

Översiktsplan för Kristinehamns kommun



Innehållsförteckning

Förord 3

KAPITEL 1 Inledning

Vad är en ÖP?	6
Utgångspunkter	8
Kommunens vision och koppling till andra styrdokument	16

KAPITEL 2 Utvecklingsstrategi

Övergripande inriktning och mål för den fysiska planeringen	20
Attraktiva livsmiljöer och ett välfungerande vardagsliv för alla	22
Regionförstoring, kommunikationer och transporter	24
Hållbar och klimatanpassad samhällsplanering	26
En stärkt identitet	28
God planberedskap för verksamheter	30
Visionsbild för Kristinehamn i regionen	31
Visionsbild för kommunen	32
Visionsbild för Kristinehamns tätort	33

KAPITEL 3 Markanvändning

Läsanvisning	36
Stadsbygd och tätorter	37
Bostäder	38
Kristinehamns tätort	40
Ölme tätort	50
Björneborgs tätort	53
Bäckhammar tätort	57
Nybble	60
Landsbygdsutveckling	64
Fritidshusområden	66
Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)	67
Rudskogabygden	69
Tätortsveckling i Björneborg - utveckling av vattenkontakten	78
Vänern - Sträckan Revsand-Medhamn	81
Vänern – väster om Kristinehamn	87

Bergsjöbygden/Nässundet – Sjön Ullvättern	90
Vindkraftsområden	93
Transportsystem	96
Kollektivtrafik	97
Gång- och cykeltrafik	98
Järnvägstrafik	100
Biltrafik	106
Hamn och sjöfart	108

KAPITEL 4 Hänsyn

Natur- och kulturmiljövärden	112
Naturvård	113
Kulturmiljövård	114
Friluftsliv och rekreation	117
Råvarutillgångar och samhällsviktiga verksamheter	118
Vattenkvalité	118
Miljö, hälsa och säkerhet	120
Planering med hänsyn till översvänningsrisker	120
Olycksrisker	127
Risk för ras, skred och erosion	127
Riksintressen	128
Genomförande och uppföljning av ÖP	132
Källförteckning	134

Illustration framsida och baksida: Mattias Käll

Övriga bilder och kartor i dokumentet är kommunens egna om inte något annat är angivet.

Förord

Översiktsplanen anger inriktningar för kommunens utveckling under kommande decennier. Eftersom planen ska ange kommunens utveckling är det viktigt att den är väl förankrad hos både invånare och politik. Planen tar sin utgångspunkt i medborgardialogen ”Tyck om Kristinehamn” som genomfördes 2015.

Sammantaget med de goda geografiska förutsättningar som vi har, vid norra delen av Vänern, och god infrastruktur som gör att fler och fler kan få tillgång till både Karlstads och Örebros arbetsmarknadsregioner, tror vi att vi har möjligheten att skapa attraktiva livsmiljöer som människor trivs i.

Inriktningen av översiktsplanen beskriver ett antal strategier för att uppnå de mål vi satt upp för att skapa en attraktiv livsmiljö för alla och att vi ska kunna ha planberedskap för verksamhetsmark, stärka vår identitet som skärgårdskommun och jobba för regionförstoring samt lyckas med en hållbar samhällsplanering.

Grundtanken när det gäller Kristinehamns framtid är att utveckling främst ska ske genom att vidareutveckla det befintliga, med viss förtätning och omvandling, framförallt i Kristinehamns tätort. Tanken är också att visa på utvecklingsviljan för de mindre tätorterna och övriga delar av kommunen där möjligheter att utveckla bostäder och verksamheter i strandnära lägen kan finnas.

Kommunstyrelsens ordförande
Bjarne Olsson

Oppositionsråd
Marie Oudin

I. Inledning





Vad är en ÖP?

Översiktsplanen är ett viktigt strategiskt verktyg och styrdokument för hela kommunens utveckling. Den ska visa kommunens viljeinriktning och ska genom att redovisa grunddragen i mark- och vattenanvändningen ange kommunens syn på hur den byggda miljön ska bevaras och utvecklas, skapa spelregler för dem som bor, bygger, verkar och besöker kommunen på olika sätt.

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunen (3 kap 1 § Plan- och bygglagen (PBL)). Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska också ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Myndigheter ska i vissa fall även använda ÖP som underlag vid prövningar (5 § förordning om hushållning med mark- och vattenområden). Det regionala tillväxtarbetet och därmed det regionala utvecklingsprogrammet ska samordnas med bland annat kommunernas ÖP (4 § förordningen om regionalt tillväxtarbete).

Översiktsplanen är en vägledande plan och inte juridiskt bindande. Eftersom det endast är en vägledande plan går den heller inte att överklaga. Planen är dock väldigt betydelsefull för efterföljande prövningar och planering av enskilda intressen, varpå allmänhetens deltagande är av stor vikt vid framtagandet av planen.

Kommunen är fri att utforma ÖP som det passar kommunen bäst. Kommunen är dock skyldig att tillgodose riksintressen (enligt 3-4 kap Miljöbalken (MB)) samt att iaktta miljö kvalitetsnormer (enligt 5 kap MB). Många kommuner brukar ha en planeringshorisont på ett par decennier. Kommunens översiktsplan ska hållas aktuell, vilket betyder att den ändå ska aktualitetsprövas minst en gång per mandatperiod. Kommunens nuvarande översiktsplan antogs 2006 och kommunfullmäktige tog 2014-09-25 (§85) ett beslut om att ge kommunstyrelsen uppdraget att påbörja arbetet med att revidera kommunens översiktsplan.

Syftet med att revidera översiktsplanen är att få en plan som är mer aktuell och anpassad till nya lagar och bestämmelser och som uttrycker kommunens

samlade utvecklingsvilja. Syftet är också att stärka kopplingen mellan den fysiska planeringen och kommunens utvecklings-/tillväxtplanering och investeringsplanering. Därav har kommunens lokala tillväxtprogram -LTP (Kristinehamns kommun, 2013) integrerats i översiktsplanen och LTP utgår därmed som styrdokument.

Läsanvisning

Översiktsplannedokumentet ska läsas tillsammans med tillhörande kartor som finns i dokumentet. I flera frågor som hanteras i översiktsplanen finns mer fördjupade underlag. Hänvisningar till dem görs löpande i texten, med författare och årtal inom parentes samt längst bak i källförteckningen. I dokumentet finns också några ”pratbubblor” om att det finns mer att läsa gällande olika underlag och fördjupningar. Faktarutor för mer information återkommer också på flera uppslag.

I samband med uppstarten av arbetet med att ta

FAKTARUTA

Plan- och bygglagen (2010:900)

3 kap. Översiktsplan

1 § Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen.

2 § Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

3 § Översiktsplanen är inte bindande.

4 § Kommunen ska i översiktsplanen redovisa sin bedömning av hur skyldigheten att enligt 2 kap. ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden kommer att tillgodoses. I redovisningen ska riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

5 § Av översiktsplanen ska framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,
2. kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras,
3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer,
4. hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen,
5. hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder, och
6. sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken. Lag (2014:224).

Översiktsplanen i förhållande till andra planer

En kommunomfattande översiktsplan anger ställningstaganden för ett flertal frågor som berör hela kommunen. En översiktsplan är vägledande för efterföljande planering och har ett förhållande till övriga planinstrument. Bilden nedan redogör för respektive planinstruments funktion:

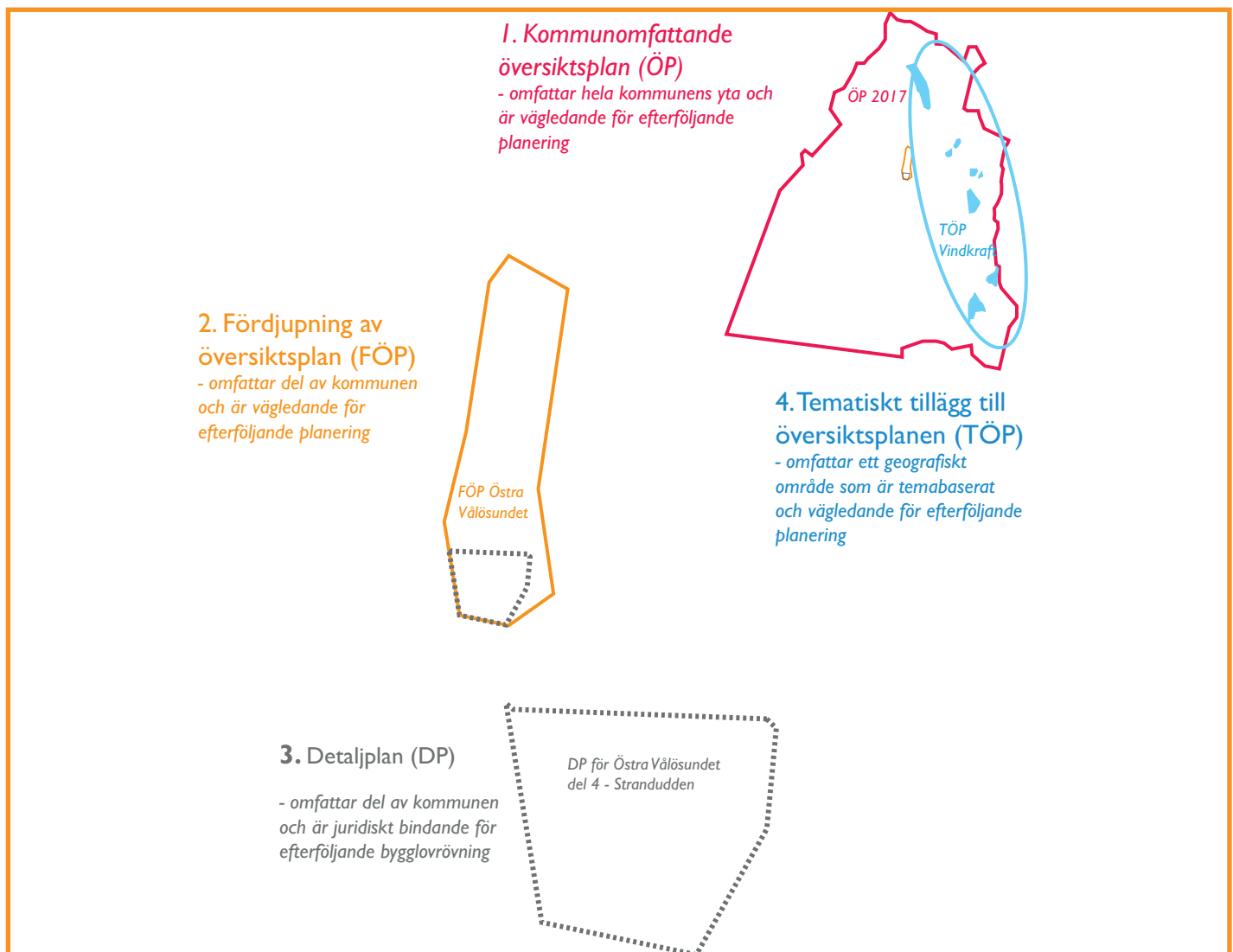
1. Kommunomfattande översiktsplan (ÖP)
2. Fördjupning av översiktsplan (FÖP)
3. Detaljplan (DP)
4. Tematiskt tillägg till översiktsplan (TÖP)

En detaljplan är det juridiska planverktyget som slutligen styr ett bygglov.

I samband med att Kristinehamns kommun antar en ny översiktsplan behöver också ställning tas till tidigare översiktsplanering. Denna översiktsplan ersätter följande planer:

- Översiktsplan för Kristinehamns kommun (2006)
- Tematiskt tillägg till översiktsplanen, vindkraft (2008)
- Fördjupad översiktsplan för Posseberg (1993)
- Fördjupad översiktsplan för Marieberg (1998)
- Fördjupad översiktsplan för Östra Vålösundet (2010)

Kommunen tar också fram en FÖP för västra Vålösundet. Syftet med den fördjupningen är att klargöra planeringsförutsättningar för områdets utveckling, inför eventuella revideringar av detaljplaner och framförallt för att hantera framtida utbyggnad av kommunalt vatten- och avlopp. Kommunen har också påbörjat ett samarbete med Karlskoga, Lekeberg och Örebro kommuner om att ta fram en FÖP för ”Nobelbanan” (Se textavsnittet om järnväg).



Översiktsbild för olika planinstrument och förhållandet dem emellan.

Utgångspunkter

Världen och Sverige genomgår en stark urbaniseringstrend där allt fler människor väljer att flytta till större städer. Mindre orter måste bli så attraktiva som möjligt för att behålla och attrahera invånare, samtidigt som goda kopplingar till större orter blir en viktig utvecklingsfråga.

I Sverige ser kommunernas förutsättningar för en hållbar tillväxt och utveckling, och framtida utmaningar och möjligheter dock väldigt olika ut. Det är stora skillnader mellan olika kommungrupper och deras framtida utmaningar. En kommun som Kristinehamn har exempelvis helt andra förutsättningar och utmaningar än Karlstad eller Stockholm.

Kommuntyp

Kristinehamn tillhör enligt Sveriges kommuner och landstings kommungruppsindelning "lågpendlingskommun nära större stad", vilket visar att vi är varken storstadskommun eller glesbygdskommun (SKL, 2017). Det innebär, kopplat till den trendutveckling som beskrivs, att Kristinehamn har fördelar av att ligga placerat i ett geografiskt sammanhang nära två större städer (Karlstad och Örebro). Det är bra med ett kommunikationsstrategiskt läge för att kunna ha den fördel som krävs för att kunna fortsätta att planera för en ökad tillväxt. Med en stabil eller en ökad befolkningstillväxt, vilket genererar ett större skatteunderlag, skapas möjligheter att planera för en

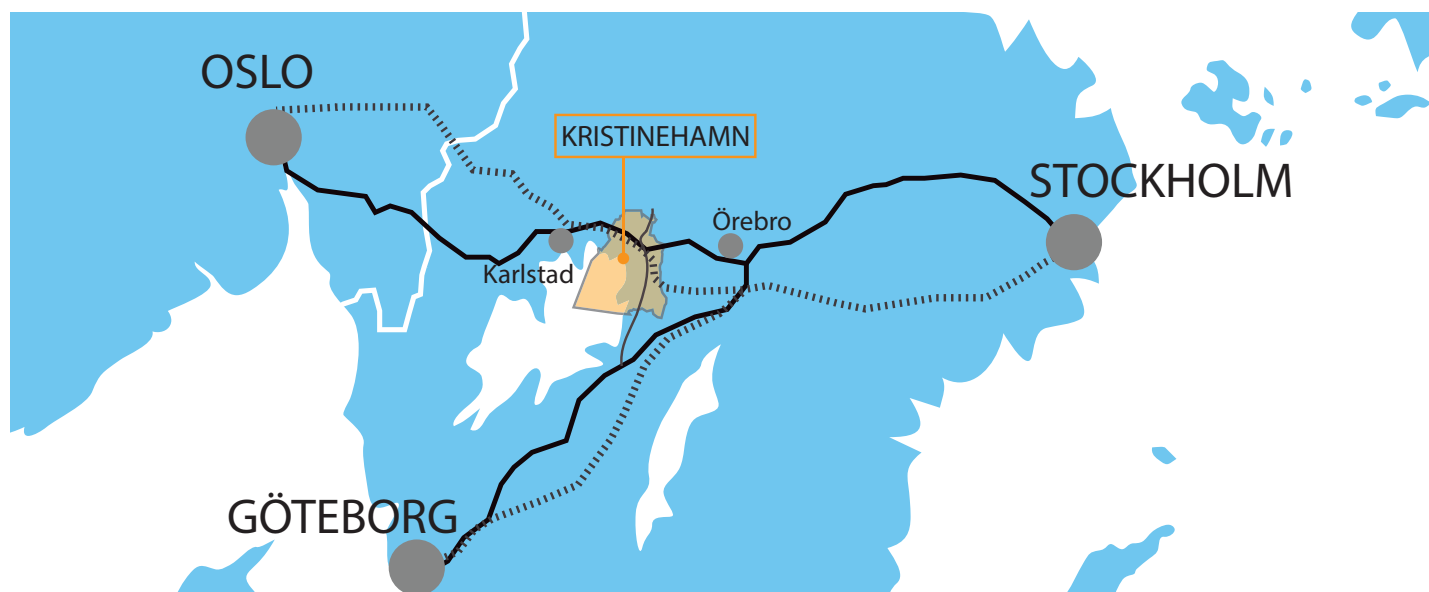
god bebyggd miljö med den bebyggelse, infrastruktur samt grönstruktur som krävs för att människor ska

Befolkningsutveckling

På 1970-talet var befolkningmängden i Kristinehamns kommun uppe mot 28 000 invånare. Åren som följde därefter kännetecknas av en minskande befolkningstillväxt. Efter år 2000 har befolkningen slutat minska och efter 2010 har den ökat något. Idag är befolkningen ca 24500 invånare.

Kristinehamn som hör till Karlstads lokala arbetsmarknads-region (LA-region)* visar på en befolkningsutveckling där tillväxten framförallt är koncentrerad till Karlstad, medan flera kranskommuner har det svårare. Detta är särskilt tydligt i LA-regioner med universitet och högskolor, vilket är fallet i både Karlstads och Örebros fall. Kristinehamn har ett negativt flyttnetto när det gäller unga människor (20-30 år) men samtidigt ett svagt positivt flyttnetto när det gäller övriga åldersgrupper. Demografiskt utgör 40-talisterna en stor befolkningsgrupp, vilket kommer att innebära en större andel äldre då vi blickar mot 2030.

* LA-region, är en indelning av Sverige i lokala arbetsmarknadsregioner som funnits som statistiskt begrepp sedan 1990. Revidering görs vart femte år.



Översiktsbild Kristinehamns kommun i sin geografiska kontext.

När det gäller befolkningskoncentrationen i kommunen så är den främst koncentrerad till Kristinehamn och övriga tätorter. Det finns dock ytterligare ett antal befolkningskoncentrationer i vissa delområden av kommunen medan andra är mer glesbefolkade eller helt saknar befolkning. Kristinehamn är kommunens huvudort med 18540 invånare. Björneborg har 1330 invånare, Bäckhammar 350 invånare och Ölme 230 invånare. Nybble är klassat som en så kallad småort, med 140 invånare (Kristinehamns kommun, 2017).

Annars består kommunen av ett antal starka bygder där befolkningen är spridd över ett större område, såsom i Rudskoga och Ölme exempelvis. Kommunen har också ett 30-tal fritidshusområden varav några står inför omvandling vilket påverkar sammanställningen över befolkningskoncentrationen på sikt.

Hur befolkningsutvecklingen kommer att se ut i kommunen såväl som i övriga landet framöver beror till stor del på nivån av invandringen och hur mottagandet fördelas mellan landets kommuner. Under 2016 hade Kristinehamn ett invandringsöverskott på 611 personer som var det som avgjorde att kommunen sammantaget fick en befolkningsökning.

FAKTARUTA

Korta geografiska fakta

Kristinehamns kommun utgör Värmlands läns utpost mot Örebro län i öster och Västra Götalands län i sydost och inkluderar en omfattande skärgård i Vänern. Kommunen gränsar till Karlstad, Storfors, Karlskoga, Degerfors och Gullspångs kommuner. Kommunens landareal är 746,8 kvadratkilometer. Kommunen består dock av en stor andel vattenareal, hela 632,5 kvadratkilometer i form av bland annat Vänern och Skagern som utgör de största vattenområdena. Utöver dessa så finns ett stort antal mindre sjöar och vattendrag där Bergsjön utgör kommunens primära vattentäkt. I övrigt består kommunen av stora arealer jordbruksmark och skogsmark.

Kommunen är uppdelad i fem församlingar; Kristinehamn, Rudskoga, Visnums-Kil, Visnum och Ölme.

Riksväg 26 genomkorsar kommunen i nord- sydlig riktning, och Europaväg 18 samt järnvägen Oslo- Stockholm (Värmlandsbanan) i östvästlig riktning. Trafikstråken möts i staden Kristinehamn. Inlandsbanan slutar i Kristinehamn och i Kristinehamn finns även en kommersiell hamn.



Översiktskarta Kristinehamns kommun.

Kommunens utmaningar synliggjordes i medborgardialoger

Tidigt i processen med att ta fram en ny översiktsplan genomfördes en omfattande dialogturné för att ta reda på vad kommuninvånare tycker och tänker om kommunen och olika platser. Elva platser i kommunen besöktes med en ”dialogvagn” under 2015 och upp emot 500 personer tyckte till. Materialet sammanställdes och synpunkterna kategoriserades i ett antal olika ämnesområden.

Vardagslivsfrågor såsom fritid, kultur och trivsel var det flest som hade synpunkter kring. Även kategorierna tätort, centrum, parker och infrastruktur samt kommunikationer var det många som tyckte något om. Detta resultat visar att flera av de frågor som har med den fysiska planeringen och översiktsplanen att göra också är något som många invånare har synpunkter kring. Under dialogen framkom såväl sådant som människor tycker om och sådant som inte tycks om. Även en mängd förslag och idéer kom in under denna period. Under hösten 2015 genomfördes även ett visionsarbete med medborgardialog och ett liknande resultat i form av inkomna synpunkter på hur Kristinehamn 2030 skulle se ut.



Dialogturnén med vagn och tjänstepersoner och politiker på plats vid matmarknaden i kvarteret Vågen (Översta bilden), Dialogturnén på plats i Nybble och möter och lyssnar in förbipasserandes syn på kommunen och framtiden (Nedersta bilden).



Nya förutsättningar för tillväxt

I uppdraget att revidera översiktsplanen ingår att integrera kommunens tillväxtprogram i översiktsplanen. Syftet med tillväxtprogrammet (Kristinehamns kommun, 2013) var att definiera tillväxt ur ett lokalt kommunperspektiv och beskriva vad som ska göras för att nå dit.

Forskningen har under flera decennier försökt förstå vad ekonomisk utveckling egentligen innebär. Befintliga studier ger sällan några förklaringar till vad ekonomisk utveckling egentligen är, inte ens i de fall där det är studiens huvudsakliga syfte görs en skillnad mellan ekonomisk utveckling och ekonomisk tillväxt.

I många fall används begreppet tillväxt ofta synonymt med den lokala ekonomins tillväxt. Författarna till ”Kommunal tillväxt – konsten att hantera lokala förutsättningar” (Fjertorp, Larsson, Mattisson 2012) menar dock att man bör försöka skilja på begreppen ekonomisk tillväxt och kommunal tillväxt eller kommunal utveckling. Kommunal tillväxt anses inte bara syfta till ekonomisk tillväxt, utan till en ökning av det ekonomiska välbefinnandet inom kommunens geografiska område, som vanligen manifesteras genom positiva förändringar i nivån och fördelningen. En av definitionerna som presenteras i ovanstående rapport är följande:

”Kommunal tillväxt handlar om att skapa möjligheter för invånarna att utvecklas på ett sådant sätt att välfärden i ett brett samhällsperspektiv ökar.”

Det är alltså inte så tydligt vad kommunal tillväxt är och vad som skapar den. Några av de vanligaste måtten för kommunal tillväxt är:

- Ökad inkomst per capita eller lönesummeutveckling
- Sysselsättningstillväxt eller förvärvsfrekvens
- Befolkningsutveckling

Befolkningsutvecklingen är exempelvis starkt påverkad av nationell politik och globala trender. Mycket tyder dock på att det har skett en avgörande förändring avseende dessa faktorer under de senaste decennierna. En allt större del av tillväxten är idag beroende av kunskap och kompetens (humankapital), snarare än tillgång till råvaror och billig arbetskraft. Detta gör följande fyra faktorer allt viktigare för kommunal tillväxt:

1. Marknadens storlek

Större regioner växer idag snabbare än mindre regioner. Förklaringen är att stora regioner innehåller ett mer diversifierat utbud av kvalificerad arbetskraft, samt att företag och hushåll kan dra nytta av de skalfördelar som uppkommer genom att fasta kostnader kan fördelas på flera. Stora marknader utökar underlaget för mer specialiserade tjänster och verksamheter som i sin tur attraherar ytterligare inflyttare och investeringar.

Kristinehamns kommun förväntas enligt utförda prognoser endast att växa marginellt under kommande decennier. Förutsättningar för tillväxt blir därmed att:

- Integrera Kristinehamns kommun med andra marknader.
- Öka branschbredden i det lokala näringslivet.

2. Snabbare transporters betydelse för regionförstoring

Regionförstoring skapas genom snabbare kommunikationer och en ökad pendlingsvilja. Större funktionella regioner innebär att företag kan välja bland ett mer diversifierat utbud av arbetskraft samtidigt som individer slipper flytta för att byta jobb inom regionen.

För Kristinehamns del innebär det behov att:

- Förkorta restiderna till omkringliggande arbetsmarknader med hjälp av förbättrad infrastruktur och bättre kommunikationer.



Med en förbättrad och snabbare kollektivtrafik kan regionförstoring skapas.

3. Humankapital och attraktiva livsmiljöer

Kunskaps- och serviceinnehållet i produktionen har ökat tack vare övergången från industrisamhälle till kunskapssamhälle. Företagen blir därmed mindre bundna till en viss plats. Under industrisamhället var den viktigaste lokaliseringsförutsättningen närhet till råvaror eller energi. Kristinehamn fick t.ex. dess stadsrättigheter tack vare dess strategiska transportläge som utskleppningshamn för järn från Bergslagen.

Övergången till kunskapssamhälle innebär att behovet av välutbildad arbetskraft nu istället utgör den viktigaste lokaliseringsförutsättningen för tjänsteföretag och kunskapsbaserad tillverkningsindustri. Detta är en förklaring till varför företag med stort behov av välutbildad arbetskraft koncentrerar sig till storstäder, regioncentra och universitetsorter. Vid studier av hushållens flyttorsaker har det konstaterats att platsens attraktivitet och livsmiljö har blivit allt viktigare. Människor flyttar i högre utsträckning till attraktiva platser och företagen flyttar i sin tur dit det finns kompetent arbetskraft. För att invånarna ska trivas och att fler ska vilja bo i kommunen krävs därför satsningar på kommunens attraktionskraft.

För Kristinehamns del innebär detta att:

- Förbättra och göra befintliga livsmiljöer attraktiva för att behålla, men även attrahera ny arbetskraft.
- Säkerställa kompetensförsörjning för det lokala näringslivet.



Attraktiva livsmiljöer kan Kristinehamn bidra med.

4. Teknisk utveckling och innovationer

Teknisk utveckling och förbättringar genom innovationer leder till nya och bättre metoder att tillverka produkter. Nya och billigare produkter och processer är ett resultat av innovationer.

Utbildningsnivå, forskning och utveckling samt interaktivt lärande är faktorer som påverkar innovationer, teknisk utveckling och i förlängningen nya produkter och företag.

För Kristinehamns del kan det handla om:

- Att skapa förutsättningar för att Kristinehamn skall vara den bästa värden för kommersialisering av innovationer inom våra utpekade kompetensområden, som bland annat är skoglig bioekonomi och strömningslära samt hydrodynamik.



*Propellern får symbolisera innovation i Kristinehamn.
foto: Eva Svärd*

Globala och lokala utmaningar

Det finns en mängd planeringsförutsättningar att ta hänsyn till och flertalet prioriterade områden att ta sin utgångspunkt i. Det finns visioner, mål och strategier att ha en medvetenhet kring på såväl lokal, regional, nationell samt global nivå. Utöver detta tillkommer trender i samhällsutvecklingen och ett flertal utmaningar. Boverket lyfte i sin ”Vision för Sverige 2025” (Boverket, 2012) fyra megatrender som kan bli kritiska punkter såväl globalt som lokalt och som påverkar den framtida samhällsutvecklingen. Vi kan redan se att flera av de trender som då spåddes bli svåra på ett globalt plan även har hunnit bli viktiga frågor för Kristinehamns kommun.



1. Ett ändrat klimat

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en uppskattad ökning av jordens medeltemperatur med upp till 6 grader under 2000-talet. Nederbörden i Västsverige tilltar med ökande risk för erosion längs vattendrag, sjöar och kuster, skred och ras samt översvämningar som kan medföra att dricksvattenförsörjningen slås ut.

- Kristinehamn har drabbats av kraftiga skyfall och översvämning och som följd av det har kommunen börjat jobba med klimatanpassningsfrågor, där ett första steg varit att ta fram en översvämningsplan för att kunna hantera framtida översvämningrisker. (Kristinehamns kommun, 2017)



2. En globaliserad värld

En globaliserad värld innebär bland annat för Sverige, som är en ”liten” ekonomi med en stark exportsektor, att vi är mycket beroende av vad som sker internationellt. Handel är nyckeln för fortsatt svensk tillväxt. För att svenskt och europeiskt näringsliv ska vara fortsatt konkurrensförmåligt krävs fortsatta investeringar inom forskning och utveckling.

- Därav blir de faktorer som räknades upp på föregående sida viktiga för Kristinehamns kommun att ta fasta på, dvs. att knyta till oss humankapital och skapa goda förutsättningar för människor att kunna förflytta sig snabbare

och samtidigt skapa attraktiva livsmiljöer i Kristinehamn att människor vill bo och leva här.



3. En urbaniserad värld

Det finns en stark urbaniseringstrend globalt sett men även i Sverige. År 2025 bor drygt 10 miljoner människor i Sverige och de flesta bor i våra tre storstadsregioner. Allt fler bor i de växande storstadsregionernas pendlingsorter, vilka har en betydande befolkningstillväxt. Den omgivande landsbygden är tämligen tätbefolkad särskilt i de delar som ligger nära en knutpunkt eller station. Glesbygden och mindre orter utanför pendlingsstråken har länge haft negativ befolkningsutveckling. Urbaniseringen medför att denna utveckling fortsätter.

- Till Kristinehamns fördel är det geografiska läget, där vi med snabbare transporter i framtiden kan komma att ha möjlighet att ta oss med tåg till storstäder som Stockholm och Oslo på dryga timmen, förutsatt statlig järnvägsplanering och en omvandling av de tankar som bland annat kommit fram i Norsk Banes möjlighetsstudie kring höghastighetsbana (Norsk Bane, 2016). Detta i sin tur kan skapa goda förutsättningar för att kunna bibehålla de invånare som vi har och även attrahera nya till de goda boende- och livsmiljöer som vi kan erbjuda.



4. En digitaliserad värld

År 2025 ligger Sverige långt fram i nyttjandet av digitaliseringens möjligheter. Tillgång till bra internetuppkoppling är en självklarhet och kommunikation är en förutsättning för bibehållen och utvecklad välfärd för medborgare både på landet och i staden. I framtidens samhälle är vi lika beroende av effektiv digital kommunikation som av el och rinnande vatten.

- Här ligger Kristinehamns kommun väl med i planering av fritt wi-fi i stadskärnan i Kristinehamns centrum samt planering av fiberutbyggnad i kommunens alla delar.

(Illustrationer denna sida: Boverket)

Hållbar utveckling

Hållbar utveckling är idag ett vedertaget begrepp som är ett överordnat mål för världens alla länders framtida utveckling. Det ingår också som ett av kommunens horisontella perspektiv och är en viktig del i samhällsutvecklingen och den fysiska planeringen och därför en viktig del i översiktsplanarbetet. Hållbar utveckling innebär ett samspel mellan tre dimensioner; den sociala, den ekologiska och den ekonomiska.

Brundtlandkommissionens definition av begreppet hållbar utveckling är kanske ett av de mest vedertagna och lyder: ”En utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov.”

Till FN:s toppmöte i Johannesburg 2002 tog Sverige fram en nationell strategi för hållbar utveckling. Strategin slår fast att hållbar utveckling är ett övergripande och långsiktigt mål som ska komma till uttryck i alla politiska beslut. I den nationella strategin beskrivs människan och naturen som de viktigaste resurserna för en hållbar framtid och att samhället ska formas inom ramen för vad natur, miljö och människors hälsa tål. (Boverket, 2017)

Hållbar utveckling inom den Europeiska Unionen har också beskrivits i ett flertal strategier. Den nuvarande EU-strategin för hållbar utveckling antogs vid Europeiska rådets möte i juni 2006. Strategin innehåller ett stort antal mål och åtgärder inom sju utvalda huvudområden. De sju huvudutmaningarna är:

- klimatförändringar och ren energi
- hållbara transporter
- hållbar produktion och konsumtion
- bevarande och förvaltning av naturresurser
- folkhälsa
- social integration, demografi och invandring
- globala utmaningar när det gäller fattigdom och hållbar utveckling. (Boverket, 2017)

I mångt och mycket är dessa utmaningar på globalnivå också utmaningar på ett lokalt plan. Inom ramen för den fysiska planeringen och översiktsplanen är framförallt klimatförändringar, hållbara transporter och bevarande av naturresurser de huvudsakliga utmaningarna i fokus i översiktsplanen.

- Bland annat lyfts här ett förhållningssätt till resande där den fysiska planeringen kan skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande. Det kan konkret handla om att förbättra möjligheterna för cykling och kollektivtrafik genom att utveckla väl fungerande cykelstråk inom tätorterna, samt

ge kollektivtrafiken en utökad turtäthet till våra mindre tätorter från resecentrum i Kristinehamn.

- Att möjliggöra för en framtida ny järnvägssträckning mellan Kristinehamn och Karlskoga, även kallad Nobelbanan, i form av ett järnvägsreservat är ett annat sätt att arbeta för hållbara transporter på lite längre sikt.

När det gäller klimatförändringarnas påverkan på den fysiska planeringen så tar det sig uttryck i att säkerställa att olika former av risker minimeras och att det finns en viss förutsägbarhet i var det är lämpligt att bygga och var det är lämpligare att bevara grönskan för att eventuellt hantera stora mängder vatten. Det kan med den kunskapsuppbyggnad som skett i och med översvämningsplanen, där en skyfallssimulering och analyser togs fram, ge oss kunskap om var och hur det är lämpligt att detaljplanera. Ett ändrat klimat påverkar även kommunens dricksvattenförsörjning och reservplaner behöver tas fram för att säkra vattenförsörjningen i framtiden.

All fysisk planering utgår från plan- och bygglagens portalparagraf som lyder:

”Med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.”

Detta påminner även om definitionen för hållbar utveckling. Det vill säga den fysiska planeringen är hela tiden en avvägning av vad som är långsiktigt hållbart i en sammanvägning av de tre hållbarhetsdimensionerna.

Vid FN:s toppmöte om hållbar utveckling i Johannesburg 2002 erkändes också begreppet hållbar utveckling som en överordnad princip för FN:s arbete och för medlemsländerna. Vid ett toppmöte i New York i september 2015 antogs nya globala mål för hållbar utveckling kallad Post 2015-agendan, som en efterföljare till millenniemålen. Målen har en tidshorisont från 2016 till 2030. (Boverket, 2017) Dessa mål har dock inte inarbetats, eller översiktsplanen förhållit sig direkt till, utan planens miljökonsekvensbeskrivning har snarare förhållit sig till miljömålen som brukar vara starkt förknippade med den ekologiska dimensionen av hållbarhetsbegreppet. Miljömålen består av 16 nationella delmål där det 14:e delmålet ”En god bebyggd miljö” är det som är mest förknippat med den fysiska planeringen.

Kommunens vision och koppling till andra styrdokument

En ny vision har tagits fram i samband med att den förra, som sträckte sig till 2015, blev inaktuell. Den nya visionen har en framtidshorisont om 15 år. Visionen lyder: Kristinehamn 2030 -den vänliga och nyskapande skärgårdskommunen.

I samband med visionsarbetet lades även till ett antal prioriterade områden och horisontella perspektiv för kommunen att jobba med under kommande 5-årsperiod. Till detta omarbetades också kommunfullmäktiges övergripande mål, som är tänkta att ses över varje år.

Översiktsplanen som är ett av kommunens obligatoriska styrdokument förhåller sig till kommunens vision, prioriterade områden och horisontella perspektiv. När det gäller kommunfullmäktiges övergripande mål så är några av dem relevanta för den fysiska planeringen medan andra inte är det. I framtagandet av huvudinriktningarna för översiktsplanen har visionens prioriterade områden varit en tidig utgångspunkt, men som sedan har kommit att anpassats utifrån de viktiga ingångar och inriktningsmål som den nya översiktstplanen med tillhörande strategier behöver innehålla.

Utöver översiktsplanen så finns det andra styrdokument som en kommun har att förhålla sig till kopplat till samhällsutveckling. Bland dessa har vi valt att se översiktsplanen som det övergripande dokumentet där andra dokument förhåller sig till ÖP, antingen som underlag eller som fördjupade efterföljande dokument som kan ha ett stöd genom översiktsplanens ställningstaganden:

- Energi- och klimatplan (2012)
- Besöksplan (2014)
- Risk- och sårbarhetsanalys (2015)
- Näringslivspolitisk plan (2017)
- Trafikplan (2017)
- Riktlinjer för bostadsförsörjning (pågående)
- Avfallsplan (pågående)
- Centrumvision (pågående)
- Översvämningsplan (pågående)
- Grönstrukturplan (pågående)

Enligt plan- och bygglagen (3 kap. 4 § PBL) ska översiktsplanen även ta hänsyn till nationella och regionala mål, planer, och program för hållbar utveckling inom kommunen. För Kristinehamns kommuns översiktsplan har följande dokument särskilt beaktats:

- Utvecklingsstrategi för Örebroregionen, Regionförbundet Örebro (2010)
- Regional översiktlig planering – rumsligt perspektiv på utvecklingsstrategi för Örebroregionen, Regionförbundet Örebro (2011)
- Värmlandsstrategin 2014-2020, Region Värmland (2014)
- Länstransportplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025, Region värmland (2014)
- Uppföljningsbara mål för hållbar fysisk samhällsplanering, Boverket (2015)
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017-2021, Region värmland (2016)
- Åtgärdsvalsstudie Stockholm- Oslo -slutrapport, Trafikverket (2017)

Utifrån visionen, relevanta styrdokument och de identifierade förutsättningar och utmaningar som påverkar Kristinehamns utveckling har ett antal inriktningar och strategier för översiktsplanen tagits fram (läs mer om dessa i kapitel 2).

I planens miljökonsekvensbeskrivning redovisas hur väl planens inriktning överensstämmer med de nationella miljökvalitetsmålen och ett nollalternativ jämförs med översiktsplaneförslaget.

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste verktyg för att möjliggöra en hållbar utveckling utifrån ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Översiktsplanen handlar dock i huvudsak om kommunens mark- och vattenanvändning och kan därför inte hantera alla frågor inom hållbar utveckling. Inför revideringen av denna översiktsplan har särskilda underlag för t.ex. trafik, grönstruktur, översvämning, bostäder, VA-frågor, trafik och järnväg arbetats fram, vilket ytterligare ska stärka kommunens inriktning avseende hållbar utveckling.

KRISTINEHAMN 2030 - DEN VÄNLIGA OCH NYSKAPANDE SKÄRGÅRDSKOMMUNEN

Vänlig

Här lever vi välkomnande och nära varandra. En genuin känsla av omtanke och medvetenhet genomsyrar vårt samhälle och inspirerar både unga och seniorer.

Hos oss kan du utveckla dig själv och få kvalité i livets alla skeden oavsett var du bor, jobbar eller studerar. Vi uppskattar mångfald och har en internationell prägel genom turister, företag och boende som trivs hos oss.

Nyskapande

Vår livskraftiga och kreativa näring bär vidare våra traditioner genom att skapa framtidens innovationer. I våra skolor får alla chansen att växa och använda sina kvalitéer. Vi växer med medvetenhet och skapar tillsammans hållbara livsmiljöer. Vi vågar och vi syns - Kristinehamn är evenemangsstaden där kultur, idrott och matupplevelser möts.

Skärgårdskommun

Här lever du nära vatten och har möjlighet till Sveriges bästa vardagsliv. Vår skärgård och landsbygd bjuder på spontana mötesplatser för rekreation och upplevelser.

Från vår idylliska stadskärna tar du dig enkelt till skärgården där Väneren och vår moderna hamn är ett självklart nav för både logistik och båtliv.



Foto: Peter Strömberg

2. Utvecklingsstrategi





Övergripande inriktning och mål för den fysiska planeringen

Här intill anges fem inriktningsmål som ska styra Kristinehamns översiktsplan och den fysiska utvecklingen. Till varje inriktningsmål finns ett antal strategier som anger vad kommunen ska göra för att arbeta i målens riktning. Målen och strategierna ska ligga till grund för kommunens investerings- och utvecklingsplanering och ska kunna gå att följa upp i samband med årsredovisning. På efterföljande uppslag fördjupas tankarna med respektive inriktning. De genomsyrar sedan även markanvändningskapitlet (kapitel 3).



Fyrmiljön på Strandudden intill Vänern.

INRIKTNINGSMÅL

STRATEGIER

1. Attraktiva livsmiljöer och ett välfungerande vardagsliv för alla

1. Möjliggöra olika boendeformer i attraktiva miljöer.
2. Erbjuder ett varierat, tillgängligt och kvalitativt fritids- och kulturliv.
3. Utveckla trevligare och mer levande centrummiljöer.
4. Erbjuder lättillgängliga närreklamationsområden i anslutning till tätorterna.
5. Integrera Kristinehamns kommun i Karlstads, Karlskogas och Örebros lokala arbetsmarknader.

2. Regionförstoring, kommunikationer och transporter

1. Bli Värmlands bästa cykelkommun
2. Verka för förkortade restider och välutvecklad kollektivtrafik till Karlstad, Karlskoga, Degerfors och Örebro.
3. Skapa planberedskap för Nobelbanan och en utvecklad järnväg mellan Oslo-Stockholm.
4. Skapa förutsättningar att få Värmlands och Örebro läns regionala huvudhamn i Väneren.
5. Stärka Kristinehamn som intermodal knutpunkt.

3. Hållbar och klimatanpassad samhällsplanering

1. Bygg staden inåt genom förtätning, omvandling och förädling.
2. Låta infrastruktur utvecklas i takt med bebyggelseutveckling och krav.
3. Förbättra möjligheterna för hållbara transportalternativ.
4. Planera med översvämningshänsyn.
5. Möjliggör hållbar energiutvinning genom vind- och vattenkraft.

4. En stärkt identitet

1. Fortsätta med skärgårdsutveckling och stärka kopplingen till Väneren.
2. Koppla järnhantering, transporter och maritim näring till den kulturhistoriska identiteten.
3. Stärka samverkan i östra Värmland och den regionala samhörigheten i det öst-västliga stråken mellan Örebro och Karlstad.
4. Utveckla kulturhistoriskt viktiga platser.

5. God planberedskap för verksamheter

1. Trygga befintliga näringars markanvändningar.
2. Skapa god planberedskap för etablering av nya verksamheter.
3. Möjliggör logistikverksamhet i strategiska lägen.

Attraktiva livsmiljöer och ett välfungerande vardagsliv för alla

Översiktsplanens inriktning pekar på att kommunen ska jobba med attraktiva livsmiljöer och ett välfungerande vardagsliv för alla. Hur människor får vardagen att fungera är en viktig del i människors liv. Den fysiska miljön såsom infrastruktur, bebyggelse och grönområden påverkar hur människor upplever sina liv och hur de får det att fungera. Att ha som mål att arbeta för ett välfungerande vardagsliv för alla kräver ett synsätt som också inkluderar ett jämställdhetsperspektiv.

Attraktiva boendemiljöer

Först och främst handlar utvecklingen i Kristinehamn om att ta hand om befintliga miljöer och anpassa ny bebyggelse intill äldre bebyggelseområden. Översiktsplanen pekar ut vilka områden som kommunen först och främst ser som möjliga framtida attraktiva boendemiljöer i centrala lägen i staden, men också möjligheter för boende nära vattnet. Läs mer om tänkt markanvändning för respektive tätort i kommunen samt vilka landsbygdsutvecklingsområden som lyfts fram i kapitel 3.

Tillgängligt fritids- och kulturliv

Kristinehamn är en kommun med tradition av en bred föreningsverksamhet och aktiva satsningar inom såväl idrotts- och fritidsområdet som inom kulturområdet. Att arbeta för ett tillgängligt fritids- och kulturliv handlar om att bekräfta befintliga verksamheters funktioner, platser och sammanhang och möjliggöra dess fortlevnad i den fysiska miljön. Översiktsplanen pekar i markanvändningskartan ut fritidsområden där bland annat de större idrottsanläggningarna ingår. Kulturmiljöer som är utpekade i kommunens kulturmiljöprogram (Kristinehamns kommun, 1991) är delvis inarbetade i översiktsplanen. Gröna ytor såsom parkmiljöer av olika slag är också funktionella för olika typer av kulturella arrangemang. Här kan exempelvis Picassoudden, Hembygdsgården och Gustafsvik utgöra arenor för konserter och teaterpjäser.



Mariebergsområdet är ett exempel på omvandlingsområden i Kristinehamn där det kommunala bostadsbolaget är en aktör som gått in och omvandlat tidigare vårdbyggnader till populära lägenhetshus i en attraktiv parkmiljö intill Väneren.



Gustafsvik som är en av kommunens utpekade historiska platser kan också erbjuda en arena för kulturella arrangemang såsom julmarknader och teater- eller dansuppvisningar.

Trevligare och mer levande centrummiljöer

En viktig ingrediens för att skapa folkliv är med hjälp av olika arrangemang, där kulturella inslag i det offentliga rummet är en viktig del, inte minst under kvällstid. Folkliv både dag som kväll kräver också ett tilltalande utbud inom handel, restaurang och café, tjänsteföretag för att nämna några branscher. Här kommer den fysiska planeringen in och skapar förutsättningar för att detta ska kunna bli möjligt men lika viktigt är att visa på hur visionen ser ut, vad är det kommunen strävar mot? Kommunen har tagit fram en centrumvision (Kristinehamns kommun, 2017) som sammanfattas med flera ställningstaganden och ett antal konkreta åtgärder. Den lyfter också platser som har potential, och är tänkt att vara ett visionärt verktyg och har ett fokus kring att lyfta stadskärnan, vårt vardagsrum och kommunens skyltfönster. I övrigt finns det också andra offentliga miljöer i kommunen och där lägger översiktsplanen en tonvikt på de mindre tätorternas centrummiljöer.

Att ha nära till rekreationsområden

För att säkra tillgången till bostadsnära natur nämns tillgång, nåbarhet och kvalitet som viktiga aspekter för att lyckas uppnå detta i både planering och förvaltning av den bostadsnära naturen. Att ha närhet till gröna områden är enligt forskningen en förutsättning för att den ska användas ofta. Inom forskningen har 300 meter visat sig vara det gränsvärde för hur långt människor är beredda att gå för att också använda det ofta. Forskningen visar vidare att natur har återuppbyggande effekter och vistelse i natur ger vila och återhämtning och kan leda till mindre stress för människor. Den bostadsnära naturen utgör också en viktig miljö för barns lek och utveckling. Närrekreationsskogarna som pekas ut i översiktsplanen underlättar för rekreation och fysisk aktivitet för såväl barn som vuxna och är avgörande för att människor ska uppleva sin livsmiljö som attraktiv.

Att tillhöra både Karlstad och Örebro

Översiktsplanen pekar ut flera saker som ska kunna möjliggöra att kommunen kan integreras med Karlstads, Karlskogas och Örebros lokala arbetsmarknader. Att Kristinehamn ligger på gränsen mellan Värmland och Örebro län utgör en förutsättning för att det ska kunna vara möjligt att knyta sig an arbetsmarknader åt bägge hållen. Att infrastruktur såsom att möjliggöra för snabbtåg och på så vis få närmre genom att möjliggöra arbetspendling på ett annat sätt skapar också bättre förutsättningar för att människor kan välja att bosätta sig i Kristinehamns kommun och samtidigt få vardagslivet att fungera med jobb, hem och fritid.



Svinvallen där Carl Nesjars året runt-fontän är placerad är ett exempel på en centrummiljö som kommer att utvecklas till stadspark för att möjliggöra för mer folkliv i centrum av Kristinehamns tätort.



BjörkvalLEN är ett populärt fritidsområde i Kristinehamns tätort som ligger alldeles intill rekreationsskogen i f.d. A9-skogen. Hit är det nära för de boende på Djurgården och östra Vålösundet. Rekreationsskogarna är av stort värde för bland annat folkhälsan och friluftslivet.



Att kunna pendla till intilliggande arbetsmarknader utgör en viktig aspekt för att välja Kristinehamn som livsmiljö.

Regionförstoring, kommunikationer och transporter

Kommunen har möjligheten att påverka utvecklingen och förbättra pendlingsmöjligheterna till omkringliggande kommuner. Att kunna nå ett större område än bara den lokala arbetsmarknadsregionen (Karlstad) som kommunen idag tillhör är en förutsättning för att kunna attrahera såväl befintliga som kommande invånare och pendlare till Kristinehamn.

Värmlands bästa cykelkommun

Kristinehamn har mycket goda grundförutsättningar för att kunna öka andelen personer som använder cykeln för sina transporter till och från olika målpunkter i vardagslivet. Anledningen är att staden Kristinehamn, där 75% av kommuninvånarna bor och lever sina liv, är en väldigt kompakt stad till ytan sett. De resor som är kortare än 5 kilometer går det ofta att nyttja cykeln för. Ett mål om att bli Värmlands bästa cykelkommun handlar om att först och främst förbättra möjligheterna för cykling såsom bland annat ett stomnät för cykel i Kristinehamns tätort men också i de övriga mindre tätorterna.

Förkortade restider

Snabb regional kollektivtrafik är viktig för att alla ska ha möjlighet att arbeta även utanför den egna kommunen, samt för det lokala näringslivets möjligheter att rekrytera personal från ett större geografiskt område. För Kristinehamns del är pendlingsmöjligheter till Karlstad och Karlskoga, Degerfors av avgörande betydelse. Kortare restid och förbättrade pendlingsmöjligheter även till Örebro är en av Kristinehamns viktigaste utvecklingsfrågor. Befintlig kollektivtrafik med buss och tåg bör utvecklas för att förbättra pendlingsmöjligheterna samt för att börja bygga trafik mot Örebro, som i sin tur motiverar ytterligare utveckling i trafikutbud och investeringar.

Idag pendlar mellan 1100-1200 kristinehamnare till Karlstad, cirka 800 till Karlskoga, 200 till Degerfors och 150 till Örebro. Med förbättrad infrastruktur och transportmöjligheter till Örebro finns en väldigt stor potential för Kristinehamn att integreras i Örebros arbetsmarknadsregion. I förlängningen av samma stråk finns även Mälardalen, Stockholm och Oslo. Relationen och kopplingen till det stråket bedöms bli



I Kristinehamns stadskärna längs den delen av Kungsgatan som är bilfri är redan cykeln ett attraktivt val för att snabbt ta sig fram.



Med förkortade restider med kollektivtrafiken så har Kristinehamn möjligheten att fånga upp ett större arbetsmarknadsområde och få fler in- och utpendlare.

ännu viktigare i framtiden.

Skapa planberedskap för utvecklad järnväg mellan Oslo-Stockholm

Nobelbanan, som är en del av en utvecklad järnvägssträcka mellan Stockholm och Oslo har diskuterats under decennier och avser den felande järnvägslänken över Kilsbergen, mellan Örebro och Kristinehamn. Idag är körtiden mellan Stockholm och Oslo ungefär 4,5 till 6 timmar beroende på stoppstruktur och fordon. Med en utvecklad bana skulle motsvarande resa ta under 3 timmar och då med betydligt fler stopp än idag. För Kristinehamns del skulle t.ex. restiden till Örebro minska från dagens ca 1h 10 min till under 30 minuter, vilket naturligtvis skulle förändra Kristinehamns förutsättningar radikalt. Sannolikt skulle detta göra Kristinehamn till en ännu mer intressant bostadsort.

Huvudhamn i Vänern

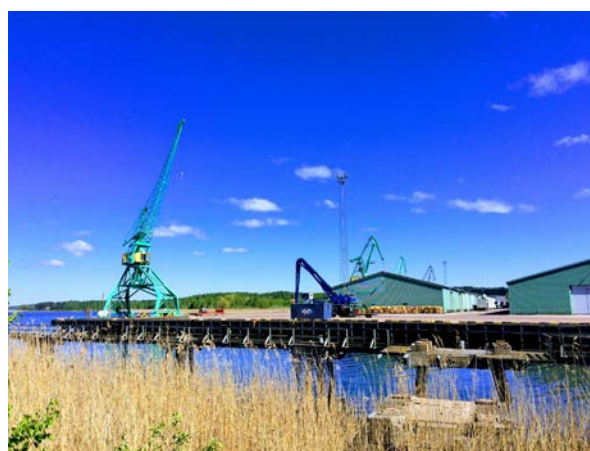
Kristinehamns hamn är en av Vänerns största hamnar och kommunen har beslutat att arbeta vidare med att utveckla Vänersjöfarten och att arbeta med näringslivsutveckling kopplat till sjöfart och logistik. Det finns mål om att fördubbla sjögodset samt att införa containerhantering. I linje med detta skapas beredskap i översiktsplanen för att hamnen ska kunna bli en nod för sjöfart i norra Vänern, en regional huvudhamn i Vänern för både Värmlands och Örebros län.

Intermodal knutpunkt

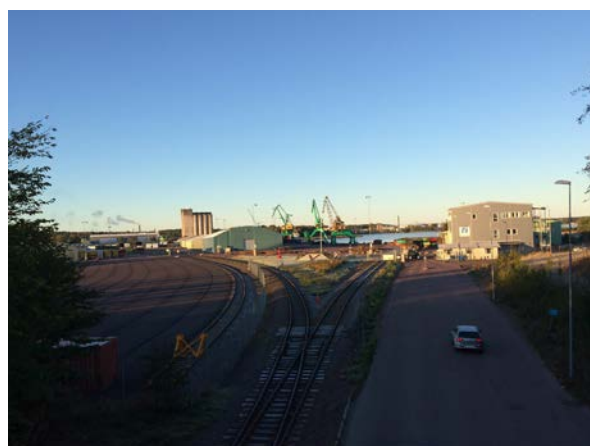
Med hjälp av en utvecklad järnväg mellan Kristinehamn – Karlskoga – Örebro (den s.k. Nobelbanan) skulle Kristinehamn kunna integreras även i Örebros arbetsmarknad, vilket har en enorm betydelse för Kristinehamn. Med Kristinehamns läge utgör järnvägen en viktig komponent för den intermodala knutpunkt som Kristinehamn är med E18, RV26, Värmlandsbanan, Inlandsbanan och hamnen. Kristinehamn har en relativt stor näring inom logistik, åkeri och järnväg och har god potential att växa ytterligare inom dessa branscher. Järnvägen är dessutom viktig för att öka andelen hållbara transporter och genom läget med flera transportslag samlade finns goda möjligheter i Kristinehamn att föra över mer lastbilstrafik till mer hållbara transportsätt som järnväg och sjöfart.



Att möjliggöra för utvecklad järnväg mellan Oslo-Stockholm handlar också om att nya sträckningsalternativ föreslås igenom Kristinehamns



Kristinehamns hamn är redan idag en av Vänerns största hamnar och kommunen ser gärna en vidareutveckling av hamnverksamheten.



Hamnen och Broängsområdet fungerar också som en intermodal knutpunkt eftersom här möts transporter från såväl järnväg, väg som sjöfart.

Hållbar och klimatanpassad samhällsplanering

Kommunen behöver jobba strategiskt för att uppnå en ändamålsenlig struktur för sina invånare. Det framtida klimatet påverkar också hur och var vi kan bygga. Det är dags att anpassa såväl infrastruktur som bebyggelseområden till de behov som finns idag och fram mot år 2030 för att uppnå en hållbar och klimatanpassad samhällsplanering.

Förtäta, omvandla och förädla

Kristinehamns stad har inte ytmässigt brett ut sig så mycket från centrum, mer än ut mot Väneren, på senare år. Stadens årsringar och olika stadsdelar representerar i huvudsak olika tidsepoker och planeringsideal. De yttre områdena som utgör stadens gräns idag, eller som vi kallar den i översiktsplanen stadsbygdsgräns, får vara gränsen mellan stad och land (landsbygd). En viktig strategi här är att låta bebyggelseutvecklingen ske innanför stadsbygdsgränsen och att se möjligheterna i att förtäta den relativt glesa stadsbygden istället för att glesa ut staden än mer. Markanvändningskartan pekar ut ett antal områden som går att förtäta redan med befintliga detaljplaner alternativt efter framtagandet av ny detaljplan.

Utveckla infrastruktur i takt med bebyggelseutveckling och nya krav

Mycket av den grova infrastruktur i form av ringleder som finns i Kristinehamn planerades på 1960-talet utifrån en planeringsideologi som var en annan än den som finns idag och med en utgångspunkt att staden skulle ha betydligt fler invånare än vad den har. Det gäller nu att jobba strategiskt för att kunna använda befintlig infrastruktur eller anpassa till de behov som finns istället för att först och främst dra fram ny infrastruktur såsom vägar. Vatten- och avlopps nätet samt elnätet är andra viktiga delar av infrastrukturen som är i behov av att utvecklas i takt med bebyggelseutvecklingen men även i takt med att nya krav på standard och regelverk uppkommer.



Sannakajen är ett av stadens pågående omvandlingsområden där nya bostäder ska få ta plats efter att den småindustri som funnits på platsen omlokaliserats och marken har detaljplanelagts för ny



Västra Ringvägen är ett exempel på väginfrastruktur som är storskalig och utbyggd i en tid då utgångspunkten var att bli fler invånare än vad vi är idag. Ringlederna i staden fungerar idag främst som en transportled med bilorienterad funktion där det finns en överkapacitet med god marginal.

Möjliggöra för hållbara transportalternativ

Att planera för hållbara transportalternativ handlar om att skapa förutsättningar för att det ska vara möjligt att välja cykeln eller bussen istället för bilen när det handlar om att göra resor inom staden eller någon av de mindre tätorterna. Att prioritera ett cykelnät med god framkomlighet och snabbt och gent mellan olika målpunkter utifrån stadsbygdsgränsen i olika stadsdelar och in mot centrum. Det handlar också om att skapa möjlighet för goda järnvägskommunikationer och även busstrafiken inom tätorterna och den regionala trafiken är en viktig förutsättning för att människor ska kunna använda sig av ett hållbart resande. Här är på lite längre sikt en utvecklad järnväg mellan Stockholm och Oslo en viktig aspekt för människor att kunna välja tåget istället för flyget. När det gäller godstransporter finns det också stor potential för Kristinehamn att vara med och bidra till hållbara transportalternativ till lastbilstrafiken i form av hamnens läge och funktion som nod för omlastning mellan väg, järnväg och sjöfart.

Planera bebyggelse och lokaliseringar med hänsyn till översvämningsrisker

Bebyggelseutvecklingen ska hantera översvämningsrisker för att säkerställa att människors hälsa och säkerhet inte äventyras. Det kan till exempel handla om att anpassa bebyggelsens placering eller tekniska utformning. Åtgärder för att hantera översvämningsriskerna vid skyfall kräver ett helhetsperspektiv och kommer i många fall att kräva markyta. Utöver åtgärder på kommunal mark krävs åtgärder på privat mark vilket innebär att privata markägare måste involveras i arbetet. All planering och tillståndsprövning ska därför ta hänsyn till kommunens översvämningsplan (Kristinehamns kommun, 2017) och de karteringar och simuleringar avseende översvämningsplan som finns framtagna.

Hållbar energiutvinning

Kristinehamn har sedan ett antal år tillbaka pekat ut möjliga områden för vindkraftutbyggnad och flera vindkraftparker har nu etablerats och flera är tillståndsgivna. Kommunen pekar fortfarande ut platser som är lämpliga för vindkraftetablering för att även på sikt möjliggöra för hållbar energiutvinning. Kristinehamn har också ett stort kompetensområde inom innovationer kring hydrodynamik och ett stort utvecklingsprojekt har påbörjats kring minikraftverk (vattenkraft) vilket är en annan hållbar energiutvinning.



Cykeln är ett hållbart transportalternativ till bilen. Såväl ur ett miljöperspektiv som ur ett folkhälsoperspektiv.



Kristinehamns centrum översvämmades på grund av ett skyfall i augusti 2014. Nu finns ett kunskapsunderlag i form av en översvämningsplan som baseras bland annat på skyfalls-simuleringar.



Kommunen pekar ut områden för vindkraftsetableringar i översiktsplanen vilket möjliggör hållbar energiutvinning.

En stärkt identitet

Kommunens vision anger att vi är en vänlig, nyskapande skärgårdskommun år 2030. Att prata om vad som är en plats identitet kan vara att fånga platsens själ eller bygga vidare på vad som är typiskt för en ort eller en kommun. Kristinehamns förutsättningar har ändrats över tid och dess identitet kan också delvis vara en annan än tidigare. För att kunna attrahera människor behöver identiteten stärkas för att få känslan av trivsel och att platsen är unik vilket i sin tur skapar stolthet.

Det handlar lite om att identiteten inte är helt självklar idag. Tiderna förändras och våra förutsättningar ser olika ut och kan skilja sig från hur det varit tidigare. Lite generellt uttryckt så flyttade tidigare människor dit jobben fanns medan det idag oftare skapas jobb där människor finns. För att fortsätta locka till inflyttning och tillväxt är utvecklingen av kommunen och dess olika platser avgörande för att stärka vår identitet och öka stoltheten och attraktiviteten, vilket avgör i mångt och mycket att människor trivs med att bo i Kristinehamn.

Skärgårdsutveckling och koppling till Vänern

Kristinehamns kommun har under flera år arbetat med skärgårdsutveckling, där Norra Vänerskärgården med dess öar varit föremål för turismsatsningar i form av båttrafik och ökad tillgänglighet till öarna. Flera av grannkommunerna (Karlstad, Hammarö och Grums) har börjat samarbeta kring en samordnad skärgårdstrafik för att möjliggöra olika valmöjligheter kring öarna och knyta ihop Vänerskärgården som besöksmål. Att också jobba med att koppla stadens utveckling i en riktning mot Vänern utgör en viktig del, såväl som att möjliggöra vidareutveckling av de Väneranknutna verksamheter som finns längs med Vänerkusten idag.

Den kulturhistoriska identiteten

Kristinehamn är Bergslagens utpost mot sydväst. Detta har i ett historiskt perspektiv medfört att sjöfart och järnvägskommunikationer skapat en industriell struktur utöver den bergslagstraditionella. Kommunen utgör tillsammans med Storfors och Filipstad de östra gränskommunerna i länet. Kristinehamn, Storfors och Filipstad har under hundratals år fungerat i en relativt liten nord-sydligt orienterad funktionell region som



Alvön och Långön är exempel på skärgårdsöar som gjorts tillgängliga tack vare skärgårdstrafiken.



Bojorten är Kristinehamns flytande stadsvapen och är en symbol för delar av den kulturhistoriska identiteten och stärker definitionen av Kristinehamn som en

baseras på transportvägarna (vatten, väg och järnväg) från östra Värmlands bergslag ned till hamnläget i Kristinehamn.

Att stärka den kulturhistoriska identiteten kan bland annat handla om att lyfta fram järnhanteringen ännu mer och även den maritima näringen i form av den historia som finns i att bland annat vara känd för kunskaper inom båtbyggeri och hamnens funktion genom historien.

Stärka den regionala samverkan och samhörigheten

De regionala sambanden har grundat sig på transportvägar längs dalgångar och vattenvägar i nord-sydlig riktning mot Väneren och Västerhavet. Detta har medfört att Kristinehamn länge har fungerat som en egen centralort som inte har varit särskilt välintegrerat med arbetsmarknaderna västerut och österut. Under de senaste decennierna har stora förändringar skett som sätter Kristinehamn i en helt ny regional kontext. I takt med Bergslagens minskade industriella betydelse, de regionala centralorternas ökade betydelse samt förbättrade kommunikationer längs E18 och Värmlandsbanan har de nord-sydliga relationerna försvagats medan de öst-väsliga relationerna har ökat i betydelse.

Även om Kristinehamns utveckling idag påverkas i högre grad av de öst-väsliga relationerna är den historiska kopplingen till Storfors och Filipstad av stor vikt även idag. Inte minst när det handlar om samarbeten kring gemensamma resurser för att klara de kommunala åtagandena. Idag finns t.ex. samarbetet inom Östra Värmlands räddningstjänst, gemensamt kommunalt lönekontor, gemensam överförmyndarnämnd, och fiber-utbyggnad. Eftersom såväl Kristinehamn, Storfors, Filipstad, Karlskoga och Degerfors utgör gränskommuner i sina respektive län är det samarbetet mellan kommunerna över läns- och regiongränsen viktig för att tillvarata kommunernas gemensamma intressen i de respektive länen och regionerna.

Kulturhistoriskt viktiga platser

Kristinehamn har ett rikt kulturhistoriskt arv att ta vara på. En del av de historiska miljöerna är välbevarade och uppmärksammade medan andra kommit i skymundan. Det är viktigt att se över det kulturhistoriska kunskapsunderlag som finns och lyfta



Järnleden är en vandringsled som ska symbolisera järnets väg och som är ett exempel på ett projekt som visar upp Kristinehamn i sin historiska kontext med den nord-sydliga kopplingen där järnets väg gick norrifrån ner mot Kristinehamn och fortsatte skeppas ut från Kristinehamns hamn. En fortsättning av vandringsleden norrut in i Storfors kommun kan vara ett sätt att stärka den historiska sambörigheten.



Picassoudden är en av kommunens mest uppmärksammade platser men den kulturhistoria som finns intill skulpturen i form av bronsåldersrösen uppe i skogskanten skulle kunna lyftas fram mer för att tydliggöra berättelsen om platsens historia.

God planberedskap för verksamheter

Trygga befintliga näringars markanvändningar

Att trygga befintliga näringars markanvändning handlar om att ha planstöd för de verksamheter som vi redan har i kommunen. Att de verksamheter som finns och som har nya förändrade behov också har en möjlighet att utvecklas inom befintliga fastigheter eller om så behövs kunna växa utöver det. Kommunens befintliga verksamhetsområden tryggas genom både utpekande i översiktsplanen, men också med detaljplaner.

Skapa god planberedskap för etablering av nya verksamheter

Att skapa planberedskap handlar om att vara redo med planlagd mark, dvs. ha en juridiskt bindande detaljplan som stöd inför en bygglovprövning när en ny verksamhet vill etablera sig i Kristinehamn. Detta kan vi skapa genom att ha ett varierat utbud av olika typer av verksamhetsmark och god ordning över vad som är möjligt att bebygga på en gång och vad som måste utredas först. Översiktsplanen anger i markanvändningskapitlet ett antal utredningsområden som bör utredas.

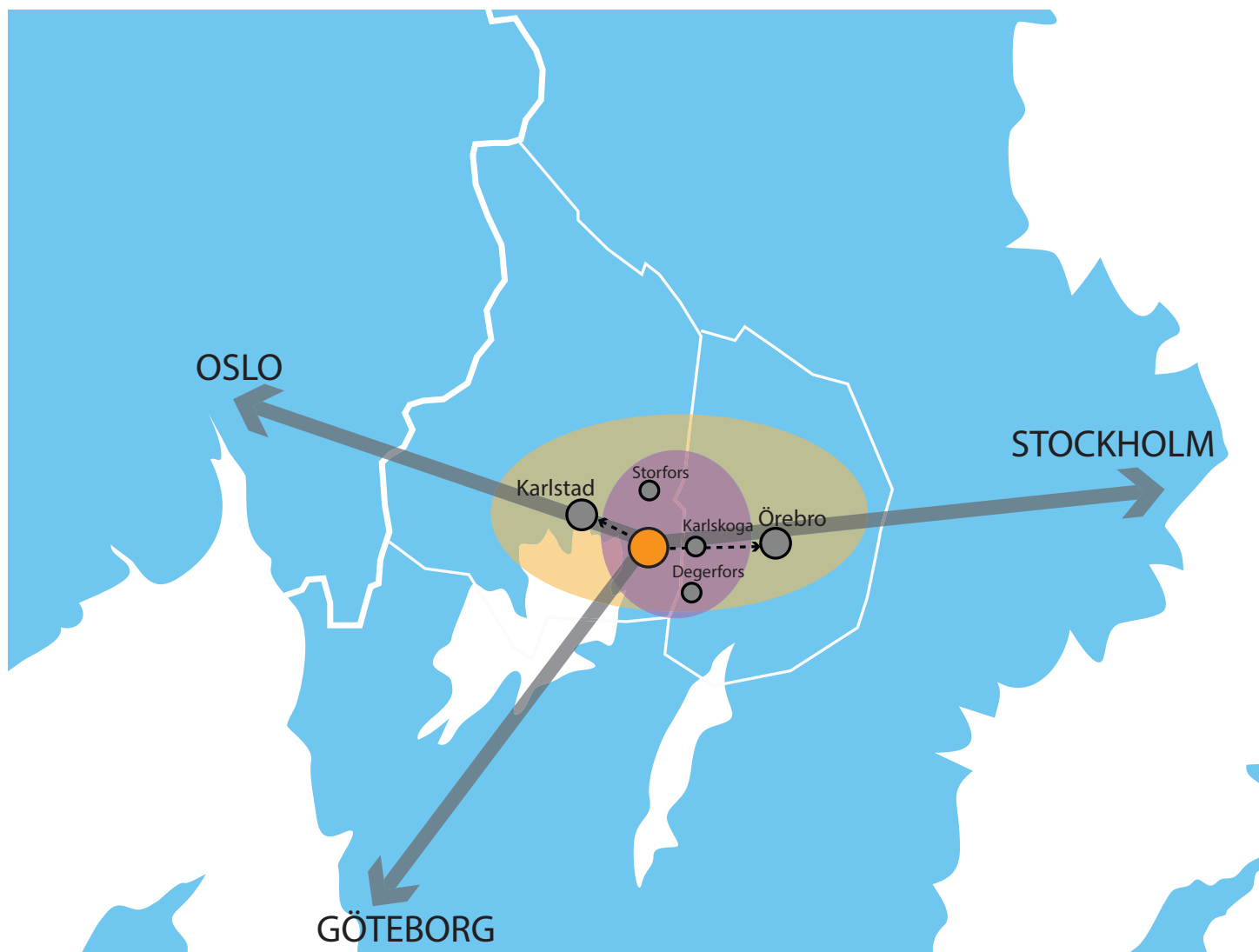
Möjliggöra logistikverksamhet i strategiska lägen

Tack vare vårt geografiska läge så stärks allteftersom Kristinehamn som en nod för olika typer av transporter. Det blir ett nav med god geografisk placering i förhållande till E18, värmlandsbanan, inlandsbanan, 26:an och Vänerhamn. I översiktsplanen pekats verksamhetsområden ut som har möjlighet att inrymma logistikverksamhet och som ligger bra till i förhållande till hamn, järnväg och europaväg.



Översta bilden visar Bäckhammars bruk som är ett exempel på en av kommunens befintliga näringar vars markanvändning tryggas och ges möjligheter att utvecklas i översiktsplanen. Mellersta bilden är en vy över Kristinehamn och Norra Höja där kommunen redan påbörjat ett planarbete för att ha en god beredskap för framtida etableringar. Den nedersta bilden visar kommunens nyaste tillskott på ny verksamhet som etablerats i ett läge vid Kvarnmotet längs E18.

Visionsbild för Kristinehamn i regionen



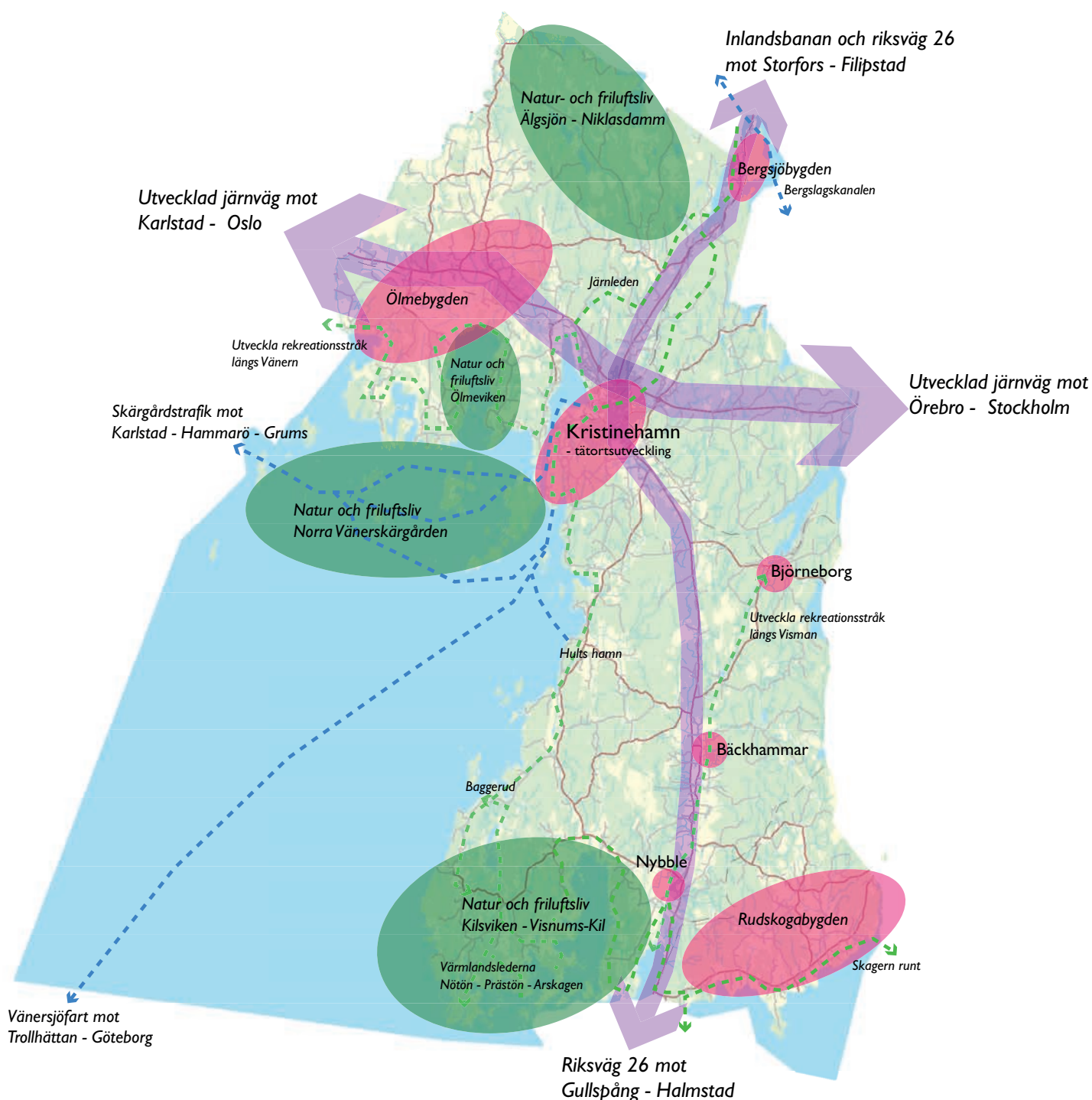
VISIONSBILD

En visionsbild är den mer strategiskt inriktade fysiska planeringen som åskådliggör kommunens önskade utveckling med grova penseldrag.

Bilden ovan visar kommunens önskade utveckling för kommunen i förhållande till sitt geografiska sammanhang. På efterföljande sidor visas visionsbilden över kommunen som helhet samt visionsbilden för Kristinehamns tätort.

Kristinehamn som ligger i östra delen av Värmland på gränsen mot Örebro län kan på sikt med snabbare restider nå såväl Karlstads som Örebros arbetsmarknader. Det går därmed att se Kristinehamn som en del av en större region. Utöver det har Kristinehamn redan idag ett mellankommunalt samarbete med östra Värmland bestående av bland annat Storfors, Karlskoga och Degerfors kommuner och den samarbetsformen kan också parallellt vidareutvecklas och stärka Kristinehamn.

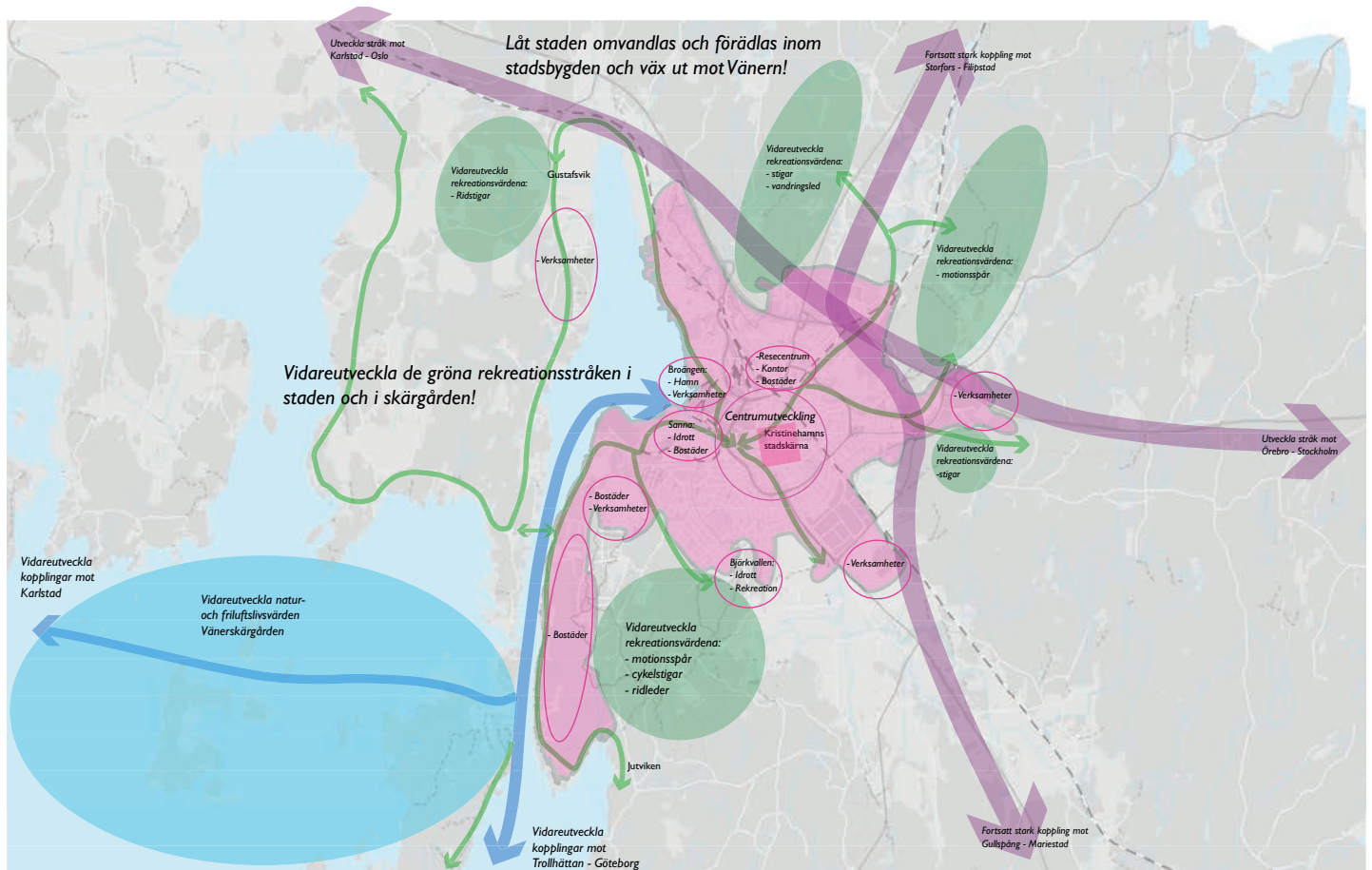
Visionsbild för kommunen



Visionsbilden för Kristinehamns kommun ovan visar på några starka stråk med en öst-västlig koppling och en nord-sydlig som representerar starka transportsamband för väg och järnväg. Bilden visar också ett antal utvecklingsbara gröna rekreativstråk varav några existerar redan idag och andra bör kunna utvecklas på sikt.

Båttrafiken på Vänern lyfts också fram som viktiga utvecklingsstråk (blå-streckade). Utöver detta redovisas också tätortsutveckling inom befintliga tätorter samt ett antal bygder som vi ser kan stärkas. Utveckling av rekreativ- och friluftslivsvärdena ser vi i framförallt fyra utvalda områden (grönmarkerade).

Visionsbild för Kristinehamns tätort



Visionsbilden för Kristinehamns tätort ovan visar på en tanke om att låta staden förtätas, omvandlas och förädlas inom stadsbygden och samtidigt ha en växtriiktning ut mot Vänern, med nya bostadsområden i östra Vålösundet och bygga vidare på den omvandling och utbyggnad av kommunalt vatten- och avlopp som påbörjats de senaste åren.

Samtidigt ser vi gärna en bostadsutveckling i centrala lägen där det redan finns mark att bebygga. Kommunen har också tagit fram en egen vision för centrum med en tydlig bild om att stärka handeln i centrum och att möjliggöra mer folkliv genom att vidareutveckla de offentliga miljöerna i och i närheten av stadskärnan.

Ett tydligt fokus på idrott finns utpekad för Sannaområdet och Björkvallen. Gröna rekreativstråk i form av stigar eller motionsspår sammanbinder närrekreationsskogen med staden och tryggar även rekreativstråken längs vattnet.

I närheten av resecentrum kan staden också utvecklas med fler kontorsmöjligheter och nya bostäder.

Vidare lyfts även utvecklingsmöjligheter av befintliga verksamhetsområden, med en tyngd på områden med strategiska lägen nära viktiga transportstråk (Hinkebo och Kvarnmotet) och även de områden som är möjliga att spåransluta såsom hamnområdet vid Broängen, Drevsta och Norra Höja samt Kroksvik.

Att vidareutveckla värden för skårgården kan också vara att kommunen fortsatt behöver arbeta med tillgängligheten till Vänern.

Läs mer om stadskärnan i Centrumvisionen...

3. Markanvändning





3. MARKANVÄNDNING

Enligt plan- och bygglagen ska översiktsplanen ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

Utvecklingsstrategin i föregående kapitel är i olika omfattning en redogörelse för kommunens viljeinriktning när det gäller den fysiska utvecklingen i form av inriktningsmål med tillhörande strategier och visionsbilder för olika geografiska nivåer.

Kapitel 3 redogör däremot mer i detalj, om än översiktligt och vägledande, för kommunens övergripande markanvändningsanspråk.

Enligt plan- och bygglagens kapitel 3 §5 ska det i en översiktsplan framgå grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden, men också kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Vidare ska det i översiktsplanen även framgå hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder, och sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken.

Inledningsvis handlar kapitel 3 om stadsbygden dvs. kommunens tätorter och dess markanvändningsanspråk mer i detalj, i form av bland annat vilka bostadsområden och verksamhetsområden och utredningsområden som kommunen sammantaget vill se utveckling inom. Där anges också föreslagna tätortsnära grönområden i form av rekreationsskogar samt fritidsområden.

I anslutning till varje tätortsbeskrivning finns en markanvändningskarta över tätorten som ska läsas tillsammans med beskrivningen.

I mittenpartiet följer hur kommunen ser på utveckling av landsbygden gällande bostäder och verksamheter, med föreslagna utpekningar för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS). Därefter redogörs för kommunens nuvarande syn på vindkraft.

Kapitlets sista avsnitt behandlar transportsystemen för kommunen som helhet.

KAPITEL 3

Läsanvisning

Stadsbygd/tätortsområden: s. 37- 63

- Bostäder
- Kristinehamns tätort
- Ölme tätort
- Björneborgs tätort
- Bäckhammars tätort
- Nybble

Landsbygdsutveckling: s.64-92

- Skagern (Rudskogabygden)
- Vismen
- Vänern (Revsand -Medhamn)
- Vänern (Ölmebygden)
- Ullvettern (Bergsjöbygden)

Vindkraftsområden: s. 93-95

Transportsystem: s. 96-109

- Kollektivtrafik
- Gång- och cykeltrafik
- Järnvägstrafik
- Biltrafik
- Hamn- och sjöfart

Stadsbygd och tätorter

Vart femte år tar Statistiska centralbyrån (SCB) fram ny statistik för tätorter och småorter. Tätort är något som enligt SCB:s definition är ett tättbebyggt område som innehåller hussamlingar med minst 200 invånare och som mest 200 meter mellan husen. Med småort menas sammanhängande bebyggelse med 50-199 invånare och högst 150 meter mellan husen.

I Kristinehamns kommun finns per definition 4 tätorter: Kristinehamn, Björneborg, Ölme och Bäckhammar. Nybble räknas in i kategorin småort. För områdesanvändningen i översiktsplanen har begreppet ”Stadsbygd och tätortsområde” fått motsvara önskat område inom vilken tätorten eller småorten får breda ut sig och tillåts växa inom.

Generellt sett är det mesta inom stadsbygd också detaljplanerat område, dvs. juridiskt beslutat exakt hur mark- och vattenanvändningen för fastigheter inom tätorten får se ut. För de områden som inte är detaljplanlagda kommer översiktsplanen att fungera som vägledning och intention inför detaljplaneringen.

”Stadsbygd” utgörs av stadsbebyggelse och stadsliknande bebyggelse som ligger innanför den

utpekade stadsbygdsgränsen och i huvudsak används för bostäder, kontor, handel eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder. Trafik- och parkeringsytor, impedimentsytor* ingår också.

Några övergripande ställningstaganden som översiktsplanen anger för stadsbygd och tätorter följer nedan:

Ställningstagande:

- Bygg staden och övriga orter inåt genom förtätning, omvandling och förädling.
- Låt infrastruktur utvecklas i takt med bebyggelseutveckling och krav.
- Utveckla trevligare och mer levande centrummiljöer.
- Möjliggör olika boendeformer i attraktiva miljöer.
- Trygga befintliga näringars markanvändningar.
- Skapa god planberedskap för etablering av nya verksamheter.

* Impedimentsyta = Begreppet används inom stadsplanering och arkitektur för mark som blivit över efter exploatering.



Flygfoto över Kristinehamns tätort (2010).

Bostäder

Alla kommuner ska enligt lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ta fram Riktlinjer för bostadsförsörjning. Syftet med planeringen ska vara att skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och för att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjningen förbereds och genomförs. Kristinehamns kommun tar parallellt med ny översiktsplan fram riktlinjer för bostadsförsörjning (Kristinehamn, pågående)

Bostadsbehov

Befolkningens sammansättning och struktur, demografin, tillsammans med dess långsiktiga utveckling avgör behovet av bostäder nu och i framtiden. Befolkningsutvecklingen finns beskriven i det första kapitlet och den innebär ett antal konkreta utmaningar för bostadsmarknaden.

Demografiskt utgör 40-talisterna en stor befolkningsgrupp, vilket kommer att innebära en större andel äldre invånare då vi blickar mot 2030. Utvecklingen innebär att behovet av fullt tillgänglighetsanpassade bostäder ökar. Med en allt större andel äldre invånare kommer sannolikt även antalet enpersonshushåll att öka. Det här är en relativt resursstark hushållsgrupp som kan ha tillräcklig betalningsförmåga för nyproducerade och tillgänglighetsanpassade bostäder.

En annan utmaning som marknaden står inför är att tillgodose behovet av bostäder för gruppen nyanlända personer. Gruppen har ökat de senaste två åren men minskar nu. Den så kallade bosättningslagen har också ökat kommunernas ansvar för bostadsförsörjningen åt denna grupp. Det här är en relativt resurssvag hushållsgrupp som är i behov av framför allt billiga bostäder. Bostaden som fast punkt är en viktig förutsättning för integration i samhället. Även unga människor med låg inkomst, barnfamiljer med en svag ekonomi har behov av billiga bostäder.

Bostadsmarknad

Bostadsmarknadsanalysen visar att rörligheten i bostadsbeståndet är låg och behöver bli högre. Låg rörlighet skapar inlåsnings effekter och gör exempelvis kommunens bostadsförsörjningsansvar svårare att fullgöra. Att kunna flytta när behov och önskemål förändras är också en viktig välfärdsfaktor. Flyttningar

bidrar till ett bättre nyttjande av det befintliga bostadsbeståndet och är en förutsättning för en flexibel arbetsmarknad. Näringslivets utveckling är beroende av tillgången på kompetent arbetskraft, vilket kräver tillgång på bostäder.

Efter de senaste 15 åren då byggtakten har varit historiskt låg är behovet av tillskott i bostadsbeståndet högt. Delvis efterfrågas andra typer av bostäder än de som finns i bostadsbeståndet idag, exempelvis fullt tillgänglighetsanpassade eller olika former av trygghetsbostäder. Ett förändrat behov bäddar för en starkare efterfrågan och en högre betalningsvilja hos de hushåll som har ekonomiska förutsättningar. Tillgänglighet till service, centrum och kommunikationer bedöms också vara kvaliteter som kan öka betalningsviljan för en ny bostad.

Bostäder i sjönära lägen är populära i Sverige. De är föremål för särskild taxering och både kvalitén ”sjönära läge” och ”sjöutsikt” brukar hänga samman med högre betalningsvilja hos hushållen.

Bostadsbyggande

Med stöd av ovan nämnda förutsättningar gör kommunen bedömningen att behovet av fler bostäder motsvarar ett årligt tillskott av ca 60 bostäder under den närmaste 10-årsperioden. Sett till översiktsplanens planeringshorisont fram till år 2030 skulle det alltså behövas ännu fler nya bostäder, av vilka åtminstone hälften bör vara anpassade till äldres behov och preferenser.

Kommunen bedömer att det framför allt är i Kristinehamns tätort som marknadsförutsättningar för bostadsbyggande finns, och där en utveckling av bostadsbeståndet är mest trolig att ske fram till 2030. Bostadsbyggande inom stadsbygdsgränsen i kartan är önskvärd och de förtättningsmöjligheter eller snarare omvandling och förädling av befintlig tätort ses som positivt så länge inte viktiga utpekade grönområden tas i anspråk.

Behovet av kategoriboenden för äldre finns dock över hela kommunens geografiska yta. Det kan vara viktigt att det finns möjlighet att bo kvar i sin sociala och geografiska omgivning på ålderns höst, vilket bör möjliggöras.

Prisnivåerna på fritidshus i kommunen indikerar att strandnära lägen i anslutning till de mindre tätorterna kan vara attraktiva för ny bostadsbebyggelse. I första hand för de områden med goda kommunikationer mot Kristinehamn och Karlstad eller Karlskoga och Örebro.

Planberedskap

Av erfarenhet vet vi att det sällan byggs så mycket bostäder som kommunen planerar för. Det gör att planeringen av bostäder bör överskrida det reella behovet med ca 40 procent. Totalt möjliggör översiktsplanen mark för ytterligare minst 1000 nya bostäder fram till år 2030, vilket säkerställer behovet av planerad mark för bostäder.

Ställningstagande

- Tillkommande bostadsbebyggelse bör inriktas mot de grupper där bostadsbehoven är som störst.
- Bostäder anpassade för seniorer prioriteras centralt i stadskärnan.
- Kommunen ska erbjuda attraktiva centrumnära småhustomter utöver Vålösundet.
- Utpekade LIS-områden möjliggör bostadsförsörjning på landsbygden



Bland annat i området Katamaranen/Sörkastet, i Kristinehamns tätort börjar det fyllas på med nya bostäder. Sörkastet och östra Vålösundet är de områden i kommunen där flest nya bostäder är på gång.

Kristinehamns tätort

Kristinehamns tätort är kommunens största tätort med cirka 18 000 invånare. En beskrivning av den historiska utvecklingen av Kristinehamn går att utläsa i faktarutan nedan och därefter följer kommunens nuvarande utvecklingsvilja i den markanvändningskarta på nästa sida med efterföljande ställningstaganden och beskrivningar.

Markanvändningskartan över tätorten Kristinehamn redovisar stadsbygdsgränsen, som är gränsen för tätortens utveckling. Inom stadsbygdsgränsen redogörs mer detaljerat för de markanvändningsanspråk som är nya samt de anspråk som kommunen vill tydliggöra gällande bostadsändamål, fritidsändamål,

verksamhetsområden, grönområden. Utöver detta redovisas även utredningsområden, som är ett utpekande där kommunen behöver utreda mer innan planeringsinriktning kan beslutas eller detaljplanearbete kan påbörjas.

Bokstav-sifferkombinationerna på markanvändningskartan ska läsas tillsammans med beskrivningarna på efterföljande sidor.

FAKTARUTA

HISTORISK utveckling av Kristinehamn

Ursprunget till Kristinehamn var en mötesplats, där många människor passerade, bl a på Letstigen, som var den gamla farleden mellan Norge och landet öster om Vänern. Redan på 1300-talet kallades mötesplatsen Bro.

Hertig Karl fann på 1570-talet att Bro vid Varnans mynning var en lämplig plats för järnbruk med utskppningshamn.

Stadsprivilegierna utfärdades 1642 av drottning Kristinas förmyndarregering. När staden bildades utstakades en stadsplan med rektangulära kvarter, lätt anpassade till älvarnas sträckning.

Staden har härjats av ett flertal bränder. Tre av dem - 1777, 1804 och 1893 - hade förödande verkan.

En kraftig befolkningsutveckling i slutet på 1800-talet och början på 1900-talet medförde att villastadsdelarna Smedby, Jakobsberg, Villastaden m fl växte fram. Flerbostadshus tillkom framförallt som arbetar- och tjänstebostäder, exempelvis verkstadsvillorna vid Forsgatan och det s k Järnvägshuset i Villastaden.

Efterkrigstidens bostadsbrist genererade en påtagligt samhällsstyrd utveckling. Bostadsrättsföreningar och allmännyttan gynnades och områden med flerbostadshus, seriebyggda rad- och kedjehus tillkom i snabb takt. Utvecklingen kulminerade under 1960- och 70-talen, då stora flerbostadsområden som Stenfallet, Djurgårdsplatån och Stenstaliden tillkom, liksom småhusbebyggelse inom exempelvis Östermalm- och Sandfallsområdena.

1963 togs en generalplan fram för Kristinehamn där en principlösning för hela den centrala delen ingick och där ringleden spikades.

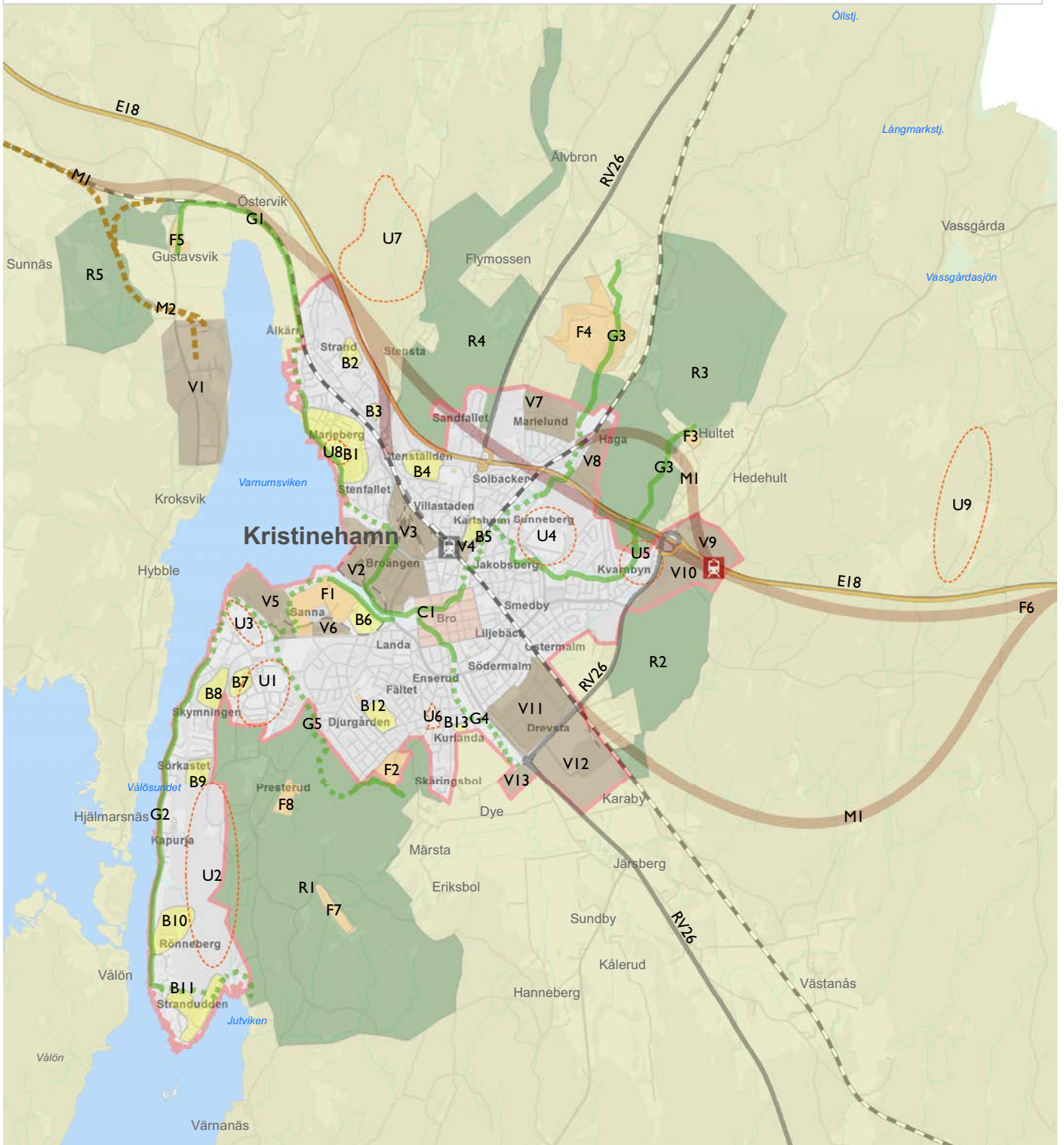
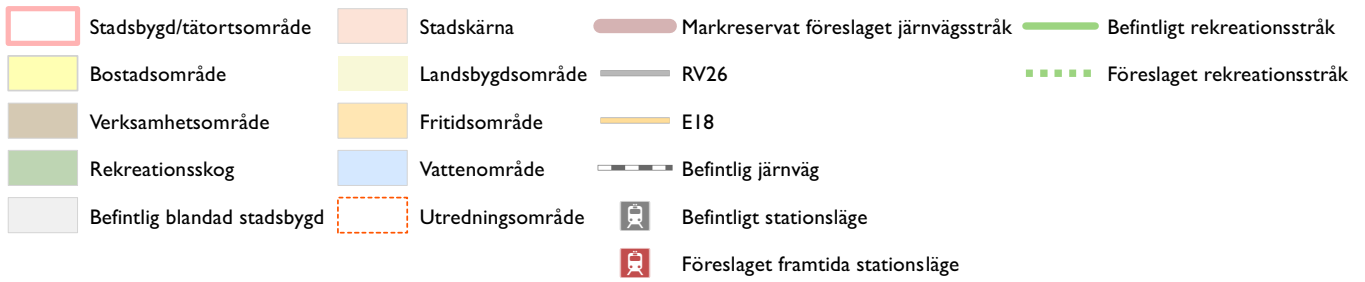
De kommunövergripande planer, som fastlagts efter 1963, har i stort sett bara konserverat den fastlagda strategin under efterkrigstiden och stadsområdet har arealmässigt utökats på ledig mark.

När det gäller verksamhetsområden så växte det fram infrastrukturer för sjöfart och fiske. När järnvägen och industrialismen kom krävde detta allt större utrymme. I början på 1900-talet blev inre hamnen för trång och nuvarande hamn (yttre hamn) togs i bruk 1916. Helt naturligt, eftersom sjö- och järnvägen var en förutsättning, växte det kring hamnen och järnvägen upp flera industrier. Denna struktur präglar fortfarande området kring yttre hamnen, medan andra funktioner har tagit över kring den ursprungliga inre hamnen (nuvarande Gästhamnens läge).

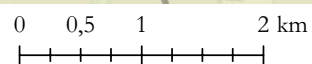
I början på 2000-talet påbörjades en omvandling av institutionsområdet Marieberg som sedan början på 1900-talet fungerat som ett självförsörjande mentalsjukhusområde. Efter att landstinget avvecklade verksamheterna så har området succesivt omvandlats till ett bostads- och verksamhetsområde.

2005 lades regementsområdet A9 ner och hela det föredetta militärområdet på Presterud gav staden nya förutsättningar att utvecklas ut mot Vänern. Fritidshusområdet östra Vålösundet som ligger väster om regementsområdet har succesivt växt i omfattning och i början på 2010-talet påbörjades detaljpaneläggning och vatten- och avloppsutbyggnad ut mot Strandudden som nu utgör en del av tätorten Kristinehamn.

Markanvändning Kristinehamn



Framställt av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÄDSHANDLING 2017
 Datakällor: © Lantmäteriet, Norsk Bane AS, NVDB



3. MARKANVÄNDNING

Bostadsområden

Bostadsbyggande inom stadsbygdsgränsen/tätortsområdet är önskvärd och de förtätningsmöjligheter eller snarare omvandling och förädling av befintlig tätort är kommunens intention med översiktsplanen. Det handlar om att värna en förtätning av staden och bygga vidare inom det vi redan har och inte enbart bygga på jungfruelig mark.

De bostadsområden som är särskilt utpekade på kartan på föregående sida finns beskrivna nedan:

Marieberg (B1)

Här har kommunen nyligen detaljplanlagt ett större område där omvandling skett av befintliga vårdbyggnader från den ursprungliga hospitalmiljön i Mariebergområdet. I detaljplanen medges även ett antal byggrätter för nybyggnation av radhus respektive villatomter.

Strand (B2)

Här finns detaljplanlagt bostadsmark för villabebyggelse i befintlig bebyggelsestruktur med ett antal tomter som i dagsläget är obebyggda.

Stensta center (B3)

Här finns ett detaljplanerat område för bostäder i flerbostadshus.

Stenstaliden (B4)

Här finns ett bostadsområde som är utbyggt under miljonprogramsåren med ett stort antal flerbostadshus i form av både punkthus och lameller varav endast ett fåtal återstår efter rivningsåren på 1990-talet. Här finns en gällande detaljplan som innehåller byggrätter och möjliggör förtätning av bostäder inom området. Området bedöms vara möjligt för ytterligare villor och radhus alternativt ett antal flerbostadshus.

Karlsholm (B5)

Marken är detaljplanlagt för bostadsändamål, radhus respektive flerbostadshus, men är ännu ej genomförd. Kommunen ser det som önskvärdt att kunna kombinera bostäder med kontor i ett relativt centralt och stationsnära läge.

Sannakajen (B6)

Här pågår en utveckling av bostäder i ett tidigare verksamhetsområde som blir ett viktigt område för bostadsutveckling. Avsikten är att möjliggöra flerbostadshus i ett centralt och vattennära läge.

Presterud (B7)

Det tidigare garnisonsområdet förväntas omvandlas och utvecklas genom pågående planläggning. Det privata fastighetsbolag som nu äger området har för avsikt att skapa bostäder i de tidigare kasernerna. Området rymmer ett par hundra bostäder bara i de f.d. kasernerna.



Mariebergområdet erbjuder flertalet obebyggda byggrätter. Gräsytan i ovanstående vy är möjlig att bebygga med radhus enligt gällande detaljplan.



Stenstaliden erbjuder flertalet obebyggda byggrätter enligt gällande detaljplan på de "rivningsytor" där det tidigare varit flerbostadshus av typen som syns i bakgrunden. Gräsytan i ovanstående vy är möjlig att bebygga enligt gällande detaljplan.

Sörkastet Norra och Södra (B8) (B9)

Här finns en gällande detaljplan som möjliggör för ytterligare ny bebyggelse i form av villor och radhus. Totalt möjliggör området ytterligare ca 60-70 villor/radhus i norra delen och ytterligare ett 50-tal i den södra delen.

Rönneberg (B10)

Befintlig bostadsbebyggelse vid Rönneberg är detaljplanerad och ett tillskott på ett 20-tal villatomter finns här för nybyggnation.

Strandudden (B11)

I samband med kommunens planläggning av befintlig bostadsbebyggelse på Strandudden har det möjliggjorts för ett 20-tal villatomter för nybyggnation.

Djurgårdsplatån (B12)

Bebyggelsen på Djurgårdsplatån härstammar från miljonprogramstiden. Under 1990-talet revs en del av bostäderna, eftersom de då bedömdes som övertaliga. När nu bostadsbyggnadsbehoven åter ökar, finns möjlighet att använda de gamla byggrätterna i området. Kommunen ser gärna att befintlig bostadsbebyggelse kompletteras. Kommunen bedömer att det finns möjlighet att bygga småhus alternativt ett antal flerbostadshus på idag öppna ytor inom området.



Djurgårdsplatån erbjuder flertalet obebyggda byggrätter enligt gällande detaljplan på de "rivningsytor" där det tidigare varit flerbostadshus av typen som syns i bakgrunden. Gräsytan i ovanstående vy är möjlig att bebygga enligt gällande detaljplan.

Kurlanda (B13)

Ett 10-tal bostadstomter för villabebyggelse finns detaljplanlagt i Kurlandaområdet.

Stadskärnan (C1)

I Kristinehamns stadskärna prioriteras byggande i form av förtätning på obebyggda byggrätter samt utvecklade offentliga miljöer såsom ny stadspark och förnyade torgmiljöer. Detta kan attrahera mer folkliv till stadskärnan vilket kan underlätta för de verksamheter som finns här.

Ett flertal obebyggda byggrätter finns inom den centrala staden, dvs. mellan Västra Ringvägen och järnvägen. Flera av de detaljplanerade områdena för bostadsändamål är också möjliga att bebygga med flerbostadshus. Det handlar bland annat om det obebyggda området bakom stadshotellet i kvarteret Tellus, i kvarteret Tvillingarna (gamla elverket), i det obebyggda området i kvarteret Sirius (Raggartorget) och i parkeringen i kvarteret Mars där Vintergatans köpcentrum ligger idag.



I den centrala staden finns ett flertal obebyggda byggrätter enligt gällande detaljplaner. Gräsytan bakom stadshotellet i ovanstående vy är ett exempel på en yta som är möjlig att bebygga enligt gällande detaljplan.

3. MARKANVÄNDNING

Verksamhetsområden

Övergripande markanvändning för verksamhetsmark i Kristinehamns tätort listas i beskrivningen nedan samt anges i markanvändningskartan.

Fastighetsbeståndet i Kristinehamn behöver över tid förändras för att passa den efterfrågan som ett förändrat närings- och arbetsliv utgör. Kommunen bedömer att fastighetsmarknadens aktörer inte ensamma har resurser att tillhandahålla attraktiva lokaler. Därför bedöms detta vara ett område där kommunen på olika sätt kan underlätta genom planberedskap och genom strategiskt arbete med fastighetsutveckling.

Strategiskt bör Kristinehamn därmed skapa möjlighet till:

- Kontor – centrumnära och med bra tillgång till kommunikationer. Dessa kontorsytor i attraktiva lägen ska möjliggöras för att möta behov från tjänstesektorn.
- Handel och transporter, lager och logistik är verksamheter som idag efterfrågas genom planberedskap och tillgängliga lokaler.
- Kommunens avsikt är att fortsätta utveckla handeln vid Centrum, Broängen och Drevsta, Norra Höja.
- Industrietableringar – genom lämpliga lägen där verksamheter kan utvecklas på platser som inte begränsas av krav på hänsyn till omgivande bostäder eller liknande.
- Utbildning, sjukvård och omsorg kan också behöva förändrade lokaler och ytterligare ytor, i takt med befolkningsutveckling och förändrade krav på denna typ av verksamhet.



Kvarteret Turbinen består av ett verksamhetsområde under omvandling med historiska industribyggnader som utgör strategiskt sett bra stationsnära läge.

Kroksvik (V1)

Kroksviks industriområde ska kunna utvecklas ytterligare strax söder om och väster om nuvarande verksamheter. Området bedöms även fortsatt kunna rymma verksamheter som kräver att omgivningen inte är störningskänslig. Förslag för spåranslutning finns också framtaget (Se även karta och text under kapitlet avseende järnväg).

Broängen (V2)

Området är idag tänkt som både handelsområde och industriområde, där förhoppningen och kommunens vilja är att på sikt utveckla området närmast Västra Ringvägen för handelsändamål. Delområdet som ligger väster om 3:e industrigatan skall innehålla hamn, trafik- och terminalverksamheter, ej tung eller miljöstörande industri. Områdets karaktär och inriktning övergår således från industri mot logistik och handel. Verksamheter som skulle kunna stå i konflikt med hamnverksamhet bör undvikas.

Bangårdsområdet (V3)

Bangårdsområdet saknar detaljplan, även om området utgörs av verksamhetsområde. De delar av området som inte används i direkt järnvägsverksamhet bör regleras på sikt för att ge dessa fastigheter och delar möjlighet till fortsatt utveckling.

Kvarteret Turbinen (V4)

Området kan vidareutvecklas som verksamhetsområde med en inriktning mot kontor för att kunna erbjuda fler kontorslokaler i stationsnära läge.

Presterudsudde (V5)

Den kemtekniska industrin samt tätortens reningsverk ligger på en egen udde. Dessa verksamheter kan på sikt behöva ytterligare mark för att kunna utvecklas. Båda verksamheterna innebär att en zon runt området inte kan bebyggas utan att särskild avvägning görs. Reningsverket kan på sikt behöva anpassas efter såväl tätortens ökade behov av grundläggande infrastruktur, som de krav som en miljölagstiftningen ställer på denna typ av verksamhet. Området kommer att bestå som verksamhetsområde.

Sannaområdet (V6)

Området där nuvarande Presterudsskolan ligger, anges också som verksamhetsområde. Nuvarande detaljplan ger möjlighet till både skola och industri.

Marielund (V7)

Området kvarstår som ett verksamhetsområde för industri och inom området finns obebyggda byggrätter enligt nu gällande detaljplan.

Haga (V8)

Området kvarstår som ett verksamhetsområde för industri och inom området finns obebyggda byggrätter enligt nu gällande detaljplan.

Hinkebo(V9)

Ett stort verksamhetsområde är planlagt sedan 2008 på Hinkebo, norr om E18. En etablering av en industrifastighet pågår och ytterligare exploatering är möjlig i anslutning.

Harberget (V10)

I anslutning till Övre Kvarnmotet, där E18 och riksväg 26 möts ligger ett planlagt område för bla. industri, som kan utökas något. Naturmarken i övrigt behålls för sina friluftsvärden. Inriktningen blir därför att den detaljplan som ligger över området Harberget bör ändras.

Drevsta (V11)

Befintligt verksamhetsområde innehåller utvecklingsmöjligheter genom såväl förtätning som omvandling. Kommunens önskan är att ytterligare verksamheter och handel ska kunna utvecklas inom området.

Norra Höja (V12)

För att skapa god planberedskap på lång sikt pågår också ett arbete med att möjliggöra en breddad användning av Norra Höjaområdet i Drevstaområdets förlängning. Avsikten är att möjliggöra såväl handel som verksamheter som komplement och utveckling av det som sker inom det befintliga Drevstaområdet. Befintligt verksamhetsområde är redan idag planlagt som industriområde och så även den jordbruksmark som omger befintliga verksamheter. Ny detaljplan tas fram för att kunna erhålla god beredskap för verksamhetsmark såsom för logistik och handelsändamål.

Norra Dye (V13)

I anslutning till Elverket finns ett detaljplanelagt verksamhetsområde med möjlighet till handel och småindustri. Området ligger intill riksväg 26 vid infarten till Kristinehamn.



Drevsta, Norra Höja och Norra Dye verksamhetsområdena syns i flygbilden ovan från 2010.

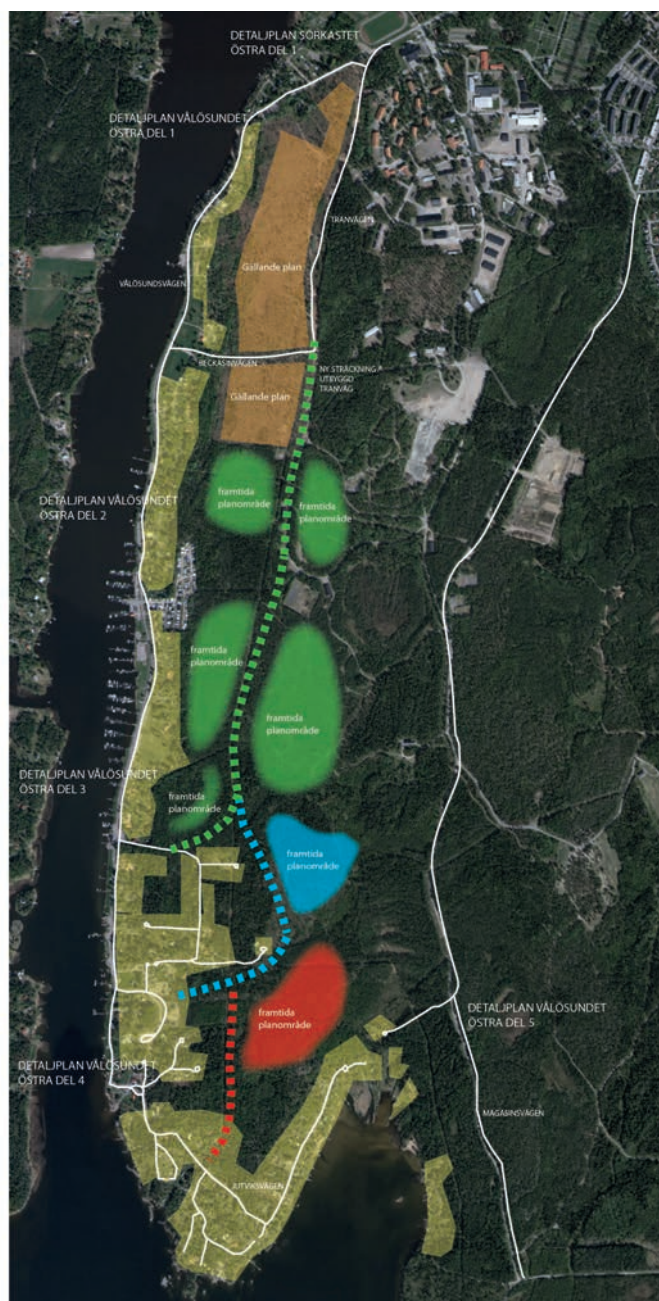
3. MARKANVÄNDNING

Utredningsområden

Ett utpekad utredningsområde i översiktsplanen är något som kommunen ännu inte tagit ställning till, men som bör utredas vidare för att kunna besluta om en inriktning för markanvändningen inför nästa revidering av ÖP. Det är också ett alternativt att arbeta vidare med en fördjupning av översiktsplanen eller annan typ av lokaliseringstudie. Flera av dessa områden behöver också detaljplaneras på sikt.

Presterudsområdet (U1)

Detaljplanläggning pågår av hela det fd. garnisonsområdet A9. Avsikten i det pågående detaljplanearbetet är att reglera området med användningar som bostäder, verksamheter, centrum och skola. Inom området finns stora ytor för verksamheter och en stor potential för bostäder.



Östra Vålösundet (U2)

Kommunen har detaljplanlagt befintlig bebyggelse längs östra Vålösundet och även tidigare tagit fram en fördjupning av översiktsplanen. Stora delar är nu detaljplanerat.

Genom detaljplaneringen har anpassningar gjorts i förhållande till FÖP:en till den grad att FÖP:en nu är inaktuell som fortsatt vägledning.

Intelligande skiss redovisar istället områdets fortsatta utveckling. Detta innebär att fortsatt detaljplanering krävs för bostäder och för att på sikt låta Tranvägen fortsätta söderut. En grov etappindelning har tagits fram där grönmärkade områden i skissen utgör en första tänkt etapp och blå en andra respektive röd en tredje etapp.

Presterudsudde (U3)

Områdets läge i stråket mellan centrala staden och skärgården gör det intressant för rekreativ ändamål. I anslutning till området finns det tidigare militära övningsområdet, detta område saknar detaljplan. Planeringsförutsättningar för området styrs till stor del av närliggande kemteknisk industri och reningsverk. Frågan om områdets utveckling bör utredas med utgångspunkt i detta.

Sunneberg (U4)

Området är till stora delar ej detaljplanlagt och består till stor del av öppet landskap och jordbruksmark. Området ligger centralt och har god tillgång på relevant infrastruktur. Området bedöms kunna vara lämpligt för flera olika typer av användning, exempelvis bostäder.

Skiss över östra Vålösundets framtida utbyggnad av Tranvägen och tänkt etappindelning för ytterligare detaljplaneområden som togs fram i samband med detaljplanerna för Östra Vålösundet del 2 och 4. I kartan gula områden är befintlig bebyggelse. Gröna områden är en möjlig första etapp för utbyggnad av Tranvägen med tillhörande nya detaljplaner. Blå områden är en möjlig

Kvarndammen (U5)

Marken är idag inte detaljplanelagd. Området bedöms kunna vara lämpligt för flera olika typer av användning, exempelvis bostäder.

Folkets park (U6)

För ett antal år sedan revs parkteatern och området som tidigare fungerat som folkpark har tappat sin funktion och föreslås utredas för bostadsändamål delat med befintlig användning som förskolemiljö.

Stensta (U7)

För att stärka Kristinehamn som intermodal knutpunkt, möjliggöra logistikverksamhet i strategiska lägen samt förbättra möjligheterna för hållbara transportalternativ utreds behovet av mark för exempelvis logistikparker och andra ytkrävande verksamheter med viss störningseffekt. Stensta bedöms vara intressant tack vare dess goda transport- och skyltläge intill E18, samt med en god anslutning till bland annat hamnen, bangårds- och Broängsområdet i det stråk som är utpekade som transportgata (se avsnitt om biltrafik). Området kan även vara intressant för masshantering.

Marieberg (U8)

Mariebergområdet är nyligen detaljplanelagt, men det finns möjlighet att kunna komplettera området ytterligare med bostäder och verksamheter, tex ytan öster om konstmuseet, vid parkeringen och växthusen.

Lokalisering av endurobana (U9)

Utredning av ett område för lokalisering av en möjlig endurobana norr om E18. I väster finns förutom Dretmossen, en bergtäkt och i öster en vindkraftspark.

Markreservat järnväg

(M1)

Tillsammans med kommunerna Karlskoga, Lekeberg och Örebro har Kristinehamn låtit en konsult utreda en möjlig ny dubbelspårig järnvägssträckning mellan Kristinehamn och Örebro (Norsk Bane, 2016). Sträckningen baseras på kriterier för lutning, kurvradier, markförhållanden, naturvärden, kulturvärden osv.

Del av stråket pekas ut som ett markreservat i översiktsplanen. Utpekandet i översiktsplanen innebär att kommunen förordar en ny användning av det aktuella stråket. Genom utpekande åtar sig kommunen att inte planera för ytterligare verksamheter eller bebyggelse i det aktuella stråket, eller dess närhet, så att intressekonflikter mellan en nyanläggning av järnväg och föreslagen markanvändning skapas eller förvärras. Den bebyggelse som finns inom markreservatet kan dock vara kvar, underhållas och utvecklas utan åtgärder till följd av översiktsplanens ställningstaganden. Om staten går vidare med järnvägsplan påbörjas i så fall en process där en bedömning av intrång och eventuell ersättning och inlösen görs. Trafikverket har tagit fram en åtgärdsvalsstudie för hela stråket Oslo-Stockholm (Trafikverket, 2017).

3. MARKANVÄNDNING

Grönstruktur i tätorten

En kartläggning och inventering av kommunens grönstruktur har gjorts som underlag för en kommunal grönstrukturplan och för översiktsplanen. Inventeringen syftar till att identifiera grönstrukturen och ska utgöra underlag för att bestämma hur den ska användas. I inventeringen är den tätortsnära grönstrukturen indelad i nedanstående kategorier:

- parker
- kvartersskog
- tätortsnära rekreationsskog

Parker

Parkerna i Kristinehamns tätort, men också i kommunens övriga tätorter såsom Ölme, Björneborg, Bäckhammar, och Nybble bär ofta ett kulturhistoriskt arv med huvudsaklig funktion som estetiskt inslag i stadsbilden och är ämnade för stillsam rekreation. Dessa parker har i allmänhet ett artrikt trädbestånd och innehåller ofta konstnärlig utsmyckning. Några av kommunens parker innehåller även lekutrustning. Parkerna är ofta små och flera är belägna nära eller i anslutning till vattendragen. De är allmänna och underhålls med offentliga medel. Ett 30-tal parker finns i denna kategori.

Kvartersskog

Skogsområden som finns inom tätorterna och består av remsor eller dungar av skog som är mindre än 1 hektar stora och ligger insprängt mellan bebyggelsen anges i ovanstående inventering som kvartersskog. Kvartersskogen används oftast av de som bor eller verkar i närheten och dessa skogsdungar är ofta viktiga som lekplatser för barn såväl som för hundpromenader eller liknande.

Kvartersskogen är också relativt känslig för större förändringar och är ofta av stort allmänt intresse, särskilt om det blir aktuellt med exploatering eller förtätning av bebyggelse på bekostnad av skogen.

Tätortsnära rekreationsskog

De tätortsnära rekreationsskogarna består av större skogsområden som redan nyttjas för rekreativ ändamål och som i framtiden kan behöva inrymma mer av rekreativvärden för olika målgrupper. Några av dessa kan också inrymma friluftsanläggningar. Dessa skogsområden nyttjas av allmänheten från hela tätorten och även dess närområden. Tätortsnära rekreationsskogar är oftast kommun- eller statligt ägda produktionsskogar

som sköts enligt grön skogsbruksplan. Här bedrivs skogsbruk med stor hänsyn till bebyggelse, säker rekreation, sociala värden och upplevelsen av en naturlig skog.

Rekreationsskog - Presterud (R1)

Den före detta A9-skogen är en tätortsnära rekreationsskog som har god potential att vidareutvecklas och användas mer i takt med att ytterligare bostäder tillkommer i östra Vålösundet. Området har god närhet till stadsdelarna Djurgården och Sanna också.

Rekreationsskog - Åsen (R2)

För boende inom stadsdelarna Gustafsberg, Östermalm och Kvarnbyn finns närheten till rekreationsskogen Åsen vilken är viktig att trygga för att behålla den här typen av tätortsnära rekreationsskog mellan E18 och värmlandsbanan (järnvägen) och samtidigt vara en länk ut mot Sättrastugan där viss föreningsverksamhet bedrivs sedan många år tillbaka.

Rekreationsskog - Hultet (R3)

Hultet är ett av kommunens mer välanvända rekreativområden. Här finns elljusspår och på vintern skidspår och här finns en klubbstuga för orienteringsklubben sedan många år tillbaka.

Rekreationsskog - Stensta(R4)

Med närhet från stadsdelarna Sandfallet, Stenstaliden, Marieberg och Strand har vi Stenstaskogen som också är ett välanvänt rekreativområde för hundpromenader och löprundor med mera.

Rekreationsskog - Gustafsvik (R5)

Gustafsviksområdet är redan idag ett område där järnleden passerar förbi och ridklubben har sin verksamhet i anslutning till Gustafsviks herrgårdsmiljö. Det går att vidareutveckla med ytterligare ridstigar inom området och även med kopplingar ner mot fågelskyddsområdet och Varnumsviken.



Gröna rekreatiionsstråk i tätorten

Viktiga centrala rekreatiionsstråk i Kristinehamn bygger på att vidareutveckla de naturliga gröna stråken längs Vålösundet och Varnumsviken och vidare längs Vänerkusten. Från centrum och stadsparken ska det gå att ta sig till fots längs vattnet åt flera håll.

(G1)

Norrut mot Gustafsvik har delvis redan byggts ut sedan förra översiktsplanens ställningstagande. Detta stråk kan vidareutvecklas för att stärka kontakten mot vattnet och känslan av närheten mellan centrum och naturen.

(G2)

Ett rekreatiionsstråk sydväst ut mot Skärgården och vidare ner längs Vålösundet och söderut från Jutviken kan av samma skäl stärkas för att lyfta flera av stadens viktiga besöksmål och kulturmiljöer såsom Presteruds herrgård, Picassoudden och fyrmiljön vid Strandudden.

(G3)

En vidareutveckling av rekreatiionsstråken längs Varnan och Lötälven ges också som förslag för att stärka kopplingarna ut mot Haga koloniområde, golfbanan samt hembygdsgården och Hultet.

(G4)

Att lyfta ett stråk längs Lötälven kan också ge Älvängsparken ett mervärde.

(G5)

Att skapa en ny koppling mellan Sannaområdet och Björkvallen är också en viktig dimension i att stärka tätortens två centrala idrottsanläggningar.

Övriga rekreatiionsstråk

Förutom att utgöra en turistled så utgör Järnleden en vandringsled och ett stråk även för tätortsnära friluftsliv och idrott. Gröna stråk mellan de utpekade rekreatiionsskogarna bör utvecklas eller stärkas (i enlighet med visionskartan för tätorten). Syftet och målet är att det även ska kunna gå att färdas mellan rekreatiionsskogarna som ett sammanhängande nätverk/system.

Möjligheten att på ett samlat sätt nyttja rekreatiionsvärden runt Varnumsviken och Vålösundet bör studeras vidare. En överfart över Vålösundet bör särskilt studeras i detta sammanhang.

Fritidsområden

Sannaheden (F1)

Här påbörjades omvandling till ett för kommunen nytt idrottsområde efter inriktningen i översiktsplanen från 2006 med nytt badhus, fotbollsarena, friidrottsarena samt fotbollsplaner. Området behöver fortsätta att utvecklas i den här riktningen och kan stärkas med ytterligare inslag som förbättrar platskänslan och tillgängligheten. Till exempel bygga ut rekreatiionsstråket enligt tankarna med G2.

Björkvallen (F2)

Det här området har varit ett fritidsområde under lång tid och är ett område under vidare utveckling. Platsen kan stärkas ytterligare med trivsammare entrémiljö och tydlighet i spårssystem och delområden för cykel- respektive löpspår.

Övriga föreningsdrivna fritidsområden:

- Motionscentralen vid Hultet (F3)

- Golfbanan (F4)

- Ridhuset Gustafsvik (F5)

- Sättrastugan (F6)

- Skyttebanan (F7)

- Brukshundklubben (F8)

Ställningstagande:

- Ett kunskapsunderlag om grönstrukturen (Grönstrukturplan) bör användas för att vidareutveckla de gröna värden som finns i kommunen.
- Närheten till parker, kvartersskog, tätortsnära rekreatiionsskog skall alltid väga tungt vid exploatering av ny bebyggelse och särskilt vid etablering av skol- och omsorgsverksamhet som innefattar barn och äldre.
- Den tätortsnära rekreatiionsskogen skall tryggas för att säkerställa närhet och god tillgänglighet till den, men också för att trygga förutsättningarna till god folkhälsa. Detta kan ske genom reservatsbildning, köp eller avtal med respektive markägare. Detta gäller även skog med stora upplevelsevärden intill prioriterade rekreatiionsstråk.
- Möjlighet skall ges att vidareutveckla såväl befintliga som nya föreslagna gröna rekreatiionsstråk för att stärka kopplingen mellan olika delar av tätorten men också för att möjliggöra attraktiva rekreatiionsstråk intill Väneren och några av vattendragen.
- En samlad utveckling runt Varnumsviken och Vålösundet bör ske. En överfart i Vålösundet bör ingå i denna utredning.

Ölme tätort

Ölme tätort, med 228 invånare (2017), ligger ca en mil nordväst om Kristinehamns tätort. Orten är ett tidigare stationssamhälle och fungerar som en kärna för lokal service i Ölmebygden med ca 1300 invånare.

Kommersiell service finns vid trafikplats Stolpen i direkt anslutning till E18, medan själva samhället ligger några hundra meter söder om. Trafikplatsen fyller många olika funktioner vilket delvis gör entrén till tätorten otydlig. En stärkt och tydliggjord entrémiljö kan vara en faktor som påverkar ortens identitet.

I Ölme finns tätortsnära skog med ett elljusspår samt en större idrottsplats med fyra elvamannaplaner för fotboll. Bara några stenkast från tätorten hittar vi Vätern och Ölmeviken med ett särskilt rikt djurliv. Det är heller inte långt till Kummelöns naturreservat. Närheten till Vätern och dess natur ger goda förutsättningar till rekreation och unika naturupplevelser för områdets invånare, men även för naturturism.

Stationssamhällets historiska existens bygger på lokala transport- och kommunikationsbehov. Det geografiska läget gör Ölme fortsatt attraktiv som pendlingsort både till Karlstad och Kristinehamn, även om pendling idag sker via E18 istället för Värmlandsbanan. Den pågående regionförstoringen med ökad pendling som följd kan innebära utvecklingspotential i bostadsbeståndet.

Då bostadsbyggande framför allt sker där marknadsförutsättningar råder bedömer kommunen det som mest troligt att tillkommande

bostadsbebyggelse främst kommer att ske i strandnära läge. Därför är utpekandet av LIS-området i Nore också en viktig förutsättning för utveckling av Ölme tätort. På sikt kan ett utvecklat bostadsbestånd med fler permanentboende i och omkring Ölme tätort innebära ett ökat underlag för både kommersiell och offentlig service, exempelvis spårbundna kollektivtrafiklösningar är det ändå buss som utgör kollektivtrafikförsörjningen i området.

I Ölme finns barnomsorg och F-6-skola. Ölmeskolan, en F-6 skola med ca 100 elever. Skolan har ett stort upptagningsområde och därför är skolskjutsar en naturlig del av vardagen på Ölmeskolan. En förskola finns också intill skolan.

FAKTARUTA

HISTORISK utveckling av tätorten

I Ölme finns fynd från boplatzlämningar så tidigt som 6000-3000 f.Kr. men även från bronsåldern och järnåldern. Bebyggelsen på Ölmebygden ökade under medeltiden och under 1500-talet fanns ca 45 gårdar. Från och med kommunsammanslagningen 1970 tillhör Ölme Kristinehamns kommun.

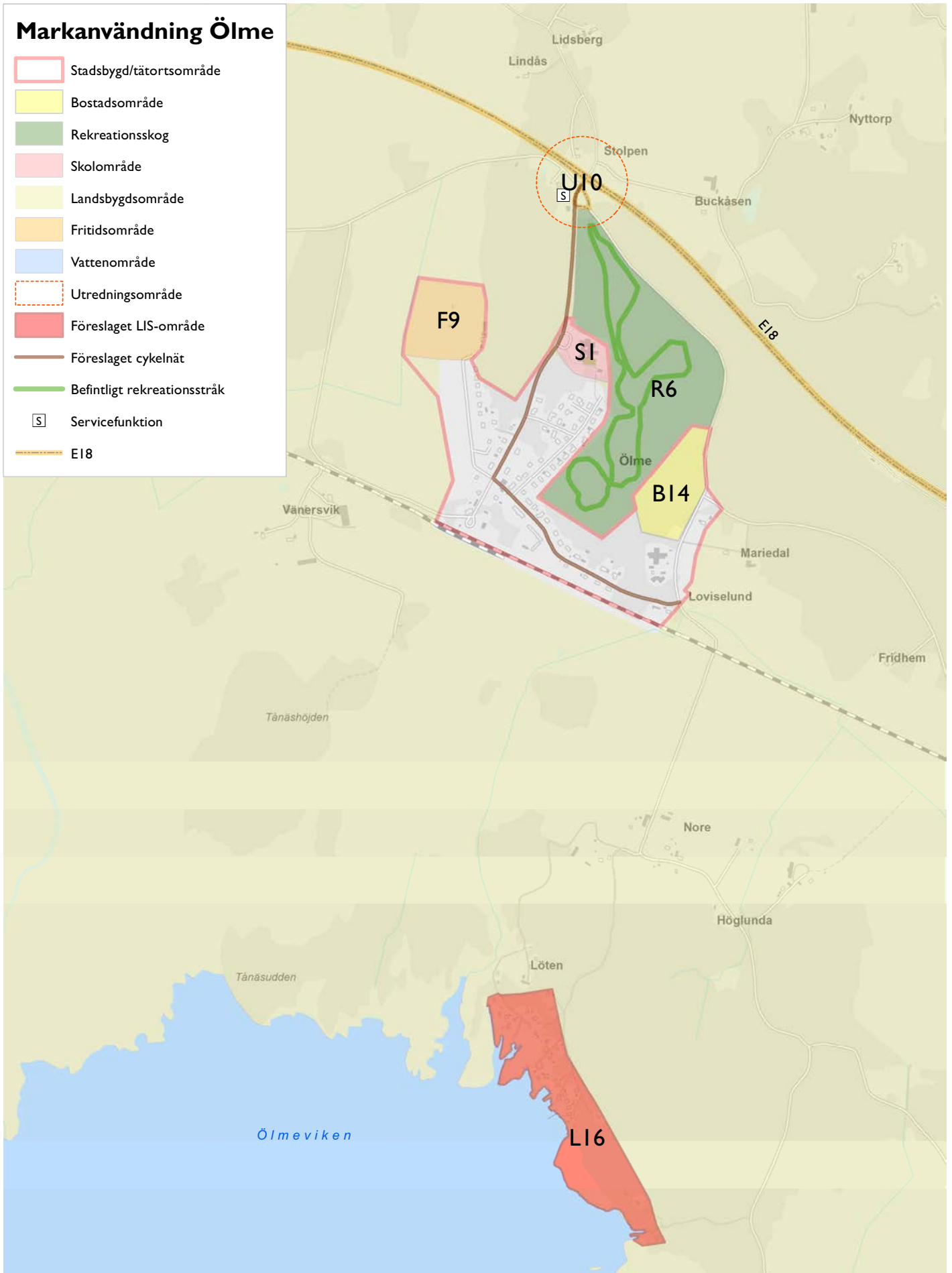
Ölmes stationssamhälle kom till i samband med järnvägens färdigställande år 1866 och under 1900-talets början började det nuvarande villasamhället byggas upp. Idag består orten främst av villor från 1940-talet, men en hel del av villorna byggdes även under 1970-talet. Cirka fyra kilometer väster om Ölme samhälle ligger Ölme kyrkby. Ölme kyrka är belägen på en kulle på Ölmeslätten, omgiven av jordbrukslandskap med gårdar. Den vita stenkyrkan uppfördes år 1787, men på samma plats stod den första kyrkan, då i trä, redan på 1100-talet. En och en halv kilometer norr om Ölme kyrka ligger även Ölmes prästgård som stod klar 1792 med tillhörande byggnader såsom lusthus, stall och källare



Entrémiljön till Ölme tätort påbörjas vid E18 och Stolpen, där busshållplats, bensinmack med viss service, återvinningsstation, trädgårdshandel och rastplats ligger samlat ett stenkast ifrån själva bostadsbebyggelsen.

Markanvändning Ölme

- Stadsbygd/tätortsområde
- Bostadsområde
- Rekreativsskog
- Skolorråde
- Landsbygdsområde
- Fritidsområde
- Vattenområde
- Utredningsområde
- Föreslaget LIS-område
- Föreslaget cykelnät
- Befintligt rekreativsstråk
- S Servicefunktion
- E18



3. MARKANVÄNDNING

Övergripande markanvändning

Befintlig bostadsbebyggelse tillåts kompletteras med nya bostäder inom tätorten.

Bostadsområde (B14)

Ett planlagt område är möjligt för ny bostadsbebyggelse intill Mariendalsvägen i östra delen av tätorten.

Ölme Skola (S1)

Ölme har en F-6 skola.

Ölme IP (F9)

I västra delen av Ölme har kommunen en idrottsplats med fotbollsplaner.

Utredningsområde (U10)

Infarten till Ölme tätort samlar stora delar av närområdets serviceutbud. Här ligger idag drivmedelsförsäljning, närbutik, restaurang tillsammans med vägrastplats för personbilar och tunga fordon. Området bör utredas för att kartlägga framtida markanspråk, samt tydliggöra de markanspråk som redan finns. Utredningsområdet är samtidigt tätortens entré, vilken behöver förtydligas som en identitetsskapande åtgärd.

Rekreationsskog (R6)

Rekreationsskogen motsvaras av den skog som ligger i direkt anslutning till tätorten, där det även finns motionsspår. Marken ägs inte av kommunen utan tryggas enligt markägaravtal för fortsatt funktion.

Nore bostäder/fritidshus LIS (L16)

Det utpekade området är ett sätt att möjliggöra vidare planering av bostadsutveckling i området. En utveckling som ska stärka underlaget till de offentliga och kommersiella servicefunktioner som finns samlade i Ölme tätort.

LIS står för landsbygdsutveckling i strandnära läge. Mer kring kommunens samlade förslag för samtliga LIS-områden finns att läsa mer om under avsnittet ”Landsbygdsutveckling”.

Ställningstagande:

- Utveckla trafikplats Stolpen till en attraktiv bytespunkt för trafikslagen cykel, gång, bil och buss.
- Tydliggör entrén till Ölme tätort för att den ska upplevas som trevlig och välkomnande.
- Utred förutsättningar och behov av ytterligare verksamhetsmark vid trafikplats Stolpen.
- Förbättra kontakten med Vänern och naturreservatet Kummelön för att tillgängliggöra värdefulla rekreativområden.
- Rekreationsskogen kring elljusspåret ska värnas och tryggas för att fortsatt fungera som ett närrekreativområde.
- När Värmlandsbanan är utbyggd till dubbelspår, sträckan Kristinehamn-Karlstad, kan en utredning gällande förutsättningar för ett tågstopp aktualiseras.

Björneborgs tätort

Björneborg ligger en dryg mil sydost om Kristinehamns tätort vid sjön Vismen. I tätorten som ingår i Visnums socken bor ca 1327 personer (2017). Orten har historiskt präglats av dess största arbetsgivare, järnverket. De övriga arbetstillfällena som funnits genom åren har i huvudsak varit stöd- och serviceverksamheter till ortens invånare. I takt med att järnverkets verksamhet har blivit allt mindre personalintensiv har björneborgarna behövt söka arbete utanför orten. Utvecklingen har bidragit till en negativ befolkningsutveckling över tid. Trenden har de senaste åren varit motsatt när björneborgarna istället har blivit fler, tack vare stor inflyttning. De tomma bostäder som tidigare fanns på orten är idag bebodda.

En av förutsättningarna för att Björneborg även i framtiden ska vara en attraktiv boendeort är tillgänglighet till service och arbetsmarknad genom infrastruktur och kommunikationer. Det finns redan idag förutsättningar till goda kommunikationer mellan Kristinehamn och Björneborg med riksväg 26 och sedan väg 603 som går österut från väg 26. Värmlandsbanan och väg 603 löper i anslutning till orten. Idag kollektivtrafikförsörjs Björneborg med busstrafik även om kommunen bedömer att det redan idag finns goda förutsättningar för spårbanden kollektivtrafik.

Bebyggelsen är idag samlad, med stor del

FAKTARUTA

HISTORISK utveckling av tätorten

Björneborg är en bruksort med gamla anor. Järnbruket i Björneborg grundades med två stånghamrar redan på 1650-talet av Olof Persson Jernfeldt. Bruket expanderade under 1800-talet då ägaren Torsten Nordenfeldt var disponent och var ett släktbruk under ca 100 år som satte värmländsk järnhantering på kartan. Under 1900-talet blev bruket ett aktiebolag och bytte ägare många gånger. Idag ägs bruket utav Scana Steel AB.

År 1866 kom järnvägen till Björneborg vilket innebar stora förändringar för bruket och samhället. Mycket av bebyggelsen i Björneborg är samlad kring verket, t.ex. Björneborgs herrgård från 1700-talet och arbetarbostäder från senare delen av 1800-talet. Bostäderna från en av järnbrukets mest expansiva tider är faluröda, timrade och ligger intill bruksdammen. Ortens bostadsbebyggelse består mestadels av villor. Söder om verket finns bostadsområden med villor från 1920-, 30 och 40-talet och öster om verket finns mer modern bostadsbebyggelse.

På orten finns en tegelkyrka inspirerad av den medeltida svenska landskyrkan och invigdes år 1956. Skolundervisning har funnits ända sedan 1800-talets mitt och skola finns där än idag. Under första hälften av 1900-talet fanns gott om butiker och service på orten och en folkpark invigdes år 1939.



Flygbild över Björneborgs tätort och sjön Vismen (2010).

3. MARKANVÄNDNING

villabebyggelse även om det centralt finns flerbostadshus. Björneborg ligger naturskönt vid sjön Vismen och vattendraget Visman avvattnar sjön söderut. Eftersom bostadsbyggande idag sker där marknadsförutsättningar finns gör kommunen bedömningen att tillkommande bostadsbebyggelse först och främst kommer att ske genom de utpekade LIS-områdena i tätortens närhet. Att utveckla vattenkontakten för befintliga bostadsområden kan också vara ett sätt att arbeta för ökad attraktivitet i hela Björneborg.

Ett framtida återinförande av tågstopp skulle få stor effekt på tillgängligheten till arbetsmarknad och service då både Örebro och Karlstad skulle kunna nå inom en pedlingstimme. Därför skulle tågstopp även kunna innebära att marknadsmässiga förutsättningar för utveckling av centrummiljön i vid mening skapas.

Björneborgarna har redan idag god tillgång till natur och tätortsnära rekreationsskogar. Genom forskning vet vi att det är viktigt att värdena säkerställs så att även kommande generationer har samma tillgång till naturupplevelser i vardagen.

Övergripande markanvändning

Befintlig bostadsbebyggelse tillåts kompletteras med nya bostäder inom tätorten.

Bostadsområde (B15)

Karis äng är redan detaljplanelagt som bostadsmark sedan tidigare. Möjligheten till byggande av småhus kvarstår.

Skogsvik och Bottsviken LIS (9, 10)

Översiktsplanen pekar på en vidareutveckling av tätorten genom att möjliggöra nya bostadsområden med vattenkontakt i form av utpekanden som landsbygdsutvecklingsområde (se också avsnittet om landsbygdsutveckling för att läsa mer om kommunens samtliga förslag till LIS-områden (landsbygdsutveckling i strandnära läge).

Björneborgs Skola (S2)

I Björneborg finns förskola och skola med låg- och mellanstadium.

Björneborgs IP (F10)

I Björneborg finns en idrottsplats med klubbstuga och i nära anslutning till elljusspår. Området håller stegvis på att utvecklas till ett centrum för spontaktiviteter,

med bland annat utegym och anlagd cykelpark.

Björneborgs centrumområde (C2)

Den kommersiella service som finns tillgänglig är främst belägen i centrum. Centrummiljön bör utvecklas till att bli ortens vardagsrum. Här möter vattnet den äldre kulturmiljön och ortens historia gör sig påmind.

Rekreationsskog - östra (R7)

I anslutning till Folkets park finns ett skogsområde, innehållande stigar och gångstråk, och som har potential att utvecklas över Visman. På östra sidan Visman finns idag en ädellövsskog med stora rekreativvärden.

Rekreationsskog - västra (R8)

Närhet till rekreationsskog för boende i Björneborg finns i det område som ligger direkt öster om Björneborgs IP. Ett stigrikt skogsområde med elljusspår också i nära anslutning till Björneborgs skola.

Verksamhetsområde - Charleville (V14)

Ett antal företag finns på orten med Scana Steel Björneborg AB som den största arbetsgivaren. Befintlig markanvändning stöds och en viss utökning av verksamheten möjliggörs.

Utredningsområde - stationsområdet (U11)

Vid en framtida möjlighet för persontåg att stanna i Björneborg bör ett område i närheten av stationsläget utredas vidare för komplettering av ny bebyggelse.

Utredningsområde - bostadsområde (U12)

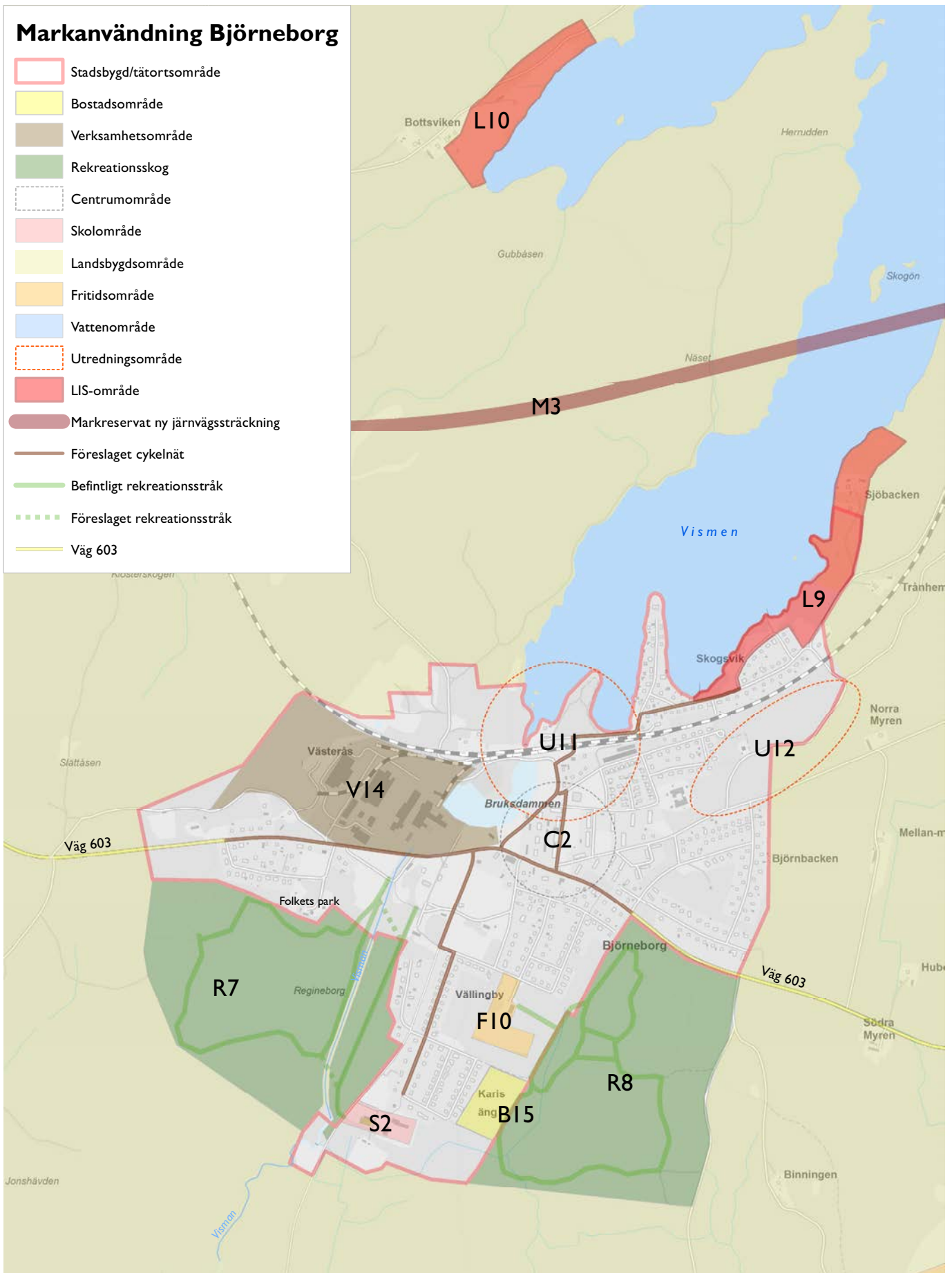
Området omfattas av detaljplan som i norra delen möjliggör verksamheter och i södra delen möjliggör bostäder. Möjlighet att utveckla nya bostäder kan vara lämpligt för vidareutveckling av Björneborgs tätort, med närhet till sjön Vismen och ett eventuellt framtida stationsläge.

Markreservat – järnväg (M3)

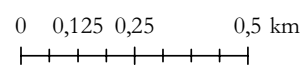
Sedan tidigare har olika åtgärder för Värmlandsbanan studerats. Bland annat har en ny dragning norr om Björneborg utretts i en förstudie av Banverket (Björneborgspassagen). Syftet skulle vara att räta ut banan. Kommunen anser att Björneborgspassagen endast är befogad om satsningen ingår som en del av en framtida Nobelbana (se mer om Nobelbanan i avsnittet om transportsystem).

Markanvändning Björneborg

- Stadsbygd/tätortsområde
- Bostadsområde
- Verksamhetsområde
- Rekreationsskog
- Centrumområde
- Skolområde
- Landsbygdsområde
- Fritidsområde
- Vattenområde
- Utredningsområde
- LIS-område
- Markreservat ny järnvägssträckning
- Föreslaget cykelnät
- Befintligt rekreativstråk
- Föreslaget rekreativstråk
- Väg 603



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
 Datakällor: © Lantmäteriet, Norsk Bane AS, NVDB



3. MARKANVÄNDNING



Vy över sjön Vismen sedd från udden strax norr om järnvägsspåren och Björneborgs centrum.

Ställningstagande:

- Utveckla centrummiljön till en attraktiv livsmiljö och vardagsrum för Björneborgarna.
- Utveckla kommunikationer med den regionala omgivningen – för att människor på ett tillfredställande sätt ska bo och verka i Björneborg krävs goda kommunikationer med omgivningen, främst Kristinehamns tätort.
- Vid planering av tillkommande bebyggelse ska goda gång- och cykelmöjligheter till centrum vara prioriterat.
- Utveckla vattenkontakten i Björneborg. Detta kan ske genom att befintliga publika platser i vattennära läge utvecklas.
- Fortsätt utveckla förutsättningarna för meningsfull fritid. Närheten till naturen är exempelvis en värdefull resurs för rekreation och friluftsliv.
- Stärk känslan för platsen genom att synliggöra Björneborg som en viktig del av Kristinehamns kommun.

Bäckhammar tätort

Samhället Bäckhammar, ett par mil söder om Kristinehamn, med 347 invånare (2017) är beläget utmed väg 26.

Bäckhammar är en typisk bruksort där bebyggelsen har växt fram i takt med brukets verksamhet och personalbehov. De verksamheter och arbetstillfällen som i övrigt funnits på platsen har i huvudsak varit servicefunktioner till lokalsamhället. I takt med att många verksamheter har blivit allt mindre platsberoende och vi reser och pendlar längre sträckor har boende i Bäckhammar blivit allt mer beroende av utbudet av både offentlig och kommersiell service i Kristinehamn. Transportbehovet har över tid ökat och därför är behovet av goda kommunikationer stort. Orten kollektivtrafikförsörjs med buss på väg 26 och kommer så att göras även i framtiden.

Dammen i Bäckhammar är centralt belägen i tätorten och utgör ett högt socialt och kulturellt värde, vilket ger tätorten en unik identitet och karaktär. Området kring dammen kan med fördel utvecklas som mötesplats och Bäckhammarsbornas offentliga mötesplats. Området är samtidigt entré till tätorten, vilken bör förtydligas som en identitetsskapande åtgärd.

FAKTARUTA

HISTORISK utveckling av tätorten

Bäckhammar ligger intill ett skogslandskap och har sitt ursprung i järnverksindustrin. Orten delar historia med norrliggande Krontorp där den första hammaren anlades under slutet av 1600-talet. Under slutet av 1800-talet, omkring 1870, lades dock järnbruken ner trots moderniseringsförsök. Istället startades en ny industri med skogen som råvara. År 1871 byggdes den första kemiska cellulosafabriken och Bäckhammars bruk är idag världens äldsta nu verksamma tillverkare av oblekt pappersmassa. Under 1950- och 1960-talet gjordes stora investeringar i bruket av dåvarande ägaren Viktor Hasselblad och satsningarna har visat sig lönsamma då bruket fortfarande är en betydande verksamhet, med stor omsättning.







Bostadsbebyggelsen på orten härstammar främst från brukets expansionstid under 1950-talet och består mestadels av egnahemsbebyggelse som bruksarbetarna byggt i form av friliggande småhus, men även några radhuslängor. Idag finns förskola, affär, Folkets hus och äldreboende på orten, men tidigare fanns bl.a. fler butiker och frisör.

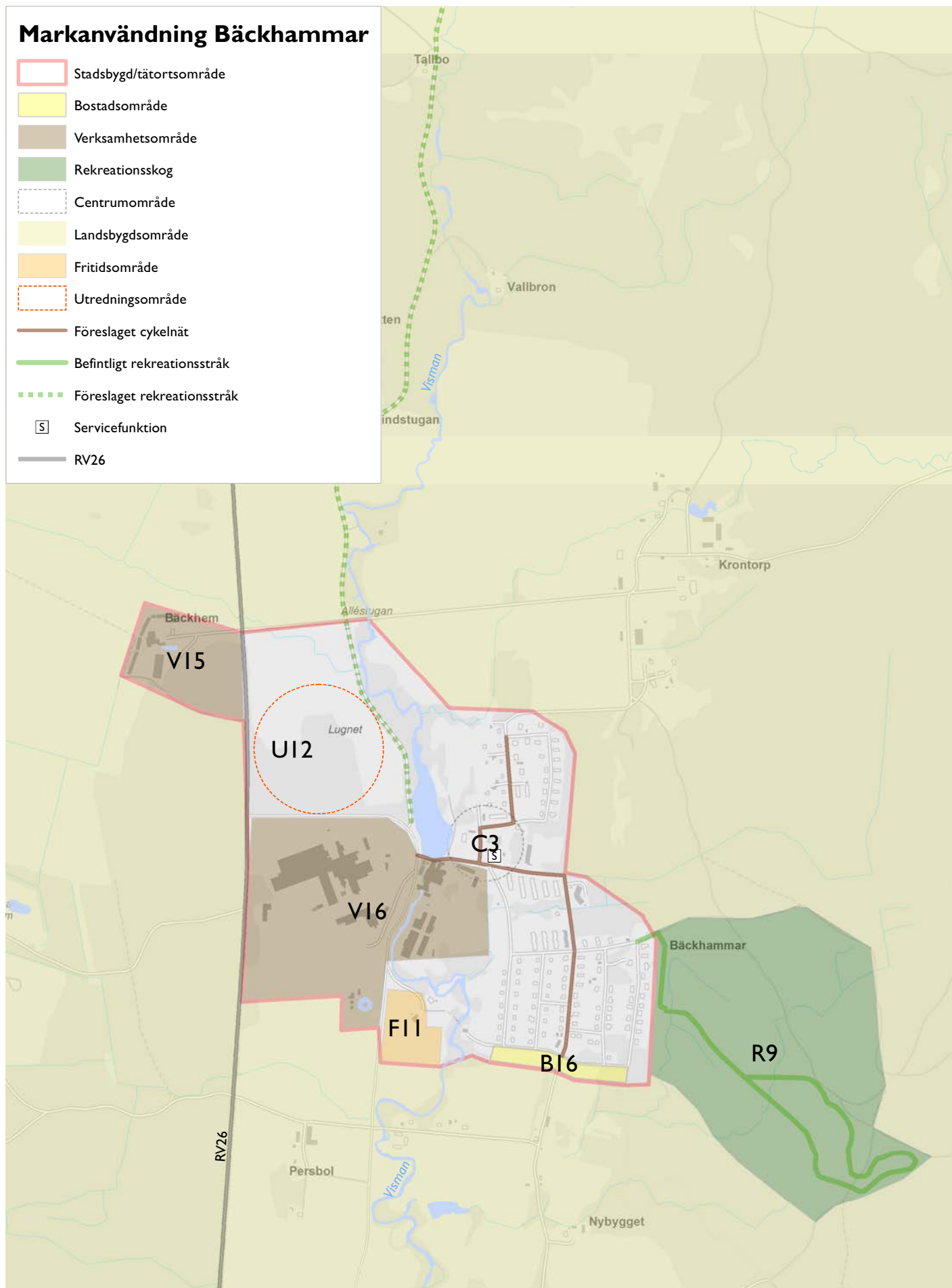


Flygbild över Bäckhammars tätort (2010).

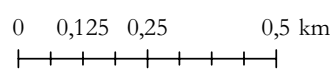
3. MARKANVÄNDNING

Markanvändning Bäckhammar

-  Stadsbygd/tätortsområde
-  Bostadsområde
-  Verksamhetsområde
-  Rekreationsskog
-  Centrumområde
-  Landsbygdsområde
-  Fritidsområde
-  Utredningsområde
-  Föreslaget cykelnät
-  Befintligt rekreationsstråk
-  Föreslaget rekreationsstråk
-  Servicefunktion
-  RV26



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, NVDB



Höga natur- och kulturvärden återfinns i Vismans dalgång både norr och söder om Bäckhammar tätort. Norr om tätorten har den lokala fiskeföreningen utplantering av ädelfiske. Söder om Bäckhammar är framträdande åskullar av stor betydelse för landskaps- bilden. Värdena är unika och innebär goda förutsättningar till tätortsnära rekreation. Närheten till kommunikationer skapar tillgänglighet för kommunens övriga invånare och turister.

I Bäckhammar finns barnomsorg på förskolan Bäckan, och äldreomsorg i form av det särskilda boendet Öståsgården, vilket skapar möjlighet att bo kvar i ett geografiskt och socialt sammanhang på ålderns höst.

Övergripande markanvändning

Befintlig bostadsbebyggelse tillåts kompletteras med nya bostäder inom tätorten.

Verksamhetsområde - Bäckhem (V15)

På platsen finns försäljning av husbilar, ytterligare utveckling av verksamheten är lämpligt att pröva i detaljplan.

Verksamhetsområde - Pappersbruket(V16)

Befintlig verksamhet för pappersbruket bekräftas med möjlighet för vidareutveckling som kräver visst markanspråk.

Centrumområde (C3)

Bäckhammar har ett avgränsat mindre centrumområde där viss utveckling kan ske. Det här är ortens vardagsrum och entré, vilken ska tydliggöras som en identitetsskapande åtgärd.

Bostadsområde (B16)

Här finns sedan tidigare ett område detaljplanerat för bostäder som ännu inte förverkligats. Området är redan förberett med infrastruktur.

Bäckhammars IP (F11)

Bäckhammars idrottsplats med fotbollsplan och klubbstuga bekräftas.

Rekreationsskog (R9)

Den skog som ligger direkt öster om Bäckhammar med befintligt motionsspår och stigområde pekas ut som tätortens rekreationsskog för att trygga allmänhetens tillgång till bostadsnära naturupplevelser.

Utredningsområde -Lugnet (U12)

Bäckhammar har två större verksamhetsområden på båda sidor om riksväg 26 och planen pekar ut ett utredningsområde för möjlighet till ytterligare verksamhetsmark.



Ställningstagande:

- Utveckla området kring dammen till mötesplats i Bäckhammar.
- Utveckla och tydliggör entrén till Bäckhammars tätort som identitetsskapande åtgärd.
- Skogen kring elljusspåret ska värnas för att området fortsatt ska kunna fungera som rekreativområde.
- Vismans dalgång runt Bäckhammar bjuder på ett rikt djur- och naturliv och är ett område som kan utvecklas för natur- och friluftsturism.
- Utveckla en attraktiv och funktionell bytespunkt mellan cykel, gång, bil och buss i anslutning till väg 26.
- Verksamhetsmark utmed väg 26 ska tryggas och även kompletteras med ett utredningsområde för eventuell ytterligare expansion. Befintliga verksamheter vid bruket tryggas och ges möjlighet att utvecklas vidare.

Nybble

Ca 25 kilometer söder om Kristinehamn utmed väg 26 ligger Nybble, en gammal skogs- och lantbruksbygd som förr dominerades av Värmlands Säby Herrgård. Orten har 142 invånare (2017).

Landskapet och naturens tillgångar har alltid varit av stor betydelse för Nybble och dess omgivning. När jord- och skogsbruket genom historien har blivit allt mindre personalintensiv har också antalet försörjningstillfällen sjunkit i området. Utvecklingen har också lett till att den offentliga och privata samhällsservice som en gång i tiden fanns i Nybble, till stor del har försvunnit. Samhällsutvecklingen har inneburit att ortens och bygdens invånare har blivit allt mer beroende av transportmöjligheter för att ta del av den offentliga och kommersiella service som staden erbjuder. Kollektivtrafikförsörjningen av Nybble sker med buss på väg 26.

Idag är det snarare turism och upplevelseindustrin som kan dra nytta av områdets unika natur- och kulturtillgångar. Kilsviken är en stor, grund och slättsjöliknande vänervik med höga naturvärden och rikt djurliv. Området anses ha nationell betydelse som rastlokal för flyttfåglar. I närområdet finns sjöarna Vänern och Skagern med sitt fina vatten och med stora

FAKTARUTA

HISTORISK utveckling av tätorten

Mellan den bördiga slättbygden och skogspartier ligger Nybble. Namnet kommer från ett gammalt soldattorp, Nyböle, och orten utgjorde centrum för Visnums kommun innan kommunsammanslagningen med Kristinehamns kommun år 1971. På den tiden fanns både kommunhus, post, bank och polis på orten. Söder om samhället ligger den mycket anrika herrgården Värmlands Säby. På 1950-talet sålde Värmlands Säby mark till kommunen som sålde denna vidare, och det lilla villasamhället började byggas. Tidigare fanns där bl.a. mejeri, butiker, biograf, dansbana och en av landets äldsta landsbygdsskolor, men denna stängdes år 1999. Idag finns bl.a. affär, vårdcentral och bilverkstad. Bostadsbebyggelsen består i huvudsak av enbostadshus, friliggande hus och radhus.

Värmlands Säby dominerar traktens jordbrukslandskap och har länge utgjort områdets centrum. Herrgården omnämns som kloster gods redan under 1200-talets början och har tillhörande gårdar, flertalet torp, kvarn och station. Den anses ha mycket gamla anor och vara kulturhistoriskt intressant. Förr bildade gården ett eget litet samhälle med torpare, statare och andra verksamma människor.

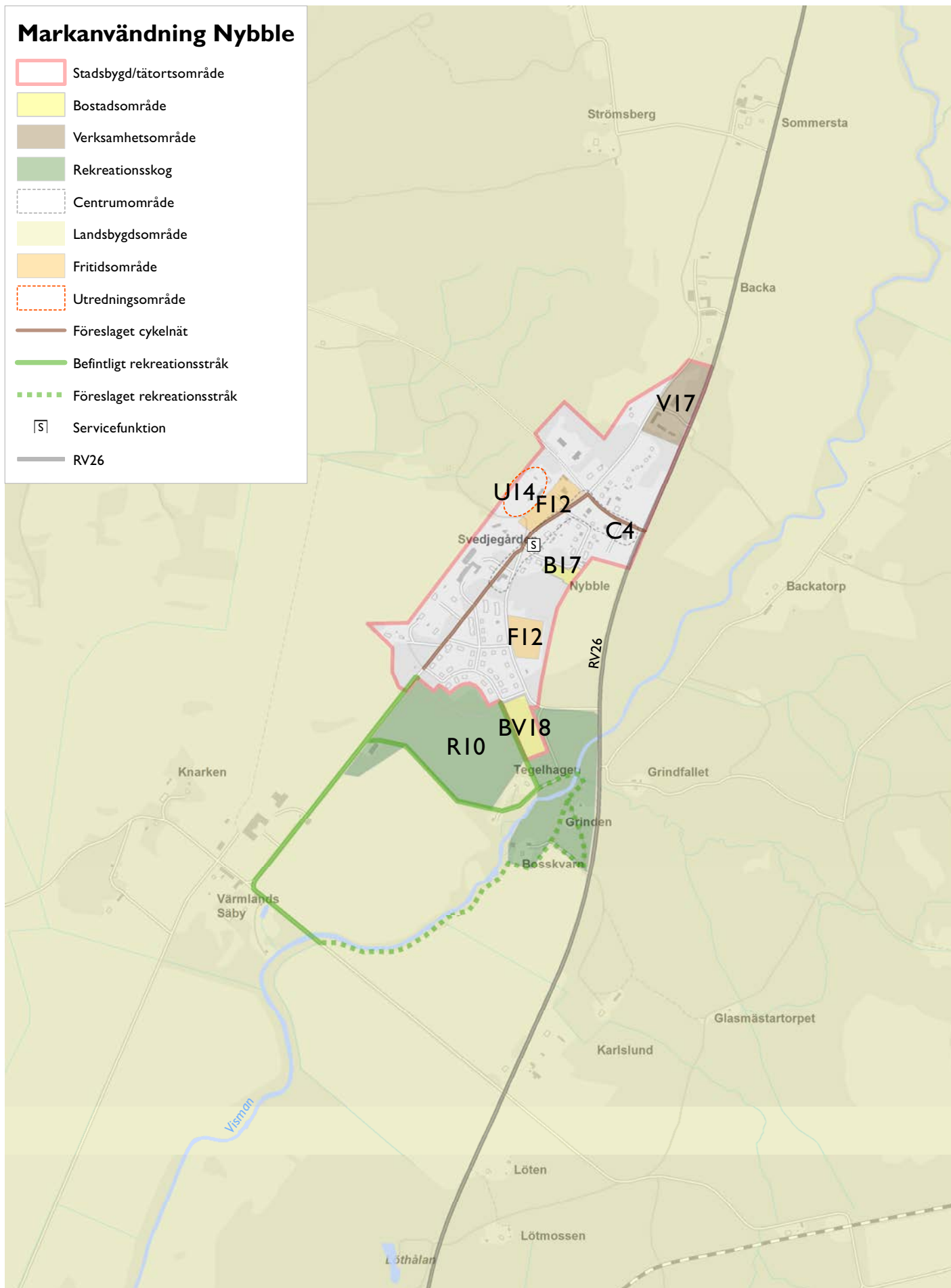
möjligheter för fiske av till exempel lax, öring och gös. Bygden erbjuder naturreservat med vandringsleder i ekhagar med mycket rik flora och fauna. Goda kommunikationer är också till nytta för att skapa tillgänglighet till dessa värden.



Naturvärdena är stora kring Kilsviken och området tillgängliggörs med vandringsleder som här vid Arskagern.

Markanvändning Nybble

- Stadsbygd/tätortsområde
- Bostadsområde
- Verksamhetsområde
- Rekreationsskog
- Centrumområde
- Landsbygdsområde
- Fritidsområde
- Utredningsområde
- Föreslaget cykelnät
- Befintligt rekreativstråk
- Föreslaget rekreativstråk
- S Servicefunktion
- RV26



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
 Datakällor: © Lantmäteriet, NVDB

0 0,125 0,25 0,5 km



3. MARKANVÄNDNING

Nybble kommer fortsatt att vara ett viktigt lokalt centrum för kommunikation både med staden och omgivningarna. Läget intill väg 26 skapar tillgänglighet och kan göra marken intressant för både offentlig och kommersiell service. Verksamhetsmark skapas i direkt anslutning till väg 26, bland annat för kommunal service i form av en återvinningscentral.

Samlingspunkten i området är bygdegården och den gamla skolan från 1800-talet. Skolans kulturhistoriska värde skapar identitet till orten och är fortfarande idag en viktig mötesplats. Här finns tennis- och boulebanor och möteslokaler. För bygdens barn finns fritidsverksamhet, fotbollsplan och lekplats.

Tätortsnära rekreationsområden är framför allt Vismans dalgång.

Övergripande markanvändning

Befintlig bostadsbebyggelse tillåts kompletteras med nya bostäder inom tätorten.

Bostadsområde (B17) (B18)

Mark för bostäder finns detaljplanlagt i anslutning till befintlig infrastruktur.

Verksamhetsområde - befintliga områden (V17) (V18)

Det pågående detaljplanarbetet för utveckling av ÅVC-syd stöds också i den övergripande markanvändningen (V17) medan det också finns obebbyggda byggrätter i befintlig detaljplan i södra delen av Nybble (V18).

Fritidsområde (F12)

Befintliga bollplaner och området kring gamla skolan stöds för att fortsatt kunna utvecklas som fritidsområde.

Rekreationsskog (R10)

Befintliga promenadstigar i anslutning till tätorten kan vidareutvecklas för att lyfta den bostadsnära rekreationsmiljön. Stor potential finns i att utveckla kulturmiljön vid Bosskvarn och ett grönt rekreationsstråk längs Visman.

Centrumområde (C4)

Befintlig lanthandel utgör servicefunktion i Nybble. En vårdcentral finns också och en viss centrumutveckling skulle kunna ske för ett större sammanhängande område såsom entrémiljöerna till orten.

Utvecklingsområde (U14)

Ett område intill den gamla skolan behöver utredas närmre och vad kommunen som ägare till fastigheten Nybble 7:1 vill göra.



Fastigheten Nybble 7:1



Den gamla skolan i Nybble fungerar idag som en samlingslokal med blandade verksamheter.



Den kulturhistoriska miljön Värmlands Säby gör sig påmind alldeles in på Nybble. I bilden ovan en ekonomibyggnad längs med rekreationsstråket precis intill Säbyallén.



Ställningstagande:

- Kultur- och naturlandskapet söder om Nybble och omkring Värmlands Säby ska värnas.
- Gamla skolan i Nybble är en kulturhistoriskt viktig byggnad och en mötesplats. Området är viktigt för ortens identitet och bör utvecklas för att tydliggöra dess betydelse.
- Närheten till Väneren är av betydelse och skapar förutsättningar för näringsliv kopplat till turism.
- Utveckla huvudentrén till Nybble för att skapa tydlighet och en mer välkomnande entrémiljö.
- Utveckla en attraktiv bytespunkt för trafikslagen cykel, gång, bil och buss i Nybble.

Landsbygdsutveckling

Det finns ett ömsesidigt beroendeförhållande mellan stad och land. Livsmedelsförsörjning, energi, råvaror och vatten är några exempel på resurser från landsbygden som försörjer staden. Landsbygdens natur är också en resurs för rekreation och friluftsliv. Tillgänglighet till utbud av varor och tjänster är istället exempel på resurser i staden och tätorterna som försörjer landsbygden.

Motiven till att bo och leva utanför tätbebyggt område kan vara många. Ofta samverkar platsers unika egenskaper med individens önskemål och preferenser om livsstil. Att bo och verka på samma plats kan också vara en förutsättning likt det ofta är i verksamheter med jordbruk och djurhållning. Andra väljer att söka sig tillbaka till sin hembygd och sociala sammanhang efter studier eller arbete på annan ort.

Alla dessa behov och önskemål bör beaktas för att kommunen ska vara attraktiv för boende i olika

skeden av livet. Förbättrade kommunikationer som kortare restider ökar pendlingsviljan vilket bidrar till att öka möjligheterna att bo och verka i olika geografiska sammanhang. Bostads- och verksamhetsutveckling i strategiska lägen på landsbygden kan stärka underlaget för såväl offentlig som kommersiell service, exempelvis daglivvaruhandel och kollektivtrafikförsörjning.

Varuförsörjning

Koncentrationen av offentlig och kommersiell service till Kristinehamns tätort och en ökad arbetspendling minskar köptroheten till den lokala butiken. Förändringarna i handelsstrukturen har också effekter som direkt påverkar den kommunala verksamheten. Kommunen har ett ansvar för kommuninvånarnas varuförsörjning. När butiksnätet glesas ut ökar konsumenternas inköpsarbete*. Äldre hushåll klarar kanske inte längre sina inköp själva utan blir beroende av kommunens hjälp.

* Inköpsarbete = den tid och energi det tar att transportera sig mellan hemmet och affären och retur.



Sommarblomster i närheten av Hult.

För att uppnå en god servicenivå i hela landet finns olika stöd till dagligvarubutiker på landsbygden. Ärenden om stöd till kommersiell service handläggs av länsstyrelsen. De olika stöd som lämnas är investeringsbidrag, servicebidrag och hemsändningsbidrag. Målsättningen är att trygga god dagligvaru- och drivmedelsförsörjning för kommuninvånarna på landsbygden. Ställningstagandena här intill gäller som kommunens riktlinjer för varuförsörjning (enligt 6 § förordning

FAKTARUTA VARUFÖRSÖRJNING

Kommunen väljer att i översiktsplanen redovisa sådana dagligvarubutiker som är prioriterade för statligt och/eller kommunalt ekonomiskt stöd. Ställningstagandena ska även användas som bedömningsunderlag vid hemsändningsbidrag, ansökningar från butiker, bensinmackar, gårdsbutiker och annan likvärdig service på landsbygden. Ställningstagandena är att betrakta som kommunens riktlinjer för

Ställningstagande:

- Kommunen prioriterar att dagligvaruhandel finns på orterna Björneborg, Bäckhammar, Nybble och Skottlanda.
- Kommuninvånarna bör ha möjlighet att kunna köpa drivmedel i Bäckhammar och Ölme tätorter.
- Året-runt-boende på landsbygden som inte själva kan ta sig till en dagligvarubutik ska kunna få sina dagligvaror hemsända av landsbygdsbutiken, som i sin tur kan få ett kommunalt bidrag för utförandet.
- Villkor för hemsändning är att invånaren är 67 år fyllda och inte kan ta sig till en dagligvarubutik på egen hand på grund av sjukdom, skada, funktionshinder eller annat som begränsar rörligheten. Berättigad är även en individ som är beviljad färdtjänst.
- Hemsändningsbidrag beviljas för högst två hemsändningar per vecka.



Dagligvaruhandel i Skottlanda.

Fritidshusområden

Kristinehamns kommun har ett stort antal fritidshusområden som är i olika faser av förändring. När dessa områden byggdes var syftet att erbjuda fritidsboende sommartid. Förändringar i livsstil, möjligheter till distansarbete och deltidsboende leder till behov av förändringar i hur fritidshusområdena används och därmed även hur de behöver regleras.

Regleringen av fritidshusområdena har på olika sätt handlat om att förhindra permanentboende. På 1980-talet valde kommunen istället att påbörja en förändring av rådande bestämmelser för att möjliggöra mer permanentboende i flertalet av områdena, främst längs med Vänern. Den nya planeringsinriktningen ledde i slutet av 1990-talet till att kommunen tog ett principbeslut om att möjliggöra permanentboende i alla kommunens fritidshusområden. Detta under förutsättning att det inte skulle äventyra väsentliga allmänna och enskilda intressen.

År 2006 kom Lagen om allmänna vattentjänster SFS 2006:412 (förkortas LAV). 6 § beskriver kommunens skyldighet att ordna vattenförsörjning och avlopp ”om det behövs i ett större sammanhang med hänsyn till skyddet för människors hälsa och miljön”. Detta betyder att om ett antal fastigheter har behov av dricksvatten eller utgör en föroreningsrisk för dricksvattentäkter eller miljön i området kan det bedömas vara ett 6§-område och kommunen blir då skyldig att lösa frågan. Ofta handlar det i så fall om att införliva området i verksamhetsområdet för vattentjänster, och mot fastställd taxa ansluta berörda fastigheter till ett kommunalt nät. Det blir oftast kostsamt både för kommunen och för den enskilde.

Vatten- och avloppsfrågan är en av de mest avgörande faktorerna för hur miljön runt ett bebyggelseområde påverkas. När fritidshusområden förändras från

att användas sommartid till att istället utgöra ett delårsboende oavsett årstid, innebär detta förändringar i kraven på bebyggelsen och omgivande system. Likväld som enkla sommarstugor renoveras för att kunna användas året om, så behöver anläggningar såsom vatten- och avlopp, sophämtning och vägskötsel anpassas till den ökade och förändrade användningen. Kommunen har, i syfte att samla kunskap om vatten- och avloppsfrågan genomfört en kartläggning av dessa eventuella omvandlingsområden, för att bedöma vilka områden som har störst behov av förändrad vatten- och avloppshantering. Utöver detta behöver andra planeringsmässiga förutsättningar klargöras, som exempelvis trafikförsörjning, behov av annan service eller översvämningrisker. Arbetet med denna kartläggning sker succesivt genom såväl tillsyn av befintliga anläggningar som utredningar av hur vatten- och avloppslösning för hela områden skulle kunna etableras. Tre områden har identifierats där kommunen behöver gå vidare med planeringsmässiga utredningar för att ta ställning till fortsatt hantering. Dessa finns med i kartan på nästa uppslag (U15-17)

Ställningstagande:

- Områden med behov av fördjupat kunskapsunderlag är Åsviken, Strand, Bråten, Skråkvik, samt kuststräckan Revsand – Brattsand.
- Områdena som omfattas av FÖP Västra Vålösundet hanteras inom ramen för den planprocessen
- Några fritidshusområden påverkas av utpekande av LIS-områden och där kommer vatten- och avloppsfrågan att hanteras i fortsatt mer detaljerad planering.
- Övriga fritidshusområden som idag omfattas av detaljplan eller områdesbestämmelser kommer i första hand att fortsatt vara reglerade genom de gällande planerna.



Flygbild över fritidshusområdet i Västra Vålösundet som nu är under utredning för att eventuellt anslutas till kommunalt VA.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

Kommunen väljer att i översiktsplanen redovisa områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallade LIS-områden som avses i lagstiftningen (se faktarutan).

Bostadsbyggande sker idag i huvudsak på marknadens villkor, varför läget har stor betydelse för att möjliggöra byggande på svaga marknader. Bostäder i sjönära lägen är populära i Sverige. Både kvalitén sjönära läge och sjöutsikt brukar hänga samman med högre betalningsvilja hos hushållen. Därför är möjligheten att bygga sjönära i LIS-områden ett sätt att skapa marknadsförutsättningar för utveckling av bostadsbeståndet på landsbygden.

Samtidigt måste utpekanden av LIS-områden bidra till att det långsiktiga skyddet av strändernas natur- och friluftsvärden upprätthålls. Det ska fortfarande finnas god tillgång till strandområden för allmänheten och förutsättningar för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

I kommunen finns redan ett stort antal fritidshusområden i direkt anslutning till sjöar och vattendrag. Utvecklingen från sommarstugeområden till fritidshusområden med möjlighet till vistelse året om ställer nya krav på standard och har bland annat inneburit fler enskilda vatten- och avloppslösningar. Det strategiska arbete som beskrivs på föregående sida har även spelat roll för hur kommunen ser på de områden som här pekas ut som LIS-områden. De områden som pekas ut som lämpliga för landsbygdsutveckling görs alltså under förutsättning att god VA-lösning kan uppnås även på dessa platser. En framtida utbyggnad ska så långt som möjligt anpassas till lokala förhållanden och ny teknik inom områdena energi, avlopp och avfall. Utöver detta ska utpekade utvecklingsområden långsiktigt stärka underlaget för offentlig och kommersiell service.

Avsikten med att peka ut LIS-områden är att möjliggöra förändring, utöver att förbättra VA-situationen. Det är utveckling för ytterligare bostadsområden så väl som ett antal utvecklingsområden för verksamheter. Kommunen har valt ut LIS-områdena utifrån den förberedande medborgardialogen som hölls i form av landsbygdsträffar och ”Tyck om-turnén”. Utöver detta har några områden tillkommit genom kända utvecklingsprojekt och intressen.

FAKTARUTA LIS

Sedan 2010 kan kommunerna i sina översiktplaner peka ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen – LIS-områden. Syftet är att långsiktigt stimulera den lokala och regionala utvecklingen på landsbygden. Redovisningen i översiktplanen ska vara vägledande när man prövar ansökningar om dispenser från strandskyddet och upphävande av strandskyddet i detaljplaner.

Utpekandet ska ske på ett sådant sätt att det långsiktiga skyddet för stränderna upprätthålls. Det ska fortfarande finnas god tillgång till strandområden för allmänheten och för att bevara goda livsvillkor för djur och växter. Åtgärden ska till exempel bidra till att skapa långsiktiga arbetstillfällen eller till att det fortsatt ska kunna finnas butiker och offentlig service på landsbygden. Exempel på åtgärder som kan få dispens:

- En turistanläggning där tillgång till stränder och vatten är en förutsättning, eller åtminstone en avsevärd fördel.
- Livsmedelsförädling som behöver ligga vid vatten, till exempel fiskodling och fiskförädling.
- Verksamheter som behöver kombineras för att täcka upp säsongen och få bättre lönsamhet.
- Nya bostäder för att ge tillräckligt många boende i området så att kommersiell och offentlig service ska kunna finnas kvar.

(Källa: Boverket)







Områdena är utvalda för att inte inrymma: sumpskogar eller sankmarker, vattenskyddsområden, kända ras- eller skredrisker, skyddad natur eller nyckelbiotoper. Avstånd mellan LIS-områden och livsmedelsaffärer, busshållplatser vårdcentraler och skola har vi också tittat på, med radier om max 8 km. Närhet till befintlig bebyggelse har också spelat in eftersom det kan skapa förutsättningar för gemensamma VA-lösningar.

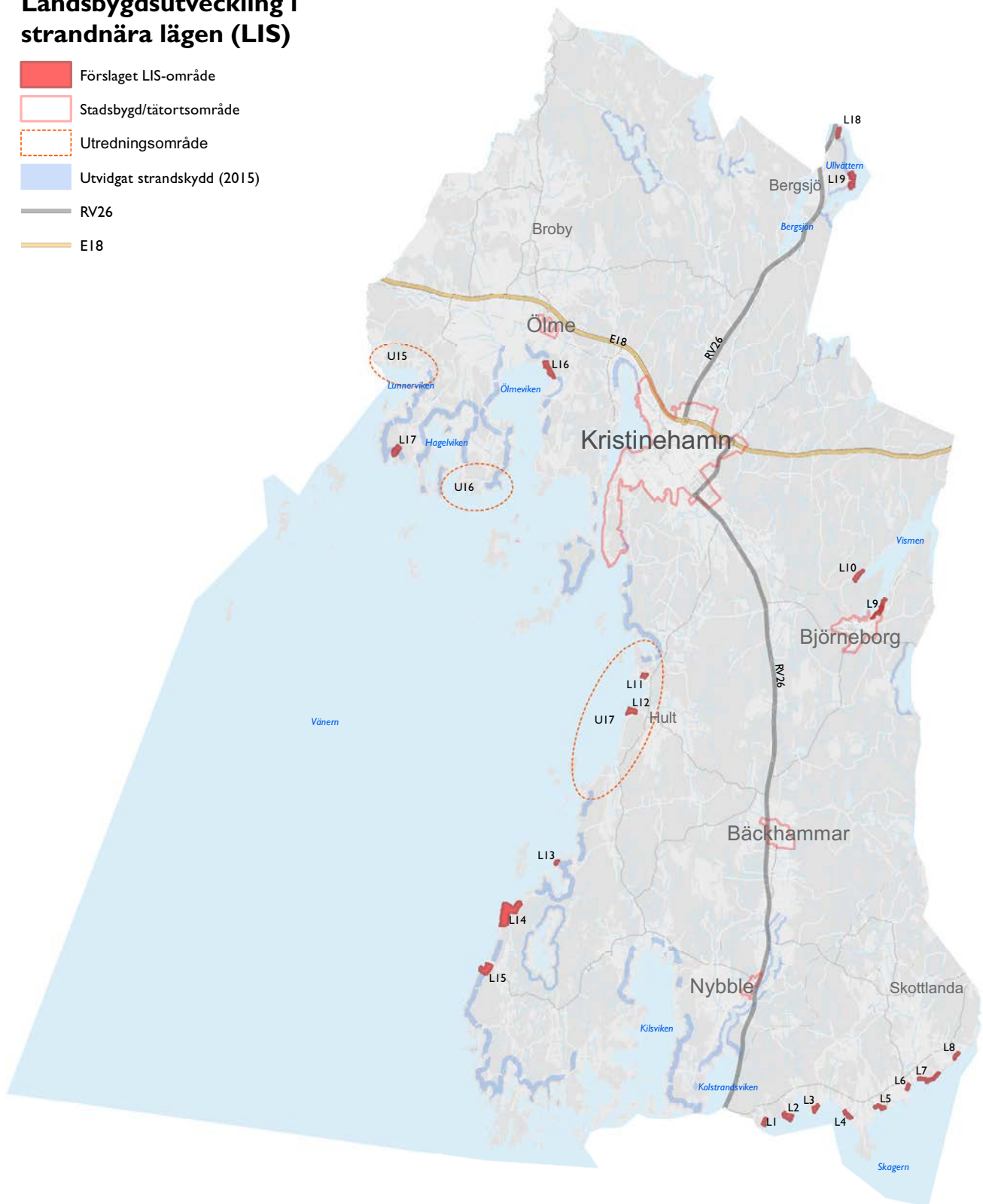
Observera att:

- LIS-utpekandena på efterföljande sidor ska läsas tillsammans med länsstyrelsens granskningsyttrande.
- Lokaliseringsprövningen inte är gjord. Dvs. alla planeringsförutsättningar är ej kända.
- Detaljplaneläggning kan komma att krävas.
- Nya LIS-områden kan i framtiden även tillföras vid en revidering av översiktsplanen.

3. MARKANVÄNDNING

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS)

-  Förslaget LIS-område
-  Stadsbygd/tätortsområde
-  Utredningsområde
-  Utvidgat strandskydd (2015)
-  RV26
-  E18



Rudskogabygden

Rudskogabygden utvecklas befolkningsmässigt och det finns efterfrågan på bostäder. Valet av delområden för föreslagna LIS-områden har gjorts med hänsyn till kända planeringsförutsättningar.

Gällande strandskyddet omfattas de utpekade platserna inte av kända planeringsmässiga restriktioner. Samtliga delområden ligger i anslutning till befintlig bebyggelse och med närhet till områden med kända friluftsvärden. Vissa av områdena ligger i direkt anslutning till planlagd bebyggelse vilket kan skapa bättre förutsättningar för gemensamma vatten- och avloppslösningar.

Rudskogabygden med närheten till såväl Nybble som till livsmedelsbutik i Skottlanda är en bygd under utveckling. Inom området finns efterfrågan på ytterligare bostadsmark för att välkomna fler att flytta in och bidra till bygdens utveckling. Bygden rymmer ett flertal mycket aktiva föreningar och företag, som tillsammans är aktiva inom exempelvis besöksnäringen

på olika sätt. De aktuella delområdena utmed Skagern rymmer befintliga fritidshus, permanentboende och jordbruksfastigheter. Sjön Skagern erbjuder fiske och goda badmöjligheter. Strövområden för motion och rekreation finns intill, då leden "Skagern runt" nås inom gångavstånd. Näringsverksamheter kopplade till friluftsliv och rekreation skulle stärka bygden som besöksmål och höja livskvaliteten för Rudskogas invånare. Rudskogabygden präglas av ett antal mindre bebyggelsegrupper och byar, det är också skälet till att ett antal mindre delområden pekas ut. På detta sätt bevaras områdets bebyggelsestruktur samtidigt som nybyggnation i attraktiva lägen möjliggörs. På följande uppslag redovisas respektive LIS-område med hänvisning till markanvändningskartan.



Vy över sjön Skagern från Rudskoga.

3. MARKANVÄNDNING

LI. Edet



Förutsättningar

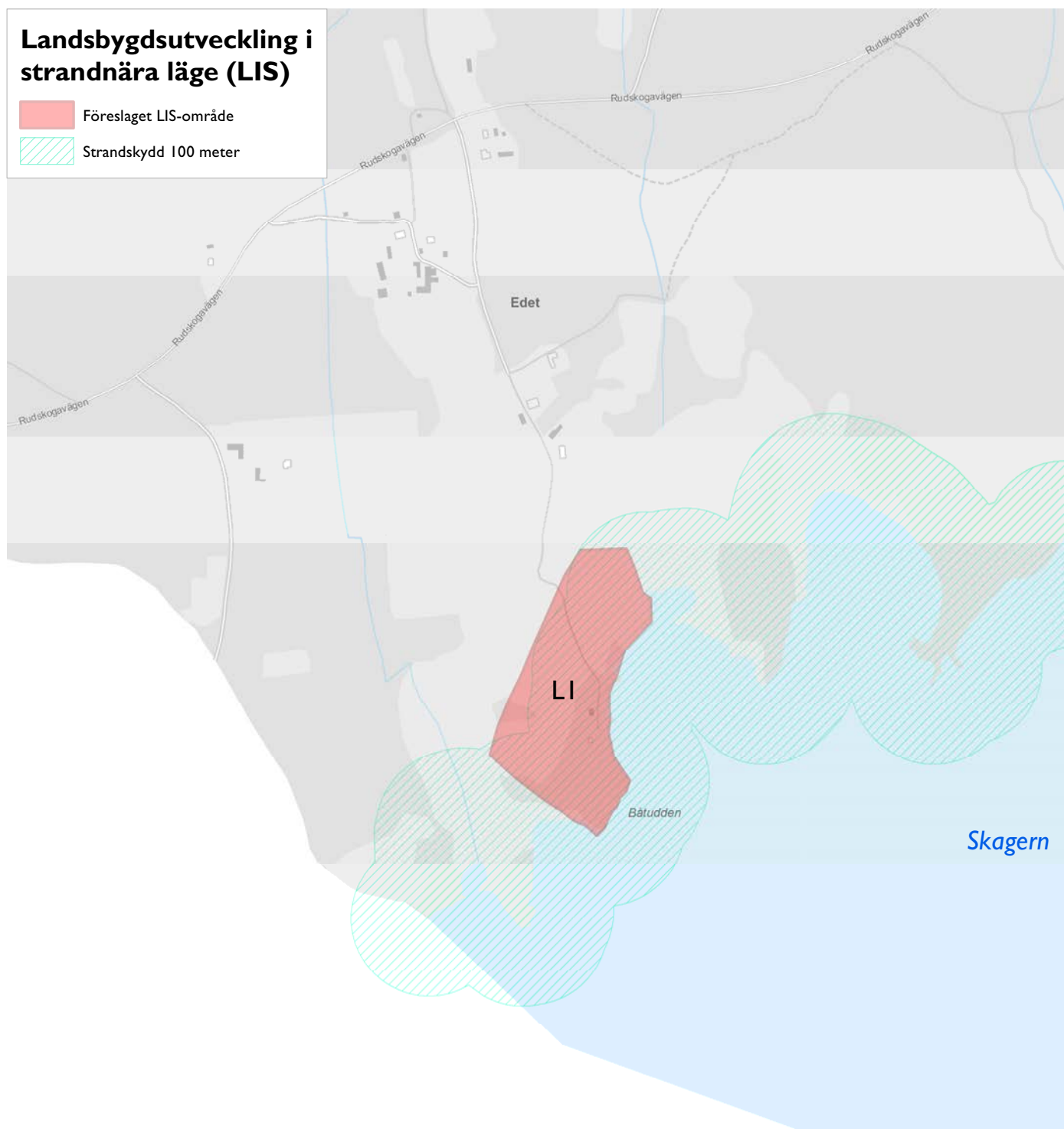
Edet omfattar en landtunga med kringliggande, obebyggd skogsmark. Tillfart sker via småvägar som ansluter till länsväg 204. Utredningsområdet är en fortsättning på befintlig bebyggelse och är inte planlagt. Det finns goda möjligheter till vattenkontakt längs med strandkanten.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till offentlig och kommersiell service i Nybble och Skottlanda. En näringsverksamhet kopplad till friluftsliv och rekreation skulle lyfta bygden ytterligare.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

-  Föreslaget LIS-område
-  Strandskydd 100 meter



Framställt av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

0 50 100 200 m



Kartutsnitt för Edet med rödmarkerat område för utpekat LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

L2. Håkansnäs I:15

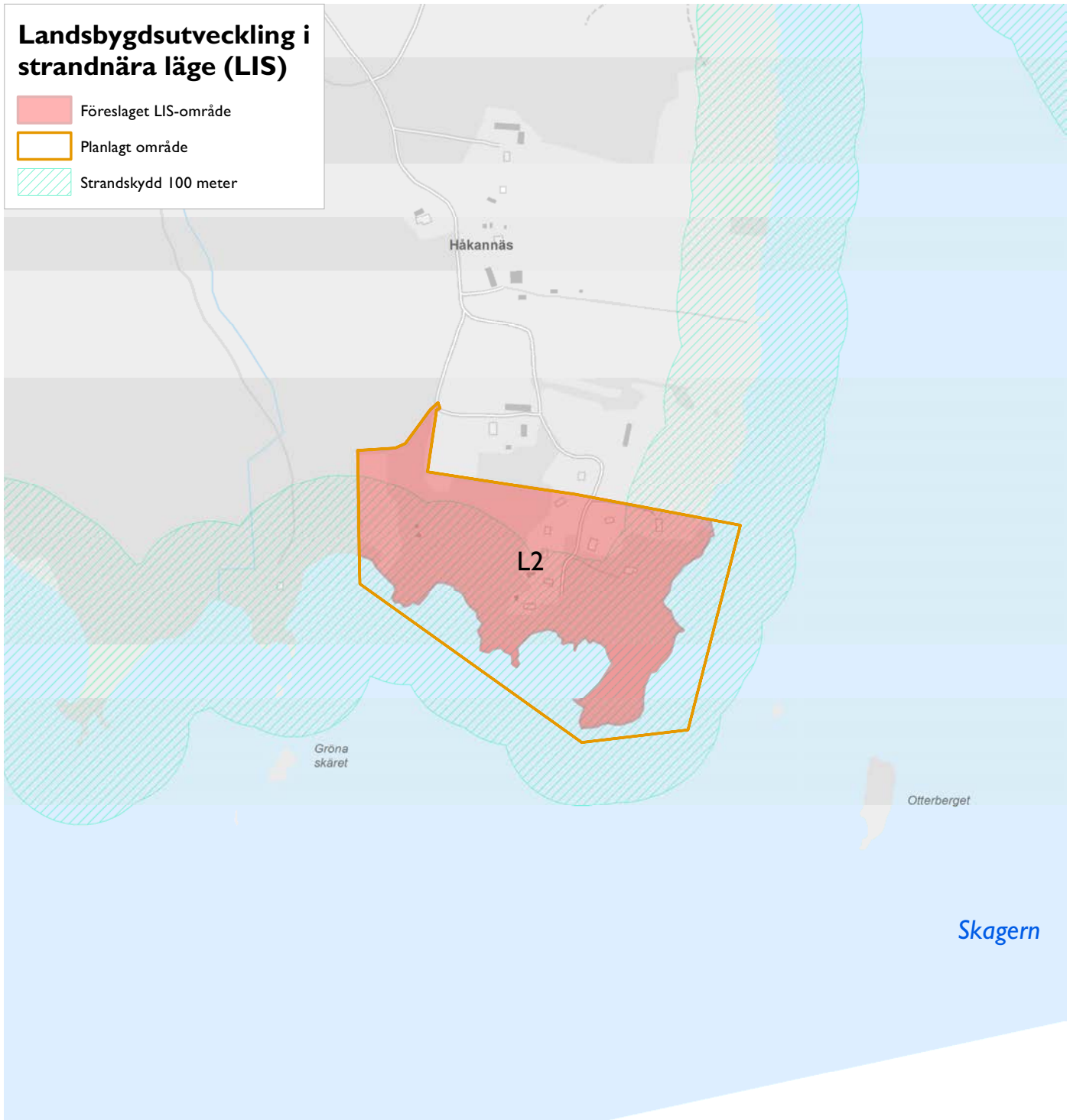
Förutsättningar

Håkansnäs omfattar en vik med viss bebyggelse omgivet av skogsmark och ett öppet landskap. Fastigheterna inom området är fritidshusbebyggelse i privat ägo. Området är planlagt, med möjlighet till fler fastigheter än vad som bildats hittills. Tillfart sker via småvägar söder om länsväg 204. Allmänhetens tillgång till vattnet är god med en befintlig badplats.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Ökade tillåtna byggnadsvolymer bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till offentlig och kommersiell service i Nybble och Rudskogabygden. En näringsverksamhet kopplad till friluftsliv och rekreation skulle lyfta bygden ytterligare.

Strandskyddet är idag upphävt, men återinträder vid ny plan.



3. MARKANVÄNDNING

L3. Bjursnäset östra



Förutsättningar

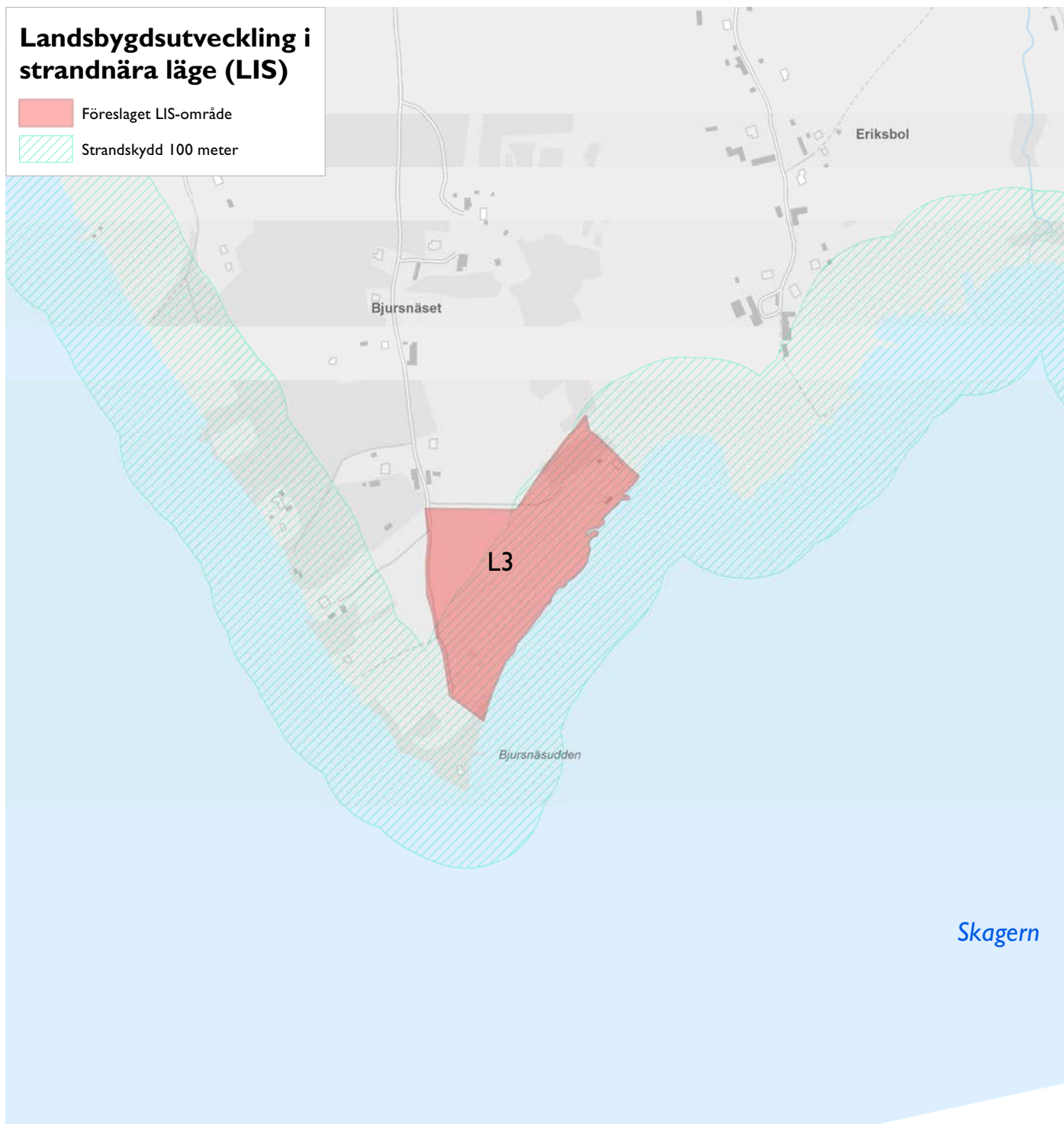
Utredningsområdet Bjursnäset östra ligger på en landspets och består av obebyggt öppet landskap. Viss befintlig bebyggelse finns i omkringliggande område. Tillfarten till området sker via en mindre väg från länsväg 204. Området är inte planlagt.

Ställningstagande

Kommunen anser att området är lämpligt för utökad bebyggelse. Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Ökad bebyggelse i området skulle ge en positiv befolkningsutveckling och ett ökat kundunderlag till offentlig och kommersiell service i närområdet. En näringsverksamhet kopplad till friluftsliv och rekreation skulle lyfta bygden ytterligare.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

-  Föreslaget LIS-område
-  Strandskydd 100 meter



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017

Kartutsnitt för Bjursnäset östra med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

0 50 100 200 m



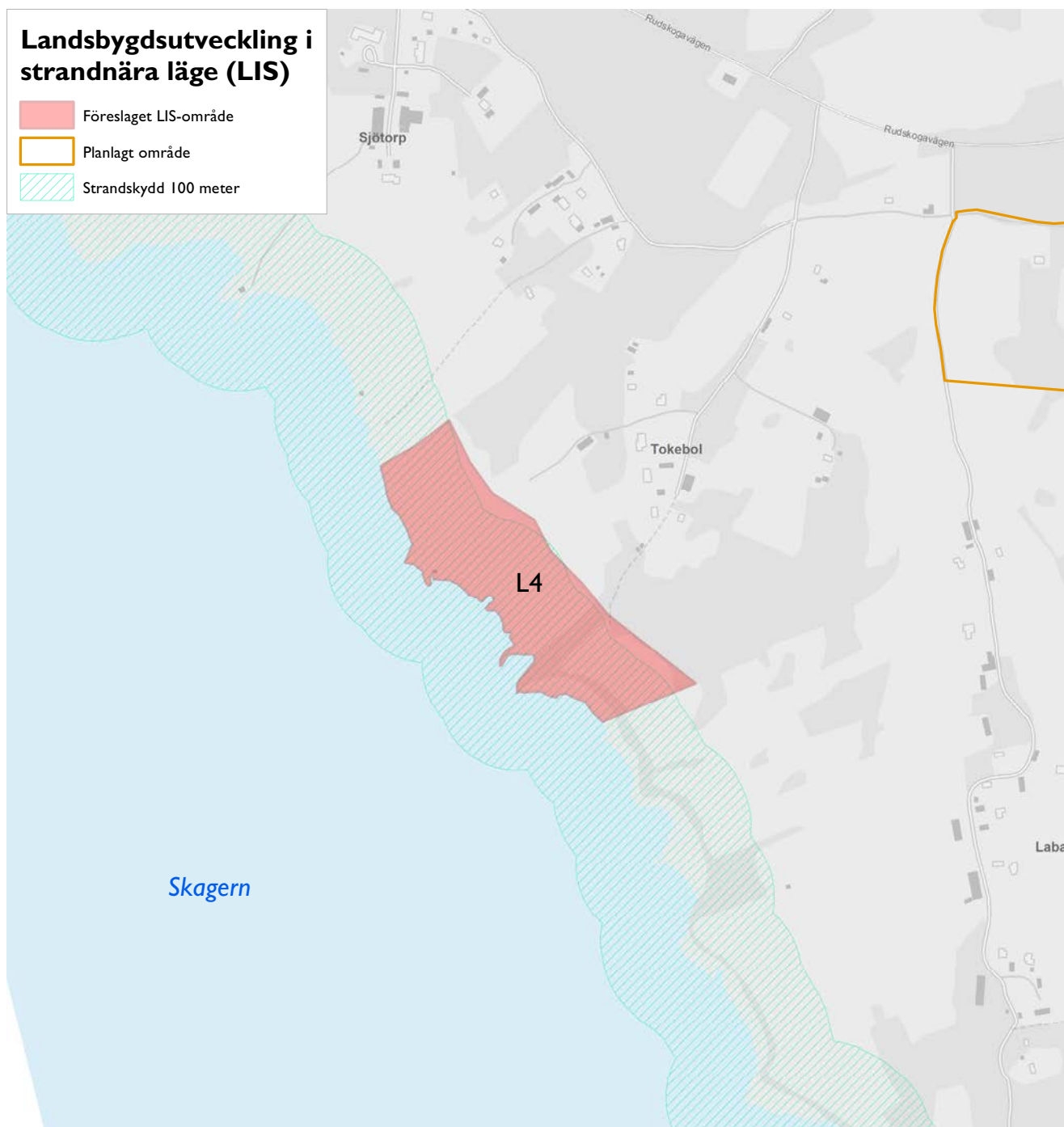
L4. Tokebol

Förutsättningar

Tokebol omfattar en relativt rak strandsträcka med några mindre vikar. Området består av obebyggd jordbruksmark. Tillfart sker via småvägar som ansluter till länsväg 204. Utredningsområdet är en fortsättning på befintlig bebyggelse och är inte planlagt. Det finns goda möjligheter till vattenkontakt längs med strandkanten. Detaljplanering bör ske med hänsyn till närliggande utpekad kulturmiljö. Nyetablering ska ske genom ett nytt inslag, utan direkt visuellt samband med befintliga kulturmiljövärden.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till olika servicefunktioner i Nybble och Skottlanda. Platsen har förutsättningar för näringsverksamhet kopplad till rekreation och detta som en del i bygdens besöksnäring.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017

Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Tokebol med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

3. MARKANVÄNDNING

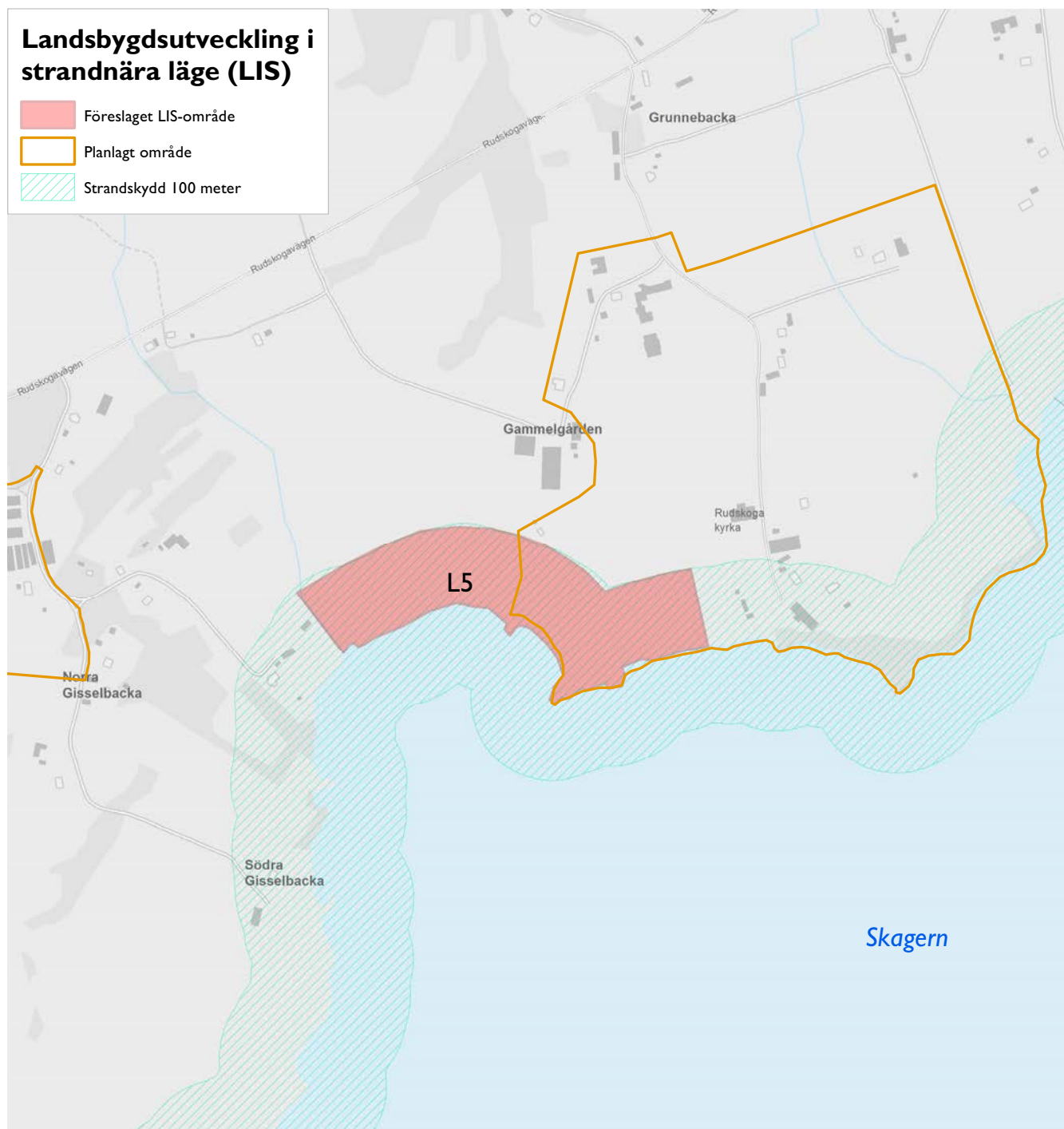
L5. Norra Gisselbacka

Förutsättningar

Utredningsområdet Norra Gisselbacka omfattar ett öppet landskap med gles bebyggelse. Tillfart sker via småvägar som ansluter till länsväg 204. Området är inte planlagt. Kommande bebyggelse blir en fortsättning på befintlig bebyggelse norrut. Vattenkontakten är god med strandkant och småpirar.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till offentlig och kommersiell service i Nybble och Skottlanda. Platsen har förutsättningar för näringsverksamhet kopplad till rekreation och detta som en del i bygdens besöksnäring.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Norra Gisselbacka med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

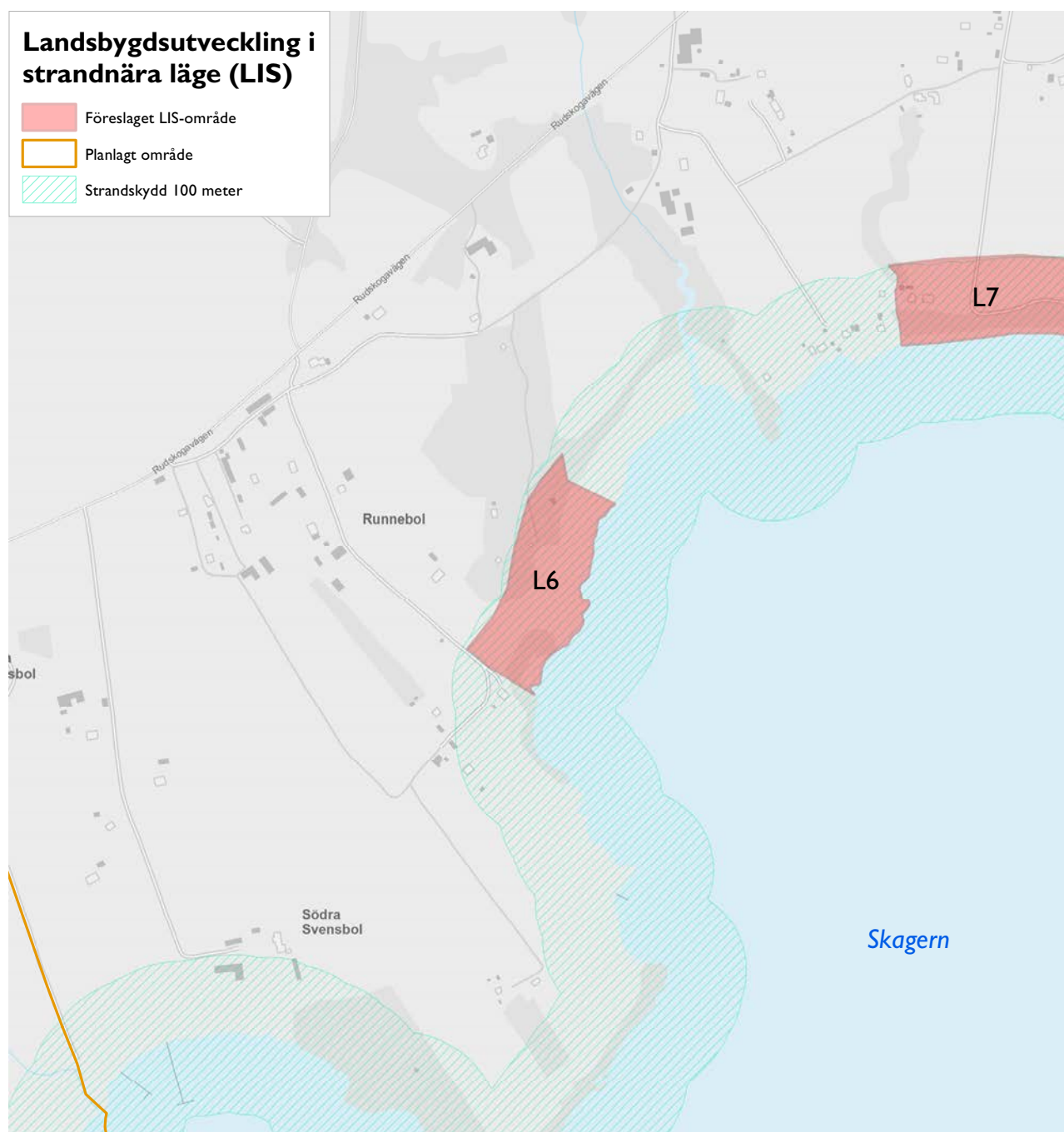
L6. Västra Gottbol

Förutsättningar:

Området vid Västra Gottbol är del av en större vik och består av ett varierat landskap med jordbruksmark och gles skog. Viss befintlig bebyggelse finns i omkringliggande område. Tillfarten till området sker via en mindre avfart från länsväg 204. Området är inte planlagt. Allmänhetens tillgång till vattenkontakt är god med en lång, öppen strandkant.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till offentlig och kommersiell service i Nybble och Skottlanda. Platsen har förutsättningar för näringsverksamhet kopplad till rekreation och detta som en del i bygdens besöksnäring.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

0 50 100 200 m



Kartutsnitt för Västra Gottbol med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

3. MARKANVÄNDNING

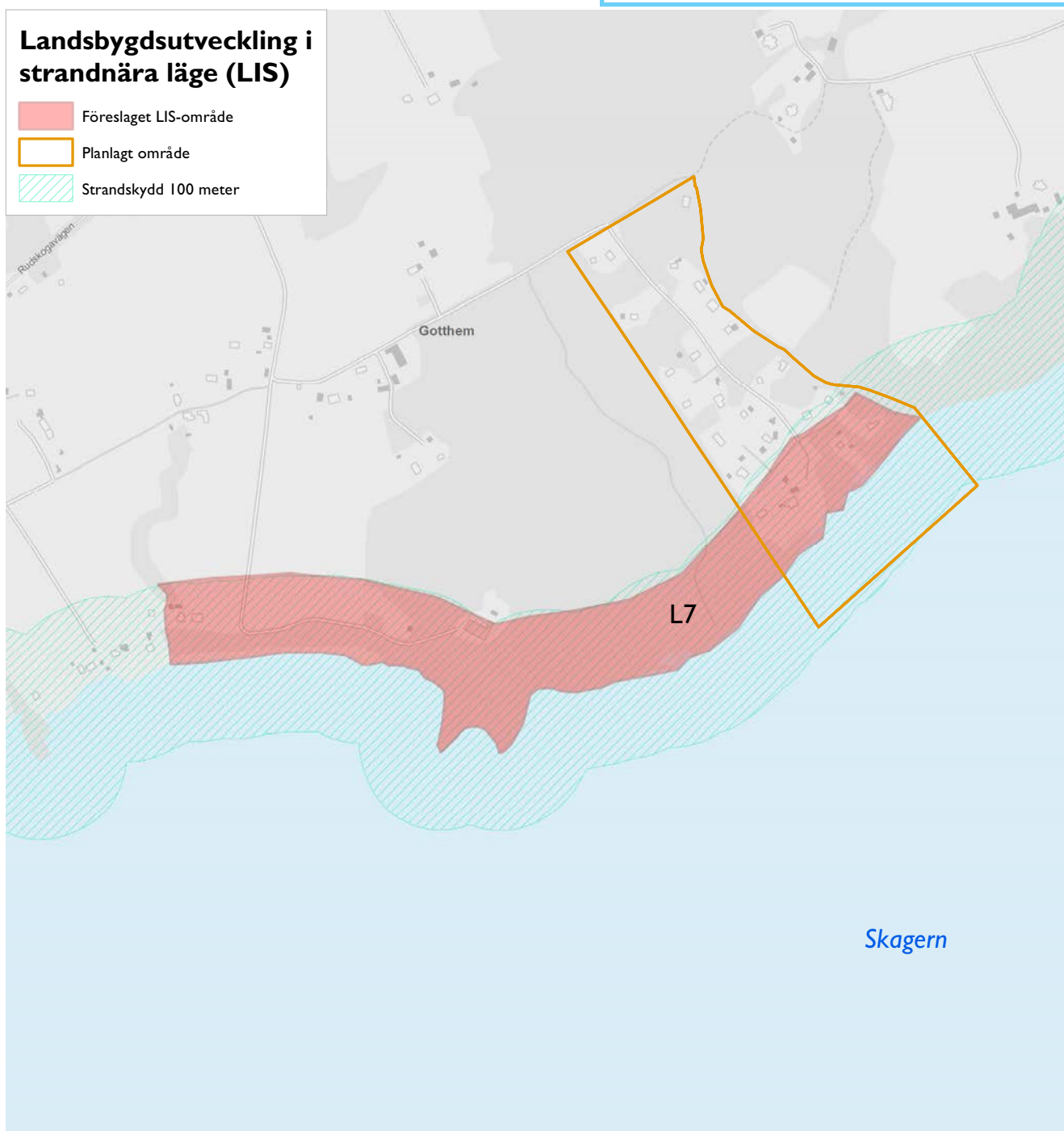
L7. Gotthem

Förutsättningar

Utvecklingsområdet Gotthem omfattar badplatsen, den tidigare barnkolonin samt ett område öster ut med spridd bebyggelse. Tillfart sker via småvägar som ansluter till länsväg 204. Platsen är delvis planlagd och vid mer omfattande etablering behöver avloppsfrågan lösas på ändamålsenligt sätt.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till olika servicefunktioner i Nybble och Skottlanda. Platsen har förutsättningar för näringsverksamhet kopplad till rekreation och detta som en del i bygdens besöksnäring. Den kommunala badplatsen har utvecklingsmöjligheter för allmänhetens tillgång till strandsområdet.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

0 50 100 200 m



Kartutsnitt för Gotthem med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

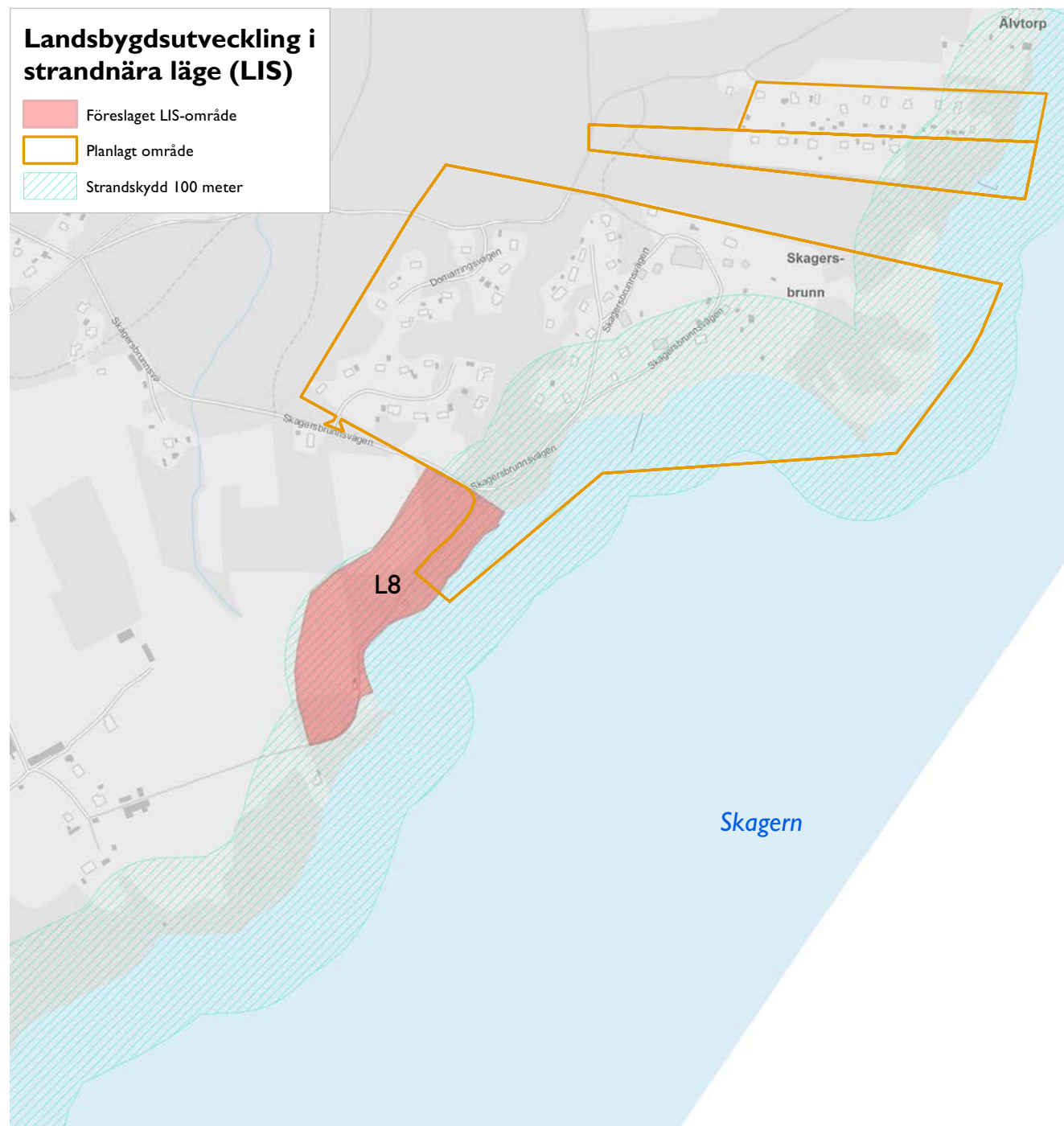
L8. Skagersbrunn

Förutsättningar

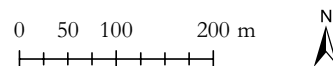
Utvecklingsområdet Skagersbrunn är en fortsättning på befintlig bebyggelse och består av ett varierat landskap av jordbruks- och skogsmark. Tillfart sker via småvägar som ansluter till länsväg 204. Platsen är inte planlagd men angränsar till detaljplanlagt område för bostäder som har en befintlig vatten- och avloppsanläggning som går att utveckla.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende och verksamhet föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till offentlig och kommersiell service i Nybble och Skottlanda. Platsen har förutsättningar för näringsverksamhet kopplad till rekreation och detta som en del i bygdens besöksnäring.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland



Kartutsnitt för Skagersbrunn med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

Tätortsutveckling i Björneborg - utveckling av vattenkontakten

Björneborg är kommunens storleksmässigt andra tätort och orten har ett vackert läge vid sjön Vismen. Som en del i kommunens utvecklingsarbete finns viljan att förbättra Björneborgs tätorts koppling till stranden och sjön. Kommunen äger stora delar av strandområdet och framtida skötsel och utveckling bör inriktas på att underlätta för rörligt friluftsliv i området. I Björneborg föreslås två LIS-områden. Dels Skogsvik i direkt anslutning till tätorten dels Bottsviken för en eventuell bostadsbebyggelse. Områdena omfattas inte av riksintressen, biotopskyddsytor, forn- eller kulturlämningar. På följande uppslag redovisas respektive LIS-område med hänvisning till markanvändningskartan.



Vy över sjön Vismen i Björneborg.

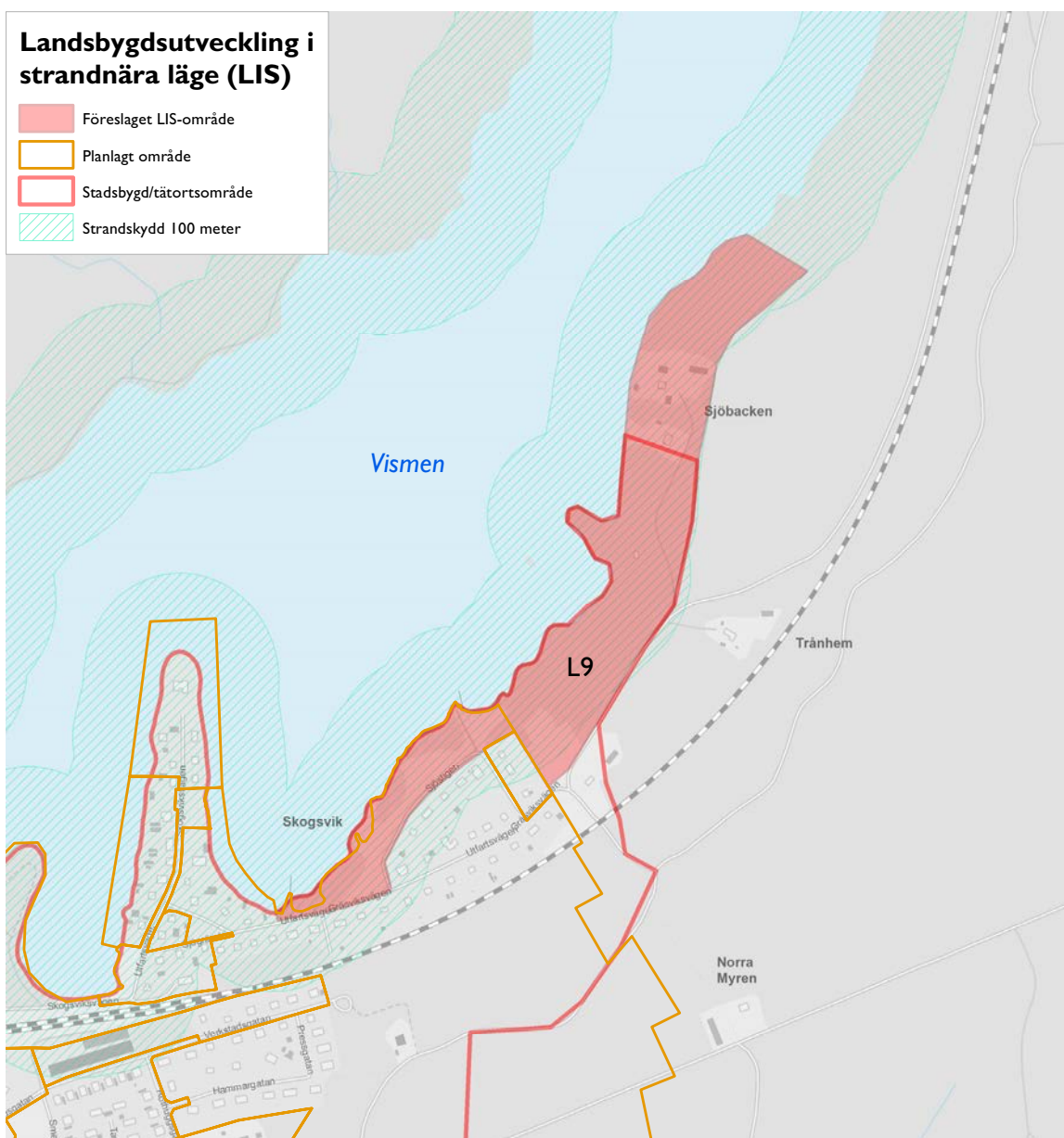
L9. Skogsvik

Förutsättningar

Skogsvik ligger i Vismens södra del. Området består till största delen av oexploaterad skogsmark men det finns inslag av bebyggelse och ett friluftsbad. Tillfarten till den södra delen av området sker via Sjöstigen, den norra delen via Gräsviksvägen. Området är till största delen planlagt, i söder som park och norrut som mark för friluftsbad. I områdets norra del finns viss bebyggelse i form av permanentboende. Dessa fastigheter är i privat ägo, medan den södra delens parkmark och friluftsbad tillhör kommunen. Vismen erbjuder goda möjligheter till bad, fiske och rekreation. Allmänhetens tillgång till vattenområdet i den södra delen är god med en välbesökt badplats med en allmän brygga och en stenpir med utvecklingsmöjligheter.

Ställningstagande:

Området föreslås kunna inrymma både ett LIS-område för boende och ett för näringsverksamhet. Friluftsbadet skulle kunna utvecklas och kompletteras med bryggor och någon mindre verksamhet. Den befintliga bebyggelsen är möjlig att utökas i form av mer bostadsmark i attraktivt vattennära läge. En utveckling av friluftsbadet bedöms gynna friluftslivet och skapa större möjligheter till vattenkontakt för boende och turister i Björneborg.



Framställt av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Skogsvik med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

3. MARKANVÄNDNING

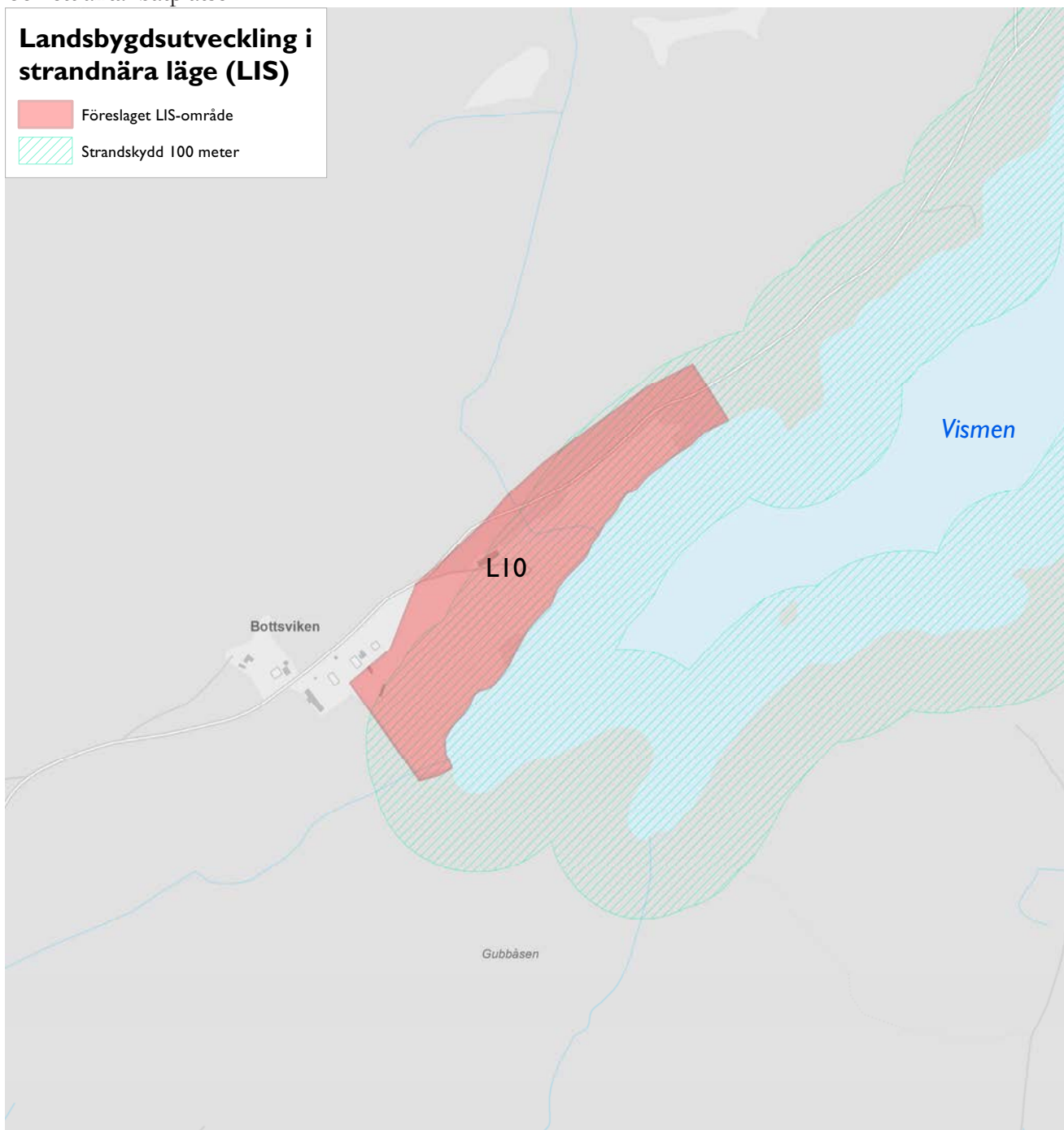
L10. Bottsviken

Förutsättningar

Bottsviken ligger vid Vismens strand och omfattar en vik med viss bebyggelse omgivet av skogsmark. Tillfart sker via en mindre väg genom Visnumsskogen som leder från Björneborgs tätort söder om området. Befintlig bebyggelse utgörs av permanentboenden. Utredningsområdet är inte planlagt och det rymmer ett område som är upptaget i skogstyrelsens kartundelag för historiska objekt. Det finns god tillgänglighet till vattnet med strandkant, en brygga och ett antal båtplatser.

Ställningstagande

Ett LIS-område för boende föreslås. Detta bedöms kunna ge en positiv befolkningsutveckling och därmed ett större kundunderlag till offentlig och kommersiell service i Björneborgs tätort.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Bottsviken med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

Vänern - Sträckan Revsand-Medhamn

Kristinehamn har en lång kuststräcka utmed Vänern. Ett flertal större fritidshusområden finns också utmed denna kuststräcka. Kommunen följer utvecklingen av dessa områden med kontinuerligt strategiskt arbete gällande vatten- och avloppslösningar. Kommunens avsikt är inte att försörja samtliga dessa områden med anslutning till det kommunala nätet, utan vatten- och avloppsfrågan behöver lösas lokalt och troligen med gemensamhetsanläggningar av olika slag. Kommunen gör kontinuerligt bedömningar om behovet för varje enskilt område.

Kuststräckan föreslås därför inte kompletteras med ytterligare bostadsbebyggelse inom strandskyddat område.

De utvecklingsområden som föreslås är istället för att etablera eller stärka befintlig näringsverksamhet. Kuststräckan berörs av riksintresse för Friluftsliv MB Kap3§6, Yrkesfiske sjöar MB Kap3§6 och Kustturism och friluftsliv MB Kap4§2. De utpekade områdena omfattas inte av biotopskyddsytor, forn- eller kulturlämningar.



Vy över sjön Vänern från Baggerud.

3. MARKANVÄNDNING

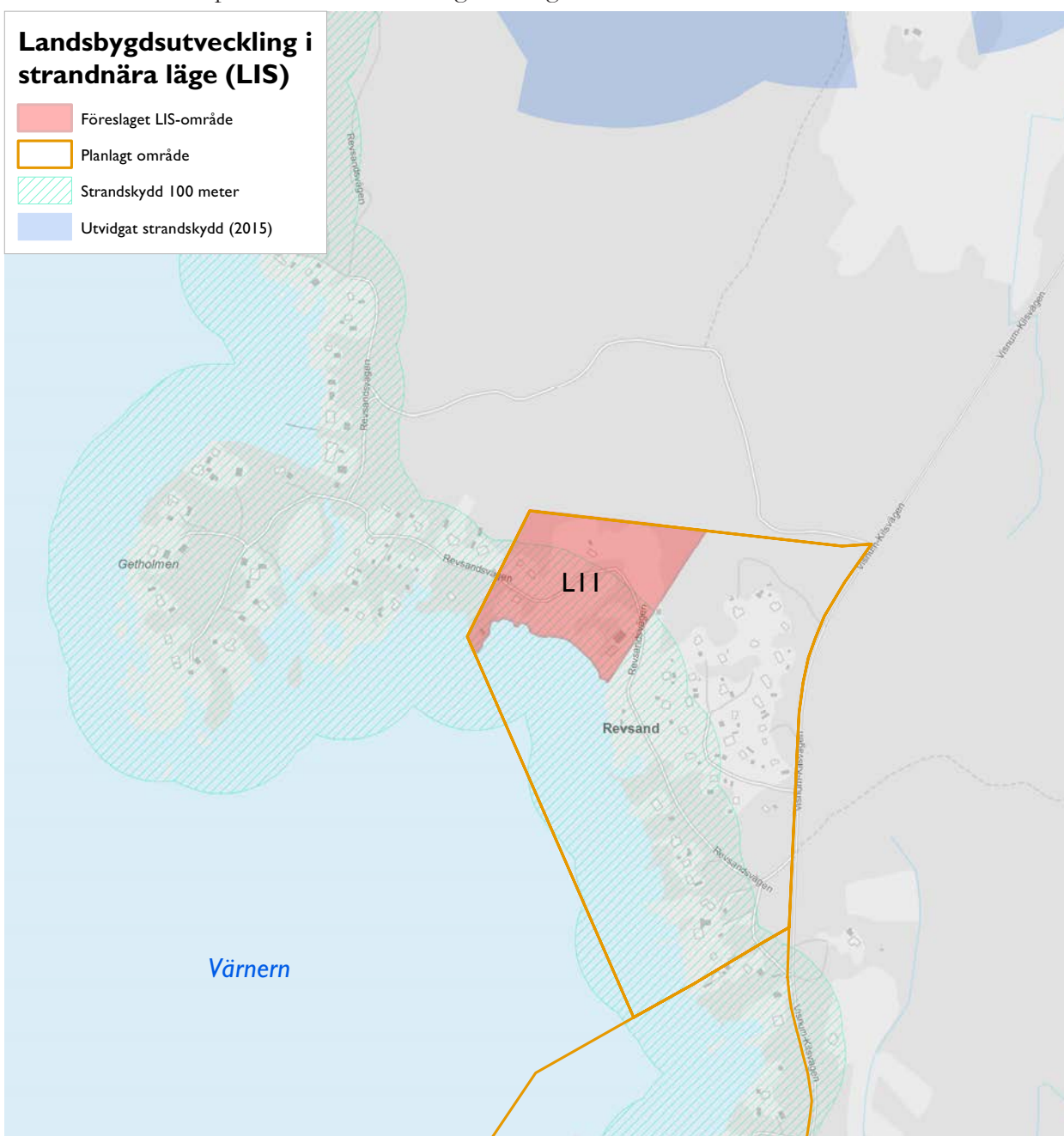
LII. Revsand

Förutsättningar

Revsand ligger vid Vänern-Värmlandssjöns strand och är ett fritidshusområde. På området finns en sandstrand och uppställningsplatser för husvagnar och husbilar. Tillfarten till området sker via Revsandsvägen efter avfart från Visnums-Kilsvägen. Området har områdesbestämmelser och är främst planlagt som camping, bostäder och natur. Campingen och badplatsen tillhör samma fastighet och är i privat ägo. Vattenkontakten är god med en långgrund sandstrand. Det finns lekredskap och en kioskserving här idag.

Ställningstagande

Kommunen anser att området är lämpligt för fortsatt utveckling för friluftsliv, turism och småföretagande. Ett LIS-område för näringsverksamhet föreslås. Campingen och badplats skulle kunna utvecklas och kompletteras inom turism och friluftsliv. En utveckling som skulle gynna friluftslivet för såväl de boende i området som turister samt gynna riksintresset för friluftsliv, som området omfattas av.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017

Datakällor: ©Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Revsand med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

LI2. Hult

Förutsättningar

Hult ligger vid Vänern-Värmlandssjöns strand och är ett område med en badplats och ett sommarhem omgiven av skogsmark med inslag av ett antal fastigheter för permanentboende. Tillfarten till området sker via Hulthamnsvägen efter avfart från Visnums-Kilsvägen. Området är detaljplanlagt för förenings- och fritidsanläggning, bostäder och natur. Badplatsen, sommarhemmet och kringliggande fastigheter är i privat ägo. Det finns goda möjligheter att ta sig ned till vattnet via sandstränder, bad- och båtbygggor. I sommarhemmet finns ett café med

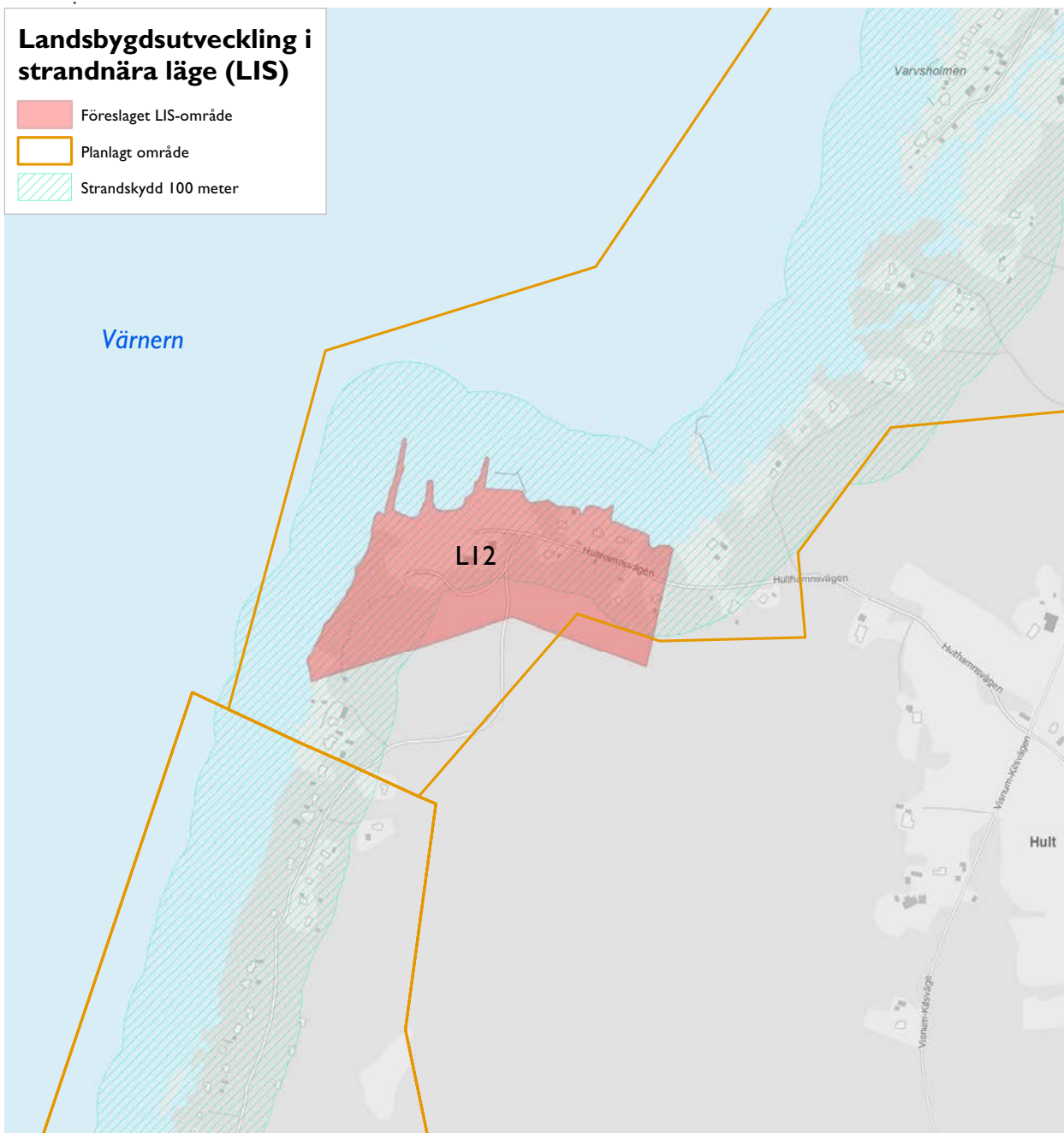
Ställningstagande

Kommunen anser att området är lämpligt för fortsatt utveckling med friluftsliv, turism och småföretagande. Ett LIS-område för näringsverksamhet föreslås.

Badplatsen skulle kunna utvecklas och kompletteras inom turism och friluftsliv.

Två mindre områden är upptagna i Skogsstyrelsens kartunderlag skogens pärlor. Fortsatt utredning krävs för att reda ut hur dessa kulturvärden ska hanteras.

Hänsyn till kulturlämningar måste tas vid exploatering.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Hult med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

3. MARKANVÄNDNING

LI3. Tennegårdsviken




Förutsättningar

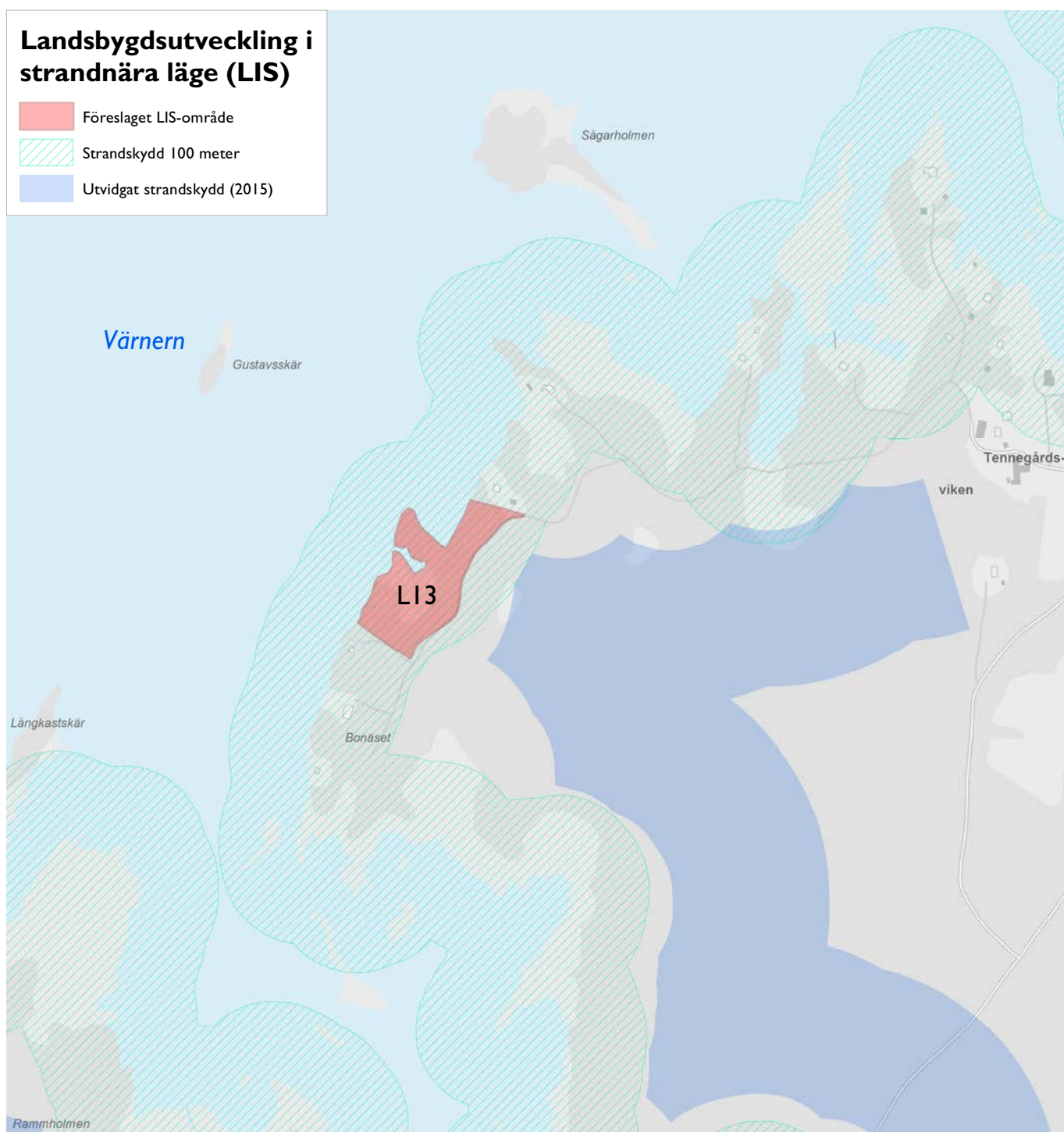
Tennegårdsviken ligger vid Vänern-Värmlandssjöns strand och är ett fritidshusområde omgivet av skogsmark. Tillfarten till området sker via mindre vägar efter avfart från Visnums-Kilsvägen. Området är inte planlagt och är i privat ägo. Vattenkontakten är god med många små vikar, brygga och båtramp.

Ställningstagande

Intresse finns från fastighetsägaren att skapa ett antal nya tomter och en hamn för fisketurism. Kommunen anser att området är lämpligt för fortsatt utveckling inom friluftsliv och turism. Området föreslås kunna inrymma ett LIS-område för näringsverksamhet.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

-  Föreslaget LIS-område
-  Strandskydd 100 meter
-  Utvidgat strandskydd (2015)



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Tennegårdsviken med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

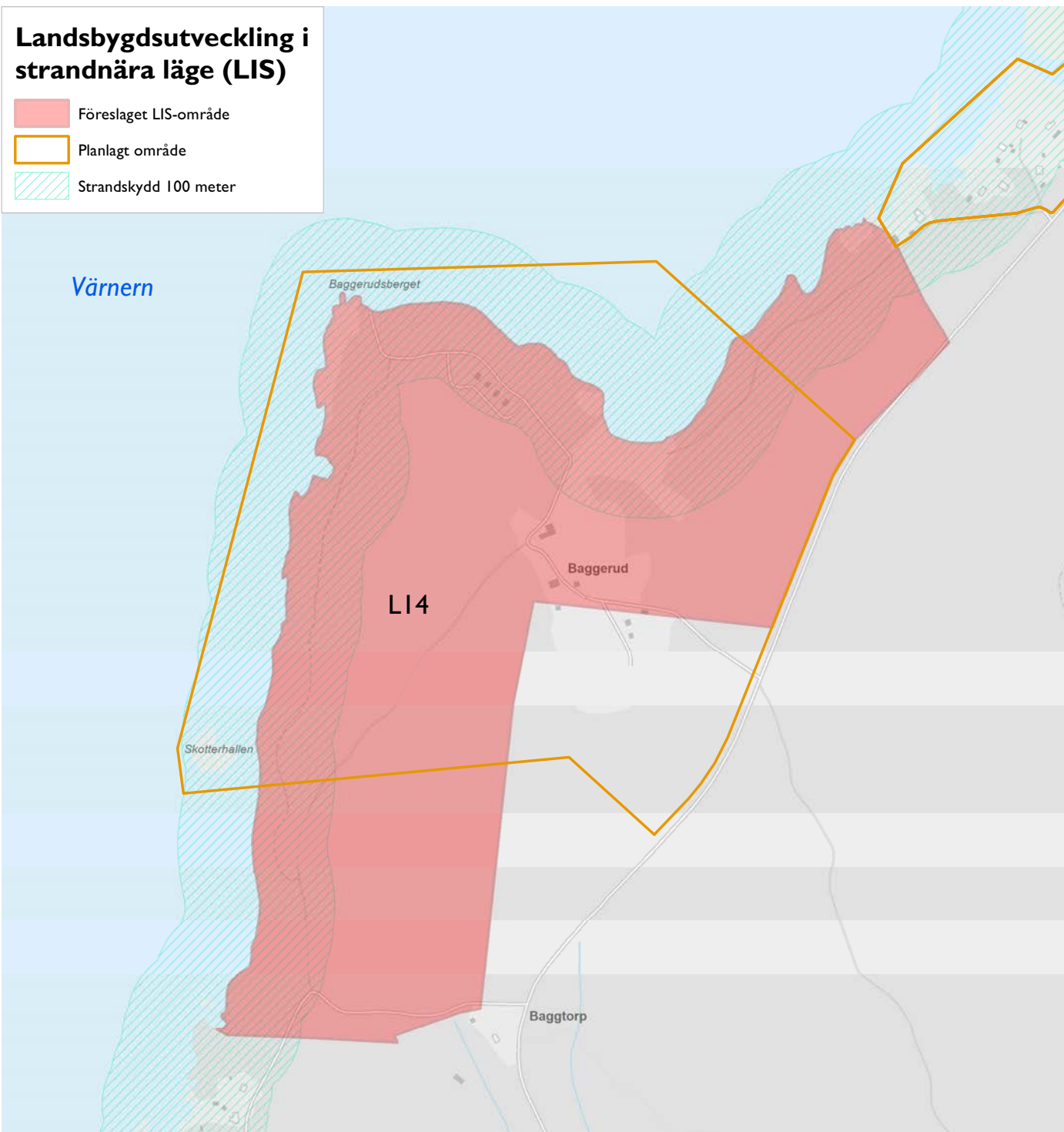
LI4. Baggerud

Förutsättningar

Baggerud/ Kilsby ligger vid Vänern-Värmlandssjöns strand och är ett område bestående av oexploaterad skogsmark intill en camping med stugby och fiskeriverksamhet. Tillfarten till området sker via Visnums-Kilsvägen. Området är delvis planlagt som naturmark, och är i privat ägo. Vattenkontakten är god med badplatser, klippbad och brygga.

Ställningstagande

Kommunen anser att området är lämpligt för fortsatt utveckling av camping- och fiskeverksamheten. Ett LIS-område för näringsverksamhet föreslås.



Framställt av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

0 50 100 200 m



Kartutsnitt för Baggerud med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

3. MARKANVÄNDNING

L15. Medhamn





Förutsättningar

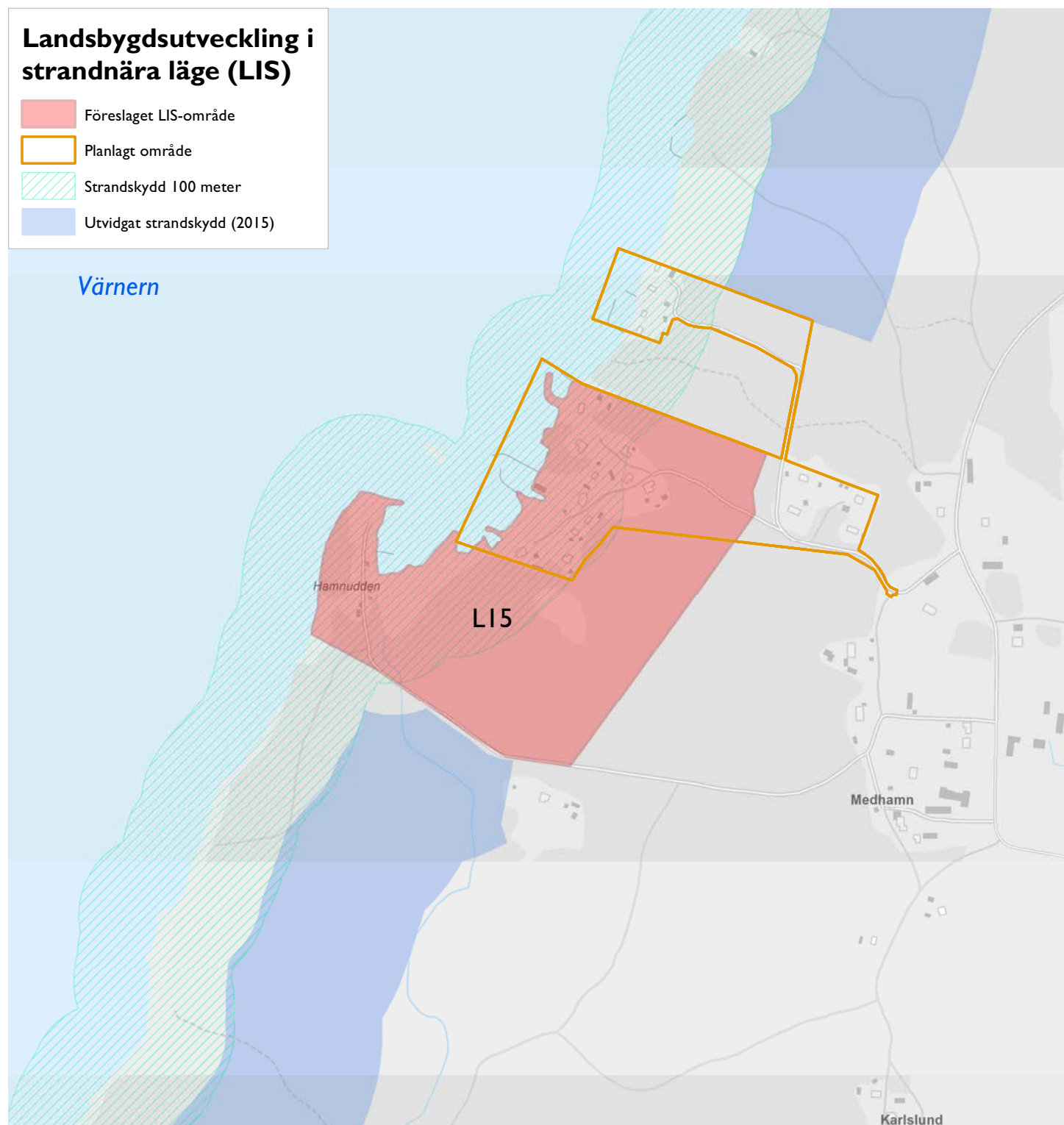
Medhamn ligger vid Vänern-Värmlandssjöns strand, omgivande natur är i huvudsak skogsmark. Tillfarten till området sker via Baggerudsvägen. Området är delvis planlagt som bostäder och park och är i privat ägo. Det finns möjlighet att ta sig ned till vattnet via badplats, stenpiper och båtbygggor.

Ställningstagande

Intresse finns från flera fastighetsägare att skapa nya tomter. Kommunen anser att området ger möjlighet till detta utan att placera dessa inom strandskyddat område. Det finns dock värden på platsen som skulle kunna lyftas i och med någon form av verksamhet. Ett LIS-område för näringsverksamhet föreslås.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

-  Föreslaget LIS-område
-  Planlagt område
-  Strandskydd 100 meter
-  Utvidgat strandskydd (2015)



Vänern, väster om Kristinehamn

Ett flertal större fritidshusområden finns också utmed denna kuststräcka. Kommunen följer utvecklingen av dessa områden med kontinuerligt strategiskt arbete gällande vatten- och avloppslösningar. Kommunens avsikt är inte att försörja samtliga dessa områden med anslutning till det kommunala nätet, utan lösningar för vatten- och avloppsfrågor behöver lösas lokalt och troligen med gemensamhetsanläggningar av olika slag. Kommunen gör kontinuerligt bedömningar om behovet för varje enskilt område.

I västra Vålösundet upprättar kommunen under 2017 en fördjupad översiktsplan där ett antal platser för nya bostadstomter föreslås. Dessa ligger inte inom strandskyddsområdet och omfattas därför inte av LIS.

Nore ligger utanför området för den fördjupade översiktsplanen. Området berörs av särskilt skyddat område i form av Natura 2000, fågel och habitat och även riksintresse för Yrkesfiske sjöar kap.3§6, Naturvård kap.3§6 och Kustturism och friluftsliv kap 4§2. Området omfattas inte av biotopskyddsytor, forn- eller kulturlämningar.



Vy över sjön Vänern från Nore.

3. MARKANVÄNDNING

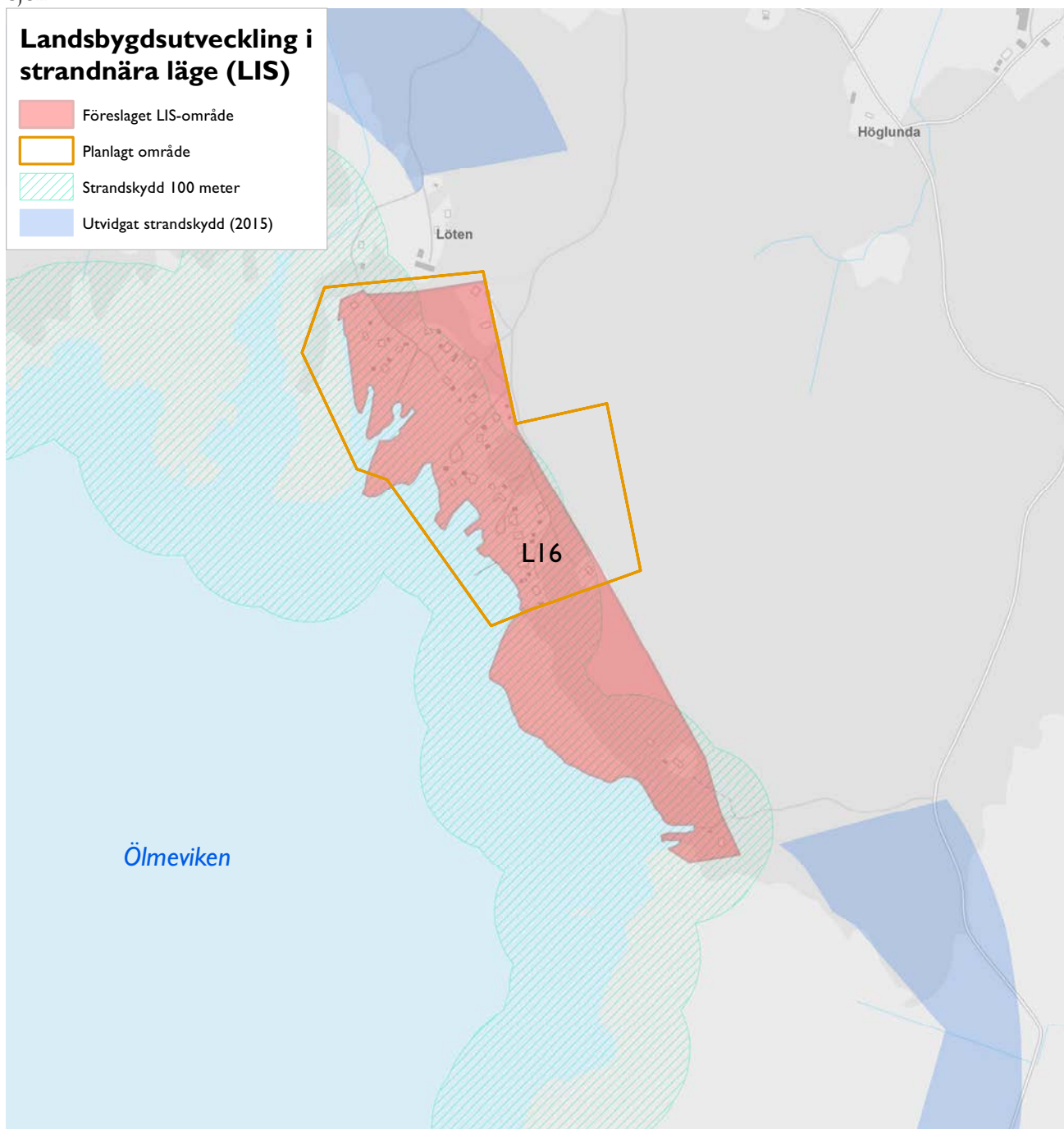
LI6. Nore

Förutsättningar

Nore ligger vid Vänern och Ölmeviken. Tillfarten till området sker via mindre vägar efter avfarten från E18. En utveckling av området bedöms skapa förutsättningar för ökat kundunderlag till kommersiell och offentlig service i Ölme tätort. Omgivande natur är i huvudsak skogsmark och varierad bebyggelse i form av permanent- och fritidsboende. Området är inte planlagt och är i privat ägo. Vattenkontakt finns via badstrand och det är goda utsiktsmöjligheter mot sjön.

Ställningstagande

Kommunen anser att området är lämpligt för fortsatt utveckling med fritids- eller permanentboende. Området ligger i det strategiskt viktiga stråket mellan Kristinehamn och Karlstad. Ett LIS-område för boende föreslås.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Nore med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

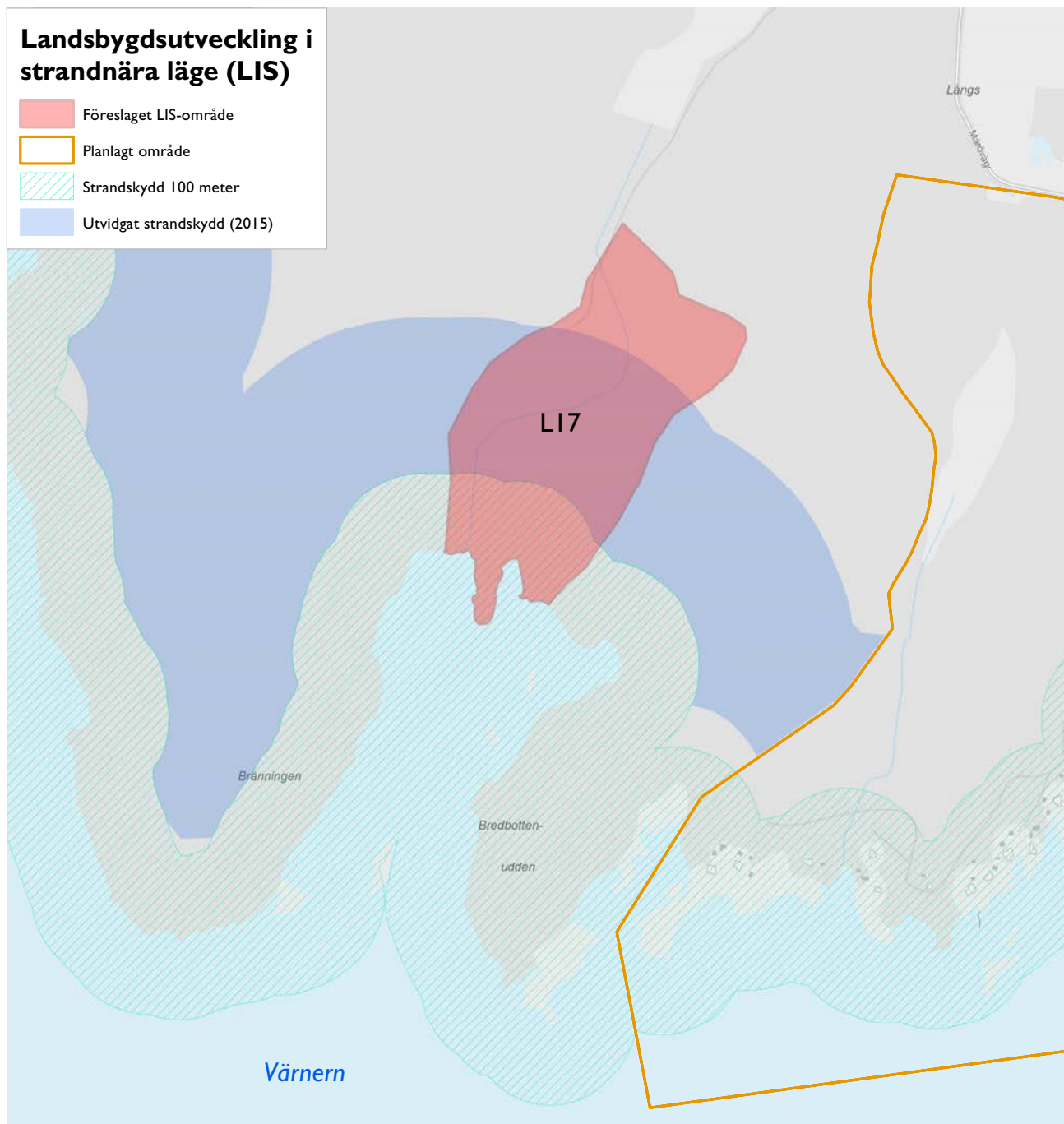
L17. Mårön Långenäs

Förutsättningar

Mårön Långenäs 1:1 ligger i Vänern väst. Tillfarten till området sker via mindre vägar efter avfarten från E18. Omgivande natur är i huvudsak skogsmark och varierad bebyggelse i form av permanent- och fritidsboende. Området är planlagt som fritidshusområde och är i privat ägo. Det finns goda möjligheter till vattenkontakt. Området är beläget i närheten av ett Natura 2000, pågående markanvändning är i första hand skogsbruk.

Ställningstagande

Kommunen anser att det finns möjlighet att skapa förutsättningar för en näringsverksamhet i form av camping. Ett LIS-område för verksamhet föreslås.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Mårön Långenäs med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

Bergsjöbygden/Nässundet – Sjön Ullvättern

Bergsjöbygden utvecklas framför allt tack vare upplevelse- och turismnäring. Bland annat startar ”Järnleden” här i närheten och Nässundet är en del i Bergslagens kanalsystem. Samtliga delområden ligger i anslutning till befintlig bebyggelse och med närhet till områden med kända friluftsvärden. Valet av delområden har gjorts med hänsyn till kända planeringsförutsättningar gällande strandskydd och andra planeringsmässiga restriktioner. Samtliga delområden ligger i direkt närhet till kollektivtrafikstråk och dess utveckling kan skapa bättre förutsättningar till utökad turtäthet. Naturvärden som finns är främst kopplade till jordbruksmark.



Foto över Nässundets station som ligger mellan Bergsjön och Ullvättern i närheten av de utpekade LIS-områdena. Här finns viss service idag i form av bageri och restaurang.

LI8. Nässundet

Förutsättningar

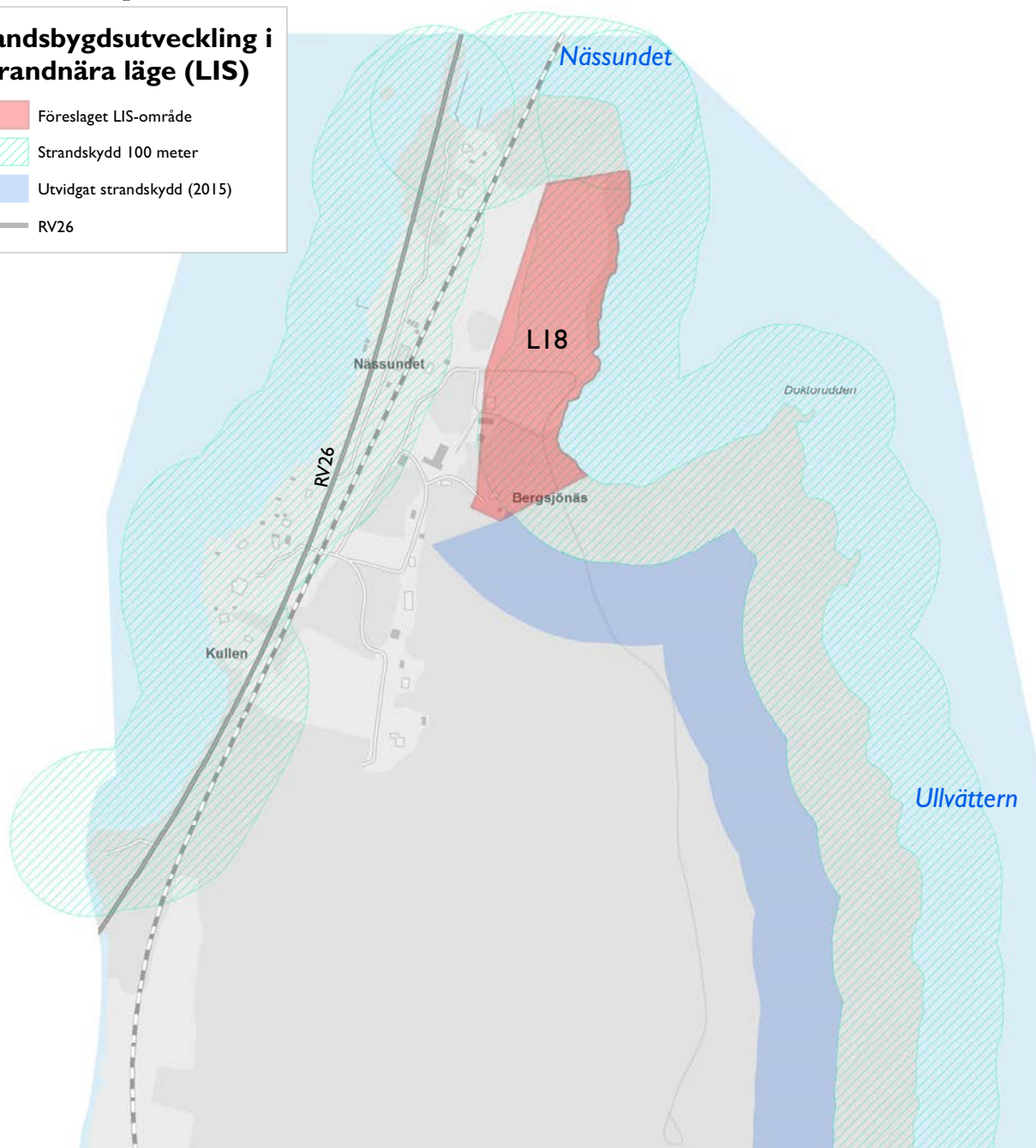
Området består av ett öppet landskap och ett mindre skogsmarksområde och ligger i anslutning till befintlig bebyggelse och besöksmål. Platsen är i dagsläget inte planlagd. Tillfarten till området sker via riksväg 26 och det finns även nära anslutning till kollektivtrafikförsörjning. Längst i norr intill inlandsbanan vid sundet, finns en tidigare hamn och kaj som väl ansluter till besöksmål i området. Inom Trafikverkets fastighet finns det kända markföroreningar.

Ställningstagande

Kommunen föreslår ett LIS-område för boende och verksamhet för att skapa möjligheter för utveckling av bebyggelse och pågående näringsverksamhet kopplat till besöksnäringen.

Landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS)

- Föreslaget LIS-område
- Strandskydd 100 meter
- Utvidgat strandskydd (2015)
- RV26



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

0 50 100 200 m
N

Kartutsnitt för Nässundet med rödmarkerat område för utpekad LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

3. MARKANVÄNDNING

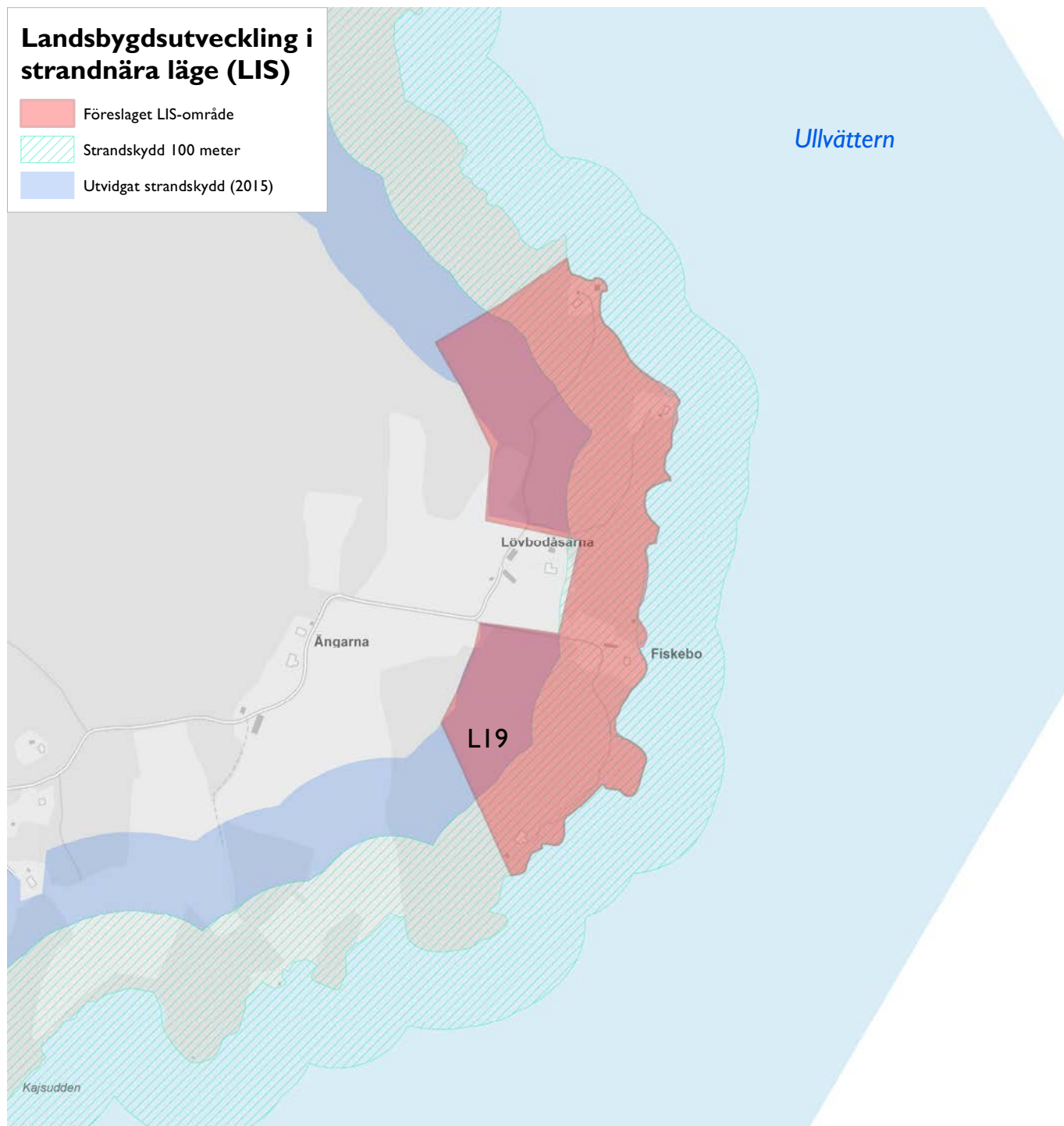
L19. Bergsjö

Förutsättningar

Utredningsområdet vid Ullvettern består av ett öppet landskap och ligger i närheten till befintlig bebyggelse. Platsen är i dagsläget inte planlagd. Tillfarten till området sker via riksväg 26. I direkt anslutning till kollektivtrafikförsörjning med buss och 3 km till tåganslutningspunkt i Nässundet.

Ställningstagande

Kommunen föreslår ett LIS-område för utveckling av befintlig bebyggelse, i första hand bostäder. I andra hand kan verksamheter kopplat till besöksnäringen vara lämpligt.



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, Länsstyrelsen Värmland

Kartutsnitt för Bergsjö med rödmarkerat område för utpekade LIS-område. Se även kartan på s. 68 för geografisk orientering.

Vindkraftsområden

Kristinehamns kommunfullmäktige antog 2008 ett tematiskt tillägg till översiktsplanen med avseende på vindkraft. I planen pekades områden ut för vindbruk, där några områden bedömdes som mer lämpliga än andra. Vindkraftsplanen pekade ut många och stora områden eftersom kommunen är positivt inställd till vindkraft och förnyelsebar energi.

Områdena som bedömdes som mest lämpliga är numera ianspråktaga för vindbruk genom tillståndsgivna vindkraftsparker. Här har alltså frågan om storskalig vindkraftsetablering prövats. Kommunen bedömer att dessa områden fortsatt är lämpliga för vindkraft och låter därför dessa kvarstå som utpekade för ändamålet.

Vindkraftverken som idag byggs är idag ofta ännu högre än då planen gjordes, vilket medför att de visuellt påverkar ännu större omland. Kommunen bedömer därför att en utbyggnad av de områden som redan har tillstånd räcker för att kommunen ska ha tagit ett tillräckligt stort ansvar för omställning till en mer hållbar energiförsörjning.

Ställningstagandena i denna ÖP ersätter därmed det tematiska tillägget för vindkraft. De områden som kvarstår som lämpliga för storskalig vindkraftsetablering är de nedan beskrivna områdena som ska läsas ihop med kartan på nästa sida.

Ölme (VK1)

I anslutning till Ölmeslätten, där vindförhållandena är goda, finns ett område med en höjdrygg. På denna höjdrygg har frågan om vindkraft prövats genom tillståndsprocess och efter avvägningar mellan olika intressen har tillstånd också givits.

Hultet/Långmarken (VK2)

Området används mycket för rekreation och har flera motionsstråk. De numera uppförda vindkraftsverken i området syns från såväl vägen mot Filipstad, som Kristinehamns tätort och från järnvägen. Vid tillståndsprövningen placerades vindkraftsverken så att de i minsta möjliga mån stör möjligheterna till friluftsliv och motion, ett förnyat tillstånd bör också ta hänsyn till detta.

Sättravallen (VK3)

I anslutning till E18 i närheten av Sättravallen finns höjdryggar med goda vindförutsättningar. Den vindbrukspark som numera finns i området är väl synlig för resenärer på E18 och utgör därmed det första som möter besökare på väg mot Kristinehamn. Området rymmer friluftsvärden och dessa bedöms inte ha påverkats negativt av vindkraftsetableringen. Området är därmed fortsatt lämpligt för vindbruk.

Energimyndigheten har pekat ut detta område som riksintresse för vindbruk och riksintresset är tillgodosett genom utpekande och tillståndsgivning.

Krontorp (VK4)

På höjdryggen nordost om Bäckhammar finns två delområden. Det nordligaste ligger innanför Krontorps gård och nära kommungränsen till Degerfors. Det tillstånd som finns för att bygga vindkraft i området är vid denna översiktsplans framtagande ännu inte ianspråktaget. Utifrån tillståndsprocessen är platsen lämplig med avseende på vindenergi och övriga planeringsförutsättningar.





Energimyndigheten har pekat ut detta område som riksintresse för vindbruk och riksintresset är tillgodosett genom utpekande och tillståndsgivning.

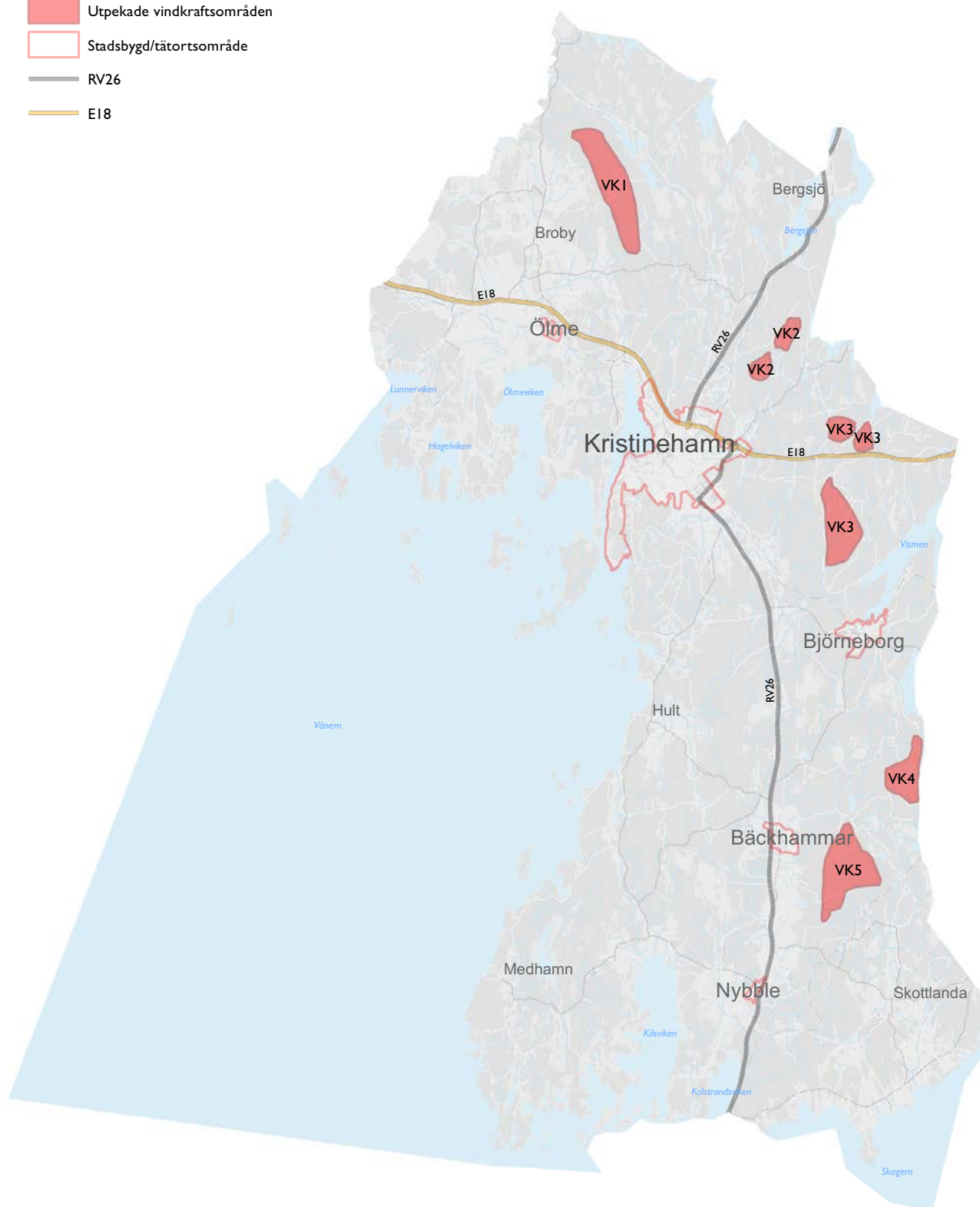
Bäckhammar (VK5)

I skogen strax söder om vindbruksområdet ”Krontorp” finns ett utpekade område, Bäckhammar. Här finns också ett tillstånd till att bygga vindkraft som inte har förverkligats ännu. Kommunen tycker fortsatt att platsen är lämplig.

3. MARKANVÄNDNING

Vindkraftsområden

-  Utpekade vindkraftsområden
-  Stadsbygd/tätortsområde
-  RV26
-  E18



Framställd av Kristinehamns kommun. SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, NVDB

0 2,5 5 10 km



Ställningstagande:

- Kristinehamn ser positivt på att utbyggnad av vindkraft sker i kommunen.
- Tidigare utpekade och tillståndsgivna områden innebär ett rimligt bidrag till produktion till förnyelsebar energi i förhållande till kommunens förutsättningar.
- I de redan tillståndsgivna områdena har kommunen också tillgodosett riksintresset för vindkraft.
- Kommunen kommer ej tillåta ytterligare områden för storskalig vindkraftsetablering. Kommunen kan vid tillståndsprövning tillämpa sitt veto.
- Mindre vindkraftverk i form av gårdsverk prövas från fall till fall.



Ny vindkraftpark vid Sättravallen.

Transportsystem

Läs mer om
detta i
Trafikplanen...

Transportsystemens uppgift är att skapa tillgänglighet. Tillgänglighet till andra städer och tätorter, till arbetsplatser och skolor, till fritidsaktiviteter och nöjen. Trafikens omfattning, fördelning och lokalisering får effekter på bland annat trygghet, trafiksäkerhet, hälsa och miljö.

Kristinehamns kommun genomkorsas av flera stora transportvägar, varav E18 och riksväg 26 är de två största bilvägarna. E18 och riksväg 26 är också utpekade som regionalt viktiga vägar för både lång- och kortväga personresor. Två stora järnvägsstråk korsar också kommunen, värmlandsbanan och inlandsbanan. Värmlandsbanan förser Kristinehamns tätort med tågförbindelser mot Karlstad i väst och mot Örebro och Stockholm i öst. Det tar en kvart att åka till Degerfors, 25 minuter till Karlstad och ca 70 minuter till Örebro. Inlandsbanan är framför allt ett viktigt godstransportstråk som har sin start/slutpunkt i Kristinehamn. I Kristinehamn finns också en modern hamnanläggning vid Väneren.

Resvanor

Färdmedelsfördelningen skiljer sig åt beroende på i vilken del av kommunen vi rör oss. Enligt den senaste resvaneundersökningen (Kristinehamn, 2014) sker 71% av resorna i kommunen med bil. Andelen bilresor varierar mellan 68% för stad respektive 89% för landsbygd. Bilen är med andra ord det dominerande färdmedlet. Våra val av färdmedel kan förklaras av vanor och attityder, likväl som det faktum att kommunen och staden under decennier har utformats med bilen som utgångspunkt. Färdmedelsfördelningen är en tydlig anledning att i trafikplaneringen eftersträva en mer hållbar fördelning mellan trafikslagen.

Trafikplanering

Trafikplanering handlar om att skapa förutsättningar för samspel mellan olika trafikanter och andra som vistas i våra utemiljöer. Det innebär ständiga avvägningar mellan egenskaper som stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. En åtgärd som exempelvis är bra för trafiksäkerheten kan leda till negativa konsekvenser för miljön. På samma sätt kan olika trafikantgruppers anspråk vara motstridiga. En åtgärd som skapar god framkomlighet för ett trafikslag försämrar ibland framkomligheten för ett annat.

FAKTARUTA

Trafiken i Kristinehamn planeras alltid med hänsyn till fyrstegsprincipen. Det innebär att vi alltid försöker påverka resandet samt optimera befintlig infrastruktur innan vi överväger att vidta fysiska förändringar. Ny infrastruktur eller omfattande ombyggnationer ska övervägas först när det inte finns några andra lösningar

Ställningstagande:

- Planeringen ska bidra till att skadlig påverkan från trafik i kommunen ska minska.
- Planeringen ska bidra till att skapa förutsättningar för ett förbättrat kollektivtrafikutbud till mindre orter och landsbygd samt utbyggnad av pendlarparkeringar och cykelvägar i tätorterna.
- Planeringen ska bidra till utveckling av det hållbara resandet.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har stor betydelse för att bidra till en hållbar utveckling samt förbättrad jämställdhet och jämlikhet. Detta är väl dokumenterat när det gäller att minska klimatpåverkan och öka möjligheten att transportera sig på liknande villkor. Kollektivtrafiken medverkar också till regionförstoring som är den enskilt viktigaste tillväxtbefrämjande faktorn under de senaste decennierna. (läs mer om detta i kapitel 1 och 2)

Trender och pågående utveckling när det gäller samhälle, livsstilar och teknik har direkt påverkan på kollektivtrafik. Det gäller bland annat förändrade resmönster och värderingsförskjutningar, till exempel bilens minskande betydelse för yngre människor. Nya ideal för stadsutveckling med ökad medvetenhet om behovet att utveckla de hållbara, yteffektiva transportslagen får sannolikt stor påverkan på kollektivtrafikens förutsättningar i framtiden. Också strukturförändringar inom näringslivet, med tjänstesektorns ökande betydelse för sysselsättningen, ställer nya krav på en utvecklad kollektivtrafik. Tillväxten kommer i stor utsträckning från servicetjänster som till exempel handel, restauranger och caféer. Eftersom produktionen av dessa tjänster förutsätter en fysisk koncentration och tillgänglighet har kollektivtrafiken en nyckelroll i utvecklingen.

För att öka kollektivtrafikens effektivitet och tillgänglighet är det viktigt att den blir en naturlig del i den övriga samhällsplaneringen. Vid planeringen är

det betydelsefullt att ta hänsyn till kollektivtrafikens särskilda behov.

Tillgänglighet handlar om möjligheten att nå målpunkter och funktioner. Bilister har god tillgänglighet i och utanför staden. Inom staden finns lokalbuss som alternativ för den som behöver, de som bor utanför staden har begränsad tillgänglighet då kollektivtrafikutbudet är svagt idag.

Ställningstagande:

- I våra mindre tätorter och samhällen finns befolkningskoncentrationer vilket innebär förutsättningar att utveckla kollektivtrafiken som ett alternativ till bilen. Vi ser att det finns potential att utveckla denna busstrafiken till och från våra mindre tätorter för att på riktigt kunna bli ett alternativ till bilen.
- Tågtrafiken i Kristinehamn har en bra grund med goda förbindelser till och från Karlstad och vi tror att ännu fler skulle kunna ta tåget i stället för bilen vid resor mellan städerna. För Kristinehamn som ligger nära den östra länsgränsen är det också av stor vikt att blicka österut och att främja ett ökat utbyte med Karlskoga, Degerfors och Örebro.
- Kommunen verkar för att möjliggöra nya hållplatslägen för tågtrafik i Björneborg och för en framtida järnvägssträckning mellan Kristinehamn och Karlskoga genom ett nytt markreservat för järnväg (se mer under avsnittet om järnväg).



Kollektivtrafiken har en viktig nod vid resecentrum i Kristinehamn där många bussar och tåg utgår ifrån. (Foto: Bernt Magnusson)

Gång- och cykeltrafik

I trafikplanen (Kristinehamns kommun, 2017), som också fungerat som ett underlag till översiktsplanen, har ett stomnät för cykeltrafik lyfts fram. Syftet är att skapa ett snabbt och gent cykelnät som ger en bättre koppling mellan centrum, resecentrum och de olika stadsdelarna. Stomnätet utgör ryggraden i systemet och ställer stora krav på utformning och underhåll. Utmed stomnätet ska cykeln ha prioritet och vara separerad från biltrafik och fotgängare i så stor utsträckning som möjligt. Som stöd till stomnätet för cykel är även ett kompletterande nät för cykeltrafik utpekade. Detta nät innehåller kopplingar som är av betydelse för att stötta stomnätet, exempelvis genom att förbinda stomnätet till målpunkter som arbetsplatser, skola och förskola. Det knyter även ihop stadsdelar med varandra och skapar länkar som krävs för att hela stomnätet ska vara sammanhängande. I det kompletterande stomnätet eftersträvas hög standard, men kraven är inte lika högt ställda som i det primära stomnätet. Syftet med stomnätet är att skapa goda förutsättningar för att använda cykeln som ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Kartan på nästa sida redovisar cykelstomnätet för Kristinehamns tätort. (För de övriga mindre tätorterna i kommunen

se respektive tätortskarta). Utöver satsningar på förbättrade möjligheter för cykling arbetas det parallellt också med en centrumvision som handlar mycket om att skapa gävänliga miljöer och attraktiva områden för ett rikt folkliv i centrum.

Ställningstagande:

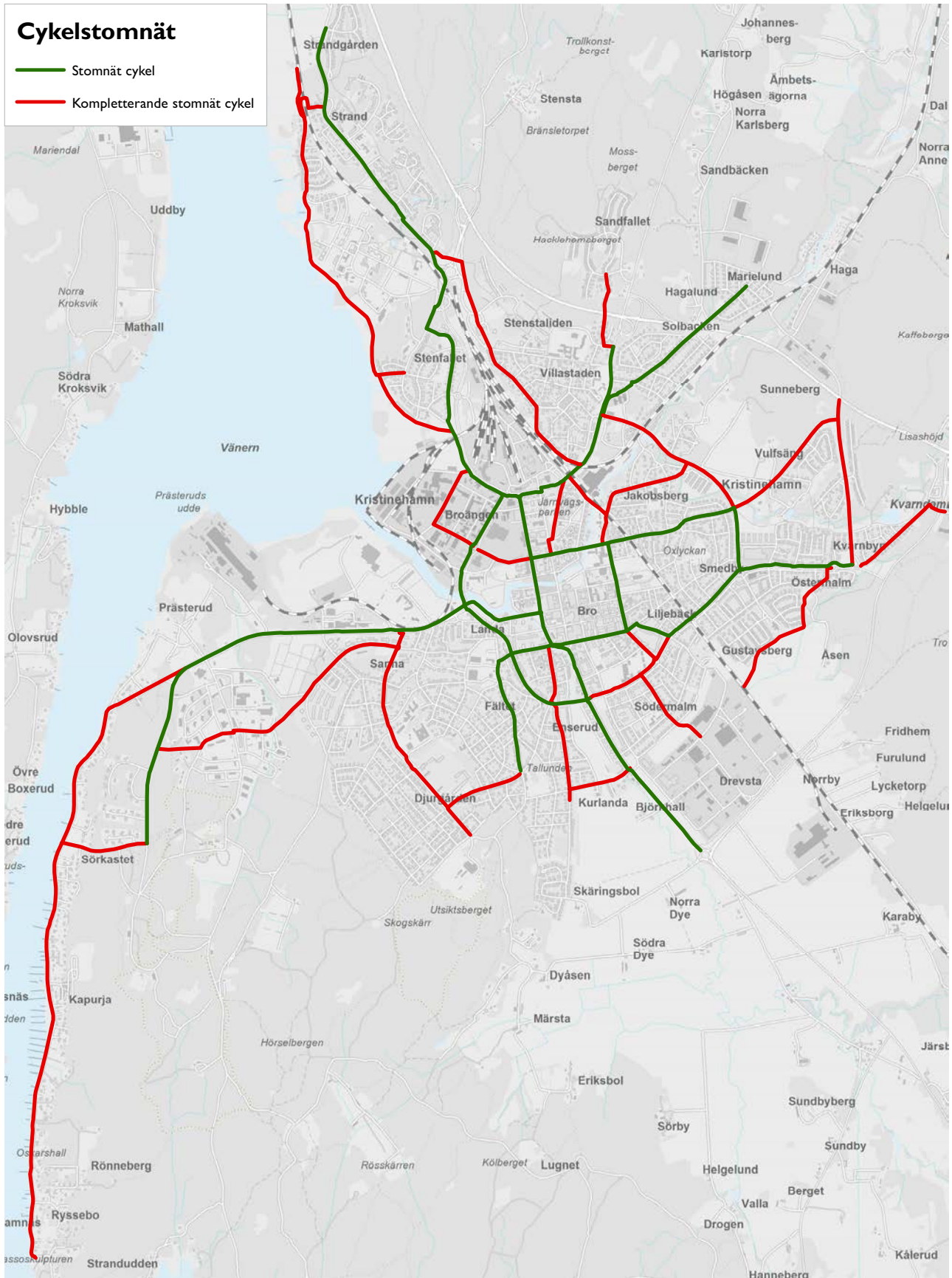
- I centrala Kristinehamn prioriteras gående i första hand, följt av cyklister. I centrum har motorfordon möjlighet till inkörning, men alltid med hänsyn till de oskyddade trafikanterna.
- Ett gent, sammanhängande och välutformat stomnät för cykeltrafik ska skapas i tätorterna.
- En prioritering mellan ytor kommer att krävas för att möjliggöra utbyggnad av ett stomnät och kompletterande nät för cykling. I de fall konflikter uppstår med anspråk från andra trafikslag ska utbyggnad av cykelbanor prioriteras.
- Cykelparkeringar ska finnas nära viktiga målpunkter och i anslutning till centrala cykelstråk.



Tullportsgatan är ett viktigt stråk och en entrémiljö mot stadskärnan för gående och cyklister som kommer från järnvägsstationen.

Cykelstomnät

- Stomnät cykel
- Kompletterande stomnät cykel



Framställt av Kristinehamns kommun. SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakällor: © Lantmäteriet, XXX

0 0,25 0,5 1 km



Järnvägstrafik

Att planera, bygga och förvalta transportinfrastruktur är huvudsakligen statens uppgift. Den totala statliga finansieringsramen fördelas genom den nationella transportplanen och till regionernas länsplaner. Möjlighet till kommunal medfinansiering finns i såväl nationell plan som i den regionala planen.

Enligt 2 § förordning om byggande av järnväg ansvarar den som ska bygga järnväg att planeringen så långt som möjligt samordnas med den kommunala planeringen. Den myndighet som ska fatta beslut om tillämpning av riksintressen (t.ex. Värmlandsbanan) ska enligt 5 § hushållningsförordningen redovisa om inriktningen i beslutet är förenligt med kommunens översiktsplan. Länsstyrelsen har ett ansvar för att bevaka att mellankommunala intressen säkerställs i kommunernas översiktsplaner. Järnvägsfrågor kan utgöra ett sådant mellankommunalt intresse.

Trots att det primärt alltså inte är kommunens ansvar att planera och bygga järnväg är översiktsplanen ett viktigt verktyg för kommunen att ange sin syn på hur transportinfrastrukturen bör utvecklas och väga den mot andra allmänna intressen. Kommunen kan

reservera mark som anses vara lämplig för byggande av järnväg och därmed säkerställa att marken inte används på ett sådant sätt som omöjliggör byggande av järnväg i framtiden. Kommunen kan även redovisa sådan utveckling som kan komma att ställa krav på en utvecklad infrastruktur, t.ex. större verksamhetsområden.

Värmlandsbanan

Värmlandsbanan är järnvägssträckan mellan Laxå och Charlottenberg och är en del av järnvägen mellan Stockholm och Oslo. Banan är en del av den Nordiska triangeln, som är ett av EU:s prioriterade stråk (Trans-European transport Network, TEN-T) som syftar till att minska restiderna mellan de nordiska huvudstäderna och koppla ihop dem med kontinenten. Sträckan Örebro/Hallsberg-Oslo blev 2014 nedprioriterad från ”core” TEN-T till ”periphære” TEN-T network, eftersom Sverige har rapporterat att sträckan är färdigutvecklad. Det innebär radikalt minskade möjligheter EU-finansiering samt en minskad skyldighet för medlemsstaten att utveckla stråket. Det är därför av stort värde att stråket återprioriteras som ”core TEN-T”.



Värmlandsbanan vid västra infarten till Kristinehamn.

Värmlandsbanan är av riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken, vilket innebär att kommunen måste tillgodose järnvägens funktion. Banan är enkelspårig och sträckorna mellan Kil och Kristinehamn är bland de högst belastade enkelspårsbanorna i Sverige och är därför i behov av kapacitetsförstärkning. Ett antal mötesstationer ska enligt tidigare beslut byggas ut, men dubbelspår mellan Kil-Kristinehamn bör prioriteras omgående i nationell plan för att kunna hantera en prognostiserad och önskad utveckling inom såväl gods- som persontrafiken.

Björneborgspassagen (M3)

Sedan tidigare har olika åtgärder för Värmlandsbanan studerats. Bland annat har en ny dragning norr om Björneborg utretts i en förstudie av Banverket (Björneborgspassagen, se nästa uppslag för kartredovisning). Syftet skulle vara att rätta ut banan. Kommunen anser att Björneborgspassagen endast är befogad om satsningen ingår som en del av en framtida Nobelbana. (se mer om Nobelbanan i kommande avsnitt).

Återinförande av tågstopp i Björneborg

Kommunen ser en potential i att kunna återinföra en järnvägsstation för persontrafik i Björneborg. Kollektivtrafikutbudet idag består av linjetrafik med buss till Kristinehamn och Degerfors. Kommunen har tagit fram en utredning för att studera lokalisering och förutsättningar för att återinföra en station för resande i Björneborg (Kristinehamns kommun, 2016). Utredningen visar att det underlagsmässigt är motiverat att återinföra en station och att det går relativt enkelt utan att påverka kapaciteten och funktionen på Värmlandsbanan. Kostnaden beräknas till mellan 17-26 mkr och möjlighet till EU-stöd för del av finansieringen bör vara möjlig. Kommunal medfinansiering kan även vara aktuellt. För Björneborgs del skulle förbättringen av kollektivtrafikutbudet bidra till radikalt ökad tillgänglighet till Karlstad, Kristinehamn och Örebro.



Värmlandsbanan har idag ett tågstopp för persontrafik vid Kristinehamns järnvägsstation. Att återinföra ett tågstopp i Björneborg skulle rent underlagsmässigt sett vara motiverat enligt den utredning som kommunen låtit ta fram.

3. MARKANVÄNDNING

Ny järnvägssträckning/markreservat

(M1)

Nobelbanan har diskuterats under decennier och avser den felande järnvägslänken över Kilsbergen, mellan Kristinehamn och Örebro. På senare år har Nobelbanan mer och mer diskuterats som en delsträcka för en utvecklad järnväg mellan Stockholm och Oslo. En utvecklad järnväg skulle innebära förkortade restider mellan olika målpunkter, men är också ett sätt att nå målet om mer hållbara transporter genom att tågtrafiken på riktigt skulle kunna konkurrera med flygtrafiken. För Kristinehamn som är en kommun längs sträckningen mellan Oslo och Stockholm skulle en utvecklad bana vara av stort värde, inte enbart tack vare kortad restid till storstadsregionerna, utan tack vara en förbättrad tillgänglighet till de stora arbetsmarknaderna som ligger längs sträckningen.

Tillsammans med kommunerna Karlskoga, Lekeberg och Örebro har Kristinehamn låtit en konsult utreda en möjlig ny dubbelspårig järnvägssträckning mellan Kristinehamn och Örebro (Norsk Bane, 2016). Sträckningen baseras på kriterier för lutning, kurvradier, markförhållanden, naturvärden, kulturvärden osv. Del av sträckningen pekas ut som ett markreservat i översiktsplanen. Utpekandet i översiktsplanen innebär att kommunen förordar en ny användning av det aktuella stråket. Genom utpekande åtar sig kommunen att inte planera för ytterligare verksamheter eller bebyggelse i det aktuella stråket, eller dess närhet, så att intressekonflikter mellan en nyanläggning av järnväg och föreslagen markanvändning skapas eller förvärras. Den bebyggelse som finns inom markreservatet kan dock vara kvar, underhållas och utvecklas utan åtgärder till följd av översiktsplanens ställningstaganden. Om staten går vidare med järnvägsplan påbörjas i så fall en process där en bedömning av intrång och eventuell ersättning och inlösen genomförs.

Konsekvenserna av markreservatet bedöms översiktligt i planens miljökonsekvensbeskrivning. Konsekvensbeskrivningens nivå ska enligt 6 kap § 13 miljöbalken vara rimlig i förhållande till planens detaljeringsgrad och om frågan bättre kan beskrivas i samband med efterföljande planläggning. En detaljerad miljökonsekvensbeskrivning görs i samband med en eventuell statlig järnvägsplan. För Kristinehamn skulle en utvecklad järnväg mellan Stockholm-Oslo vara av stort värde, inte enbart genom kortad

restid till de båda huvudstadsregionerna, utan tack vara den förbättrade tillgängligheten till de stora arbetsmarknaderna som ligger längs sträckningen. Kristinehamns kommun har tillsammans med bolaget Sthlm-Oslo 2,55 och kommunerna i E18-gruppen låtit ta fram en nyttoanalys för sträckningen Stockholm-Oslo/Nobelbanan (Sweco 2017). Analysen visar att den föreslagna infrastrukturinvesteringen skulle få ovanlig stor nytta, i förhållande till andra infrastruktursatsningar. Kristinehamns kommun är en av de kommuner som skulle ha allra störst nytta av banan, genom de utvecklingsmöjligheter som en ny järnväg skulle innebära.

Trafikverket har genomfört en så kallade åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för sträckan Oslo-Stockholm. En ÅVS är ett förarbete till den statliga planeringen. Enligt ÅVS:ens slutrapport 1 (Trafikverket, 2017) är det inte aktuellt med en helt ny bansträckning mellan Stockholm och Oslo. Istället pekar studien på en på en stegvis utveckling av befintlig bana fram till år 2040, med två helt nya sträckningar i Nobelbanan och en ny bansträckning mellan Arvika och Lilleström. Detta pekar alltså på att en kommande Nobelbana skulle kunna komma att ansluta till en dubbelspårig Värmlandsbana väster om Kristinehamn. För Kristinehamns del blir det därför svårt att bedöma hur mycket av befintlig bana som kommer att nyttjas i samband med Nobelbanan och hur stor del av möjlighetsstudiens utpekade sträckning som kan komma att förverkligas. I Norsk Banes utredning finns en ny dragning av järnvägen längs E18 och med en möjlig ny station vid Övre Kvarnmotet. Kommunen anser att det är av stor vikt att Kristinehamns nuvarande station kommer att ha kontakt med Nobelbanan så att regionaltåg mot Örebro kan trafikera Kristinehamn C. Med anledning av denna osäkerhet reserveras ett antal sträckningsalternativ för att möjliggöra för en framtida Nobelbana (se karta).

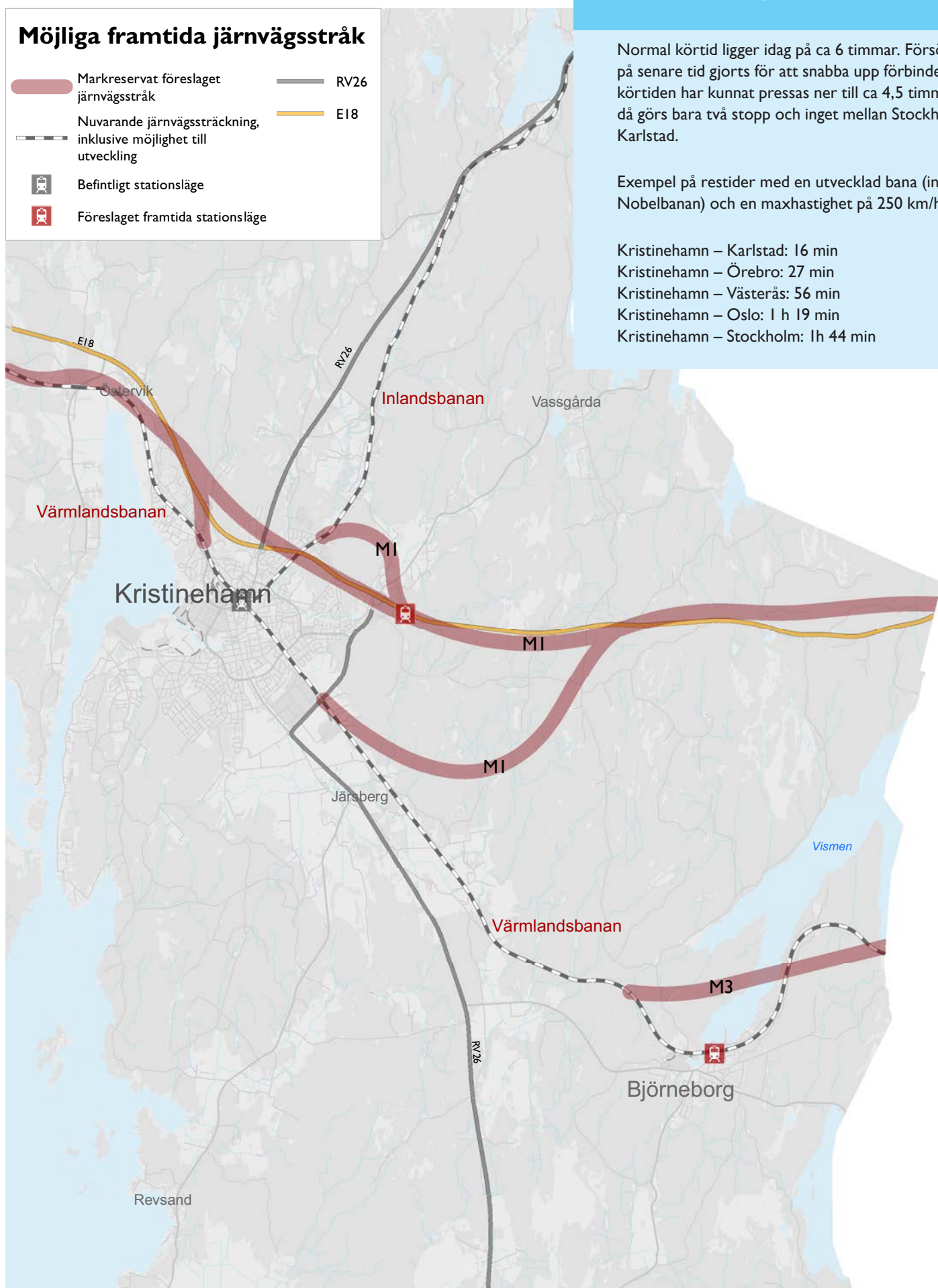
Inlandsbanan

Inlandsbanan är järnvägen mellan Kristinehamn och Gällivare. Banan har tidigare haft stor betydelse, inte minst militärstrategiskt, men under årens lopp minskade gods- och persontrafiken successivt. Avregleringen av järnvägstrafiken under 1990-talet medförde att kommunerna längs banan köpte den då nedläggningshotade banan av dåvarande Banverket. Delen Kristinehamn – Nykroppa elektrifierades 2012 och idag går både person-, gods- och turismtrafik på banan. Ett utvecklingsarbete pågår och Inlandsbanan har t.ex. stor potential för framtida godstransporter.

EXEMPEL PÅ RESTIDER

Möjliga framtida järnvägsstråk

- Markreservat föreslaget järnvägsstråk
- Nuvarande järnvägssträckning, inklusive möjlighet till utveckling
- Befintligt stationsläge
- Föreslaget framtida stationsläge
- RV26
- E18



Normal körtid ligger idag på ca 6 timmar. Försök har på senare tid gjorts för att snabba upp förbindelsen och körtiden har kunnat pressas ner till ca 4,5 timmar men då görs bara två stopp och inget mellan Stockholm och Karlstad.

Exempel på restider med en utvecklad bana (inklusive Nobelbanan) och en maxhastighet på 250 km/h :

- Kristinehamn – Karlstad: 16 min
- Kristinehamn – Örebro: 27 min
- Kristinehamn – Västerås: 56 min
- Kristinehamn – Oslo: 1 h 19 min
- Kristinehamn – Stockholm: 1h 44 min



3. MARKANVÄNDNING

Skulle detta bli verklighet är kopplingen mellan Inlandsbanan och Kristinehamns hamn viktig. I avsnittet om järnvägsansluten verksamhetsmark beskrivs ett mötesspår och ett överlämningspår till hamnen och som blir viktiga kopplat till en utvecklad inlandsbana.

Järnvägsansluten verksamhetsmark

Verksamhetsmark i Kroksvik (M2) och Höja (M5)

Efterfrågan av järnvägsansluten verksamhetsmark kommer sannolikt att öka i takt med trängseln på vägarna samt en ökad medvetenhet om transportsektorns miljöpåverkan. I Kristinehamn finns idag två större markområden som kommunen anser kan nyttjas som verksamhetsmark och som skulle kunna gå att ansluta till järnväg. I Höja finns redan en växel och ett industrispår och där äger kommunen marken. Trafikverket vill dock avveckla växeln och därmed även spåret. Det andra området är Kroksvik/Gustafsvik. Där saknas idag järnväg men frågan har utretts i "Förstudie avseende spåranslutning till Kroksviks industriområde" (Kristinehamn, 2010)

Av utredningen framgår att det går att ansluta Kroksvik till Värmlandsbanan. En sådan lösning skulle dessutom enkelt kunna kombineras med ett partiellt dubbelspår i riktning mot Ölme, vilket i så fall skulle leda till en ökad kapacitet på banan samtidigt som kommunens största industriområde skulle kunna järnvägsförsörjas.

Kristinehamns bangård och anslutning till hamnen

I ett gemensamt beslut i Kristinehamns och Karlstads kommunstyrelser (juni 2016) har de båda kommunerna beslutat att försöka fördubbla sjögodset, att konsolidera hamnverksamheten till en nod i norra Väneren samt att införa containersjöfart. Den rapport som ligger till grund för beslutet pekar på att containersjöfarten bör förläggas i Kristinehamns hamn. I rapporten föreslås att den infrastruktur som ansluter till hamnen bör förstärkas för att bland annat kunna hantera långa godståg. Så som hamnen är utformad idag kan endast ett godståg hanteras åt gången. Ett nytt överlämningspår till hamnen skulle öka hamnens kapacitet att hantera avgående och ankommande tåg avsevärt bättre samt undvika att godståg till och från hamnen blockerar linjen. Ett nytt förbigångsspår längs Värmlandsbanan direkt norr om Kristinehamns bangård skulle därmed också stärka banans kapacitet genom att möjliggöra

förbigångar av långa godståg. Utbyggnaden skulle öka kapaciteten för godstransporter på järnväg till hamnen. Vid en större utökning av godstrafiken på banan bedöms förbigångsspåret som nödvändigt för en robust trafik. Investeringar i ett nytt mötesspår i Kristinehamn kommer även ge effekt för tågtrafiken på Värmlandsbanan samt gynnar trafik från Nykroppatriangeln (Inlandsbanan). Befintligt ställverk rymmer troligtvis tillkommande signalobjekt för nya spår och växlar. Kostnaden för åtgärderna uppskattas till 10 mkr för överlämningspåret och 90 mkr för förbigångsspåret

Industrispår i Kristinehamn (M4)

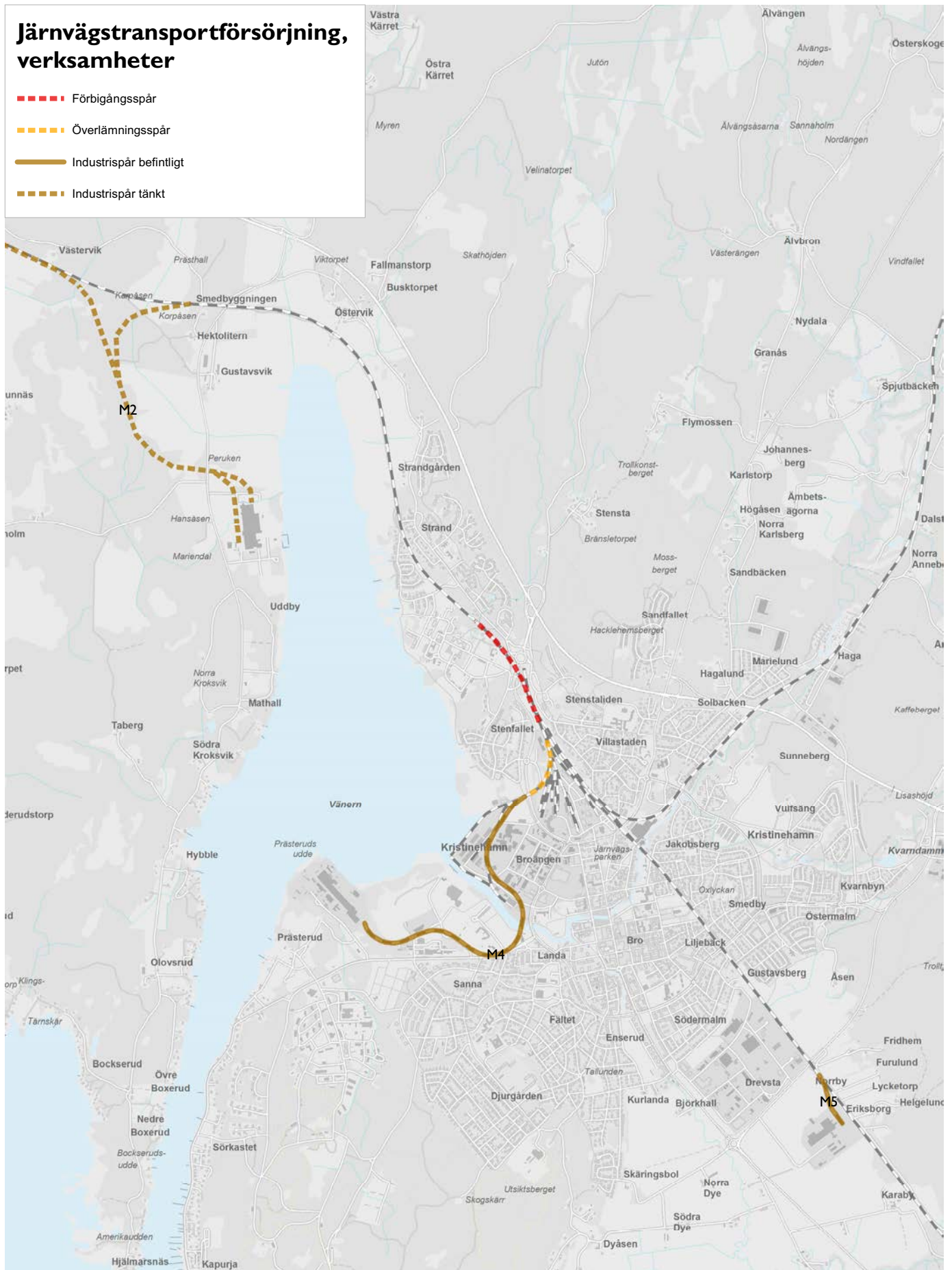
I hamnen och fram till Sannaheden finns idag också ett industrispår. Kommunen avser att värna industrispårets funktion vid planläggning och lovgivning i anslutning till spåret.

Ställningstagande:

- Återinför Hallsberg/Örebro-Oslo som en del av core TEN-T igen.
- Ökad kapacitet genom dubbelspår Kil-Kristinehamn bör snarast prioriteras i den nationella planen.
- Skapa ökad kapacitet och möjliggöra för bra godshantering i Kristinehamns hamn genom ett nytt förbigångsspår vid Kristinehamns bangård och ett nytt överlämningspår till hamnen.
- Nobelbanan, som en del av Stockholm-Oslo, bör snarast prioriteras i nationell transportplan.
- Markreservatet för Stockholm-Oslo/Nobelbanan betraktas som ett mellankommunalt intresse och förväntas tryggas även inom övriga kommuner som berörs längs sträckningen. Markreservatet ska även utgöra planeringsunderlag vid det tillfälle att järnvägsplaneringen realiserar och konkretiseras.
- Utveckla järnvägsansluten verksamhetsmark samt öka kapaciteten på Värmlandsbanan genom ett nytt industrispår vid Kroksvik och en mötesstation/partiellt dubbelspår vid Kroksvik-Ölme.
- Återinför ett tågstopp/stationsläge i Björneborg.
- Kommunal medfinansiering kan vara aktuellt för projekt som tydligt skapar mervärde för kommunen.

Järnvägstransportförsörjning, verksamheter

- Förbigångsspår
- Överlämningspår
- Industrispår befintligt
- Industrispår tänkt



Framställd av Kristinehamns kommun. SAMRÅDSHANDLING 2017
 Datakällor: © Lantmäteriet

Biltrafik

Transportvägarna i kommunen är en del i ett lokalt, regionalt och nationellt vägnät. Dess utformning påverkar vårt resande inom och utanför kommunens gränser. Det är i huvudsak ett statligt ansvar att planera, bygga och förvalta transportinfrastruktur utanför tätorterna. I tätorterna är koncentrationen av invånare och verksamheter som störst och därmed anspråken från olika trafikarter. Det är också i tätorterna som kommunens väghållningsansvar finns och där har kommunen störst möjlighet att påverka den fysiska utvecklingen.

Biltrafik i staden

I Kristinehamn har trafiknätet för bilar generellt både hög framkomlighet och tillgänglighet eftersom bilen varit utgångspunkt vid stadens trafikplanering. Ringvägarna är stadens främsta transportled som har en tydligt bilorienterad funktion, där fotgängare och cyklister får anpassa sig efter biltrafikens tempo. Karaktären skiftar utmed olika delar av vägsträckan och vägnätet har olika funktioner. På större delen av stadens gator gör både bilister och oskyddade trafikarter anspråk och måste samspela.

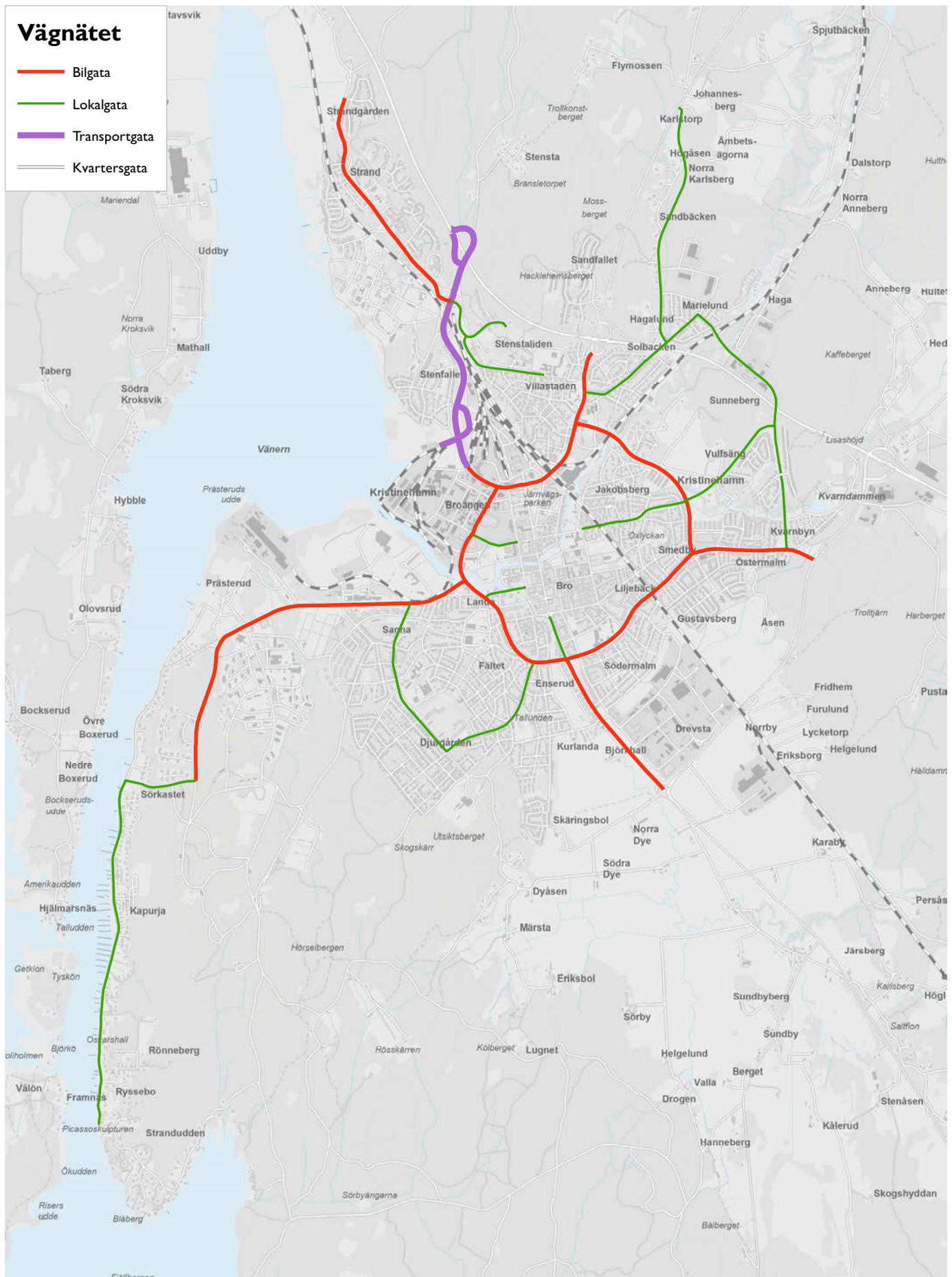
Biltrafikens ytor är ofta stora och på sina håll är vägbredden mycket väl tilltagen. Hur en gata ska utformas beror på vilken funktion gatan har för stadens övergripande struktur och vilka trafikarter som har anspråk på att vistas utmed den. En gata som har rätt utformning med hänsyn till struktur och funktion ger möjlighet att signalera prioritet och balans mellan olika trafikslag. I kommunens trafikplan (Kristinehamns kommun, 2017) tydliggörs vilken funktion olika gator i kommunens transportsystem har samt en övergripande inriktning för hur dessa gator ska hanteras med hänsyn till utformning. Kartan på nästa sida visar klassificeringen av gatunätet för Kristinehamns tätort.

Ställningstagande:

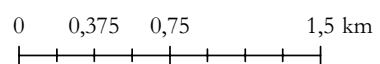
- Kapaciteten i den nuvarande infrastrukturen för biltrafik möter dagens och morgondagens behov.
- Ny transportinfrastruktur för biltrafik är först aktuell när befintlig infrastruktur är fullt nyttjad eller anpassad.



Många Kristinehamnare använder bil och det är vanligare att ha tre bilar än ingen alls. (enligt statistik ur Trafikplanen) Fotot visar en vy längs Vålösundsvägen som är välfrekventerad av såväl bilister som cyklister och gående sommartid.



Framställd av Kristinehamns kommun. SAMRÅDSHANDLING 2017
 Datakällor: © Lantmäteriet, XXX



Hamn och sjöfart

Kristinehamn fick dess stadsrättigheter till stor del tack vare dess hamn och möjligheterna att föra Bergslagens järn ut mot havet. Då låg hamnen vid den inre hamnen inne i nuvarande stadskärnan. Idag ligger hamnen i den så kallade yttre hamnen i direkt anslutning till Varnumsviken och Vänern.

Hamnverksamhet är förutom att vara en viktig näring och en viktig del i Kristinehamns funktion som intermodal knutpunkt också en viktig del av Kristinehamns identitet och kulturhistoria. Idag är Kristinehamns hamn en av Vänerns största hamnar och ingår i Vänerhamn AB, som är ett samägt bolag av kommuner och till viss del Lantmännen.

Farleden in till hamnen är av riksintresse enligt 3 kap 8 MB och ska därmed skyddas så att dess funktion inte riskeras. I hamnen hanteras ca 250 tusen ton sjögods av olika slag. Dock i princip inget containeriserat gods. År 2011 flyttades Brovallens idrottsplats och ytterligare 22 000 m² hamnyta tillskapades.

Frågan om Vänersjöfartens framtid och utveckling har hanterats under lång tid. Kommunfullmäktige antog 2012 ett tillväxtprogram med målen ”Värmlands och Örebro läns huvudhamn i Vänern” samt ”Kristinehamn ska vara en intermodal knutpunkt”. Som en följd av detta initierade Kristinehamn 2013 ett samarbete mellan Karlstads och Kristinehamns kommuner i syfte att tydliggöra ambitionerna kring sjöfarten och hamnstrukturen i norra Vänern.

För att stärka Vänersjöfarten, motiveras en ombyggnad av slussarna i Trollhättan och för att stärka det regionala näringslivet beslutade de båda kommunerna 2016 (Kristinehamn KS 2016-06-14 § 149, Karlstad 2016-06-21 § 15) att:

- Anta den gemensamt framtagna rapporten ”Ökade godsvolymer på Vänern”
- Tydliggöra ägarstyrningen av Vänerhamn AB
- Effektivisera och konsolidera hamnverksamhet i syfte att skapa en stark nod i norra Vänern.

I samma ärende beslutade Kristinehamns kommunstyrelse även att arbeta vidare med att utveckla Vänersjöfarten och att arbeta med näringslivsutveckling kopplat till sjöfart och logistik. Den antagna rapporten innehåller mål om att fördubbla sjögodset samt att införa containerhantering i Kristinehamn.

I linje med ovanstående beslut skapas beredskap i översiktsplanen för att bli en nod för sjöfart i norra Vänern, en regional huvudhamn i Vänern för både Värmlands och Örebro län.



Hamnen i Kristinehamn med kranarna och avlastningsytor som det ser ut idag.

En sådan hamn bör kunna hantera mellan 500 tusen ton och en miljon ton sjögods per år, inklusive containeriserat sjögods. Bilden nedan visar en sådan utveckling. Dagens ytor bedöms alltså räcka för detta men hamnens infrastruktur bör kompletteras med ett nytt mötesspår samt ett nytt spår på hamnens överlämningsbangård i syfte att hantera avgång och ankomst av långa godståg (beskrivs ytterligare i översiktsplanens avsnitt om järnväg).

Ställningstagande:

- Kristinehamns hamn ska kunna hantera minst 500 tusen ton sjögods per år, inkl containergods. Hamnen ska kunna rymma ett nytt containerlager samt en tomdepå för containers.
- Kommunen ska verka för bättre järnvägsanslutning av hamnen genom ett nytt överlämningspår och ett nytt mötesspår.
- Möjlighet för framtida tillstånd för en fördubblad verksamhet ska säkerställas vid fortsatt planering och lovgivning.



4. Hänsyn

Miljöbalken (MB) är det grundläggande instrumentet för hushållning med mark- och vattentillgångarna. Den bygger på det numera hävdvunna synsättet att landets naturresurser och kulturarv är gemensamma tillgångar, basen för vår försörjning, en förutsättning för en god livsmiljö och en grund för vår nationella identitet. Reglerna i miljöbalken skall tillämpas vid beslut enligt andra lagar, bl a PBL, för att bedöma om användningen av ett visst mark- eller vattenområde får ändras med hänsyn till allmänna intressen. I vissa fall är dessa av stor betydelse för en vidare krets än kommunens invånare och ges särskild prioritet. De kallas i lagen för riksintressen och skall särskilt anges i översiktsplanen.

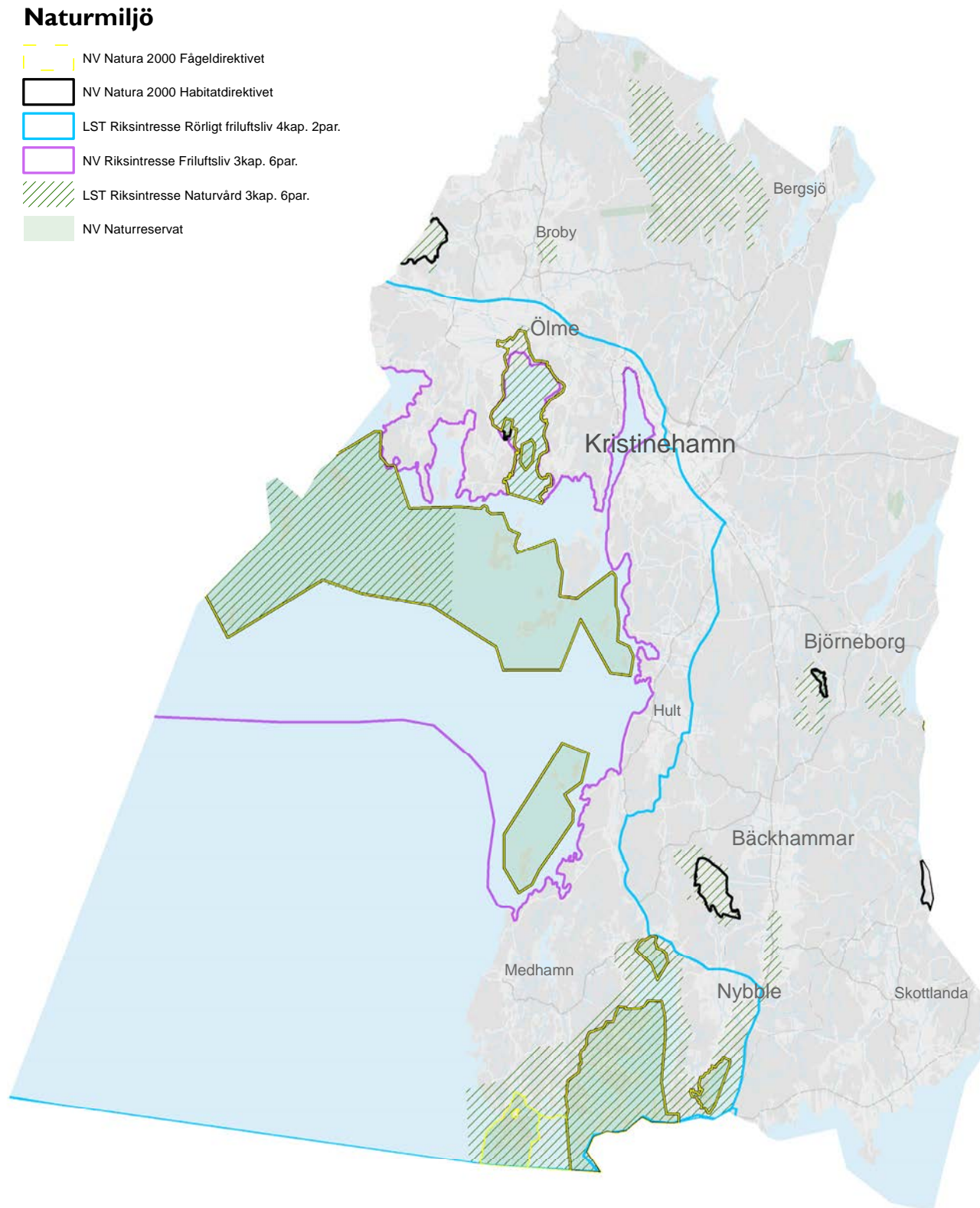
Avsnittet om hänsyn behandlar plan- och bygglagens bestämmelser om att kommunen i översiktsplanen ska redovisa hur man avser att ta hänsyn till allmänna intressen enligt 2 kapitlet plan- och bygglagen vid beslut om användningen av mark och vatten. Hänsynsområden bör utgöras av områden för vilka det i översiktsplanen behövs särskild vägledning för hur ett allmänt intresse ska tillgodoses. I avsnittet redovisas flera typer av hänsynsområden, såväl lagstadgade genom riksintresseutpekanden som sakfrågor som utgör planeringsförutsättningar för kommunen. Övergripande är hänsynsfrågorna tematiserade. Flera av hänsynstyperna är direkt kopplade till hushållningsbestämmelserna i 3:e och 4:e kapitlen i miljöbalken.

Natur- och kulturmiljövärden

Områden där särskild hänsyn bör eller ska (om det är riksintressen) tas till natur- eller kulturmiljövärden..

Naturmiljö

-  NV Natura 2000 Fågeldirektivet
-  NV Natura 2000 Habitatdirektivet
-  LST Riksintresse Rörligt friluftsliv 4kap. 2par.
-  NV Riksintresse Friluftsliv 3kap. 6par.
-  LST Riksintresse Naturvård 3kap. 6par.
-  NV Naturreservat



Naturvård

Naturvård innebär att värna, vårda och visa värdefull natur. De ekologiskt mest värdefulla naturområdena i kommunen ligger i eller i anslutning till Väneren – här finns den s.k. Värmlandsskärgården som sträcker sig från väster till öster längs med Vänerens nordkust. I Väneren finns även några vikar som skiljer sig från Stor-Väneren på ett påtagligt sätt och bjuder på det i särklass rikaste djurlivet i kommunen. Ölmeviken och Varnumsviken är exempel på sådana grunda vikar med ett särskilt rikt djurliv. I den södra delen av kommunen återfinns Kilsviken som innehar liknande naturvärden. På land intill vikarna växer här många stora och gamla lövträd (speciellt ekar) som exempelvis erbjuder viktiga biotoper.

I inlandet och på skogshöjderna återfinns speciella myrar och relativt orörda skogsområden med karaktären av ”vildmark”. Grytingskogen i norra kommunändan mot Storfors är ett sammanhängande område med relativt höga naturvärden. De delar som avgränsats i Naturvårdsverkets myrskyddsplan (Naturvårdsverket, 2007) utgör de mest värdefulla delarna av ett större myrlandskap. Det stora, mer eller mindre sammanhängande, myrområdet utgör ett viktigt våtmarkskomplex i en regional kontext av södra delen av Värmland där myrar annars är tämligen små och få. Området bör vara fredat från åtgärder som påtagligt kan skada dess värden.

Skyddade naturområden

Kommunen rymmer ett flertal områden som av staten pekats ut som riksintresse för naturvård. Avsikten med dessa utpekanden är att ge miljöerna skydd genom bindande beslut och därmed även bidra till att miljöerna sköts och vårdas för framtiden. Flertalet av områden är därför föremål för bildande av naturreservat, om de inte redan är naturreservat eller utpekade som Natura 2000. Naturvärdeskartan visar vilka de särskilt utpekade naturområdena är.

Ekosystemtjänster

Ett ekosystem är en sammanhållen enhet inom naturen och kan bestå av en skog, en sjö eller ett hav. Ekosystemtjänster är de funktioner hos ekosystem som gynnar människor. Det vill säga de tjänster som naturen tilhandahåller och vilka förbättrar människors välmående och livsvillkor. Dessa tjänster produceras av ekosystemen och är gratis men ger välbefinnande genom upplevelser, hälsa och ekonomi i samhället.








Exempel på ekosystemtjänster är skydd mot naturkatastrofer som översvämningar och jordskred, vattenrening via t.ex. våtmarker eller musslor, grönytor för rekreation, reducering av partikelhalter och växthusgaser.

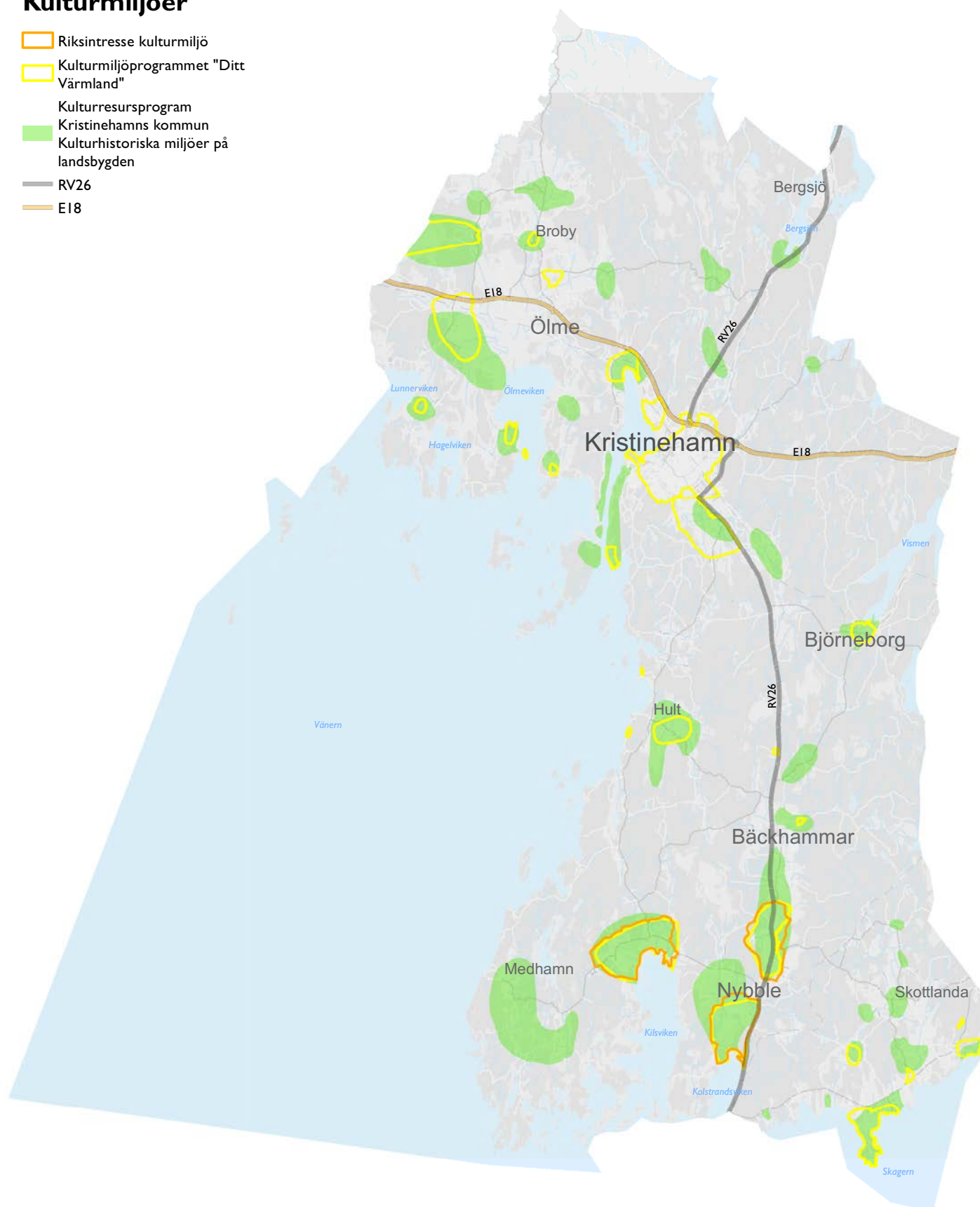
Förhållningssätt

- Särskilt värdefulla naturområdets karaktär av orördhet bevaras för kommande generationer genom att de beaktas och värnas i den egna förvaltningen, fysiska planeringen, markförvärv och skydd.
- Kommunen anser att riksintresseområdena är tillgodosedda i form av formellt skydd där så behövs.
- Vården av områdena sker genom riktade stöd, skötselåtgärder och projekt.
- Kommunen ska i samverkan och i olika forum delta och verka för att ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga vidmakthålls och förbättras.

4. HÄNSYN

Kulturmiljöer

-  Riksintresse kulturmiljö
-  Kulturmiljöprogrammet "Ditt Värmland"
-  Kulturrekursprogram
-  Kristinehamns kommun
-  Kulturhistoriska miljöer på landsbygden
-  RV26
-  E18



Kulturmiljövård

Kommunen har ett grundläggande ansvar för bebyggelsemiljöns utformning, och därmed också för bevarandet av miljöns kulturhistoriska värden. Genom utbildning och information, genom planläggning och reglering för bebyggelsens placering och utformning, kan kommunen verka för en god byggnads- och miljövård. Översiktsplanen ska (enligt 3 kap 2 § PBL) ge vägledning för hur den byggda miljön ska bevaras.

Kulturmiljöintresset rymmer utpekade miljöer på tre nivåer (på nationell, regional och kommunal nivå) vilka också redovisas i kulturmiljökartan. Visnum, Visnums Kil och Värmlands Säby är de tre miljöer som är utpekade som riksintresseområden för kulturmiljö. De tre områdena rymmer en rad olika kulturmiljöer med såväl förhistoriska lämningar som herrgårdsmiljö från 1700-talet. Riksintresseområdena omfattas av områdesbestämmelser med avsikt att reglera bevaransvärd miljö och byggnader.

På regional nivå finns kulturmiljöprogrammet ”Ditt Värmland” (Länsstyrelsen, 1989). För Kristinehamn handlar detta om ett trettio-tal miljöer där kulturvärden

beskrivits som regionalt sett viktiga.

På kommunal nivå har kunskaperna fördjupats genom det kulturrekursprogram som togs fram i början på 1990-talet (Jerkbrant & Sernbratt, 1992). Detta program ska utgöra ett underlag för den fysiska planeringen och bygglovsprövningen. Programmet anger även kommunens syn på skyddsvärda byggnader och miljöer samt listar de fastigheter som kan bli föremål för byggnadsminnesförklaring. För kommunens egna fastigheter är avsikten att programmet ska utgöra underlag för underhållsplaner. Kulturrekursprogrammet behöver kompletteras för att utgöra ett relevant kunskapsunderlag för den moderna kulturhistoriska bebyggelsen.

Kulturrekursprogrammet redovisar kulturhistoriska miljöer samt kulturhistoriska byggnadsobjekt i Kristinehamns stad och på landsbygden. För bibehållande av den kulturhistoriska karaktären och helhetsupplevelsen i kommunens utpekade kulturmiljöer, bör kravet på bygglov styras genom detaljplaner eller områdesbestämmelser.



Kulturmiljön vid Visnum.

Skyddad landskapsbild

Landskapsbildsskydd är en gammal form av skydd med stöd av den tidigare naturvårdslagen. Syftet med skyddet var att reglera bebyggelse, vägar och andra anläggningar för att hindra negativ påverkan på landskapsbilden. Även om skyddet inte är reglerat i nu gällande miljöbalk gäller fortfarande respektive bestämmelse. I Kristinehamn finns ett område med landskapsbildsskydd vid Ölme kyrka.

Förhållningssätt:

- Kommunen anser att riksintresseområdena är tillgodosedda i form av formellt skydd.
- Arbetet med att tillgodose riksintresseområdena är i huvudsak inriktat på vård och tillgängliggörande.
- Kommunen anser att utpekade miljöer i det regionala kulturmiljöprogrammet ”Ditt Värmland” utgör en viktig kunskapsgrund. När mer detaljerad planering sker i dessa miljöer ska särskild hänsyn tas till platsernas kulturmiljömässiga förutsättningar och om möjligt ska dessa skyddas genom lämpliga bestämmelser.
- Kommunens kulturresursprogram ska kompletteras och utvecklas för att fortsatt utgöra ett kunskapsunderlag.



Vy mot Ölme kyrka och det landskap som har landskapsbildsskydd.

Friluftsliv och rekreation

Kapitel 2 (Utvecklingsstrategin) poängterar vikten av att Kristinehamn erbjuder ett stort utbud av gröna rekreationsstråk och sammanhängande naturområden vilka skapar förutsättningar för ett rikt vardagsliv med möjlighet till rekreation och friluftsliv. Med friluftsliv menas vistelse utomhus i natur- eller kulturlandskapet för välbefinnande och naturupplevelser utan krav på tävling. Redan idag finns ett välutvecklat friluftsliv i flertalet områden som har besökare från hela kommunen likväl som turister. I flera fall gör vandring-, cykel- och ridleder områdena tillgängliga. I sammanhanget kan Järnleden, Värmlandslederna i södra kommundelen och Skagern runt nämnas. Områdena och stråken spelar en viktig roll för måluppfyllelse att kommunen ska erbjuda ett rikt fritidsliv och uppfyllelse av målet om attraktiva livsmiljöer.

Utvecklingsstrategin pekar vidare ut möjliga nya rekreationsstråk som skulle kunna utvecklas till vandringsleder för att ytterligare stärka friluftslivet. Vismans dalgång från Björneborg söder ut via Bäckhammar och Nybble mot Kolstrandsviken är ett sådant rekreationsstråk. Att skapa rekreationsmiljöer i närheten av kulturhistoriskt intressanta miljöer både lyfter intrycket av miljön, gör den lättillgänglig och känd för fler, och kan dessutom lyfta ortskänslan och öka stoltheten över platsen. Utöver Vismans dalgång erbjuder Vänerns kust ett varierat landskap med stora rekreations- och friluftsvärden. Ett sammanhängande rekreationsstråk runt Vänern bör utvecklas. Ett sådant stråk skulle öka tillgängligheten till Vänern och utgöra ett förstärkt underlag för besöksnäringen. Ett sammanhängande Vänerstråk bör betraktas som ett mellankommunalt intresse av berörda kommuner, regioner och länsstyrelser.

Skyddade områden för friluftslivet

Kommunen rymmer ett flertal områden av staten utpekade som riksintresse för friluftslivet. Enligt miljöbalkens 4 kap är Vänern med öar och strandområden av riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i kustområdet. Utöver detta är Norra Vänerskärgården utpekad som riksintresse enligt 3 kap 6 § MB. Inom det område som pekas ut i miljöbalkens kapitel 4:2 är fastlagt att turismen och friluftslivet, främst det rörliga friluftslivet, särskilt beaktas vid bedömning av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Utvecklade värden för friluftsliv

Kommunen arbetar med ett flertal projekt för att tillgängliggöra Vänern med dess friluftsmässiga kvalitéer. Projekten drivs i flera fall i samarbete med bland annat länsstyrelsen inom de naturreservat som finns i Vänerskärgården, där inriktningen är att visa, vårda och värna naturmiljöerna.

I översiktsplanens LIS-områden finns också delar utpekade för att stärka näringsliv och service, främst besöksnäring, i anslutning till Vänern. I utpekandet har även hänsyn tagits till de höga naturvärden som finns vid sjön. Fortsatt analys av åtgärder för att visa och vårda samt ta hänsyn kommer att ske vid fortsatt planläggning.

Förhållningsätt

- Syftet med rekreationsområdena är att i så stor utsträckning som möjligt göra dem tillgängliga för friluftsliv och aktiviteter.
- Friluftsfrågorna är en viktig del i att förverkliga kommunens vision och utvecklingsstrategi.
- Kommunen bör, tillsammans med lämpliga aktörer, fortsätta att verka för att vårda, värna och visa naturområden med höga värden för friluftslivet.
- Igenväxningen av öar och stränder är ett framtidshot för Vänerns skärgård. För ett urval av stränder görs anpassade skötselåtgärder, vilket bör fortsätta.
- Utpekade friluftsområden ska vara tillgängliga för allmänheten, och det ska finnas god standard på vistelseområden såsom rastplatser, raststugor, leder, etc.
- Bergslagens kanalsystem bör ses som en regionalt viktig utvecklingsfråga och bör lyftas fram som ett möjligt riksintresseområde för friluftsliv vid nästa revidering av riksintressen för friluftslivet.
- Ett sammanhängande rekreationsstråk, ”Vismanstråket”, bör utvecklas mellan Björneborg och Kolstrandsviken.
- Ett sammanhängande rekreationsstråk, ”Vänerstråket”, bör utvecklas längs Vänerns kustlinje. Utvecklingen av stråket bör ses som ett mellankommunalt intresse av berörda kommuner, regioner och länsstyrelser

Råvarutillgångar och samhällsviktiga verksamheter

Områden som innehåller viktiga råvarutillgångar eller är särskilt lämpliga för samhällsviktiga verksamheter och där möjligheten att utnyttja respektive driva dessa bör eller ska (om det är riksintressen) värnas.

Vattenkvalité

Vatten är vårt viktigaste livsmedel och tillgången på vatten av god kvalitet är en viktig resurs i samhället. Antalet värden och intressen gör dock användningen komplex. Därför regleras vattenanvändning genom miljöbalkens regler om vattenverksamhet och ärenden hanteras av Länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen.

Vattenförvaltning

År 2000 beslutade EU om ett ramdirektiv för vatten, det så kallade vattendirektivet. Direktivet syftar till ett långsiktigt och hållbart nyttjande av våra vattenresurser för att säkerställa god dricksvattenkvalitet. Den svenska implementeringen av direktivet sker genom en förvaltningsmodell i arbetet med vattenförvaltning hos fem vattenmyndigheter i fem vattendistrikt. Värmlands län tillhör Västerhavets vattendistrikt. Milökvalitetsnormer (MKN) för vatten har införts i miljöbalken för att säkerställa kvaliteten. Enligt PBL (3 kap 5 § pkt 3) ska översiktsplanen redovisa hur gällande MKN följs. Översiktsplanens konsekvenser för MKN redovisas i översiktsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Kemisk och ekologisk status

Vid användning av vatten finns det idag krav på hänsyn till vattnets kemiska status, för att inte orsaka miljöproblem såsom utsläpp av miljögifter och ämnen som orsakar försurning och övergödning. Syftet är att säkerställa vattnets kemiska status för att inte äventyra tillgången på dricksvatten. Flera av kommunens Vänervikar är idag övergödda och ytterligare åtgärder behövs för att minska riskerna med kraftiga algbloomingar.

Hänsyn ska även tas till vattnets ekologiska status. Den ekologiska statusen hos sjöar och vattendrag är viktig för bland annat djur- och växtliv men även för friluftsliv, fiske och annat mänskligt välbefinnande, ofta kallat ekosystemtjänster.

Åtgärder för god status på vatten

Vattenmyndigheterna fastställer vart sjätte år ett åtgärdsprogram som visar de åtgärder som ska genomföras för att miljö kvalitetsnormerna (god kemisk och ekologisk status) för vatten ska kunna följas.

I åtgärdsprogrammet ställs det bland annat krav på översyn av möjligheten att åstadkomma fisk- eller faunavägar i vattendrag som är vattenförekomster. Syftet är att skapa god ekologisk status i vattendragen genom utrivning av vandringshinder och anläggande av fiskvägar såsom löp och trappor. Verksamheter såsom vattenkraft, jordbruk, översvämningsskydd, sjöfart, kulturlämningar och infrastruktur kan således hamna i konflikt med de åtgärder som föreslås för att uppfylla god ekologisk status. Det kan alltså handla om åtgärder som genomfördes för hundratals år sedan och där ekosystemen idag har anpassats sig till förändringarna. Dock inte samma ekosystem som fanns där innan förändringarna genomfördes.

Enligt EU:s vattendirektiv ska beslut fattas så nära de platser där vattnet påverkas eller används som möjligt och åtgärdsplaner bör anpassas till regionala och lokala förhållanden. För ett framgångsrikt arbete krävs enligt direktivet ett nära samarbete och samverkan på lokal nivå. Det krävs också information och samråd med invånare och användare samt delaktighet i processen.

Delåtgärdsprogram får tas fram för delar av vattendistriktet där speciella åtgärder behövs för en sektor, fråga eller vattentyp. Ett delåtgärdsprogram skall på lämpligt sätt därefter tas in i åtgärdsprogrammet för distriktet. Genom delåtgärdsprogram skulle kommunen, under vägledning av Länsstyrelsen eller Vattenmyndigheten, kunna arbeta med välförankrade och anpassade åtgärder till lokala förhållanden tillsammans med verksamhetsutövarna i ett sammanhang.

Vattenförsörjning

Kommunen ansvarar för försörjning av dricksvatten, att ta hand om och rena avloppsvatten och leda bort dagvatten inom fastställt verksamhetsområde.

Dricksvatten hämtas i tre kommunala vattentäkter varav Bergsjön är den största som via Sandköpings vattenverk förser ca 20 000 personer med rent dricksvatten. De övriga två återfinns i Bäckhammar samt Nybble. Alla tre vattentäkterna har vattenskyddsföreskrifter* för att säkerställa god dricksvattenkvalitet. I dessa föreskrifter begränsas vissa typer av verksamheter som riskerar att påverka vattenkvalitén.

Strategiskt arbete med framtida vattenförsörjning planeras i kommunen. I den typen av studie ska även en kapacitet- och riskbedömning för nuvarande dricksvattentäkter inkluderas. Arbetet ska utgöra ett kostnadsunderlag för alternativa vattenförsörjningslösningar samt åskådliggöra risker med nuvarande råvattentäkter.

Rening av avloppsvatten

Avloppsvattnet renas i tre reningsverk i kommunen. Det största verket, Fiskartorpet är beläget på Presteruds udde och tar emot spillvatten från Kristinehamn, Ölme och Björneborg tätorter. Nybble och Bäckhammar har egna reningsverk.

Eftersom kommunens planering möjliggör nya byggrätter samt nyetablering av verksamheter ställer det också krav på kommande kapacitet i reningsverket. En utredning av nuvarande kapacitetsbelastning vid reningsverket har påbörjats. Det finns även en ambition avseende krav om rättkoppling, vilket underlättar för det fortsatta arbetet att säkra upp spillvattennätet och minska breddning.

***Verksamhetsområde = Det geografiska område inom vilket en eller flera vattentjänster har ordnats eller ska ordnas genom en allmän VA-anläggning.**

***Vattenskyddsföreskrift = Det huvudsakliga syftet med vattenskyddsföreskrifter är att förtydliga miljöbalkens (MB) hänsynsregler för de som bor och verkar inom skyddsområdet.**

Förhållningssätt

- Vattendirektivets åtgärder bör samordnas med åtgärder enligt översvämningdirektivet eftersom det hanterar samma vatten och samma sorts problem med vattenkvalitet.
- För miljöproblemet fysiska hinder är kommunen villig att åta sig att i samarbete med länsstyrelsen och andra markägare och intressenter ta fram delåtgärdsprogram inom respektive avrinningsområde, som på ett tydligare sätt utgår från lokala förutsättningar och kan samordnas med andra intressen som översvämning, naturvård och kulturmiljövård.
- Kommunstyrelsen tog 2010 initiativ till ett vattenvårdsprojekt för att både internt och externt söka samverka i att införa vattendirektivet i organisationen och skapa en lokal åtgärdsplan för kommunen. Arbetet bör fortsätta och med fördel integreras i övrigt arbete till följd av vattendirektivet.
- Kommunen har för avsikt att fortsätta fördjupa arbete och kunskap inom det VA-strategiska området. Detta dels för att kunna möta krav från regelverket inom området, dels för att kommunen ska kunna bidra till god utveckling i områden utanför kommunalt verksamhetsområde för VA.

Miljö, hälsa och säkerhet

Områden där särskild hänsyn bör tas till att där råder eller kan råda förhållanden som negativt kan påverka miljön eller människors hälsa och säkerhet.

Planering med hänsyn till översvämningsrisker

Kapitel 1 (Inledningen) pekar på att samhällsplaneringen behöver bli klimatanpassad. Det betyder att planeringen, så långt det är möjligt, ska ta hänsyn till de nya förutsättningar som blir resultatet av ett i framtiden förändrat klimat.

Översvämningsrisk i PBL

Enligt 2 kap 3 § ska planläggning ske med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden. 2 kap 5 § 5 pkt i samma lagstiftning anger att planläggning endast ska ske om marken är lämplig utifrån bland annat översvämningsrisken. Enligt 11 kap 10 § pkt 5 PBL kan Länsstyrelsen välja att överpröva kommunens beslut att anta en detaljplan om beslutet antas innebära att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till risken för översvämning. Några kriterier eller övriga bestämmelser avseende detta regleras inte i lag eller förordning, utan ska bedömas av kommunen i planläggningen och granskas av Länsstyrelsen i planprocessen.

I samtliga kända underlag för hanteringen av översvämningsrisker i samhällsplaneringen definieras översvämningsrisk som en sammanvägning av sannolikheten att en översvämning inträffar och förväntade konsekvenser när den inträffar.

Översvämningar

SMHI:s senaste framtidsstudier över klimatet i Värmland visar på högre årsmedeltemperatur och fler tillfällen med riktigt höga temperaturer sommartid. Årsmedelnederbörden ökar också med ca 20 % och de kraftiga skyfallen blir antagligen fler och intensivare. Störst ökning av nederbörden sker vintertid vilken efter hand kommer att falla mer och mer som regn. Det innebär högre tillrinning i våra vattendrag, främst under höst och vinter om beräkningarna visar sig stämma. I förlängningen kan det innebära att översvämningshotet vid skyfall ökar till följd av att sannolikheten för höga nivåer i våra vattendrag och sjöar ökar.

Länsstyrelserna i Västra Götaland och Värmland har tillsammans tagit fram handboken ”Stigande vatten – en handbok för fysisk planering i översvämningshotade områden” (2011) för att ge vägledning om hantering av översvämningsrisker i samhällsplaneringen. Handboken är i huvudsak en metodbeskrivning av en planeringsmodell till kommuner, exploitörer och fastighetsförvaltare som planerar och utvecklar i översvämningshotade områden.

Till handboken hör en bilaga med titeln ”Faktablad för Vänern” där bland annat frågor om vattennivåer och vindpåverkan redovisas. Faktabladet är en tolkning av sannolikheten för översvämningar i Vänern i ett framtida klimat. I faktabladet konstateras att djupare analyser krävs för aktuella och lokala fall.

Kristinehamns kommun har använt planeringsmodellens första steg ”Riskbedömning” i framtagandet av en översvämningsplan. Översvämningsplanen utgör ett fördjupat kunskapsunderlag med hänsyn till plats specifika förutsättningar för Kristinehamns kommun. Till skillnad från ”Faktablad för Vänern” innehåller planen därför en analys och bedömning av de översvämningsrisker som lokalsamhället är utsatt för. Översvämningsplanen innehåller även en bedömning av sannolikhet och konsekvens vid översvämningar till följd av skyfall.

Riskbedömning i Kristinehamn

Med riskanalysen som grund gör kommunen bland annat bedömningen att:

- Översvämningsrisken generellt är större vid skyfall än vid höga vattennivåer i Vänern.
- Direkt risk för människors hälsa och säkerhet i samband med översvämningar förekommer endast i viadukter och några naturliga lågpunkter i naturmiljön i Kristinehamns tätort.
- Endast en samhällsviktig verksamhet, transportsystemet, är utsatt för en översvämningsrelaterad risk som klassas som allvarlig. För en stor del av transportsystemet, nationella vägar och järnvägar, har staten ett ansvar att säkerställa funktion och framkomlighet.

Med riskbedömningen som grund kan kommunen göra upplysta och avvägda avsteg från de sannolikhetsnivåer i Vänern som ”Faktablad Vänern” innehåller.

Riskhantering/riskreducering

Riskhantering innefattar de ställningstaganden och åtgärder som vidtas för att förändra eller acceptera risken. Detta kan göras genom att:

- Acceptera risken baserat på att sannolikhet och/eller konsekvenser är låga.
- Dela risktagandet med andra t.ex. genom försäkringar
- Förändra sannolikheten för den oönskade händelse
- Minska konsekvenserna av den oönskade händelsen
- Eliminera riskkällan d.v.s. hotet som ger upphov till risken
- Undvika risken genom att upphöra med verksamheten

Att eliminera riskkällan är inte genomförbart vid översvämningar när klimatforskningen pekar i motsatt riktning. Inte heller att undvika risken genom att upphöra med verksamheten är något alternativ för samhället. Det finns också lagkrav som innebär begränsningar i möjligheten för oss att enbart acceptera riskerna. Då återstår att se på möjligheterna att förändra sannolikheten eller att minska konsekvenserna av översvämningarna.

Fysisk planering

I framtagandet av en ny detaljplan ska översvämningensriskerna hanteras för att säkerställa att människors hälsa och säkerhet inte äventyras enligt lagkrav. Enligt genomförd riskanalys är det endast ett fåtal platser i den bebyggda miljön där en direkt risk för människors hälsa och säkerhet förekommer i järnvägsviadukterna.

Indirekt risk kan dock uppstå genom att transportvägar blir översvämmade vilket kan försvåra exempelvis akuta transporter. Handboken ”Stigande Vatten” tar också upp att det ska vara möjligt för den enskilde att ta sig till och från en byggnad. Kunskapen om indirekta översvämningensrisker är därför avgörande. En hantering av indirekta risker kräver dock ett större sammanhang än en detaljplan.

Sannolikhetsreducering av direkta översvämningensrisker kan ske i detaljplanering av helt oexploaterade områden med hjälp av ett antal verktyg, exempelvis:

FAKTARUTA

Översvämning

Översvämningar kan orsakas av höga vattennivåer i sjöar, höga flöden i vattendrag eller av skyfall.

- Vattennivåer i sjöar stiger när tillrinningen är större än förmågan att avbörda vatten under en längre tid. Låglänta områden längs med sjön är då utsatta för ett översvämningsshot.
- Vattennivåerna i våra vattendrag varierar naturligt över ett år, främst beroende på klimat, reglering och markförhållanden inom avrinningsområdet. En översvämning uppstår när mängden regn- och/eller smältvatten överstiger vattendragets avledande kapacitet.
- Översvämningar till följd av skyfall uppstår när mängden nederbörd överstiger markens infiltrationskapacitet och dagvattensystemens avledningskapacitet. Översvämningar kan uppstå på många, av varandra

- Markens höjdsättning
- Nivå på färdigt golv
- Anordnande av flödesvägar
- Skapande av plats där vattnet kan uppsamlas och fördröjas
- Begränsning av andelen hårdgjord yta på kvartermark
- Krav på genomsläpplighet i mark

Sannolikhetsreducerande åtgärder är lämpliga att använda med kunskap om problemet i ett större sammanhang för att inte flytta översvämningarna inom ett avrinningsområde.

Därför har kommunen valt att här peka på multifunktionella grönområden och ytor i tätorterna som idag har en fördröjande funktion för dagvatten vid skyfall. Kartorna visar även från vilket håll vattnet kommer ifrån, och ibland var det tar vägen efter fördröjning.

Utpekandet av grönområdena ska inte enbart tolkas som restriktionsplanering och konservering av funktion. Förändrad markanvändning kan även ske här men då måste särskild hänsyn tas till sannolikheten för översvämningar vid skyfall, inom respektive avrinningsområde.

4. HÄNSYN

Plan- och bygglagen ställer även krav på att planeringen ska ske till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till exempelvis översvämningsrisker. Genomförd riskanalys pekar på att det är vid skyfall som de största översvämningsriskerna förekommer, vilka kan uppstå överallt. Därmed är lämplighetsdimensionen i lagstiftningen svår att förhålla sig till. Det finns helt enkelt inga platser som helt saknar översvämningsrisk.

Befintlig bebyggelse

En stor del av Kristinehamns tätbebyggda områden är dock redan ianspråktagna och består av befintlig bebyggelse som utvecklats under hundratals år, och som kommer att fortsätta utvecklas framgent. En av de bärande utvecklingsstrategierna för kommunen är också att förtäta, omvandla och förädla, vilket innebär att låta tätorterna utvecklas inom befintligt tätortsområde.

I planläggning och lovgivning har det hittills varit en standardlösning att ställa krav på sannolikhetsreducerande åtgärder så som lägsta golv och/eller marknivå. Sådana åtgärder blir sällan väl integrerade i den befintliga bebyggelsemiljön och är framtagna för nyexploatering på jungfrulig mark.

Det betyder att sannolikhetsreduceringar av direkta översvämningsrisker är svåra eller omöjliga med hjälp av plan- och bygglagens verktyg. Exempelvis tenderar förhöjd marknivå i en detaljplan enbart att flytta översvämningsproblemet till intilliggande kvarter och fastigheter vilket är väldigt problematiskt i den befintliga bebyggelsen.

Då kan direkta såväl som indirekta översvämningsrisker komma att behöva hanteras på andra sätt för att öka samhällets funktionalitet vid översvämningsrisker. Genom att öka kunskapen om och beredskapen för olika typer av översvämningsrisker kan konsekvenserna av en översvämningsrisk i samhället minska, både för samhället som helhet och för den enskilde. Detta görs kontinuerligt i kommunens verksamheter som lyder både under lagen om skydd mot olyckor (LSO) och lagen om kommuner och landstings åtgärder inför och vid extraordinära händelser i fredstid och höjd beredskap, kommunens Risk- och sårbarhetsanalys (RSA).

Teknisk försörjning

För att ge utrymme för ett robust Kristinehamn där vi kan hantera de risker som identifierats behöver funktionalitet i den tekniska försörjningen prioriteras. Den ger grunden för det arbete som övriga samhället behöver genomföra. Eftersom det är befintliga system som ska skyddas handlar det i huvudsak om att säkerställa funktionalitet genom konsekvenslindrande åtgärder. Dessa kan vara:

- Funktionalitetskrav
- Robust infrastruktur
- Beredskap och krishanteringsplanering



Det handlar då om kontinuerligt förbättringsarbete och här vid ska el-försörjning, vatten och avlopp samt framkomlighet prioriteras.

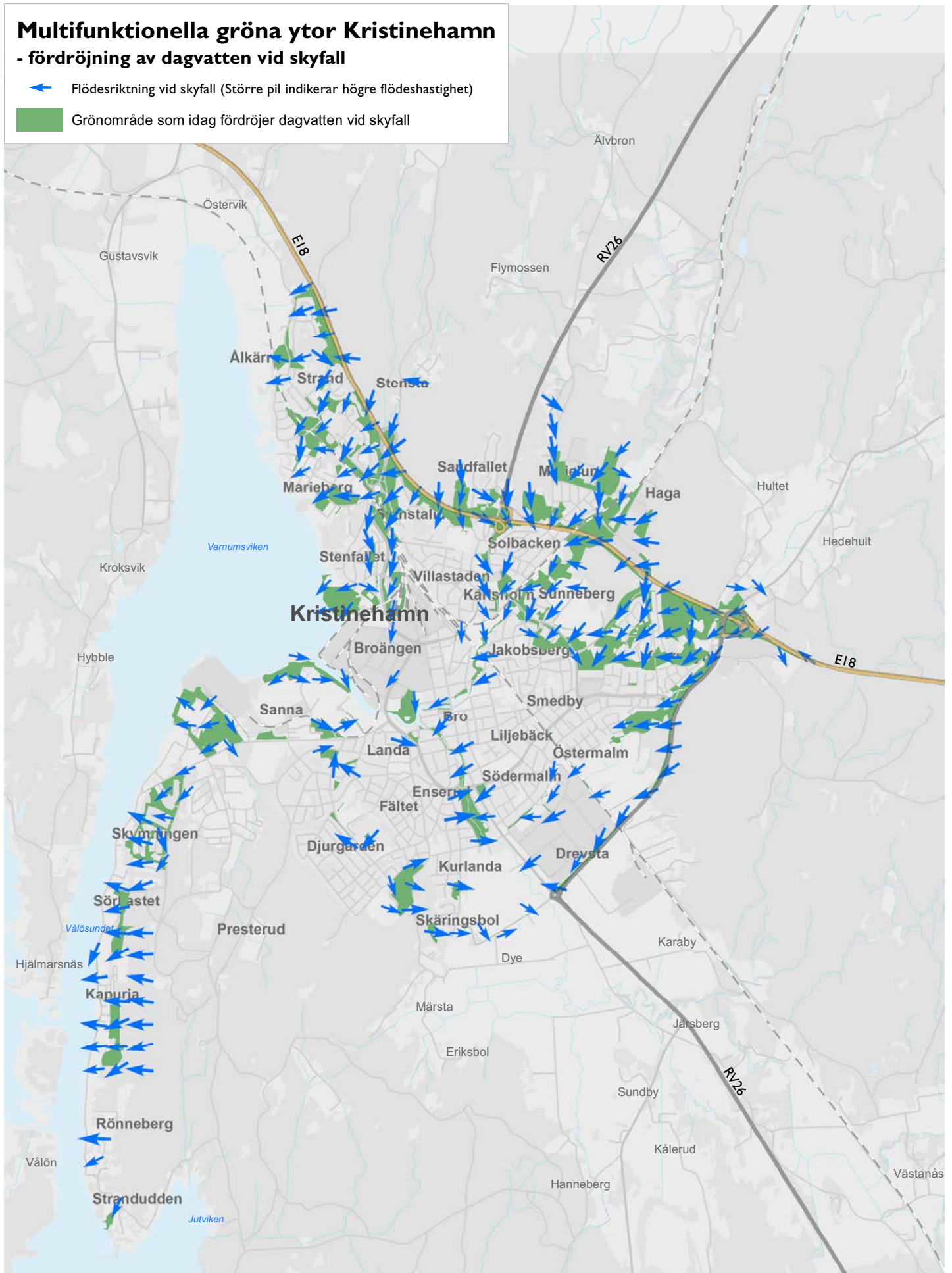
Förhållningssätt:

- Samhällsplaneringen ska utgå från de nivåer och sannolikhetsbedömningar som görs med hänsyn till platsspecifika förutsättningar.
- Samhällsplanering ska ske i förhållande till risker och riskreducerande åtgärder som del i planeringen.
- Indirekta översvämningsrisker hanteras i huvudsak enligt annan lagstiftning än plan- och bygglagen.
- Fortsatt detaljplanering och lovgivning ska beakta aktuell kunskap i kommunen.

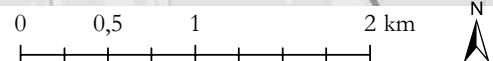
Mer om detta i pågående arbete med Översvämningsplan...

Multifunktionella gröna ytor Kristinehamn - fördröjning av dagvatten vid skyfall

-  Flödesriktning vid skyfall (Större pil indikerar högre flödes hastighet)
-  Grönområde som idag fördröjer dagvatten vid skyfall



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakälla: ©Lantmäteriet, DHI

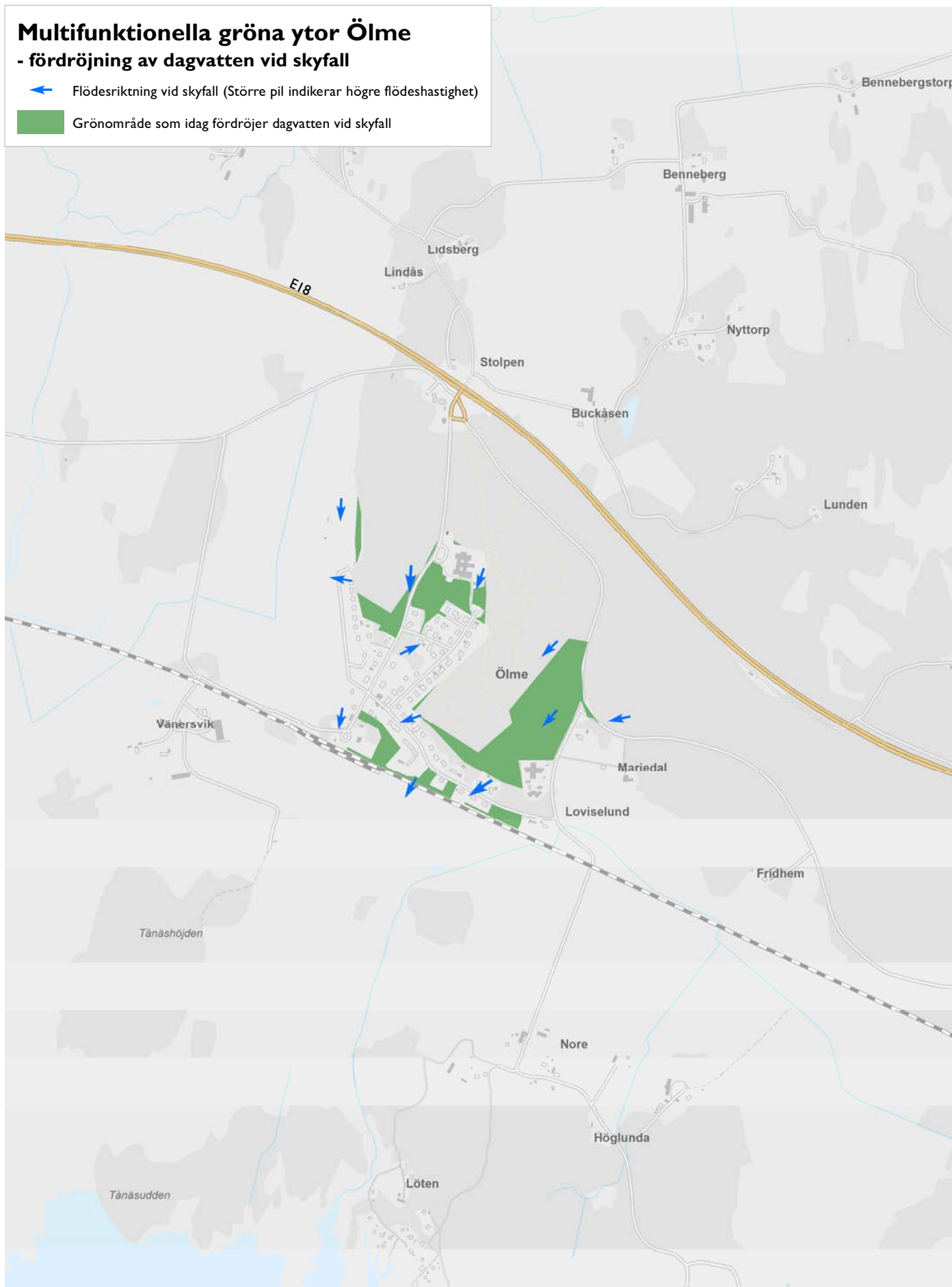


4. HÄNSYN

Multifunktionella gröna ytor Ölme - fördröjning av dagvatten vid skyfall

← Flödesriktning vid skyfall (Större pil indikerar högre flödes hastighet)

■ Grönområde som idag fördröjer dagvatten vid skyfall



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakälla: ©Lantmäteriet, DHI

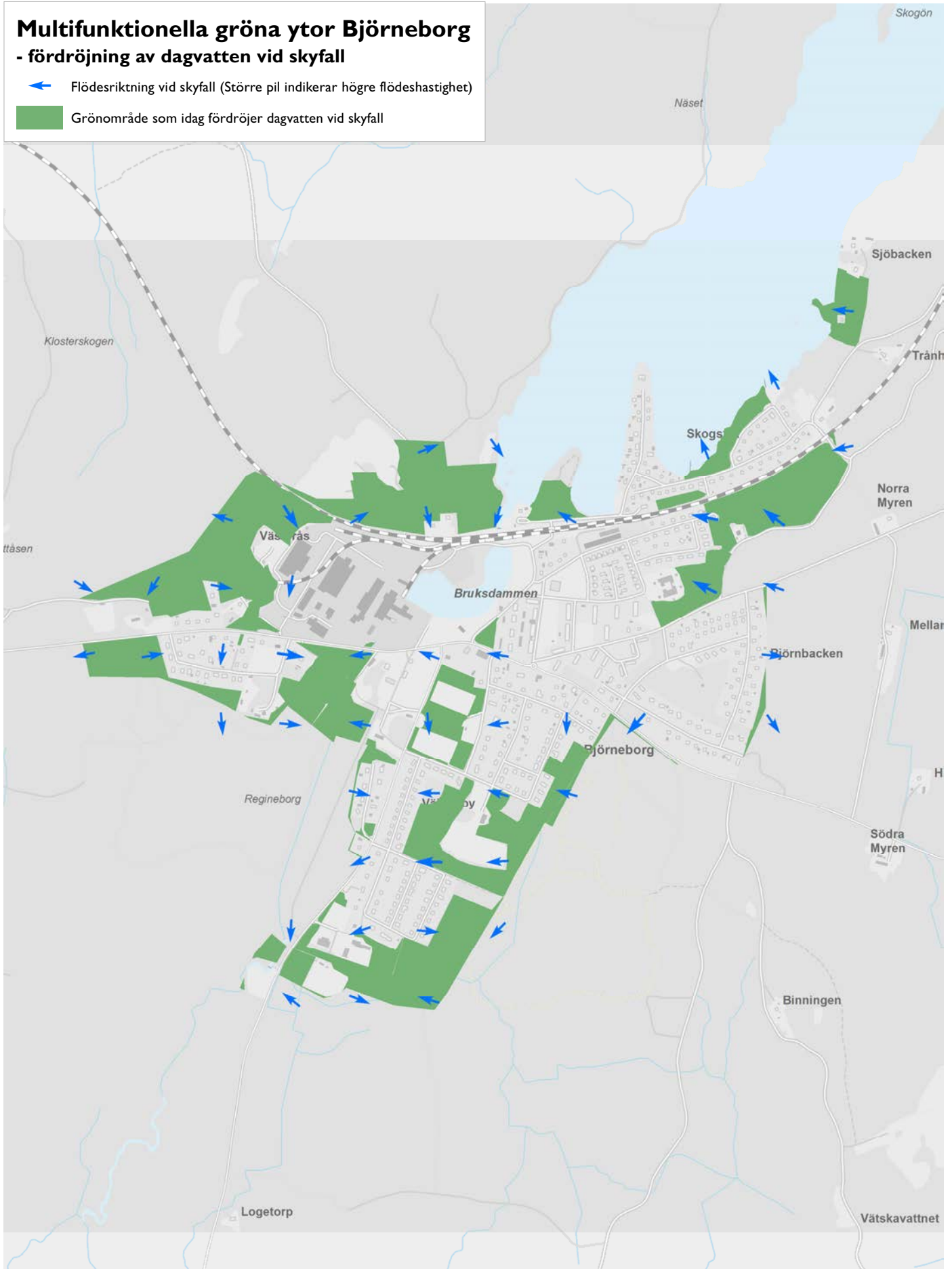
0 0,125 0,25 0,5 km



Multifunktionella gröna ytor Björneborg - fördröjning av dagvatten vid skyfall

← Flödesriktning vid skyfall (Större pil indikerar högre flödes hastighet)

■ Grönområde som idag fördröjer dagvatten vid skyfall



Framställt av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Datakälla: ©Lantmäteriet, DHI

0 0,125 0,25 0,5 km



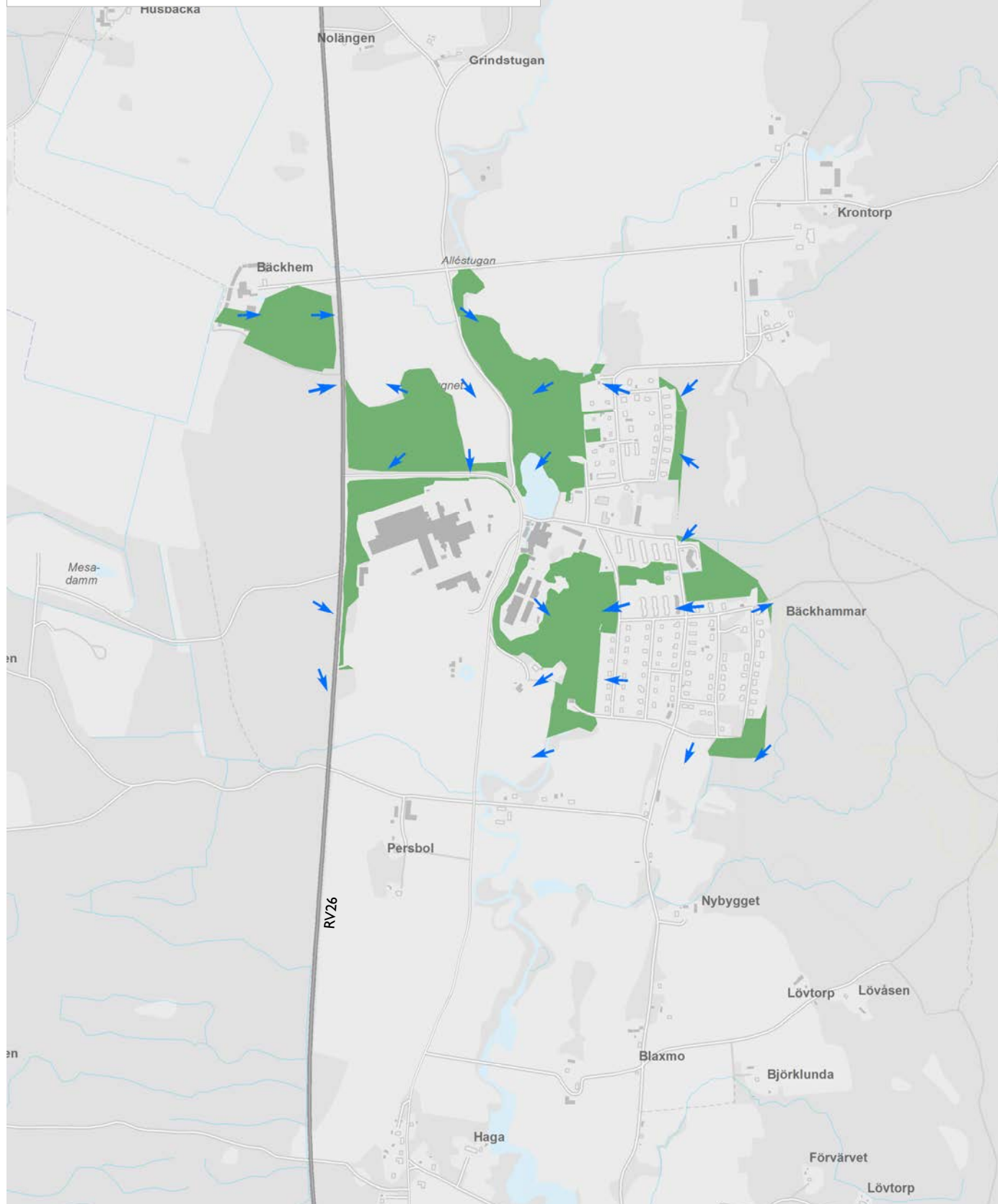
4. HÄNSYN

Multifunktionella gröna ytor Bäckhammar

- fördröjning av dagvatten vid skyfall

← Flödesriktning vid skyfall (Större pil indikerar högre flödes hastighet)

■ Grönområde som idag fördröjer dagvatten vid skyfall



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
Data källa: ©Lantmäteriet, DHI

0 0,125 0,25 0,5 km



Olycksrisker

Till farliga anläggningar brukar räknas alla anläggningar som genom sin verksamhet kan orsaka brand, kemikalieutsläpp och explosioner, och som genom sina farliga egenskaper kan skada människor, miljö och egendom. I Kristinehamns kommun är ett flertal verksamheter klassade som farliga anläggningar. I planering av nya bostäder och verksamheter kräver farliga anläggningar ofta hänsyn i form av skyddsavstånd.

Farligt gods är ämnen och föremål som på grund av sina kemiska eller fysikaliska egenskaper kan orsaka skador på liv, hälsa, miljö eller egendom vid transport. Farligt gods kan till exempel ha explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva eller frätande egenskaper. Inom Kristinehamns kommun utgör E18 och riksväg 26, primärvägar för transporter av farligt gods via landväg. Värmlandsbanan samt Inlandsbanan är primärvägar för farligt gods via järnväg. Leveranser sker av farligt gods till Akzo Nobel via landsväg, järnväg och sjövägen. Leveranser av farligt gods sker också till Scania i Björneborg via landsväg (väg 603).

Vid planering utmed transportleder för farligt gods bör erforderlig riskhänsyn tas.

Risk för ras, skred och erosion

En översiktlig skredriskinventering har genomförts i Kristinehamn och Bäckammars tätorter. Inventeringen är en kartläggning av jordförhållanden och topografiska förhållanden för att klargöra var förutsättningar för ras och skred finns, och pekar på var detaljerade undersökningar av markstabiliteten bedöms vara skäligen att utföra. Däremot visar inte inventeringen någon fullständig riskanalys av kartlagda områden. Kända områden där förutsättningar för ras och skred finns är markområden längs med vattendragen Varnan, Vassgårdåälven och Lötälven i Kristinehamn samt Visman i Bäckhammar. Det finns även en översiktlig kartläggning av erosionsförhållanden och erosionsförutsättningar vid stränderna inom kommunen. Kartläggningen pekar inte ut några strandområden med erosion, men risk för erosion vid några stränder längs med Väneren och Skagern.

Kommunens nu gällande risk och sårbarhetsanalys (RSA) pekar på att förutsättningarna för ras och skred kan antas förändras över tid i takt med klimatförändringarna, vilka bland annat kan leda till ökad mängd nederbörd och därmed ökad vattenföring i våra vattendrag. Kända ras i andra kommuner har ofta inträffat i samband med särskilt höga flöden i vattendrag. Bedömningen är dock generell och några fördjupade lokala riskanalyser har ej genomförts.

Förhållningssätt:

- Samhällsplaneringen ska utgå ifrån att skydda de verksamheter som kräver hänsyn i form av skyddsavstånd, för att värna verksamheternas möjlighet att utvecklas.
- Riskanalyser och därpå följande intresseavvägningar ska göras när mer detaljerad planering genomförs.
- Utredningar om geoteknik krävs före byggande i områden där skredrisk kan antas föreligga.

Riksintressen

Riksintressen är statens anspråk på den kommunala samhällsplaneringen och finns lagstadgade i miljöbalkens tredje och fjärde kapitel. Staten har ett ansvar att vid behov göra en översyn av samtliga riksintressen enligt 3 kap MB. De myndigheter som enligt hushållningsförordningen har ansvar för respektive riksintresseanspråk ska ha aktuella värdebeskrivningar och i vissa fall nya geografiska avgränsningar för intressena. För att kommuner ska kunna hålla översiktsplanen aktuell, krävs att också statens anspråk på de kommunala planerna hålls aktuell. Detta gäller så väl riksintresseanspråk som andra planeringsunderlag. Riksintresse-instrumentet härstammar från den fysiska riksplaneringen och inom den fanns även en tanke om att kommunerna skulle kunna påverka riksintressena genom dialog med staten i översiktsplaneringen.

För riksintressen enligt 4 kap 1-2§ MB saknas en sådan översyn och en värdebeskrivning för intresset. Därför kvarstår riksintresse Vänern med öar och skärgård, utan att dess värden tydligt preciseras. Kristinehamns kommun menar att en sådan översyn och förnyelse skulle underlätta möjligheten för att kommunen ska kunna tillgodose riksintresset.

Riksintresse naturvård

Kommunen rymmer ett flertal områden utpekande som riksintresse för naturvård. Dessa redovisas i kartan för riksintressen. Avsikten med dessa utpekanden är att ge miljöerna skydd genom bindande beslut och därmed även bidra till att miljöerna sköts och vårdas för framtiden. Flertalet av områden är därför föremål för bildande av naturreservat, några av dem är redan naturreservat eller utpekade som Natura 2000.

Förhållningssätt:

- Riksintressena har erforderligt skydd.
- Kommunen avser fortsätta ingå i arbetet med att bevara, utveckla och tillgängliggöra naturområden med höga värden.
- Vid vägning mot andra riksintressen är det kommunens uppfattning att vårda, värna, visaperspektivet inom naturvärden bör ges stor tyngd.











Riksintresse friluftsliv 3 kap 6 § samt 4 kap 1-2 §§

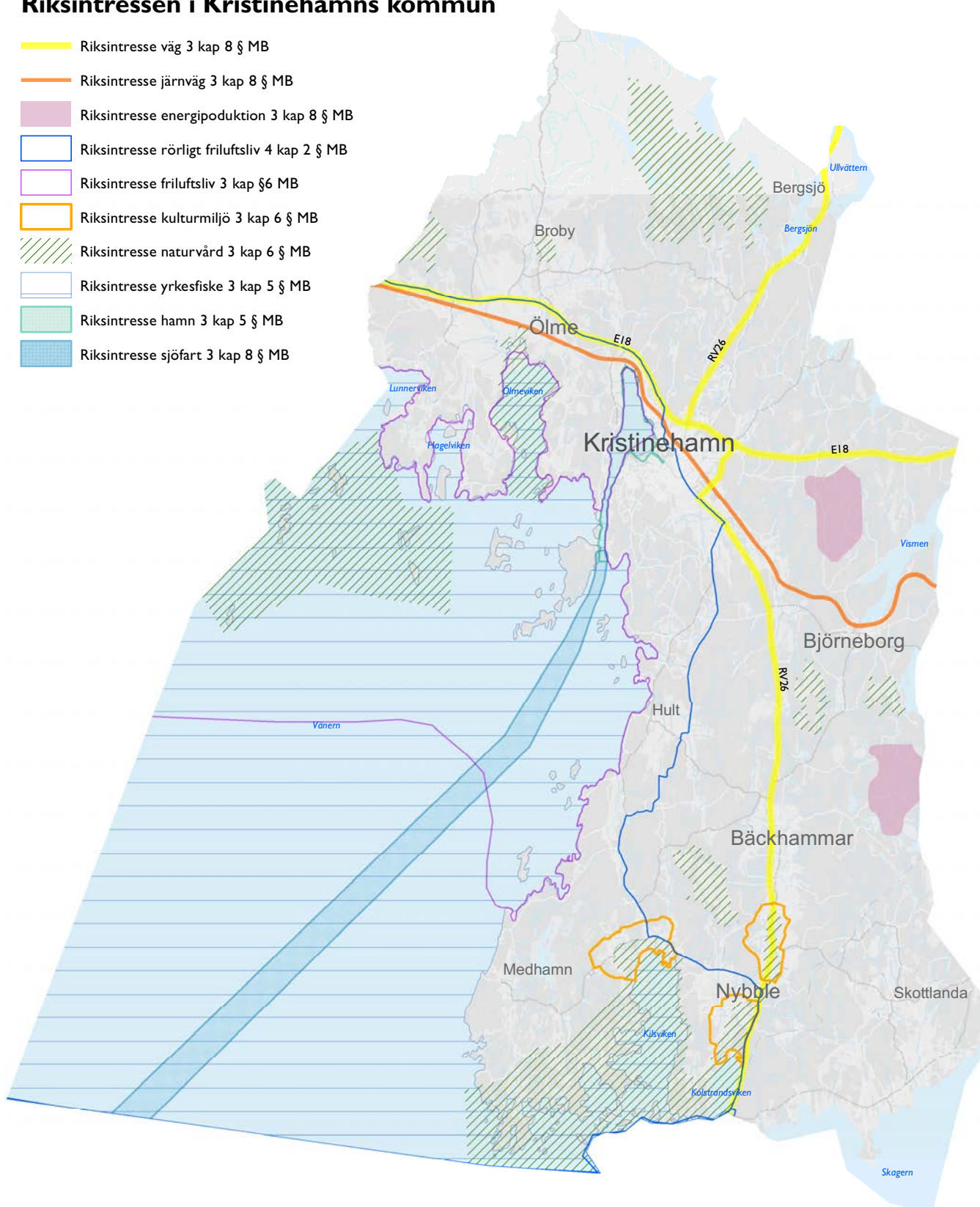
Enligt miljöbalkens 4 kap är Vänern med öar och strandområden av riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i kustområdet. Utöver detta är Norra Vänerskärgården utpekad som riksintresse enligt 3 kap 6 §. Inom det område som pekats ut i miljöbalkens kapitel 4 1-2 §§ har fastlagt ska turismen och friluftslivet, främst det rörliga friluftslivet, särskilt beaktas vid bedömning av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Enligt 4 kapitlets riksintressen är det till skillnad från rikstinressena i 3 kapitlet helhetsvärdena som bedöms vara av riksintresse. Vad dessa helhetsvärden består av är alltså inte preciserat i en värdebeskrivning.

Förhållningssätt:

- Kommunen arbetar med ett flertal projekt för att tillgängliggöra Vänern med dess friluftsmässiga kvalitéer. Projekten drivs i flera fall i samarbete med bland andra länsstyrelsen inom de naturreservat som finns i Vänerskärgården, där målet är att tillgängliggöra naturmiljöerna.
- Friluftsförhållningarna är en viktig del i att förverkliga kommunens vision och satsningar inom detta område.
- I översiktsplanens LIS-utpekande finns också områden utpekade för att stärka näringsliv och service, besöksnäring, i anslutning till Vänern.
- Vid vägning mellan riksintresset naturvård och rekreation är det rekreativvärden som bör prioriteras framför naturvården. Naturvärdena är dock grunden för de flesta rekreativområdena.

Riksintressen i Kristinehamns kommun

-  Riksintresse väg 3 kap 8 § MB
-  Riksintresse järnväg 3 kap 8 § MB
-  Riksintresse energiproduktion 3 kap 8 § MB
-  Riksintresse rörligt friluftsliv 4 kap 2 § MB
-  Riksintresse friluftsliv 3 kap §6 MB
-  Riksintresse kulturmiljö 3 kap 6 § MB
-  Riksintresse naturvård 3 kap 6 § MB
-  Riksintresse yrkesfiske 3 kap 5 § MB
-  Riksintresse hamn 3 kap 5 § MB
-  Riksintresse sjöfart 3 kap 8 § MB



Framställd av Kristinehamns kommun. ÖVERSIKTSPLAN SAMRÅDSHANDLING 2017
 Datakällor: © Lantmäteriet, Naturvårdsverket, Länsstyrelserna, Trafikverket, Riksantikvarieämbetet,
 Energimyndigheten, Havs- och vattenmyndigheten

0 2,5 5 10 km



4. HÄNSYN

Riksintresse kulturmiljö

Kristinehamns kommun rymmer tre områden, Visnum, Visnums Kil och Värmlands Säby, utpekade som riksintressen för kulturmiljö och redovisas i kartan i avsnittet som behandlar kulturmiljövård. De tre områdena rymmer en rad olika kulturmiljöer med såväl förhistoriska lämningar som herrgårdsmiljö från 1700-talet. Riksintresseområdena omfattas av områdesbestämmelser i avsikt att reglera bevaransvärd miljö och byggnader. (se avsnitt med tillhörande karta under rubriken Kulturmiljövård.

Förhållningssätt:

- Kommunen anser att riksintresseområdena är tillgodosedda i form av formellt skydd. Vården för områdena sker genom riktade stöd till vård av fornlämningar, kyrkor samt till byggnadsminnet Värmlands Säby.
- Arbetet med att tillgodose riksintresseområdena är i huvudsak inriktat på vård och tillgängliggörande.

Riksintresse för kommunikationer

Riksintresse kommunikationer finns inom Kristinehamns kommun för järnväg, sjöfart och väg. Vägarna E18 och riksväg 26 söderut från E18 samt järnvägen Värmlandsbanan är av riksintresse.

Kristinehamns hamn bedöms av Trafikverket vara av riksintresse för sjöfarten eftersom hamnen har en omfattande godshantering med möjlighet till fortsatt utveckling. Dessutom är farleden som leder till Kristinehamns hamn riksintresse. Utpekandet som riksintresse ska skydda farledens funktion och utgörs därmed av farledens navigerbara yta begränsad av djupkurvan som markerar farledens djup.

Förhållningssätt:

- Översiktsplanen pekar ut samtliga transportslag som avgörande förutsättningar för kommunens fortsatta utveckling och med de ställningstaganden som finns under markanvändningskapitlet tillgodoses även dessa riksintressen.

Riksintresse för energiproduktion och distribution

Energimyndigheten har pekat ut två områden som riksintresse för vindbruk inom Kristinehamns kommuns gränser.

Förhållningssätt:

- Tillstånd för vindkraftsparker finns i dessa områden, och därmed är riksintresset tillgodosett.

Riksintresse för yrkesfiske

Hela Vänerns vattenyta är utpekad som riksintresse, utan någon ytterligare beskrivning om värdekärnor eller inressen som är särskilt betydelsefulla.

Områden som är av riksintresse för yrkesfisket är utpekade inom havsområde, sjöar och vattendrag samt för fiskehamnar. Syftet med utpekandet är att områdena ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande. Gynnande för riksintresset är att bevara områden som är viktiga områden för kommersiellt viktiga arter. Ansvarig myndighet är numera Havs- och vattenmyndigheten och de värden som riksintresseområdena rymmer handlar om faktorer som är av betydelse för yrkesfisket. Yrkesmässigt fiske i Vänern har lång tradition och är ett viktigt inslag i lokal kulturhistoria. Antalet yrkesverksamma fiskare har minskat i takt med ökad rationalisering. Totalt finns idag ett 70-tal yrkesfiskelicenser för Vänern. Av dessa är det ca 50 som är aktivt utövande yrkesfiskare. De totala fångsterna har under lång tid varit relativt stabila trots det minskande antalet fiskare. Mängderna varierar något mellan åren men rör sig i genomsnitt kring ca 500 ton/år. Det är främst gös och siklöja (löjrom) som svarar för större delen av fångstvärdena. Inom kommunen finns idag 8 licenser för yrkesfiskare boende i kommunen.

Förhållningssätt

- Yrkesfisket i kommunen bedöms ha ökade möjligheter att utvecklas dels gös, siklöja och sik. Den senare är beroende av förbättrad miljöstatus. Åtgärder för att hejda igenväxningen och skapa bra biotoper för rovfisk såsom gös, gädda och abborre i Vänern bör planeras och genomföras där kommunen har rådighet över stranden.
- Kristinehamns kommun pekar inte ut någon förändrad vattenanvändning i planförslaget och anser därför att riksintresset inte äventyras.
- Kristinehamns kommun anser att en precisering av intresset måste ske om det ska fylla någon praktisk funktion. Vänerns vattenvårdsförbund har tidigare redovisat viktiga fiske- och reproduktionsområden för de ekonomiskt betydelsefulla arterna i Vänern. Dessa områden skulle förslagsvis kunna utgöra grunden för en kommande precisering. Kommunen önskar att Länsstyrelsen för denna information vidare till Havs- och vattenmyndigheten och Boverket.

Genomförande och uppföljning av översiktsplanens intentioner

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste styrdokument för den framtida utvecklingen. Syftet med att revidera översiktsplanen är att få en plan som är mer aktuell och anpassad till nya lagar och bestämmelser och som uttrycker kommunens samlade utvecklingsvilja.

Uppföljning och arbetsrutiner

Enligt beslutet om uppdraget att revidera översiktsplanen (2014-09-25 §85) står: ”att i den kommande översiktsplanen ska kommunens lokala tillväxtprogram (LTP) och investeringsplan integreras. Översiktsplanen (inklusive LTP och investeringsplan) ska därefter följas upp årligen i samband med årsbokslut”.

I samband med uppstarten av revideringen av ÖP togs också en ny vision för kommunen fram som den nya ÖP förhåller sig till.

För att tydliggöra kopplingen mellan kommunens styrmodell innehållande vision, mål och prioriterade områden och ÖP som styrdokument så behöver allt detta upparbetas i en ny rutin.

Det behöver sammanställas vilka de konkreta objekten eller åtgärderna är varje år (som ÖP ger stöd för). Det skulle medföra en god uppföljning av vad ÖP samlat innebär och ge kommunen en samlad bild av olika tidsperspektiv och kostnader för olika delområden.

Det skulle behöva bedömas vad varje enskilt objekt utpekade i ÖP medför gällande intäkter och utgifter för kommunen. Först därefter går det att få en samlad bild av helheten och vilken prioriteringsordning som kan göras mellan olika projekt och hur lång tid det kan beräknas ta för genomförande.

Det är också lagstadgat att en översiktsplan varje mandatperiod ska aktualitetsprövas. Det innebär att kommunen ser över om översiktsplanens innehåll fortfarande är aktuell under nästkommande mandatperiod.

Boverket förordar en rullande planering där det i teorin hela tiden kan pågå en översiktlig planering, där en kommun ständigt uppdaterar nya planeringsunderlag. Detta kan exempelvis motsvaras av dokument så som trafikplan, översvämningssplan, grönstrukturplan, avfallsplan eller energi- och klimatplan.

Fortsatt arbete

Det som vi inte har valt att fördjupa vår kunskap i vid denna revidering är bland annat övergripande ställningstaganden för:

- Fördjupat underlag för skolor och servicefunktioner
- Fördjupade analyser av utredningsområdena
- Fördjupade utredningar av reservvatten och dagvatten (samt kunskap motsvarande en VA-plan)
- Fördjupat underlag för kommunens kulturmiljöer

Källförteckning

Kommunala styrdokument med koppling till ÖP

- Kulturmiljöprogram (1991)
- Översiktsplan 2004, (2006) <http://www.kristinehamn.se/boende-miljo/oversiktsplan-2004>
- Besöksplan (2014)
- Risk- och sårbarhetsanalys (2015)
- Näringslivspolitisk plan (2017)
- Trafikplan för Kristinehamns kommun (2017)
- MKB Översiktsplan (2017)
- Översvämningsplan (under bearbetning)
- Riktlinjer för bostadsförsörjning (under bearbetning)
- Centrumvision Kristinehamns kommun (under bearbetning)

Planeringsunderlag:

- Lokalt tillväxtprogram, Kristinehamns kommun (2015)
- Sammanställning av dialogturnén ”Tyck om Kristinehamn”, Kristinehamns kommun (2016)
- Resvaneundersökning, Region Värmland (2014)
- Vattenvårdsprojektet: Lokal planering och organisation för förbättring av övergödnings- och föroreningsituationen i Varnumsviken och Ölmeviken i norr Väneren - kunskapsunderlag och modell för lokala vattenvårdsåtgärder, (2012)
- Vassplan och vasspolicy för Kristinehamns kommun - styrdokument för planering av kommunal vassröjning vid Väneren - rapport med strategi, policy och skötselplan för kommunens stränder men även andra stränder i kommunen som geografiskt område, (2008)
- Kommunal skog och skogsskötsel - rapport med utredning inkl. utvärdering av 1988 års skogsskötselplan och koppling till hållbar utveckling - innehåller förslag till planering och åtgärder - underlag för vidare arbete med grönstrukturplan, skötselplaner för kvartersnära skog, rekreationsskog, besöksmål etc.

Utredningar

- WSP (2013)
- Utredning höghastighetsbana, Norsk Bane (2016)
- Bostadsmarknadsanalys (2015)
- ÅVS Oslo-Stockholm, Trafikverket (2017)
- Förstudie avseende spåranslutning Kroksvik (2010)
- Utredning tågstopp Björneborg, Kristinehamns kommun (2017)

Pågående planarbete

- FÖP Västra Vålösundet (samrådsförslag)
- Planprogram för Norra höja (planprogram)
- Detaljplan för Presterud (samrådsförslag under bearbetning)

Regionala och nationella planer och program

- Ditt Värmland, Länsstyrelsen Värmland (1989)
- Regionala miljömål, Länsstyrelsen Värmland
- Värmlandsstrategin 2014-2020, (2014)
- Länstransportplan för regional transportinfrastruktur i Värmland 2014-2025
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Värmland 2017-2021, (2016)
- Örebroregionens utvecklingsstrategi, (2010)
- Regional översiktlig planering – rumsligt perspektiv på utvecklingsstrategi för Örebroregionen, (2011)
- RUP Örebroregionen (remiss 2017)
- Uppföljningsbara mål för hållbar fysisk samhällsplanering, Boverket (2015)

Övriga källreferenser:

Kommungruppsindelning, SKL (2017)

<http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/kommungruppsindelning-2017.html>

Vision för Sverige 2025 (Boverket, 2012)

<http://sverige2025.boverket.se/>

”Kommunal tillväxt – konsten att hantera lokala förutsättningar” (Fjertorp, Larsson, Mattisson 2012)

<https://lucris.lub.lu.se/ws/files/5750657/3132583.pdf>

Kristinehamns kommun tar fram en ny kommunomfattande översiktsplan - var med och tyck till!

Du som kommuninvånare har nu en möjlighet att tycka till om kommunens första förslag till ny översiktsplan. Plan- och bygglagen reglerar genom olika typer av planer användningen av mark- och vattenområden. Översiktsplanen anger kommunens långsiktiga utvecklingsvilja och fungerar sedan som riktlinjer för kommunens mark- och vattenanvändning.

Förslaget till ny översiktsplan tas fram i enlighet med lagstyrd process och kommer efter samrådstitiden att bearbetas till ett utvecklat förslag som visas upp vid ytterligare ett tillfälle. Det slutliga förslaget bearbetas därefter ytterligare en gång inför beslut i kommunfullmäktige. Översiktsplanen kommer sedan att fungera som en vägledning för efterföljande planering och prövning.

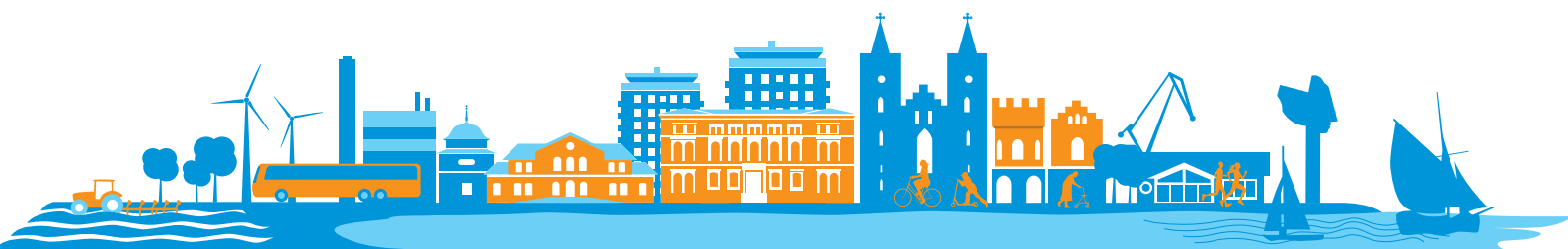
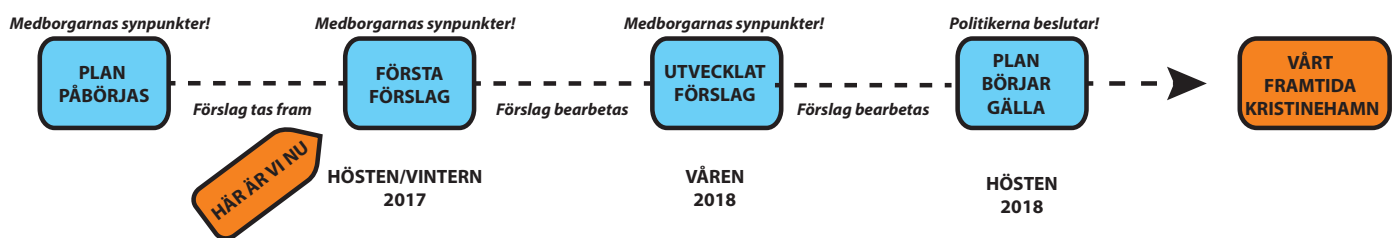
Vi vill veta vad Du tycker om vårt förslag!

Du kan läsa mer om översiktsplanering på vår hemsida och lämna in dina skriftliga synpunkter på vår e-postadress: plan@kristinehamn.se

Alternativt till vår postadress:

Kristinehamns kommun, 1. Planeringsavdelningen, 68184 Kristinehamn

Eller tyck till på kommunens facebooksidea eller instagramkontot @planeringsavdelningen



ÖVERSIKTSPLAN KRISTINEHAMNS KOMMUN