



**PROGRAMSAMRÅD**



# Planprogram för Broängen

*Visioner och förutsättningar för önskad stadsutveckling i Broängen*

Föreliggande planprogram är framtaget av tjänstepersoner på Kristinehamns kommun.

Projektgruppen består av representanter från:  
Kommunledningsförvaltningen

- Samhällsplaneringsavdelningen

Tekniska förvaltningen

- Offentlig miljö
- Vatten och Avfall
- Projekt och styrning

Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen

- Miljö och hälsa
- Bygglövsavdelningen

Närsam

- Näringslivssamverkan Kristinehamn AB

Planprogrammets styrgrupp består av Samhällsplaneringschef, Enhetschef detaljplanering, Näringslivschef/VD Närsam, VD AKI. I arbetet med framtagandet av planprogrammet har dels NCM Development varit med som stöd och det har även skett möten och dialoger med andra externa parter.



Karta: Visar planområdet i förhållande till Kristinehamns tätort med stationshuset i nordöst och stadshotellet i sydöst.

<b>Inledning</b>	<b>4</b>
Vad är ett planprogram? .....	4
Lagrum .....	4
Bakgrund .....	4
Uppdrag .....	5
Syfte och mål .....	5
Process .....	6
Planhandlingar .....	7
Tidsplan .....	7
Läge .....	7
<b>Tidigare ställningstaganden</b>	<b>8</b>
Handelsutredning Norra Höja 3:2 Kristinehamn .....	8
Översiktsplanen .....	9
Logistikstrategi .....	9
Detaljplaner .....	10
Övriga ställningstaganden .....	10
<b>Förutsättningar</b>	<b>11</b>
Markägoförhållanden .....	11
Karaktär och kulturhistoria .....	11
Gator och trafik .....	13
Teknisk infrastruktur .....	15
Risk och störningar .....	16
<b>Programförslag</b>	<b>18</b>
Framtidsbild - Broängen 2050 .....	19
Strukturplan - Framtidsbild Broängen .....	20
Gestaltning och karakteristiska drag .....	21
Markanvändning .....	23
Gator och trafik .....	26
Teknisk försörjning .....	31
<b>Genomförande</b>	<b>32</b>
Broängens omvandling .....	32
Övriga processer till följd av planprogrammet .....	33
Konsekvenser .....	34

# Inledning

## Vad är ett planprogram?

Ett planprogram syftar till att översiktligt utreda ett områdes förutsättningar och visioner avseende framtida mark- och vattenanvändning, men är inte juridiskt bindande. Planprogrammet formulerar mål och övergripande förutsättningar för en idé inom ett planområde och kan landa i flera visioner för en plats. Kommunen samråder om programmet med allmänhet och andra intressenter som därmed har möjlighet att lämna synpunkter och inspel innan inriktningen är fastställd. Ett planprogram utgör ett bra underlag till fortsatt planering och kan komma att ligga till grund för ett eller flera detaljplaneuppdrag. En detaljplan är ett juridiskt bindande dokument som reglerar hur mark och vatten får användas inom ett visst område. Den kan även reglera var byggnader får placeras och hur dessa ska utformas. Olika detaljplaner har olika syften och reglerar därför olika saker. Kravet att upprätta en detaljplan uppstår alltid när det behöver göras större förändringar i befintlig bebyggelsestruktur och när tidigare oexploaterade mark- och vattenområden ska tas i anspråk för ny bebyggelse. Det är kommunen som avgör när och var en detaljplan ska upprättas.

Efter beslut om godkännande av ett planprogram följer ett arbete med både kort- och långsiktiga processer. För de åtgärder som ej har stöd i gällande detaljplan kommer området att behöva detaljplaneras utifrån respektive fastighetsägares intresse och i linje med planprogrammet. I samband med detaljpaneläggning ges ytterligare möjlighet för allmänhet och sakägare att lämna synpunkter inom ramen för respektive detaljplaneprocess.

## Lagrum

Planprogrammets utformning och process regleras främst genom 5 kap. Plan- och bygglagen (2010:900). Processen justeras tillika av Miljöbalken (1998:808) och då främst genom 6 kap.

## Bakgrund

Kommunens beslut att ta fram ett planprogram för Broängen är ett resultat av ställningstaganden och rekommendationer i kommunens översiktsplan från 2021 och en handelsutredning från 2019. Genom att ta fram ett planprogram för Broängen ges en möjlighet att utreda platsens förutsättningar och lämplighet för önskad användning, med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Broängen är ett tidigare industriområde som ligger i direkt anslutning till centrum i ett semicentralt men starkt externhandelsområde med både dagligvaru- och sällanköpshandel.

Det centrala läget med stora livsmedelskedjor och sällanköp i Broängen är både positivt och negativt, när det kommer till flöde av människor. Samtidigt som det kan dra bort besökare *från* centrum, är avstånden så korta att etableringarna i Broängen även kan bidra med besökare *till* centrum. Lokaliseringarna är ganska unika för Sverige och borde kunna nyttjas genom att försöka bygga ihop de centrala delarna, med besöksattraherade mål, den nya stadsparken och handelslokaler där stadens mer centrala delar kommer ha detaljvaruhandel, dvs en mer specialiserad handel samt restauranger och annan kommersiell service.

Handelns strukturomvandling i kombination med nya köpbeteenden ökar kraven på kommunens förmåga att genom planering och markpolitiska åtgärder skapa en mindre splittrad handelsupplevelse, och samtidigt fylla platser med innehåll som skapar liv och rörelse. Enligt den handelsutredning som togs fram 2019 skulle ökad handel i kommunens starkaste handelsområde Broängen stärka Kristinehamn som handelsplats och skapa minimal negativ effekt för redan

etablerad handel. Karlstadsvägen och Västra Ringvägen utgör en viktig stadsentré och genomfart vars intryck skulle förbättras genom en omvandling till ett tydligare handelsområde.

Syftet med att använda skedet med program i Broängen är att tydligare kunna formulera en önskad målbild och att kunna arbeta i en bred process med berörda fastighetsägare innan inriktningen är fastställd.

## Uppdrag

8 maj 2023 fattade kommunstyrelsen beslut om att ge kommunledningsförvaltningen i uppdrag att ta fram ett planprogram för Broängen. (KS/2023:152)

## Syfte och mål

Planprogrammet syftar till att främja en kommersiell utveckling i Broängen genom att undersöka kommunens och befintliga fastighetsägares viljeinriktning, samt säkerställa etableringsmöjligheter för verksamheter och volymhandel i området.

Planprogrammet har som mål att skapa goda förutsättningar för önskad utveckling av Broängen både på kort och lång sikt. Arbetet förväntas underlätta framtida detaljplanearbete genom att översiktligt sammanställa områdets potential och förutsättningar med hänsyn till lämplig och önskad användning av området. Planprogrammet ämnar bidra till att handelsutvecklingen i Broängen sker strukturerat och med rätt innehåll, vilket är en grund för det fortsatta utvecklingsarbetet inom kommunen.

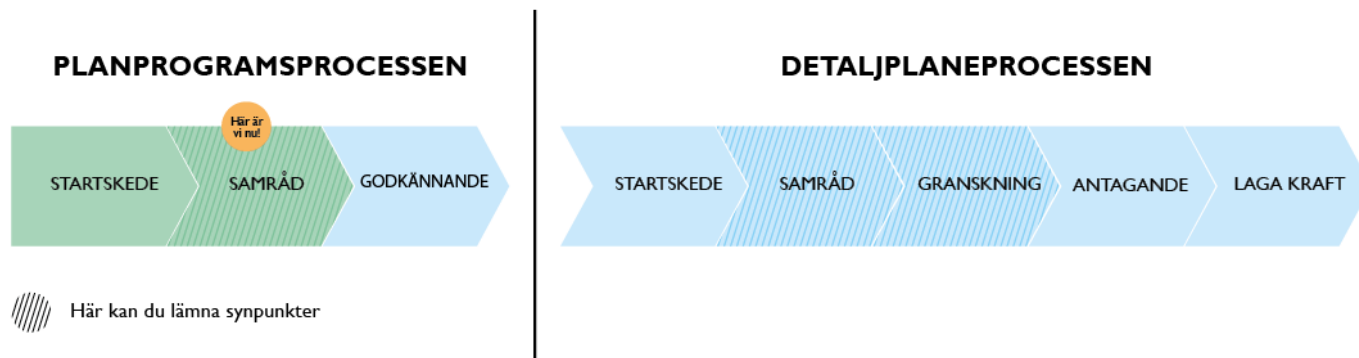
## Process

Planprogrammet för Broängen syftar till att ge uttryck för en samlad bild av områdets framtida utveckling och innehålla avvägningar mellan olika allmänna intressen. För att uppnå detta krävs ett deltagande från många olika aktörer. Utöver kommunen har näringsliv, statliga myndigheter, privatpersoner med flera viktiga roller och olika möjligheter att styra utvecklingen. Dialogarbete av olika slag är en viktig del i framtagandet av planprogrammet för Broängen.

Planprogrammet har tagits fram av en förvaltningsövergripande projektgrupp i nära samarbete med en konsult inom fastighetsutveckling. Utöver detta har informations- och arbetsmöten samt intervjuer hållits med fastighetsägarna i området, Kristinehamns industrifastigheter AB (AKI) och projektets styrgrupp.

I plan- och bygglagens 5 kapitel finns reglerat hur den juridiska processen för framtagandet av ett planprogram ska gå till (se illustration nedan). När kommunen ändrar eller upprättar ett planprogram ska planförslaget samrådats med allmänheten och berörda myndigheter. Under framtagandet av ett planprogram finns således möjlighet för allmänheten att lämna synpunkter på förslaget. Detta sker vid ett tillfälle, under samrådet. Efter att samrådets remisstid är över sammanställs de inkomna synpunkterna med kommunens ställningstagande. Efter att planförslaget har färdigställts lämnas det för politiskt beslut om godkännande i kommunfullmäktige.

Ett godkänt planprogram kan ge upphov till flera utvecklingsprocesser. Vissa åtgärder går att genomföra direkt med bygglov, medan andra kan behöva ny detaljplan. Ett planprogram kan även belysa andra behov och åtaganden som för kommunen anses aktuellt att jobba vidare med.



## Planhandlingar

- Denna planbeskrivning
- Miljöundersökning enligt 6 kap 5§ MB

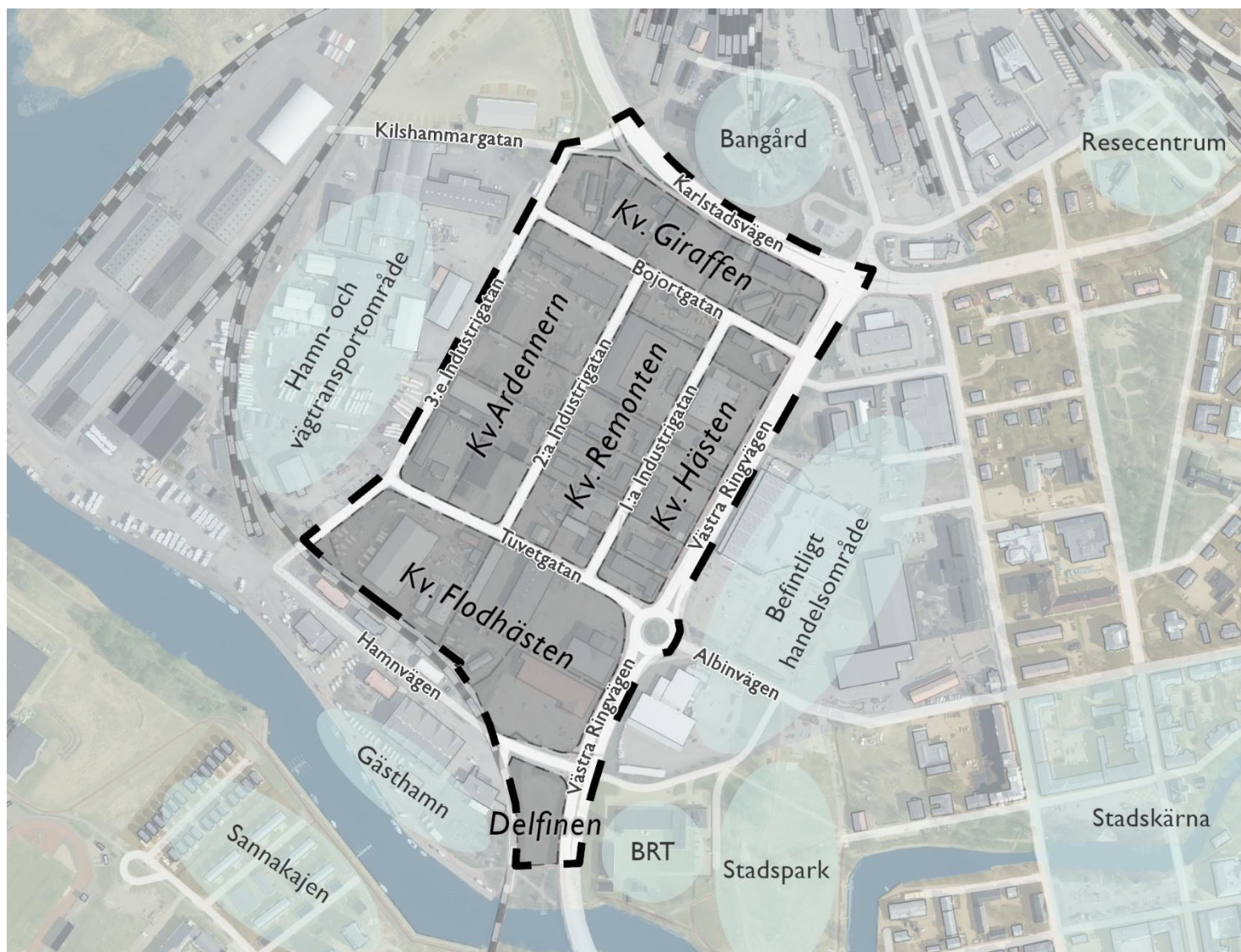
## Tidsplan

Samråd: Höst 2024

Godkännande: Vår 2025

## Läge

Planprogrammet omfattar del av Broängen och berör kvarteret Giraffen, Ardennern, Remonten, Hästen, Flodhästen och Delfinen. Planområdet gränsar till gästhamnen, befintlig handelsplats, bangårdsområdet och industrihamnen. Området ramas in av Karlstadsvägen i norr, Västra Ringvägen i öst, 3:e Industrigatan och Kilhammarsgatan i väst och industrispåret i söder.



Karta: översiktlig karta med närliggande områden, planområdet, kvartersnamn och gator. I detta dokument återkommer ovanstående utpekanden som hänvisning till olika geografiska områden inom och närliggande planområdet.

# Tidigare ställningstaganden

## Handelsutredning Norra Höja 3:2 Kristinehamn

I samband med en planerad exploatering på Norra Höja, i södra delen av Kristinehamns tätort, togs en handelsutredning fram för Kristinehamns kommun 2019. Handeln beskrivs i dess olika former utifrån storlek, produkter och konsument. Några vanligt förekommande former av handel är detaljhandel, dagligvaror, sällanköpsvaror och volymhandel.

Detaljhandeln avser försäljning av dagligvaror och sällanköpsvaror direkt till konsument. Detta inkluderar både varor för dagligt bruk, som mat, och sådant man köper mer sällan, som kläder och elektronik. Med dagligvaror eller dagligvaruhandel avses sådana varor som fyller konsumentens dagliga inköpsbehov. Begreppet omfattar livsmedel och övriga dagligvaror såsom blommor, kemtekniska artiklar, tobak, tidningar, tidskrifter och djurmat. Sällanköpsvaror eller sällanköpsvaruhandel delas upp i fyra olika huvudbranscher: beklädnad, hemutrustning, fritidsvaror och byggvaror.

Volymhandel omfattar normalt verksamheter som bättre passar i externa eller halvexterna lägen på grund av ett extra tungt logistikbehov. Inköpsmönster styrs primärt av rationalitet (rationell handel) och endast sekundärt av njutning och upplevelser (självförverkligandehandel). Eftersom det inte går att entydigt definiera volymhandel på butiks nivå (även om det går på artikelnivå: varor som inte går att frakta på rygg, cykel eller med kollektivtrafik) blir begreppet opraktiskt när det tillämpas. Volymhandel kan definiera både butiker med en yta på 200 kvm som en yta på 10 000kvm

Handelsutredningen kom fram till att handel vid Höja skulle vara olämpligt. Broängen pekades ut som stadens starkaste handelsplats med dess visibilitet, tillgänglighet och läge. Utredningen resulterade dels i rekommendationen att bygga vidare på den befintliga handeln i anslutning till planområdet. Öster om Västra Ringvägen, i anslutning till planområdet, finns idag den typ av volymhandel som planprogrammet syftar till att belysa vidareutveckling av. Volymhandel i form av kedjor som Granngården, Jem & Fix, Rusta och Dollarstore ligger i anslutning till Albinvägen.

Handelsutredningen visade att det finns en god potential där kommunen, genom att inventera utvecklingsbara tomter, kan koppla samman Broängen med centrum för att skapa platser som stärker varandra. Mer specifikt kan större volymhandel förläggas i Broängen och detaljhandel, restauranger, kommersiell service och urvalshandel förläggas till centrum.

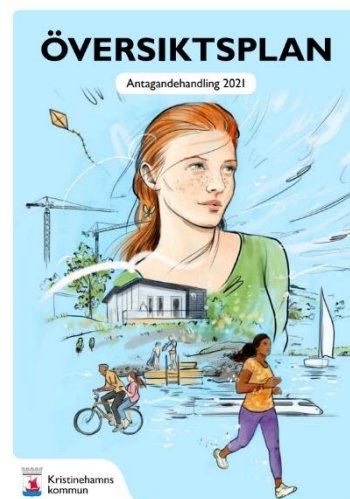
Handelsutredningens ställningstagande och rekommendationer för fortsatt handelsutveckling i Broängen är en av utgångspunkterna för detta planprogram.



## Översiktsplanen

I kommunens översiktsplan, som antogs 2021, beskrivs Broängen som ett industriområde med visst inslag av handel, där kommunens viljeinriktning är att på sikt utveckla området närmast Västra Ringvägen för handelsändamål. Förändringar i Broängen skulle innebära att områdets karaktär och inriktning gradvis övergår från industri mot logistik och handel. Verksamheter som skulle kunna stå i konflikt med utvecklingen av industrihamnen ska undvikas.

Översiktsplanens ställningstagande att prioritera handelsutveckling i centrum och Broängen är en av utgångspunkterna för detta planprogram.



Kristinehamns översiktsplan 2021

## Logistikstrategi

I mars 2023 antogs den kommunala logistikstrategin, vilken pekar ut en inriktning för kommunens arbete för tillväxt inom lager och logistik i Kristinehamn.

Kvarteret Ardenneren, som avgränsas av Bojortgatan, Tuvetgatan, 3:e och 2:a Industrigatan, är i logistikstrategin utpekad som ett vägtransportområde. I kvarteret finns idag en verksamhetsinriktning mot vägtransporter och åkerinäringen. I området finns ett åkeri, snickarfirma, elektriker, lager, tankstation för tunga fordon m.m.

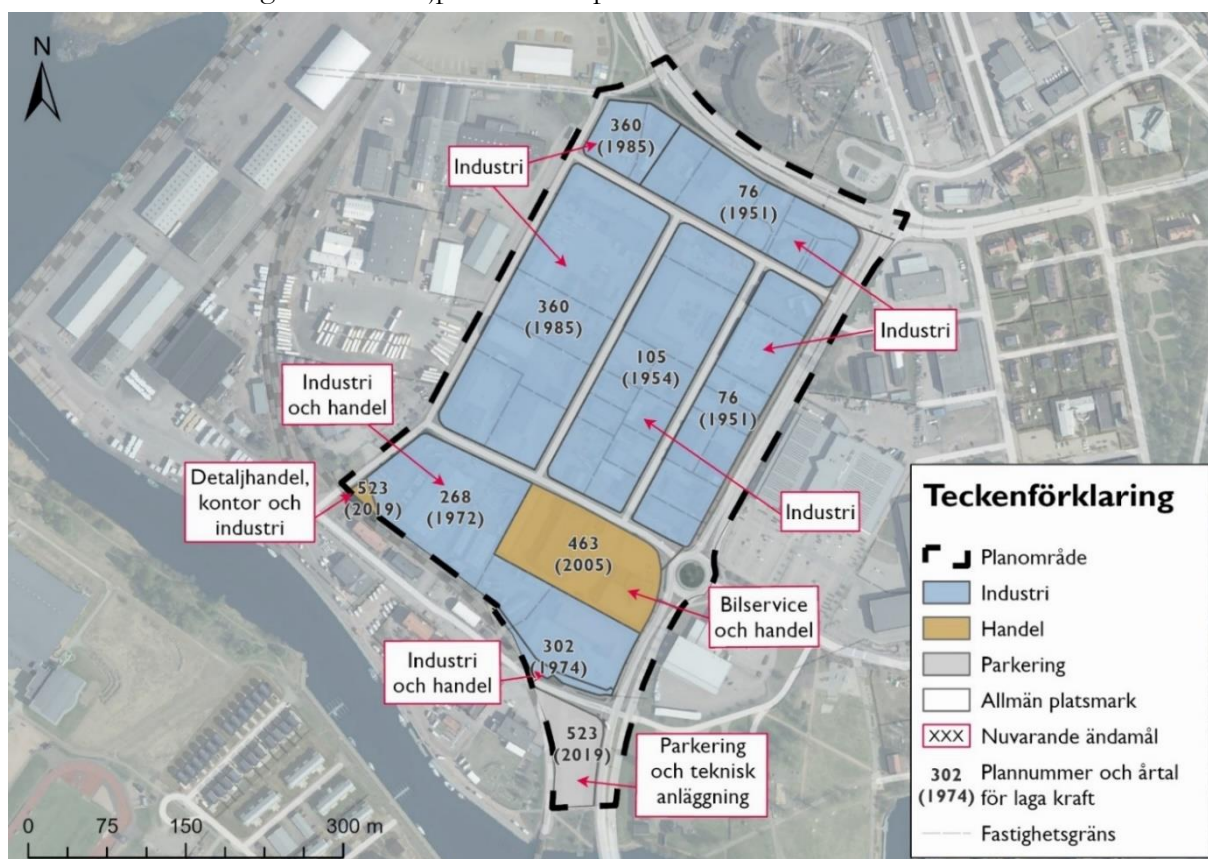
Logistikstrategins utpekanden är en av utgångspunkterna för detta planprogram.



Karta: Redovisning av utpekande i logistikstrategin

## Detaljplaner

Inom planområdet finns nio gällande detaljplaner, där den större andelen tagits fram mellan 1951 och 1985, dessa möjliggör främst för markanvändningen industriändamål. I de senare framtagna detaljplanerna, som vann laga kraft år 2005 respektive 2019, förekommer även markanvändningen handel, parkering och garage. Kvarteret Flodhästen har stöd i gällande detaljplaner för handelsetablering och idag finns bland annat en livsmedelsaffär och en möbelaffär i kvarteret. Det har skett vissa stegvisa avsteg från detaljplanernas markanvändning i området vilket har fört med sig att flertalet aktiva verksamheter på platsen idag saknar korrekt planstöd. Utgångspunkten är att framtida etableringar i Broängen ska vara planenliga och nya detaljplaner bör tas fram för att ge planstöd för önskad inriktning i området. Se nedan översiktlig karta som redovisar gällande detaljplaner inom planområdet.



Karta redovisning av gällande detaljplaner inom planområdet

## Övriga ställningstaganden

### Riksintressen

Planområdet berörs av riksintresse för totalförsvarets lågflygningsområde enligt 3 kap 9 § Miljöbalken. Vidare berörs området av riksintresset för rörligt friluftsliv enligt 4 kap 2§ Miljöbalken.

Riksintressena bedöms inte påverkas negativt av planprogrammets intentioner.

# Förutsättningar

## Markägoförhållanden

Inom planområdet finns 39 fastigheter där 36 är i privat ägo. En av de kommunala fastigheterna i området innehåller en byggnad som nyttjas av tekniska förvaltningens renhållningsavdelning, den andra innefattar all allmän platsmark inom området. Delfinen 1, som idag används som parkering, är i även kommunal ägo men upplåten genom tomträtt.

## Karaktär och kulturhistoria

Broängen har sedan början av 1900-talet haft inriktningen verksamhets- och industriområde där de idag aktiva verksamheterna främst tillhör kategorierna industri, logistik, handel, kontor och service. Planområdet utgörs av fem kvarter bestående av hårdgjorda ytor med breda gaturum och avsaknad av gång- och cykelvägar. Områdets främsta fördelar är dess centrala läge, goda tillgänglighet för bil, bra skyltläge och acceptans för, till viss del, störande verksamhet.

Fram till industrialiseringen av 1800-talet bestod Broängen av betesängar. I takt med ökad efterfrågan och kapacitet i sjöfarten byggdes en ny djuphamn i Kristinehamn 1916. Hamnen anlades väster om planområdet och är idag Kristinehamns industrihamn. Som en naturlig följd av närhet till hamn och järnväg, fanns en ny attraktivitet för industriexploatering i Broängen. 1924 togs en detaljplan fram för området, där planområdet planlades till industrimark men med en annan struktur än den idag befintliga. Exploateringen hade påbörjats längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen när en ny detaljplan togs fram 1950. Den innebar planläggning för industrimark fördelat på fem kvarter längs tre industrigator. Vilket gav upphov till områdets struktur så som den ser ut idag.

I slutet av 1960-talet bestod planområdet i sin helhet av industriverksamheter. Broängen hade anpassats för tunga transporter genom stora hårdgjorda ytor och breda gaturum. Byggnaderna i området har placerats strategiskt en bit in på fastigheten, för att skapa yta för parkeringar och lastning av varor. Detta medför stora och otydliga gaturum, som också saknar trottoarer samt gång- och cykelvägar. Främst på grund av stöldrisk och skadegörelse har flera fastighetsägare satt upp höga stängsel som ramar in verksamheten. Stängsel tillför en industriell känsla och området upplevs stängt och ej välkomnande.

Inom planområdet finns flera byggnader kvar från 1900-talet. Två byggnader anses intressanta ur ett kulturvärdesperspektiv för dess tidstypiska karaktär.



Bild: Stängsel ut mot Västra Ringvägen

### Ardennern 3

På fastigheten uppfördes en byggnad under senare delen av 1960-talet. Dess tegelfasad med karaktäristiska fönsterband och öppningar är tidstypiska för denna period. Byggnaden har genomgått mindre förändringar men anses fortfarande inneha flera av de detaljer som pekas ut som tidstypiska för 60-/70-talet.



Bild : Byggnad på Ardennern 3

### Giraffen 16 och 17

Byggnaden uppfördes på fastigheterna någon gång mellan 1924–1950. Tegelbyggnaden speglar lokstallet på andra sidan vägen och bidrar till ett vackert första intryck av stadskärnan med dess fasad och fönster ut mot Karlstadsvägen. Byggnaden har byggts ut och genomgått endel förändringar sedan uppförandet och fasaden mot Karlstadsvägen är idag den bäst bevarade.



Bild : Byggnad på Giraffen 16 och 17

## Gator och trafik

Planområdet omfattar delar av de två mest trafikerade gatorna inom Kristinehamns tätort, Karlstadsvägen och Västra Ringvägen. En av Broängens främsta fördelar är områdets goda tillgänglighet för biltrafik, detta sker dock på bekostnad av oskyddade trafikanter då tillgängligheten för dessa är otillräckligt. Inom området rör sig främst bil- och lastbilstrafik, vilket dels kan bero på typen av verksamheter på platsen, dels saknaden av gång- och cykelvägar. De breda och odefinierade gaturummen bjuder in till högre hastigheter och i brist på gång- och cykelvägar skapas en otrygg tillvaro för oskyddade trafikanter. Området saknar idag gång- och cykelväg längs dess tre Industrigator, Tuvetgatan och Bojortgatan. Befintlig trottoar längs med Västra Ringvägen och Karlstadsvägen når bitvis upp till riktlinje för bredd på 3 meter, enligt målsättningen i kommunens handlingsplan för cykel från 2023. Gång- och cykelvägen har bitvis en distans till vägbanan i form av grönska. Närmast korsningen mellan vägarna har trottoaren en bredd på cirka 2,3 meter i direkt anslutning vägbanan.



Bild: gång- och cykelväg längs Karlstadsvägen



Bild: gång- och cykelväg längs Karlstadsvägen

Korsningen mellan Bojortgatan och Västra Ringvägen är begränsad för södergående trafik in till området samt högersvängar ut från Bojortgatan till Västra Ringvägen. Begränsningen har sin grund i riskerna med närheten till trafikljuskorsningen direkt norr om platsen, där Karlstadsvägen och Västra Ringvägen möts.

Upplevd otrygghet i planområdet har sitt ursprung i höga hastigheter och bristfälliga gång- och cykelvägar. Det är vanligt förekommande att oskyddade trafikanter väljer vägar genom området och inte efter befintlig gång- och cykelväg längs Karlstadsvägen och Västra Ringvägen. En korsning som särskilt utpekats som otrygg är den mellan Karlstadsvägen och Kilhammarsgatan. Den olycksdrabbade korsningen består av tre asfalterade anslutningar och en grusad in/utfart till en personalparkering för TågABs verkstadsverksamhet intill bangården. Gatumarkeringarna i korsningen är otydliga och korsningen anses otrygg både för oskyddade trafikanter, bil- och lastbilstrafik.



Bild: Oskyddade trafikanter längs Bojortgatan.



Bild: Korsning där Kilhammarsgatan och Karlstadsvägen möts. Foto taget från Kilhammarsgatan.

## Trafikplan

I kommunens trafikplan, framtagen 2017, framkommer att Stenstavägen och Karlstadsvägen, som binder samman planområdet med E18, är en utpekad transportgata. Transportgatorna utgör en liten del av det kommunala trafiknätet och är av betydelse för regionala och långväga transporter. Utpekandet av transportgator

syftar till att begränsa belastningen av tung trafik på övriga gatunät samt säkerställa god framkomlighet för transporter till industriområden och hamnen. Karlstadsvägen övergår från transportgata till bilgata vid dess korsning med Kilhammarsgatan, i planområdets nordvästra hörn. Västra Ringvägen är även en utpekad bilgata i trafikplanen. På bilgatorna prioriteras ej tung trafik, lämplig utformning beskrivs till två körfält med en hastighetsbegränsning på 40km/tim och vägbredd på <7 meter. Karlstadsvägen och Västra Ringvägen formas idag av fyra, ibland fem, körfält fördelat på cirka 18 meter med en hastighetsbegränsning på 50 km/tim.





Bild: Karlstadsvägen. Strax innan lokstallet övergår gatan från transportgata till bilgata.



Bild: Västra Ringvägen, vägen övergår från fyra till tre filer innan rondellen.

## Trafikutredning Västra Ringvägen

2011 tog WSP fram en trafikutredning för förnyelse av Västra Ringvägen med förslag till trafikteknisk utformning. Utredningen tog hänsyn till bostadsexploatering i Sannakajen och vidareutveckling av handelsområdet på andra sidan Västra Ringvägen. I utredningen förslås en mängd åtgärder för att på lämpligaste sätt lösa framtida trafiksituationer längs Västra Ringvägen. Däribland föreslås trafiksäkerhetsåtgärder inom gaturummets bredd för att frigöra mer yta till gång- och cykeltrafik samt grönska.

## Buller

Området utsätts för buller både från Karlstadsvägen, Västra Ringvägen, Industrihamnen samt industrispåret som följer planområdets södra avgränsning. Närliggande vägar och område för hamnverksamhet anses inte påverka planprogrammets föreslagna markanvändning. Buller till följd av den markanvändning som planprogrammet medger anses inte heller komma att vara störande för närliggande bebyggelse.

## Teknisk infrastruktur

Planområdet är anslutet till kommunalt vatten och avlopp samt elnät. Fjärrvärme är utbyggt i området och följer 1:a Industrigatan och Bojortgatan vidare nordväst från planområdet.

Broängen ingår i kommunens verksamhetsområde och är anslutet till kommunal vatten- och avloppshantering. Ledningar förekommer rakt över fastigheter och under byggnader. Förändringar i VA nätet behöver ta hänsyn till områdets låga läge i jämförelse med Väneren. Vid framtida detaljplanearbete behöver frågan om vatten- och avlopp hanteras.

## Risk och störningar

Inför kommande detaljplanearbete i Broängen har nedan sammanställning av eventuella behov av utredningar tagits fram, utifrån kända risker och störningar i området.

### Farligt gods

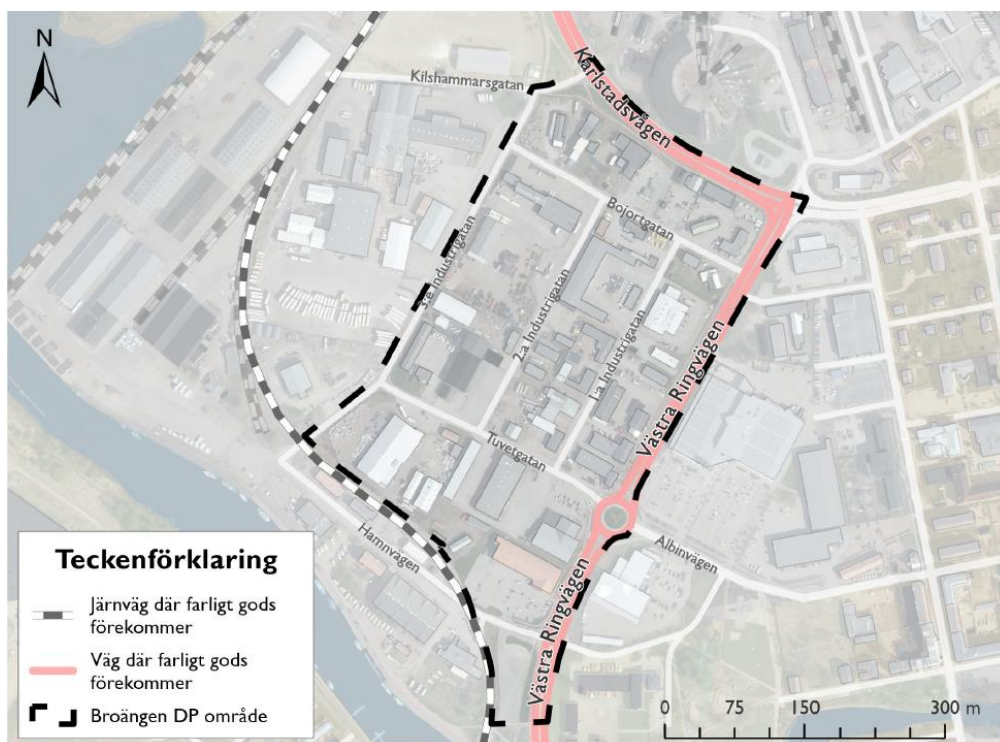
Längs Karlstadsvägen och Västra Ringvägen förekommer leveranser av farligt gods. Det finns även möjlighet för transport av farligt gods längs industrispåret som följer planområdets södra avgränsning.

Brandskyddslaget tog fram en riskanalys för industrispåret i Broängen 2015, analysen resulterade i följande åtgärder:

- ❖ Ett säkerhetsavstånd på 5 meter till spåret hålls fritt från bebyggelse. Detta med hänsyn till risken för urspårning. En hastighet på 10 km/h ger ett urspårningsavstånd på ca 5 meter.
- ❖ Ny bebyggelse ska ha obrännbara fasader mot spåret.
- ❖ På ny bebyggelse ska fönster och glaspartier mot spåret ska vara av brandglas. Lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster får ej vara öppningsbara.
- ❖ Det ska finnas utrymningsvägar och dessa ska mynna mot en trygg sida.
- ❖ Friskluft tas från tak eller motsatt sida och därmed ej från spårsida.
- ❖ Det ska finnas möjlighet till nödavstängning av ventilationen.

För en bedömning av riskerna förknippade med transporter längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen föreslås Länsstyrelsen i Dalarnas vägledning, *Farligt gods i fysisk planering*, användas. I vägledningen anges riktvärden för olika typer av markanvändning som skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Bland annat anges 30–70 meter till mindre handel, tekniska anläggningar och lager. För handel anges riktvärdet 70–150 meter. Riktvärdena gäller innan eventuella skyddsåtgärder tillämpats.

Riskerna kopplade till farligt gods längs Karlstadsvägen och Västra Ringvägen kommer behöva klarläggas i samband med kommande detaljplanering där tillräckliga avstånd till volymhandel och verksamheter utreds och säkerställs.





## Förorenade områden

Broängen har sedan 1920-talet fungerat som ett verksamhetsområde. Sett till de branscher som varit och är aktiva råder risk till markföroreningar i hela området. Vid kommande detaljplanearbete behöver frågan om markföroreningar utredas. Detta för att belysa eventuella föroreningar och saneringsbehov för att nå nivåer motsvarande mindre känslig markanvändning. Beroende på den tidigare användningen av området kan åtgärds målet och därmed den halt av föroreningar som kan anses acceptabla att variera efter en sanering (avhjälpandeåtgärd).

Förändringar i Broängen enligt föreliggande planprogram innebär att åtgärds målet för marken bör anpassas efter mindre känslig markanvändning, enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark. Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark anger föroreningshalter i marken under vilka risken för negativa effekter på människor, miljö eller naturresurser normalt är acceptabel.

De generella riktvärdena har tagits fram utifrån två typer av markanvändning: *Känslig markanvändning*, där markkvaliteten inte begränsar val av markanvändning. Alla grupper av människor kan vistas permanent inom området under en livstid.

*Mindre känslig markanvändning*, där markkvaliteten begränsar valet av markanvändning till exempelvis kontor, handel, industrier eller vägar. Människor bör vistas i området tillfälligt och inte permanent.

## Geotekniska förhållanden

Broängen ligger lågt i jämförelse med Väneren och marken består av gammal, sakta sjunkande, sjöbotten. Enligt utdrag från SGU:s kartvisare för jordarter utgörs området av fyllning.

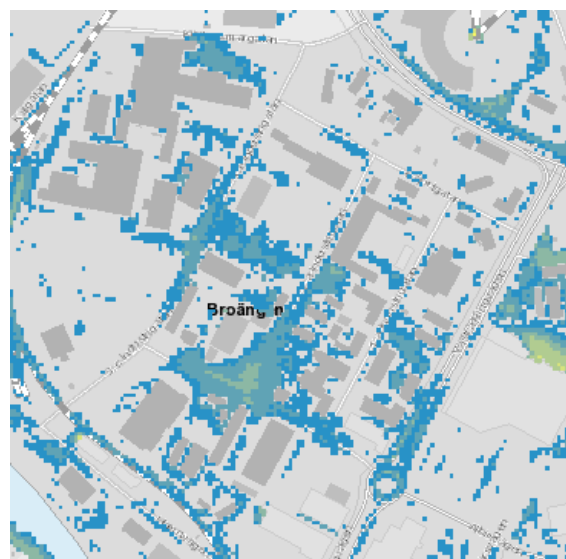
I en äldre geoteknisk undersökning, framtagen 1947, framgår det att markens översta skikt består av ett 0,20 - 0,30 m tjockt matjordslager, underlagrat av mycket lös lera, vilande på morän. Djupet till fast botten uppmättes till mellan 12 – 15 m i planområdet.

Vid framtida detaljplanearbete i Broängen behöver frågan om geotekniska förhållanden behandlas och vidare utredas.

## Skyfall

2015 genomfördes en skyfallsanalys över kommunens tätorter. Resultatet visar följderna av ett 100-årsregn och därmed platser med risk till stående vatten och översvämning. Inom planområdet finns störst problematik för stående vatten i korsningen mellan Tuvetgatan och 2:a Industrigatan med stående vatten upp till som mest 0.6–0.8 m.

Vid utveckling av Broängen behöver frågan om hantering av dagvatten och skyfall vidare behandlas och ytor för dagvattenhantering säkras.



Karta: utdrag ur skyfallsanalys för 100-årsregn, blöt sommar.

# Programförslag Broängen



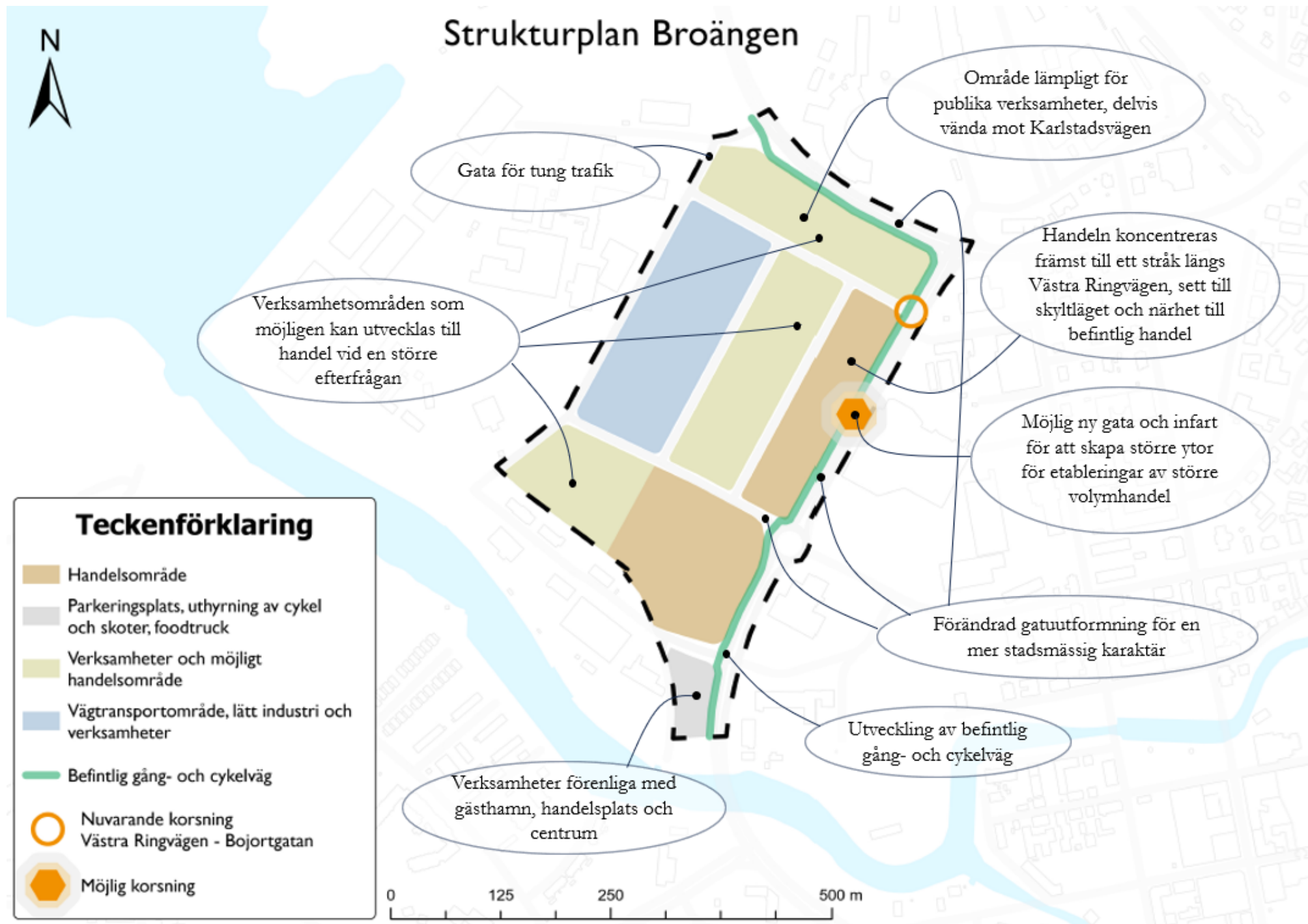
## Framtidsbild - Broängen 2050

*Broängen är Kristinehamns etablerade och centrumnära plats för volymhandel, verksamheter och lättindustri. Nya etableringar och andra förändringar i området samspelar med Broängens historia och skapar en inbjudande stadsentré. Området upplevs tillgängligt och tryggt både för bil-, cykel- och gångtrafikanter genom tydligt avskilda gång- och cykelvägar med bättre trafikflöden. Albinvägen och Tuvetgatan binder samman tillkommande handelsetableringar med handelsparken på andra sidan Västra Ringvägen och stadsparken förenar detaljhandeln i centrum med de större handelsetableringarna och verksamheterna i Broängen.*

### Ställningstaganden kring utveckling i Broängen

- Ge Broängen en mer stadsmässig karaktär
- Skapa byggrätter i attraktiva lägen för volymhandel
- Samordna och effektivisera ytor för nya handelsetableringar
- Nyttja gaturum för att skapa en trevligare och mer inbjudande entré till Broängen och stadskärnan
- Handelsutvecklingen i Broängen ska vara av sådan karaktär att den stödjer utvecklingen i centrum
- Skapa goda förutsättningar och jobba för effektiva processer vid utveckling i linje med planprogrammet
- Delvis behålla områdets industrikaraktär som ett minne från platsens historia
- En omvandling av Broängen kommer ske gradvis utifrån fastighetsägarens intresse och takt
- Ansökan om planbesked för framtagandet av en ny detaljplan som följer planprogrammets inriktning är kostnadsfri





## Gestaltning och karakteristiska drag

Planområdet ligger fördelaktigt intill Karlstadsvägen och Västra Ringvägen, som är en högt belastad körsträcka och entré till staden. Kvarteren längs de två större vägarna skapar förutsättningar för god visibilitet med ett fördelaktigt skyltläge. Genom att vända publika verksamheter längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen delvis utåt, skapas både en mer välkomnande entré till Broängen och stadskärnan. Planprogrammets ambition om en förändrad upplevelse av Broängen innebär ett arbete med att rensa bort faktorer som motverkar stadskänslan, såsom stängsel och otydliga gaturum. Det finns olika sätt att arbeta med både nybyggnation och förändringar av befintliga lokaler för att påverka upplevelsen utifrån. Förändrad placering av lokaler, fönsterpartier, parkering och entréer kan ge kvarteren en mer inbjudande utformning sett både från Karlstadsvägen/Västra Ringvägen som områdets interna gatunät med Tuvetgatan, 1:a Industrigatan och Bojortgatan.



Bild : Exempel publik verksamhet vänd mot gatan.

Vid uppförandet av nya byggnader i Broängen bör hänsyn tas till stadsentrén och upplevelsen för boende, besökande och verksamma i och omkring Broängen. Tillkommande handelsetableringar bör spegla närliggande handel men kan ha ett annat arkitektonisk uttryck. Förändringar i Broängen ska ta hänsyn till områdets äldre karaktär med dess koppling till hamnen och järnets historia. Genom värnande av de belysta karakteristiska dragen i områdets två tidstypiska byggnader kan en framtida utveckling även möta det historiskt värdefulla.

Det finns en efterfrågan på mat och dryck i Broängen. Sådan verksamhet skulle gynnas av områdets flöden och skyltläget efter Västra Ringvägen och Karlstadsvägen, men bör vara av sådan karaktär som ej konkurrerar med verksamheterna i centrum. Karaktären som bör eftersträvas i Broängen är snarare uppställningsplats för foodtrucks och snabbmatställen alternativt café eller mindre lunchrestauranger för besökare till handeln och människor som arbetar i området.

Gränslandet mellan industrihamnen, gästhamnen och Broängens handelsområde behöver beaktas vid förändringar i området. Verksamheter som skulle kunna stå i konflikt med hamnverksamhet ska undvikas. Tyngre trafik bör fortsatt främst röra sig längs Kilhammarsgatan och 3:e Industrigatan, för att inte blanda personbilstrafik och tung lastbilstrafik i högre utsträckning. Vid förändringar i planområdet behöver övergången från Västra Ringvägen och Tuvetgatan att beaktas där handel dominerar fram till 3:e Industrigatan och logistikområdet. Gästhamnens och Broängens kommersiella utveckling kan dra nytta av varandra. Olika typer av restaurangverksamhet kan med fördel placeras i närhet av gästhamnsområdet och sammanhängande gång- och cykelvägar kan locka shoppingsugna turister till handeln i Broängen.

## Grönstruktur

Att använda grönstruktur som gestaltungsselement vid utveckling av gaturummen skapar en annan känsla för platsen och tillhörande stråk in till centrum. Utifrån placering och utformning kan enskilda träd vara rumsbildande. En väl utformad entré till tätorterna kan vara helt avgörande för intrycket av en plats eller ort. Målet är att gång- och cykelvägar i och utmed planområdet ska vara av stadsmässig karaktär, vilket ger en trygg och trevlig känsla både hos den oskyddade trafikanten som bilisten.

Broängen består till största del av asfalterade och bebyggda ytor, idag finns få gröna inslag i området. I arbetet med att ge Broängens handelsområde en annan karaktär och försköna stadsentrén med befintlig gång- och cykelväg kan gröna inslag planeras på ytor som idag är hårdgjorda. Mer grönska innebär också en förbättrad möjlighet för området att fördröja dagvatten.

I samband med handelns utveckling i området ska gång- och cykelvägar i området samt befintligt stråk längs Karlstadsvägen och Västra Ringvägen utvecklas. Gång- och cykelväg och vägbana kan med fördel avgränsas med grönska för att skapa en distans mellan oskyddade trafikanter och biltrafik. Läs mer under *Dagvatten* samt *Gator och trafik*.

### Ställningstaganden Gestaltning och karakteristiska drag

- Nya byggnader placeras med fönsterpartier och entréer mot Västra Ringvägen och Karlstadsvägen
- Kvarter för handel öppnas upp och upplevs därmed tillgängliga från Västra Ringvägen, Tuvetgatan och Karlstadsvägen.
- Förändringar i Broängen ska ske med hänsyn till områdets äldre karaktär och kvalitéer i den befintliga bebyggelsen.
- Förändringar invid 3:e Industrigatan utformas med hänsyn till hamnens behov av att kunna växa som logistikplats.
- Förändringar i Broängen samspelar med utveckling av gästhamnen.
- Förändringar i Broängen använder grönstruktur som gestaltungsselement.

## Markanvändning

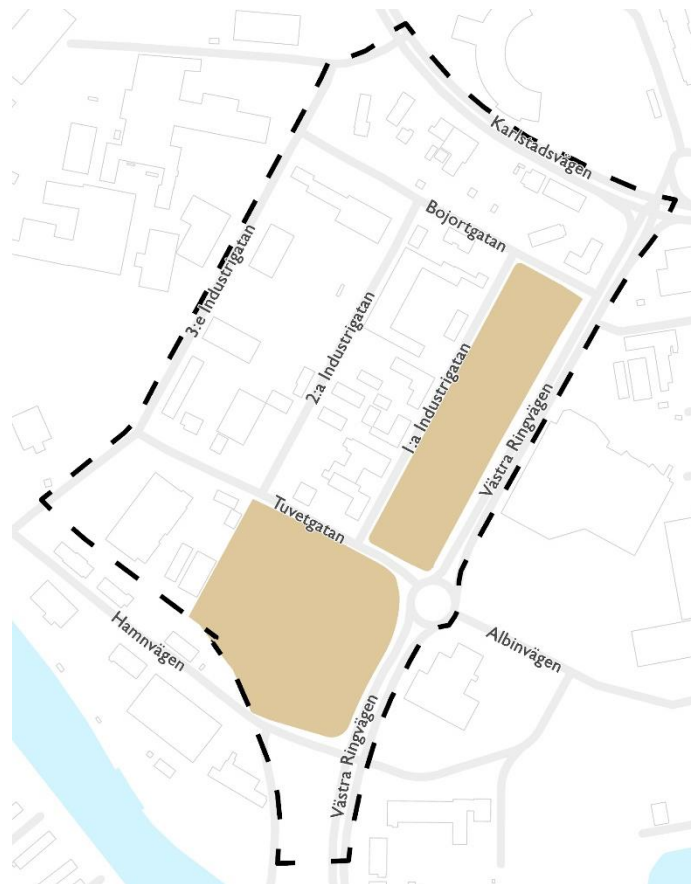
Broängen har sedan många år genomgått en omvandling. Det som tidigare varit en lämplig plats för industri och tyngre verksamheter, är idag ett starkt semicentralt område omringat av gästhamn och handel. Broängen är idag Kristinehamns starkaste handelsplats. Förändringar av markanvändningen i området handlar om en stegvis förändring varje gång en fastighetsägare genomför nyinvesteringar och förändringar av en fastighet. För att motverka en ostrukturerad utveckling av Kristinehamn har kommunen aktivt valt att engagera sig och tagit fram ett förslag till ny markanvändning i området. Det handlar om att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

### Handelsområde

Tillkommande handelsetableringar inom område för handel ska primärt koncentreras till Västra Ringvägen och Tuvetgatan för att bygga vidare på befintligt handelsområde och nyttja det strategiska läget med dess visibilitet längs Västra Ringvägen. Dessa områden är utpekade som *handelsområde* i föreliggande strukturplan och anses vara lämpligt för konsumentinriktad volymhandel. Fortsatt handelsutveckling i området söder om Tuvetgatan har stöd i gällande detaljplan.

Nybyggnationer i området ska planeras med hänsyn till närliggande bebyggelse och gå i linje med ambitionen om en förändrad känsla av området och stadsentrén. Handeln ska vara delvis vänd ut mot Västra Ringvägen och kan med fördel förses med in- och utfarter för gång och cykel längs Västra Ringvägen.

Vid en ökad efterfrågan eller behov av större ytor finns utpekade områden i form av *möjligt handelsområde*, som med fördel kan sammanföras med utpekade *handelsområden*.



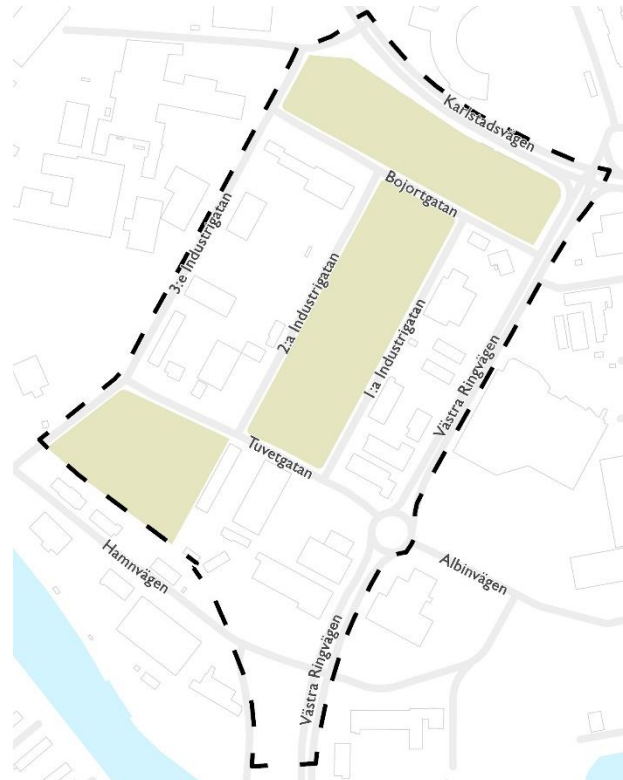
Karta: Utpekade handelsområde

## Verksamheter och möjligt handelsområde

Verksamheter inom området *Verksamheter och möjligt handelsområde*, ska främst inriktas mot produkter och tjänster direkt till företag. Om efterfrågan finns kan områdena även nyttjas till volymhandel för privatkonsumenter.

Utpekandet av ett *möjligt handelsområde* syftar till att skapa flexibilitet för vart handeln kan etableras. Utpekad *möjlig vägdragnings* och *möjlig korsning* illustrerar ett exempel på hur en ny gata skulle kunna lägga grunden för två nya kvarter i området och skapa goda förutsättningar till större etableringar för volymhandel, genom att bygga ihop delar av eller hela kvarter. Läs mer under *Gator och trafik*.

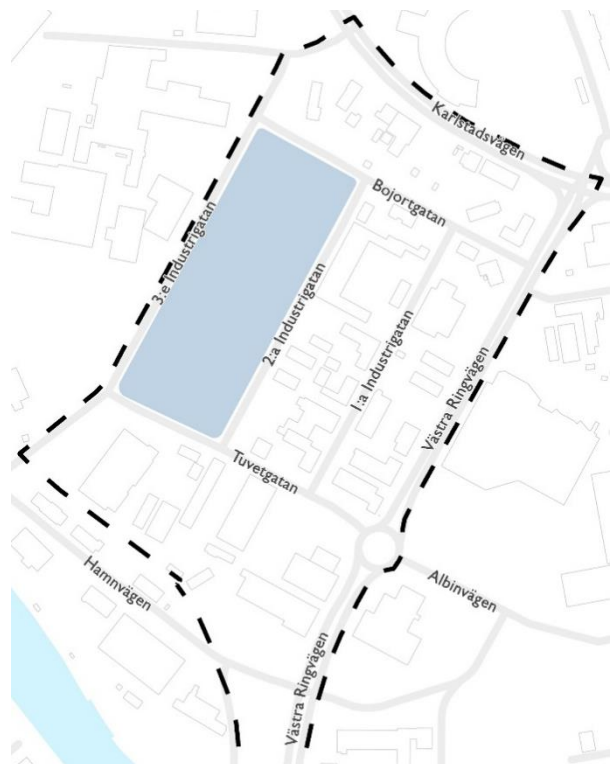
Nybyggnationer i området ska passa in med närliggande bebyggelse och förändringar invid Karlstadsvägen syftar till att gå i linje med ambitionen om en förändrad känsla av området och stadsentén. Verksamheterna ska vara delvis vända ut mot Karlstadsvägen och kan med fördel förse med in- och utfarter för gång och cykel längs Karlstadsvägen.



Karta: Utpekad yta för verksamheter och möjligt handelsområde

## Vägtransportområde, lätt industri och verksamheter

Kvarteret utgör område för *vägtransportområde*, *lättare industri och verksamheter*. Handel till privatkonsument anses ej vara lämpligt i området sett till närheten till industrihamnen och viljeinriktning om vägtransportområde på platsen. Verksamheter bör i stället riktas in mot produkter och tjänster direkt till företag. Sett till områdets närhet till industrihamnen och transportgatan upp till E18, behöver 3:e industrigatan förbli lättillgänglig för tung trafik. Förändringar i området bör planeras utifrån dess läge i gränslandet mellan industrihamnen och tillkommande handelsområde.

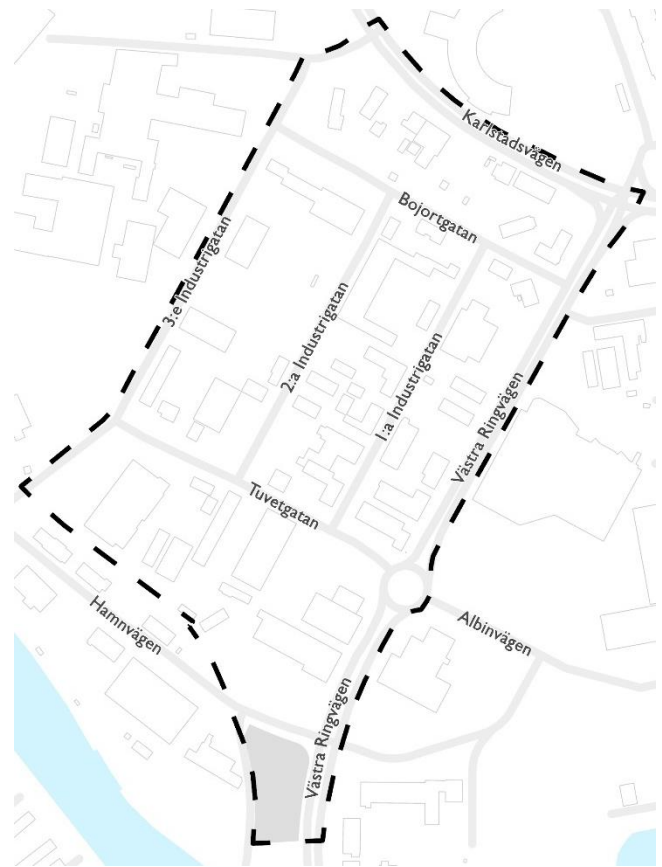


Karta: Utpekad område för vägtransport, lätt industri och verksamheter



## Parkeringsplats, uthyrning av cykel och skoter, uppställningsplats foodtruck

Planområdets södra udde utgörs av fastigheten Delfinen 1, platsen ligger i gränslandet mellan gästhamn, handelsplats och stadspark. Förändringar av och aktiviteter på Delfinen 1 bör främst vara av sådan karaktär som harmoniserar med utvecklingen av de angränsade områdena. Parkeringsplats, cykel- och skoteruthyrning, uppställning för foodtruck, laddplats m.m. är av sådan karaktär som förväntas både gynna och gynnas av att ligga nära både Broängens handelsplats, gästhamnen och stadsparken som utgör en förbindelse till centrum.



Karta: Utpekade område för parkeringsplats, uthyrning av cykel och skoter, uppställningsplats foodtruck

### Ställningstaganden Markanvändning

- Publika verksamheter placeras med fördelaktigt skyltläge längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen
- Volymhandel riktad mot konsument koncentreras primärt till områden med hög visibilitet längs med Västra Ringvägen och in på Tuvetgatan
- Kvarten längs 1:a industrigatan kan byggas ihop för att skapa större fastigheter för volymhandel
- Exploatering som skulle kunna stå i konflikt med hamnverksamhet ska undvikas

## Gator och trafik

### Planområdets entréer

Sträckan Karlstadsvägen och Västra Ringvägen utgör en av Kristinehamns tre stadsentréer från E18 och är tätortens mest belastade körsträcka. Vägsträckans breda gaturum skapar potential till att kunna bli en mer inbjudande stadsentré, med god tillgänglighet både för biltrafik och oskyddade trafikanter. Utöver att vända kvarter ut mot Karlstadsvägen och Västra Ringvägen finns andra medel för att försköna upplevelsen av gaturum och lokaler placerade tätt intill fastighetsgräns och gata. Det finns goda exempel på hur det går att bygga bort känslan och upplevelsen av grå betong och asfalt, exempelvis kan grönska ge en avskärmande effekt.

Ambitionen är att entrén till handeln sker via rondellen i anslutning till Västra Ringvägen, Tuvetgatan och Albinvägen, som en naturlig fortsättning på redan etablerat handelsområde. Gatukopplingen från Västra Ringvägen in i området, som idag ansluter till Bojortgatan, föreslås vara handelns sekundära infart.



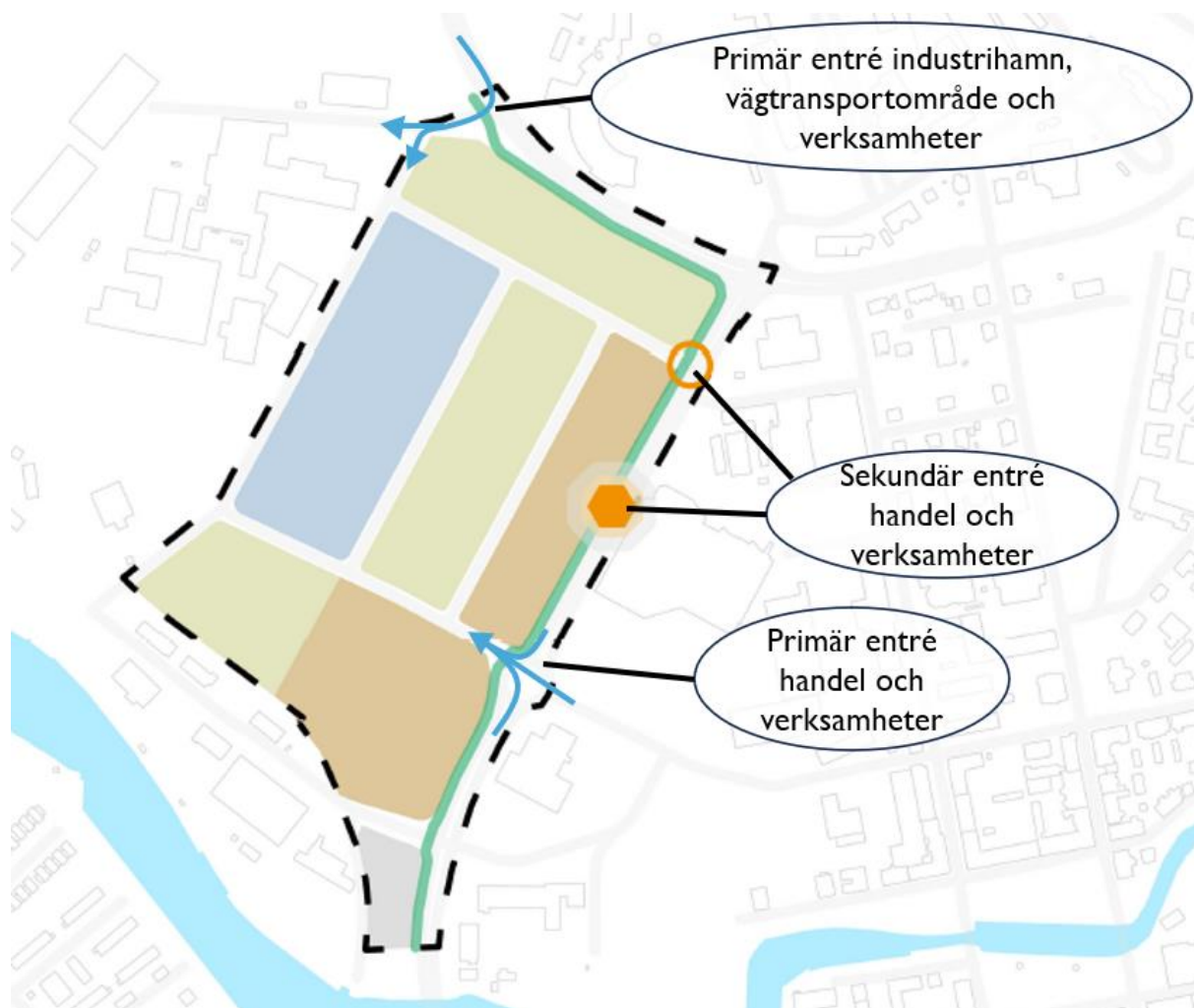
Bild: Inspirationsbild från Ladugårdsängen, Örebro kommun. Ribbpanel och grönska förskönar upplevelsen av ett parkeringshus.

Förändringar av Västra Ringvägen och Tuvetgatan ska inspireras av Albinvägen med dess gång- och cykelväg samt grönska. Detta för att skapa en trevligare och mer stadsmässig karaktär fram till kommande handelsetableringar och på så sätt binda samman planområdet med handeln på andra sidan Västra Ringvägen. Grönskan längs gång- och cykelvägarna kan med fördel utformas för att hantera fördröjning av dagvatten, detta är särskilt viktigt i de områden som är särskilt utsatta för stillastående vatten längs Tuvetgatan och Västra Ringvägen.



Bild: Gång- och cykelväg längs Albinvägen

Utpekad transportgata utmed Karlstadsvägen och Kilhammarsgatan, samt 3:e Industrigatan, ska vara det naturliga vägstråket och entré för tung trafik in i området. Ambitionen är att gatorna primärt används av tung trafik. En utgångspunkt i utformningen bör vara att oskyddade trafikanter och personbilstrafik inte ska behöva använda 3:e industrigatan utan att andra vägar ska vara utformade på ett sätt som enkelt tillgängliggör handeln. Möjligheten att anlägga en enklare gång- och cykelväg längs 3:e industrigatan bör utredas.



Karta: Primära och sekundära entréer till området

## Karlstadsvägen och Västra Ringvägen

Karlstadsvägen och Västra Ringvägens storskalighet i bredd och antal körfält bjuder in till högre hastigheter än de reglerade 50km/tim. Vid ombyggnation och utveckling av befintlig gång- och cykelväg bör ställningstaganden i trafikutredningen från 2011 aktualiseras i fråga om gröna ytor, behovet av antalet körfält och bredd längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen. I linje med ställningstaganden i kommunens trafikplan, är målet att vägsträckan ska vara utformad för ett samspel mellan transport-, bil-, gång- och cykeltrafik.

Vid planområdets nordvästra hörn, i korsningen mellan Karlstadsvägen och Kilhammarsgatan, går Karlstadsvägen från transportgata till bilgata. Korsningen beskrivs som otrygg och bör utredas för att nå en lämpligare, säkrare, utformning. En tydligare övergång mellan gatutyperna kan bidra till sänkta hastigheter och förändrad känsla av Karlstadsvägen. Det ska på ett naturligt sätt kännas att skalan blir mindre och att en besökare närmar sig stadens hjärta. Utpekad bilgata längs Karlstadsvägen och Västra Ringvägen ska ses som ett nästa steg in mot centrum, för att sedan övergå till Albinvägen, utpekad lokalgata, in i stadskärnan. Gröna ytor bör prioriteras vid förändringar i gatenätet, dels för att skapa stadsmässig karaktär längs gator och gång- och cykelvägar, dels för att förbättra hanteringen av dagvatten i området.



Illustrationsbild: Exempel på förändringar för förändrad karaktär längs Karlstadsvägen.

## Gång- och cykelvägar

Ambitionen är att i takt med förändringar i Broängen även utveckla gång- och cykelvägar inom planområdet för att förbättra både tillgängligheten och trafiksäkerheten, men där gång- och cykelvägen längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen avses vara det självklara valet för förbifarande.

Gång- och cykelvägen längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen föreslås ingå i Järnleden och därmed ersätta sträckan som idag följer 3:e Industrigatan och Kilhammarsgatan. En ny, tydligare, Järnled kan bidra till en attraktivare gång- och cykelmiljö från gästhamnen, mot centrum och runt Broängen och därmed stärka flödet och styra runt snarare än igenom ett delvis tungt trafikerat område. Sträckan, som även är Järnledens start, föreslås utvecklas med historiska inslag som belyser Kristinehamns, och områdets, järnhistoria.

Vid förändringar intill korsningen mellan Karlstadsvägen och Kilhammarsgatan behöver trygga överfarter prioriteras, främst sett till befintlig gång- och cykelväg över Kilhammarsgatan som idag saknar tydliga markeringar. En första lämplig åtgärd är att bättra på trafiklinjernas färg på gatorna, men korsningen bör även utredas i fråga om behov av ny väganordning eller någon annan typ av trafikåtgärd.

Utvecklingen av befintliga gator samt gång- och cykelvägar anses till största del vara förenligt med gällande detaljplaner. Åtgärder kopplade till dessa föreslås påbörjas i samband med utveckling av kvarter för handelsutveckling och bör ses över i samband med detaljplaneläggning, främst i fråga om möjliggörande av ny väganlutning in i området. Om en förändring av gatustrukturen blir nödvändig i området ska detta ske genom planläggning.



Illustrationsbild: Exempel utformning Karlstadsvägen och Västra Ringvägen

## Förändringar i gatustruktur

Strukturplanen pekar ut en *möjlig korsning* som skulle kunna ge upphov till en ny gata mellan Västra Ringvägen och 2:a Industrigatan. Detta är ett exempel på hur området skulle kunna förändras för att möta en efterfrågan på större fastigheter för volymhandel i Broängen. Vid en sådan utveckling föreslås korsningen mellan Bojortgatan och Västra Ringvägen tas bort och ersättas med en ny gata in i området. Genom att föra samman kvarteret Hästen och Remonten skulle det gå att utvinna den typ av storlek på fastigheter som vanligen efterfrågas för större volymhandel. Genom att ta bort korsningen mellan Bojortgatan och Västra Ringvägen möjliggörs även skapandet av en större yta mellan kvarteret Hästen och Giraffen med mycket god visibilitet längs Karlstadsvägen och Västra Ringvägen. En förändrad struktur i området skulle kunna ge attraktiva ytor för större handelsetableringar. Fastighetsstorlekar för volymhandel anses även vara möjligt att utvinna med områdets befintliga gatustruktur, däremot kan områdets smala kvartersindelning skapa hinder för etablering av större volymhandel.



Illustration: Exempel på hur kvarter skulle kunna byggas ihop för att utvinna större fastigheter

## Ställningstaganden Gator och trafik

- Områdets breda gaturum nyttjas annorlunda för att möjliggöra, försköna och tillgängliggöra tillkommande och befintliga gång- och cykelvägar
- Entréer för gång, cykel och moped in till kvarter och dess handel kan ske direkt från Västra Ringvägen och Karlstadsvägen
- Del av järnleden dras om till Västra Ringvägen och Karlstadsvägen
- Förändringar invid 3:e Industrigatan utvecklas i förenlighet med industrihamn, gästhamn samt handelsutveckling i området
- Tyngre fordon ansluter till området via Karlstadsvägen och Kilhammarsgatan
- Personbilstrafiken ansluter till området via rondell och korsning längs Västra Ringvägen
- Kvarter och fastigheter kan sammanföras för att skapa större ytor för volymhandel
- Vid utvecklingen av gång- och cykelvägar i området ska grönstruktur tillämpas som gestaltungsselement
- Vägen för gång, cykel och moped längs Västra Ringvägen och Karlstadsvägen ska vara det självklara valet för oskyddade trafikanter som passerar Broängen

## Teknisk försörjning

Området är idag fullt utbyggt med teknisk försörjning med kommunalt vatten och avlopp, el och fjärrvärme.

Beroende på utformning av ett framtida Broängen kan förändringar i ledningsnätet innebära större merkostnader vid flytt. Ett alternativ där hela eller delar av 1:a industrigatan tas bort och ersätts med kvartersmark, skulle innebära ett större och mer kostsamt arbete med flytt av befintliga ledningar och saneringsarbete kopplat till detta, än om befintlig infrastruktur består. Denna planeringsförutsättning behöver hanteras i ett eventuellt fortsatt detaljplanearbete.

### Dagvatten

I skyfallsanalysen som Kristinehamns kommun låtit ta fram för att kartlägga konsekvenserna av ett 100-årsregn, se sida 16 under rubriken *Skyfall*, framkommer att viss problematik finns i området. Områdena med störst risk för stående vatten, runt korsningen mellan Tuvetgatan och 2:a Industrigatan samt rondellen och upp längs Västra Ringvägen, behöver utredas ytterligare i det fortsatta planarbetet. Ytor med störst risk för stillastående vatten berör både kvartersmark och allmän platsmark (gatumark).

På grund av förekomsten av föroreningar i marken inom området kan det på vissa platser vara olämpligt med infiltrationslösningar för hanteringen av dagvatten då det finns en risk för att föroreningarna sprids i marken.

Broängen består idag till största del av hårdgjorda ytor med övervägande asfalterade ytor och byggnader. Programförslaget lyfter grönstruktur som ett gestaltningselement för utveckling och förändringar i områdets infrastruktur. De gröna ytorna bör även utformas för att kunna nyttjas för fördröjning och infiltration av dagvatten där det anses vara lämpligt.



Bild: Inspirationsbild till implementering av grönska och dagvattenlösning i gaturummet.  
Bilden är tagen från Stenbackevägen i Örebro kommun

# Genomförande

## Broängens omvandling

Broängen kommer att utvecklas och transformeras under lång tid. Den föreslagna strukturen ger förutsättningar för befintliga verksamheter att utvecklas samt skapar rum för nya etableringar. Omvandlingen kommer att ske gradvis och över många år. Med denna struktur som underlag kan investeringar göras redan idag, både de som stöder framtidens vision och de som stöder dagens verksamheter. Stråk som föreslås där det idag finns byggnader är inte avgörande för etableringen av strukturen, utan kan anläggas när de aktuella fastigheterna utvecklas.

Utbyggnad av gator, grönytor, gång- och cykelvägar på kvartersmark kan genomföras i den takt och ordning som bedöms lämplig och som stödjer Broängens handelsutveckling. Ansvaret för detta ligger på respektive fastighetsägare.

Framtida detaljplaner bör prioriteras utifrån hur de stärker den framtida handels- och verksamhetsutvecklingen i Kristinehamn.

## Fortsatt planarbete

Från 14 november fram till och med 18 december 2024 sker samråd kring förslag till planprogram för Broängen. Planprogrammet bedöms kunna godkännas under 2025.

Planprogrammet har sammanställt en viljeinriktning för framtida utveckling av Broängen. Om fastighetsägarna inom Broängen vill ta steg i denna riktning är en förändring av gällande detaljplaner en förutsättning. Detta för att möjliggöra en ny markanvändning för fastigheterna inom Broängen. Processen för att ta fram en detaljplan är reglerat i plan- och bygglagen. Vid ansökan om planbesked för att ta fram en detaljplan i linje med planprogrammets inriktning, ska ansökan om planbesked vara kostnadsfritt för sökanden.

Utöver eventuella processer med att ta fram nya detaljplaner återstår kontinuerlig dialog med fastighetsägarna i området och fortsatt samarbete mellan tjänstepersoner och representanter från kommunens näringslivs- och industrifastighetsbolag.

## Befintliga verksamheter

Broängen är idag ett populärt och välfungerande område för verksamheter och lättindustri med många fastighetsägare som ser positivt på att fortsatt vara verksamma i området. Befintliga verksamheter ska i möjligaste mån kunna drivas vidare, eftersom företagen är viktiga för Kristinehamn.

Kommunens initierade arbete i området handlar om en stegvis förändring varje gång en fastighetsägare genomför nyinvesteringar och förändringar av en fastighet. För att frigöra ytor i Kristinehamns starkaste handelsplats är det en förutsättning för såväl utvecklingen av Broängen som för det enskilda företags långsiktiga expansionsmöjlighet att vissa verksamheter omlokaliseras till mer lämpligt läge, inom Broängen eller på annan plats inom Kristinehamns kommun.



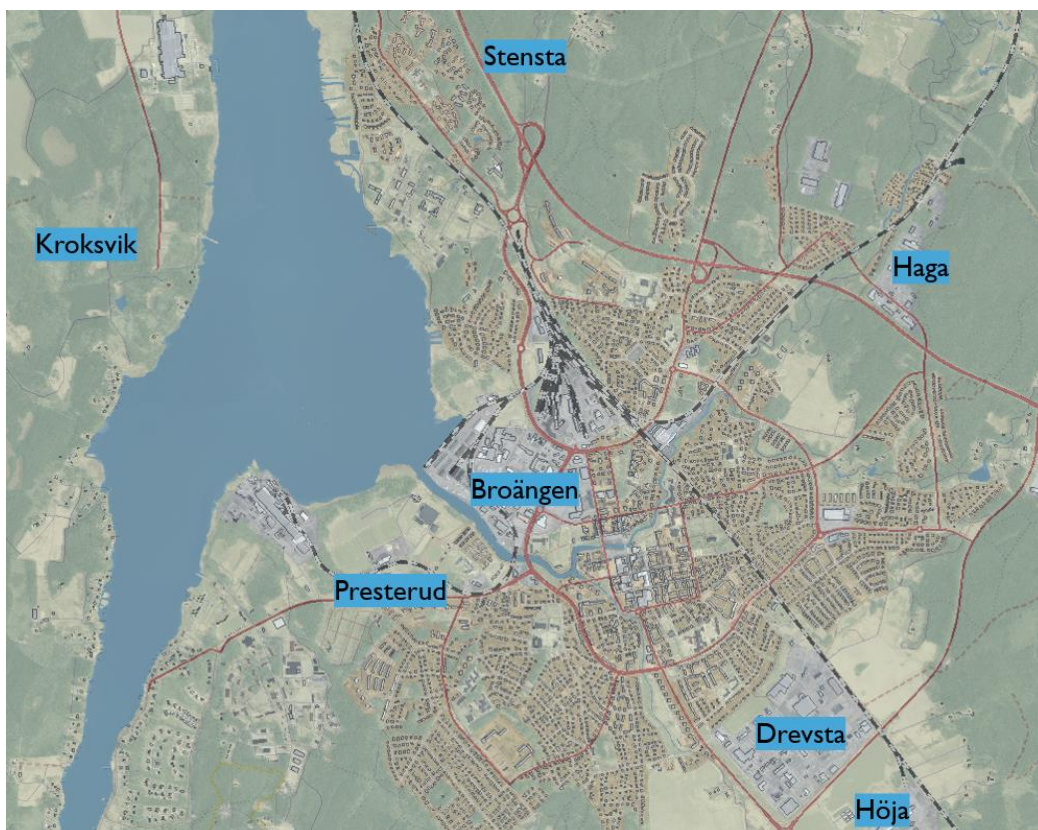
## Arbete omlokalisering

Det fortsatta arbetet i Broängen kan komma att innebära ett omlokiseringsarbete för befintliga verksamheter i området idag. För att motverka splittring av liknande branscher inom kommunen finns ett behov av att säkerställa mark/lokaler för olika typer av ändamål på lämpligaste platser.

Det handlar om att identifiera:

- fastighetsägares/verksamhetsutövares behov,
- befintlig och tillgänglig mark/lokaler,
- process för vägledning och matchning.

Områden som skulle kunna ingå i ett sådant arbete är Stensta, Drevsta, Presterud, Kroksvik, Haga, Höja och Broängen. En sådan process kräver god dialog med näringslivet för att sammanställa behov och efterfrågan.



Karta: Kristinehamns tätort med utpekade områden lämpliga att ingå i arbetet med omlokalisering

## Övriga processer till följd av planprogrammet

Under framställandet av planprogrammet har ytterligare utvecklingsbehov identifierats. Detta gäller processer som påverkar Broängen och där planprogrammets utpekande behöver beaktas i samspelet mellan Broängen och närliggande områden.

### Gästhamnsområdet

Kristinehamns inre hamn utgör idag gästhamnen. Innan den befintliga hamnen (yttre hamn) togs i bruk, skedde all hamnverksamhet i inre hamn. Det går att skönja en annan tid än idag i området vilket anses både vara stärkande för platsidentiteten, samtidigt som det kan vara något som håller tillbaka utvecklingen av Kristinehamns gästhamn. Det finns en efterfrågan på mat och dryck i Broängen. Gränslandet mellan gästhamnen och Broängen, med det flöde som områdena skapar, skulle med fördel kunna utvecklas för denna typ av verksamhet.

Inom ramen för planprogrammet har ett behov av insatser i gästhamnen identifierats, för att möjliggöra andra typer av flöden till platsen, där en utveckling av gästhamnen och järnets historia kan samspela med förändringar i Broängen.

### **Stråket Broängen – Centrum (Gästhamn, befintligt handelsområde, stadspark)**

Det finns ett flöde mellan Broängen och centrum där människor rör sig genom de närliggande områdena för gästhamn, befintlig handelspark och stadsparken vidare mot centrum. Förändringar inom Broängen förväntas påverka flödet positivt med ökad aktivitet. Allteftersom utveckling sker i planområdet behöver infrastrukturen beaktas för utbyggnation av cykelvägnätet och behov av förändringar i gatustruktur.

Inom ramen för planprogrammet har stråket mellan planområdet och centrum uppmärksammas och behöver tas i beaktning vid investeringar längs sträckan och i kringliggande områden, som nyinvesteringar i parkmiljö eller utökat cykelnät. För att Broängen med befintlig handelsplats, gästhamn och tillkommande handelsetableringar ska kunna dra nytta av varandra behöver förbindelsen mellan områdena vara tydlig.

## **Konsekvenser**

Planförslaget innebär att behovet av mark för verksamheter och handel (viss sällanköp men framför allt volymhandel) tillgodoses sett även över en längre tid, vilket innebär att kommunen kommer att få god planberedskap för att hantera kommande etableringsförfrågningar. Utvecklingen av området kan utgöra en konkurrensfördel för Kristinehamn, förutsatt att områdets inriktning och utbud säkerställs över tid. Utveckling i Broängen till följd av planprogrammet förväntas stärka Broängen och centrums platsidentitet, med volymhandel i Broängen och mindre kommersiell service och restauranger i centrum. Det kan under perioder bli tal om överetableringar inom vissa segment men detta bör stabilisera sig över tid. Inom ramen för det kommande detaljplanarbetet kommer det behöva klargöras hur området ska regleras för att möjliggöra önskad typ av handelsverksamhet utan att planläggningen hämmar en fri och sund konkurrens.

## **Miljöbedömning**

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt plan- och bygglagen, PBL, 4 kap. 34 § och miljöbalken, MB, 6 kap. 11 § för aktuellt planprogram inför detaljplanläggning.

Slutsatsen av behovsbedömningen är att planprogrammets genomförande inte bedöms innebära en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ MB. En miljöbedömning, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, har därför inte upprättats enligt kraven i 4 kap. 34§ PBL.

Detaljplaner till följd av planprogrammet anses därmed inte heller innebära en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 11§ MB. Behovsbedömningar kommer dock formellt att göras inom ramen för respektive detaljplaneprocess och frågan åter prövas.

## **Ekonomiska**

Planprogrammets utpekanden innebär flera infrastrukturinvesteringar och behov av planläggning. Kostnaderna för dessa kopplas främst till exploateringarna, men innebär även kostnader för kommunens räkning. Förändrad gatustruktur innebär en större kostnad för kommunen och då främst sett till flytt av ledningar. En sådan arbetsinsats riskerar även att innebära ansvarsutredning och saneringskostnader som kan tillfalla kommunen.

Att frigöra yta för handel i kommunens starkaste handelsplats förväntas tillgängliggöra yta för intressenter för etablering av volymhandel i Kristinehamn och vara ekonomiskt fördelaktigt på flera plan. Genom att öka utbudet av handel i Kristinehamn påverkas att konsumtionen sker och

köpkraften stannar inom kommunens gränser. Ett lyckat lokaliseringsarbete innebär att befintliga verksamheter kan utvecklas och nya etableras, på den plats som passar verksamheten bäst. Ett välplanerat Kristinehamn innebär en annan attraktivitet för att bosätta sig i kommunen och ökar därmed de kommunala skatteintäkterna.

### **Nollalternativ**

Nollalternativet innebär att ingen kommunal insats görs i Broängen, det vill säga ingen utveckling i form av nya detaljplaner eller andra åtgärder till följd av planprogrammet. Utan kommunal insats riskerar området att utvecklas ostrukturerat och handelsmark kommer fortsatt vara en bristvara i Kristinehamns kommun. Området kan kännas avskärmande i förhållande till satsningar i gästhamn, befintlig handelsplats och centrum/stadspark. Kristinehamns stadsentré från väst förblir avskärmad och ej estetiskt tilltalande. En andel oskyddade trafikanter kommer fortsatt använda området som genomfart längs otrygga gator för gång, cykel och moped.