

Fördjupning för

Hörnefors samhälle



Antagen av kommunfullmäktige 1999-12-20

Översiktsplan Umeå kommun

Fördjupning för
Hörnefors samhälle

Översiktsplan Umeå kommun

Medverkande

Hans Allergren, Stadsbyggnadskontoret
Staffan Sjöström, Tekniska kontoret
Anders Enetjärn, Miljökontoret
Stefan Johnson, Miljökontoret
Frida Karlsson, Tekniska kontoret
Lars Tapani, Brandförsvaret
Patrik Forsberg, Stadsbyggnadskontoret

Lena Nordlund, Stadsbyggnadskontoret
Gunilla Viksten, Stadsbyggnadskontoret
Fredriks Original & Repro
Lars Lindh, Stadsbyggnadskontoret
Gunnar Sundgren, Stadsledningskontoret

planeringsledning
planeringsledning
naturvård
buller, vibrationer
trafik
säkerhet
resacentrum, skiss

kartor
layout, redigering, korrektur
ombearbetning av layout 2006
foto
information och fotobearbetning

FÖRORD	5
INLEDNING	7
Översiktsplanens syfte Planprocessen	
UTGÅNGSPUNKTER OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	9
Översiktsplan 90 och Agenda 21 Botniabanan	
Standardhöjning av E4	10
Centrumfunktioner Övrigt	
ÖVERGRIPANDE BEDÖMNINGAR	11
Befolkning Bostadsbyggande Kommunikationer	12
Centrumfunktioner Näringsliv Fritid och kultur	
FÖRSLAG, ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	13
Utvecklingsinriktning Kommunikationer	
Bostäder	21
Arbetsplatser	22
Centrumfunktioner Bussangöring	23
Natur- och rekreationsmiljöer Kulturmiljöer	24
Teknisk försörjning Offentlig service	25

I ficka insida pärm:
Karta, Fördjupning för Hörnefors samhälle

Innehåll

Förord

Kommunfullmäktige antog "Översiktsplan för Umeå kommun" i juni 1990. I beslutet ingick också att översiktsplanearbetet skulle drivas vidare med ett antal fördjupningar av översiktsplanen. En sådan fördjupning avser Hörnefors samhälle. Föreliggande handling utgör således förslag till Översiktsplan Umeå kommun – Fördjupning för Hörnefors samhälle.

Under tiden hösten 1992– mars 1994 upprättade en arbetsgrupp inom Hörnefors kommun del ett förslag till fördjupning av översiktsplan i Hörnefors samhälle. Samtidigt studerades vissa centrumfrågor. Detta förslag har legat till grund för det fortsatta arbetet med översiktsplanen.

Botniabanan, som är en av de allra största infrastruktursatsningarna i Norrland under vår tid, har givetvis kommit att bli den dominerande förutsättningen för hur planeringen av Hörnefors framgent ska bedrivas.

Denna fördjupning av översiktsplanen hölls utställd för granskning under tiden 18 december 1998 t.o.m. 19 februari 1999 samtidigt med Banverkets järnvägsutredning och kommunens fördjupning av översiktsplan för Botniabanan.

Kommunfullmäktige antog 1999-04-06 fördjupning av översiktsplan för Botniabanan vilket innebar ett ställningstagande för en östlig ingång i Umeå. Kommunfullmäktige beslöt samtidigt att en fördjupad jämförande analys av alternativen Öst och Öst-Väst skulle göras innan slutgiltigt val av bansträckning i Hörnefors gjordes.

För kommunstyrelsens planeringsutskott
Umeå december 1999



Lennart Holmlund
ordförande

Kommunfullmäktige beslutade 1999-12-20 att anta fördjupad översiktsplan för Hörnefors med val av alternativ Öst.

Inledning

Översiktsplanens syfte

Umeå kommun har en kommuntäckande översiktsplan, Öpl 98, antagen av kommunfullmäktige den 25 maj 1998. Den redovisar bl a de förslag till fördjupningar av översiktsplanen som avses göras. En sådan fördjupning omfattar Hörnefors samhälle. En annan sådan fördjupning av översiktsplanen omfattar Botniabananans sträckningar genom kommunen. Dessa två upprättas och behandlas samtidigt.

I den kommunomfattande översiktsplanen redovisas övergripande mål för kommunen. Öpl 98 gäller således parallellt med föreliggande översiktsplan.

Syftet med en fördjupning av översiktsplanen är att redovisa huvuddragen i markanvändningen för samhället. Banverket redovisar i sin järnvägsutredning fyra alternativa bansträckningar för Botniabanan vilka kan bidra till olika utvecklingsinriktningar för Hörnefors. Översiktsplanen för Hörnefors har därför belyst möjligheter och konsekvenser som de alternativa bansträckningarna skulle ha medfört.

Syftet var också att denna fördjupning av översiktsplanen skulle utgöra ett av flera underlag för det politiska ställningstagande som i april 1999 skedde i kommunfullmäktige angående vilken av bansträckningarna som förordades för fortsatt planering och genomförande.

Planeringsprocessen

Fördjupningen av översiktsplan för Hörnefors har sin grund och sina övergripande mål i den gällande översiktsplanen för Umeå kommun.

Översiktsplanen för Botniabanan och för Hörnefors samordnades och processades samtidigt fram till ett beslut i kommunfullmäktige. Översiktsplanerna är således starkt kopplade till varandra och till den järnvägsutredning som Banverket ansvarar för.

Ett förslag till fördjupning av översiktsplan för Hörnefors var föremål för samråd under maj-september 1997 tillsammans med den kommunomfattande översiktsplanen. Med hänsyn till den då påbörjade planeringen av Botniabanan beslöts att avvakta vidare arbete. De synpunkter som kom in till kommunen under samrådstiden finns i en samrådsredogörelse.

Ett samrådsmöte har också hållits den 20 oktober 1998 där Banverket och Umeå kommun gemensamt informerat om planerna med Botniabanan och om översiktsplanen för Hörnefors.

Fördjupningen av översiktsplan för Hörnefors hölls utställd för granskning under tiden 18 december 1998 t.o.m. 19 februari 1999 samtidigt med Banverkets järnvägsutredning och kommunens fördjupning av översiktsplan för Botniabanan.

Kommunfullmäktige antog 1999-04-06 fördjupning av översiktsplan för Botniabanan vilket innebar ett ställningstagande för en Östlig ingång i Umeå. Kommunfullmäktige beslöt samtidigt att en fördjupad jämförande analys av alternativen Öst och Öst 2 skulle göras innan slutgiltigt val av bansträckning i Hörnefors gjordes.

Kommunfullmäktige beslutade 1999-12-20 att anta fördjupad översiktsplan för Hörnefors med val av alternativ Öst.

Utgångspunkter och förutsättningar

Översiktsplan 90 och Agenda 21

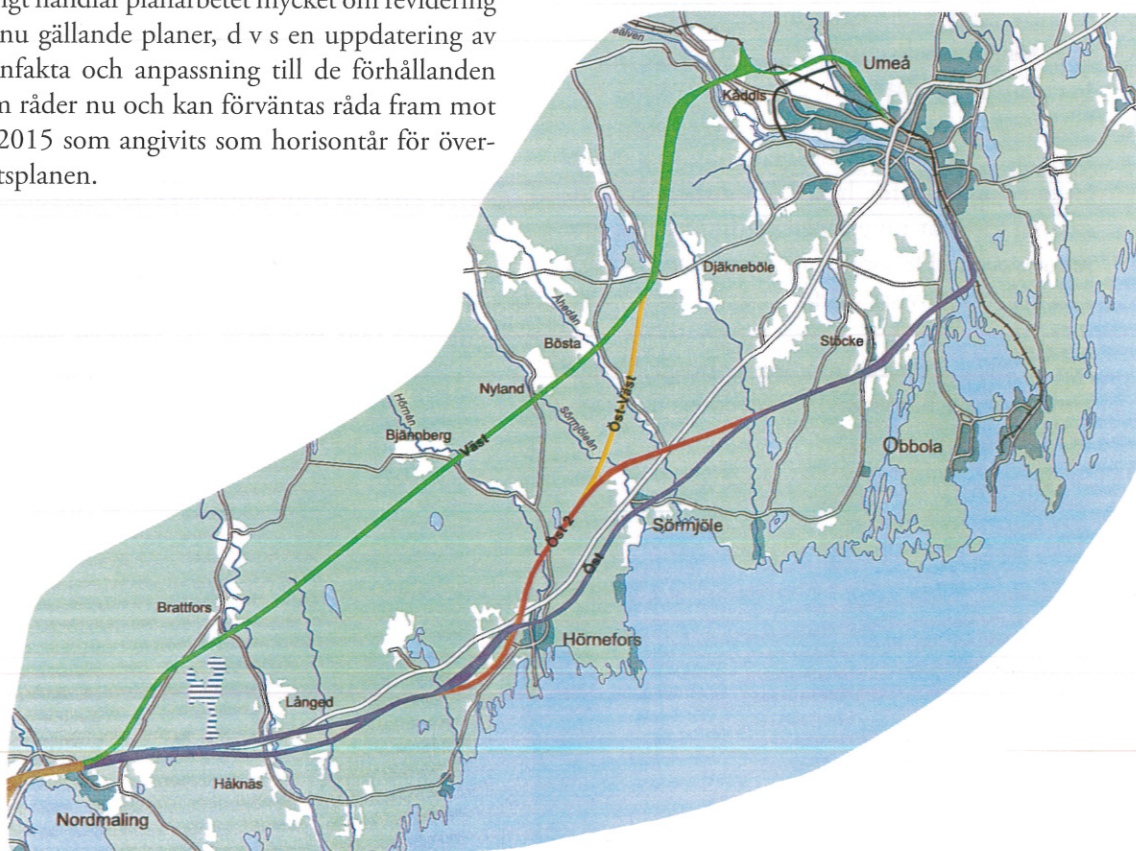
Utgångspunkten för planarbetet har varit den för Hörnefors samhälle gällande översiktsplanen, ursprungligen upprättad 1984 men senast antagen av kommunfullmäktige 1990. Utöver den har diskussioner, offentliga informationsmöten, ställningstaganden och frågeställningar rörande centrum- och servicefrågorna i Hörnefors legat till grund för de överväganden och bedömningar som redovisas i föreliggande översiktsplan. På senare år har frågan om Botniabanan präglats ett flertal informationsmöten i Hörnefors.

Förutsättningarna för planarbetet har i inte oväsentlig grad handlat om omvärldsfaktorer som under senare år aktualiserats, bl a Agenda 21 med utveckling mot ett uthålligt samhälle. I övrigt handlar planarbetet mycket om revidering av nu gällande planer, d v s en uppdatering av planfakta och anpassning till de förhållanden som råder nu och kan förväntas råda fram mot år 2015 som angivits som horisontår för översiktsplanen.

Botniabanan

Det som kanske får den största inverkan på Hörnefors och dess planering är Botniabanan. Banverkets järnvägsutredning för sträckan Nordmaling–Umeå, som remissbehandlades samtidigt med föreliggande översiktsplan, redovisar fyra alternativa bansträckningar. Tre av alternativen anslöt till Hörnefors på olika sätt medan det fjärde, alternativ Väst, inte hade någon koppling till Hörnefors.

Botniabanan omfattar en nybyggnad av ca 19 mil järnväg mellan Nyland i Kramfors kommun och Umeå. Kostnaden är beräknad till 8,2 miljarder kronor i 1997 års penningvärde.



Ur Banverkets järnvägsutredning – alternativa bansträckningar.

Huvudmotiven för Botniabanan är:

- det exportintensiva norrländska näringslivet behöver snabba transporter till marknaden på kontinenten
- den låga standarden på den befintliga stambanan mellan Långsele och Vännäs. En ombyggnad 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.

I fördjupningen av översiktsplanen för Botniabanan redovisas ett kapitel om projektet Botniabanan. Hänvisning görs därför till denna där i korthet nämns om:

- Stambanan är betydelsefull men har låg standard
- Norrland är i behov av goda transportmöjligheter för gods och människor
- Botniabanan är en miljöinvestering
- Botniabanan har betydelse för kommunens och regionens utveckling
- Bansträckningar och viktiga målpunkter
- Teknisk standard
- Trafikering
- Funktion
- Byggekostnader och samhällsekonomi
- Miljökonsekvenser
- Norrbotniabanan.

I översiktsplanen för Botniabanan behandlas även en mängd för hela kommunen gemensamma förutsättningar och riktlinjer vilka inte redovisas här. De som berör översiktsplanen för Hörnefors redovisas dock.

För en fullständig redovisning av Botniabanans konsekvenser hänvisas till Banverkets järnvägsutredning.

Standardhöjning av E4

En faktor som aktualiserats under senare år och som får direkt inverkan på Hörnefors och dess planering är en standardhöjning av E4 med nya trafikplatser och anslutningsvägar.

Centrumfunktioner

Frågan om samhällets centrumfunktioner och förstärkning av dessa var en stor diskussionsfråga främst under perioden 1992–94. Planeringsinriktningen efter ett flertal offentliga möten i samhället blev att centrumstråket längs Bruksgatan ska vara kvar och förstärkas. Alternativet var att hitta ett samlat läge kring ett centrumhus.

Övrigt

Andra faktorer som hör till planeringsunderlaget är befolkningsutvecklingen, både till numerär och sammansättning. Samhällsutvecklingen i stort i riket är av intresse också i det nära Hörneforsperspektivet eftersom det är rimligt att anta att det allmänna ekonomiska tillståndet i landet också avspeglar sig i Hörnefors. Det gäller t ex utvecklingen inom näringslivet, bostadsmarknaden, bilismens och kollektivtrafikens framtid, utvecklingen av offentlig service m m.

Övergripande bedömningar

Befolkning

Hörnefors samhälle har i dag drygt 2 500 invånare, dvs ungefär samma folkmängd som för 10 år sedan. Hörnefors invånarantal förväntas vara i stort sett oförändrat fram till en bit in på 2000-talet. Enligt bedömningarna i gällande översiktsplan har planeringen inriktats mot ett maximalt befolkningstal på ca 3 700 personer, bl a med hänsyn till kapaciteten i befintlig infrastruktur t ex skola, VA-system m m. Någon anledning att förändra planeringsmålet finns inte. När i tiden detta befolkningstal skulle kunna uppnås är dock för närvarande mycket svårt att uttala sig om.

Två utvecklingslinjer var tänkbara med utgångspunkt från om Botniabanan skulle anslutas till Hörnefors eller inte:

- *Utan Botniabana* – ungefär nuvarande samhällsutveckling med en ökning av befolkningen fram mot år 2015 med 200–300 personer.
- *Med Botniabana* – en ökad framtidstro i samhället med ökad företagsetablering och en högre inflyttning p g a förbättrade kommunikationer. Hörnefors med sin nära havsanknytning och goda miljö kan förväntas dra till sig nya människor och nya verksamheter. Botniabanan ses som en potential. Befolkningen bedöms öka med 600–900 personer fram mot år 2015.

Bostadsbyggande

Under slutet av 1980- och början av 1990-talet förekom ett kraftigt bostadsbyggande i Hörnefors. Byggnationerna har nu praktiskt taget upphört, samtidigt som det finns ett antal tomma lägenheter. Bygandet bedöms komma igång igen, men volymen blir beroende av vilken av de två skisserade utvecklingslinjer som väljs. Ett beslut om Botniabanans anslutning till Hörnefors eller inte kommer således att i hög grad att påverka samhällsutvecklingen.

- *Utan Botniabana* bedöms bostadsbyggandet hålla sig på nivån ett 10-tal nya bostäder per år fram mot år 2015. Denna volym består till viss del av bostäder som av åldersskäl eller andra orsaker faller bort, varför det egentliga nettotillskottet blir lägre.
- *Med Botniabana*, som färdigställs år 2005, bedöms bostadsbyggandet kunna uppgå till 25–35 nya bostäder per år. Kommunen bedömer att det erfordras en sådan planeringsberedskap för bostadsbyggandet. Många andra faktorer i samhället påverkar dock som bekant bostadsbyggandet, exempelvis bostadspolitiken, konjunkturutveckling, skattelagstiftning m m.

Kommunikationer

De allmänna prognoserna talar om en fortsatt ökning av biltrafiken i landet. För Hörnefors del blir beröringspunkterna dock närmast marginella. Aviserade, men ännu ej beslutade, standardförändringar längs E4 kan ses som ett uttryck för bilismens fortsatta tillväxt.

Kollektivtrafiken måste ges en mer framträdande plats i framtidens samhälle, så även i Hörnefors. Även med Botniabanans tillkomst måste framtida kollektivtrafik även inkludera busstrafik. Kollektivtrafikbehovet i omgivande byar styr delvis detta behov.

Erfarenheter från andra nyligen färdigställda järnvägsprojekt i Sverige visar att det totala resandet ökar efter det att tågtrafik möjliggörs på en ny järnvägslinje. Skulle dessa erfarenheter gälla även för Botniabanan betyder det för södra kommundelen och Hörnefors att tågtrafiken bara inte får resenärer från den nuvarande buss-trafiken. De två trafikmedlen bör därför planeras så att de kompletterar varandra. Den största överflyttningen bedöms ske från biltrafiken.

Trafikeringsutredningen, som ligger till grund för beslutet om en Botniabana, redovisar följande trafikering vid Hörnefors:

Godståg	18–20 tåg/dygn
Persontåg:	
Nattåg	2 tåg/dygn
Fjärrsnabbtåg	12 tåg/dygn
Regionala tåg	12 tåg/dygn

Av dessa tåg bedöms för närvarande endast de regionala tågen göra uppehåll i Hörnefors, alltså 12 tåg per dygn.

Centrumfunktioner

Det är angeläget att behålla dagens servicenivå både vad gäller offentlig och privat/kommersiell service. Skola, barnomsorg och äldreomsorg kan med lämpliga anpassningar och kompletteringar tjäna även framtidens Hörneforsbor. Förutsättningarna för den kommersiella servicen bör förbättras genom att öka tillgängligheten och skapa ett funktionellt och attraktivt centrumstråk.

Näringsliv

Förutsättningarna för det lokala näringslivet måste vidareutvecklas. Hörnefors Företagscentrum har en potential för framtiden som kan stödjas via infrastrukturella åtgärder. Något behov av att i översiktsplanen behålla överstora industrireservat bedöms inte nödvändigt.

Fritid och kultur

Hörnån liksom kontakten med havet är en tillgång för hela samhället ur frilufts- och rekreationssynpunkt. Området kring Hörnån från E4 till havet bör i ökad utsträckning göras tillgängligt och attraktivt.

Två intressanta kulturmiljöer, den gamla bruksmiljön utmed Hörnån i samhällets norra del och Hamnskärsområdet längst i söder, speglar epoker i Hörnefors historia som är värda att bevaras.

Förslag, överväganden och konsekvenser

Utvecklingsinriktning

Den framtida samhällsutvecklingen i Hörnefors kommer att i mycket hög grad präglas av beslutet att Botniabanan kommer att anslutas till Hörnefors. Bedömningen är att Botniabanan kommer att medföra en ökad framtidstro i Hörnefors med ökad inflyttning, ökat bostadsbyggande och ökade företagsetableringar. Erfarenheter från andra håll i landet indikerar detta.

Hörnefors bör, med hänsyn till närheten till Umeå och med bra kommunikationer ha potential för en sådan utveckling. Havsanknytningen med en attraktiv skärgårdsmiljö inklusive Norrbyskärsarkipelagen bedöms kunna bidra till detta.

Översiktsplanens inriktning anger ett mer samlat byggande i Hörnefors i jämförelse med nuvarande översiktsplan. Bostadsbyggandet bör koncentreras främst till Västermalm för att förstärka underlaget för samhällets centrum inom Västermalm.

Detta medför bl a:

- Minskad samhällsutbredning och därmed lägre markkonsumtion.
- Bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur i form av vägnät, skolor, VA-system och övrig offentlig service.
- Risk för konflikter mellan allmänna och enskilda intressen kan finnas vid kompletteringsbyggande. Stadsbilden med grönområden och övriga fria markområden kan påverkas.

Botniabanas anslutning till Hörnefors hade kunnat ske på två sätt, i samhällets norra del eller strax väster om samhället. Det hade givit delvis olika lokaliseringar av nya framtida bostadsområden om vi i dessa vill tillskapa god tillgänglighet till det resecentrum som ska anläggas och till vilket också busslinjerna ansluts.

Områden för trafikanknutna (till E4 och Botniabanan) verksamheter redovisas. Inom Hamnskär finns dessutom stor tillväxtpotential i Hörnefors Företagscenter.

Kommunikationer Botniabanan

I Banverkets järnvägsutredning redovisades fyra alternativa bansträckningar av Botniabanan för sträckan Nordmaling–Umeå.

- **Väst** Nordmaling–Djäkneböle–Umeälven (Kåddis)–Umeå.
- **Öst** Nordmaling–norra Hörnefors–Umeälven (Storsandskär)–Umeå.
- **Öst 2** Nordmaling–västra Hörnefors–Umeälven (Storsandskär)–Umeå.
- **Öst–Väst** Nordmaling–västra Hörnefors–Djäkneböle–Umeälven (Kåddis)–Umeå.



Botniabanan passage över Hörnån i norra Hörnefors.

I arbetet med Översiktsplanen för Botniabanan genom kommunen har bl a identifierats ett antal *viktiga målpunkter* som såväl direkt som indirekt bör försöka anknytas till Botniabanan. De olika alternativen för Botniabanan kommer givetvis att i lägre eller högre grad att kunna möjliggöra en sådan anknytning till nedan redovisade målpunkter:

- Umeå Centrum inkl Umeå busstation
- Umeå Universitet/Universitetssjukhuset med den nya bussterminalen
- Hörnefors med 2 500 invånare
- Umeå flygplats
- Reservat för eventuell ny flygplats i Norrböle
- Ny godsterminal norr om Hissjövägen
- Industrier m m – Klockarbäcken, Västerslätt, Volvo, Gimonäs timmerterminal
- Holmsund/Obbola med bl a SCA samt Umeå hamn

- Eventuell Norrbotniabana
- Vännäs och stambanan.

Hörnefors utgör en viktig målpunkt för Botniabanan. Av de fyra utredda bansträckningarna anslöt tre av dem till Hörnefors medan den fjärde, alternativ Väst, inte gjorde det. Under remiss- och utställningstiden av översiktsplanen för Hörnefors redovisades därför tre alternativa utformningar på var sin karta:

Alt A Hörnefors utan Botniabanan

Alt B Hörnefors med Botniabanan passerande i norra Hörnefors

Alt C Hörnefors med Botniabanan passerande strax väster om Hörnefors.

På kartorna redovisades förutom en preliminär bansträckning även de utredningskorridorer som Banverket föreslog i sin järnvägsutredning.

Alternativ B

Botniabanan i norra Hörnefors

Bansträckningen kommer in mot Hörnefors från söder parallellt med E4, dras vidare i en båge österut, passerar strax norr om vattentornet där banan korsar Bruksgatan, korsar Hörnån, passerar vidare i kanten på Bruksområdet utmed en mindre bäckravין varefter banan går vidare österut mot passage i södra delen av Sörmjölle. I översiktsplanen redovisas den utredningskorridor som finns i järnvägsutredningen.

Vid passagen av Bruksgatan och Hörnån bedöms banan gå i högläge på bro ca 7 meter över marken. Det innebär att trafiken på Bruksgatan passerar obehindrat under järnvägen liksom gångtrafiken längs Hörnån. Vid Bruksgatan planeras ett resecentrum med en mindre bussstation.

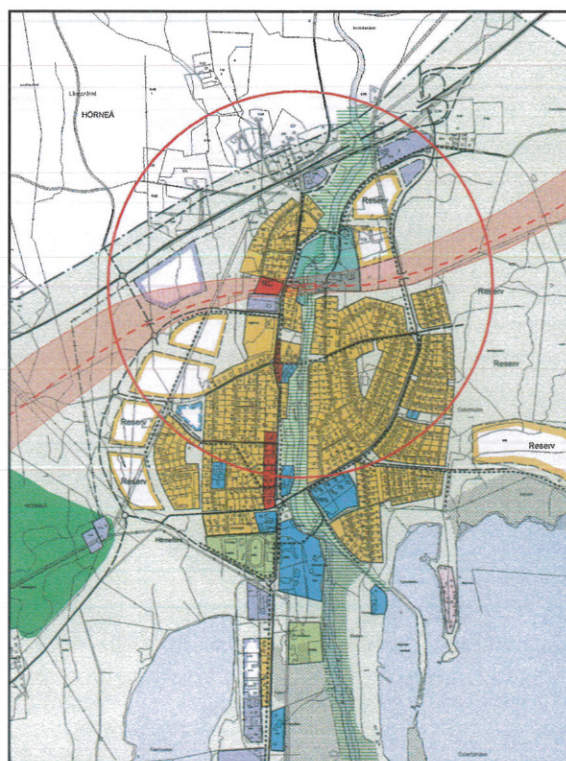
Av stor vikt i efterföljande järnvägsplan är att intrånget i det kulturhistoriskt värdefulla Bruksområdet minimeras. Bankorridoren är föreslagen i kanten av detta område. Med tanke på den känsliga miljö kring Hörnån är gestaltungsfrågan av yttersta vikt för att skapa en god anpassning av järnvägen genom samhället.

Hörnefors kommer endast att angöras av regionala och lokala persontåg. Detta innebär i stationsläget ett spår för förbipasserande tåg och ett för stillastående med en perrong om 175 meter. Resecentrum placeras relativt centralt i samhället i anslutning till Bruksgatan. Placeringen medger god plats för angöring av bussar och personbilar och kommer även att innehålla samhällets busstation.

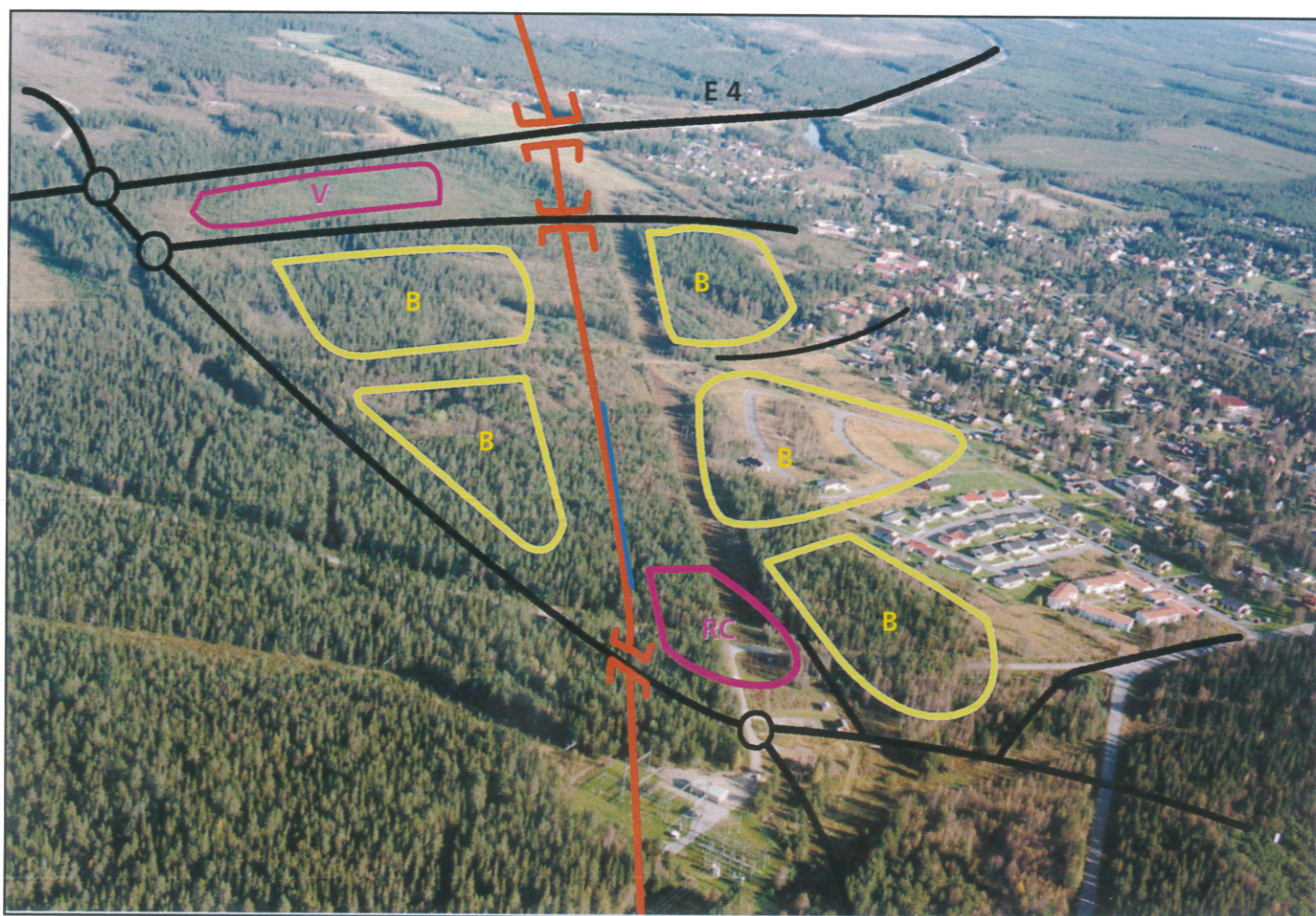
Perrongen, som ligger cirka sju meter över mark, kan nå via hiss och trappor. Eftersom det är viktigt att även åstadkomma en angöringspunkt öster om Hörnån vid Sundelinsvägen bör perrongen förlängas dit. Av bl a kulturmiljöskäl bör dock inte biltrafik angöra detta läge. Med en angöring till resecentrum öster om Hörnån kan

tillgängligheten för boende inom Östermalm ökas väsentligt. Av kartan som redovisar antal boende inom 1 000 meter, vilket utgör bekvämt gångavstånd från resecentrum, framgår att ca 70 % av samhällets invånare bor inom detta avstånd.

I hela denna exponerade sträckning bör bullerskydd utföras med transparenta skärmar eller med s k soundtracks.



Boende inom 1 000 meter från planerat resecentrum:
Idag ca 1 700 personer. I framtiden ca 2 300 personer.



Botniabanan's passage i västra Hörnefors.

Alternativ C

Botniabanan i västra Hörnefors

Bansträckningen från söder in mot Hörnefors föreslogs gå norr om Norrbyvägen och därefter väster om samhället parallellt med den stora kraftledningsgatan. Banan föreslogs vidare gå norrut och passera under E4 och gå i en båge österut för passage i norra delen av Sörmjöle.

Resecentrum skulle i detta alternativ lokaliseras strax nordost Kungsvägen och med tillfart från denna väg. Genom denna lokalisering ges hög tillgänglighet till samhällets centrum med butiker, skola, idrottsplan, kommunförvaltning m m.

Buller och vibrationer

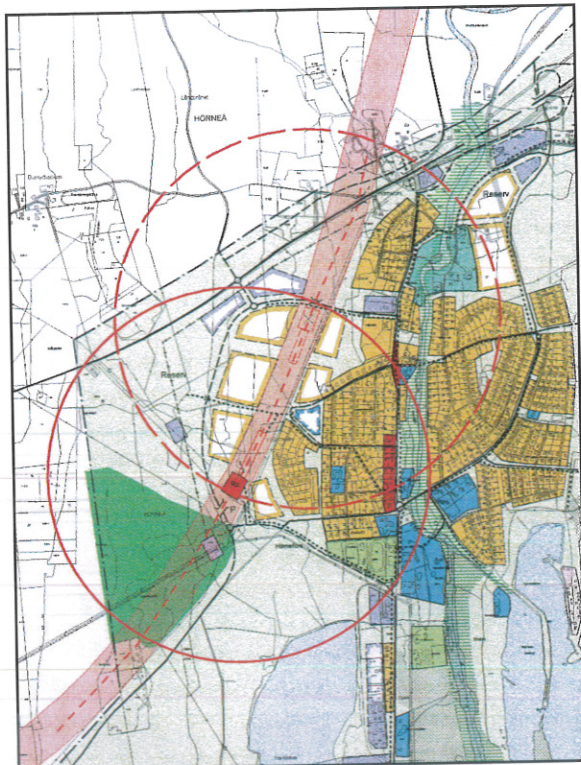
I fördjupningen av översiktsplan för Botniabanan, finns gällande riktvärden för buller och vibrationer angivna.

Bullerspridningen i omgivningen är svår att

förutsäga. Bebyggelse, landskapet, terrängen, vegetation m m har stor inverkan. Stor omsorg måste ägnas åt att uppfylla dessa riktvärden.

När det gäller buller från järnväg är det den maximala ljudnivån som är mest störande och därför dess normvärden som skall tillämpas. Inga avsteg accepteras, eftersom järnvägsbullret blir ett nytillskott till dagens bullersituation.

För bansträckningen i norra Hörnefors blir intrånget i befintlig miljö större än om banan planerats strax väster om samhället. Mer bullerbegränsande åtgärder måste vidtas, dessutom inlösen av vissa fastigheter. Eftersom banan går på bro i ett högt läge måste bullerskydd anpassas så att detta effektivt begränsar bullret och dessutom smälter in i samhällsbilden.



Boende inom 1 000 meter från planerat resecentrum:
Idag ca 900 personer. I framtiden ca 1 500 personer.

Botniabanan kommer att påverka boendemiljön för fastigheter närmast bansträckningen. Gällande riktvärden avseende buller bedöms dock kunna underskridas efter det att bullerbegränsande åtgärder vidtagits. Detaljutformning av dessa skall redovisas i järnvägsplanen.

Påverkan av vibrationer på grund av Botniabanan bedöms som liten. Geotekniska undersökningar får dock visa om banan går i vibrationskänsliga områden.

Säkerhet

Det finns för närvarande inte några generella acceptanskriterier för hur stor risk som kan accepteras i anslutning till en järnväg. En riskanalys skall istället identifiera riskerna och redovisa hur säkerhetsaspekterna skall beaktas för att förhindra olyckor eller begränsa konsekvenserna av olyckor. Banverket har i järnvägsutredningen redovisat att samtliga alternativa bansträckningar medför sammantaget ökad säkerhet avseende transport av gods och farligt gods beroende på att transporter överflyttas från landsväg till järnväg.

I Göteborg har en fördjupad översiktsplan för transport av farligt gods utarbetats som kan tjäna som vägledning beträffande skyddsavstånd till närliggande verksamhet från järnvägar. I riktlinjerna framgår att ett bebyggelsefritt område på minst 30 meter från järnvägen skall eftersträvas. Inom 80 meter från järnvägen kan verksamhet förläggas som inte innehåller bostäder eller samlingslokaler och på avstånd som överstiger 80 meter kan bostäder förläggas. Banverket redovisar även i sin riskanalys att säkerhetskorridorer längs banan kan behövas vid känsliga passager.

Idag sker inga genomfartstransporter med farligt gods genom Hörnefors. Alla sådana godstransporter leds på E4 utanför samhället. Genom det valda östliga alternativet kommer godstrafik att ledas genom samhället på järnväg. För att minska konsekvenserna av en olycka med farligt gods, kan skyddsavstånd tillämpas. Används de i Göteborgs ovan angivna avståndet 80 meter till bostäder, påverkar detta planeringen av nya bostadsområden.

Inom befintlig bebyggelse kan krav på 80 meters skyddsavstånd inte accepteras utan andra säkerhetsåtgärder, som medger en rimlig säkerhet för omgivningen, måste istället vidtas. Åtgärder som påverkar skyddsavstånd kan t ex vara skyddsräler längs spåret eller skyddsskärmar, utformade så att ett urspårande tåg hålls kvar på spåret, dubbelspår som medför att mötande tåg ej kan kollidera med varandra, placering av växlar utanför Hörnefors på platser där olyckor bedöms få mindre konsekvenser m m. I kommande järnvägsplan måste därför redovisas vilka åtgärder som vidtas för att riskerna för omgivningen kring järnvägen skall bedömas som rimliga.

I Göteborgsfallet har räddningstjänstens insattid haft betydelse för skyddsavstånden och om samma avstånd tillämpas i Hörnefors kan det innebära att räddningstjänstens planering och beredskap särskilt måste anpassas till detta. Den förändring det kan medföra är att räddningsstyrkan i Hörnefors anpassas för att självständigt kunna påbörja en räddningsinsats innan förstärkning från Umeå hunnit fram.

E4 vid Hörnefors

Vägverket planerar för standardhöjande åtgärder längs huvudvägnätet i landet. För E4 har utredningar gjorts som bl a syftar till att förbättra större vägkorsningar samt bredda vägen till 13 meter. Antalet korsningar längs E4 minskas och byggs om till planskilda trafikplatser, allt för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten.

Vägverket har studerat förutsättningarna i Hörnefors och redovisat ett förslag som innehåller en ny trafikplats samt en ny skanalerad vägkorsning. Trafikplatsen anläggs vid norra utfarten och den skanalerade vägkorsningen mellan de nuvarande södra och mellersta utfarterna. De nuvarande södra (Kungsvägen vid f d BP-stationen) och mellersta (vid Statoil) utfarterna stängs. Parallellt med E 4 byggs en lokal matargata.

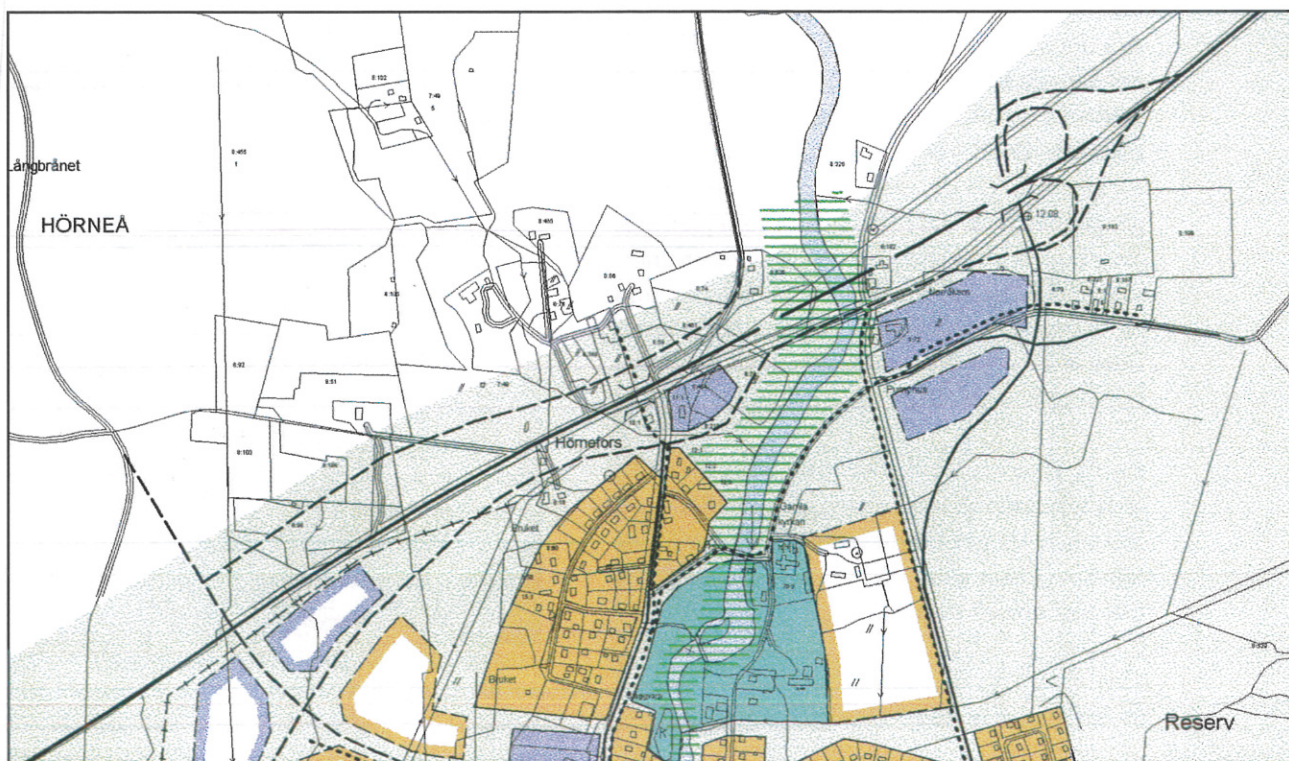
Mot den nya södra vägkorsningen ansluts Norrbyvägen genom en ny vägsträckning. I norra delen av E4, avsnittet Statoil – norra utfarten, ges E4 en ny sträckning genom en parallellförskjutning norrut. En ny E4-bro byggs över Hörnån,

samtidigt som E4 får en bättre horisontell och vertikal profil, vilket ökar framkomligheten och säkerheten. Nuvarande E4 med bro kommer därefter att ingå i den lokala parallellvägen.

Något beslut om att bygga trafiklösningen har ännu inte fattats och några medel finns inte heller anslagna i Vägverkets budget. Det är dock angeläget att genomföra trafikförändringarna eftersom nuvarande vägkorsningar är olycksbelastade och finns med på behovslistan i kommunens trafiksäkerhetsprogram.

Skälig och rimlig hänsyn måste tas till de serviceställen som i dag finns lokaliserade och är kundorienterade till E4 och dess trafikflöde.

Det är också väsentligt att det nya vägsystemet kring E4 med anslutningar utformas så att god samordning sker med det lokala gatu- och trafiksystemet i Hörnefors.



Vägverkets förslag till ny E4-lösning vid Hörnefors.

Vägnät samt gång- och cykelnät

I samband med en ombyggnad av E4 förbi Hörnefors får samhället till viss del ett nytt trafikmönster. I första hand kommer så att ske på grund av att antalet tillfarter till E 4 minskar och att vägan slutningen till/från Norrbyn får en ny sträckning.

Vissa trafikåtgärder kommer att bli nödvändiga i tätorten under perioden fram till år 2015. Korsningen Bruksgatan–Kungsvägen har redan åtgärdats i syfte att höja trafiksäkerheten. Åtgärder för att dämpa hastigheten på vissa gator bör vidtas.

Vägreservatet i gällande översiktsplan väster om idrottsplatsen, förbi Ågern och ner till Hamnskär, bör utgå och ersättas med ett kortare vägreservat. Detta med hänsyn till den förändrade industristrukturen på Hamnskär efter nedläggningen av NCB. Det nya reservat läggs väster om idrottsplatsen mellan Kungsvägen och Industrivägen. Syftet är att leda tung industritrafik utanför skolans och idrottsplatsens områden samt att undvika den tunga trafiken genom centrum.

Gång- och cykelvägar bör byggas för att komplettera det nuvarande gatunätet. Främst behövs de för att säkra bättre skolvägar för barnen men också för att öka tillgängligheten till servicen i centrum. Då Botniabanan kommer att ansluta till Hörnefors är det också väsentligt att öka tillgängligheten till det resecentrum som planeras. En gång- och cykelväg har byggts längs Kungsvägen från Östermalm men bör förlängas genom en markerad gång- och cykelbana längs norra sidan av bron över Hörnån. En annan gång- och cykelväg bör utvecklas längs Bruksgatan.

En ny gång- och cykelbro över Hörnån i Österlånggatan förlängning byggdes 1993. Denna bro utgör ett positivt bidrag i strävan att knyta samman Östermalm och Västermalm samt öka tillgängligheten till centrum.

Huvudvägnätet för gång- och cykeltrafik framgår av översiktsplanen.

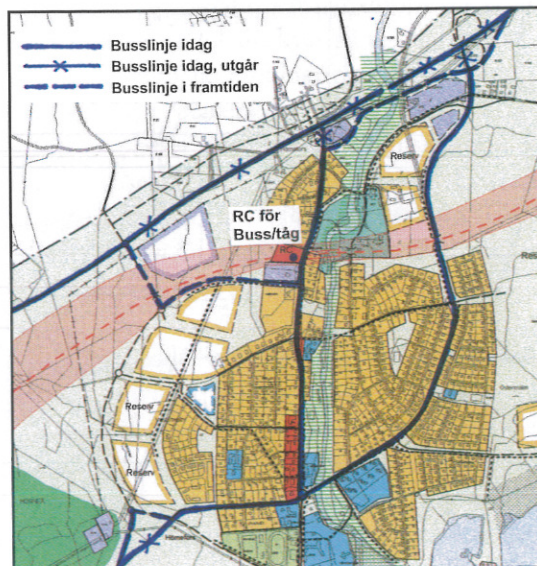
Busstrafik

Hörnefors har i dag en bra kollektivtrafik med bussar. Busstrafiken fångar dessutom upp resenärer från kringliggande byar.

Fjärrbusstrafiken på E4 angör Hörnefors genom stopp på E4 vid Statoil. Efter planerad utbyggnad av trafikplatserna och parallellvägen till E4 kan fjärrbussarna ledas in på parallellvägen där hållplatser anordnas. Detta främst ur trafiksäkerhetssynpunkt eftersom E4 dimensioneras för 110 km/tim. Då Botniabanan med resecentrum byggs i Hörnefors avses fjärrbusslinjerna att anslutas till resecentrum.

Lokaltrafiken genom samhället passerar längs Bruksgatan och Kungsvägen. Den nuvarande busslinjesträckningen liksom en framtida sträckning efter utbyggnad av nya bostadsområden inom Västermalm redovisas nedan. Gångavståndet till hållplats blir max 400 meter, undantaget Sågvägsområdet där gångavståndet till hållplats blir max 600 meter.

Förslag till busslinjenätets sträckning lika och redovisas på nedanstående karta.



Busslinjer idag och i framtiden – med Botniabana.

Bostäder

Bostadsbebyggelsen bör förläggas till områden som ger god tillgänglighet och anpassning till serviceutbudet och till kollektiva färdmedel inkl den planerade Botniabanan liksom i områden där attraktiva boendemiljöer kan tillskapas. Centrumfunktionerna är idag lokaliserade till Bruksgatan inom Västermalm och föreslås även framgent utgöra kompletteringsområde för nya centrumfunktioner. Det är med hänsyn till servicefunktionerna viktigt att Hörnefors får en balanserad utveckling för att undvika behov och uppkomst av externa servicefunktioner som splittrar och försvagar samhällets servicestruktur.

Framtida bostadsbebyggelse föreslås därför främst koncentreras till Västermalm.

De senaste bebyggelseområdena som öppnats i Hörnefors finns inom Västermalm, t ex Vattentornsområdet och Sågvägen. Där finns möjligheter att bygga vidare med plats för ca 100 lägenheter respektive ett 50-tal småhus.

Det är även intressant ur både samhällsekonomisk och samhällsteknisk synvinkel att komplettera och utnyttja befintliga tomter i centrala kvarter. Inom den fyrkant som begränsas av Bruksgatan–Kungsvägen–Västerlånggatan–Långedsvägen finns en potential på ca 150 nya lägenheter som bör gå att bygga ut. Närheten till ett utvecklat centrumstråk med god differentierad service och med tillgång på goda kommunikationer betyder att bostäder i de förtätade centrumkvarteren kan bli attraktiva också för ett ökat äldreboende.

Det framtida bostadsbyggandet bedöms bli av storleksordningen 10 eller 25 á 35 nya bostäder per år. En förtätning av centrumkvarteren och en fortsatt utveckling av öppnade exploateringsområden på Västermalm bör vara tillräckligt de närmaste femton åren. Det betyder att ambitionerna att gå vidare med bostadsbyggandet i nya bebyggelseområden inom Östermalm inte bör aktualiseras. Ett område med plats för ca 70 småhus har dock redovisats i Skogsvägens förlängning. Därutöver anges reservområden (områden som kan komma att nyttjas efter år 2015) för bostäder för ytterligare ca 190 småhus.

Stora reservområden i gällande översiktsplan har tagits bort då de inte längre bedöms erforderliga med hänsyn till den förväntade samhällsutvecklingen.

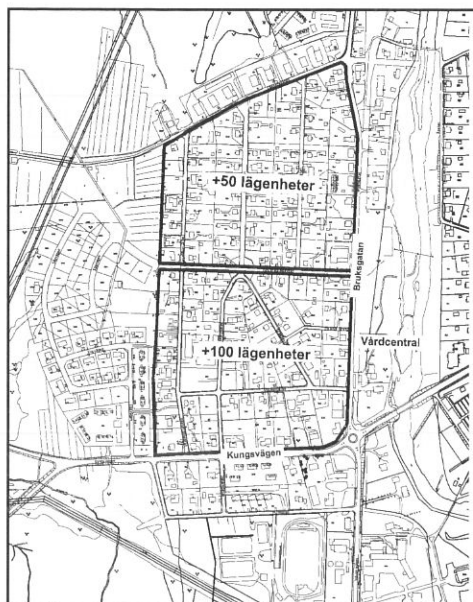
Inom Hamnskär bör komplettering kunna ske under förutsättning att bebyggelsen anpassas till den kulturhistoriskt värdefulla miljön.

Bostadsbyggandet bör inriktas mot ett fortsatt bostadsbyggande inom Västermalm, där också tyngdpunkten av samhällsservicen är belägen.

Redovisade nya bostadsområden inklusive förtätningar i befintliga bostadsområden inom Västermalm beräknas inrymma ett tillskott av ca 500 lägenheter i småhus och flerbostadshus. Dessutom redovisas bostadsområden öster och nordost om Bruksområdet inom Östermalm. Dessa områden erbjuder en god boendemiljö i närheten av Hörnån samtidigt som de ger hög tillgänglighet till Botniabanans resecentrum. Reserv för nya bostäder redovisas inom Östermalm norr om Österfjärden.

Med hänsyn till risker förknippade med järnvägstrafik redovisas inga nya bostadsområden närmare än 80 meter från järnvägen.

Utvecklingsinriktningen för det framtida bostadsbyggandet sker genom "årsringstillväxt" och knyter naturligt an till redan bebyggda områden.



Centrum kompletteras med nya bostäder.

Arbetsplatser

Förutsättningarna för det lokala näringslivet måste vidareutvecklas. Hörnefors är i hög grad beroende av arbetsmarknaden i Umeå vilket medfört högt arbetspendlande. Utpendlingen, främst mot Umeå, omfattar 850 personer medan inpendlingen av arbetskraft till Hörnefors uppgår till 200 personer.

Av befolkningen mellan 16-64 år (1 520 personer) förvärvsarbetar endast ca 500 personer inom Hörnefors. De flesta av dessa arbetsplatser finns inom offentlig service med kommunalskontor, skola och vårdcentral som stora arbetsplatser.

Hörnefors företagscentrum på Hamnskär inrymmer stora möjligheter till ytterligare företagsetableringar.

I anslutning till både den norra E4-infarten och planerad E4-infart redovisas exploateringsområden för nya verksamheter. Med hänsyn till läget bedöms områdena lämpliga för exempelvis trafikanknuten verksamhet.

Stora industriområden i gällande översiktsplan har tagits bort, framför allt i väster utmed E4. Något behov av överstora områden för industriändamål bedöms inte nödvändigt.

Centrumfunktioner

Centrumfunktionerna i Hörnefors är i dag i huvudsak samlade i ett stråk längs Bruksgatan och i gatans anslutning till Kungsvägen.

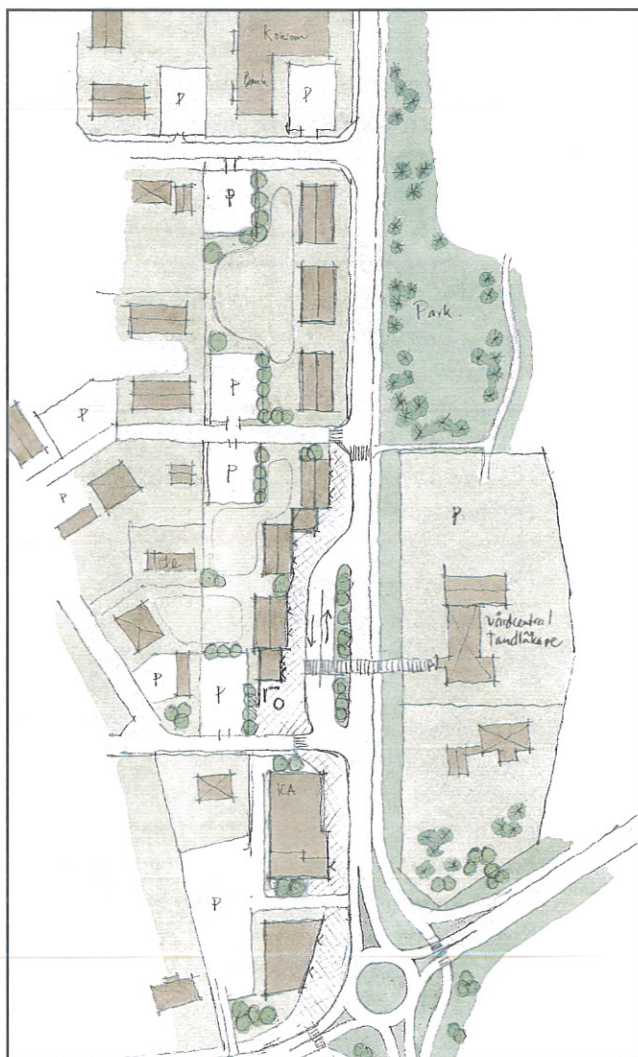
Under planeringsarbetet har framkommit att utveckling av centrum bör stimuleras där framtida förtätning av affärer och servicefunktioner lokaliseras längs Bruksgatans västra del mellan Kungsvägen och Västermalmsgatan, med möjligheter att fortsätta norrut upp mot Långedsvägen – ett *centrumstråk*. En alternativ lösning med ett *samlat centrum* kring korsningen Bruksgatan/Kungsvägen initierades i en offentlig debatt men ansågs mindre lämplig med hänsyn till samhällets butiksstruktur.

I utvecklingen av centrum ska ingå lösningar för en trafiksäker bussangöring och därtill kopplade parkeringar.

Centrumfunktionerna ska beredas möjlighet att lokaliseras till Bruksgatans västra sida. Där kan byggrätter för hus med tre våningar medges, med t ex affärer i bottenvåningen och bostäder på övriga våningsplan.

Bruksgatans östra sida bibehålles oförändrad, vilket innebär att Läkarparken behålls och utvecklas till en attraktiv centumpark. Via parken skapas en nära kontakt med Hörnån i centrum.

Bruksgatan kan komma att få ett annat trafikmönster om nuvarande utfart till E4 tas bort i enlighet med förslaget till standardhöjning av E4.



Centrumstråk med busstation – idéskiss.

Bussangöring

Olika alternativ har studerats kring hur angöring av den lokala busstrafiken kan anordnas på ett smidigt och rationellt sätt i Hörnefors centrum. Bussförbindelserna med Umeå är av stor betydelse för den omfattande skol- och arbetspendlingen, och det bedöms angeläget också för framtiden att bussarna och deras resenärer får goda betingelser.

Hur Botniabanan med en angöring av Hörnefors påverkar den framtida busstrafiken är idag, sju-åtta år innan banan är klar, svårt att svara på. Det går inte att svara på hur den framtida busstrafiken blir utan Botniabana, därtill finns alltför många osäkra framtida påverkansfaktorer. Målsättningen är att totalt sett ge förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning för medborgarna. Framtida restriktioner för privatbilism är enligt många bedömare att förvänta, åtminstone så länge fordonen drivs med fossila bränslen.

Med Botniabanan kommer bussangöring att knytas till resecentrum. Bussangöring av centrum bedöms då ske via busslinjer med hållplatser längs Bruksgatan.

Natur- och rekreativmiljöer

Tillgången till områden för fritid och rekreation för Hörneforsborna är god. För närrekreationen finns emellertid väsentliga insatser som kan göras med förhållandevis enkla medel.

Hörnån som är det viktigaste grönstråket genom Hörnefors samhälle är ett viktigt stråk för både människor, flora och fauna. Utmed det här stråket bör åtgärder vidtas för att öka tillgängligheten men också för att stärka naturvärdena. Hörnåns sträckning från E4 ner till utloppet i havet bör säkerställas som natur- och rekreativområde. Gångvägarna kring ån bör kompletteras, t ex i avsnittet upp mot den gamla bruksmiljön.

I "Översiktlig naturinventering", Umeå kommun, 1994, är Hörnån klassad som varande av *högsta naturvärde*. Landskapet runt Österfjärden anses vara av *mycket högt naturvärde*. Kring Hörnåns nedre delar i samhället finns några särskilt värdefulla naturmiljöer. Det är lövskogarna på Skata/Ögern och Festholmen

Hörnåns fiskevårdsområde har konkreta förslag för att höja åns värde ur fiskesynpunkt och därmed också ur rekreationssynpunkt. Mindre dammar för avelsfisk kan anläggas i höjd med Läkarparken. Vidare kan prövning ske huruvida kanalen vid utloppet kan stängas i syfte att underlätta fiskens vandringsvägar.

Gråberglandets utveckling som allmänt fritids- och rekreativområde bör säkerställas. Där kan ett bra friluftsbad med god tillgänglighet skapas.

Strax sydväst om Hörnefors och norr om gamla kustlandsvägen mot Norrbyn finns ett område som utnyttjas för närrekreation. Här finns bl a några elljusspår, ett dagspår samt en skidstuga. Botniabanan östliga alternativ kommer att beröra rekreativområdet. Även buller kan påverka området. Bullerskyddande åtgärder för att nedbringa bullret till gällande riktvärden för friluftsområden bör därför utföras liksom omläggning av spåren.

Kulturmiljöer

Västerbottens museum har genomfört en kulturhistorisk inventering av bebyggelsen i Hörnefors. I inventeringen återfinns två skyddsvärda miljöer, dels den gamla bruksmiljön intill gamla kyrkan öster om Hörnån i samhällets norr del, och dels delar av ett område i söder inom Hamnskär. Därutöver har enstaka byggnader omnämnts.

Inom det gamla bruksområdet har en byggnad, den så kallade Statarlängan, restaurerats pietetsfullt och iordningställt som vandrarhem. Planer finns att också återställa ett gammalt magasin som finns inom området.

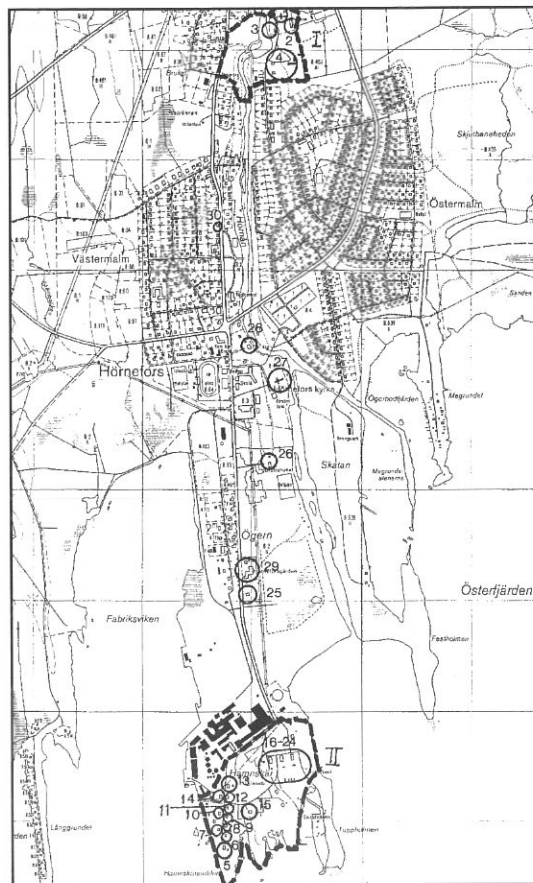
De två kulturhistoriskt intressanta miljöerna speglar olika epoker i Hörnefors historia och är var för sig värda att bevara och lyfta fram. I bruksmiljön vid gamla kyrkan återfinns också det monument som påminner om kriget mot Ryssland och slaget vid Hörnefors år 1809, en av de sista krigshandlingar som till dags dato ägt rum på svensk mark.

Undersökningar pågår för närvarande i syfte att lokalisera gamla krigsgravar inom Hörnefors samhälle.

En järnvägssträckning genom norra Hörnefors kommer att beröra kulturmiljön inom Bruksområdet. Bansträckningen ligger i områdes södra kant varför det är mycket viktigt att finna en gestaltningsmässigt god lösning i den känsliga miljön.

Teknisk försörjning

Vatten och avloppsförsörjningen har tidigare utretts och finns redovisad i "Områdesplan för Hörnefors samhälle - Vatten och avloppstekniska frågor, 1982-09-01". Utredningens principer gäller även föreliggande översiktsplan. Beträffande övergripande kommunala mål hänvisas till *Översiktsplan för Umeå kommun, Öpl 98*.



Kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

Vatten och avlopp

Samhällets grundvattentäkt ligger i Frängstorp nordväst om Hörnefors. Vattenverk, högre reservoar och ledningsnät fram till samhället har dimensionerats för en befolkning av ca 4 000 personer. Ca 3 000 personer inklusive Hörneå by är idag anslutna till vattenledningsnätet.

Spillvatten avleds via pumpstationer till befintligt avloppsreningsverk på ön Skatan i samhällets södra del. Reningsverket är dimensionerat för ca 4 000 personekvivalenter motsvarande en befolkning på ca 3 700 personer. Ögerbodfjärden används som recipient.

Avfall

Ledorden är avfallsminimering, källsortering och materialåtervinning. För att fullfölja intentionerna i kommunens Avfallsplan och Agenda 21-målen har ett flertal återvinningscentraler och miljöstationer anlagts i kommunen, så även i Hörnefors.

El och värme

Bostadsbebyggelsen i nya områden bör förses med vattenburna uppvärmningssystem.

Högspänningsnätet är väl utbyggt medan lågspänning successivt byggs ut vid exploatering. Strax väster om samhället finns en högspänningsledning i riktning sydväst/nordost. Vid ianspråktagande av mark för nya bostadsområden måste ledningen flyttas. Ett reservat för denna har redovisats väster om den planerade nya Norrbyvägens anslutning till E4. Större ombyggnadsplaner finns dock redan under 1999 för högspänningsledningen varför en flyttning redan då bör övervägas.

En större transformatorstation finns i korsningen Norrbyvägen/Kungsvägen. Ett läge för en planerad transformatorstation har också redovisats. I översiktsplanen, alternativ C med en sträckning av Botniabanan i västra Hörnefors kan den nuvarande transformatorstationen komma att behöva flyttas.

Offentlig service

Samhällsservicen består av bl a grundskola med låg-, mellan-, och högstadium, förskola och daghem, kommundelskontor, bibliotek, vårdcentral och folktandvård, kyrka, anläggningar för äldreomsorg, simhall, idrottsplats m m. Områden för dessa verksamheter redovisas i översiktsplanen. Några nya områden erfordras inte.

Skola

Skolan är 3-parallellig. Skollokalerna och det redovisade skolområdet klarar kapacitetsmässigt en befolkning av 4 000 personer.

Barnomsorg

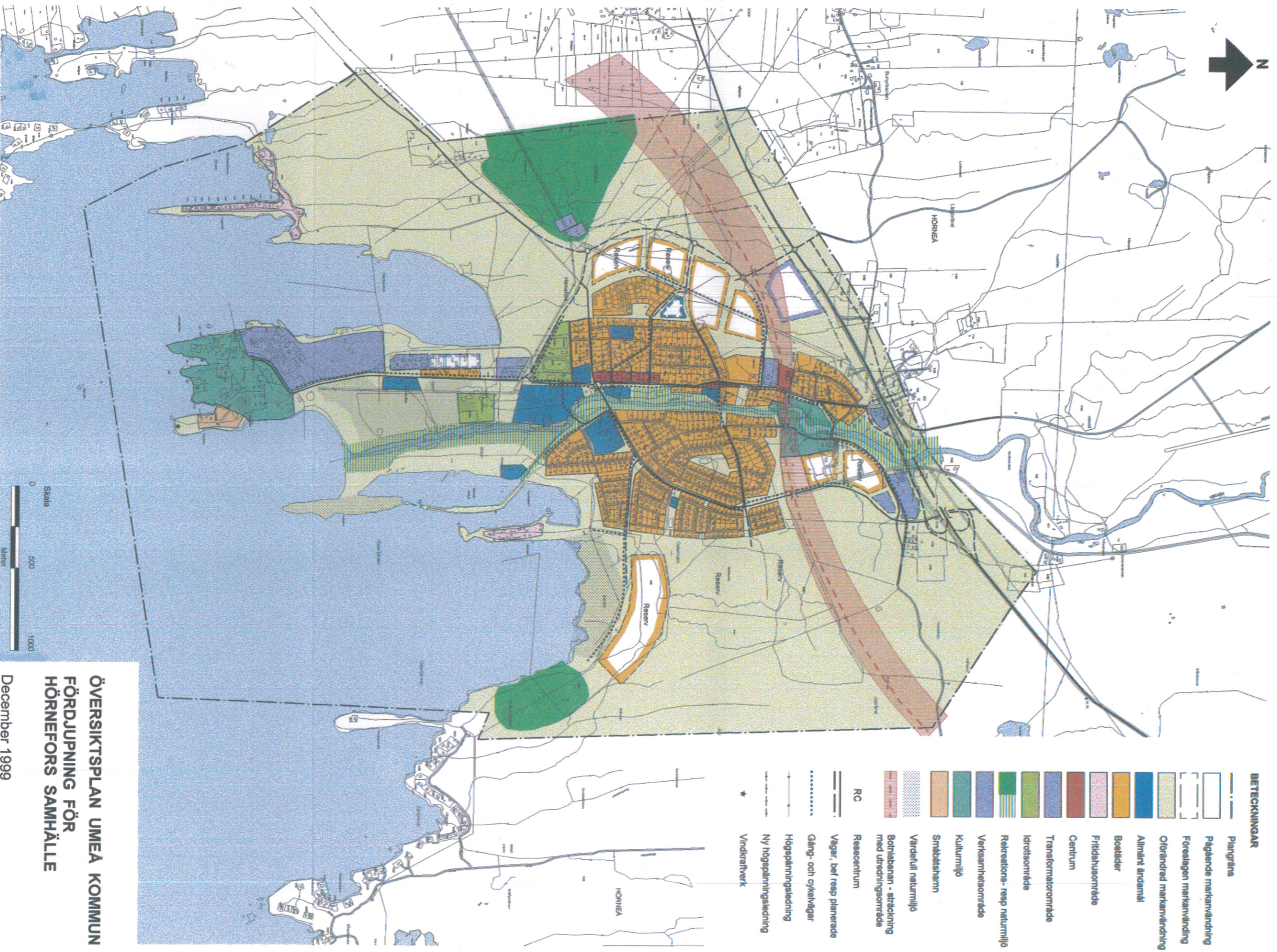
I Hörnefors finns fyra daghem. Tre av dessa ligger inom Västermalm och har sammanlagt fem avdelningar. Ett daghem med två avdelningar är beläget inom Östermalm.

Ytterligare ett område har reserverats inom Västermalm, med tanke på de nya bostadsområden som där föreslås.

Äldreomsorg

Servicehuset Solgården inom Västermalm har två avdelningar gruppbofäst med 14 lägenheter, 9 servicelägenheter och 12 sjukhemsplatser. Plats för en framtida utvidgning reserveras mot söder.

Astridgården är ett privat servicehus för äldre med sammanlagt 26 lägenheter, beläget utmed Kungsvägen inom Östermalm.



ÖVERSIKTSPLAN UMEÅ KOMMUN FÖRDUPLING FÖR HÖRNEFORS SAMHÄLLE

December 1999

Umeå kommun
Stadsledningskontoret

Besöksadress Skolgatan 31A
Postadress 901 84 Umeå
Telefon +46 (0)90 16 10 00

► www.umea.se

