eller H5 bedöms inte intressant p.g.a. att de ligger perifert i förhållande till Husums centrum. Banverket skriver: "Eftersom en station för resandeutbyte bedöms som viktig för såväl Husums framtida utveckling som för Botniabanan som helhet är inte heller alternativet H5u, d.v.s. utan station och därmed ingen möjlighet till resandeutbyte i Husum, acceptabelt."

## 1.7 Utställning av H3 och H5

Förslag till fördjupad översiktsplan var utställd under perioden 8 december 1997 - 9 februari 1998. Planen redovisade två alternativa sträckningarna för Botniabanan genom (H3) resp. förbi (H5) Husum. Kommunstyrelsen beslutade att båda alternativen skulle redovisas med stationsläge. Syftet med att redovisa två alternativa sträckningar i utställningen var att ge en allsidig beskrivning av de båda alternativen inför kommunens slutliga ställningstagande till banans sträckning.

Under utställningen har planmaterialet funnits tillgängligt på sju utställningsplatser, varav fem i Husum. Planen har skickats till mer än 100 olika remissinstanser och även delats ut på möten och vid utställningsplatserna. Ett informationsmöte med ca 200 deltagare och representanter från kommunen, Banverket, SJ och länstrafiken hölls i Husumgården den 10 december 1998. Information lämnades vid mässan "Vi möts igen" under mellandagarna i Arken/stadsbiblioteket.

Under utställningstiden har högstadiel elever vid Husumskolan i enkäter frågat husumbor, företagare och högstadiel elever om vad de tycker om Botniabanan sträckning. Lokaltidningen Örnsköldsviks Allehanda arrangerade också en informell enkät om sträckningen.

## Inkomna synpunkter

Under och strax före utställningstiden har totalt 58 yttranden inkommit, vilka samtliga har sammanställts med kommentarer från kommundirektionen (bilaga 1, s. 47). Merparten av yttrandena redovisar synpunkter på val av stationsläge. Generellt kan sammanfattas att myndigheter och institutioner samt ett antal enskilda personer förordar H3 med hänvisning till främst behovet av en fungerande station i Husum för samhällets utveckling. Många enskilda personer samt organisationer och företag från Husumområdet förordar H5 med motivet att ingreppen i samhället blir för stora och att miljön/säkerheten äventyras. Man förutsätter då att en station ska lösas på H5, vilket också det utställda planförslaget redovisade.

## 1.8 Beslut om H3

Kommunstyrelsens finansutskott föreslog efter utställningen att kommunstyrelsen skulle besluta att alternativ H3 ska ligga till grund för fortsatt planering. Motivet för beslutet är att det bedöms finnas en stor risk att en station på alternativ H5 inte kommer att medge en godtagbar persontrafikförsörjning för Husum. Alternativ H3 bör därför väljas om man vill tillförsäkra Husumområdet goda kommunikationer för framtiden. Det bedömdes också att H3 går att lösa på ett fullt acceptabelt sätt.

Översiktsplanen har bearbetats så att den endast redovisar alternativ S1 + H3. I övrigt har inte planen ändrats väsentligt varför ny utställning inte bedöms erforderlig. Planförslaget avses föreläggas kommunfullmäktige för antagande. Av planinnehållet framgår de frågor som behöver utredas vidare.

## Ändringar i planen efter utställningen

Utöver den ändrade redovisningen av bansträckningen har följande smärre ändringar gjorts:

- korrekturfel och mindre ändringar av redaktionell art har gjorts. Texten har uppdaterats vad gäller aktuellt planeringsläge etc. En redovisning av utställningen görs
- smärre sakfel som påtalats i inkomna yttranden har ändrats. Vissa omformuleringar och förtydliganden har gjorts i texten, liksom vissa omarbetningar av kartorna
- redovisningen av förväntad framtida trafikering och antal resenärer till/från Husum har flyttas från kapitel 3 till kapitel 2
- ett nytt avsnitt om tunnlar har införts (sidan 31)
- avsnittet om stationslägets påverkan på bebyggelseutvecklingen i Husum har flyttats från kapitel 3 till kapitel 4
- i beskrivningen av utbyggnadsområden för bostäder och industrier redovisas ett behov av fortsatta utredningar. Förslag till nya utbyggnadsområden som inkommit under utställningen redovisas
- en sammanställning av frågor som ska utredas vidare redovisas.



VY FRÅN MARKEN TILL SÖGSKUT

## 2 Botniabanan

### 2.1 Allmänt om Botniabanan

Botniabanan omfattar en nybyggnad av ca 19 mil järnväg mellan Nyland i Kramfors kommun och Umeå. Kostnaden är beräknad till 8,2 miljarder kr.

Huvudmotiven för Botniabanan är:

- det exportintensiva norrländska näringslivet behöver snabba och säkra transporter till marknaden på kontinenten
- den låga standarden på den befintliga stambanan mellan Långsele och Vännäs - en uppgradering till modern standard blir dyr och ger inte samma nytta som en ny bana längs kusten
- en kustjärnväg längs kusten ger goda förutsättningar för regional och interregional persontrafik mellan kuststäderna.

#### Stambanan är betydelsefull men har låg standard

När stambanan byggdes genom Norrland i slutet av 1800-talet valdes av bl.a. försvarsstrategiska skäl en sträckning 3-10 mil från kusten. Trots att den lades vid sidan om de stora industrierna och tätorterna längs kusten blev banan mycket betydelsefull för Norrlands utveckling, och den utgör alltjämt en mycket viktig pulsåder för norra Sveriges näringsliv.



Den nuvarande stambanan genom Norrland ligger dock fel i förhållande till befolkning och industrier, är krokig och backig och hårt belastad med tunga godståg. Banan har enkelspår och mötande tåg får vänta på varandra vid de få mötesplatserna.

Det ger en ryckig, störningskänslig och energikrävande trafik. Banan klarar inte fler tåg.

Det enda sättet att komma tillrätta med dessa brister är att komplettera stambanan med ytterligare ett spår. Fleura utredningar har visat att det är lönsammast att bygga detta spår längs kusten där de stora tätorterna och industrierna ligger.

#### Behov av bra transportmöjligheter för gods och människor

Det norrländska näringslivet uppvisar klart högre produktions- och nettoexportvärden per anställd än genomsnittet för landet, och det genererar betydande mängder gods, som dagligen transporteras på båt, järnväg och bil till marknaden i södra Sverige och på kontinenten. För att fortlöpande kunna utveckla konkurrenskraften ställs allt högre krav på snabba och tillförlitliga transporter.

De berörda kommunerna längs Botniabanan skiljer sig kraftigt åt vad gäller näringslivsstruktur och utbildningsutbud. Dessa olikheter innebär idag obalanser, samtidigt som de utgör gynnsamma förutsättningar för ökat samspel kommunerna emellan.

Med Botniabanan ges förutsättningar för ökat samspel genom att daglig pendling blir möjlig mellan de olika arbetsmarknaderna. Norrlandskusten blir den tredje största persontransportkorridoren på järnväg i Sverige. Tåget blir också mycket konkurrenskraftigt för trafiken till/från Stockholm och mot övriga Sverige.

### Botniabanan i ett europeisk perspektiv

Den målmedvetna och kraftfulla satsning på järnvägen som görs i Europa kan förväntas öka järnvägens betydelse för både gods- och persontrafiken. De råvarurika utvecklingsregionerna på Kolahalvön och i Archangels/Barentsregionen kan få stor nytta av ett fungerande trans-europeiskt järnvägsstråk via Sverige. Råvaror och halvfabrikat kan då till viss del transporteras via norrlandskusten ner till marknaden i Europa. Så småningom kommer även importströmmar att kunna utvecklas till nordvästra Ryssland från Norden och övriga Europa.



## 2.2 Botniabanan betydelse för Örnsköldsviks kommuns utveckling

Örnsköldsviks kommun har under de senaste åren haft en negativ befolkningsutveckling. Orsaken är främst rationaliseringar inom industrin som minskat antalet arbetstillfällen, samtidigt som sysselsättningen inom tjänste- och servicesektorn varit låg och tillgången till högre utbildning varit begränsad. Det har lett till att många unga flyttat från kommunen till arbete eller utbildning på annan ort.

Med Botniabanan möjliggörs daglig pendling t.ex. Örnsköldsvik - Umeå, Örnsköldsvik - Härnösand och Örnsköldsvik - Kramfors. Därigenom knyts de olika arbetsmarknaderna ihop till en sammanhängande arbetsmarknadsregion, vilket ger flera fördelar för Örnsköldsvik:

- örnsköldsviksborna får ett större och bredare utbud av möjliga arbeten att välja mellan. Det gör att Örnsköldsvik, som har en stor, konkurrensutsatt exportindustri, blir mindre känslig för konjunktursvingningar
- företag i kommunen kan lättare rekrytera kvalificerad arbetskraft eftersom upptagningsområdet utvidgas. Det är viktigt inte minst för den exportinriktade industrins konkurrenskraft att man kan hålla en hög kompetensnivå
- tillgängligheten till högre utbildning förbättras avsevärt eftersom daglig pendling till högskola och universitet blir möjlig för många fler
- förbättrade kommunikationer ökar kommunens attraktivitet genom att kommuninvånarna får bättre tillgång till ett brett utbud av kultur, nöjen och fritidsaktiviteter inom hela regionen.

Under de närmaste åren byggs också högskolan i Örnsköldsvik ut. Det gäller både Mitthögskolan och Umeå universitet. År 2 000 väntas högskolan ha 1 000 helårstudieplatser (600 platser 1997), vilket innebär

ca 1 200 studenter. Ytterligare studieplatser planeras därefter. Utbyggnaden sker i ett attraktivt område vid Inre hamnen, nära stadscentrum, stadsbiblioteket och tjänstecentrumet Arken. Örnsköldsviks kommun har förordat en sträckning för Botniabanan som innebär att dess station/resecentrum i Örnsköldsvik byggs i detta område.

Genom satsningarna på Botniabanan och högskolan läggs grunden för en långsiktigt positiv utveckling av kommunen. Själva byggandet av Botniabanan beräknas också ge närmare 8 000 årsarbeten.

## 2.3 Husum med Botniabanan

### Husum ska vara en bra ort att bo på

Kommunens uppfattning är och har varit att det är viktigt att Husum förblir ett bra samhälle att bo och verka i. Det är viktigt för dem som bor i Husum och för alla i omlandet som har Husum som sin huvudort. Det är också angeläget för den nationellt betydelsefulla Modofabriken funktion och för att trygga offentlig och kommersiell service i denna del av kommunen. Därför har också omfattande investeringar i bl.a. skolor, vägar och idrottsanläggningar skett under åren.

Inför framtiden är det viktigt att bibehålla och utveckla de kvaliteter som finns i Husum. Det innebär bl a en god fysisk miljö, ett brett serviceutbud, tillgång till utbildning och en bredare arbetsmarknad. Det sistnämnda är viktigt både för de redan boende i Husum, och vid rekrytering av ny personal till industrin så att t.ex. även medföljande kan få arbete.

Det är osäkert hur invånarantalet i framtiden kommer att förändras i Husum. Den verksamhet som finns i MoDofabriken är ständigt utsatt för rationaliseringar. Produktionen ökar men antalet anställda blir färre.

Med en regionalstågstation på Botniabanan i Husum blir Umeåregionens arbetsmarknad och skolor lättare tillgängliga för dem som bor i Hu-

sum. Det innebär att Husum blir en intressantare boendeort för t.ex. familjer där en arbetar hos Modo och en i Umeå. Industrins kompetensförsörjning underlättas också genom att den får en större region att rekrytera personal ifrån. Det blir t ex möjligt att bo i Umeå och arbeta i Husum, eller att bo kvar i Husum under utbildning och fortbildning vid universitetet i Umeå eller på Mitthögskolan i Örnsköldsvik, Härnösand eller Sundsvall. Modos kontakter med kunder, utbildnings- och forskarvärlden och omvärlden i övrigt underlättas också. Sammantaget ger detta bättre förutsättningar för att bibehålla och kanske öka befolkningen i samhället.

Botniabanans och järnvägsstationens betydelse för Husums bebyggelseutveckling och markanvändning beskrivs noggrannare i avsnitt 4.4 (s. 39).

## 2.4 Teknisk standard på Botniabanan

Botniabanan utformas så att konventionella tåg kan köra i 200 km/h och snabbtåg i 250 km/h. Det innebär att banan får luta max 10 promille (1 m på 100 m) och kurvradier på minst 3 200 m. Mindre kurvradier kan godtas framförallt i närheten av större stationer där de flesta tåg stannar. Inga plankorsningar medges, vilket innebär att befintliga vägar som korsas av banan antingen ges en planskildhet eller stängs av och leds om till andra vägar med planskild korsning.

Botniabanan blir enkelspårig med mötesstationer som anläggs med ett inbördes avstånd av ca 10 km. Största tillåtna axellast blir 25 ton. Industrispåret till Modos fabriker utformas för samma axellast men med en i övrigt lägre standard. I anslutning till fabriken anläggs en överlämningsbangård bestående av två spår med 750 meters längd.

På stationen i Husum planeras för en 255 lång plattform. Det blir två spår vid stationen: ett huvudspår och ett förbigångsspår.

## 2.5 Framtida trafikering

Det går inte att med säkerhet veta omfattningen av den framtida trafiken på Botniabanen. Bedömningarna skiftar beroende på vad man tror om t.ex. den framtida miljö- och trafikpolitiken och näringslivets utveckling. Avtalet om Botniabanen innebär dock att minst 6 region- och fjärrpersontåg i vardera riktning dagligen ska trafikera banan år 2006. SJ:s trafikeringstudier redovisar att delen Örnsköldsvik-Umeå enligt ett "basalternativ med ekonomisk tillväxt" på sikt dagligen kan komma att trafikeras med ca 20 persontåg i vardera riktning.

Enligt banutredningen beräknas 7-10 godståg trafikera banan i vardera riktning. Industrispåranslutningen beräknas trafikeras av 4-6 godståg per dygn.

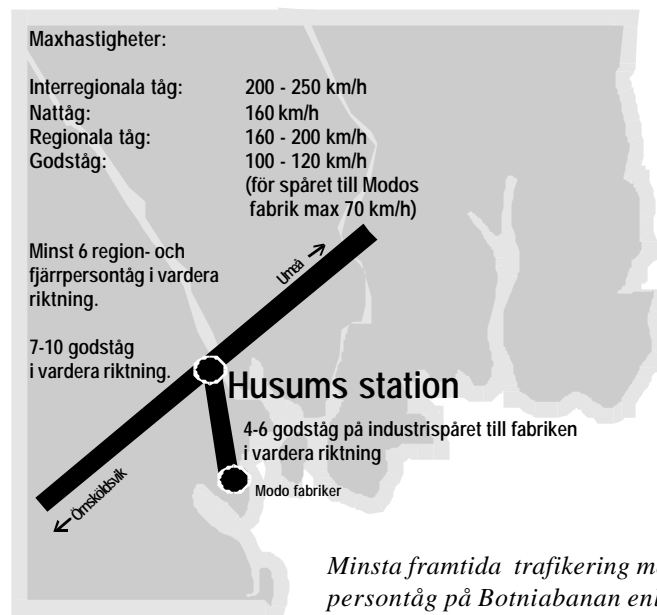
Tåghastigheten på huvudspåret antas vara 200-250 km/h för snabbtågen, 160-200 km/h för regionaltågen, 160 km/h för nattågen och 100-120 km/h för godstågen. Tåghastigheten på spåret till Husumfabriken kommer att bli relativt låg, 30-70 km/h.

När Botniabanen börjar trafikeras kommer den nuvarande trafiken med fjärrbussar längs norrlandskusten troligen att minska eller upphöra. En viss busstrafik som angör de mindre orterna längs kusten kommer dock att bedrivas även i fortsättningen.

### Trafikering och antal resenärer till/från Husum

Enligt det avtal för Botniabanans finansiering som regionens företrädare (berörda kommuner m.fl.) och staten tecknat, ska kommunerna finansiera de stationer som ska anläggas efter Botniabanen. De berörda kommunerna har förbundit sig att uppföra viktigare stationer på de större orterna (bl.a. Örnsköldsvik) längs Botniabanen. För de mindre orterna ska det prövas i det fortsatta arbetet om det finns förutsättningar för en station.

## Hastigheter och trafikering på Botniabanen



*Minsta framtida trafikering med persontåg på Botniabanen enligt avtalet mellan staten och regionen. Bedömd godstrafik enligt Banverkets banutredning.*



I och med kommunens förordande av en sträckning genom Husum och Banverkets tidigare beslut, kan det nu anses beslutat att det ska bli en station i Husum. Innan banan börjar byggas år 1999 finns dock en kontrollstation av hela Botniabanans kostnader inlagd. Om det visar sig att totalkostnaden beräknas överstiga 8,2 miljarder kr, kan omprövningar av olika lösningar behöva göras.

Det går inte med säkerhet att säga hur många persontåg som kommer att stanna i Husum. Trafikunderlaget är litet och ger ett begränsat tillskott av resenärer. I SJ:s trafikeringsutredning för Botniabanen förutsätts att flertalet tåg stannar i Husum. Denna bedömning är dock ingen garanti för att det faktiskt blir så. Ju fler passagerare till och från Husum, desto bättre blir givetvis förutsättningarna för att flera tåg ska göra ett uppehåll i samhället.

Enligt SJ torde uppehåll med nattågen i Husum vara svårt att motivera på grund av att dessa kommer att passera orten under den minst attraktiva perioden på dygnet.

I tabellen här intill redovisas banutredningens beräkningar av antalet resenärer på Botniabanen med en station vid idrottsplatsen.

Det bör framhållas att beräkningarna av antalet resande är osäkra. Husum är i många avseenden ett speciellt samhälle, med t.ex. mycket utspridd bebyggelse, en mycket dominerande arbetsplats samt omfattande pendling till och i viss mån från samhället.

Resandekategori	Antal resande per år totalt på Botniabanen med en station vid idrottsplatsen
Passerande fjärr	1 171 000
Passerande regional	214 000
Till/från Husum fjärr	15 000
Till/från Husum regional	30 000
Summa	1 430 000

## 3. Botniabanans konsekvenser Örnsköldsvik -Husum

### 3.1 Botniabanans sträckning genom landskapet

På kartorna på nästa uppslag redovisas Botniabanans sträckning genom landskapet. Sträckningarna bygger på banutredningen samt på material från det pågående arbetet med järnvägsplanen. Mindre justeringar i sträckningarna kan komma att göras i det fortsatta arbetet.

Vid Stranne redovisades i banutredningen en ca 200 m bred korridor inom vilken fortsatta utredningar krävs för att sträckningen ska kunna preciseras. På kartorna i denna översiktsplan redovisas den sträckning som Banverket i det pågående arbetet med järnvägsplanen bedömt lämpligast (ett sydligt läge). I texten beskrivs dock vilken påverkan en nordlig respektive sydlig dragning genom Stranne ger på området. På kartan "Grunddragen i mark- och vattenanvändningen" framgår också utredningszonen enligt banutredningen. I järnvägsplanen kommer den slutliga sträckningen att läggas fast.

Norr om Mosjön passerar banan Kasa och fortsätter mot Husum där en regionalstågstation lokaliseras vid idrottsplatsen. Banan går sedan mot Grundsunda och följer E4:s västra sida till länsgränsen. Ett industrispår till Modos industrier anläggs öster om samhället.

### 3.2 Botniabanans påverkan på allmänna intressen och riksintressen enligt naturresurslagen

Översiktsplanen kan omfatta en mängd olika frågor som har betydelse för kommunens framtida utveckling, men behandlar huvudsakligen hur

mark, vatten och naturresurser långsiktigt ska användas. Enligt *plan- och bygglagen* (PBL) och *naturresurslagen* (NRL) ska översiktsplanen alltid redovisa

- de allmänna intressena som framgår enligt 2 kap PBL och 2 kap NRL
- riksintressen enligt NRL
- miljö- och riskfaktorer.

Denna redovisning i översiktsplanen ska alltid beaktas när man fattar beslut som rör mark- och vattenanvändningen. Områden som omfattas av NRL 2 kapitlet ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder och exploateringsföretag som påtagligt kan skada värdet. Riksintressena har ett starkare skydd; dessa *skall* skyddas.

Vidare ska översiktsplanen samordna mellankommunala frågor på ett lämpligt sätt samt redovisa kommunens uppfattning i olika frågor som är viktiga för att lagens krav på en ändamålsenlig samhällsstruktur ska kunna uppnås. Det gäller bl.a. en långsiktig hushållning med resurser och en god social och fysisk livsmiljö.

Botniabanans konsekvenser för följande allmänna intressen (enligt NRL 2 kap) redovisas i denna fördjupade översiktsplan:

- ekologiskt känsliga områden
- värdefull jordbruks- och skogsmark
- rennäring
- områden betydelsefulla p.g.a. dess natur- eller kulturvärden eller för dess betydelse för friluftslivet
- värdefulla ämnen och material

- industrier, kommunikationer etc.
- områden värdefulla för totalförsvaret.

De karterade områdena av allmänt intresse som redovisas finns med i den kommunomfattande översiktsplanen från 1990 om inte annat anges. Intresseområdena är normalt avgränsade av kommunen och länsstyrelsen i samråd. Se karta på sidorna 26-27.

De frågor som redovisas avseende miljö- och riskfaktorer gäller

- buller, vibrationer och stomljud
- tunnlar
- luftföroreningar
- risker för olyckor med farligt gods mm
- rasriskområden.

Dessutom redovisar planen Botniabanans konsekvenser för följande intressen/aspekter som är viktiga inför ställningstagandet till Botniabanan och dess alternativa sträckningar:

- landskapsbilden och stadsbild
- barriärer och passager
- berörda bostadsfastigheter
- påverkan under byggtiden.

Planen bygger på Banverkets banutredning med medföljande miljökonsekvensbeskrivning och avser att redovisa de konsekvenser som den nya järnvägen bedöms ge på människors hälsa och säkerhet, miljö och hushållningen med naturresurser. För ytterligare detaljer hänvisas till Banverkets banutredning. I nästa skede med järnvägsplanearbetet kommer en mer detaljerad miljökonsekvensbeskrivning att upprättas.

I texten nedan hänvisas till vad den kommunomfattande översiktsplanen säger om det aktuella intresset. Vidare har kommunens sammanfattande bedömning av vilken hänsyn som bör tas till respektive intresse i det fortsatta arbetet markerats med kursiv text.

### Ekologiskt känsliga områden (*naturresurslagen 2:3*)

Enligt NRL 2:3 ska mark- och vattenområden som är särskilt känsliga ur ekologisk synpunkt så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.

I översiktsplanen redovisas fyra områden som påverkas direkt av sträckningen, Stranneberget, Öfjärden, Gideälven och Husån. Stranneberget utgör en restbiotop av särskilt värde för växter och djur och är av ornitologiskt intresse med bl.a. förekomst av berguv. Den norra alternativa bansträckningen genom området som redovisades i banutredningen innebär att järnvägen passerar längre från kärnområdet för uvbeståndet. Öfjärden har speciella biologiska produktionsbetingelser samtidigt som den utgör en viktig rastplats för fåglar. Betr. Gideälven och Husån, se nedan under naturmiljö.

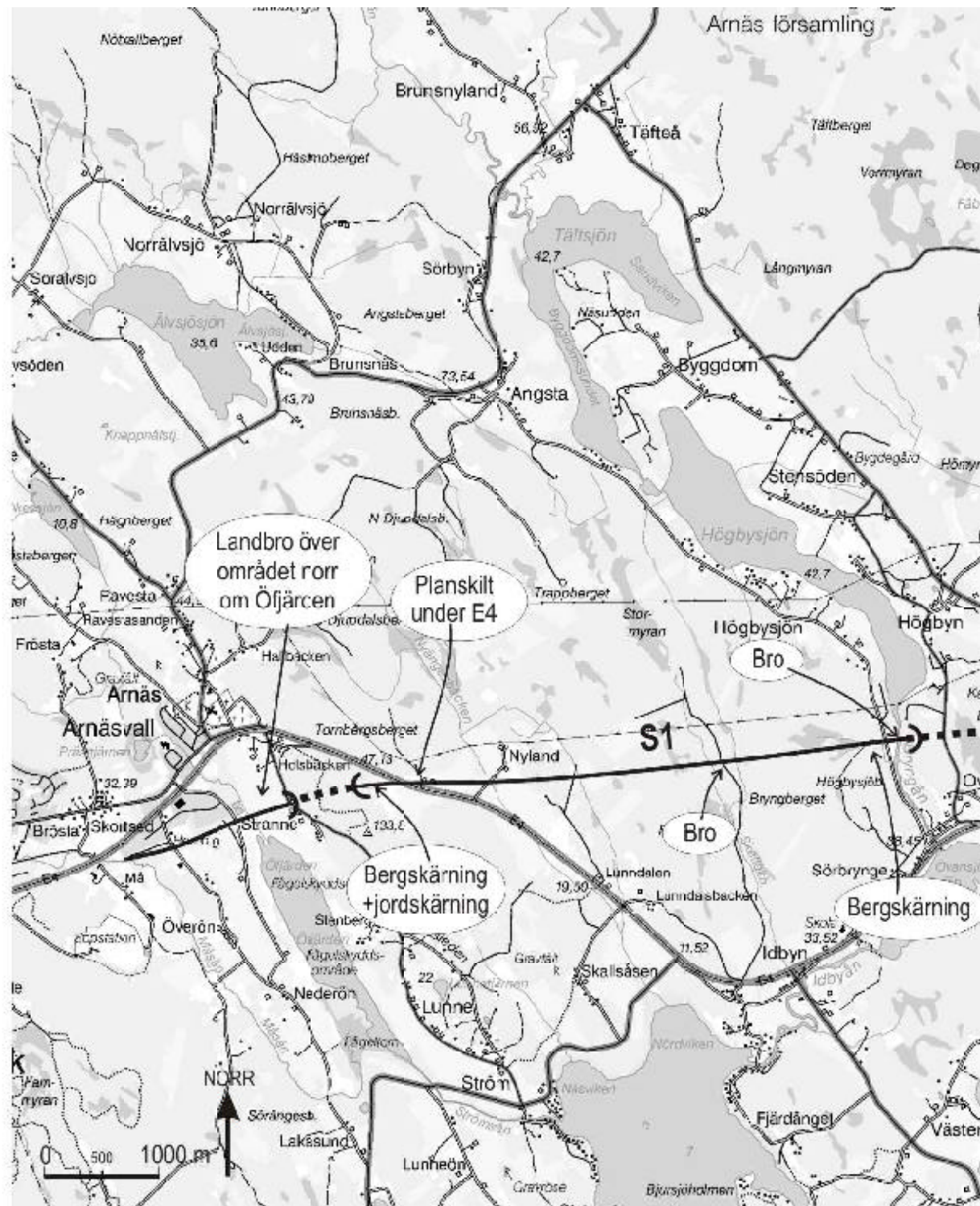
*Vid den fortsatta utredningen av sträckningen i området Stranne - Strann-Nyland bör beaktas att den nordliga sträckningen av järnvägen bedöms ge mindre konsekvenser för de förekommande ekologiskt känsliga naturmiljöerna än den sydliga sträckningen som ger ingrepp i både Öfjärden och Stranneberget. Grundvattenförhållanden och avrinning måste studeras vid Stranneberget. För att minska barriäreffekten bör passagen över det öppna landskapet i största möjliga utsträckning ske på bro. För att undvika fågelkollisioner bör elledning markeras.*

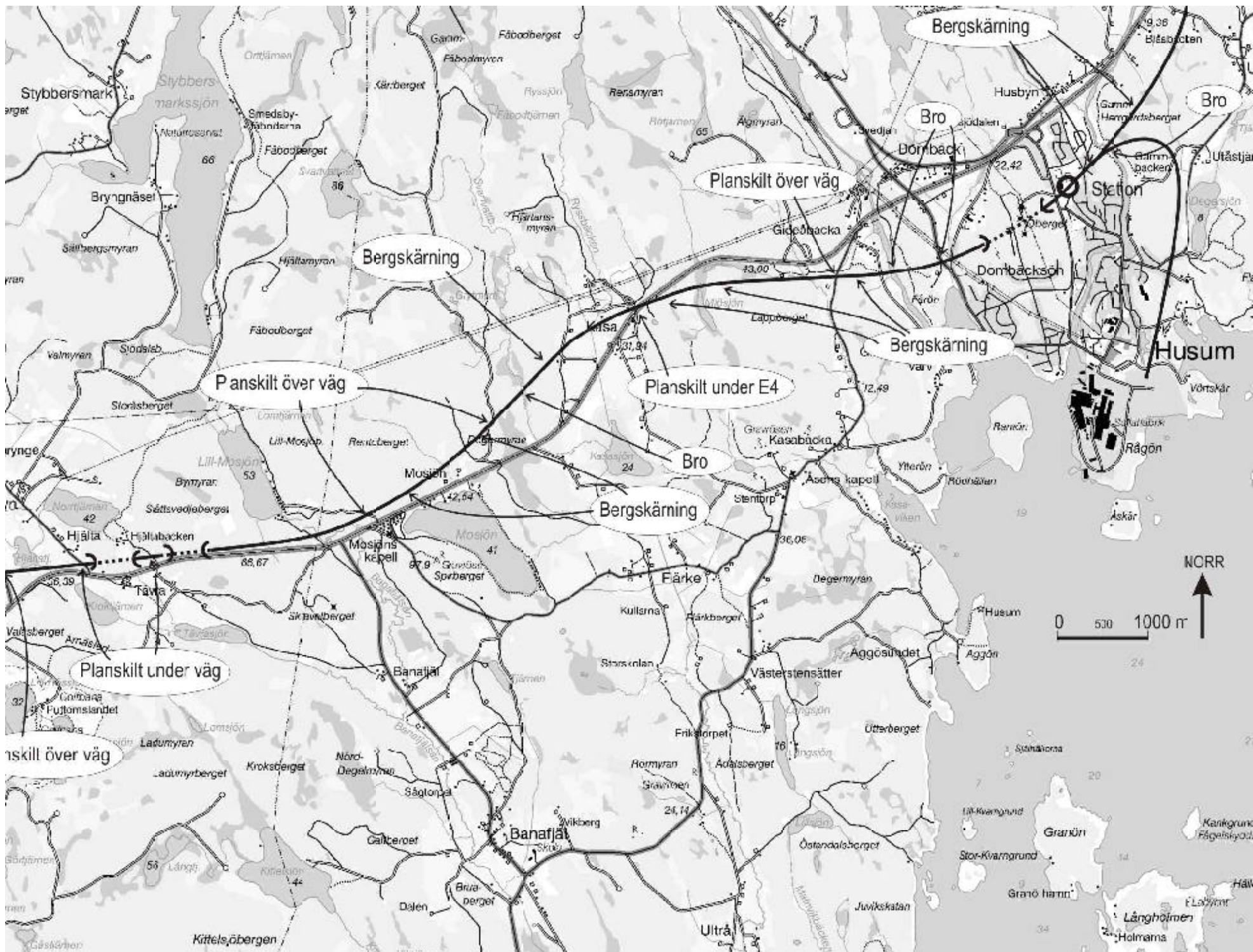
### Värdefull jordbruks- och skogsmark (*naturresurslagen 2:4*)

Sträckningen påverkar jordbruksmark i Stranne, Strann-Nyland, Hjalta och Kasa. Jordbruksmarken i alla berörda områden utgör mark som i den kommunomfattande översiktsplanen bedöms ha goda förutsättningar för jordbruksproduktion med tanke på markkvalitet och hittills gjorda investeringar.

*Se mer under avsnittet om landskapsbild.*

# Järnvägens sträckning genom landskapet





Den skogsmark som korsas är bebyggelsenära eller på andra sätt den inte mest produktiva. Skogsmark invid bebyggelse kan ändå antas ha betydelse bl.a. för de boende.

*Sträckningarna bedöms ge små konsekvenser för jord- och skogsbruket. Där intrång görs i jordbruksmark är det viktigt att genom planskilda passager och markbyten möjliggöra fortsatt bruk av marken. Påverkan på skogsbruket bedöms vara liten förutsatt att planskilda passager anordnas för de skogsbilvägar som korsas. Se vidare under landskapsbild.*

### **Rennäringen** (naturresurslagen 2:5)

Bansträckningen tangerar det norska konventionsområdet för renbete nordöst om Husum-Grundsunda. Översiktsplanen anger att samråd ska ske med berörd sameby vid större utbyggnad av anläggningar i områden av intresse för rennäringen.

*I och med att området utgör ett vinterbetesområde och transport till området sker med bil bedöms inte konsekvenserna bli omfattande, men samråd bör ske med berörd sameby.*

### **Områden betydelsfulla p.g.a. dess natur- eller kulturvärden eller för dess betydelse för friluftslivet** (naturresurslagen 2:6)

De områden enligt NRL 2:6 som redovisas i översiktsplanen är av intresse för natur- och kulturmiljövård samt för friluftslivet och ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess natur- och kulturvärden.

#### **Naturmiljö**

Järnvägen passerar tre riksintresseområden för naturvärden, däribland Öfjärden, med värdefullt fågelliv, och Idbyån/Bryngeån, med reproduktionsförutsättningar för havsöring. Den sydliga alternativa sträckningen

vid Öfjärden tangerar Öfjärden. Området är avsatt som fågelreservat (enligt naturvårdslagen § 14). Fågellivet kan störas av buller från järnvägen. Ett stort hot mot fågellivet utgör störningar och påverkan under byggnadstiden då flera häckningssäsonger kan spolieras och leda till omfattande reproduktionsstörningar.

*För det riksintressanta fågelområdet är det en fördel om järnvägen dras så långt norrut som möjligt och om intrång i vattenområdet undviks. Möjligheten att restaurera vattenområdet i Öfjärden t.ex. genom att höja vattennivån bör beaktas i fortsatt planering. Se även ekologiskt känsliga områden.*

*Järnvägen passerar Mjösjön där valet av bl.a. banans profil blir avgörande för påverkan på vattensystemet i området. Profilen avgörs av vilken höjd banan ges i Kasa och vid passagen av E4. Förekommande naturvärden i Mjösjön och Mjösjöbäckens avrinnings-system måste inventeras grundligt i järnvägsplanearbetet, liksom möjligheten till ersättningsområden med motsvarande naturvärden. Noggrannare hydrologiska studier krävs.*

Banan korsar riksintresset Gideälven, som utgör en viktig vandringsväg och ett lekområde för bl.a. havsöring, flodnejonöga och lax. Husån är en naturlig och potentiellt viktig vandringsled och ett lekområde för havsöring. I ån finns också förekomst av flodnejonäga och flodpärlmussla.

*Hänsyn måste tas vid byggande av alla bropassager över vattensystem av betydelse för fisket. Brolösningar som kan innebära ett tillfälligt eller permanent hot mot fiskbeståndet i åsystemen bör undvikas och byggandet bör ske varsamt så att störningarna på livsförhållandena för flora och fauna blir minsta möjliga. Brolösningen bör även lämna en passage längs strandlinjen för att främja bl.a. ekologisk spridning.*

Inne i Husums samhälle berörs ett skogsområde öster om idrottsplatsen där bl.a. måbär växer.

Industrispåret och överlämningsbangården i Husum passerar intill fågelsjön väster om Vörnsviken. Fågelområdet bedöms inte som särskilt känsligt för buller medan intrång i vattenområdet medför stora konsekvenser. Sjön utgör en viktig häckningsplats för fåglar och bedöms ha ett stort värde genom dess tätortsnära läge.

*Intrång i fågelsjön väster om Vörnsviken bör undvikas. Eventuella ersättningsåtgärder måste redovisas i järnvägsplanen.*

### **Kulturmiljö**

Översiktsplanen anger Öfjärden som ett område med intressanta bymiljöer och kulturlandskap. Landskapet kring Stranne bedöms som intressant för kulturmiljövården p.g.a. sina lämningar från förhistorisk och historisk tid. Mellan Arnäsbacken/Arnäsvall och Öfjärden finns ett kulturhistoriskt samband som är viktigt att bevara så långt som möjligt.

Den sydliga alternativa sträckningen vid Öfjärden slår ut delar av bebyggelsen i byn Stranne och medför att kontakten med Öfjärden försämras. Den norra alternativa sträckningen medger att större delen av byn Stranne bevaras, men passerar närmare byn Hole jämfört med den sydliga sträckningen. Norr om E4:an berör korridoren byn Strann-Nyland, som har ett visst kulturhistoriskt värde med bykärnor från medeltiden. Den sydliga sträckningen över Strann-Nyland passerar över öppet landskap och går söder om bykärnan medan den norra sträckningen passerar mellan bebyggelsegrupperna och i utkanten av det öppna landskapet. Söder om Lill-Mosjön passerar ett fångstgropssystem om tre delar. 1/5 av systemet tas i anspråk vid passagen vilket bidrar till att systemets helhetsvärde förtas.

Oavsett vilket läge som väljs mellan Arnäsvall och Öfjärden kommer betydande påverkan att uppstå i området kring Öfjärden, byn Stranne

och Strann-Nyland. En sträckning norr om Stranne by ger byn möjligheter att bevaras och mindre konsekvenser i landskapet men innebär samtidigt större påverkan på bebyggelsen i Strann-Nyland.

*En passage genom Öfjärden-Stranne bör omsorgsfullt anpassas till kulturlandskapet och järnvägsplanen bör redovisa åtgärder för att minimera ingreppen i miljön. Speciell omsorg bör läggas på miljön vid tunnelmyningarna.*

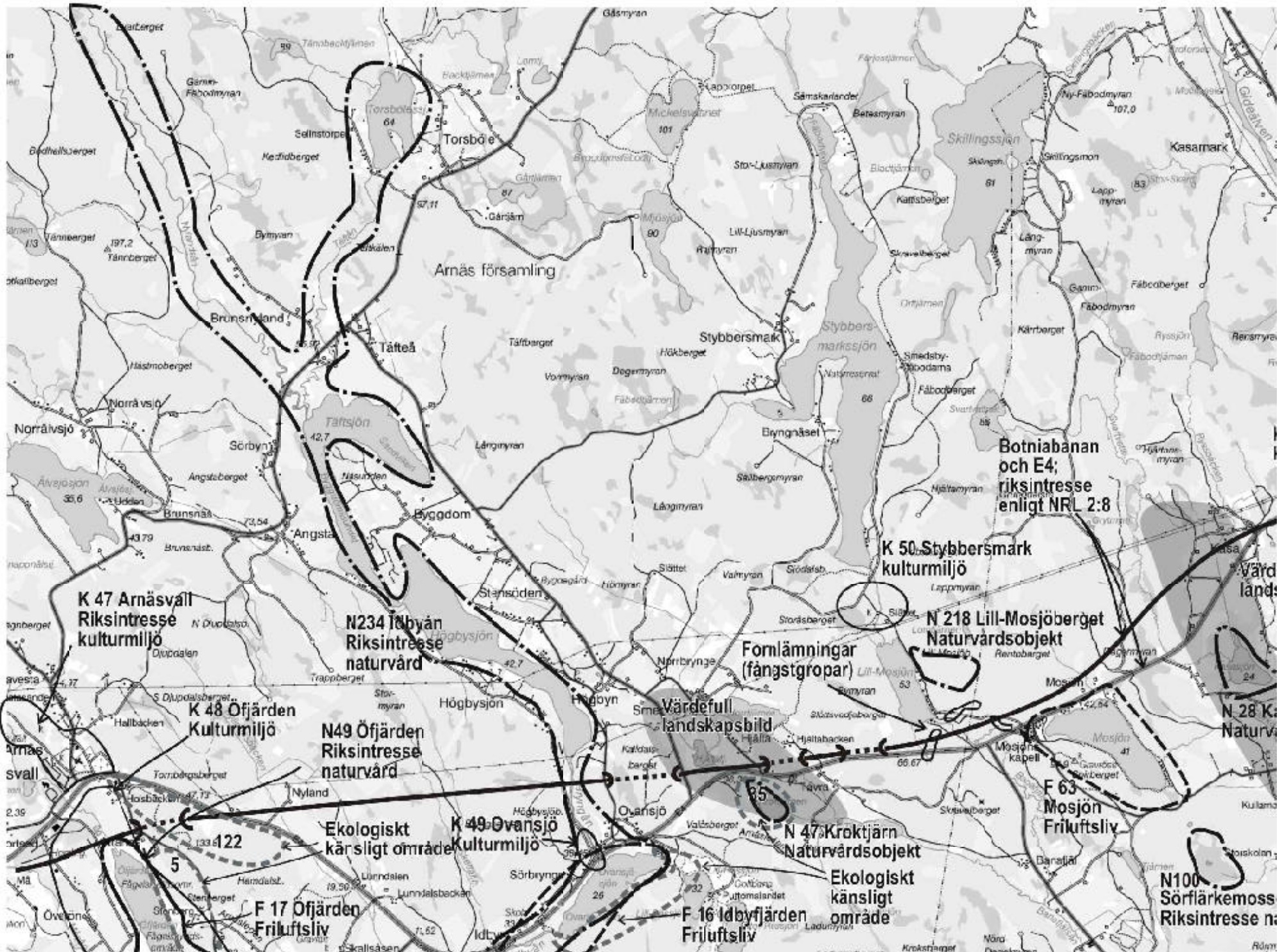
Järnvägen korsar kulturlandskapet i Kasa samt passerar i utkanten av området kring Grundsunda kyrka och Önskatorp. Kyrkan och torpet, som utgjort natthärbärge, sammanbinds av den gamla landsvägen och utgör en bevarandevärd helhetsmiljö. Vid Gideåbacka by kommer några fastigheter med hus av kulturhistoriskt värde att beröras.

*Passagerna förbi Kasa och Grundsunda kyrka/Önskatorp måste utformas så att påverkan minimeras.*

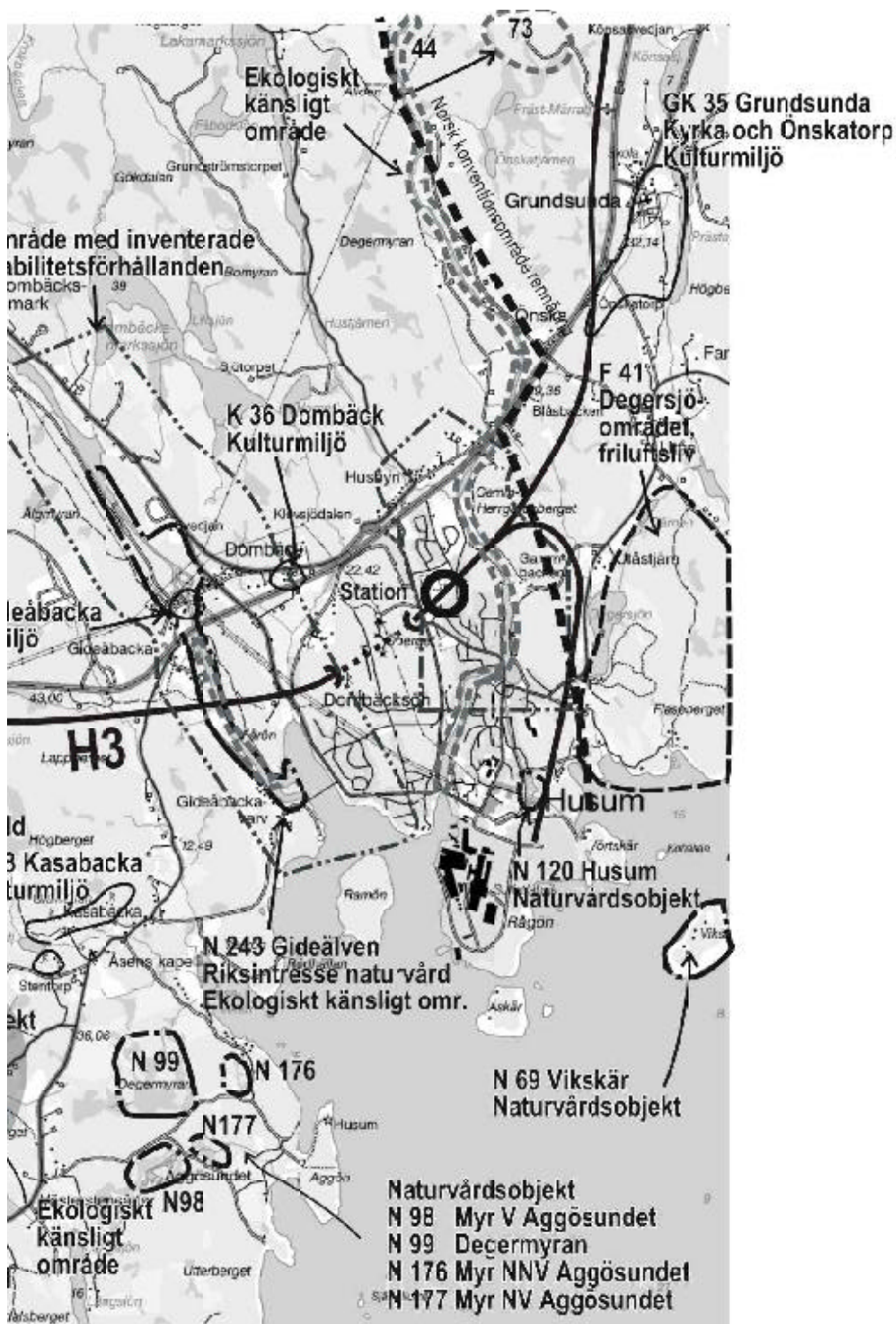
### **Rekreation och friluftsliv**

Sträckningarna passerar ett flertal åsystem av stor betydelse för sportfisket i kommunen. Gideälven, Idbyån och Husån utgör de mest betydande vattendragen med bestånd av ädelfisk, men även Farestaån, Banafjälåån, Ryssbäcken och Mjösjöbäcken hyser fiskeintressen och andra naturintressen. Vattendragen utgör ofta även viktiga vandringszoner för fritt strövande vilt.

*Det är viktigt att hänsyn tas under bygget av broar och passager samt att stor omsorg läggs på utformningen av broar och stödpelare för att minimera påverkan på bl.a. fisket. Det är också viktigt att möjligheten att paddla under broar och passera längs stränder bevaras, och att såväl fisk som fiskare har möjlighet till fri passage.*










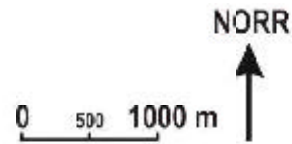




**Förslag till fördjupad översiktsplan för Botniabanan Örnsköldsvik - Husum och Husums samhälle**

**ALLMÄNNA INTRESSEN**

-  Ekologiskt känsliga områden (NRL 2:3). Siffrorna hänvisar till nummer i den kommunomfattande översiktsplanen.
-  Norskt konventionsområde för rennåring (NRL 2:5) (område öster om strecket)
-  Värdefull naturmiljö enligt NRL 2:6. Siffrorna hänvisar till den kommunomfattande översiktsplanen
-  Värdefull kulturmiljö enligt NRL 2:6
-  Värdefullt område för friluftsliv enligt NRL 2:6
-  Område med osäkra stabilitetsförhållandena som har inventerats.
-  Område med värdefull landskapsbild, enligt den kommunomfattande översiktsplanen



Öfjärden- och Stranneberget utgör ett viktigt friluftsområde som ansluter till riksintressanta naturmiljöer för bl.a. fågelskådning och betydelsefulla kulturmiljöer.

*Kombinationen av olika kvaliteter och funktioner i området medför att det är speciellt viktigt att påverkan minimeras i området och att bulleråtgärder vidtas för att dämpa störningarna på det rörliga friluftslivet och upplevelsen av området. Den nordligare sträckningen bedöms ge mindre konsekvenser på friluftslivet liksom på natur- och kulturvärdena.*

Arnäsleden utgör en sju mil lång vandringsled och korsas av järnvägssträckningen på två ställen. Påverkan bedöms inte bli så stor på själva vandringsleden som kan flyttas ett femtiotal meter. Däremot uppstår påverkan troligen på omgivningen och upplevelsen längs leden.

*Omläggning av Arnäsleden och ingrepp i dess omgivning bör ske med stor omsorg.*

Skoterverksamheten är stor i kommunen och 1996 gjordes en skoterledskarta som redovisar de mest aktuella lederna.

*Där järnvägen korsar skoterled ska trafiksäkra passager lösas för skotertrafiken.*

Friluftsområdet Mosjön med bl.a. camping och badplats, passeras av järnvägen i skärning. Eventuellt förläggs en mötesstation hit vilket kan förstärka eventuellt buller med inbromsningsljud och signaler.

Industrispåret och överlämningsbangården till Husumfabriken utgör en barriär mot Degersjöområdet. Området har stor betydelse för de boende i Husum och innehåller elljusspår, skidspår och badplats. Industrispåret passerar även en relativt centralt belägen och betydelsefull fågel-sjö. *Se mer under naturmiljö.*

*Planskilda passager bör lösas i anslutningspunkterna till Degersjöområdet.*

Botniabanan går rakt genom idrottsplatsen i Husums samhälle. Ishall, fotbollsplan etc. bedöms vara möjligt att utnyttja trots att spåret går på pelare över området. Relativt frekventerade bullerstörningar kan dock minska värdet av vistelse i områden avsedda för rekreation. Banan slår ut paviljongen vid idrottsplatsen, som är en välutnyttjad samlingslokal för föreningslivet m.fl.

*I passagen genom Husum och över idrottsplatsen är det speciellt viktigt att bullerdämpande åtgärder vidtas. Planskilda passager till friluftslivs- och rekreationsområden bör lösas.*

### Värdefulla ämnen och material (naturresurslagen 2:7)

Bansträckningen passerar en bergtäkt på Bryngberget och en grustäkt söder om Lill-Mosjön.

Botniabanan väntas ge ett överskott av massor från tunnelbyggen m.m., vilket medför att inget naturgrus ska behöva användas till bygget av banan. Områden för mellanlagring av massor ska redovisas i järnvägsplanen, liksom överskottsmassornas kvalitet, hantering och användning.

### Områden lämpliga för industrier etc. (naturresurslagen 2:8)

Botniabanan utgör riksintresse för kommunikationer. Enligt Vägverket utgör E4:an väg där riksintresse kan komma att hävdas.

I övrigt finns inga områden inom planområdet som bedöms omfattas av NRL 2:8. Inom tätortsområdet finns dock strategiska planområden för industrietablering. Dessa områden berörs inte av Botniabanan förutsatt att tillfarter till och från områdena löses. *Se vidare under kapitlet om utbyggnadsområden för industri, sidan 40.*

En nordlig sträckning av banan norr om Öfjärden (enligt den korridor som redovisades i banutredningen) skulle beröra industri i Arnäs industriområde. I det pågående arbetet med järnvägsplanen har dock Banverket bedömt att ett sydligt lägre är bättre.

Ett industrispår med överlämningsbangård ska knytas till MoDos fabrik i Husum.

Områden värdefulla för totalförsvaret (*naturresurslagen 2:9*)

Botniabanans sträckning berör inga områden av betydelse för totalförsvaret.

### 3.3 Miljö- och riskfaktorer

Generellt ger Botniabanans förutsättningar för minskade miljöstörningar från transportsektorn. Lokalt kan dock den negativa miljöpåverkan bli betydande. Inom 50 m från järnvägen mellan Stranne och Grundsunda finns ett 25-tal bostadshus. Se sidan 33 för en mer detaljerad redovisning.

#### Buller

Bullerspridningen är svår att överblicka allmängiltigt. Landskapet, terrängen, vegetation m.m. har olika inverkan på hur bullret sprider sig. Bullermätningar och behov av bullerdämpande åtgärder måste klaras ut utifrån förutsättningarna i varje enskilt område.

Förutom bullerstörningar på bostadsbebyggelse, skolor, daghem, arbetsplatser, vårdinrättningar och liknande bör även hänsyn tas till bullerutbredningen i landskapet.

Stor omsorg måste ägnas åt att uppnå de riktvärden för god miljökvälighet som finns. Förslag till åtgärder i syfte att klara nedan angivna riktvärden samt effekten av dessa skall redovisas i järnvägsplanen.

#### ***Buller från järnvägstrafik***

Den kommunomfattande översiktsplanen anger riktvärden för buller som överensstämmer med nedanstående riktvärden för miljökvälighet som Banverket redovisar i sin policy för buller och vibrationer. Värdena bör ej överskridas.

#### Ekvivalent ljudnivå:

Utomhus	60 dB (A)
Uteplats, rekreationsyta	55 dB (A)
Inomhus	30 dB (A)

#### Maximal ljudnivå:

Inomhus nattetid i sovrum	45 dB (A)
Uteplats, rekreationsyta	70 dB (A)
Undervisningslokaler (undervisningstid)	45 dB (A)
Arbetslokaler (tyst verksamhet)	60 dB (A)

#### Ekvivalent ljudnivå för områden med låg bakgrundsnivå:

Friluftsområden	40 dB (A)
Rekreationsytor i tätort	55 dB (A)

#### ***Buller från godsbangård***

För bullret från godsbangårdar bör, i enlighet med naturvårdsverkets förslag till långsiktiga miljökvälighetsmål, tillämpas de riktvärden som i Sverige gäller för extern industribuller:

#### **Ekvivalent ljudnivå vid bostäder, vård- och utbildningslokaler:**

Dagtid 07-18	55 dB(A)
Kväll 18-22 samt sön- och helgdag	50 dB(A)
Natt 22-07	45 dB(A)

**För friluftsområden (enligt den kommunomfattande översiktsplanen) är motsvarande ekvivalentnivåer:**

Dag: 45 dB(A), Kväll: 40 dB(A) Natt: 40 dB(A).

**Maximal ljudnivå natt 22-07**

Bostäder, vårdlokaler	55 dB(A)
Friluftsområden	50 dB(A)

Bullerfrågorna i norra Sverige bör ägnas större omsorg än generellt i Sverige då det under en stor del av året förekommer kraftiga inversions-skikt som medför att ljud reflekteras och kan nå marken på relativt stora avstånd från ljudkällan. Detta innebär att ett betydligt större antal människor kan uppleva sig störda även om riktvärdena klaras. Mot bakgrund av detta är det viktigt att uppsatta riktvärden efterlevs och att inga avsteg görs.

Toleransen mot buller är även kopplad till förekomsten av vibrationer. Om vibrationer förekommer sänks toleransen för den bullernivå som man kan acceptera.

*Sträckningen passerar mer eller mindre nära ett antal insjöar med fritidsbebyggelse (Mosjön, Högbysjön, Lill-Mosjön). Det är viktigt att dessa miljöer ägnas stor omsorg när det bl.a. gäller buller så att de bibehåller sina kvaliteter även med Botniabanan.*

*Bullerpåverkan från industrispårsanslutningen och överlämningsbangården måste detaljstuderas i kommande järnvägsplan.*

*När bebyggelse planeras nära järnväg bör en bedömning av eventuella buller- och vibrationsstörningar tas fram i planeringsunderlaget. Nya bostäder skall normalt ej planeras närmare järnvä-*

*gen än 100 meter utan att särskild bullerutredning visat att olägenheter ej kommer att uppstå. Enskilda nya bostäder i befintliga områden bör normalt inte placeras närmare än 50 meter från järnväg.*

## Vibrationer

Vibrationer för tågtrafik är ett problem främst där godstrafik sker på banor med undergrund av finkorniga jordar i närheten av bostadshus. Vibrationsproblem och stomljud kan även uppstå i byggnader ovanför tunnlar.

För permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler eftersträvar Banverket att vibrationer (RMS, 1-80 Hz) inte överskrider en hastighet av 0,4 mm/s och en acceleration av 14 mm/s<sup>2</sup>. Som högsta acceptabla värde anges en vibration av 0,7 mm/s i sovrum nattetid.

## Stomljud

I samband med tunnlar kan det uppstå problem med stomljud. Stomljud kan fortplanta längs sträckor från spårområdet och ge upphov till förhöjda ljudvolymmer i omgivande byggnader. Stomljud går att motverka med tekniska lösningar förutsatt att det sker i ett tidigt stadium av bygget.

Enligt den kommunomfattande översiktsplanen bör ett minsta avstånd mellan järnväg och bostäder på 50 meter eftersträvas.

*I kommande järnvägsplanearbete bör noga utredas och kartläggas vilka områden som kan utgöra riskområden för buller, vibrationer och stomljud, samt vilka nivåer som kan uppstå. Järnvägsplanen skall innehålla beräkningar på buller, vibrationer och stomljud som bl.a. baseras på geologiska grunddata, samt redovisa vilka skyddsåtgärder som avses vidtas för att uppfylla satta normer. Även buller under byggtiden kommer att redovisas i järnvägsplanen. Noggrann uppföljning bör ske efter järnvägens genomförande.*

## Tunnlar

På den aktuella sträckan kommer ett antal tunnlar att uppföras. I samband med tunnlar och tunneldrivning kan olika miljöstörningar uppstå. Risk finns att grundvatten kan förorenas eller dräneras. Vattendrag kan påverkas genom grumling eller förorening från läckvatten eller upplag.

*För att minimera störningar från tunnlar och tunnelarbete är det viktigt att i kommande järnvägsplan presentera noggranna geologiska undersökningar och förslag till skyddsåtgärder.*

*Tunnlar kräver även bygglovprövning och i vissa fall även prövning av vattendomstol.*

## Luftföroreningar

Järnvägstrafik är mycket *skonsam mot luftmiljön* och ger inga direkta avgasutsläpp. En överflyttning av gods- och persontransporter ger istället minskade luftföroreningar. Centrala stationslägen ger bättre förutsättningar för att minska utsläppen från transporter till och från stationen.

## Risker för olyckor med farligt gods m.m.

Farligt gods består av eller innehåller hälso-, miljö- och brandfarliga varor i fast, vätske- eller gasform som kan medföra skador på människor, miljö eller egendom. Allmänt är transporter med järnväg säkrare än vägtransporter avseende olycksrisken. Sker det en olycka på järnväg är godsmängderna däremot oftast större vilket kan medföra större skador/konsekvenser.

Riskerna för att en olycka ska inträffa är minimala jämfört med många andra risker i samhället. Riskerna är t.ex betydligt större med plankorsningsolyckor. Om det sker en omfattande olycka som medför

gasutsläpp eller explosion blir konsekvenserna dock betydligt mer omfattande. Riskerna för att en sådan olycka ska ske är dock i storleksordningen en på hundra miljoner per tågkm.

Utbyggnaden av Botniabanan ger förutsättningar för en överflyttning av transporter av farligt gods från väg till järnväg, vilket innebär att den totala risken för att en olycka med farligt gods skall inträffa minskar.

Den totala mängden farligt gods som fraktas är svårbedömd. Längs E4:an passerar stora mängder gaser och oxiderande ämnen vilket kräver stora skyddsavstånd. En stor del av dessa transporter kommer troligen att överföras till järnväg. Mellan MoDo-fabrikerna i Örnköldsvik och Husum fraktas omfattande mängder med frätande ämnen, bl.a. lut. Dessa transporter går på väg och till stor del genom Husums samhälle vilket medför en betydande olycksrisk. Man bör därför sträva efter att så långt som möjligt överföra denna trafik till järnväg.

Botniabanan kommer att gå genom den centrala bebyggelsen i Husum, vilket gör det angeläget att alla möjliga åtgärder genomförs för att minimera sannolikheten för och konsekvenserna av en olycka.

*Järnvägsplanen bör omfatta en riskanalys som bl.a. redovisar skyddsåtgärder för att minimera skador vid ev. olyckor i känsliga miljöer. Riskplan med åtgärdsbeskrivning och riskhantering bör utarbetas i samband med detaljprojekteringen av banan.*

## Rasriskområden

I den kommunomfattande översiktsplanen redovisas skredriskområden efter undersökningar av SGI 1989. Aktuella rasriskområden redovisas på kartan "Allmänna intressen", s. 26-27.

*Geotekniska undersökningar och utredningar i järnvägsplanen bör klargöra om det inom sträckningarna finns områden med osäkra stabilitetsförhållanden med tanke på jordskred, bergras, stora sättningar etc. samt redovisa ev. åtgärder.*

### 3.4 Övriga intressen och aspekter

#### Landskapsbild och stadsbild

Att dra en järnväg genom det mycket kuperade och omväxlande landskapet innebär stora terrängingrepp i form av skärningar och bankar. Järnvägens påverkan på landskapsbildningen blir störst där stora ingrepp görs i öppna landskap och synliga bergspartier. I den kommunomfattande översiktplanen anges ett antal områden med värdefull landskapsbild som i första hand utgör jordbruksområden med bebyggelse.

Området kring Öfjärden med Stranne, Hole och det markanta Stranneberget är intressant med tanke på kombinationen av olika kvaliteter med natur- och kulturområden, friluftsliv, bymiljöer, öppen landskapsbild, jordbruk samt närheten till Örnsköldsvik. Det ställer höga krav på att järnvägen får en visuellt god utformning i det känsliga landskapet.

Området har en stark koppling till Arnäsvall och Arnäsbacken, ett samband där det öppna landskapet har stor inverkan på upplevelsen och kontakten. Järnvägsutredningens norra och södra sträckningsalternativ påverkar området olika mycket. I korsningen med vägen genom Stranne ligger den sydliga järnvägssträckningen högre över marknivån än den norra sträckningen, vilket medför att landskapsbildningen påverkas mer negativt av den sydliga sträckningen än av den norra. Ingreppet i Stranneberget med en tunnelmynning i sydvästbranten kommer att bli påtagligt och bör därför utformas med omsorg.

Med den sydliga sträckningen korsas E4:an vid Stranne-Nyland i ett öppet jordbrukslandskap, varför ingreppen kan förväntas bli större än i den norra sträckningen som passerar i skogskanten.

Hjälta och Kasa är andra hävdade markområden med jordbruksbebyggelse som korsas av sträckningarna. Järnvägen ger betydande påverkan på det öppna landskapet i Kasa, och slår även ut viss bebyggelse-

se. Banan passerar därefter centralt genom Husum, dit järnvägsstationen förläggs. Det kan upplevas som både positivt och negativt för stadsbildningen. Industrispåret kommer att passera bebyggelsen i Vörnsvikens.

*Det är viktigt med väl studerade landbroar i stället för bank vid Öfjärden-Stranne. För landskapsbildningen är det en fördel om banan läggs i ett nordligt läge. I Kasa bör påverkan i det öppna landskapet minimeras och banan i största möjliga mån byggas på en landbro istället för på bank. Passager över vattensystem nära befolkade områden bör utformas med omsorg. En låg banprofil vid passage av de känsliga och väl synliga banavsnitten bör eftersträvas. Generellt kan intrycket av järnvägen minska genom olika åtgärder i landskapet, t.ex. höjning av omgivande mark, iordningställande av flacka slänter o.dyl.*

Den påverkan på stadsbild och bebyggelsemiljö i centrala Husum som järnvägen kommer att medföra behöver inte bli negativ. Samhället har alltid påverkats av tekniska anläggningar, och en ny järnväg kan komma att utgöra en viktig del i samhällets utveckling. Det är angeläget att stor omsorg läggs på utformningen av järnvägen genom samhället.

Botniabanan berör ej karterade kulturhistoriskt intressanta bebyggelsemiljöer i Husum.

#### Barriärer och passager

Barriärer kan vara ett hinder både funktionellt och visuellt. Funktionella barriärer förhindrar god tillgänglighet och ekologisk spridning mellan områden. Den visuella barriären motverkar utsikt och visuell kontakt, upplevelsen av landskapet och den sociala kontakten mellan byar och med annan bebyggelse. Järnvägen kan bilda en barriär mot omgivningen och försvåra den sociala kontakten med boende i omgivningen. För dem som valt att bosätta sig i en bymiljö torde detta utgöra ett stort ingrepp i boendemiljön.

Järnvägen ger fysiska barriäreffekter för jordbruk, skogsbruk och boende. De funktionella barriäreffekterna bedöms i de flesta fall gå att mildra med planskilda passager.

*Inom tätbebyggt område, områden för skogs- och jordbruksverksamhet, det rörliga friluftslivet, viltområden etc. är det speciellt viktigt att funktionell tillgänglighet beaktas och att planskilda passager är välplacerade och finns i tillräcklig omfattning för att järnvägen inte ska utgöra ett hinder.*

De visuella barriärerna är svårast att lösa. Banan går generellt högt vilket påverkar passager genom låglänta partier som dalgångar etc. Det är oftast dessa områden som utgör en betydelsefull landskapsbild med bebyggelse och jordbruk som är av värde för bygdens karaktär.

*Åtgärder för att minimera järnvägens visuella barriäreffekter bör redovisas i järnvägsplanen. I vissa fall kan landbroar eller terrängmodellering skapa en godtagbar lösning, men även andra möjligheter bör prövas.*

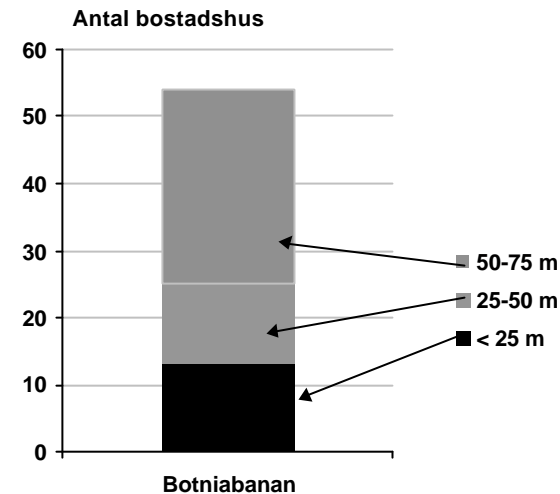
### Berörda bostadsfastigheter

Påverkan på bostäder omfattar dels inlösen av byggnader där banan ska gå, dels den förändring av boendemiljöerna i tätorter och på landsbygden som den nya järnvägen ger upphov till. När delar av bebyggelsegrupper slås ut får de hus som blir kvar ofta en helt förändrad livsmiljö.

Järnvägsplanen kommer att klara ut vilka fastigheter som måste lösas in och vilka åtgärder som ska vidtas för att övriga fastigheter som ligger i närheten av banan inte ska drabbas av negativ miljöpåverkan. Huruvida en fastighet kommer att bli inlöst eller ej beror inte bara på avståndet till banan, utan också på vilka störningar som kan förväntas och vilka åtgärder för t.ex. bullerdämpning som är möjliga att göra vid den aktuella fastigheten.

Banutredningen redovisar hur många bostadsfastigheter som finns inom olika avstånd kring banan. Av figuren här nedan framgår att det finns ett 25-tal bostadshus inom 50 meters avstånd från järnvägen.

När bostadsfastigheter slås ut bör ambitionen vara att som ersättning erbjuda nya, attraktiva boplatser.



Antal bostadshus på olika avstånd från Botniabanen Stranne-Grundsunda.

### Påverkan under byggtiden

Påverkan under byggtiden är av övergående karaktär men kan ge konsekvenser och störningar i form av t.ex. buller, vibrationer och lukt från olika typer av ingrepp, t.ex. massupplag, transporter, borning, sprängning, schaktning, rivningsarbeten, arbetsmaskiner, pålning etc.

Även tidpunkten för arbetet påverkar omfattningen av störningarna. Ett bygge som pågår dygnet runt i anslutning till bl.a. bostadsbebyggelse medför påfrestningar för de boende. Detta kommer att närmare redovisati järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

*Byggnadsarbetet bör bedrivas så att störningar på natur och människor blir så minimala som möjligt.*

### 3.5 Byggnadskostnader

#### Anläggningskostnader

Banverket angav i banutredningen följande kostnader för hela sträckan Örnköldsvik - Husum - Grundsunda.

*Miljoner kronor, prisnivå 1996-01*

	S1+H3
Huvudspår	1 150
Industrispår	95
Övergripande kostnader	60
Etappanslutning Ö-vik	90
<i>Summa</i>	<i>1 395</i>

#### Kommunens kostnader

Kommunens kostnader för Botniabanan kommer att utgöras dels av stationsbyggnaden, dels av anslutande vägar, parkeringsplatser och dylikt som behövs kring stationen. De kostnader som anges nedan är endast uppskattningar som kommer att preciseras i det fortsatta arbetet.

Stationsbyggnaden vid idrottsplatsen bedöms kosta ca 5 miljoner kronor med hissar, trappor, väderskydd m.m. Dessutom tillkommer ca 1,7 miljoner kronor för för gata, parkering och mark. Totalkostnaden blir alltså knappt 7 miljoner kr.



### 3.6 Översikt av Botniabanans konsekvenser Stranne - Grundsunda

Intresse/aspekt	Botniabanans påverkan och konsekvenser
<i>Allmänna intressen enligt naturresurslagen (NRL). (Inom parantes kapitel och paragraf i naturresurslagen).</i>	
Ekologiskt känsliga områden (NRL 2:3)	Stranneberget och Öfjärden berörs. En nordlig sträckning vid Stranne ger mindre konsekvenser. Berör Gideälven och Husån.
Jord- och skogsbruk (NRL 2:4)	Berör jordbruksmark i Stranne, Strann-Nyland, Hjalta och Kasa.
Rennärningen (NRL 2:5)	Tangerar norskt konventionsområde. Samråd kring lämpliga former för passage över järnvägen bör ske.
Naturvärden (NRL 2:6)	Berör riksintresse vid Öfjärden och Idbyån samt fågelskyddsområdet vid Öfjärden. Berör södra delen av riksintresse Gideälven. Påverkar miljö och vattensystemet vid Mjösjöbäcken. Berör även Husån som är viktig för havsöring. Industrispåret berör även fågelsjön väster om Vörnsviken
Kulturvärden (NRL 2:6)	Berör värdefullt kulturlandskap vid Öfjärden, samt byn Strann-Nyland som har ett visst kulturhistorisk värde (ej redovisat i den kommunomfattande översiktsplanen från 1990). Fångstgropssystem passeras söder om Lill-Mosjön (ej i den kommunomfattande översiktsplanen). Korsar kulturlandskapet i Kasa och Önskatorp.
Friluftsliv (NRL 2:6)	Passerar flertal åsystem av betydelse för sportfisket, friluftsområdet vid Öfjärden-Stranneberget. Arnäsleden påverkas på två ställen. Skoterleder berörs. Industrispår och överlämningsbangård utgör barriär mot Degersjöområdet. Idrottsplatsen berörs men bedöms vara möjlig att nyttja. Paviljongen måste rivas.
Värdefulla ämnen och material (NRL 2:7)	Ingen täktverksamhet eller annan utvinning av värdefulla ämnen och material berörs. Passerar intill täkt på Bryngeberget.
Områden värdefulla för industriutbyggnad etc. (NRL 2:8)	Botniabanen utgör riksintresse. E4:an utgör väg där riksintresse kan komma att hävdas. Därutöver berörs inga områden enligt NRL 2:8.
Totalförsvaret (NRL 2:9)	Inga områden berörs.

Intresse/aspekt	Botniabanans påverkan och konsekvenser
<b>Miljö- och säkerhetsaspekter</b>	
Buller, vibrationer, stömljud	Översiktsplanen anger gränsvärden som ska uppnås. Ett 25-tal bostadshus ligger inom 50 meter från järnvägen.
Luftföroreningar	Den nya järnvägen ger förutsättningar för överföring av transporter från väg till järnväg, vilket minskar utsläppen av luftföroreningar.
Olycksrisker	En överflyttning av transporter till järnväg minskar den totala olycksrisken. Viktigt att åtgärder genomförs för att minimera sannolikheten för och konsekvenserna av en olycka.
<b>Övriga aspekter</b>	
Påverkan på landskapsbild/stadsbild	Berör värdefull landskapsbild kring Öfjärden, Hjalta och i Kasa. Påverkan på tätortsmiljön kring idrottsplatsen.
Barriärer och passager	Järnvägen ger fysiska barriäreffekter för jordbruk, skogsbruk och boende.
Antal berörda bostadsfastigheter	Ett 25-tal bostadshus ligger inom 50 meter från järnvägen.
Ekonomi	Anläggningskostnad 1 395 miljoner kr Kommunens kostnad ca 7 miljoner kr.

## 4. Husums samhälle

Botniabanan är den tunga och dominerande frågan i denna översiktsplan. Det finns dock många andra frågor som rör mark- och vattenanvändningen som är viktiga för Husum. Dessa redovisas i detta kapitel. Många hänger samman med Botniabanan och behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet.

### 4.1 Botniabanans sträckning genom Husum

I bilaga 8 (s. 73-74) redovisas detaljerade skisser över banans sträckning genom vissa delar av samhället. De lösningar som skisseras beträffande vägar etc. är endast preliminära och kan komma att ändras i det fortsatta arbetet.

### 4.2 Husum idag

Invånarantalet både i Husum tätort och i hela Grundsunda församling har minskat under en lång följd av år.

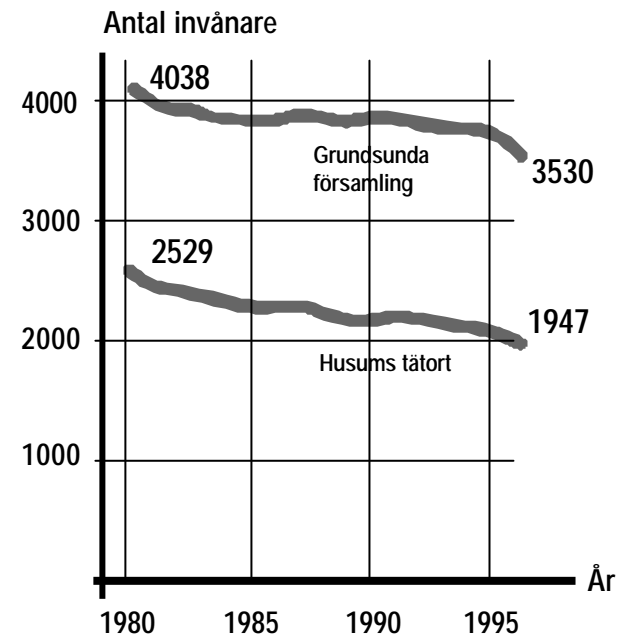
Bostadsbyggandet har varit relativt begränsat under 80- och 90-talen, och efterfrågan bedöms liten även idag. Under slutet av 80-talet byggdes dock flerbostadshus vid Nybovägen centralt i samhället.

Förutom de stora investeringar som skett i Modos fabrik har också en hel del offentliga investeringar också skett i Husum. Några exempel:

- 1981 Nytt sjukhem vid Grundsundahemmet
- 1982 Vårdcentral och folktandvård (om- och tillbyggnad)
- 1987 Ny ishockey/idrottshall

- 1989 Ny högstadieskola
- 1990 Nya Fabriksvägen
- 1994 Lax/fisktrappa vid dammen (Husån)
- 1995 Låg- och mellanstadieskolan repareras/byggs om för kombinerade lokaler för skola och fritidshem.

I en rapport från SABO (de kommunägda bostadsföretagens riksorganisation) har förhållandena på bostadsmarknaden i Husum studerats utifrån problemet med de många outhyrda lägenheter som ÖviksHem har i samhället. Rapporten pekar bl.a. på vilka faktorer i boendet som husumborna tycker är viktiga.



*Befolkningsutvecklingen i Grundsunda församling respektive Husums tätort 1980 - 1996. Källa: Demopak.*

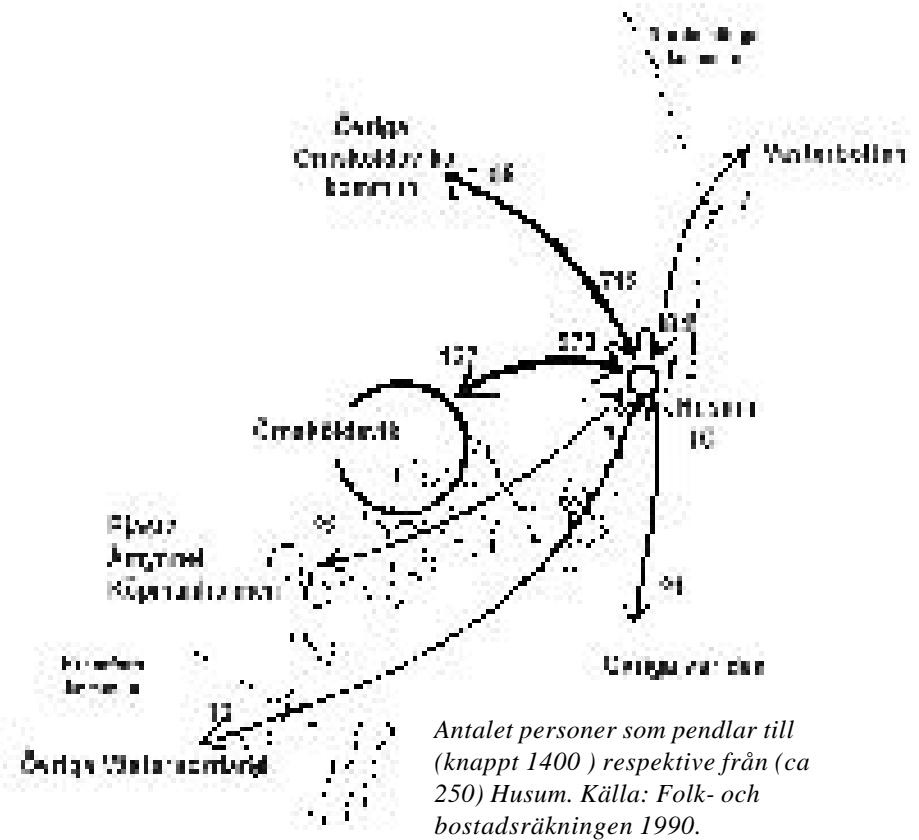
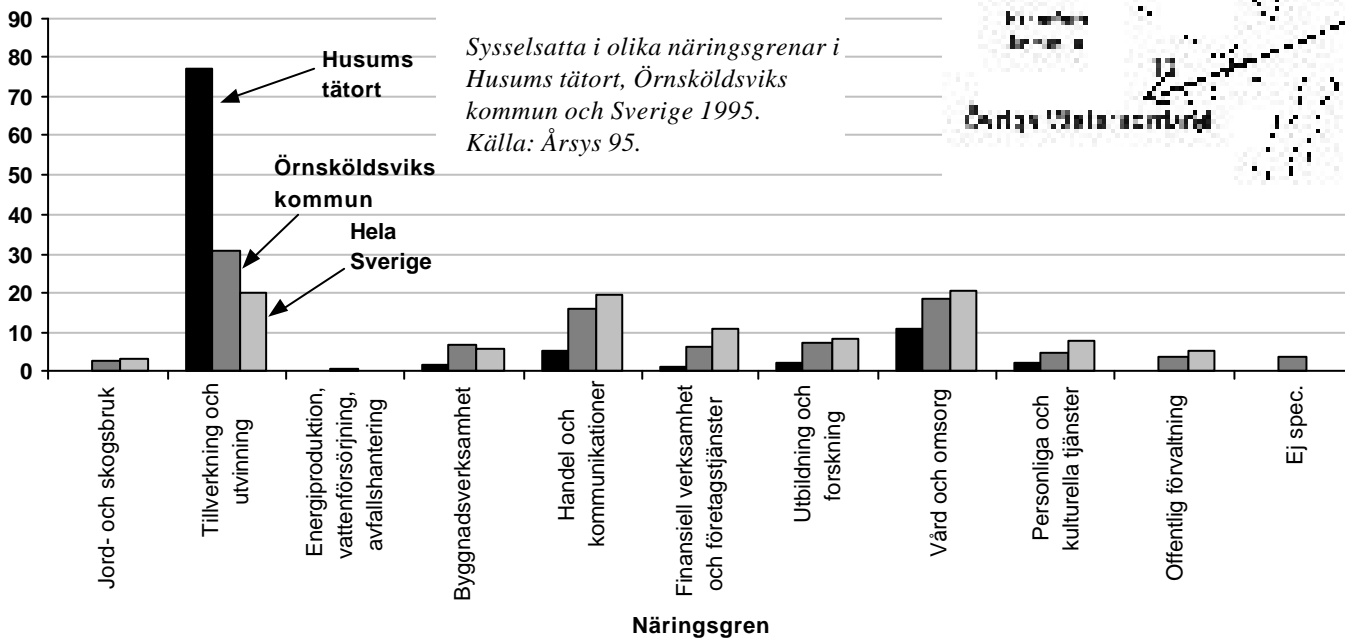
### 4.3 Många pendlar in till Husum för arbete

I Husums tätort finns ca 1800 arbetstillfällen (1995), varav 77 procent är inom industrin (framför allt i MoDo-fabriken, som 1997 hade ca 1300 anställda). Motsvarande siffra för hela kommunen och hela Sverige är ca 30 respektive 20 procent. Av de boende i Husum med förvärvsarbete arbetar 58 procent inom industrin.

Inpendlingen till Husum är omfattande. Totalt pendlar ca 1300 personer in från övriga kommunen till Husum. Många bor alltså i Örnsköldsvik eller på den omgivande landsbygden och jobbar i Husum.

Förvärvsfrekvensen (dvs hur stor andel av befolkningen i arbetsför ålder som arbetar) är lägre för kvinnor men högre för män jämfört med både hela kommunen och hela Sverige.

Procent av samtliga arbetstillfällen



#### 4.4 Järnvägsstationens betydelse för bebyggelseutveckling och markanvändning i Husum

Som redovisas i avsnitt 2.3 kommer en järnvägsstation i Husum att förbättra förutsättningarna för en positiv utveckling av samhället. Det kommer att bli lättare att bo i Husum eftersom arbetsmarknaden vidgas, och Husum kan också bli intressantare för etablering av nya arbetsplatser.

Av erfarenhet från andra orter vet vi att mark nära järnvägsstationer kan bli attraktiv för exploatering. Även om själva stationen i Husum inte blir en så stark attraktionspunkt att den drar till sig ytterligare anläggningar av betydelse, är det viktigt att ge förutsättningar för en långsiktig utveckling av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter inom stationens närområde. Detta bör studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Möjlighet till viss förtätning med nya bostäder nära stationen finns bl.a. på Mon. Under utställningen har förslag på bostadsområden vid Gammbacken och öster om Dammen inkommit som får prövas i det fortsatta arbetet (se nedan). I norra centrumområdet finns möjlighet att bygga bostäder, service och arbetsplatser. Järnvägsstationen kan komma att stärka centrumområdet och dess utveckling.

För att underlätta nyttjandet av järnvägen är det viktigt att utforma och lokalisera gång- och cykelvägar, tillfarter, parkeringar och busshållplatser så att stationen blir så lättillgänglig som möjlig. Det är också mycket viktigt att stationsområdet får en attraktiv utformning. Det innebär att stationen och den omgivande miljön bör ges en estetiskt tilltalande och funktionell utformning.

#### 4.5 Utbyggnadsområden för bostäder

För Husum som helhet förväntas inga större utbyggnader av bostäder eller industrier. De utbyggnadsmöjligheter som finns utgörs främst av förtätning av befintliga bostadsområden eftersom samhället är relativt utsprikt. De utredningar om utbyggnadsområden som gjorts har visat på stora svårigheter att finna lämplig utbyggnadsmark inom rimliga avstånd från skola och annan service.

Under utställningstiden inkom flera synpunkter på de utbyggnadsområden som redovisades i planförslaget, och förslag på nya bostadsområden lämnades också (se nedan). För att klara ut förutsättningarna och lämpligheten för utbyggnad i de olika områdena behövs det ytterligare utredningar.

Kommunens uppfattning är att det är mindre lämpligt att planera för nya bostadsområden norr om E4. Det skulle splittra samhället och ge långa avstånd till service och arbetsplatser.

Under utställningen har förslag på utbyggnad av bostäder i Husbyn norr om E4 lämnats. De fortsatta utredningarna kring utbyggnadsområden får visa om det finns anledning att ompröva kommunens syn på byggande norr om E4.

##### Fårön

Fårön reserveras för eventuell framtida bostadsutbyggnad. Lämpligheten är dock osäker eftersom Botniabanan passerar genom södra delen av området. Förutsättningarna för utbyggnad måste därför studeras noggrannare. Långa avstånd till Husums centrum och skolan är också nackdelar med området.

## Linaberget

Linaberget föreslås för framtida bostadsutbyggnad. Området rymmer ett 30-tal småhus. Planläggningen av området har påbörjats men avbrutits på grund av den låga efterfrågan på bostäder.

Det är viktigt att järnvägstunneln genom Linaberget utformas så att framtida bostäder i området inte blir utsatta för s.k. stomljud från järnvägen.

## Centrumområdet norr om Husån

föreslås för förtätning med flerbostadshus, bl.a. äldreboende. Utbyggnad av service och arbetsplatser är också lämplig i området. Hur utbyggnaden kan ske bör studeras noggrannare.

## Förtätning

Kommunen är generellt sett positiv till förtätningar av bebyggelsen (utanför yttre skyddszonen kring fabriken, se sidan 44). Möjlighet till förtätning med nya bostäder finns bl.a. på Mon och i norra centrumområdet. Enstaka småhus som förtätning i befintliga bostadsområden kan också prövas i Dombäck och Husbyn norr om E4.

## Husbyn, norr om E4

Under utställningen har föreslagits att reservera mark i området för utbyggnad av bostäder. I programmet för Husum (godkänt 1981) utgick området som exploateringsområde. Förutsättningarna för utbyggnad av området bör studeras noggrannare.

## Gambacken och området öster om Dammen

Under utställningen inkom förslag om utbyggnad av bostäder här. Områdena har tidigare inte redovisats, framför allt beroende på höga exploateringskostnader. Med en järnvägsstation vid idrottsplatsen kan intresset för en exploatering bli större i framtiden. Förutsättningarna för en utbyggnad bör därför närmare studeras.

## 4.6 Utbyggnadsområden för industri

Efterfrågan på ny industrimark har varit liten de senaste åren. Kommunens målsättning är att det inom samhället skall finnas industrimark som på kort tid ska kunna färdigställas för etablering.

Under utställningstiden inkom flera synpunkter på de utbyggnadsområden som redovisades i planförslaget, och förslag på nya industriområden lämnades också (se nedan). Förutsättningarna för utbyggnad bör därför studeras noggrannare.

### Dombäck, norr om E4

föreslås för utbyggnad av industri. Intressant för verksamheter med behov av skyltläge mot E4. Det förutsätter att Bruksvägen (norr om E4) stängs av mot E4, vilket innebär att trafiken till industriområdet måste gå över den planskilda korsningen längre åt nordost, en omväg på ca två kilometer för trafiken söderifrån.

Under utställningen inkom synpunkter på områdets användning. Vilka verksamheter som är lämpliga i området bör därför studeras närmare.

### Dombäck, norr om flygfältsvägen

Under utställningen inkom förslag att reservera området norr om flygfältsvägen i anslutning till och öster om LOLAB:s nuvarande anläggning. Förutsättningarna för utbyggnad har tidigare studerats av kommunen och bedömdes mindre lämpliga. Fortsatt utredning krävs.

### Öberget

Öberget föreslås för viss komplettering med småindustri. Området är delvis planlagt för småindustri och har i vissa delar dåliga markförhållanden.

### Dombäcksåkern

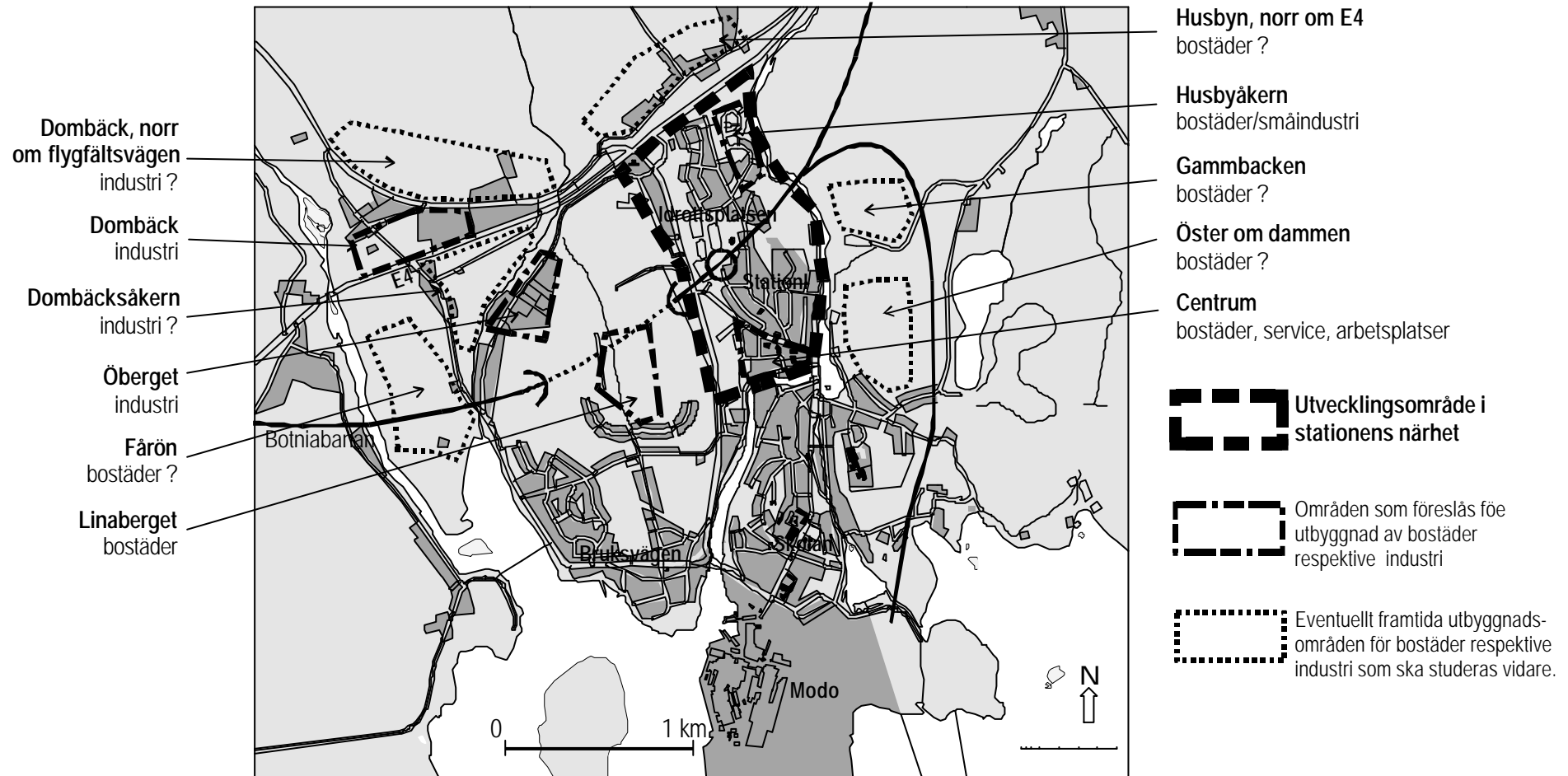
Redovisades i utställningen som ett område för eventuell framtida industriutbyggnad på lång sikt. Förutsättningarna för utbyggnaden är dock osäkra p.g.a. dåliga markförhållanden.

## Husbyåkern

Husbyåkern utgörs av ett tidigare för bostadsändamål planlagt område som vid behov ska ändras till industriändamål. Möjligheten till kombinationstomter för bostäder/småindustri/hantverk närmast Movägen ska prö-

vas när planen ändras. Under utställningen har också andra förslag på områdets användning inkommit. Efterfrågan bedöms dock liten för närvarande, varför planarbetet avvaktas.

## Utbyggnadsområden i Husum



## 4.7 Trafikfrågor

### Gång- och cykelleder

På kartan här intill redovisas ett huvudnät för den långsiktiga utbyggnaden av gång- och cykelleder i Husums samhälle. Olika delar av nätet har prioriterats i olika klasser. Delsträckor med *klass A* bedöms mest angelägna att färdigställa och omfattar följande delar:

- cykelled längs Fabriksvägen på sträckan Bruksvägen (vid idrottsplatsen) ner till Vibergsvägen, och därifrån in på befintlig gång- och cykelled i Strandvägens förlängning söderut
- på en ny bro över Husån i Kolbacksvägens förlängning och vidare över Tallåsen ner mot skolan
- längs Strandvägen-Gistvällsvägen
- längs Bruksvägen mellan skolan och fabriksentrén.

*Klass B* omfattar cykelled längs Bruksvägen mellan skolan och Fabriksvägen (vid idrottsplatsen) och längs Bruksvägen på Dombäcksön.

*Klass C* omfattar cykelled längs Movägen.

Sträckor med heldragen linje föreslås få separata gång- och cykelbanor. På sträckor med streckad linje får gång- och cykeltrafiken gå i blandtrafik med bilar. Vilka åtgärder som behövs på delsträckorna, samt tidpunkten för delsträckornas utbyggnad, ska redovisas i en genomförandeplan och därefter inarbetas i budgeten.

Med en station vid idrottsplatsen förstärks behovet av cykelleden längs Fabriksvägen. Behovet av den leden är dock stort även utan järnvägsstationen. Vidare måste Movägen stängas av upp mot Bygelvägen. Kommunen förutsätter dock att gång- och cykeltrafiken kan ledas över järnvägsspåret. Se skiss i bilaga 8a (s. 73).

Gång- och cykelförbindelser kan också byggas till stationen från Solbacksområdet.

Vid eventuell utbyggnad av bostäder på Fårön föreslås en utbyggnad av gång- och cykelled längs Bruksvägen.

Under utställningen har förslag inkommit om en gång- och cykelförbindelse från Husbyn under/över E4 ned mot samhället. Önskemål om en gång- och cykelväg till Råggärdan och en gång- och cykelbro över Husån där järnvägen kommer att passera ån har också inkommit. Det får prövas i det fortsatta arbetet.

I det fortsatta arbetet bör gång- och cykelvägar studeras noggrannare för att på bästa sätt kunna sammanbinda järnvägsstationen med boende, service och arbetsplatser.

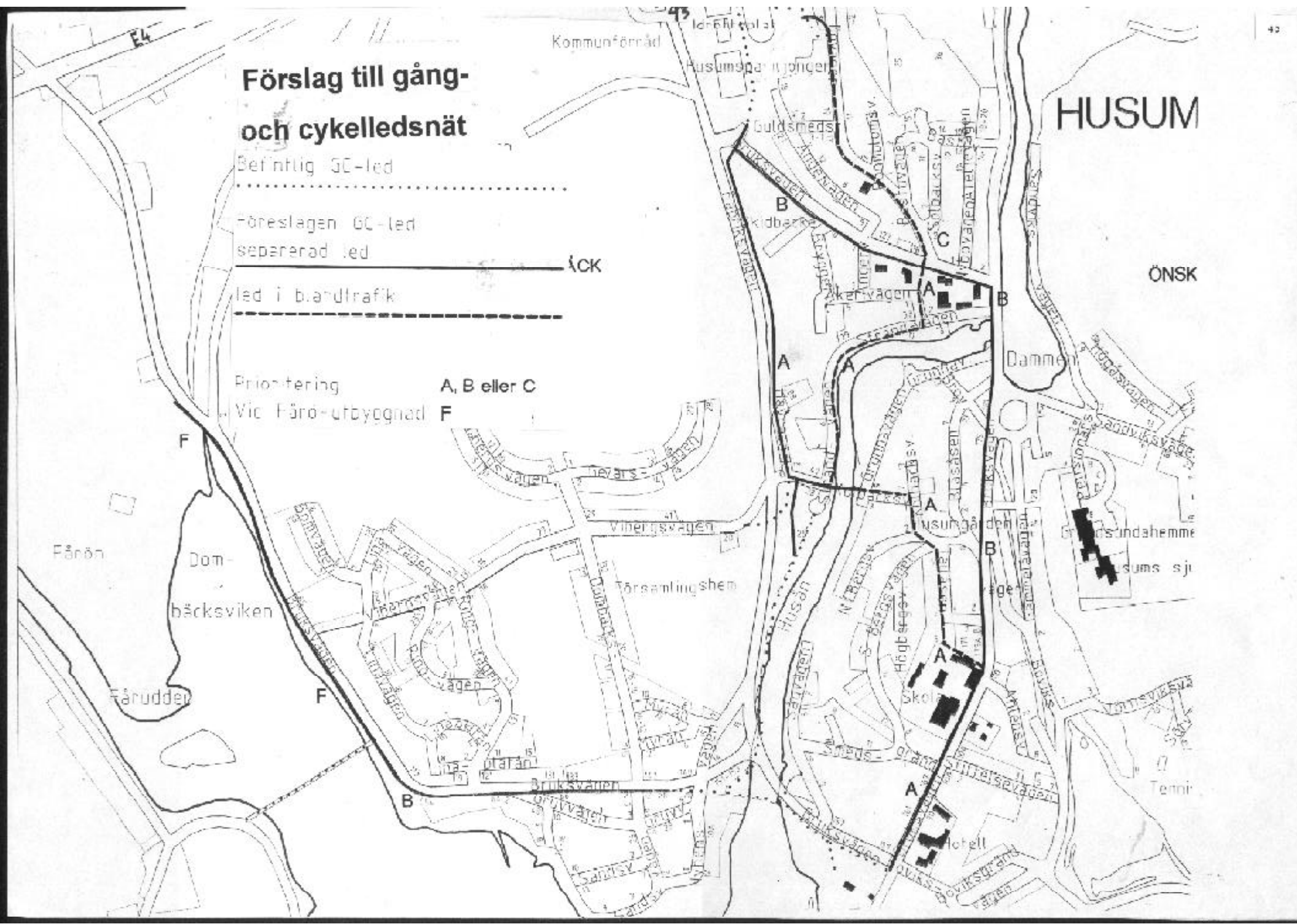


# Förslag till gång- och cykelledsnät

- Befintlig GC-led
- Förslagen GC-led
- separerad led
- led i blandtrafik

Prioritering  
Vic Färo-utbyggnad

A, B eller C  
F



## HUSUM

ÖNSK

Dammen

Husums sjukhus

Husums kyrka

Kommunförråd

43

E4

F

A, B eller C

F

B

B

B

B

B

A

A

A

A

A

A

A

A

Fåröns viken

Dom-  
bäcksviken

Fårudden

Församlingshem

Skola

Tennis

Husums sjukhus

Dammen

43

Kommunförråd

Husums kyrka

Guldsmids

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Dammen

Husums sjukhus

Husums kyrka

ÖNSK

## HUSUM

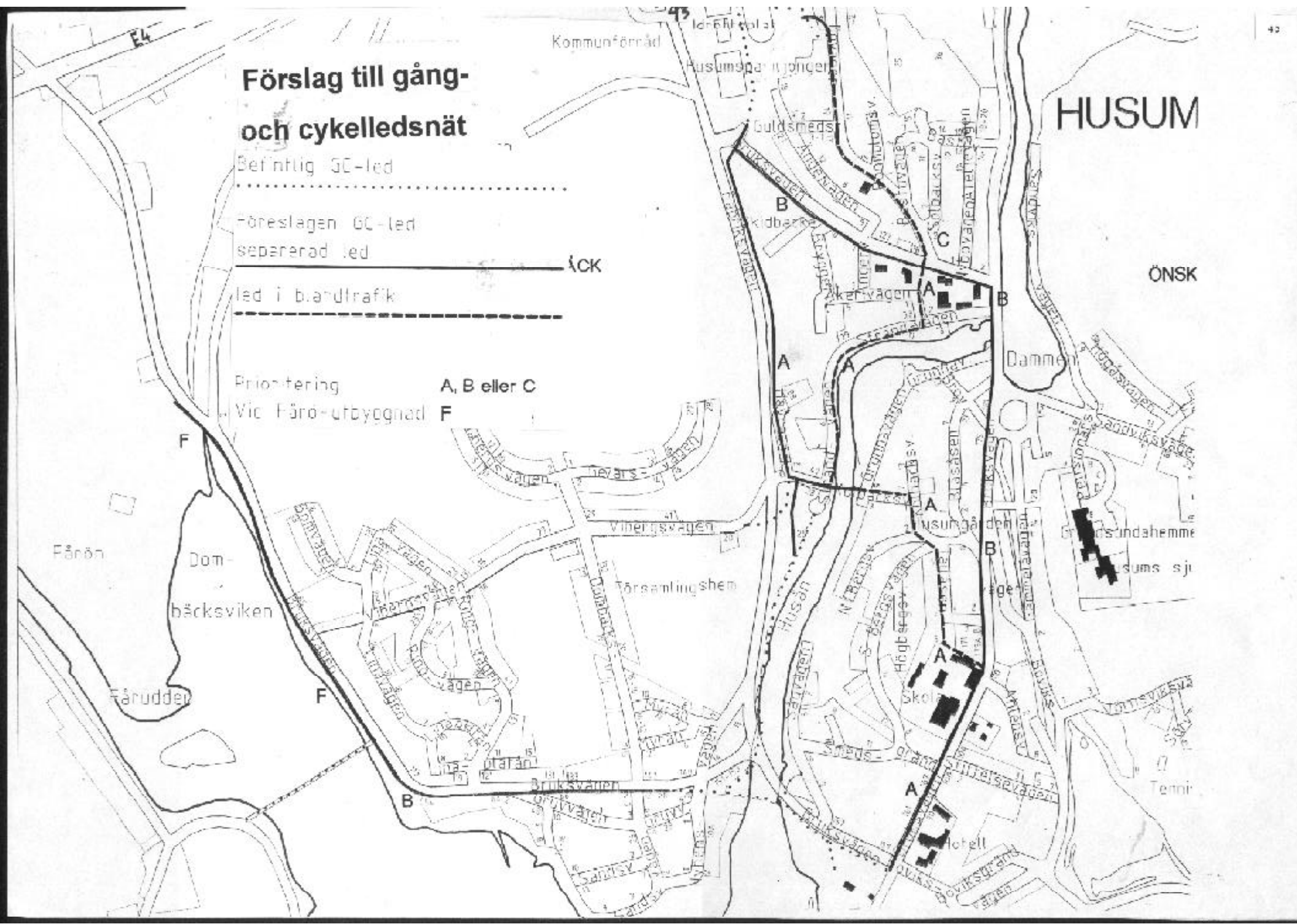
E4

# Förslag till gång- och cykelledsnät

- Befintlig GC-led
- Förslagen GC-led
- separerad led
- led i blandtrafik

Prioritering  
Vic Färo-utbyggnad

A, B eller C  
F



Dammen

Husums sjukhus

Husums kyrka

Kommunförråd

43

E4

F

A, B eller C

F

B

B

B

B

B

A

A

A

A

A

A

A

A

Fåröns viken

Dom-  
bäcksviken

Fårudden

Församlingshem

Skola

Tennis

Husums sjukhus

Dammen

43

Kommunförråd

Husums kyrka

Guldsmids

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Skolegården

Dammen

Husums sjukhus

Husums kyrka

ÖNSK

## HUSUM

### Avfarter från E4 till Husum och övriga trafiksäkerhetsfrågor

Målet för trafiksäkerhetsarbetet är den s.k. nollvisionen; på sikt skall antalet dödade och allvarigt skadade i trafiken ner till noll. Det innebär bl.a. att stor vikt läggs på trafiksystemens utformning och funktion. Kommunerna har fått utökade befogenheter att bl.a. begränsa hastigheten på alla gator och vägar inom tätbebyggt område.

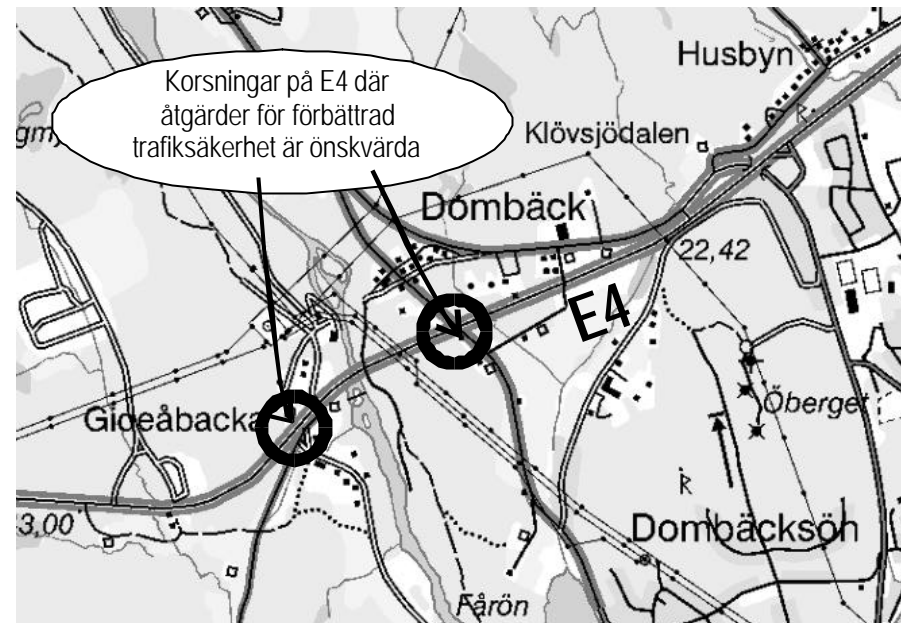
Några aktuella trafiksäkerhetsfrågor i Husum:

- Korsningar på E4 i Gideåbacka och vid Dombäcksåkern bör ses över från trafiksäkerhetssynpunkt. Avstängning av både av- och påfarterna till E4 vid Dombäck bör prövas.
- Kommunen utreder hur säkerheten i korsningen mellan Bruksvägen och Boviksgränd vid fabriksentrén ska kunna höjas
- Kommunen studerar också eventuellt behov av nedsatt hastighet längs Vibergsvägen.

En synpunkt som framförts är att tillfarten till Fabriksvägen för norrgående trafik på E4 bör förbättras genom att en ny avfart byggs från E4 till Industrivägen. Vägverket och kommunen har hittills inte bedömt att det är en nödvändig eller lämplig lösning.

En annan synpunkt som inkommit under utställningen är att bredda Fabriksvägen norr om korsningen med Bruksvägen. Det ska studeras vidare.

Vid utbyggnad på Fårön krävs upprustning av västra delen av Bruksvägen.



### 4.8 Skyddszoner kring Modos industrier

Den kommunomfattande översiktsplanen (antagen 1990) redovisar en *inre* och en *yttre skyddszon* kring bl.a. MoDos industrier i Husum. Dessa zoner utgör en sammanvägning av miljö- och säkerhetsriskerna kring industrin med beaktande av den befintliga bebyggelsen, och ger rekommendationer för kommunens prövning av nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter.

Räddningstjänsten har nyligen gjort en översyn över skyddszonernas gränser och kommit fram till att den nuvarande avgränsningen bör bibehållas.

Rekommendationer enligt den kommunomfattande översiktsplanen från 1990:

- inom den *inre skyddszonen* tillåts inga nya störningskänsliga verksamheter (t.ex. bostäder). Befintliga bostäder och dylikt bör inlösas av industrin. Nya verksamheter som ökar miljöstörningarna eller säkerhetsriskerna utanför skyddszonen skall undvikas.
- inom den *yttre skyddszonen* bör nya bostäder och andra störningskänsliga verksamheter undvikas. Enstaka kompletteringar och förtätningar som förbättrar områdets standard och bebyggelsemiljö liksom byggnader där likvärdiga alternativ saknas bör dock kunna tillåtas. För kvarteret normalstora tomter bör normalt inte delas och antalet lägenheter per tomt bör normalt inte utökas.

## 4.9 Centrum

Idag finns två centrumområden i Husum på ca en kilometers avstånd från varandra. Det är det gamla centrumområdet i södra delen av samhället kring torget, och det nya centrumområdet norr om Husån med bl.a. Konsum- och ICA-butik.

Uppdelningen i två centrumområden bedöms vara en nackdel för samhället. Centrumbildningen försvagas och det blir otydligt vad som är den naturliga samlingsplatsen i Husum.

Södra centrum ligger nära Modos fabrik och inom den s.k. inre skyddszonen kring fabriken, och bör därför inte utökas. Eventuell tillkommande kommersiell service bör i första hand lokaliseras till det norra centrumområdet. Här finns goda utvecklingsmöjligheter och utrymme för eventuell ny service att etablera sig. Det norra centrumområdet får ett gynnsamt läge nära den nya järnvägsstationen. Hur området kan byggas ut ska studeras noggrannare.

## 4.10 Sammanställning av frågor som ska utredas vidare

Många frågor behöver utredas vidare i dialog med husumborna. Vissa frågor hänger samman med stationens lokalisering. Översiktsplanarbetet för Husums samhälle bör alltså bedrivas vidare.

### *Utbyggnadsområden för bostäder och industri*

- *Stationens närområde* (ca 500 - 1000 meter från stationen). Möjligheterna till en långsiktig utveckling av bostäder, arbetsplatser och andra verksamheter bör klaras ut.
- *Fårön*. Förutsättningarna för utbyggnad av bostäder med en järnväg genom södra delen av området.
- *Norra centrumområdet*. Markanvändningen i området bör studeras noggrannare.
- *Husbyn, norr om E4*. Förutsättningarna för bostadsutbyggnad.
- *Gambacken och området öster om Dammen*. Förutsättningarna för bostadsutbyggnad.
- *Dombäck, norr om E4*. Det bör klaras ut vilka verksamheter som är lämpliga i området.
- *Dombäck, norr om flygfältsvägen*. Fortsatta utredningar av förutsättningarna för utbyggnad av industri.
- *Dombäcksåkern*. Lämpligheten för industriutbyggnad.

### *Trafikfrågor*

- Hur gång- och cykelvägar ska byggas ut för att på bästa sätt knyta samman järnvägsstationen med boende, service och arbetsplatser.
- Eventuell gång- och cykelförbindelser från Husbyn under/över E4 ned mot samhället.
- Gång- och cykelbro över Husån där järnvägen kommer att passera ån. Gång- och cykelväg till Råggärdan.
- Gång- och cykelförbindelser mellan stationen och Solbacksområdet.
- Avfarterna från E4 i Gideåbacka och vid Dombäcksåkern. Åtgärder som höjer trafiksäkerheten bör utredas (vägverket ansvarig).
- Säkerheten i korsningen mellan Bruksvägen och Boviksgränd och övriga trafiksäkerhetshöjande åtgärder i samhället.
- Eventuellt behov av breddning av Fabriksvägen

### *Övrigt*

Under utställningen har flera olika idéer som bl.a. rör markanvändningen i Husum inkommit. Dessa framgår av sammanställningen av inkomna yttranden (bilaga 1) och kommer att prövas i det fortsatta arbetet.