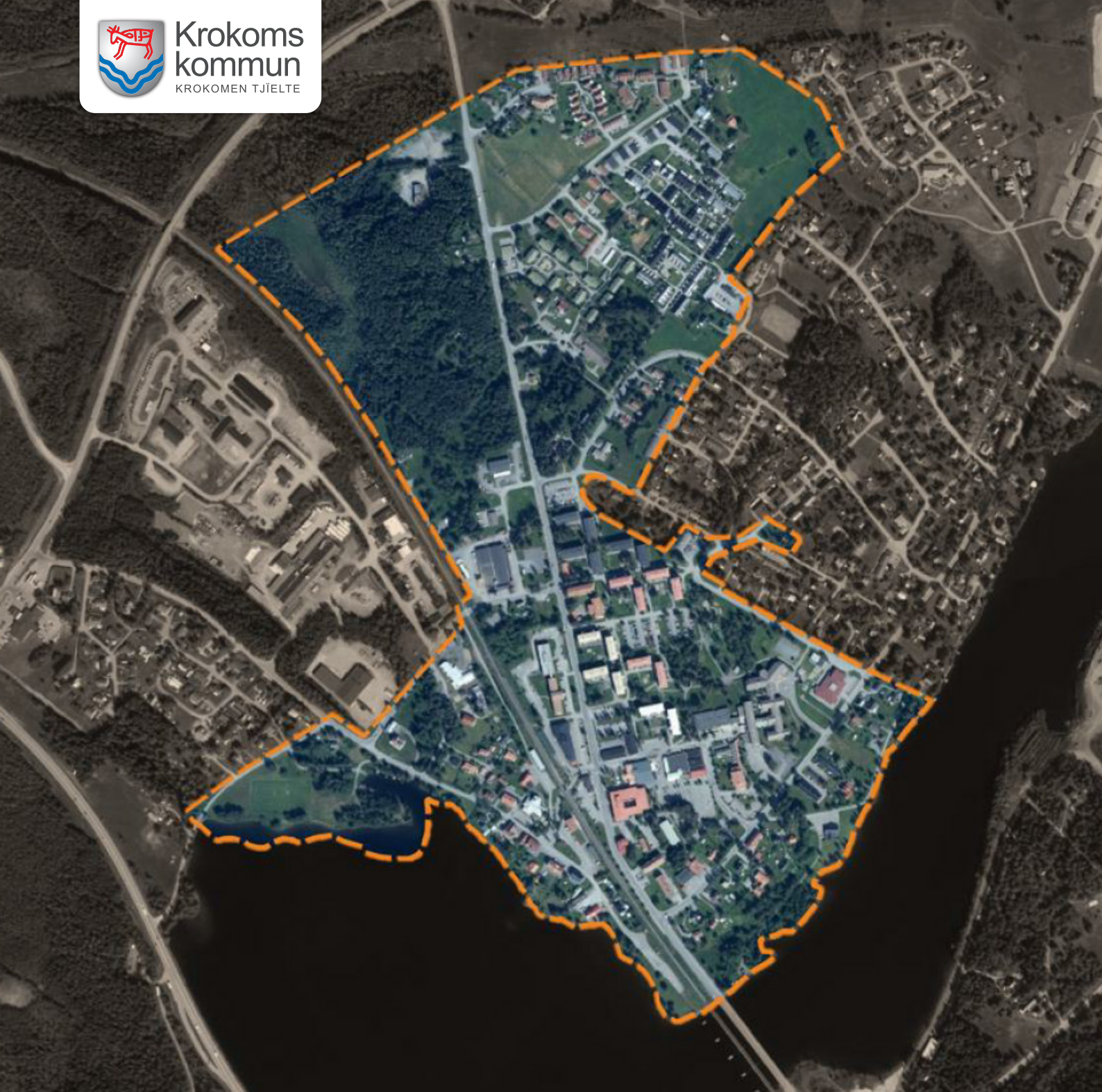




Krokoms
kommun
KROKOMEN TJËLTE



Krokom centrum 2035

– planprogram för Krokom centrum

SAMRÅDSFÖRSLAG

Vi gör plats för växtkraft



Kund

Krokoms Kommun

Konsult

WSP Samhällsbyggnad
Bergmästaregatan 2
WSP Sverige AB
791 30 Falun
Besök: Bergmästaregatan 2
Tel: +46 10 7225000
wsp.com

Kontaktpersoner

Simon Östberg, plan- och trafikavdelningen
Krokoms kommun
0640-161 00

Stina Reinhammar, plan- och trafikavdelningen
Krokoms kommun
0640-161 00

Sebastian Becker, plan- och trafikavdelningen
Krokoms kommun
0640-161 00

Fredrika Säfström, WSP
010-722 51 11

Anna-Kajsa Gustavsson, WSP
010-721 09 43

Innehåll

INLEDNING	5
Programområdet	5
Vad är ett planprogram?	6
Planprogrammets syfte	7
Pågående planering	7
Så här har arbetet med planprogrammet genomförts	8
Läsanvisning	9
KROKOM IGÅR OCH IDAG	11
Krokom igår	11
Karaktärsdrag	12
Befolkning	13
Delområden	13
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	18
Mark och vatten	18
Riksintressen	19
Bebyggelse	20
Kommunikationer	20
Service, handel och turism	22
Teknisk försörjning	22
Rekreation och friluftsliv	23
Natur, grönområden	23
Kulturmiljö	24
Sociala förutsättningar	25
Risker och störningar	26
PROGRAMFÖRSLAG	30
Mål för programområdet	30
Programförslag	32
Riktlinjer för fortsatt planering	47
Fortsatt utredning	49
Genomförande	50
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN OCH PÅGÅENDE PLANERING	53
Hållbarhets- och klimatutmaning	53
Riksintressen	55
Trafikverket	55
Regionala mål	55
Kommunala mål	56
KONSEKVENSER	61
Undersökning av betydande miljöpåverkan	63
Konsekvenser för riksintresse	63
KÄLLOR	65
BILAGA 1 – WORKSHOP	67
Strategi	67
Stadsvandring	68

Inledning



Figur 1. Programområdets avgränsning

Inledning

Krokoms kommun har i samband med framtagande av fördjupad översiktsplan för Älvområde Krokoms konstaterat att det finns behov av att ta ett helhetsgrepp om utvecklingen i Krokoms centrum.

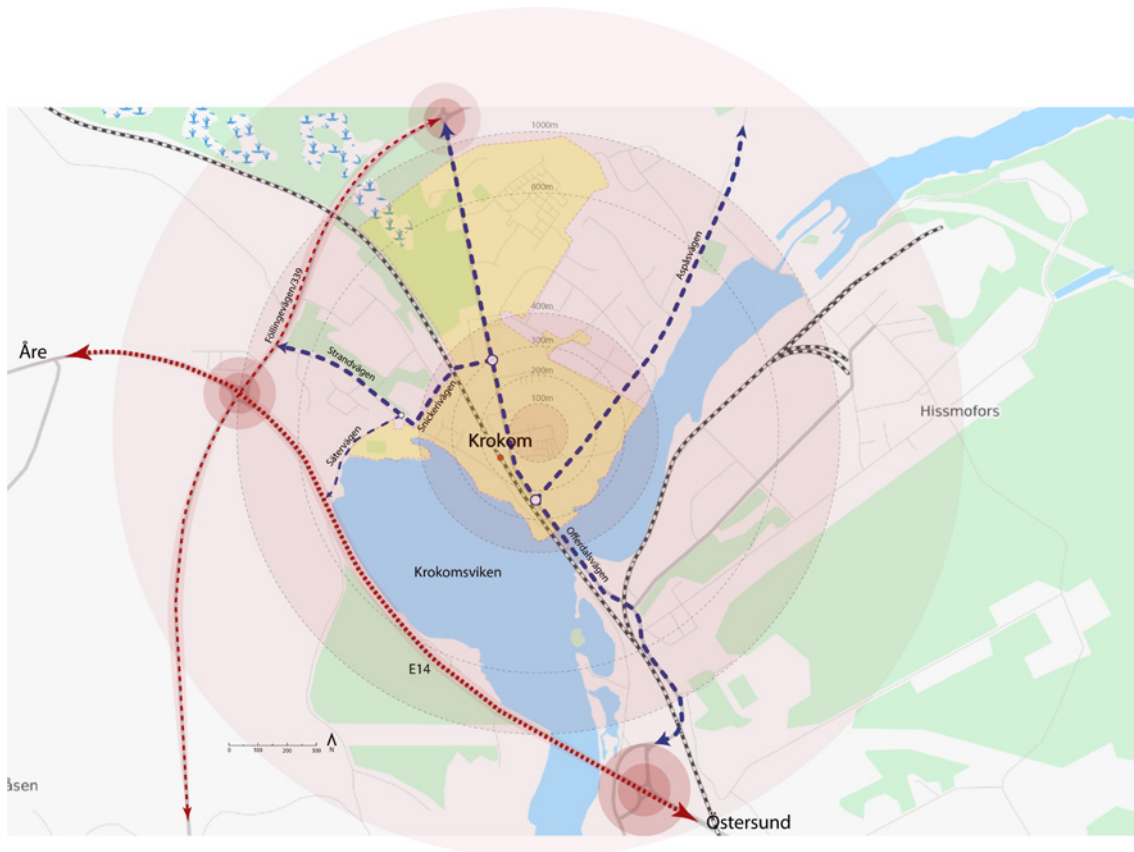
Programmet ska visa kommunens samlade viljeinriktning och mål för en långsiktig bebyggelseutveckling för centralorten.

Programområdet

Programområdet omfattar cirka 161 hektar och sträcker sig fram till Indalsälven i söder och öster. I norr går gränsen strax söder om väg 339 och i väster avgränsas området av järnvägen, se figur 1.

Krokoms centrum är kommunens knutpunkt genom handel, offentlig service och infrastruktur. Krokoms tätort är en av flera tätorter i kommunen och utgör bostadsort för omkring en tiondel av kommunens cirka 15 000 invånare. Cirka 1250 personer är folkbokförda inom programområdet (SCB, 2020-10-13).

Krokoms centrum karaktäriseras av närhet till vatten, då stora delar av tätorten omges av Indalsälven. Själva namnet Krokoms betyder ”krokarna” eller ”krökarna” på jämtska hänvisar troligen till den krok som Indalsälven gör runt tätorten.



Figur 2. Krokoms tätort i förhållande till E14 och Östersund.

Fjällen ligger inte mer än en timme bort med bil eller kollektivtrafik och närheten till Östersund ger boende tillgång till den större stadens arbetsmarknad och utbud. Tillgängligheten till närliggande arbetsmarknader såväl som naturmiljöer gör Krokoms centrum till en attraktiv bostadsort i både kommunen och regionen.

Vad är ett planprogram?

Planprogrammet lägger fast intentionerna för markanvändningen i området och formulerar förutsättningar, utgångspunkter och mål för kommande detaljplaner och ger stöd åt en sammanhållen, långsiktig planering för kommunens centralort.

Planprogram görs ofta över ett större område för att ge en struktur för bebyggelse, vägnät och grönytor. Programmet underlättar därmed arbetet med komplexa planer som berör många intressenter med olika viljor.

När programförslaget har tagits fram sänds det ut på samråd där allmänheten, myndigheter, fastighetsägare och andra berörda kan komma med synpunkter. Programförslaget bearbetas därefter innan det beslutas av politisk församling. I Krokoms tas beslutet av kommunfullmäktige.

Ett planprogram är inte juridiskt bindande, det är vägledande i kommande skeden. Med programmet som grund upprättas sedan en eller flera detaljplaner, som i sin tur ger ramarna för bygglov och byggande.

Planprogrammets syfte

Planprogrammet utgår från tidigare formulerade intentioner och ställningstaganden i kommunen.

Huvudsyftet är att utreda områdets förutsättningar för att skapa en både socialt och ekologiskt hållbar bebyggelsestruktur. Programmet ska verka för det övergripande målet att Krokoms centrum ska vara en trygg, funktionell, hållbar och livlig mötesplats i kommunen. Programmet ska vidareutveckla målbilden samt formulera planeringsprinciper som stödjer målbilden och kan ligga till grund för kommande detaljplanering.

Pågående planering

Parallellt med arbetet med detta planprogram arbetar Krokoms kommun med andra planeringsprojekt som samspelar med programmet. Programarbetet har skett i nära dialog med kommunens planeringsavdelning för att säkerställa att dessa pågående ärenden överensstämmer och ”drar åt samma håll” som programmet.

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN (FÖP)

I Krokoms kommun pågår arbete med att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Älvmråde Krokom, det vill säga området från Gärdebacken i söder till Aspås i norr. Inom ramen för detta arbete har det identifierats behov av ytterligare fördjupat arbete för Krokoms centrum. Med anledning av detta har beslut fattats om att upprätta detta planprogram.

DETALJPLANER

Ett flertal detaljplaner tas för närvarande fram eller har nyligen tagits fram för delar av programområdet. Dessa har tagits fram på ett sätt för att kunna passa in i förslaget på planprogram och är därmed framtagna utifrån ett helhetstänk.

Läs mer om pågående planarbeten och nyligen antagna detaljplaner på kommunens hemsida, krokom.se.

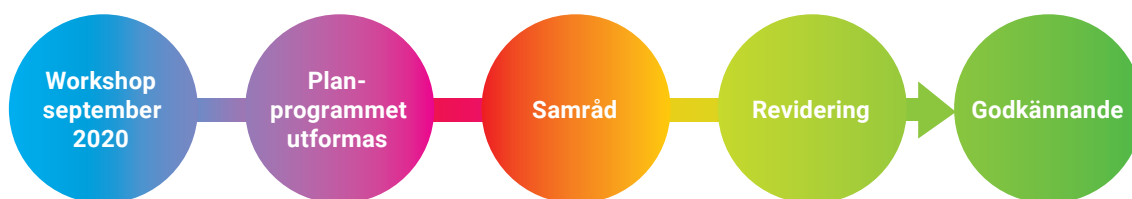
Så här har arbetet med planprogrammet genomförts

Programmet har tagits fram av WSP Sverige i samarbete med Krokoms kommun, representerade av kommunens plangrupp samt specialister från respektive förvaltning.

Arbetet med programmet följer Plan- och bygglagens (PBL) bestämmelser för arbete med planprogram. Planprogrammet bygger på tidigare framtagna underlagsmaterial från kommunen som tillsammans med underlag från genomförd workshop och dialog med kommunens tjänstepersoner sammanfogats till en fysisk plan för tätorten.

TIDPLAN

Arbetet med programmet inleddes under sommaren 2020. Samråd om programhandlingen planeras till hösten 2022, därefter antas programmet kunna antas av kommunfullmäktige.



ÖVRIGT DIALOGARBETE

Inom ramen för pågående arbete med den fördjupade översiktsplanen har Krokoms kommun genomfört andra dialogprojekt. Material från dessa har utgjort kompletterande underlag för arbetet med planprogrammet.

SAMRÅD – SAMRÅDSMÖTE

Avsnittet tillkommer efter samrådet och beskriver hur samrådet bedrivits och vad det resulterade i.

WORKSHOP

Arbetet med planprogrammet inleddes med en workshop där tjänstepersoner och politiker från kommunen bidrog till diskussioner kring vision, strategier och mål för programarbetet.

Workshoparbetet resulterade i ett antal övergripande mål för projektet, med avstamp i platsen och dess relation till sina omgivningar.

Under workshopen gjordes även en stadsvandring där tätortens fysiska struktur, utmaningar och möjligheter ringades in. Syftet med övningen var att med utgångspunkt i deltagarnas kunskap och erfarenheter ta fram ett underlag till strukturskiss för området.

Det underlag som sammanställdes under workshopparna har varit viktiga och fått sätta stor prägel på arbetet med planprogrammet och det förslag till utveckling av tätorten som presenteras. Dokumentation från workshopen finns sammanställt i den bilaga som utgörs av dokumentets kapitel 8.

Läsanvisning

Detta dokument är uppdelat i sex kapitel. Efter en kort introduktion till område och uppdrag, som finns i kapitel 1–2, redovisas i kapitel 3, med hjälp av bilder, kartor och text de planeringsförutsättningar som ligger till grund för förslaget.

I kapitel 4 redovisas därefter planförslaget. Här finns också de riktlinjer och fortsatta utredningar som identifierats som viktiga för förslagets genomförande. Förslaget presenteras övergripande i en mark och vattenanvändningskarta samt en illustrativ flygbild. Därefter redovisas delområde för delområde med förklarande textutor som ger en övergripande bild av förslaget och vad det möjliggör. I längre texter utvecklas ställningstagandena och motiven till dem.

Förslaget bygger på noggrann genomgång av nationella, regionala och lokala ställningstaganden. Redogörelse för detta underlagsmaterial finns sammanställt i kapitel 5. I det avslutande kapitel 6 beskrivs konsekvenserna av planförslaget och i bilagor, som presenteras i kapitel 8, finns en sammanställning över dialogen som fördes vid workshop i samband med uppdragsstart.

A large, stylized number '2' in a light orange color, positioned on the left side of the page. The number is composed of two overlapping shapes: a larger, semi-transparent '2' and a smaller, solid orange '2' nested within it.

Krokom igår och idag



Figur 3. Flygfoto år 1946–1950. Källa: Stiftelsen Jamtli.

Krokom igår och idag

Krokom igår

De första människorna i Jämtland var jägare och samlare som kom från dagens Norge någon gång mellan 6000 och 7000 före Kristus. Offerdalsspetsen, en pilspets i ben som kan vara mer än 8000 år gammal har hittats i kommunen. Kring Krokoms centrum finns flera kultur- och fornlämningar som vittar om platsens historia (dessa beskrivs vidare under avsnitt 3.9 *Kulturmiljö*).

När järnvägen drogs fram genom området på 1880-talet och Krokoms station uppfördes, blev Krokoms stationssamhälle snabbt centrum för människor som levde i byarna omkring. I slutet av 1800-talet influerades Krokoms tätort av egnahemsrörelsen som strävade efter att ge arbetarklassen egna boenden. I Krokom hade rörelsen en tydlig koppling till utvecklingen av såg- och kraftverksindustrin i Hissmofors och bidrog till etableringen av villaområden längs älven och kring Krokomsviken. Mellan 1960 och 1980 tillkom ytterligare bostäder och verksamheter i centralorten i lamellhus, punkthus, radhus och villaområden som präglades av den tidens ideal.

Krokoms kommun bildades vid kommunsammanslagningen i början av 1970-talet vid då ett flertal mindre socknar slogs samman. I samband med detta byggdes ett nytt centrum öster om järnvägen. Detta ersatte det tidigare som låg i anslutning till stationen på västra sidan järnvägen ned mot Krokomsviken.



Figur 4. Flygfoto år 1958. Källa: Stiftelsen Jamtli.

Karaktärsdrag

Bebyggelsen i Krokoms centrum karaktäriseras främst av lägre bebyggelse som uppförts under senare delen av 1800- och 1900-talen med fasader i trä, tegel eller puts. Många av dessa byggnader har sedan de uppfördes renoverats och omvandlats med till exempel balkonger och nya fasadmateriäl. Bebyggelsen som under senare tid har utvecklats i tätortens yttre delar består till stor del av villor och flerbostadshus samt parhus i trä.

Tätortens siluett karaktäriseras av bebyggelse av varierande storlek omgiven av vegetation som skymmer majoriteten av byggnaderna för de som passerar förbi området på E14. Ett landmärke som sträcker sig högre än omgivande bebyggelse är kyrktornet som ligger i planprogramområdets sydvästra del samt vattentornet som ligger nordöst om planprogrammets område.

Bebyggelsen är varierad med både villor, radhus, flerbostadshus och byggnader för handel och service. Stora delar av centrumbebyggelsen är uppförd under 1970–1990-talen i tegel, puts och trä. I tätorten finns även ett antal mindre byggnader för verksamheter och industri, exempelvis Krokoms träindustri AB och Garagecenter Sverige som ligger längs Snickerivägen, en viktig förbindelse mellan den östra och västra delen av tätorten. I den norra delen av planområdet, längs Offerdalsvägen, ligger även ett värmeverk.

I de södra delarna av tätorten är bebyggelsen samlad för att sedan bli något glesare med mer inslag av naturmark i de norra delarna av tätorten. En stor del av villabebyggelsen är lokaliserad längs strandkanterna vid Indalsälven medan radhus och flerbostadshus ligger i närheten av centrum samt ängs- och skogsområdena i norr.

Befolkning

Krokoms kommun är till ytan mycket omfattande och omfattar flera tätorter. I orterna i kommunens sydöstra del, som gränsar till Östersund, ökar befolkningen. Krokoms tätort är en av dessa tätorter.

Tabell 1 Antal folkbokförda 2022-05-17. Källa: SCB, Krokoms kommun (2022)

Område	Antal folkbokförda (2022-05-17)
Programområdet	ca 1270
Centralorten inkl. Hissmofors	ca 2200
Inom 6 km radie från Krokoms centrum	ca 4000
Kommunen	ca 15 420

Delområden

För att tydligare kunna beskriva och resonera kring programområdet har ytan delats upp i sex mindre delar. Dessa har till stor del olika karaktär och visar på den bredd av bebyggelsestrukturer och användningar som finns inom tätorten. Delområdena beskrivs i kartan och kapitlen nedan.



Figur 5. Karta över planområdets delar och typologi. Områdena återkommer i programförslaget i kapitel 4. delar



Figur 6. Snickerivägen väster om järnvägen i östlig riktning. En av huvudinfarterna till Krokoms centrum, Foto WSP 2020.

Område 1 - Låg, gles lägenhets- och småhusbebyggelse.

Denna nordligaste del av programområdet består huvudsakligen av låg, gles lägenhets- och radhusbebyggelse. Inom området finns också förskola och Smedjan, en samlingslokal som används flitigt av föreningslivet och som ungdomsgård. I området finns två större grönområden. I öster finns Starttornbacken med tydlig naturkaraktär och i väster Mickevallen där de böljande öppna ytorna och en av Krokoms fotbollsplaner utgör en välkomnande entré till tätorten.

Område 2 – Verksamheter och service.

Norr om Radhusvägens korsning med Offerdalsvägen finns KBABs kontor och utöver det består området huvudsakligen av obebyggda skogsytor som delvis består av sankmark och markförhållanden som försvårar nyttjande av ytan för annan användning. Genom området passerar ett motionsspår som leder vidare norrut. Här finns också ett värmeverk som påverkar möjligheterna till framtida utveckling.

Södra delen av denna kil mellan järnvägen och Offerdalsvägen inhyser idag främst verksamheter, service och en större sammanhängande byggnad som används för kontor och mindre verksamheter samt tillhörande parkeringsytor.

Snickerivägen är en viktig förbindelse inom planområdet och är den enda bilvägen i tätorten som korsar järnvägen. Snickerivägen utgör också tätortens koppling mot Krokomsporten och vidare mot E14 norrut. Norr om Snickerivägen pågår detaljplanering för nya bostäder, förskoleverksamhet och centrumfunktioner.

I kilens södra spets finns Krokoms stationsområde med väntsal, ett mindre antal pendelparkeringsplatser och en hamburgerrestaurang.



Figur 7. Bild på den karaktäristiska bebyggelsen i område 3. Foto WSP 2020.

Område 3 – Bostäder i flerbostadshus och Björkparken

Detta område består till stor del av flerbostadshus med 3 - 4 våningar uppförda med 1960–70-talets byggnadsstil och trafikseparerade kvartersstruktur. Inom området finns stora tallbevuxna ytor mellan byggnaderna samt parkering för de boende. Byggnaderna kopplas samman med varandra och omgivningen genom gång- och cykelvägar.

Nordöst om området finns en större gemensam parkeringsyta och ett mindre grönområde med lektyta.

Område 4 – Gamla Krokoms äldre bostadsbebyggelse och viss verksamhet

Väster om järnvägen finns de äldsta delarna av Krokoms tätort. Här ligger den gamla stationsbyggnaden och kyrkan liksom äldre villabebyggelse och den Gamla Lanthandeln i Krokoms som utgör ett populärt besöksmål. Vid kyrkan finns en gångtunnel under järnvägen som kopplar samman gamla Krokoms med stationsområdet och Genvägen/centrum.

Vid Pålsudden i Krokomsviken finns några parkbänkar samt en fotbollsplan.

Området avgränsas i norr av Snickerivägen som är en viktig infart till Krokoms och den enda möjliga passagen över järnvägen inom tätorten.

Område 5 – Centrum

Navet i Krokoms centrum är Genvägen och den offentliga och kommersiella service som finns däromkring. Här ligger till exempel lokalen Magneten som är en viktig samlingsplats i tätorten med bland annat bibliotek, café och restaurang. Längs Genvägen ligger även matvarubutik, systembolag, apotek och kvarterskrog.

Området söder om Genvägen hyser byggnader för kommunal verksamhet och räddningstjänst. Här finns även flerbostadshus, verksamheter och enstaka villor.

Ytorna kring Offerdalsvägen är präglade av sin funktion för trafik och resande. Detta innebär att stora områden är asfalterade för parkeringsplatser, busshållplatser och gångbanor.

I korsningen Offerdalsvägen och Genvägen, bredvid nuvarande ”Marias krog”, finns en öppen yta som frigjordes till följd av att en byggnad för verksamheter revs på platsen. Ytan saknar idag en tydlig användning men har i och med sitt centrala läge stor potential.

I områdets nordöstra del ligger Björkparken, med lekplats, boulebana samt en mindre fotbollsplan. Björkparken gränsar till centrum och Orion, det byggnadskomplex vid Genvägen som inhyser bland annat hälsocentral, folktandvård och serviceboende. Det stora byggnadskomplexet Orion har mycket få entréer mot parken. Kopplingen mellan parken och centrum är otydlig.

Område 6 – Strandnära bostadsbebyggelse

Området söder om Aspåsvägen omfattar huvudsakligen glest placerade villor i ett mycket vattennära läge. Inom området pågår för närvarande detaljplanearbete för att möjliggöra uppförande av större flerbostadshus vid nuvarande vattenverk (Driftcentralen). Inom området finns även öppna ytor mellan Aspåsvägen och Brovägen lämpade för parkområden som en koppling mellan centrumbebyggelse och vattnet.

Aspåsvägen är en av tätortens större vägar och förbinder centrum med stora befintliga och planerade bostadsområden öster om programområdet.



Planerings- förutsättningar



Planeringsförutsättningar

Under denna rubrik beskrivs kortfattat områdets unika kvaliteter och befintliga förhållanden. Här beskrivs huvuddragen i tätortens karaktär och det som utgjort grunden för planprogrammets förslag.

Mark och vatten

Marken i området är relativt plan med enstaka branter kring stranden vid Indalsälven samt i områdets norra delar. Marken består av morän som vilar på en grund av slamsten, lersten och siltsten. Väster om Offerdalsvägen och söder om väg 339/Föllingevägen ligger ett område med hög markfuktighet som i dagsläget är obebyggt.

Det finns 15 platser i eller i närheten av planområdet med potentiella föroreningar varav två är riskklassade. Den ena ligger vid Krokoms träindustri AB som klassats som måttlig risk och den andra ligger vid Krokoms mek och service som klassats som liten risk. Utöver dessa två platser har 13 ej riskklassade områden pekats ut som potentiellt förorenade, se figur 8.

Indalsälven passerar programområdets södra delar och används förutom i rekreationssyfte även för energiproduktion i form av vattenkraftverket Hissmofors som ligger strax öster om Krokoms centrum. I områdets västra del mynnar Vadbäcken samt Polisbäcken i Krokomsviken och Indalsälven.

MKN VATTEN

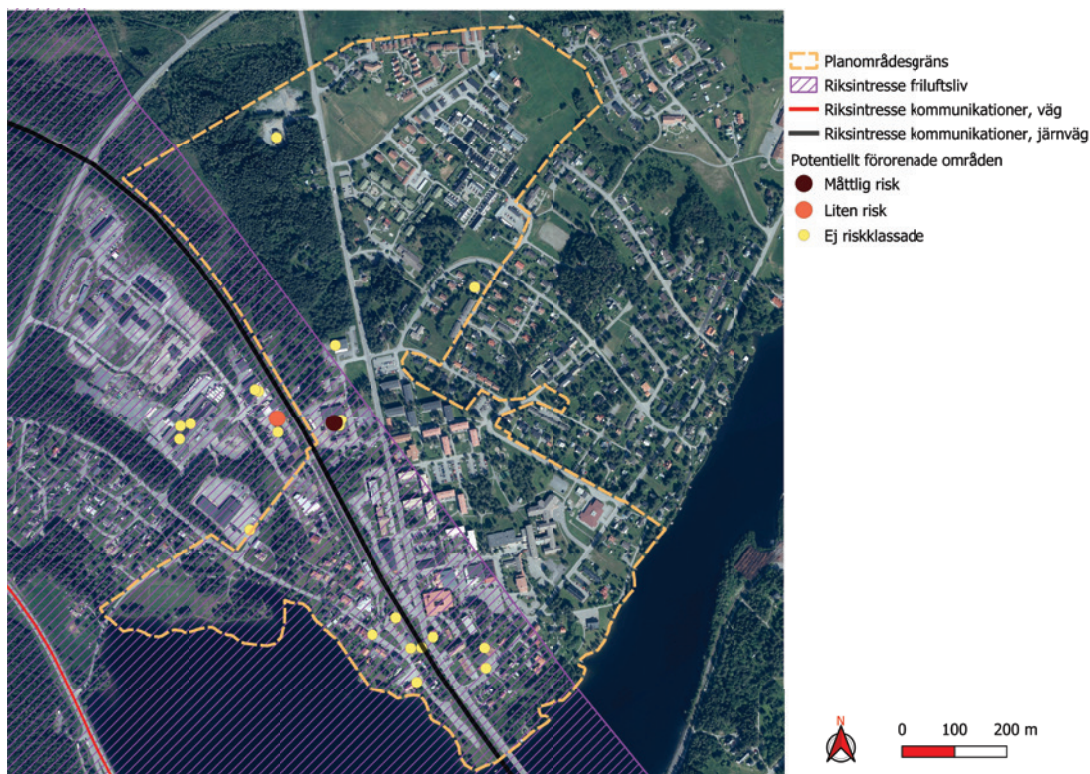
Miljö kvalitetsnormer (MKN) reglerar krav på miljö kvalitet. Miljö kvalitetsnormerna ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger.

I den undersökning som görs tidigt i planprocessen ska kommunen redovisa i planen hur miljö kvalitetsnormerna för vatten (MKN-vatten) kan följas.

Planområdet avrinner mot två ytvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer, Vadbäcken SE702485-143087 och Indalsälven SE702371-143220 (VISS).

Vadbäcken har miljö kvalitetsnormerna god ekologisk status med målar 2021, samt god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter vars halter inte får överskrida de halter som rådde 2015. Indalsälven har miljö kvalitetsnormerna måttlig ekologisk potential med förlängt målar till 2027 på grund av att vattenförekomsten är kraftigt modifierad för användning av vattenkraft. (Mer om vattendragens statusklassning finns att läsa i länsstyrelsernas databas VISS.)

Vattenförekomsterna omfattas även av miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.



Figur 8. Karta över riksintressen och potentiellt förorenade områden som finns inom planområdet.

STRANDSKYDD

Strandskyddet omfattar både land och vatten och det utgår från strandkanten och sträcker sig vanligtvis 100 meter i båda riktningarna. Indalsälven, med Krokomsviken, Vadbäcken och Polisbäcken omfattas av strandskydd. I gällande detaljplaner är strandskyddet upphävt. Vid ny planläggning återinträder strandskyddet och upphävande krävs för att kunna bygga inom strandskyddat område.

Riksintressen

Genom området går Mittbanan som utgör riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § Miljöbalken (se figur 8). Även E14 och väg 340 som passerar utanför området utgör riksintresse för kommunikationer.

Väg E14 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse. Väg E14 går mellan Sundsvall och norska gränsen. Även väg 340 binder samman Krokoms, Valsjöbyn och Norge är ett riksintresse med särskild betydelse för regional samt interregional trafik.

Järnvägen *Mittbanan* sträcker sig mellan Sundsvall och Ånge samt från Bräcke till Storlien där den ansluter till Meråkerbanan som fortsätter in i Norge. Banan ingår i TEN-T nätet och är av internationell betydelse, ingår även i NECL (North East Cargo Link).

Planområdet berör även ett influensområde för väderradar som är ett riksintresse enligt 3 kap 7 § Miljöbalken. Delar av Krokoms centrum omfattas dessutom av riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap. 6 § miljöbalken, se figur 8.

Bebyggelse

Bostäder

Programområdet omfattar de mest tätbebyggda delarna av Krokoms där det bor cirka 1900 personer.

Idag är kommunägda Krokomsbostäder den största hyresvärden, med bostäder och lokaler i varierande storlek och prisklass. Just finns ett underskott av bostäder inom programområdet enligt det kommunala bostadsförsörjningsprogrammet.

I kommunen som helhet finns en hög andel ensamhushåll och hushåll bestående av två personer.

Kommunikationer

Av stort värde för Krokoms är dess läge med närheten till såväl fjällen i väster, naturen i norr och Östersund i söder. Genom goda förbindelser har området tillgång till både stadens och fjällvärldens utbud av kultur, service, rekreation och arbetsmarknad.

Gång och cykel

Helt eller delvis markerad gång- och cykelväg finns idag:

- längs Offerdalsvägens södra del
- mellan Strandvägen och Genvägen vid stationsområdet, via tunnel under järnvägen,
- mellan Strandvägen och Lingonvägen, via grönområdet vid Krokomsviken

I övrigt rör sig de oskyddade trafikanterna i gatumiljön, se karta 9.

Offerdalsvägen korsas av fotgängare och cyklister via två övergångsställen som finns inom planprogramområdet. Vid dessa uppstår ibland situationer då flera trafikslag trängs och trafikfarliga situationer uppstår. Längs Genvägen finns ett gångfartsområde vid centrum för ortens samhällsservice med butiker, restauranger och möteslokaler.

Järnvägen

Kollektiva transporter mot Östersund och Åre är viktiga för kommunens många pendlare och järnvägen är en av de snabbaste transporterna mellan Krokoms och båda dessa tätorter.

Järnvägen Mittbanan som är av riksintresse för kommunikationer trafikerar Krokoms centrum med avgångar flera gånger dagligen under både vardagar och helger. Järnvägsstationen ligger centralt i samhället med närhet till två busstationer, se figur 9.

Enligt senaste statistik (Trafikverket 2018) trafikerar Mittbanan (bandel 221) av 10,4 tåg av dessa är i stort alla persontåg.

I prognos framtagen av Trafikverket för år 2040, då Meråkersbanan i Norge elektrifierats, väntas antalet tåg öka till 30 per vardagsmedeldygn. Utan ökningen på norska sidan väntas en ökning om 25 tåg per dygn. Från 2018 till 2040 ökar antalet tåg som trafikerar Mittbanan öka tre gånger dagens antal.



Figur 9. Karta över cykelleder, järnvägar och hållplatser för kollektivtrafik inom programområdet.

Buss

Bussförbindelserna mellan Krokoms och såväl Östersund som Åre är goda och har avgång cirka varje timme till Östersund och varannan till Åre under veckodagarna. Under helgerna är turtätheten något lägre. Se figur 9 för hållplatser i planområdet.

Flygtrafik

På Frösön, cirka två mil väster om Krokoms ligger Åre Östersund Airport med avgångar och trafik både internationellt och nationellt.

Biltrafik – Offerdalsvägen

Offerdalsvägen som går genom tätorten har en central och viktig roll för tätorten som transportled för både människor och varor.

Offerdalsvägen är idag utformad som både landsväg, tätortsinfart samt centrumgata. Vägen går i nord-sydlig riktning genom tätorten och är utformad som en raksträcka med enstaka övergångsställen. Hastigheten längs vägen är 50 km/h fram till centrum där hastigheten är begränsad till 30 km/h. Trafikflödet har uppmätts till cirka 1770 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Årsvariationen är enligt Trafikverkets teoretiska värde mellan 1300 till strax över 2200 fordon per dygn med de högsta värdena under juni månad.

Inom planområdet finns en stor mängd vägar som används för både bilar och oskyddade trafikanter. Området runt stationen har ett viktigt strategiskt läge som utgångspunkt för kollektivtrafik och pendling.

Service, handel och turism

Handel och service

Programområdet omfattar Krokoms tätort och centrum där huvuddelen av kommunens service och handel finns lokaliserad. I planprogramsområdet finns bland annat grundskola, förskolor, livsmedelsbutik, restauranger och samlingslokaler.

I den handelsutredning som Krokoms kommun tagit fram konstateras att det lokala utbudet av både dagligvaror och sällanköpsvaror är begränsat i konkurrens med det starka utbudet i Östersund. Den geografiska närheten till Östersund och att många pendlar dit dagligen gör att många gör sina inköp där. Handelsutredningens undersökning visar att majoriteten av inköpen görs med bil.

Eventuell tillväxt i handel på grund av växande befolkning bedöms med stor sannolikhet att tillfalla e-handeln. Detta betyder att den fysiska handeln kommer att stanna av och i vissa fall till och med minska.

Köpkraftsunderlaget och befolkningstätheten på den norska sidan vid Krokoms är svag och gränshandel bedöms inte påverka Krokoms i någon större utsträckning.

Turism

I kommunens översiktsplan lyfts turistnäringens utveckling och konkurrenskraft som ett värde att värna för Krokoms kommun. Det är framför allt fjällvärldens landskap och kommunens skogsbygder som lyfts fram för såväl sommar- som vinterturism.

I kommunen finns många fritidshus och antal fritidshus per 1000 invånare är högre än riksgenomsnittet. Antal gästnätter per capita (ej inkl. övernattningsplatser) i Krokoms är cirka en fjärdedel av rikssnittet.

Indalsälven och strandområdet utmed älven har stor betydelse som tätortsnära rekreationsområde för Krokoms centrala delar. På sommaren lockar området till båtturer, fiske, bad och delar av stränderna är uppskattade promenadstråk.

I Krokoms tätort finns den gamla lanthandel som har drivits som butik sedan 1890-talet och numera är ett populärt besöksmål med café, butik, konstgalleri och museum. Strax söder om centrum finns även en campingplats som attraherar många besökare sommartid med fiskemöjligheter, bangolf, grillhus och lekpark.

Teknisk försörjning

Kommunen ombesörjer VA inom verksamhetsområdet, som i regel sammanfaller med detaljplanlagda områden. Då planprogramområdet är detaljplanlagt omfattas det av kommunalt VA. Även ledningar för eldistribution finns i området.

Enligt Post och Telestyrelsen (PTS) har över 95 procent av hushållen inom planprogramområdet tillgång till eller absolut närhet till bredband vilket går att jämföra med 80 procent i hela kommunen.

Rekreation och friluftsliv

Krokoms centrum erbjuder flera olika rekreations- och friluftsmöjligheter som presenteras nedan, se figur 10.

Skidspår

Vid Industrivägen i områdets centrala delar startar ett 8 kilometer långt längdspår som prepareras för både skate och klassisk stil under vinterhalvåret. Elbelysning saknas.

Fiske

Krokoms kommun är känt för sina fina fiskevatten och längs stränderna i centrala Krokoms kan man fånga harr, öring, abborre, lake, sik, canadaröding och gädda.

Idrottsanläggningar

I Krokomsviken som ligger i områdets västra del samt i planområdets norra del finns fotbollsplaner med naturgräs. I centrum finns nyligen anlagda banor för boule och bollsporter. Det finns även ytterligare anläggningar för bad, friidrott, fotboll och golf inom eller i närheten av planområdet.

Skoterleder

Det går inga skoterleder genom centrala Krokoms, däremot passerar en led förbi planprogramområdets västra del samt i närheten av skidspåret i norr.

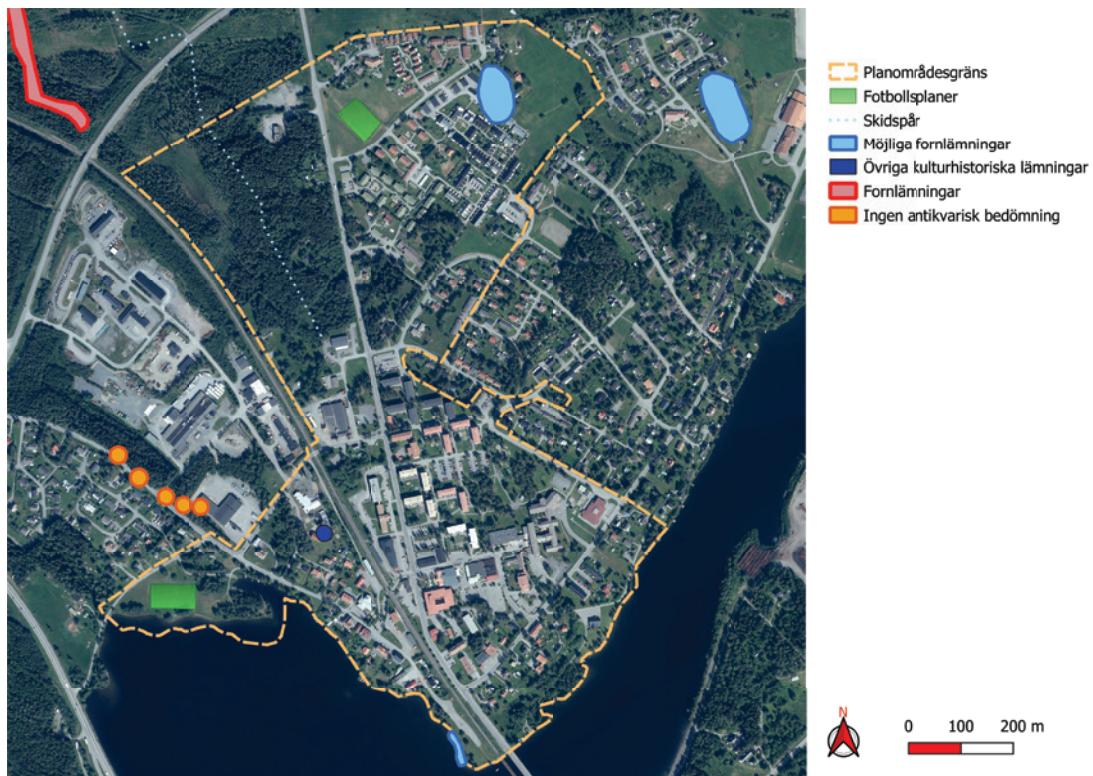
Natur, grönområden

I Krokoms finns många goda landskapliga kvalitéer som närheten till älven, fjället och skogarna runt om tätorten.

Älvstranden som ingår i planprogramområdet ger unika värden till tätorten och bidrar med närhet till rekreation och kontakt med vattnet.

Kring Björkparken, tågstationen samt i centrala Krokoms har flera rödlistade arter, främst fåglar, observerats och registrerats i Artportalen.

Grönstrukturen inom planprogramområdet utgörs främst av parker, mindre skogspartier och ängsmark. Det finns även enstaka alléer som kantar vägarna i området exempelvis i södra delen av Offerdalsvägen och längs Strandvägen. Alléer omfattas av biotopskydd om de består av lövträd som är planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Biotopskyddade alléer ska även till övervägande del utgöras av vuxna träd.



Figur 10. Karta över, forn- och kulturlämningar samt friluftsanläggningar inom programområdet.

Kulturmiljö

I Krokoms med omnejd finns många värdefulla äldre byggnader och lämningar från äldre tider.

Kulturarv

Följande forn- och kulturlämningar, i eller i anslutning till Krokoms tätort, finns noterade hos kulturmiljöregistret hos Riksantikvarieämbetet. Se även karta 10.

- Fem fångstgropar i närheten av Norra skogs träindustri i tätortens västra del.
- En boplats med rester av skärvsten som ligger i den södra delen av planområdet.
- En fångstgrop norr om tätorten
- Två gårdstomter i tätortens nordöstra del.
- En fornlämningsliknande lämning i närheten av Larvens förskola.

Utöver de lämningar som finns noterade i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister så finns även ytterligare kulturvärden i och kring planområdet. Bland annat ligger brofästet för den gamla gångbron i planområdets södra del kvar och i anslutning till tätortens östra gräns går en färdväg som kallas ”Mjælkvein” vilket betyder mjölkvägen på jämtska. Vid stranden nära Hissmofors ligger också en äldre kvarn.

Sociala förutsättningar

DEMOGRAFI

Krokoms kommun har under en längre tid haft en stadigt ökande befolkningsmängd vilket till stor del beror på födelseöverskott samt att inflyttningen är större än utflyttningen i kommunen. Den tydligaste befolkningsökningen sker i de södra delarna av kommunen som innefattar Ås, Krokoms och Rödön. Det är också här som medelåldern i kommunen är som lägst.

Befolkningsutvecklingen visar att det är en positiv nettoinflyttning av barnfamiljer till kommunen samt att gruppen 19–24 år i hög utsträckning flyttar från Krokoms, framför allt till studieorter. Från åldrarna 45 år och uppåt flyttar ungefär lika många in till kommunen som ut ur kommunen.

Sett till faktorer som sysselsättning och utbildningsnivå så är sysselsättningen på en jämförelsevis klart högre nivå jämfört med riket i stort. När det gäller utbildningsnivå finns en överrepresentation av invånare med gymnasieutbildning som högsta utbildningsnivå i jämförelse med riket i stort. Medelinkomsten är dock något lägre än riksgenomsnittet, trots detta så bor en klar majoritet av befolkningen i områden med godare socioekonomiska förutsättningar och inget statistiskt område är klassat som om det hade socioekonomiska utmaningar (Delegationen mot segregation 2020).

Jämfört med riket så bor fler invånare i Krokoms kommun i småhus, är inrikes födda samt förvärvsarbetar. Övriga demografiska parametrar är relativt lika riksgenomsnittet (fakta från SCB 2020).

Inom kommunen finns det samtidigt demografiska skillnader. Det mindre statistiska område som programområdet ligger inom visar på att Krokoms tätort är klassat som ett socioekonomiskt blandat område. Det tyder på en blandning av olika människor och olika typer av hushåll. Det skulle också spegla den blandning av bostäder och boendeformer som finns i Krokoms tätort (Delegationen mot segregation 2020).

BOSTADSFÖRSÖRJNING

Bostadsbeståndet i Krokoms tätort varierar från småhus till flerbostadshus. Det framtida behovet och den demografiska variationen som finns tyder på att det fortsatt kommer att finnas ett behov av en bredd av boendeformer för människor med olika ekonomiska förutsättningar och olika skeden i livet. Den fysiska planering som kommunen bedriver är dock begränsad när det gäller upplåtelseform och det går inte att reglera i en plan om det ska vara hyresrätter eller bostadsrätter. Planeringen kan dock möjliggöra i den mån det går för att säkerställa att det finns en variation av olika storlek på bostäder. Vilket i sin tur kan bidra till att det finns en variation av bebyggelse samt förutsättningar för att det kan utvecklas olika konceptboenden som riktar sig mot olika grupper i passande miljöer.

Bostadsförsörjningen i en kommun eller tätort påverkar inte bara möjligheten till inflyttning men även cirkulationen på bostadsmarknaden. Kommunens kanske starkaste verktyg för att säkerställa utbudet av olika hyresrätter är inte genom planeringen utan genom ett kommunalt bostadsbolag. I Krokoms tätort finns en stor andel hyresfastigheter som ägs och förvaltas av kommunen via det kommunala bostadsbolaget Krokomsbostäder. Delar av hyresrätterna är särskilt avsatta för pensionärer, unga och studerande med avseende på tillgänglighet och storlek på bostäderna.

Krokomsbostädernas hyresfastigheter är koncentrerade till följande områden:

- Stiftelseområdet i centrala Krokoms med ca 390 lägenheter
- Gröns-, Frohms- och Axel Perssons väg med ca 100 lägenheter
- Lyckes-, Strindbergs väg, Kyrkvägen och Ringvägen 32 med cirka 50 lägenheter

Utöver tillgänglighet och storlek är hyreskostnaden en viktig faktor när det kommer till val av bostad inom en geografisk region. I Krokoms kommun är medianhyrorna 74 kr per kvadratmeter år 2019, jämfört med 78 kr per kvadratmeter i länet samma år (SCB, 2020).

Risker och störningar

BULLER

Trafik är en källa till buller som kan orsaka problem och störning. Långvarig exponering för buller kan ha negativa effekter på vår hälsa. För att säkerställa en god och hälsosam boendemiljö anges i trafikbullerförordningen (SFS 2015:216, 2017) med förordningsändring (SFS 2017:359) riktvärden för vilka bullernivåer som är tillåtna i närheten nytillkommande bostadsbebyggelse.

Bullerkällor i utredningsområdet utgörs främst av Offerdalsvägen, järnvägen och de industriområden som ligger strax norr, öster och väster om området.

Närheten till Offerdalsvägen och järnvägen gör att många centrala delar av området är bullerutsatt. Bullret kommer dels från lokens inbromsning och från fordonens motorer och kraftöverföring, dels från däcken och kontakten mellan däck och vägbana vilket gör att bullernivåerna kommer vara fortsatt höga även ifall andelen elbilar ökar.

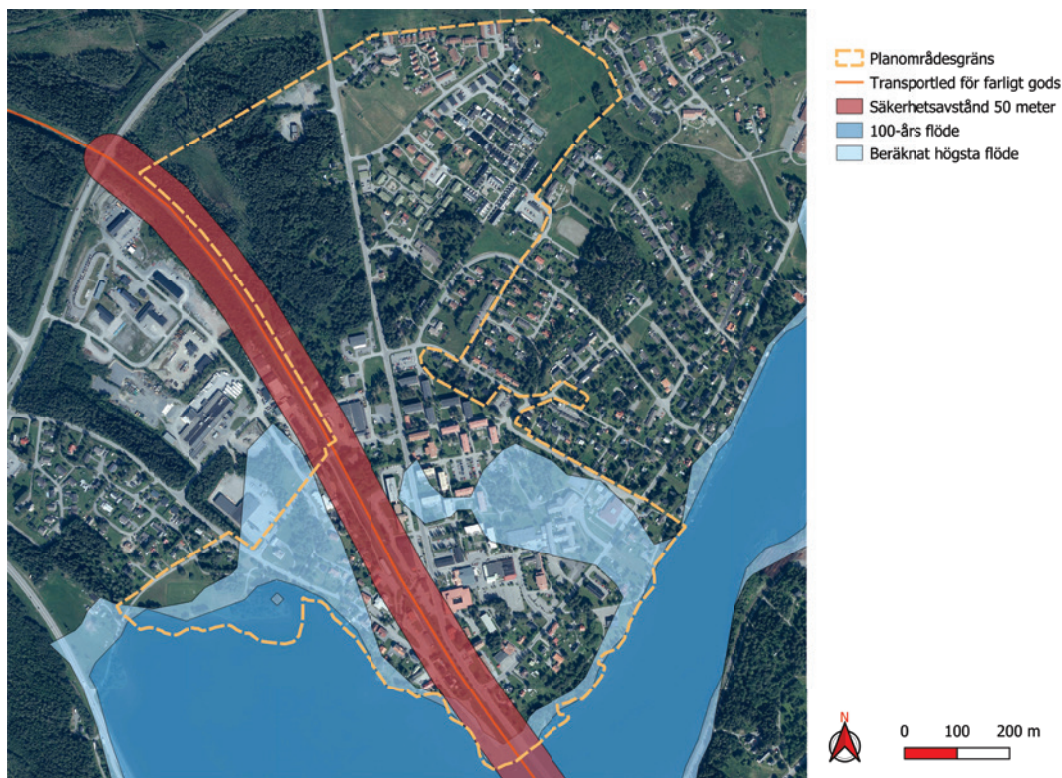
De industrier som kantar tätorten kan i vissa fall ge upphov till störningar i form av buller. Industribullret har tidigare avhjälpas genom att upprätta bullerplank längs Hissmofors sågverk samt en ås mellan industriområdet i väst och Strandvägen. Det finns även regleringar av byggnadshöjder i delar av centrala Krokoms för att skydda de boende från industribuller.

I Boverkets vägledning *Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder (2020:2)* anges riktlinjer för tillåtna bullernivåer när ny bostadsbebyggelse planeras. Dessa riktlinjer är applicerbara om ny bostadsbebyggelse blir aktuellt i närheten av exempelvis värmeverket som ligger i planprogramområdets norra del.

ÖVERSVÄMNING

Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap (MSB) har genomfört översvämningskarteringar för att stödja kommuner och länsstyrelser i deras planeringsarbete. Karteringen vid Inlandsälven visar ett beräknat högsta flöde för dagens klimat samt ett hundraårsflöde, se figur 11.

Beräknat högsta flöde inträffar när alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar, som till exempel snösmältning, nederbörd och vattenmättad mark (grovt uppskattat ett 10 000-årsflöde) (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2019).



Figur 11. Karta över riskområden inom utredningsområdet.

För beräknat högsta flöde finns översvämningsrisker främst kring Krokomsviken men även utefter tätortens strandkanter. I beräkningar för högsta flödet vägs även kapacitet för kraftverksdammarna in vilket i MSB:s översvämningskartering för Indalsälven visar att det kommer rinna vatten på sidan om både kraftverket i Hissmofors och Kattstrupeforsen (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2003).

FARLIGT GODS

Järnvägen som passerar Krokom är en transportled för farligt gods. Eftersom Länsstyrelsen i Jämtlands län inte har några egna riktlinjer för genomförande av riskbedömningar har riskbedömningen baserats på Länsstyrelsen Stockholms vägledning *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods* (Länsstyrelsen Stockholm, 2016).

Vid järnvägsanläggningar finns fasta säkerhetsavstånd som ska hållas byggnadsfria, för att säkerställa järnvägens funktion och möjliggöra underhåll. Större säkerhetsavstånd är dock ofta lämpliga beroende av buller, vibrationer och risk för urspårningar.

Mittbanan som löper genom planprogramområdet är klassad som en rekommenderad sträcka för farligt gods och riktlinjerna avråder från all form av bostadsbebyggelse närmare farligt gods-leder än 75 meter för vägar och 50 meter för järnvägar (se figur 11). Inom detta avstånd ska ingen verksamhet finnas som uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

På avstånd inom 75–150 meter föreslår vägledningarna att de flesta typer av markanvändning kan förläggas undantaget sådan markanvändning som innefattar särskilt många eller utsatta personer, under förutsättning att riskerna utreds under planprocessen.

FRAMTIDA KLIMATUTMANINGAR

Klimatet i Sverige kommer att bli varmare och torrare. Regelbundna regn kommer inte längre att vara en självklarhet. Beroende på den lokala hydrologin finns det risk för att regnen, när de väl faller, blir mer extrema. I och med det varmare vädret kommer vinterns nederbörd inte lika ofta att falla som snö, utan som regn. Framtidens klimat innebär därmed mer extrema väderförhållanden.

Effekten av den globala uppvärmningen i Sverige blir som störst under vintern och i norra Sverige där planprogramområdet ligger beräknas medeltemperaturen gå från under 0°C till runt 5°C (2069–2098) (Sveriges television, 2019).

Enlig SMHI kan Jämtland vänta att klimatförändringen inom detta sekel kommer att innebära en ökning av nederbörd med cirka 20–30 procent över året, där de största mängderna förutspås komma under vinterhalvåret och då allt oftare som regn än som snö. Somrarna kommer att innebära häftigare skyfall än tidigare och frekvensen mellan dessa förväntas öka.

UPPLEVD TRYGGHET OCH SÄKERHET

Vad som upplevs som tryggt och säkert skiljer sig från person till person och handlar ofta om ett samspel mellan miljöer, rörelser och olika tidpunkter. En säker utformning av miljön behöver automatiskt inte uppfattas som tryggt. En från början säker passage kan exempelvis upplevas som otrygg om den exempelvis är dåligt belyst eller underhålls dåligt.

Programområdet besöks och nyttjas av många personer dagligen vilket både ger förutsättningar för att kunna skapa trygghet men det ger även krav på att det finns en utformning som skapar trygga och säkra miljöer.

Sannolikt är bil och tågtrafiken i området två aspekter som påverkar hur tryggt och säkert det är att röra sig. Under tider på dygnet är det många trafikrörelser samtidigt av olika trafikslag. I dagsläget finns både exempel på säkra och osäkra passager för oskyddade trafikanter att passera järnvägen och Offerdalsvägen.

Att planprogramområdet berör en central plats där många har anledning att röra sig på skapar goda förutsättningar för att kunna bidra till trygghet. Genom att skapa miljöer som olika människor vill röra sig på under stora delar av dygnet kan en upplevd trygghet skapas för flera. Samtidigt så kan en dåligt utformad miljö i ett centrum skapa problem då människor tvingas röra sig till besöksmål i ett centrum på ett otryggt sätt.



Program- förslag





Figur 12. Illustration av programförslaget, vy över centrala tätorten sett från Krokomsviken.

Programförslag

I detta kapitel presenteras planförslaget för Krokoms centrum. Med hjälp av kartor, illustrationer och text ges förslag på markanvändning som möjliggör för tätorten att växa och utveckla Krokoms till en hållbar, trygg och funktionell tätort.

Mål för programområdet

Utifrån programmets syfte, kommunala strategiska dokument (läs mer om dem i kapitel 5), resultat från genomförd workshop och övriga dialogmöten, har ett antal mål formulerats för programområdet. Dessa ska vara vägledande för utformningen av programförslaget och kommande detaljplaner.

Målen med planprogrammet för Krokoms centrum formuleras under fyra teman:

Stadsmiljö, bebyggelse och boende:

- Förtäta och utveckla området till en attraktiv, trygg, trivsamt och tillgänglig stadsmiljö med god gestaltning.
- Stärk centrum med blandad användning av bostäder, arbetstillfällen, verksamheter och handel.
- Möjliggör utveckling av attraktiva boendemiljöer med särskilt fokus på flerbostadshus.

Trafik och funktionella samband

- Överbygg barriäreffekten från järnvägen och Offerdalsvägen och skapa en säker trafikmiljö.
- Stärk Offerdalsvägen som ett vitalt stråk genom tätorten.
- Förstärk sambanden mellan Krokomsviken och Krokoms centrum (och Krokomsporten).
- Utveckla stationsområdet och bidra till att underlätta pendling och goda kommunikationer till och från Krokoms centrum.
- Främja gång- och cykeltrafik.

Mötesplatser och rekreation

- Öka tillgången till offentliga mötesplatser och rekreationsytor av hög kvalitet.
- Värna och utveckla tätortens strandområden och kontakten med dem.
- Utveckla och stärka grönområden.

Hållbarhet och klimat

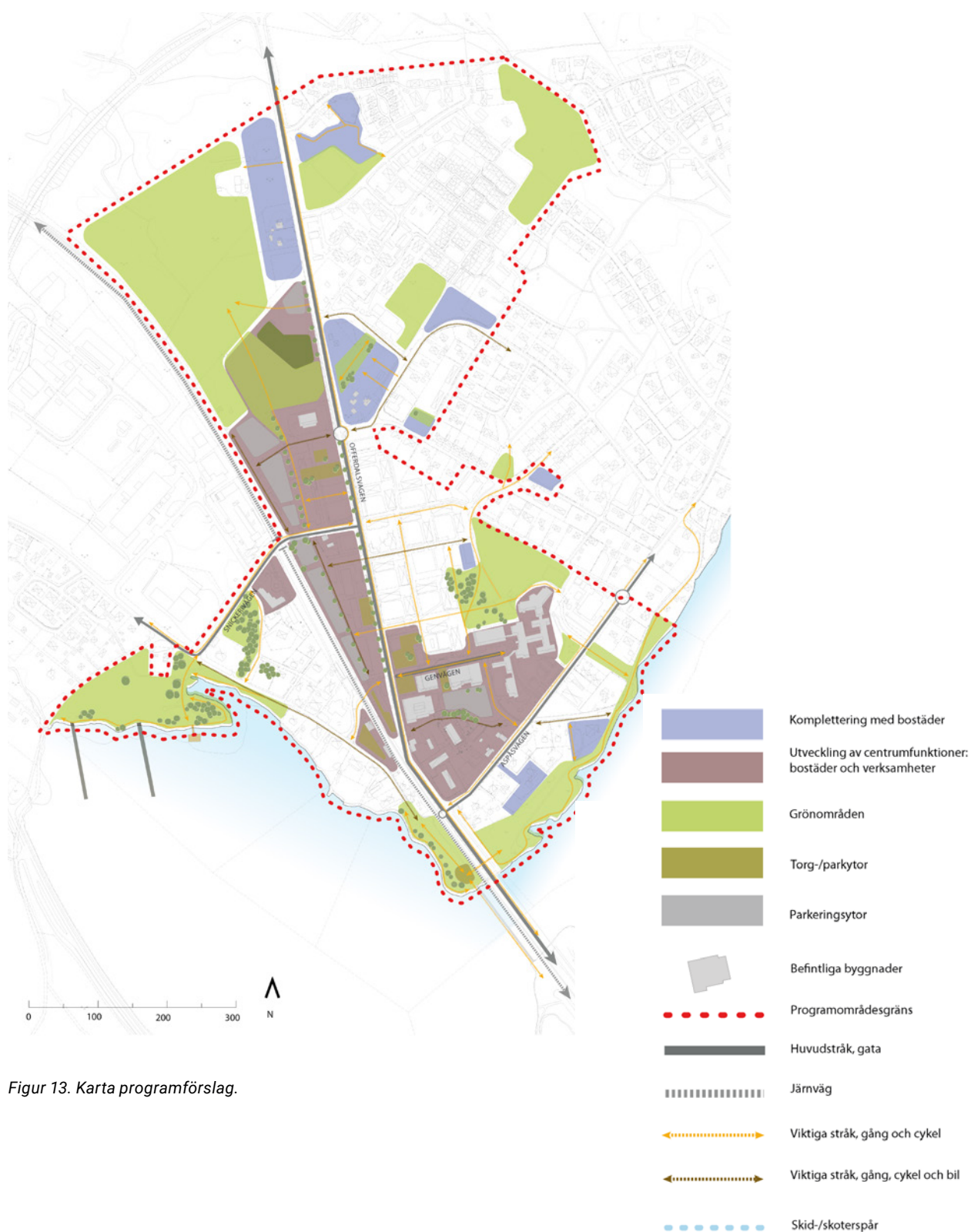
- Krokoms centrum ska ge möjligheter till goda livsvillkor och framtidstro för alla.
- Underlätta för en utveckling av tätorten som stödjer arbetet med att uppfylla de globala hållbarhetsmålen.
- Utvecklingen av Krokoms centrum ska bidra till en minskad klimatpåverkan och anpassas till de förändringar som följer av ett förändrat klimat.

MÅL FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNINGEN

I kommunens bostadsförsörjningsprogram formuleras mål om att Krokoms ska växa och att kommunen behöver bygga cirka 500 bostäder fram till år 2030. Planprogrammet föreslår ytor för tillkommande bostäder som möjliggör för kommunen att uppfylla detta mål och mycket mer. Sammantaget kan 300-400 nya bostäder tillskapas bara inom detta begränsade område.

Programförslag

I figuren nedan redovisas planprogrammets övergripande vision om markanvändningen i planområdet fram till 2030. Exakt vilken framtida markanvändning som är lämplig för planområdet studeras vidare i kommande detaljplaner.



Figur 13. Karta programförslag.



Figur 14. Illustration av planförslaget, vy över centrala tätorten söderut.

FÖRSLAGET SOM HELHET – SAMMANFATTNING

- Centrum växer norrut kring Offerdalsvägen och Snickerivägen
- Nya platser för bostadsutveckling identifieras. Dessa planeras för att komplettera befintlig bebyggelse och inordna sig i Krokoms relativt öppna struktur.
- Gaturummen ges en mer stadslik skala och förtydligas med nya byggnader, planteringar och ytor för oskyddade trafikanter.
- Ett sammanhängande gång- och cykelvägnät etableras.
- Grönstrukturen och tätortens parkmiljöer stärks och görs mer åtkomliga.
- Tätorten öppnas upp mot vattnet och omkringliggande naturmark genom tydligare kopplingar.

Stadsmiljö, bebyggelse och boende

Centrum växer

Krokom växer och idag råder bostadsbrist i både kommunen som helhet och i tätorten specifikt. Under kommande tioårsperiod ska, enligt kommunens bostadsförsörjningsprogram minst 50 nya bostäder ordnas inom tätorten. Planprogrammet pekar ut ett antal platser inom programområdet där möjlighet finns för att komplettera befintlig bebyggelse och möjliggöra för fler bostäder i centralorten. Några av platserna lämpar sig bättre på längre sikt medan andra bör kunna omvandlas inom närtid.



Figur 15. Illustration av planförslaget, gatuvy Offerdalsvägen mot norr.

För att skapa underlag för stadsliv och aktiva gaturum bör förtätning med bostäder och verksamheter (både kommersiella och offentliga) i första hand ske längs och i anslutning till huvudstråken Genvägen, Offerdalsvägen, Aspåsvägen och Snickerivägen.

Byggnader, både för bostäder och olika typer av kommersiell och offentlig verksamhet, ska tydligt ansluta till gaturummet och entréer orienteras mot gatan.



Figur 16. Illustration av planförslaget, gatuvy Genvägen mot öster.

Centrum ska utvecklas norrut, längs Offerdalsvägen och Snickerivägen. På Forsbergsområdet, vid korsningen mellan Snickerivägen och Offerdalsvägen, pågår arbete med ny detaljplan. Här skulle en matvarubutik kunna placeras i ett centralt och samtidigt trafiknära läge.

I områdets norra del, söder om startpunkten för motionsspåret och bredvid Krokomsbostäder lokal, skulle läget i gränsen mellan naturområdet och bebyggelsen passa för uppförande av ett grupp- eller serviceboende. En placering här öppnar också upp för intressanta samarbeten och samnyttjanden med den kommande förskolan.

Tillkommande byggnader ska utformas med omsorg för att bidra till en attraktiv helhet. Utformningen bör anpassas efter omgivningen: högre och tätare bebyggelse lämpar sig främst i centralortens mest centrala delar. Kompletteringar i de glesare och mer renodlade bostadsområdena i väster och norr bör utformas mer småskaligt. För nybyggnation bör såväl konstruktion som fasadmateriäl i trä övervägas. Att bygga i trä kan ge stora hållbarhetsvinster och är ett byggnadssätt som har långa traditioner i regionen.

REFERENSBILDER

**Bostadsbebyggelse
av i olika skala med
fasad och/eller
konstruktion i trä**



*Radhus Villa Kronanbacken, Luleå
(Nordmark och Nordmark arkitekter,
fotograf Jonas Westling)*



*Hönekulla by, Mölnycke
(Sweco arkitekter)*



*Ljura Norrköping. Marge arkitekter.
Fotograf: Johan Fowlin*



*Bostäder, Kv Tallbocken
i Kalmar, (I am Home)*



*Bostäder i kv Handelsmannen
i Norrtälje. (C.F Möller Architects)*



Figur 17. Illustration av planförslaget, gatuvy Genvägen mot öster.

I alla områden ska strävan efter blandad bebyggelse vara vägledande. Det kan handla om en blandning av småhus och flerbostadshus; om variation i våningsantal och fasadutformning, liksom att olika upplåtelseformer premieras. Byggnadernas höjd ska i huvudsak anpassas till befintlig bebyggelse. Småskaliga flerbostadshus i 1–2 våningar kan med fördel passas in bland befintlig småhusbebyggelse. Med dessa våningsantal beräknas den förtätning som programförslaget visar omfatta cirka 65 bostäder i småhus, radhus samt mindre flerbostadshus utanför centrumområdet.

I centrum kan byggnadshöjderna vara något högre, men fortfarande anpassade till den lokala skalan, i normalfallet cirka i 3–5 våningar. Där så bedöms lämplig kan högre byggnader placeras. Exempelvis planeras redan för en eller flera byggnader om 8 våningar inom det pågående detaljplanearbetet för ”forsbergsområdet” norr om Snickerivägen. Variation i byggnadernas höjd och utformning bidrar till en varierad och levande stadsmiljö.

Inom det växande centrumområdet väntas cirka 300 bostäder kunna tillskapas i flerbostadshus. Dessutom visar programförslaget cirka 11 000 kvm yta inom centrumområdet, möjliga att disponera för såväl kommersiell som offentlig service och verksamheter. Vissa av dessa ytor finns i renodlade verksamhetsbyggnader, andra i bottenvåningar på bostadshus. Dessa bottenvåningar ska planeras så att de kan nyttjas för såväl verksamhet som boende beroende på vad som efterfrågas och bedöms mest effektivt i nuläget. Denna flexibilitet kan i kommande detaljplaner säkerställas genom till exempel planbestämmelser om takhöjd i bottenvåning.

Diskussion pågår om flytt av brandstationen från sin nuvarande plats vid Aspåsvägen till ett läge som är bättre ur åtkomst och trafiksynpunkt, till exempel närmare Krokomsporten. När sådan plats identifierats och flytt är möjlig kan platsen för nuvarande station utvecklas som en del i centrum.

Hur bebyggelsen faktiskt kommer att utformas prövas i senare detaljplaner, men planprogrammet föreslår ett bebyggelsemönster som med relativt öppna planformer och höjd om huvudsakligen 2-5 våningar samspelar med Krokoms befintliga bebyggelsestruktur. Bebyggelsen i Krokom är idag av varierad karaktär med tydliga delområden med olika struktur och uttryck, vilket ger stort utrymme för variationsrik arkitektur.

REFERENSBILDER

Torgytor och offentliga miljöer

Exemplen har en skala, materialkomposition och utformning som passar för Krokom. De valda miljöerna sammanbinder områden och skapar en attraktiv helhet i offentliga miljöer av olika karaktär.



*Guldsmedsplatsen, Landvetter
(Mareld arkitekter)*



*Brotorget Bollnäs, Marge arkitekter.
Fotograf: Johan Fowlin*

Centrum och verksamhetsbyggnader i trä



*Matvarubutik med träkonstruktion förslag för ICA
Lindvallen (Liljewall arkitekter och ICA Fastigheter)*

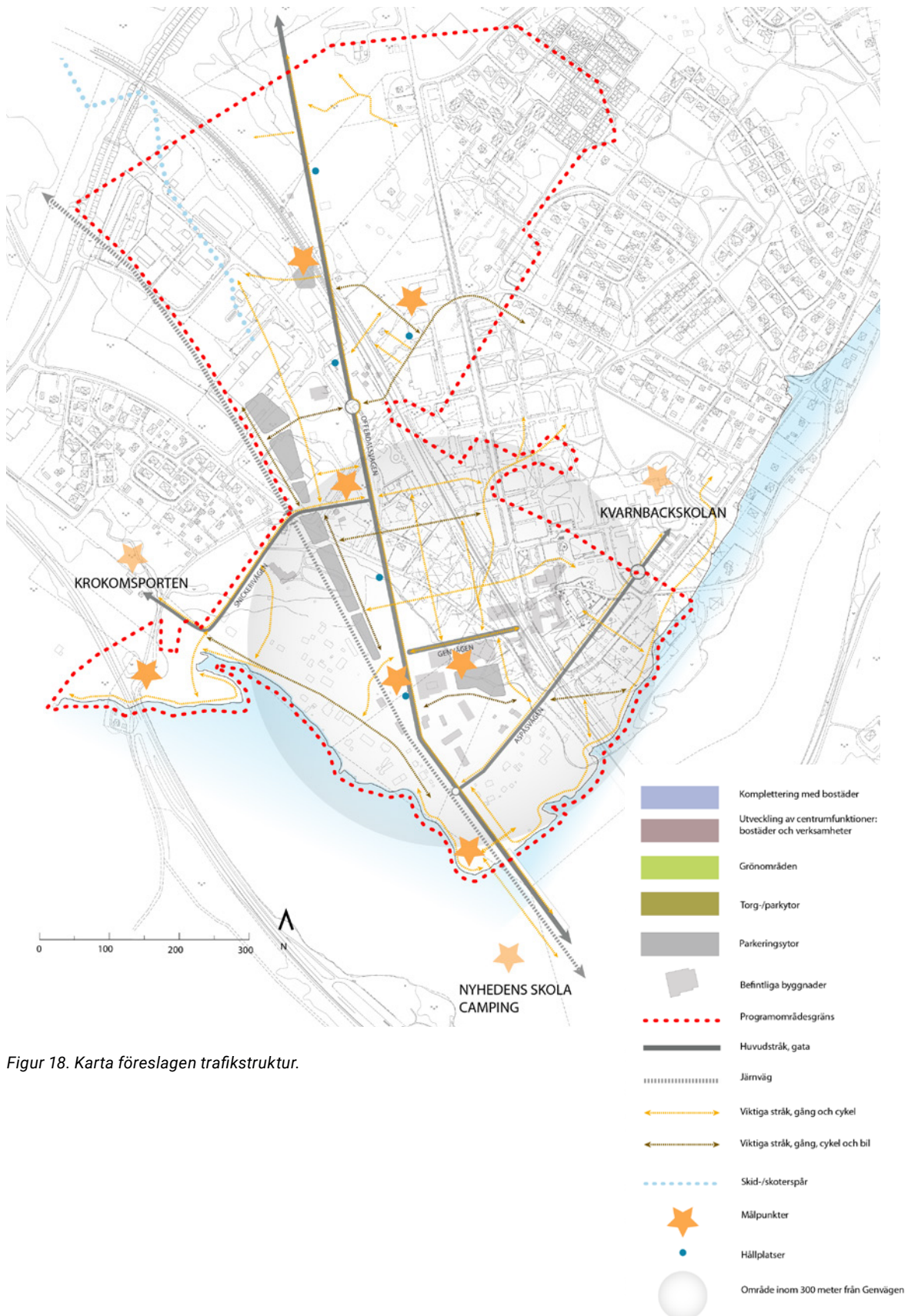


*Resecentrum Amhult,
Göteborg (Kanozi arkitekter)*

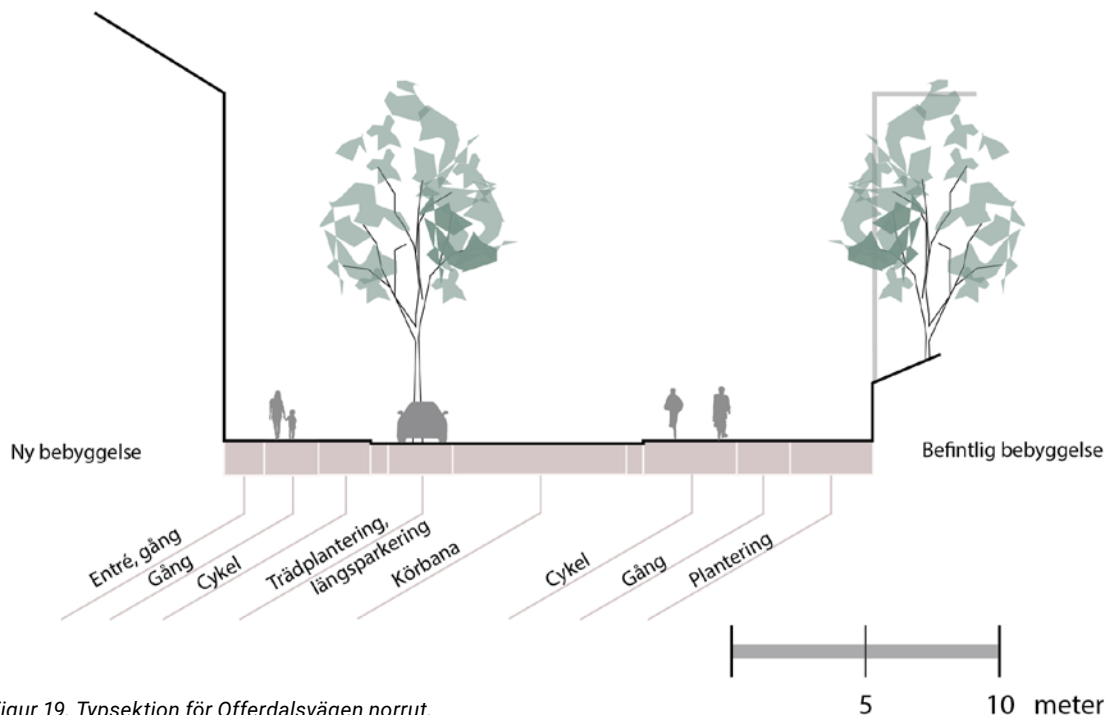


*Förskola Kungsängen, Tibble Marge
arkitekter. Fotograf: Johan Fowlin*

Trafik och funktionella samband



Figur 18. Karta föreslagen trafikstruktur.



Figur 19. Typsektion för Offerdalsvägen norrut.

Centrala stråk

Aspåsvägen, Offerdalsvägen, Snickerivägen och Strandvägen har centrala roller för kommunikationen till, från och inom Krokoms tätort. På dessa ska framkomlighet för gående och cykeltrafikanter prioriteras. Planprogrammet föreslår därför att gaturummen ses över och att hastighetsreducerande åtgärder genomförs för att ge dessa gator en tydligare utformning som stadsgator. Särskilt viktigt är detta för huvudstråken Offerdalsvägen, Aspåsvägen och Snickerivägen. I samband med detta bör gång- och cykelbanor av hög kvalitet anläggas för att skapa en lugnare och mer attraktiv trafikmiljö. Dessa stråk bör utformas så att de blir trygga, säkra och levande passager genom området. Fokus bör skiftas så att gång och cykel lyfts som det huvudsakliga transportsättet inom tätorten, även om bilresandet är av stor betydelse för kommunen i stort.

Där det är genomförbart föreslås byggnation som möjliggör verksamheter och bostäder nära vägen för att skapa karaktär av stadsgata. Trafikmiljöerna bör också ges en mer stadslig karaktär genom exempelvis planteringar, möblering och kantparkering. Sådana inslag bidrar både med hastighetsreducerande funktion och gestaltningsvärden.

Breddningar och förstärkningar av gång- och cykelvägar bör kunna göra anspråk på delar av bilvägen, med bibehållen tillgänglighet men med viss försämrad framkomlighet för bilister eftersom avsmalningen får en hastighetsdämpande effekt. Läs mer under rubrik *Gång och cykelvägnät* nedan.

Två cirkulationsplatser längs Offerdalsvägen föreslås för att dämpa hastigheten och att bryta mönstret i den annars raka vägen. Detta väntas ge positiva effekter för trafiksäkerheten utan att framkomligheten påverkas negativt. Platsen för den nordligaste cirkulationsplatsen skulle även kunna nyttjas för skylt eller annan markering som tydliggör entrén och välkomnar till tätorten.

Snickerivägen har en viktig funktion som koppling mellan tätorten och Krokomsporten. Dess sträckning norrut, via Strandvägen, bör stärkas för att tydligare skapa samband mellan de två noderna i tätorten. Det ska vara enkelt för Krokomsbor och besökare att ta sig mellan centrum och Krokomsporten.

Gång- och cykelvägnät

Planprogrammet föreslår att befintliga gång- och cykelvägar genom tätorten förstärks och i vissa fall förlängs och kompletteras för att tydliggöra och stärka kopplingar mellan tätortens olika delar. Ett förbättrat gång- och cykelvägnät skulle ge genare, tryggare och tydligare vägar för cyklister och gångtrafikanter genom tätorten och stärka de inre vägarna genom tätorten.

Ett välfungerande och attraktivt nätverk av gång- och cykelvägar innebär att man gör det lättare för invånare att välja cykel som fortskaffningsmedel men också att man förbereder sig för ett framtida ökat cyklande och en större variation av cykeltyper så som exempelvis elcyklar, lådcyklar etcetera.

Huvuddelen av gång- och cykelvägarna inom planområdet bör kunna vara dimensionerade för en lägre trafikmängd men de centrala, huvudstråken bör byggas på sådant vis att de klarar ett högre flöde och möjliggör snabb pendling med cykel. Huvudstråken bör vara ha mycket bra beläggning, vara anpassade i bredd och utformade så att resvägen är så gen som möjligt och fri från hinder. Ett hinder för en cykelväg kan vara anslutande vägar, tvära svängar eller stopp för väjningsplikt.

En separerad gång- och cykelförbindelse bör anläggas längs Offerdalsvägen för att skapa en säkrare miljö för oskyddade trafikanter, också med de högre farter som möjliggörs av elcyklar. Detta skapar ett tydligt och starkt stråk genom Krokoms centrala delar. Ett sådant stråk föreslås anläggas längs vägens östra sida, medan det på den västra sidan föreslås stråk för fotgängare och cyklister i ett lugnare tempo, i anslutning till bostäder och verksamheter i ny centrumbebyggelse väster om Offerdalsvägen.

Stärkta passager över Offerdalsvägen föreslås med hastighetsreducerande åtgärder för att få motorfordon att dämpa farten. Cykelöverfarter och övergångsställen bör göras säkrare genom att hastigheten reduceras till mindre än 30 km/h. De bör även förses med gupp och/eller ges status som övergångsställe/cykelöverfart där bilister skall lämna företräde till de oskyddade trafikanterna.

Den befintliga gång- och cykelbanan längs Aspåsvägens norra sida bör genom breddning och förbättrade passager förstärkas för att skapa ett tillgängligt och mer självförklarande stråk. Det kan undersökas om det är möjligt att lägga gång- och cykelbana på båda sidor om vägen för att skapa en attraktiv och snabb cykelväg även på den södra sidan om vägen.

Parkering

De mest centrala parkeringsplatserna bör användas för besökare till centrum och de verksamheter som finns här. Detta för att gynna näringslivet och för att skapa rörelse och liv i centrum, vilket i sin tur leder till en tryggare miljö.

Långtidsparkering för pendlare och de som arbetar i centrum bör med fördel kunna ske på ytor i utkanten av centrum. För att öka omsättningen av parkeringsplatserna bör tidsfristen för att parkera gratis ses över.

I figur 18 markeras ett område med en radie om 300 meter från Genvägen. Denna sträcka bedöms generellt som godtagbar för de flesta att gå från sin bil till sin arbetsplats. I utkanten av cirkeln, men också strax utanför, bör det alltså vara möjligt att skapa lämpliga ytor för långtidsparkering. Erfarenhet visar att långtidsparkering som ligger något längre från slutdestinationen kan bidra till att resenärer med bostad inom rimligt avstånd väljer att byta transportmedel från bil till gång eller cykel då det ger

möjlighet att angöra närmare slutdestinationen. Långtidsparkering längre från centrum kan därmed även ge sekundäreffekter som minskad trafik och ökad vardagsmotion. I programkartan pekades områden längs järnvägen ut som möjliga platser för parkering för pendlare och besökare i centrum.

Den yta norr om Genvägen som idag är avsedd för parkering har ett centralt och attraktivt läge i Krokombom och är en möjlig plats för förtätning. De relativt få parkeringsplatser som finns där bör kunna ersättas på parkeringsytan söder om Genvägen och dagens matvarubutik. Att ta bort dessa parkeringar kan minska söktrafiken, det vill säga de fordon som kör inför att söka efter parkering, och därigenom stödja en omvandling av Genvägen till en plats där oskyddade trafikanter ges företräde. Om ytan för dagens parkering bebyggs med en byggnad som vänder sig mot gatan bidrar detta dessutom till ett tydligare gaturum som stärker platsen.

En analys över parkeringssituationen i Krokombom föreslår där tätortens parkeringsytor ses över i syfte att hitta sätt att effektivisera och utveckla markanvändningen i centrum.

Mötesplatser och rekreation

Det finns många gröna ytor i Krokombom. Några är utformade och ordnade som parker, andra har mer naturkaraktär. Krokomboms vattennära läge är unikt och medför stora värden som ska tillvaratas. Tätorten bör öppnas upp såväl mot vattnet som mot omkringliggande naturmark genom tydligare kopplingar. Programmet föreslår flera sätt att öppna upp tätorten mot vattnet och nyttja läget vid Indalsälven. Promenadstråk längs vattnet utvecklas och de allmänna ytor och parker som finns i strandområdena utvecklas för att bjuda in till vistelse och aktivitet.

Också de befintliga parkerna inne bland bebyggelsen bör utvecklas så att de lyfts som en tillgång för rekreation och möten. Omsorg bör läggas vid att utforma dessa på ett sätt som lockar till aktivitet och som inger trygghet för alla.

För att grönområdena ska upplevas trygga och för att de ska användas är det viktigt att de är välskötta och lätta att nå. Kommunen rekommenderas därför att ta fram en grönstrukturplan eller motsvarande dokument för att identifiera och tydliggöra grönområdenas värden och karaktär samt hur de bör utvecklas och skötas.

De grönområden och den naturmark som finns inom planområdet bör i den mån det är möjligt användas för hantering av dagvatten (läs mer under rubrik Hållbarhet och klimat).

Vid den nya förskolan väster om Offerdalsvägen bör parkeringen kunna samnyttjas med det friluftsområde som ligger intill. Ett samnyttjade av parkeringen skulle innebära att platserna räcker till både parkering för förskolan och friluftsområdet. Platsen skulle vidare kunna utgöra startpunkt för befintliga skoterleder och motionsspår. På sikt kan området utvecklas med olika funktioner för förenings- och friluftslivet, till exempel en värmestuga.

En långsiktig ambition för kommunen bör vara att hitta en möjlig lösning för övergång/undergång vid brofästet. Befintliga broar och deras placering gör att en sådan övergång är tekniskt svår att genomföra och därmed mycket kostsam. Tillskapandet av sammankoppling av gångstråken vid brofästet ligger sannolikt längre fram i tiden än programmets målhorisont, men undersökning och bevakning av frågan bör ändå inledas så snart som möjligt.

Platsen vid det gamla brofästet, väster om befintligt brofäste, utvecklas som parkområde och målpunkt. På sikt bör Krokoms kommun sträva efter att uppföra konstverk, möjlig profilbyggnad eller annat som blir synligt från E14 och kan utgöra landmärke för både Krokoms och platsen.

Genvägen – stråket Björkparken-Krokomsviken

Med ett samlat grepp om hela stråket från Björkparken till Krokomsviken, via Genvägen och Strandvägen, binds två grönområden av olika karaktär samman och centrum öppnas upp mot vattnet.

Genom att stärka stråket och koppla Krokomsviken och Björkparken tydligare till centrum blir de mer integrerade i centrum. Björkparken skulle kunna utvecklas med evenemangsyta, utegym, fler lekmöjligheter med mera för att öka dess attraktionskraft som stadspark och mötesplats.

Genvägen öppnas upp mot Björkparken. Den idag upptrampade stig som finns mellan Genvägens östra del och parken visar på behov och vilja att röra sig mellan parken och Genvägen. Med en tydligare koppling till centrum blir parken integrerad med handelsverksamheterna och därmed ännu en naturlig mötesplats i centrum.

För att ytterligare stärka denna koppling ges parken ett ansiktslyft. Det bör också utredas om hälsocentralen och övriga servicefunktioner i det stora byggnadskomplexet söder om Björkparken kan öppna upp entréer mot parken.

Parkmiljön vid Krokomsviken har stor utvecklingspotential som stads- och vattennära naturområde. Här kan möjligheter till båtliv och bad skapas genom såväl brygganläggningar som mer ordnade funktioner på stranden. Genom att skapa en målpunkt här ges Krokoms en naturlig samlingsplats vid vattnet. Aktivitet i viken kommer också att bli synligt från E14 vilket kan dra förbipasserandes blickar och nyfikenhet mot orten.

Genvägen föreslås omvandlas till gågata för att bidra till en lugnare miljö i centrum. Trafik och transporter till hälsocentralen sker istället via Aspåsvägen och in på Genvägen söderifrån. Med detta förslag finns endast handikapparkeringsplatser kvar vid Genvägen. Övrig trafik till centrum föreslås istället nyttja den stora parkeringsytan söder om Genvägen.

Förslaget skulle bidra till att skapa centrumkänsla där den mittersta delen av Genvägen (som idag används som parkering) får utökad funktion som torgyta och central samlingspunkt. Torget kan då utökas som tillgång för spontana som planerade aktiviteter, så som exempelvis marknader, uteservering, konserter och liknande.

Plats för centrum- och verksamhetsytor finns även längs Offerdalsvägen. På sikt kan centrum växa hitåt. I samband med detta bör Offerdalsvägen ges en ändrad skala och en mer stadslik karaktär (läs mer om det under rubrik Stadsmiljö, bebyggelse och boende).

Hållbarhet och klimat

Programförslaget innebär att nya värden skapas genom att befintliga parker och platser lyfts och görs mer attraktiva. Nya ytor tillkommer och stråk stärks så att mötesplatserna tydliggörs och sätts i ett sammanhang.

Programförslaget strävar efter att koppla samman tätortens gång- och cykelvägar. Detta för att ge möjlighet till både rekreativa upplevelser och ett hållbart resande.

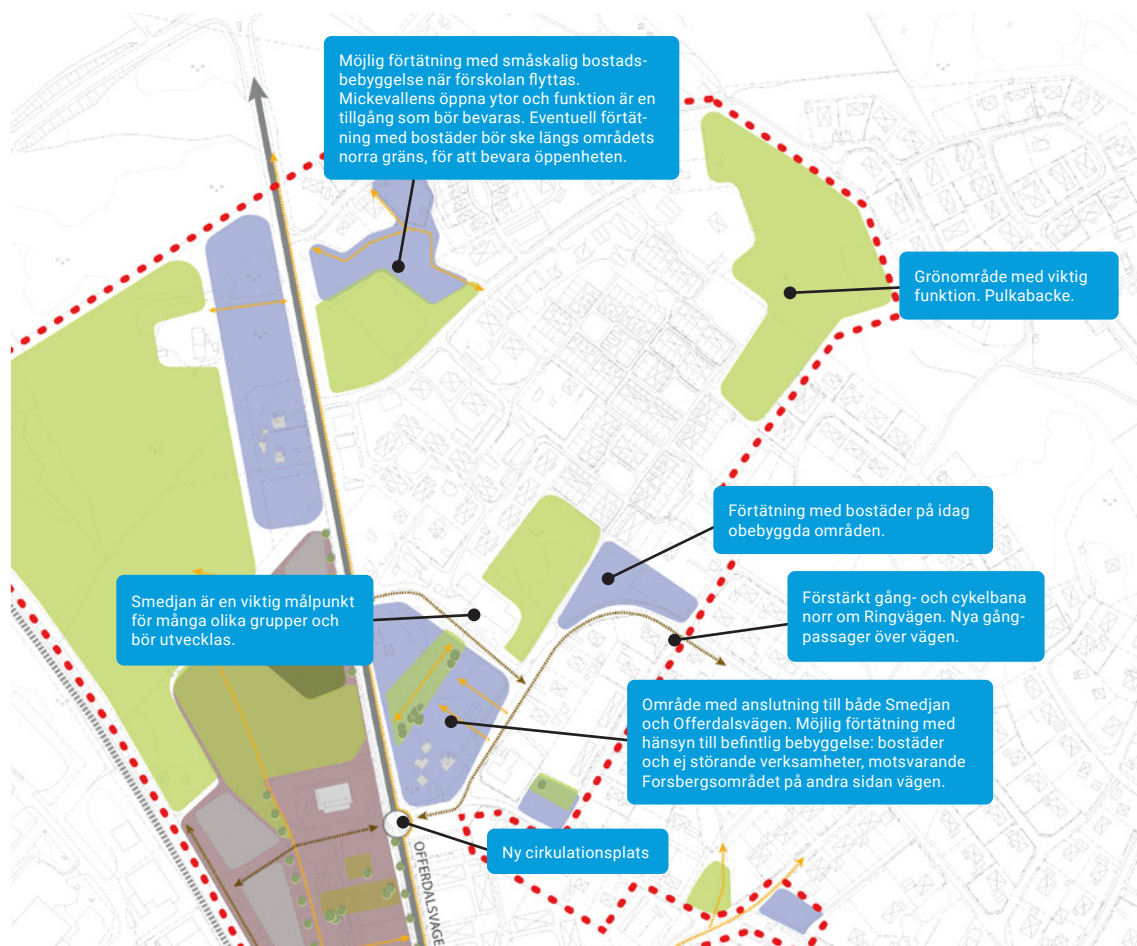
Nya bostadsbyggnader kan med fördel placeras centralt. Där ska då målsättningen vara att utforma bottenvåningarna så att de bidrar med trygghetsskapande funktioner och en varierad upplevelse från gatunivån under olika delar av dygnet.

Dagvatten ska användas som en resurs för att skapa attraktiva stadsmiljöer med nya möjligheter för utveckling av stadens gröna och blå strukturer.

I stället för att koppla dagvatten till ledningsnätet och därmed belasta reningsverk eller leda det orenat ut i vattendrag bör dagvatten användas som resurs. Dagvatten som hanteras i genomtänkta öppna lösningar bidrar till vackra och rekreativa närmiljöer som samtidigt gynnar den biologiska mångfalden och skapar ekosystemtjänster.

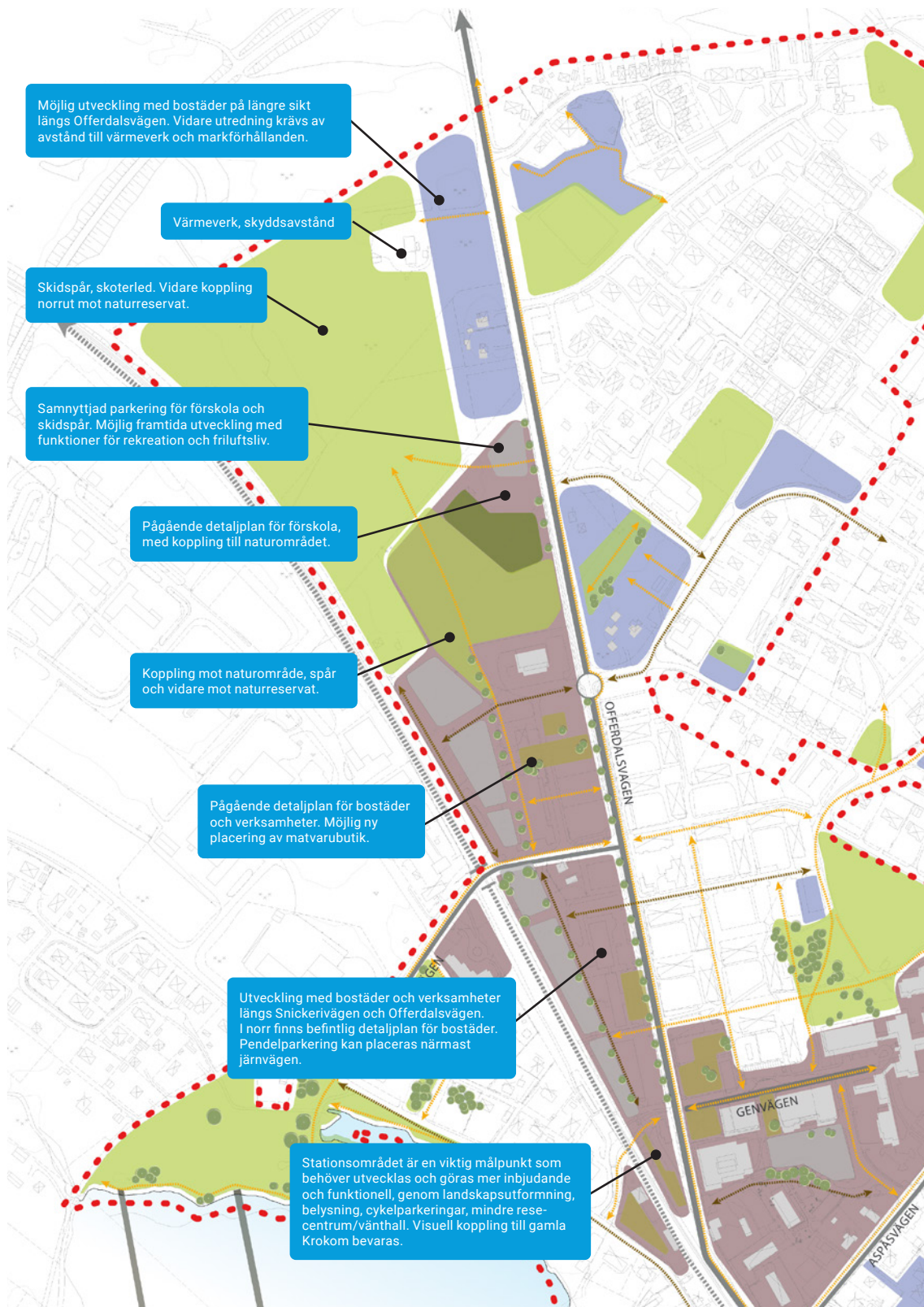
DELOMRÅDEN

Område 1



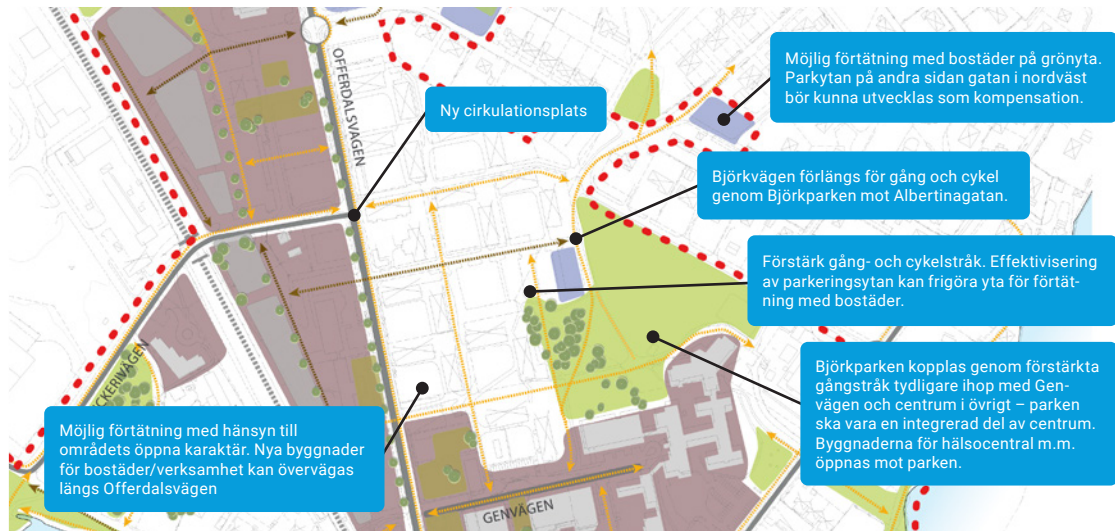
Figur 20

Område 2



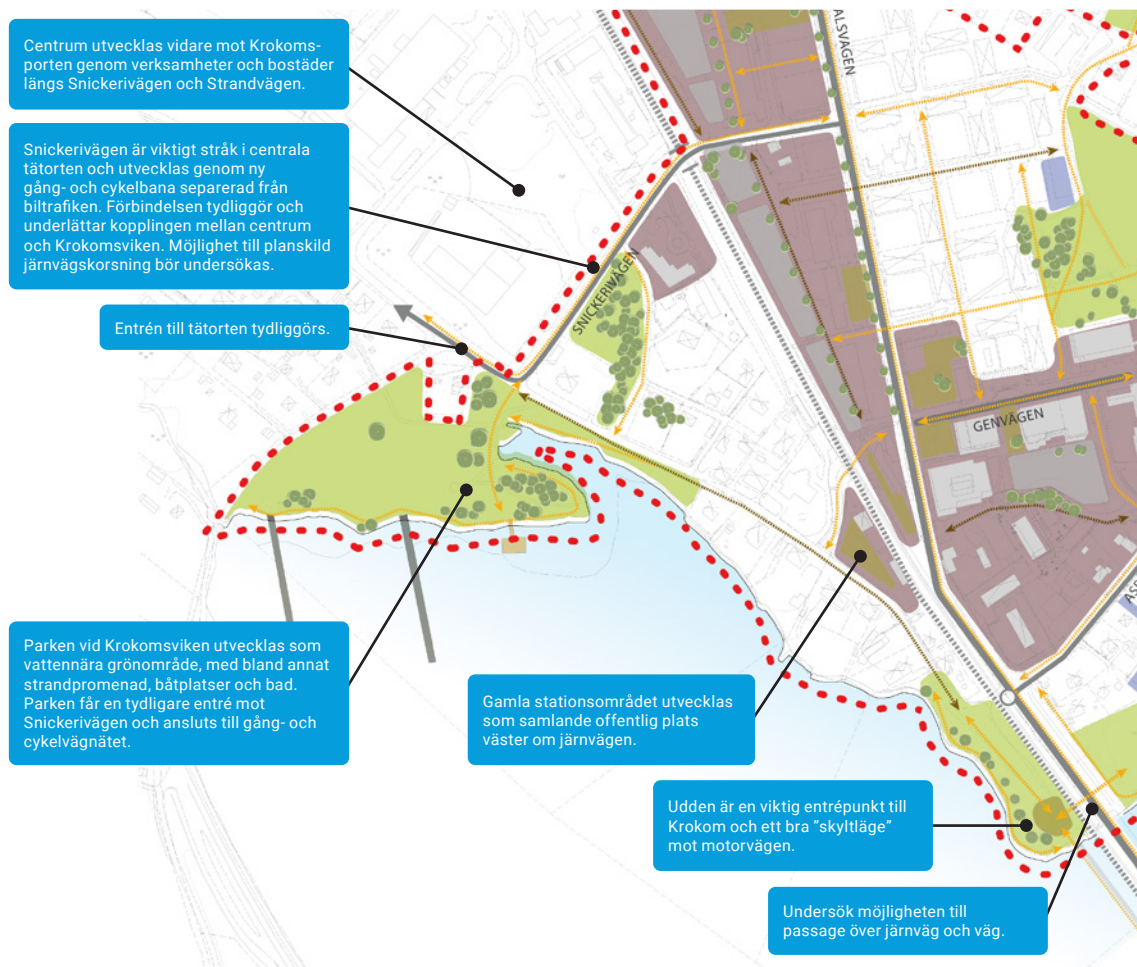
Figur 21

Område 3



Figur 22

Område 4



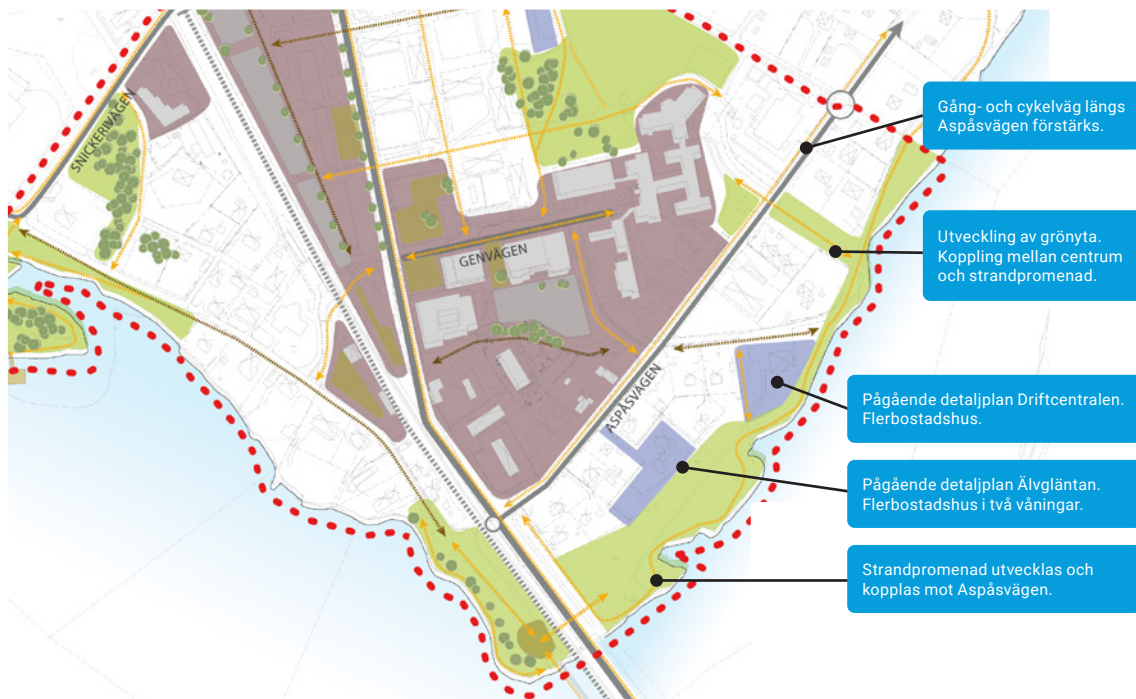
Figur 23

Område 5



Figur 24

Område 6



Figur 25

Riktlinjer för fortsatt planering

För att idéerna i programmet ska bli verklighet och innan området kan utvecklas krävs fortsatt planering med hjälp av detaljplaner. I detaljplanearbetet kommer de frågor och förslag som redovisas i detta program att studeras och utredas vidare, samtidigt som programmets planeringsprinciper ska följas.

Stadsmiljö, bebyggelse och boende

- Bebyggelsen ska ha ett varierat och intressant uttryck. Vid nytillkomna byggnader ska arkitekturen ges särskild omsorg och variation. Byggnader med trä i konstruktion och/eller fasad ska prioriteras. Arkitektonisk kompetens bör kopplas in tidigt i planeringsprocessen.
- Där möjligt ska kommunen rekommendera att tillkommande bebyggelse uppförs med trä i stomme och/eller fasad. Kommande träbyggnadsstrategi ska ingå som planeringsunderlag.
- Gatumiljön ska aktiveras och göras tryggare genom att exempelvis mindre butiker, möteslokaler och entréer placeras i byggnadernas bottenvåning och mot gatan. Detta gäller särskilt längs Offerdalsvägen, Snickerivägen, Genvägen och Aspåsvägen.
- Det ska finnas en variation både i upplåtelseformer, bostadstyper och storlekar. I samband med markanvisning ska kommunen eftersträva en blandning av upplåtelseformer inom planområdena.
- I kommande detaljplaner säkerställs med planbestämmelser att takhöjder och ytor i bottenvåningar i bostadshus mot gata fördelas så att det är möjligt att nyttja lokalerna för såväl bostäder och verksamhetsyta.

Trafik och funktionella samband

- Genom genomtänkt och samordnad planering ska gång- och cykelvägar genom området utformas så att de blir säkra och gena.
- Gång och cykelväg längs med hela Offerdalsvägen bör ordnas. Vid utbyggnad av gång- och cykelvägnätet ska möjligheten till snabba genomfartscykelleder undersökas.
- I vissa av de framtida detaljplanerna kan det bli aktuellt att studera trafikstrukturen ytterligare. I några av de enskilda detaljplanerna behöver parkeringsbehovet för bil och cykel studeras vidare och för de enskilda fastigheterna ska exploatören visa på en godtagbar lösning innan exploatering kan ske. För de verksamheter som är i behov av varutransporter ska varuleveransernas logistik studeras i detaljplaneskedet.
- Möjlighet att skapa planskildhet där Snickerivägen korsar järnvägen bör undersökas vidare i dialog med Trafikverket.
- Stärkta gångpassager över Offerdalsvägen föreslås med hastighetsreducerande åtgärder i form av refuger eller dylikt för att få motorfordon att dämpa farten.
- De mest centrala parkeringsplatserna bör användas för besökare till centrum och de verksamheter som finns här.

Mötesplatser och rekreation

- Det är viktigt att i detaljplaneskedet arbeta vidare med att skapa tydliga och gena kopplingar genom kvarteren.
- Genvägen ska till största del vara bilfri och kopplas samman med Björkparken och gamla Krokom, väster om järnvägen, via ett trivsamt stråk.
- Bebyggelsens möte med Offerdalsvägen, Snickerivägen, Aspåsvägen och Genvägen ska vara händelserikt och gatumiljön ska så långt som möjligt ”aktiveras”, genom att exempelvis verksamheter, butiksytor, lokaler och entréer vänds mot gatan.
- Alla parker ska ha en omsorgsfull utformning och ha ett varierat och innehållsrikt rekreativt innehåll med plats för alla.
- Också de befintliga parkerna inne bland bebyggelsen bör utvecklas så att de lyft som en tillgång för rekreation och möten. Omsorg bör läggas vid att utforma dessa på ett sätt som lockar till aktivitet och som inger trygghet.
- Med ett samlat grepp om hela stråket från Björkparken till Krokomviken, via Genvägen och Strandvägen, binds två grönområden av olika karaktär samman och centrum öppnas upp mot vattnet.
- Genvägen föreslås omvandlas till gågata för att bidra till en lugnare miljö i centrum.
- Vid planering av offentliga rum och allmänna platser ska dagvatten nyttjas som resurs för att skapa ekosystemtjänster och attraktiva miljöer.

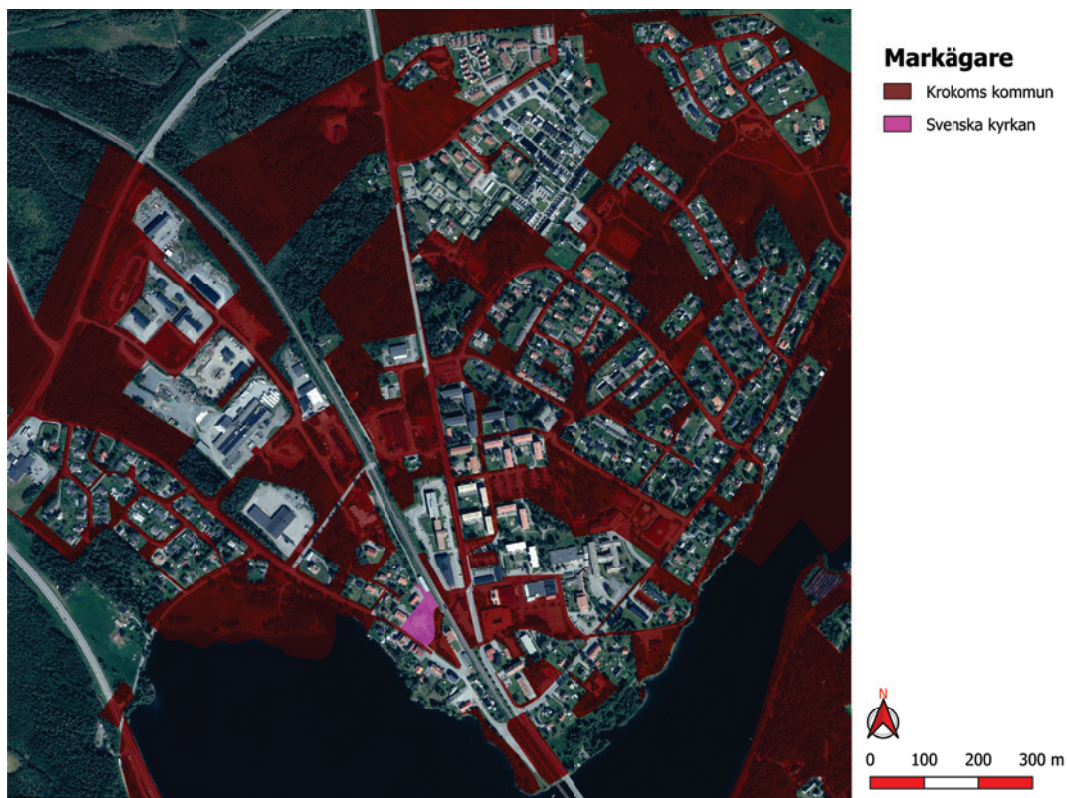
Hållbarhet och klimat

- Dagvatten och skyfall behöver utredas och höjdsättningen inom området bör ske med hänsyn till detta. Dagvattenutredningar kan behövas för att visa hur dagvatten kan tas omhand lokalt samt vilka ökade dagvattenmängder och föroreningsmängder en exploatering innebär.
- Dagvattenlösningar kan utformas så att de bidrar till rening och utjämning av dagvattenflödet. Även dagvattnets möjlighet att nyttjas som resurs i utformningen av det offentliga rummet och dess parkmiljöer ska beaktas.
- Delar av området ligger nära väg och järnväg vilket medför att riskbedömning på grund av närhet till led för farligt gods samt bullerutredning bör genomföras. Resultatet av utredningarna kommer påverka hur framtida bostadshus i vissa områden placeras och utformas.
- Vid detaljplanering inom delar av planområdet återinträder strandskyddet. Ska det upphävas krävs att något av strandskyddslagstiftningens särskilda skäl uppfylls.
- I den undersökning som görs tidigt i planprocessen ska kommunen redovisa i planen hur miljökvalitetsnormerna för vatten (MKN-vatten) kan följas
- Dagvatten ska användas som en resurs för att skapa attraktiva stadsmiljöer med nya möjligheter för utveckling av stadens gröna och blå strukturer.

Fortsatt utredning

Under arbetet med planprogrammet har frågor och utmaningar identifierats som medför behov av fortsatta utredningar och överväganden. För att kunna fatta väl underbyggda beslut i linje med programmets intentioner krävs tillgång till bra beslutsunderlag. I det fortsatta arbetet med utveckling av tätorten kan Krokoms kommun ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag gällande följande frågor:

- Grönstrukturplan eller liknande framåtsyftande, strategiskt dokument med riktlinjer om skötsel och innehåll för tätortens gröna områden. I en sådan plan finns också utrymme för analys av hur grönområdena kan utformas för att vid behov användas för hantering av dagvatten och skyfall och hur de kan bidra till kommunens dagvattenstrategi.
- För en bättre helhetsbild av parkeringssituationen i Krokoms föreslås en övergripande parkeringsanalys där tätortens parkeringsytor ses över med syfte att hitta sätt att effektivisera användandet av parkeringsplatser i centrum. I samband med detta bör kommunen överväga att ta fram en parkeringsnorm för framtida planering.
- En samlad bild över kommunens övergripande syn på trafikfrågor skulle underlätta kommande arbete med gatunätet och ge underlag för framtida prioriteringar för både gång- och cykelvägar och övriga gator. I denna bör även en prognos för framtida trafikmängder i kommunens ingå.
- Kulturmiljöanalys/bevarandeplan för bättre kunskap om tätortens äldre bebyggelse och dess värden.



Figur 26 Kommunalt markinnehav.

Genomförande

MARKÄGARE OCH MARKANVISNING

Kommunen äger en stor andel av marken inom planprogramområdet, i kartan nedan redovisas dessa områden enligt data från fastighetsregistret (2019). Ej markerade ytor i kartan ägs av olika privata fastighetsägare.

Kommunal mark kan bebyggas av kommunen själv eller anvisas till olika byggherrar för uppförande av ny bebyggelse.

ETAPPINDELNING

Förändringar inom programområdet kommer inte att genomföras samlat i ett svep, utan i mindre etapper. Hur en lämplig etappindelning ser ut samt i vilken ordning förändringar kan och bör genomföras, behöver studeras närmare.

Programmets tidshorisont är år 2030, men några av de föreslagna åtgärderna kräver både mer utredning och förutsätter en fortsatt utveckling av befolkning och underlag för handel. Dessa ses därför i ett längre perspektiv.

EKONOMI

Programförslaget innebär behov av ombyggnad av framför allt centrumområdet samt upprustning av lokalgator och grönområden. Detta medför stora utgifter för kommunen. I det fortsatta planarbetet ska kostnaderna och frågan om finansiering utredas.

Förtätning av bostäder föreslås på flera platser. Här har kommunen möjlighet att bygga själv eller att anvisa mark till olika byggaktörer.

ÅTGÄRDER PÅ TRAFIKVERKETS VÄG

Exploatering som kräver åtgärder eller kan påverka Trafikverkets väg (Offerdalsvägen) eller järnvägen behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket om finansiering, planprocess, genomförande, drift, underhåll och ägande.

Trafikverket prioriterar avtal som är kopplade till regional och nationell plan. Därefter prioriteras avtal som reglerar åtgärder i Trafikverkets anläggningar till följd av kommunal exploatering. Detta kan innebära långa väntetider innan avtal kan skrivas.

Efter tecknat avtal och beroende på åtgärdens karaktär samt vägens funktion utses eventuellt en projektledare alternativt att Trafikverket anlägger åtgärden. Även denna process är i dagsläget hårt belastad och prioritering kan innebära långa ledtider.

En möjlig åtgärd är även att kommunen tar över väghållaransvaret av Offerdalsvägen, vilket skulle bidra till större eget inflytande över såväl utformning som prioritering, men även underhåll. Planprogrammet tar dock inte ställning till en sådan fråga eller dess förutsättningar.



**Tidigare
ställningstaganden
och pågående
planering**

Tidigare ställningstaganden och pågående planering

Programmet för Krokoms centrum ska bidra till kommunens arbete med att uppnå tidigare formulerade och övergripande mål för kommunen och centrumets utveckling.

I detta kapitel sammanställs de övergripande mål, inriktningar och tidigare ställningstaganden som är mest relevanta för planförslaget och dess prioriteringar. Kapitlet beskriver vissa globala förutsättningar men lägger främst fokus på tidigare ställningstaganden av vikt för den fysiska planeringen.

Hållbarhets- och klimatutmaning

Fysisk planering är ett av flera instrument för att uppnå en hållbar utveckling. Det finns flera definitioner av hållbar utveckling, men den mest kända kommer från Brundtland-rapporten som arbetades fram på uppdrag av FN:

”En hållbar utveckling tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”.

Hållbar utveckling har tre perspektiv;

- Social hållbarhet handlar om att bygga ett långsiktigt stabilt samhälle som respekterar mänskliga rättigheter och där inga grupper missgynnas strukturellt.
- Ekologisk hållbarhet handlar om skyddet av vår miljö, ett effektivt användande men ett resurs- snålt utnyttjande.
- Ekonomisk hållbarhet handlar om att hushålla med resurser på lång sikt och en balanserad tillväxt som inte bygger på skuldsättning på sikt eller på att reserver försvinner.

AGENDA 2030

Agenda 2030 är namnet på de 17 globala målen för hållbar utveckling som FN:s medlemsländer antagit. Agenda 2030 ska minska fattigdom, orättvisor och ojämlikheter, samt lösa klimatkrisen under de kommande 15 åren.

De problem som finns i världen hänger nära samman och en omställning till ett mer hållbart samhälle kräver insatser inom samhällets alla delar. Arbetet med utvecklingen av Krokoms tätort berör särskilt följande Agenda 2030 mål:



Figur 27 De globala målen 3, 11, 13 och 15 - Agenda 2030. Källa: UNDP i Sverige. www.globalamalen.se (2020-02-03)

FRAMTIDA KLIMATUTMANINGAR

Framtidens klimat innebär mer extrema väderförhållanden. Klimatet i Sverige kommer att bli varmare, torrare och blötare. Regelbundna regn kommer inte längre att vara en självklarhet. (SMHI, 2010)

De framtida klimatutmaningarna och deras följd effekter kan ha stor inverkan på såväl viktiga samhällsfunktioner som människors hälsa. För att minimera de negativa effekterna bör all samhällsplanering ske med hänsyn och anpassning till dessa utmaningar.

Pågående forskning och klimatmodeller visar att sannolikheten för fler extrema vädersituationer, såsom värmeböljor, torka och översvämningar kommer att öka. Samtidigt minskar sannolikheten för intensiv och långvarig kyla. Olika forskargrupper i världen gör även analyser av hur mycket sannolikheten ändras på grund av större mänsklig klimatpåverkan.

Klimatförändringarna påverkar globalt men ger olika effekter på olika platser. För Sveriges del väntas vi se varmare och blötare klimat med fler extrema vädersituationer. Varmare och torrare somrar med längre perioder utan regn påverkar många olika områden; jordbruk, skogsbruk, brandrisk och vattenförsörjning för att nämna några (SMHI, 2019). Värmeböljor kommer att bli vanligare när medeltemperaturen stiger och antalet högsommardagar blir fler (SMHI, 2019). Varmare och torrare väder ökar i sin tur pressen på våra vattenresurser och risk finns för vattenbrist i vissa områden (KTH, 2019).

När klimatet blir varmare kommer isarna vid polerna att smälta. Dessutom expanderar vatten när det blir varmare. Havsnivån kommer därför att stiga. Med högre temperaturer blir mängden vatten som avdunstar från sjöar och hav större. När vattnet avdunstar bildas vattenånga och mer vattenånga i atmosfären leder till större nederbörds mängder. Översvämningar, jordskred och jorderosioner blir vanligare.

Klimatförändringarna kommer inte bara att få en generell påverkan, utan ökar även risken för mer sällsynta händelser, som extremt väder. Dessa extremer är ofta lokala, som köldknäppar och kraftiga stormar, men kan även täcka hela landet och vara under en längre tid, som till exempel värmeböljor.

ANPASSNING TILL ETT FÖRÄNDRAT KLIMAT

De framtida klimatutmaningarna och dess följd effekter kan ha stor inverkan på såväl viktiga samhällsfunktioner som människors hälsa. För att minimera de negativa effekterna ska nya områden planeras med hänsyn och anpassning till dessa utmaningar.

Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som har utpekats på grund av sina nationellt viktiga värden och kvaliteter.

Programområdet i Krokomban berör, direkt eller indirekt, Europaväg 14, väg 340 och mittbanan som samtliga tre utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken.

Planområdet berör även ett influensområde för väderradar som är ett riksintresse enligt 3 kap 7 § Miljöbalken. Delar av planområdet ingår även i riksintresse för friluftsliv 3 kap 6 § miljöbalken.

Krokoms tätort ligger även i närheten av Storsjöbygdens riksintresse för kulturmiljö. Läs mer om riksintressen i under avsnittet om förutsättningar, kapitel 3.2.

Trafikverket

Längs Offerdalsvägen (statlig väg) finns i nuläget inga åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Samtal har förts mellan kommunen och Trafikverket för att diskutera möjliga åtgärder på Offerdalsvägen för att öka tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Regionala mål

Inom region Jämtland Härjedalens arbete med regional utveckling är den regionala utvecklingsstrategin det viktigaste dokumentet. Den regionala utvecklingsstrategin beskriver den regionala länken mellan lokal och nationell nivå. Den ska fungera som ett paraply över regionala/lokala planer och program.

”En region att längta till och växa i” är visionen för den regionala utvecklingsstrategin Jämtland/Härjedalen 2030. I strategin formuleras sju delmål som ska göra regionen till ett tillväxtområde.

Regionen Åre-Krokomban-Östersund beskrivs där som ett intensivt stråk med mycket resande utmed E14 och järnvägen. Regionen präglas av stor pendling och har goda utvecklingsmöjligheter.

Jämtland Härjedalens regionala utvecklingsstrategi revideras för närvarande med målsättningen att en ny regional utvecklingsstrategi kan antas under hösten 2020. Utvecklingsstrategin ska ta tillvara länets redan befintliga styrkeområden och utifrån dessa utveckla länet och dess framtida konkurrenskraft.

Strategin siktar mot målår 2050 med visionen att då har ”vi som bor i Jämtlands län en miljö som är både nytänkande och hållbar att leva, verka och utvecklas i”.

Kommunala mål

Krokoms kommun är en attraktiv kommun att leva, vistas och bedriva verksamhet i. Krokoms ska vara en kommun att vara stolt över och som är hållbar, företagsam och besitter mycket växtkraft. Detta sammanfattas i kommunens övergripande mål: *”Krokoms kommun gör plats för växtkraft”* som formulerades i den översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 2015-02-25.

FRAMTIDSPLAN – ÖVERSIKTSPLAN FÖR KROKOMS KOMMUN

I översiktsplanen formuleras mål och strategier för hur kommunens övergripande mål ska genomsyra verksamheten och främja utvecklingen i kommunen. Det övergripande målet bryts ner i fler mindre mål, där vissa har särskild relevans för utvecklingen av Krokoms centrum:

Hälsfaktorer

- Kommunen ska verka för god tillgänglighet där fysiska hinder samt språkliga och funktionella hinder för delaktighet i samhället ska undanröjas.

Krokoms – en bra boplats för alla

- I stråket Åre-Krokoms-Östersund ska attraktiva boendemiljöer skapas som även lockar unga vuxna till kommunen.
- Kommunen ska fortsätta att skapa attraktiva boendemiljöer för barnfamiljer.
- Kommunen ska erbjuda bostäder med olika upplåtelseformer och för varierande behov i alla kommundelar.
- Kommunen ska bygga attraktiva boenden för äldre.

Växtkraft i hela kommunen

- Kommunen ska planera nya områden för bostäder och arbetsplatser i områden med bra infrastruktur och mitt i arbetsmarknads- och utbildningsområdet Åre-Krokoms-Östersund. Här kan boendemiljöer med trygghet, service och attraktiva omgivningar med höga natur- och kulturvärden utvecklas.
- Kommunen ska verka för att möjliggöra ett strandnära boende.

Fördjupningar

- Förstärka sambanden mellan Krokomsporten, Krokomsviken och Krokoms centrum.
- Planera för en tätare och högre attraktiv ”stadsmiljö” som lockar företagare och boende.
- Skapa en mötesplats och bra trafiklösningar med goda parkeringsmöjligheter.

Näringsliv och handel

- Kommunen ska ha god framförhållning inom den fysiska planeringen gällande mark för företagsetableringar.
- Kommunen ska arbeta för att underlätta rörligheten, så att pendling till arbetsplatserna och utpendling till grannkommunerna är ett möjligt val.
- Kommunen ska arbeta för ett fungerande vägnät och övriga kommunikationer, till exempel IT.

Kommunikationer

- Kommunen ska främja gång- och cykeltrafik i befolkningstäta områden.

Bebyggd miljö

- Den bebyggda miljön ska utgöra god arkitektur, med välkomnande och spännande lösningar. En miljö som är välplanerad och vårdad har betydelse för folkhälsan och besöksnäringen.
- Ett välvårdat och välkomnande intryck ska möta besökare och ortsbor, detta är särskilt viktigt vid infarterna.

Ett förändrat klimat

- Kommunen ska vid planering och prövning av ärenden utgå från de förändringar som följer vid ett varmare klimat.

Strandskydd

- Kommunen ska pröva ny bebyggelse där strandnära bebyggelse kan ha en tydlig positiv effekt på kommunens utveckling.

Till stöd för dessa ställningstaganden listas i översiktsplanen ett antal kriterier som ska gälla generellt för tillämpande av strandskyddsdispens för LIS (landsbygdsutveckling i strandnära läge).

Omvänt påpekas att strandskyddet är särskilt viktigt att värna inom ett antal områden, bland annat:

- Badplatser och andra friluftsområden som kan nyttjas av allmänheten.
- Tätortsnära strandområden (här måste en planmässig utveckling ske i det fall att strandområdet ska ianspråkta).

RIKTLINJER FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNING

I det av kommunfullmäktige beslutade bostadsförsörjningsprogrammet (antaget 27 februari 2020) formuleras mål för bostadsbygget fram till år 2030. Bostadsförsörjningsprogrammets mål är att:

- Alla delar av kommunen ska ges goda förutsättningar för utveckling.
- Krokoms ska växa. Målet är minst 16 000 invånare år 2030 och totalt behöver kommunen då bygga cirka 500 bostäder. För att uppnå detta behöver cirka 50 bostäder byggas per år.
- Krokoms ska verka för fler bostäder, med varierat utbud och upplåtelseform, för att öka rörligheten på bostadsmarknaden och att stärka kommunens attraktionskraft.
- Skapa balans mellan tillgång och efterfrågan av bostäder.
- Erbjud bra bostäder för alla kommuninvånare.

Programmet beskriver ett behov av boenden med varierad storlek och upplåtelseform. Särskilt noteras behov av lägenheter i centrala lägen för såväl unga vuxna som äldre.

För Krokoms tätort noteras speciellt att en tätare och högre bebyggelse ger en attraktiv stadsmiljö i tätorten då verksamheter och boende skapar en levande centralort.

HANDELSUTREDNING KROKOMSPORTEN

Med stöd av HUI research¹ har Krokoms kommun tagit fram en handelsutredning för Krokomsporten för att belysa situationen och potentialen för handeln i Krokom, och bistå med rekommendationer för utveckling av handelsplatsen Krokomsporten. Utredningen tittar på nuläget och blickar framåt mot år 2027.

Krokomsporten ingår inte i programområdet. Utredningen pekar dock också på vikten av att vårda utbudet i centrum.

Utredningen konstaterar sammanfattningsvis att framtidens handel till ökande del kommer att ske via digitala inköpskanaler samt att Krokoms kommun är extraordinärt konkurrensutsatt av Östersund. Lägg därtill att kommunens befolkning är spridd över stora avstånd, vilket gör att den kritiska massa som behövs för att uppnå bärighet i verksamheter i centralorten Krokom är relativt låg.

HUI:s slutsats är att dagligvarumarknaden i Krokom är i påtagligt behov av utveckling men att potentialen för ytterligare sällanköpsvaruetableringar är mycket låg.

DAGVATTENSTRATEGI

Målet i Krokoms kommuns dagvattenstrategi (fastställd av Kommunstyrelsen, 2017-11-30) är att skapa ett robust samhälle som klarar av utmaningarna i dagvattenfrågan. Dagvattenstrategin har två huvudsakliga syften:

- Säkerställa att samhället/bostäder klarar av stora nederbörds mängder utan att skador på dessa uppstår.
- Minska föroreningsgraden i dagvattnet och därigenom även i recipienten.

TILLVÄXTSTRATEGI

I Krokoms kommun ska alla kunna delta i samhällslivet fullt ut och det är viktigt att redan i planskedet ta hänsyn till att människor är olika och har olika behov.

Krokoms kommun har formulerat en långsiktig strategi för tillväxt med syfte att ”göra plats för växtkraft”. Strategin formulerar mål för år 2035.

- Kommande bebyggelse bör placeras där det finns bl.a. kommunal service i form av för- och grundskolor, VA, kommunikation.
- Företag och näringsidkare har behov av närhet till goda kommunikationer och kompetensförsörjning varför markförvärv ska genomföras och detaljplaner tas fram i och runt det så kallade stråket och där företag i övrigt visar intresse för etablering. Kommunen ska i första hand tillhandahålla mark men kan i undantagsfall bygga, äga och hyra ut lokaler till intresserade företag.
- Utifrån kommunens utveckling i övrigt behöver kommunen prioritera vissa strategiska arenor runt om i kommunen, för både idrott och kultur. Det innebär att vi behöver koncentrera satsningar för att uppnå en högre kvalitet på ett antal av våra anläggningar.

1 Analysorganisation som ägs av Svensk Handel

- Särskilt viktigt är att utveckla förebyggande och rehabiliterande arbetssätt, öka tillgången till sociala aktiviteter, skapa samlingspunkter/öppna mötesplatser och alternativa boendeformer.
- Kommunen behöver bygga trygghetsboende och skapa öppna mötesplatser för sociala aktiviteter.

FOLKHÄLSOSTRATEGI

Krokoms kommun har tagit fram en folkhälsost strategi som styrdokument för att stödja arbetet med att förebygga och främja befolkningens hälsa under perioden 2019-2022. I strategin finns kopplingar mot den fysiska planeringen. Strategin lyfter ett antal förutsättningar för att skapa en hälsofrämjande miljö och förutsättningar för folkhälsa. En sammanfattad bild av folkhälsost strategin är att den fysiska planeringen skulle kunna bidra på flera sätt. Både genom att bidra till vad som byggs och men även hur hälsofrämjande miljöer utvecklas.

HÅLLBARHETSSTRATEGI

Kommunens hållbarhetsstrategi är under framtagande men bygger på de övergripande miljömål som kommunfullmäktige i Krokoms antog 2013. Ett av dessa är ”samhällsplanering och byggande”.

I strategin noteras att hållbar samhällsplanering och hållbart byggande är grunden för ett långsiktigt hållbart samhälle och att alla delar av kommunen ska ges förutsättningar för utveckling. En god livsmiljö och gott om plats är viktiga konkurrensfördelar för framtiden. Kommunen ska ge fler förutsättningar att, bo och verka i en attraktiv miljö och på ett hållbart sätt.

KOMMUNAL TRÄSTRATEGI

Sverige har en lång tradition av att bygga i trä och på senare år har intresset och utvecklingen för träbyggande vuxit.

Ett utvecklat träbyggande kan bidra till att möta flera samhällsutmaningar då nya bostäder av god kvalitet kan skapas parallellt med att Agenda 2030s mål om *hållbara städer och samhällen* och *hållbar konsumtion och produktion* uppfylls. Träbyggandet kan också bidra till arbetstillfällen i lands- och glesbygd då det är vanligt produktion ofta sker i anslutning till skogsråvaran. Ett utvecklat träbyggande kan på så vis även bidra till sysselsättningsmål.

Krokoms kommun har valt att framhålla trä som ett viktigt byggnadsmaterial att satsa på. Kommunfullmäktige beslutade 2019-09-24 (§ 66) att inleda arbete med att ta fram en träbyggnadsstrategi. Arbetet med strategin har ännu inte inletts.

Syftet med strategin är att möjliggöra för andelen trä i det kommunala byggandet att öka.

A large, light orange stylized number '6' is positioned on the left side of the page. It has a thick, rounded stroke and a circular center. The background is a solid orange color with a decorative pattern of smaller, semi-transparent orange circles of various sizes scattered across the lower right quadrant.

Konsekvenser

Konsekvenser

Föreslagen markanvändning innebär förtätning med bostäder, verksamhetslokaler, centrum och parkeringar. Den exakta markanvändningen och exploateringsgraden avgörs genom detaljplanering och markanvisning.

NOLLALTERNATIV

Planförslaget ska jämföras mot ett nollalternativ, det vill säga en framtida utveckling om inte programmet genomförs. Beslut i frågor om markanvändningen i och utveckling av centrum fortsätter i ett sådant fall att fattas utan den samlade översiktsbild som planprogrammet ger.

Utan programmet som vägledande dokument finns risk att kommunens framtida beslut i detaljplanefrågor fattas utan ”helhetstänk” och bild av det sammanhang inom vilket varje enskilt planområde igår. Otydlighet kring detta kan ge negativa effekter för kommunen och andra aktörer som önskar veta mer om sammanhanget för att fatta beslut och göra investeringar. Det kan också leda till en fragmentiserad utveckling, att värden byggs bort eller att målkonflikter uppstår.

MILJÖKONSEKVENSER

Planförslaget medför i huvudsak ett nyttjande av redan ianspråktagen mark inom tätorten. På vissa platser föreslås nybyggnad på tidigare onyttjad natur eller parkmark. I dessa fall berörs dock inga kända natur- eller rekreationsvärden.

Ett genomförande av en detaljplan inom området bedöms ha liten påverkan på naturmiljön förutsatt att dagvatten hanteras på sådant sätt att det inte medför ett ökat dagvattenutsläpp.

Planprogrammet bedöms inte försämra möjligheten att de mål som formuleras om status på tätortens vatten. Dagvattenutredning i samband med detaljplanering och byggnation ska genomföras för att undersöka åtgärder som krävs för att minska risk för påverkan på vattenområden.

De föreslagna förändringarna medför att det blir lättare att ta sig mellan olika delar i tätorten till fots eller cykel genom att dessa färdvägar prioriteras upp och underlättas. Förhoppningsvis medför detta på sikt att fler väljer mer hållbara transportsätt för de kortare resorna inom tätorten.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Flera av programmets förslag medför stora investeringar för kommunen. På lång sikt väntas dock dessa ge ökade möjligheter för kommunen så som exempelvis genom ett ökat utbud av bostäder och verksamhetslokaler, ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt ökade sociala värden.

Vissa av förslagen i planprogrammet innebär investeringar som i sin tur kan leda till ökad kostnad för drift och underhåll. Investeringarna kan behöva delas upp i etapper och det är viktigt att nå samförstånd om en prioritering för dessa investeringar.

Nya möjligheter för tillkommande bostäder och verksamheter bedöms ge positiva effekter på antalet arbetstillfällen och den lokala ekonomin i kommunen.

Effektiv markanvändning där expansion och förtätning föreslås inom befintlig tätort är ekonomiskt fördelaktigt då befintliga infrastrukturinvesteringar nyttjas.

Satsningar på nya trafik- och parkeringslösningar för såväl bil som gång och cykel ger stora vinster i möjligheten att utveckla och nyttja centrala lägen till annat. Planförslaget föreslår också samutnyttjande av trafikanläggningar som ger ett bättre nyttjade av investeringar i infrastruktur.

SOCIALA KONSEKVENSER

Planprogrammet är inriktad på att visa vägen för en långsiktigt hållbar utveckling gällande ny bebyggelse, nya verksamheter och nya samhällsfunktioner i Krokoms centrum. Beslut och förändringar i den fysiska miljön har också inverkan på människors val och livsvillkor. En viktig del i programmets syfte är att stödja en god social utveckling i kommunen. Med en aktiv genomtänkt samhällsplanering med fokus på tillgänglighet och trygghetsfrågor kan Krokoms centrum utvecklas i just en sådan riktning.

Bedömningen är att programförslaget får märkbart positiva konsekvenser för rekreation i området. Tillgängligheten till viktiga rekreationsstråk förbättras samtidigt som nya platser för rekreation och möten tillkommer.

Utvecklade gång- och cykelförbindelser innebär att tillgängligheten ökar för invånare som kräver särskild omtanke så som barn, äldre och personer med funktionsvariation.

Säkra övergångar ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter. För biltrafikanter skulle en hastighetsdämpning dock innebära en viss försämring av framkomligheten, detta ses som försumbart med hänsyn till de positiva effekter en hastighetsdämpning har.

Programmet föreslår att dagens gatunät ges en utformning som stödjer den önskade centrumkaraktären och stödjer kommunens mål om attraktiva och trygga miljöer. Med programförslaget ökar mängden boende inom tätorten. Tillkommande bebyggelsen med bostäder, arbetsplatser och handel bidrar därmed till bättre underlag för handel och fler människor i rörelse.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Enligt Miljöbalken 6 kap. 5 § och Plan- och Bygglagen 5 kap. 11 § ska undersökning om betydande miljöpåverkan genomföras för alla planer och program för att utreda om de åtgärder de tillåter väntas medföra betydande miljöpåverkan.

Kommunen håller på att ta fram en undersökning om betydande miljöpåverkan nu under hösten. Ett beslut gällande om planprogrammet förväntas medföra betydande miljöpåverkan eller ej kommer att tas under 2022.

Konsekvenser för riksintresse

Planområdet omfattas av riksintresse för friluftsliv samt riksintresse för kommunikationer. Planförslaget bedöms inte orsaka påtaglig skada på något av riksintressena.

Riksintresset för friluftsliv förstärks snarare genom att friluftslivets värden görs mer tillgängliga genom exempelvis bättre åtkomst till tätortens stränder och befintliga skidspår.

Källor

Källor

Delegationen mot segregation (2020). Segregationsbarometern. Statistik från SCB. Tillgänglig 220520.
www.segregationsbarometern.se

KTH. (september 2020). En lösning på världens akuta vattenbrist. Hämtat från KTH Forskning:
<https://www.kth.se/forskning/artiklar/en-losning-pa-varldens-akuta-vattenbrist-1.631469>

SCB, befolkningsstatistik, via Krokoms kommun (Oktober 2020)

SMHI. (september 2020). Extremt väder. Hämtat från SMHI Kunskapsbanken:
<https://www.smhi.se/kunskapsbanken/meteorologi/extremt-vader-1.5779>

SMHI. (september 2020). Klimatförändringen är tydlig redan idag. Hämtat från SMHI Kunskapsbanken:
<http://www.smhi.se/kunskapsbanken/klimat/klimatforandringarna-marks-redan-idag-1.1510>

SMHI (oktober 2020) <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/>

Region Jämtland Härjedalen. Regional utvecklingsstrategi – remiss. September 2020,
<https://www.regionjh.se/regionalutveckling/regionalutvecklingsstrategi/remissjamtlandsjan2050/remiss-utgava/>

Trafikverket, Trafikavgifter Mittbanan, Åre kommun, bandel 221 (2018)

Länsstyrelsernas VattenInformationssystem Sverige, viss.lanstyrelsen.se, november 2020.



Bilaga 1 – Workshop

Bilaga 1 – Workshop

Den 24 september 2020 genomfördes en workshop inom ramen för samhällsbyggnadsförvaltningens arbete med att ta fram ett planprogram för Krokoms centrum.

Workshopen genomfördes på plats i Krokoms tätort där cirka 40 tjänstepersoner och politiker från kommunen deltog. Workshopen planerades och genomfördes av WSP med syftet att föra en dialog kring tätortens utveckling samt visioner, strategier och mål för programarbetet.

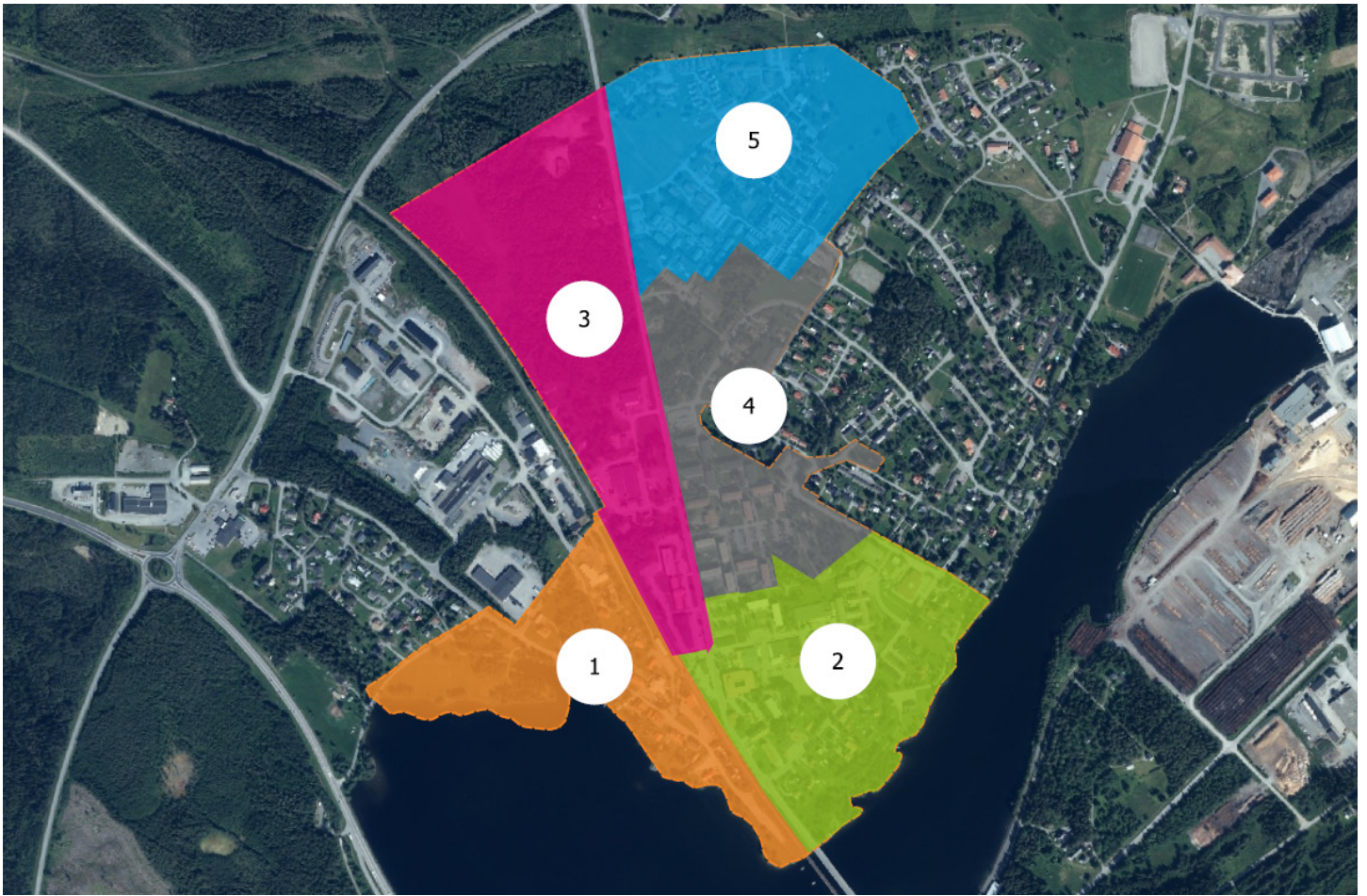
Dagen delades upp i två arbetspass, med två olika aktiviteter; *strategi* och *stadsvandring*. De båda arbetspassen samt de synpunkter och resonemang som dök upp under övningarna presenteras närmare nedan.

Resultatet från workshopen har, tillsammans med kommunens tidigare ställningstaganden och strategidokument, varit ett viktigt underlag för de förslag som presenteras i planprogrammet.

Strategi

Under förmiddagen samlades samtliga deltagare för att diskutera grunderna till planprogrammet. En sammanfattning av globala, nationella och lokala mål presenterades av WSP, sedan följde gruppvisa diskussioner om materialet och planprogrammets inriktning. Avslutningsvis presenterade grupperna sina tankar och idéer som sammanfattas nedan:

- Förtätning av centralorten är en önskad utveckling
- Funktion prioriteras högre än arkitektonisk kvalitet
- Tätorten behöver fler arbetstillfällen och handeln i centrum ska prioriteras
- Tryggheten i tätorten är en viktig utvecklingsfråga
- Att skapa en blandning av bostadsformer förordas, likaså en blandning av användningar i byggnader.
- Välplanerade grönområden ökar attraktiviteten, tryggheten och skapar spontana mötesplatser som stärker orten
- Offerdalsvägen och främst järnvägen utgör barriär i planområdet
- Utveckling av området väster om Offerdalsvägen kan minska dess barriäreffekt
- Kring järnvägen och offerdalsvägen behövs säkra passager för gång och cykeltrafikanter
- Parkeringssituationen behöver optimeras för att tillgängliggöra platser för både besökare och boende
- För att skapa en tydlighet och locka förbipasserande längs E14 behövs en gång- och cykelväg från Krokomsporten till centrum
- Infrastrukturen kring tätortens skolor behöver förbättras genom säkra och funktionella lösningar
- Gamla centrum, väster om järnvägen, behöver få en tydligare koppling till centrum
- Tätorten omges av stränder och en utveckling av de strandnära miljöerna ses som positivt
- För att skapa en mer hållbar tätort behöver den fysiska miljön anpassas för att möjliggöra och uppmuntra till ändrade beteendemönster hos befolkningen



Stadsvandring

På eftermiddagen anordnades en stadsvandring för att gemensamt analysera tätortens styrkor och utvecklingsmöjligheter. Deltagarna delades in i mindre grupper som besökte var sitt delområde (enligt uppdelningen i bilden nedan) innan grupperna slutligen samlades för att summera och diskutera sina tankar och idéer.

Under vandringen dokumenterades tankar kring områdenas bebyggelse, funktionella samband, trafik, miljö och rekreationsmöjligheter med mera. Efter vandringen presenterade varje grupp sina tankar från stadsvandringen inför övriga grupper. En sammanfattning av gruppernas resultat samt de avslutande diskussionerna presenteras nedan.

Område 1

- Detta område omfattar två viktiga entréer till Krokoms centrum, den ena från Krokomsporten via Strandvägen i väster, och den andra via Aspåsvägen i syd. Dessa områden behöver en mer attraktiv och tydlig entré som bjuder in både besökare och boende till tätorten.
- Området kallas i folkmun för gamla centrum och här finns byggnader i delvis äldre stil, ny byggnation bör därför anpassa till detta.
- Möjligheten att passera Offerdalsvägen och Järnvägen via en gång- och cykelväg vid brofästet ses som en viktig aspekt både för mobiliteten och tillgången till ortens strandområden. Detta skulle även minska den barriäreffekt som vägen och järnvägen utgör i tätorten.
- Grönområdet i områdets västra del har en stor utvecklingspotential som mötesplats med närhet till både centrum och strand.
- Möjligheter för förtätning identifierades kring kommunens lokaler väster om Offerdalsvägen.

Område 2

- Området omfattar Krokoms centrum där flera parkområden uppfattas som otrygga
- Områdets strandnära lägen är attraktiva för förtätning med exempelvis multiboende. Här förespråkas även ett kvalitativt stråk för promenader.
- Tillgången till parkeringar i centrum uppfattas som otillräckligt trots många platser.
- Öster om Offerdalsvägen revs nyligen en byggnad som föreslås ersättas av ett grönområde, alternativt mindre bebyggelse som kantas av mycket växtlighet.
- Området kring butikerna i centrum upplevs som steril och i behov av mer växtlighet.

Område 3

- Området karaktäriseras av storskaliga byggnader för industrier och kontor
- Här finns potential för förtätning i form av bostäder, företrädesvis högre hus på Forsbergsområdet.
- Trafiksäkerheten längs offerdalsvägen behöver ses över med sänkta hastigheter och säkra passager för gång- och cykeltrafikanter.
- I norra delen av område 3 finns ett motionsspår med utvecklingspotential i form av belysning och parkeringar. I anslutning till skidspåret finns även ett skoterspår som nyttjas av invånarna.
- Stora delar av skogen i de norra delarna bevaras i rekreationssyfte.
- För att skapa aktivitetsytor längs offerdalsvägen föreslås exempelvis en pump-track bana norr om stationsområdet

Område 4

- Området omfattar de grönytor och bostadsområden som ligger strax norr om centrum.
- I Björkparken föreslås ett utegym som kan nyttjas av både hälsocentralen och de närboende för att skapa en naturlig mötesplats och öka tryggheten i parken. Även belysning i parken förordas.
- Kring ringvägen finns förtätningmöjligheter
- Området är väl utformat för gång- och cykeltrafik, bebyggelsen här anses också en bra blandning av högre och lägre bebyggelse

Område 5

- Området karaktäriseras av lägre bostadsbebyggelse blandat med större grönområden.
- Den norra delen av området uppfattas som idylliskt med möjlighet till förtätning genom inslag av högre bostadsbebyggelse.
- Kontrasten mellan de kommunala och privata bostäderna anses vara för stark med avseende på färgsättning och utformning vilket skapar en separation i bostadsmiljön.
- Kullarna i området är populära pulkbackar, här finns även lekplats och fotbollsplan som nyttjas av de boende.
- Förtätning föreslås längs båda sidor om Offerdalsvägen
- För att skapa en säker och attraktiv trafiksituation längs offerdalsvägen förespråkas trädalléer