

ÖVERSIKTSPLAN 2030

KATRINEHOLMS KOMMUN – DEL STADEN

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE
2014-11-17 § 18



Katrinesholms kommun \

I N N E H Å L L

MEDVERKANDE	4
--------------------	---

FÖRORD	5
---------------	---

SAMMANFATTNING	6
-----------------------	---

SUMMARY IN ENGLISH	8
---------------------------	---

INLEDNING	11
------------------	----

Vad är en översiktsplan?	11
Översiktsplan 2030 Katrineholms kommun	11
Syfte med en översiktsplan 2030 Katrineholms kommun – del staden . . .	11
Gällande översiktsplaner	11

MEDBORGARDIALOG	13
------------------------	----

Barns perspektiv på staden	13
Ungdomars perspektiv på staden	13
Dialogkarta	14
Lunchprat – bilden av det framtida Katrineholm	16
Nästa Katrineholm "Charretten"	17

MÅL OCH UTGÅNGSPUNKTER	19
-------------------------------	----

Nationella mål	19
Regionala mål	20
Lokala mål	20
Kommunens vision 2025	22
Utmaningar	23
Befolkning och tillväxt	25
Stadens framväxt	27
Katrineholm i regionen	28
Näringsliv och arbetsmarknad	31
Särskild hänsyn	33
Miljö- och riskfrågor	36
Hållbar utveckling	42

STRATEGIER FÖR STADENS UTVECKLING	45
--	----

Den nära staden	45
Den täta stadskärnan	45
Staden för alla	45
Den blandade staden	45
Den mänskliga gatan	46
Attraktiv stadsmiljö	46
Stråkstaden	46
Vad innebär den nära och täta staden?	46

PLANFÖRSLAG

● ● ● 49

Den byggda miljön	49
Lek i staden	61
Skolor och förskolor	63
Omsorgsboenden	65
Kulturmiljö	66
Katrineholms centrum	70
Jämlikhet, jämställdhet, trygghet och tillgänglighet	71
Belysning och ljussättning	73
Det gröna Katrineholm	74
Odling i staden	77
Jordbruksmark	78
Det blå Katrineholm	79
Kultur och turism	83
Idrott och friluftsliv	85
Trafiken i staden	88
Stadens entréer	99
Energi	100
Vatten och avlopp	103
Renhållning	108

SAMMANFATTNING

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)	113
----------------------------------	-----

LITTERATURFÖRTECKNING	115
-----------------------	-----

LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE	117
------------------------------------	-----

BILAGOR

Miljökonsekvensbeskrivning	
Bebyggelsehistorisk områdesbeskrivning	
Medborgardialog – Barns perspektiv på staden	
Medborgardialog – Ungdomars perspektiv på staden	
Medborgardialog – Dialogkarta	
Medborgardialog – Nästa Katrineholm – "Charretten"	
Medborgardialog – Lunchprat – bilden av det framtida Katrineholm	
Arbetsgång	

KARTOR

Markanvändningskarta i A2 format	
Grönkarta i A2 format	

MEDVERKANDE

En projektorganisation på kommunen bildades i april 2012 för att ta fram en ny översiktsplan för Katrineholms kommun. Ett förslag till översiktsplan 2030 Katrineholms kommun – del staden har tagits fram under 2013 och 2014. Parallellt har arbetet med den andra delen för landsbygden och kransorterna påbörjats.

Projektägare

Kommunstyrelsen

Styrgrupp

Styrgrupp för projektet har varit kommunens ledningsgrupp med förvaltningschefer.

Mattias Jansson, Kommunchef
Sari Eriksson, Kommunledningsförvaltningen
Lars Hågbrandt, Samhällsbyggnadsförvaltningen
Helene Björkqvist, Bildningsförvaltningen
Per-Olof Millberg, Kultur- och turismförvaltningen
Lorraine Fröberg, Service- och teknikförvaltningen
Åke Strandberg, Socialförvaltningen
Per Enarsson, Vård och omsorgsförvaltningen
Jan Berthelsen, Viadidakt

Projektgrupp

I projektgruppen har representanter från samhällsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Sara Eresund, Planarkitekt och projektledare
Erik Bjelmrot, Planarkitekt
Marie Malmström, Planarkitekt
Mats Hedberg, Ortsutvecklingsstrateg
Håkan Stenström, Trädgårdsarkitekt
Lars Ramstedt, Projektchef
Carina Lloyd, Företagslots/Näringslivsutvecklare
Håkan Lernefalk, Miljöstrateg/kommunekolog
Kjell Dävelid, Energi- och klimatrådgivare
Björn Winnberg Persson, Mark- och exploateringschef
Camilla Andersson, Bygglöshandläggare och arkeologiskt kunnig

Ärendenummer

KS2013:360

Arbetsgrupp

I arbetsgruppen har tjänstemän från övriga förvaltningar inom kommunen samt representanter från kommunala bolag deltagit:

Anna Marnell, Kommunledningsförvaltningen
Truls Olin, Kultur och fritidsförvaltningen
Marie Sandström Koski, Kommunledningsförvaltningen
Jan Nilsson, Vård- och omsorgsförvaltningen
Lars Andersson, Bildningsförvaltningen
Johan Ronnesjö, Service- och teknikförvaltningen
Gunnar Berglund, Kommunledningsförvaltningen
Ingmar Eriksson, Katrineholms Fastighets AB
Marcus Asplund, Västra Sörmlands räddningstjänst
Helene Kall, Sörmland Vatten och Avfall AB

Övriga medverkande

Structor AB, Johan Rodéhn och Malin Larsson har upprättat miljökonsekvensbeskrivningen Sörmlands museum, Eva Wockatz och Karl Anderberg, har upprättat kulturhistorisk områdesbeskrivning.

Kartor

Sara Eresund, Erik Bjelmrot och Marie Malmström

Illustrationer

Eduardo Alarcon Klein, 3D-visualisering
Marie Malmström, strategibilder/övriga illustrationer

Layout

Contactor Marknadskommunikation AB

Omslagsfoto

Hanna Maxstad

Tryck

Linderoths Tryckeri AB

FÖRORD

Stadens framtid berör alla som bor och verkar i Katrineholms kommun. Hur ser framtidens Katrineholm ut? Hur ska staden utformas för att vi ska trivas och må bra? Hur blir staden mer attraktiv med avstamp i ett hållbart samhälle?

En kommun i utveckling måste vara förberedd inför de förändringar som sker i samhället. För att Katrineholm ska vara en attraktiv kommun att leva, verka och bo i, måste vi skapa förutsättningar för ett lokalt näringsliv i utveckling och för nya etableringar. Vi ska också kunna erbjuda attraktiva boenden för livets olika faser.

Katrineholms stad är inne i en fas av förändring; vi har fått en ny förbifart som skapar nya förutsättningar och bostadsbyggandet är på väg upp. Vad våra medborgare tycker och tänker får stort värde i planeringen av staden. Fler företag ska kunna etablera sig i Katrineholm och fler människor ska kunna bosätta sig här. Katrineholm ska kunna erbjuda torg och parker för möten mellan människor, Katrineholm ska vara en levande stad.

Vi vill tacka alla engagerade medborgare som på olika sätt deltagit i framtagandet av denna översiktsplan för Katrineholms stad.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Göran Dahlström'. The signature is fluid and cursive.

Göran Dahlström (S)
Kommunstyrelsens ordförande

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Lars Hågbrandt'. The signature is fluid and cursive.

Lars Hågbrandt
Chef Samhällsbyggnadsförvaltningen

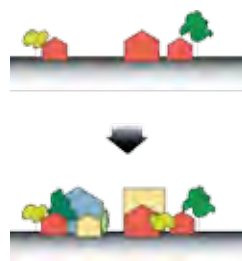
SAMMANFATTNING

I översiktsplanen talar kommunen om hur vi vill utveckla staden på lång sikt. Vi planerar för att Katrineholms kommun ska växa och att vi ska vara 40 000 invånare år 2030. I syfte att uppnå en hållbar stadsutveckling och en attraktiv stad har sju strategier formulerats för staden Katrineholm. Strategierna ligger till grund för framtidsbilden av staden som presenteras i planförslaget.

Den nära staden



Den täta stadskärnan



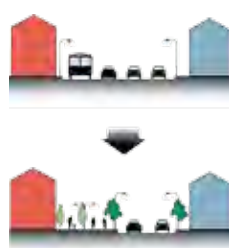
Staden för alla



Den blandade staden



Den mänskliga gatan



Attraktiv stadsmiljö



Stråkstaden



Vi vill bygga en sammanhållen stad med tät stadskärna

Katrineholms stad ska i huvudsak växa inom en radie av tre kilometer från resecentrum för att utnyttja redan existerande infrastruktur och befintliga kollektivtrafikstråk. Inom en kilometer från resecentrum ska Katrineholm vara den täta staden där komplettering av bebyggelsen sker i befintlig bebyggd miljö med hänsyn till stadens historia. Exempel på platser lämpliga för komplettering kan vara idag obebyggda tomter, kvarter kan slutas, fler våningar kan läggas till redan existerande byggnader och stora parkeringsytor kan plane-

ras om för att skapa utrymme för ny bebyggelse i centrala lägen.

Den nära och täta staden kan på många sätt bidra till en attraktiv och hållbar stad. Genom att förtäta i befintlig miljö utnyttjas redan befintlig infrastruktur i form av vägar, ledningsnät, service med mera mer effektivt och vi hushåller på så sätt med ekonomiska resurser och naturtillgångar. Förtätning innebär även att marken i staden utnyttjas mer effektivt och natur och jordbruksmark i stadens närhet kan därmed bevaras.

Vi vill bygga en blandad stad för alla

Vi vill att Katrineholm ska vara en blandad stad. Vid all nybyggnation ska en variation av olika bostadstyper, upplåtelseformer, höjder och funktioner eftersträvas. Mindre störande verksamheter kan integreras i bostadsområden. Kompletteringar i befintlig bebyggelsestruktur ska eftersträva att skapa variation i bebyggelsen. En blandad stad bidrar till en sammansatt befolkning och ger förutsättningar för integration mellan olika socioekonomiska grupper i samhället.

Vi vill att staden ska vara till för alla

En attraktiv och hållbar stad skapas tillsammans med dem som ska leva och verka i staden. När vi planerar för staden vill vi göra det i dialog med medborgarna. Det offentliga rummet ska utvecklas så att alla kan vistas där på lika villkor, unga som gamla, kvinnor som män, sjuka som friska. En stad som byggs och planeras för barn, ungdomar och funktionsnedsatta blir en bra stad för alla.

Vi vill att alla ska ha tillgång till det gröna Katrineholm

I framtidens Katrineholm vill vi att parkerna ska vara gröna oaser där invånarna kan uppleva lugn och ro, de ska utgöra andningshål i vardagen. Parkerna ska utformas med plats för möten, aktivitet och rekreation. Målet är att alla invånare ska ha tillgång till ett grönområde inom 300 meter från sin bostad eller arbetsplats för att dagligen kunna utnyttja de rekreativa värden som dessa kan erbjuda. Områden för odling i nya bostadsområden bör tillskapas vid behov.

Alla Katrineholmare ska ha tillgång till ett brett utbud av gröna områden av god kvalitet i anslutning till sin bostad, arbetsplats och skola. En god standard innebär tillgång till mindre park- och skogsområden nära bostaden och arbetsplatsen, till större parker i stadens centrala delar och till naturområden som ger möjligheter till längre vistelser och strövtåg.

Vi vill prioritera gång- och cykeltrafik

Vårt mål är att andelen resor till fots och med cykel ska öka i Katrineholms stad. Vi vill därför satsa på att förbättra och utveckla gång- och cykelvägnätet samt underhålla de vägar som finns. Vi vill även satsa på bättre parkeringsmöjligheter för cykel, tydligare vägvisning, fler pumpstationer, cykeluthyrning och informationsinsatser för medborgarna.

För att öka tillgängligheten och tryggheten vill vi satsa på prioriterade huvudstråk för cyklar som fångar upp viktiga målpunkter i staden. På huvudstråken ska alltid cyklisten ha företräde framför tyngre fordon. Huvudstråken ska vara väl underhållna, lätta att ta sig fram på året runt samt bra och enhetligt belysta för att vara ett snabbt transportalternativ till bilen.

Vi vill skapa attraktiva miljöer för medborgarna och företagen

De offentliga rummen som parker, grönområden, torg och gatumiljöer i staden ska utvecklas. Dessa platser ska utformas attraktivt, tryggt och upplevelserikt med plats för möten, aktivitet och rekreation. Vid all förändring i den byggda miljön ska hänsyn tas till stadens kulturhistoria.

Vi vill kunna erbjuda företag plats i attraktiva stadsmiljöer i stadens centrala delar. Vi vill även kunna erbjuda etableringsmark för platskrävande och störande verksamheter i stadens utkanter.

SUMMARY IN ENGLISH

This comprehensive plan is a guiding document for how Katrineholm's Municipal Council wants to develop Katrineholm over the long term. We are planning for Katrineholm to grow to 40,000 residents by the year 2030. For the purpose of facilitating sustainable development and to develop an attractive city, seven strategies have been drafted. These strategies are the foundation for our vision of Katrineholm in the future, which is presented through this comprehensive plan.

The accessible city



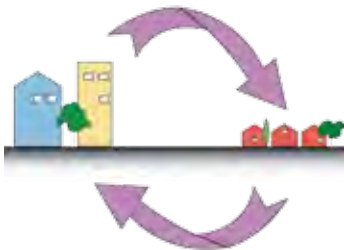
The compact city



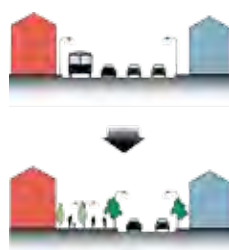
A city for everyone



The diverse city



The human street



Attractive urban environment



A city of paths



We want to develop our city while maintaining accessibility

The city of Katrineholm should mainly continue to grow within a radius of three kilometres from the current train and bus station, to maximize the use of existing infrastructure and available transit systems. Within a kilometre of the train and bus station, Katrineholm should be built denser, with respect to the current environment and with special care taken to accommodate the history of Katrineholm.

Examples of construction projects towards a denser city centre can be building on available vacant lots, joining neighborhoods together, adding additional

stories to existing buildings and repurposing large parking lots to create room for new buildings in central locations.

The compact city can contribute in many ways to an attractive and sustainable urban environment. By condensing the cityscape we are able to use existing infrastructure and transit systems to a greater extent, thereby economizing the use of monetary and environmental resources. A compact city also leads to better use of available, undeveloped lots and also preserves more of the surrounding nature and farmland.

We want to build a diverse city for everyone

We want Katrineholm to be a diverse city. All new construction should be a mix of residential and commercial interests, as well as varied in shape and function. Light commerce could be integrated into residential districts. Alterations to existing structures should be sought after to create a more vibrant urban environment. A diverse and living city contributes to a feeling of togetherness and eases integration for all socio-economic groups in the community.

We want the city to be for everyone

An attractive and sustainable city is created together with those who live and work in it. When we plan for the city, we want to do it through dialogue with its residents. All common areas should be developed so that everyone can enjoy them, regardless of age, gender or health. A city that is built and planned for children, youths, adults and seniors will be a great city for everyone.

We want everyone to have access to green areas in Katrineholm

In the Katrineholm of the future we want the parks to be green oases where residents can feel calmness and serenity; places that provide breathing room any day of the week. Parks should be designed to accommodate social meetings and a wide range of activities as well as recreation. The goal is for every resident to have access to a park area within 300 metres of their home or workplace, to be able to take advantage of the recreational values they can provide.

Areas for recreational gardening in new residential areas should be created when required.

All citizens of Katrineholm will have access to a wide selection of parks and recreational areas of high quality close to their home, work or school. A good standard means access to smaller parks and wooded areas close to their homes and work and accessible larger parks in the more central areas of the city as well as larger nature sanctuaries outside the city which allow for longer stays as well as leisurely walks.

We want to prioritize pedestrians and bicycle traffic

The goal is to increase the number of trips made by foot and by bicycle in Katrineholm. We therefore want to invest in improving and developing the current grid of traffic ways for those who want to walk or cycle. We also want to be able to offer better parking opportunities for bikes, better road signs and pedestrian traffic guidance, more air-pump stations, bike rentals and informational campaigns for our residents which promote walking and biking.

To increase availability and safety for cyclists, we also want prioritized main roads especially for bikes that connect important locations throughout Katrineholm. On these bike highways, the cyclists will always have right of way. The highways should be well kept, easy to reach and in use all year round as well as well lit up to provide an efficient and economic alternative to car travel.

We want to create an attractive environment for both residents and businesses

The common areas such as parks, streets, market places and wooded areas will be developed. These places should in general be designed attractively, safely and inventive to provide space and opportunities for social meetings, activities and recreation. Whenever changes are made to the building environment, special care should be taken to preserve Katrineholm's cultural history.

We want to be able to provide lucrative spots for companies in the heart of Katrineholm. We also want to be able to provide ample space for new establishments and industries on the outskirts of Katrineholm.



INLEDNING

I översiktsplanen talar kommunen om hur vi vill att staden ska utvecklas på lång sikt. Översiktsplanen innehåller planer för var vi ska bo, arbeta, var vi ska kunna vistas på vår fritid och hur vi ska kunna ta oss fram i staden.

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN?

Översiktsplanen är ett strategiskt dokument med text och kartor som visar kommunens långsiktiga planering av mark, vatten och den byggda miljön. Alla kommuner ska enligt plan- och bygglagen ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Med långsiktighet menas att översiktsplanen ska möta den förväntade utvecklingen flera decennier framåt.

Översiktsplanen behandlar den fysiska strukturen för hur bostäder, verksamheter, service, vägar, järnvägar och grönområden är lokaliserade i förhållande till varandra. Det är av avgörande betydelse för möjligheterna att åstadkomma en hållbar utveckling och en god livsmiljö för kommunens invånare.

Översiktsplaneringen utgår från lagstiftningen i Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Planen är inte rättsligt bindande enligt lag men väger tungt vid beslut genom sin förankring i en planeringsprocess som garanterar samråd och insyn från alla berörda (medborgare, politiker, tjänstemän, myndigheter med mera).

En aktuell översiktsplan förenklar fortsatt arbete när kommunen sedan ska detaljplanera ett område, lämna förhandsbesked/bygglov eller göra andra insatser. Eventuella avvikelser från planen måste motiveras.

ÖVERSIKTSPLAN 2030 KATRINEHOLMS KOMMUN

Samhällsbyggnadsförvaltningen (tidigare Stadsarkitektkontoret) fick den 27 maj 2009 i uppdrag av kommunstyrelsen att påbörja arbetet med en ny översiktsplan för staden och stadskärnan.

Mot bakgrund av det uppdrag som finns sedan tidigare har översiktsplanen för Katrineholms kommun delats in i två delar, en för staden och en för landsbygden med kransorterna. Arbetet med att ta fram denna översiktsplan för staden Katrineholm påbörjades under våren 2012. Samråd genomfördes under hösten 2013 och förslaget ställdes ut på nytt under sommaren 2014. Arbetet med översiktsplan 2030 – del landsbygden har påbörjats parallellt under 2013 och beräknas antas under 2016.

GÄLLANDE ÖVERSIKTSPLANER

Den nu presenterade översiktsplanen för staden ersätter Katrineholms översiktsplan antagen 1991 (ÖP 1991) i de delar som berör staden Katrineholm. ÖP 1991 fortsätter att gälla för de delar som inte omfattas av Översiktsplan 2030 – del staden fram tills nästa del av Översiktsplan 2030 för landsbygden antas.

Fördjupning av översiktsplanen för Stora Djulö säteri med omgivningar, Katrineholms kommun, antagen av kommunfullmäktige 2012, ska fortsätta att gälla.

SYFTE MED EN ÖVERSIKTSPLAN 2030 KATRINEHOLMS KOMMUN – DEL STADEN

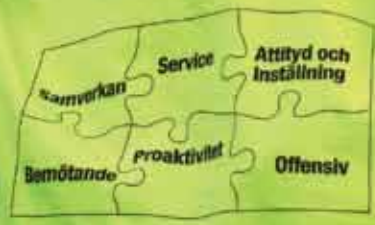
Syftet med en ny översiktsplan för Katrineholms kommun är att skapa en samlad bild över hur vi vill att staden ska utvecklas i framtiden. Översiktsplanen ska fungera som vägledning för beslut inom kommunens alla verksamheter men även för beslut som fattas av andra myndigheter. Planen är kommunens viktigaste strategiska planeringsinstrument.

Översiktsplanen visar på kommunens intentioner om hur mark och vatten ska användas. Planen är långsiktig och visionär och syftar mot år 2030. En av de viktigaste delarna i arbetet med översiktsplanen är förankring och dialog om stadens framtida utveckling med framförallt medborgarna i kommunen.





Tyck till om din stad och dess framtid



MEDBORGARDIALOG

I arbetet med översiktsplanen har fokus varit på en tidig dialog med medborgarna för att få engagemang och delaktighet i processen. Nedan finns en sammanställning av de dialoger som genomförts inför denna samrådsversion. Resultatet av dialogerna ligger som grund till planförslaget.

BARN PERSPEKTIV PÅ STADEN

I januari 2013 besökte vi två förskoleklasser på Skogsborgsskolan och på Nyhemsskolan för att inspireras och ta reda på vad barnen tycker att det ska finnas i en stad. Vi samtalade kring frågor som ”Vad är en stad?”, ”Vad behövs i staden?” och ”Vad vill barnen ha i staden?”. Under tiden vi var där fick alla barnen pyssla och bygga modeller för att visa vad de vill ha i staden. Vi intervjuade dem även kring frågor om Katrineholm.

Resultat

Sexåringarna som deltog i samtalen om staden hade å ena sidan en ganska klar bild över vad som behövs i en stad (affärer, hus att bo i, sjukhus, banker, med mera). Å andra sidan var det märkbart att många av barnen hade en ganska otydlig bild av de centrala delarna av Katrineholm. Flera kunde till exempel först inte förstå vilken plats som avsågs med torget. Även när vi beskrev platser (där julgranen står, vid tunneln, vid Åhléns och så vidare) var det några barn som verkade ha en rätt vag bild av vilken plats vi avsåg.

Många av barnen sa att de oftast åker bil när de ska någonstans, vilket kan vara en orsak till att de inte har en sammanhängande bild av staden. Det fanns dock några platser som de flesta barn verkade ha en tydlig bild av, till exempel sjukhusparken (Sveaparken)

och de orangefärgade ljusskulpturerna i Stadsparken.

En viktig aspekt i stadsplanering utifrån ett barnperspektiv kan därför vara att medvetet skapa tydliga ”landmärken” för de mindre barnen, exempelvis genom lekbar offentlig konst/miljö, estetiskt avvikande byggnader/miljöer eller lekplatser som är annorlunda på något sätt.

Förutom att det gör staden roligare för barn och stimulerar till rörelse, kan det också bidra till att barn känner igen sig och kan orientera sig i staden. Viktigt är också att planera staden så att även familjer med barn väljer bort bilen och rör sig till fots eller med cykel i staden. Förutom att det är positivt för miljön och folkhälsan främjar det också barnens förmåga att hitta i staden vilket bidrar till trygghet.

●●● Detta är bara en kort sammanfattning av resultatet.

I rapporten ”Barns perspektiv på staden” från 2013 finns en sammanställning av hela resultatet.

UNGDOMARS PERSPEKTIV PÅ STADEN

I november 2012 genomfördes grupparbeten i två klasser på Samhällsvetenskapsprogrammet på Duveholmsgymnasiet för att ta reda på hur ungdomarna ser på Katrineholms framtid. Uppgiften de fick var att med utgångspunkt i en hållbar och attraktiv stad planera för en befolkningsökning på 3000 personer. Det var totalt sju grupper som gjorde varsitt arbete som resulterade i en karta och en skriven rapport. Några av grupperna genomförde även enkätundersökningar för att ta reda på vad andra ungdomar tyckte om deras förslag.

Resultat

Bebyggelse

- Blandad bebyggelse. Bygg flerbostadshus i Värmbol och Laggårhult. Fler bostäder i Nävertorp. Radhus på öster och norr samt Värmbol, Gersnäs och Lasstorp.
- Renovera befintlig bebyggelse på norr för att öka områdets attraktivitet.

foto: Sara Eresund



Barn från Skogsborgsskolan.

foto: Johan Nygren



Ungdomarna på bilden var inte med under arbetet.

- Förtäta centrum och glesare längre ut.
- Bygg bostäder även på Lövåsen och där logistikcentrum byggs idag.
- Koloniområdet på norr bebyggs och ett nytt koloniområde förläggs istället till närheten av Sägmon.

Centrum

- Stortorget byggs ut till att vara på båda sidor om järnvägen. De två delarna byggs samman med en gångbro utöver tunneln som finns där idag.
- Bilfritt centrum/Drottninggatan.

Kommunikationer

- Bil ska inte behövas för att ta sig runt på Lövåsen.
- Kollektivtrafiken är viktig. Utöka turtätheten både lokalt och till övriga delar av kommunen för att underlätta ett hållbart resande.
- Gående och cyklister ska ha företräde i staden. Det bör prioriteras i planeringen.
- Tallullen bör anpassas efter den nya trafiksituationen.

Verksamheter

- Flytta Lövåsen. Det ska istället lokaliseras längs med förbifarten.
- En stor galleria efterfrågas. De flesta anser att den bör lokaliseras till Lövåsen men även Kvarnengallerian föreslås som lämpliga befintliga lokaler.
- All industriverksamhet flyttas till utkanten av staden.
- Ett större nöjesutbud efterfrågas också. Exempel på detta är nattklubbar, ett större utbud av restauranger, en utbyggd biograf och ett bredare utbud av aktiviteter vid Lokstallarna, till exempel LAN.

Attraktiv stad

- Utveckla aktiviteterna runt/i parken vid Nävertorps kyrka.
- Fler små skolor.
- Belysningen i staden med omnejd bör ses över. Exempelvis tunneln under järnvägen och Djulö allé.

●●● Detta är bara en kort sammanfattning av resultatet.

I rapporten "Ungdomars perspektiv på staden" från 2012 finns en sammanställning av hela resultatet.

DIALOGKARTA

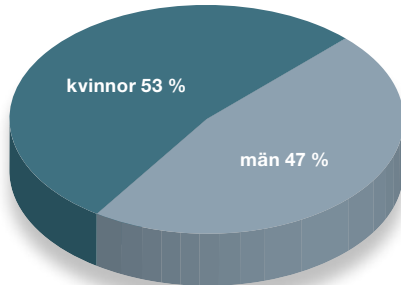
Mellan den 25 maj – 21 juni 2012 hade kommunen en digital karta på webben för att ta reda på vad Katrineholmarna tycker om sin stad. På kartan fanns det möjlighet att placera ut symboler för vilka platser som är bra respektive mindre bra i staden. Det fanns också möjlighet att placera ut symboler för vilka platser som kan utvecklas med nya bostäder, verksamheter och vilka grönområden som bör bevaras.

Tjänstemän från kommunen var under perioden då kartan låg på webben ute under en dag i centrala Katrineholm för att informera om dialogkartan och samla in synpunkter. Under en dag besöktes även Duveholmsgymnasiet för att nå ut till en yngre målgrupp. Ett besök gjordes även i en SFI-klass.

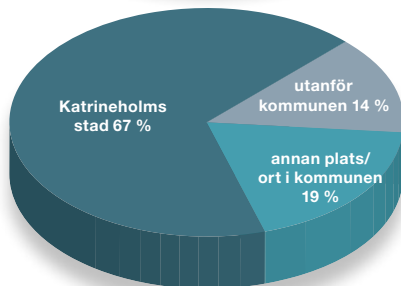
Att möjligheten fanns att delta annonserades även på kommunens webbsida, i Katrineholms Kuriren samt i Näringslivsnytt. Det fanns även information och möjlighet till hjälp vid datorerna på biblioteket.

Totalt var det 337 personer som var med och lämnade sina synpunkter på kartorna fördelat enligt nedan:

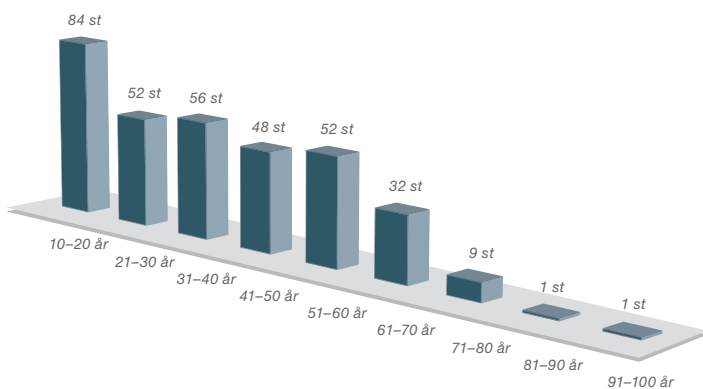
Könsfördelning



Bor



Åldersfördelning



Resultat

Resultatet visar att det finns många viljor och olika inställningar i Katrineholm angående hur staden ska utvecklas. Relativt många tycker till exempel att delar av Djulö gårde kan bebyggas med bostäder medan många tycker att det ska bevaras som det är.



Orange – här tycker en del av Katrineholmarna att det kan byggas nya bostäder.



Grön – här tycker en del av Katrineholmarna att grönområden ska bevaras.



25 maj 2012 på Strömplan.

foto: Josefina Karlsson



Resultatet visar att många uppskattar parker, natur och grönområden i och runt staden. Andra uppskattade platser är centrum som mötesplats och som mysig stadskärna. Lokstallarna tycker många är en bra satsning, Kulturhuset Ängeln nämns som en bra mötesplats, Lövåsen anses vara ett område med bra shopping och parkeringsmöjligheter. Badplatserna är omtyckta, Sportcentrum och Duvholmsgymnasiet är det också många som uppskattar.

Exempel på mindre uppskattade platser är vissa trafikplatser som anses trafikfarliga, centrum med för få butiker och tråkigt torg. Lövåsen anses för trafikfarligt och oattraktivt. Vissa parker anses vara för tråkiga och bör innehålla mer funktioner. Området vid gamla Pumpen anses ge ett tråkigt intryck för de som kommer in till staden med tåg.

●●● Detta är bara en kort sammanfattning. I rapporten "Dialogkarta" från 2012 finns en sammanställning av hela resultatet. I rapporten finns en sammanställning av var Katrineholmarna tycker att det kan byggas nya bostäder, verksamheter och vilka grönområden som bör bevaras. Dessa redovisas inte här men ligger till grund för förslaget.

LUNCHPRAT – BILDEN AV DET FRAMTIDA KATRINEHOLM

I september och oktober 2009 anordnade kommunen soppluncher på Kulturhuset Ängeln i Katrineholm. Kommunens medborgare var inbjudna att delta och meningen var att så många som möjligt skulle få ge förslag samt diskutera idéer om Katrineholms framtid gällande ombyggnation och utveckling. Under luncherna diskuterades visioner om hur Katrineholm kan se ut i framtiden och varje dag inleddes med två eller tre talare som representerade olika områden. Dessa fungerade som inspiratörer och när de presenterat sin vision om framtidens Katrineholm släpptes ordet fritt.

Resultat

Under veckornas lunchprat var det åtskilliga punkter som ständigt återkom. Mötesplatser för Katrineholmarna var en av dessa, där torget tog stor plats. Konkreta förslag var ett kafé för ungdomarna, en skatehall, medborgarkontor, restauranger, en saluhall och fritidsgårdar. Aktiviteter som skapar mötesplatser var minst lika viktigt. Generationer behöver mötas likväl som olika kulturer. Det fanns en hel del förslag på kultur-evenemang som skulle fungera som mötesplatser. Kultur var ett av de stora ämnena som det talades mycket om. Det fanns visioner från många håll om att Katrineholm år 2033 skulle ha både en egen teater med en stor ensemble samt konsthallar, museer och musikscener.

Under luncherna kom deltagarna fram till att det behövs utbildningar i Katrineholm så att inte alla ungdomar som vill utbilda sig måste flytta från staden. I framtiden ska Katrineholm tvärtom bli en inflyttningsort.

Visionen deltagarna kom fram till var att Katrineholm som Sveriges lustgård och trädgårdsstad kommer att locka allt fler människor som inser värdet av den



foto: Hanna Maxsted

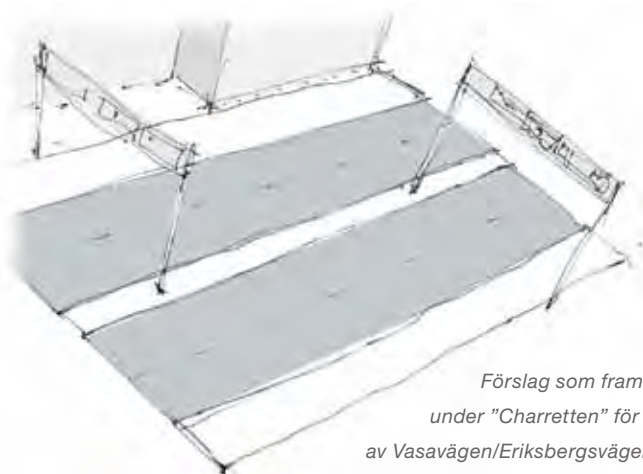
vackra kommunen, som samtidigt ligger nära andra stora städer med goda pendlingsmöjligheter. Alla åldersgrupper flyttar till kommunen då de har satsat på både äldreomsorg, barnomsorg och utbildningar. Grönområdena är många och det har byggts nya bostadsområden där människor vill bo. Företagsklimatet i kommunen är det bästa i Sverige år 2033 och Logistikcentrum har blivit en succé.

Handeln talades det också mycket om, vilka satsningar som behövs för att handeln ska blomstra i både centrum och på Lövåsen, det måste finnas en balans däremellan. Lövåsen och centrum måste komplettera varandra och inte konkurrera. Många talade om att Katrineholm bör bevara småskaligheten och ta till vara på Katrineholms kvalitéer för att bli konkurrenskraftig gentemot andra städer.

●●● *Detta är bara en kort sammanfattning av resultatet. I rapporten "Lunchprat- bilden av det framtida Katrineholm" från 2009 finns en sammanställning av hela resultatet.*

NÄSTA KATRINEHOLM "CHARRETTE"

I september 2006 genomfördes en gemensam samrådsövning, en "Charrette", för att inhämta medborgarnas synpunkter och skapa möjligheter att påverka planeringen. Utgångspunkten var trafiksituationen i Katrineholms stad med tanke på att en stor andel trafik och tunga transporter passerade genom staden. Frågan var; hur leds den tunga trafiken förbi Katrineholm utan att tappa besökare? Projektet genomfördes av dåvarande Vägverket i samarbete med Katrineholms kommun. I övningen deltog två arbetsgrupper med cirka 30 deltagare.



Förslag som framkom under "Charretten" för ombyggnad av Vasavägen/Eriksbergsvägen som då var genomfart i staden.

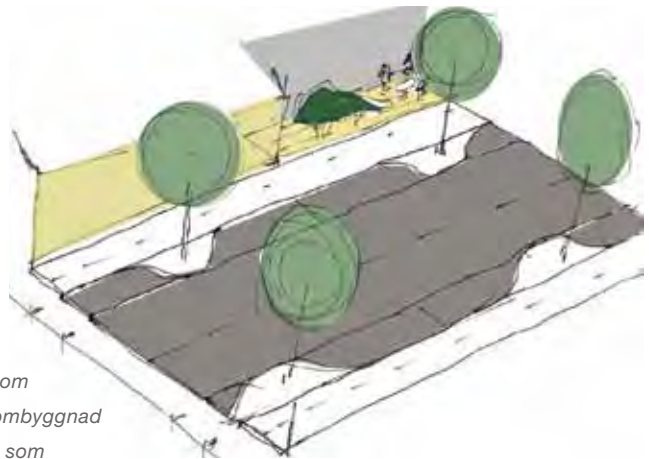
Resultat

I den problemanalys som grupperna gjorde framfördes bland annat att Katrineholms centrala delar är glest bebyggda, vilket betyder att det är svårt att hålla samman centrum. Trafiken på genomfarterna belastar staden. Katrineholms äldre vackra fasader har en tendens att försvinna in bland modern bebyggelse och affärsgatorna har ingen tydlig samhörighet. Tillgängligheten för funktionsnedsatta är låg. Stortorget känns ödsligt och saknar betydelse i stadsrummet.

Grupp 1 visade på vikten av att jobba med infarten från norr där förbifarterna möts. De ansåg även att området kring Vasaplan/bron är viktiga att arbeta med som en port till staden. Gruppen ville att det ska satsas på gång- och cykelbanor. De föreslog även hur gator och torg kan byggas om.

Grupp 2 diskuterade vad Katrineholms själ och identitet är. De ville att utvecklingen ska ske genom att förstärka småstaden, mötesplatsen och ett livaktigt affärscentrum. Gruppen ville även att kulturvärdena ska förstärkas och synliggöras. Även denna grupp titade på infarten norrifrån.

●●● *Detta är bara en kort sammanfattning av resultatet. I rapporten "Nästa Katrineholm" från 2006 finns en sammanställning av allt grupperna kom fram till.*





MÅL OCH UTGÅNGSPUNKTER

Översiktsplanen är ett verktyg för att skapa förutsättningar för ett hållbart, attraktivt och tryggt Katrineholm. Utifrån ett ekologiskt-, ekonomiskt-, socialt- och kulturellt perspektiv finns tvärssektoriella frågor som har betydelse för den fysiska planeringen. Dessa perspektiv vägs in i planeringen och avspeglas i planförslaget.



Foto: Hanna Maxstad

NATIONELLA MÅL

Det övergripande målet för svensk miljöpolitik är generationsmålet som även är ett övergripande mål för det svenska nationella miljömålssystemet. Generationsmålet är formulerat i proposition 2009/10:155 och innebär att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Generationsmålet innebär att miljöpolitiken ska inriktas mot att:

- Ekosystemet har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och att deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen.
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal miljöpåverkan.
- Konsumtionsmönstren för varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

Vidare finns 16 nationella miljö kvalitetsmål som ska uppfyllas inom en generation fram till 2020. Dessa är primära för kommunernas plan- och byggverksamhet. De nationella miljömålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Skyddande ozonskikt
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv
- Storslagen fjällmiljö
- Giftfri miljö
- Säker strålmiljö

Vid den nationella bedömningen år 2012 konstaterades att miljömålet ”Skyddande ozonskikt” kan nås och att ”Säker strålmiljö” till stora delar kan nås med befintliga styrmedel. Övriga fjorton miljökvalitetsmål kommer inte att nås till år 2020 med de styrmedel och åtgärder som är beslutade fram till i dag. Inget av miljökvalitetsmålen eller generationsmålet kommer att nås i Södermanland till år 2020. Ett av målen – Bara naturlig försurning är nära att nås med idag planerade styrmedel som beslutas före år 2020. (När vi miljömålen? Länsstyrelsen i Södermanlands län 2012).

Begränsad klimatpåverkan för Katrineholms del är till stor del kopplat till utsläpp från trafiken vilket även konstaterades i kommunens klimatstrategi från 2005.

REGIONALA MÅL

Regionförbundet Sörmland har tagit fram en strategi för länet som antogs av regionstyrelsen 2012. Sörmlandsstrategin 2020 har sin utgångspunkt i det som identifierats som viktigt lokalt och regionalt i länet. Den grundar sig bland annat på EU2020 som är EU:s tillväxt- och sysselsättningsstrategi.

I Sörmlandsstrategin har fokus satts på fyra prioriterade mål som är särskilt angelägna för utvecklingen i Sörmland.

MÅL 1 I Sörmland finns goda förutsättningar för unga och vuxna att utbilda sig och arbeta. Arbetsgivare har goda möjligheter att rekrytera rätt kompetens.

MÅL 2 Sörmland har starka samband med omvärlden.

MÅL 3 Sörmland har ett konkurrenskraftigt näringsliv.

MÅL 4 Sörmland har hållbara och attraktiva livsmiljöer.

foto: Johan Nygren



LOKALA MÅL

Kommunplan 2011–2014

Våren 2011 fastställde kommunfullmäktige Vision 2025 och Kommunplan 2011–2014 i enlighet med styrsystemet för Katrineholms kommun. Kommunplanen togs gemensamt fram av Socialdemokraterna och Moderaterna efter valet och anger de politiska prioriteringarna för mandatperioden. Den ligger till grund för kommunens långsiktiga planering och anger övergripande mål.

Övergripande politiska mål

Här följer ett urval av punkter från kommunplanens övergripande politiska mål som kan ha betydelse för den fysiska planeringen i kommunen.

Ortsutveckling

- Befolkningstillväxt
- Det egna näringslivsfrämjandet ska utvecklas.
- Samverkan med näringslivet ska stärkas.
- Skapa förutsättningar för stärkt handel och turism.
- Industrins utveckling ska stimuleras i form av ett utbud av mark, lokaler och lämpliga utbildningar.
- Det ska finnas möjlighet att ta del av högskole- och universitetsstudier i Katrineholm.
- Pendlingsmöjligheterna till och från Katrineholm för arbete och studier måste säkras genom en fortsatt satsning på såväl infrastruktur som kollektivtrafik.
- Ställningstagande kring bildande av större regioner.
- Arbetet med översiktsplanen ska slutföras.
- Flera attraktiva områden för bostäder, även sjönära, ska planläggas och bebyggas.
- Variation i upplåtelseformer och att byggandet är miljövänligt.
- Bygga fler bostäder anpassade för äldre.
- Pröva nya alternativa kollektivtrafiklösningar, exempelvis anropsstyrd trafik.
- Underlätta utbyggnaden av solenergi och vindkraft.
- Skapa förutsättningar för ytterligare biogasproduktion samt verka för en kollektivtrafik med alternativa drivmedel.
- Närmiljön såsom skolgårdar, parker, grönområden, torg och gator ska förbättras.
- Kommunens egen mark och skog ska skötas på ett föredömligt sätt.
- Vi ska ta tillvara kulturmiljön och de kulturhistoriska värdena.
- Katrineholms karaktär av småstad ska bevaras med ett attraktivt centrum.
- Katrineholm ska vara en trädgårdsstad med vackra parker och omgivning.

Kultur och fritid

- Ta tillvara och utveckla Djulöområdet.
- Fördjupad plan finns för området, behöver realiserats.
- Vi ska stödja vårt föreningsliv, bland annat med bra arenor och anläggningar.
- Barn- och ungdomsverksamheten ska vara prioriterad, flickor och pojkar ska ges samma möjligheter.
- Arbete pågår inom ramen för projektet genusmedveten styrning och verksamhetsuppföljning.

Skola

- Förskolan ska byggas ut, fler förskollärare ska anställas och vi ska sträva efter mindre barngrupper.
- Rusta upp skolor och skolgårdar.

Folkhälsa, jämlikhet, jämställdhet och tillgänglighet

- Kommunen ska verka för en god och jämlik hälsa.
- Kultur- och fritidsliv bidrar till fler möten och att nya relationer skapas.
- Kvinnor och män ska ha samma makt och förutsättningar att forma samhället och sina egna liv.
- Alla verksamheter ska kontinuerligt analyseras och vidareutvecklas ur ett jämställdhetsperspektiv.
- Lokaler, utemiljöer, verksamheter och information ska bli tillgängligare. Förutom att ta ansvar för den egna verksamhetens tillgänglighet vill vi också påverka övriga samhällsaktörer.

Ekonomi och organisation

- Kommunen ska leva upp till kraven på god ekonomisk hushållning

Miljömål

Katrineholms kommun har utifrån de nationella miljömålen valt fyra fokusområden; klimat, vatten, biologisk mångfald samt mark, byggande och boende. Kommunstyrelsen fattade den 29 april 2014 beslut om att anta övergripande lokala miljömål.

- Klimatpåverkan ska minimeras.
- Tillförsel av näringsämnen och föroreningar till sjöar, vattendrag och grundvatten ska minimeras.
- Vattnet i vår kommun är en viktig tillgång som ska skyddas, då det även är vårt viktigaste livsmedel.
- Katrineholms kommun erbjuder en god bebyggd miljö, både inom nyproduktion och i befintlig bebyggelse. I vår kommun ska vi ha en trygg, sund och säker boendemiljö.
- Naturen har ett egenvärde och ska vara en källa till upplevelser för innevånarna och besökarna i vår kommun och det görs genom ett aktivt naturvårdsarbete och ökad tillgänglighet till naturen för alla.
- Vi ska förvalta park och natur på ett sätt som främjar biologisk mångfald.



foto: Thomas Selvig

Foto: Lena Hammarbäck



KOMMUNENS VISION 2025

Vision 2025 togs fram under 2010/2011 och antogs av kommunstyrelsen i april 2011. Visionen har legat till grund för översiktsplanen.

År 2025 har Katrineholm ett gynnsamt läge:

Läget är inte bara den fysiska platsen, läget visar också positionen i förhållande till andra och i tiden. Katrineholms läge är en tillgång på flera olika sätt:

Det geografiska läget – strategiskt beläget med goda kommunikationer till flera storstadsområden, ett starkt logistiskt argument för näringsliv och nyföretagande.

Sveriges Lustgård – Vackra omgivningar ger en generell livskvalitet som förknippas med kommunen: ett kvalitativt bättre boende än i storstaden; ett liv närmare naturen; en sundare och tryggare miljö för barn att växa upp i; ett liv med en högre grad av närhet och gemenskap.

I jämförelse med andra – Katrineholm är bland de främsta, såväl när det handlar om näringslivsklimat som vid jämförelser av skola och omsorg.

Rätt tidpunkt – För många människor är det ”läge” för förändring till en annan typ av liv, ett liv av det slag som kommunen kan erbjuda. För kommunen i sin helhet; invånare, näringsliv, kultur- och föreningsliv och för kommunen som organisation är det läge för handling och förändring.

År 2025 sjuder Katrineholm av liv:

Liv skapar liv, liv är tillväxt och utveckling. Liv finns i många former:

Folkliv – Kommunen är större, fler föds och fler flyttar hit. Stolthet och gemenskap gör att livet frodas både i staden och på landsbygden.

Näringsliv – Företagandet och handeln blomstrar.

Näringslivet är starkt, brett och anpassat efter rådande marknadsförutsättningar. En god arbetsmarknad ger människor möjligheter och framtidstro.

Kulturliv – Här finns utrymme för kreativitet, kulturlivet är brokigt och skapar upplevelser och inspiration.

Föreningsliv – En mångfald av aktiva föreningar ger energi och gemenskap över gränser.

År 2025 är Katrineholm en plats präglad av lust:

Lust är ett uttryck för en vilja och handlingskraft, en inställning och ett förhållningssätt. Lust är drivkraften bakom all kreativ verksamhet. Men lust är också det lustfyllda, det vi lever för och det vi lever av:

Arbete – Ett innovativt näringsliv och en öppenhet för att tillvarata goda idéer skapar lust i arbetet och framgång för vår kommun.

Lärande – Förändring börjar med en vilja att förändras. Lusten till lärande leder till utveckling både för den enskilda människan och för samhället.

God mat – Mat är grunden för liv och hälsa och kan vara en upplevelse för alla sinnen. I Katrineholm både produceras och serveras mat med omsorg om såväl människor som miljö. Mat är i sann mening både näring och näringsliv.

Lek, idrott och kultur – I Katrineholms kommun finns plats för lek för både stora och små. Här finns ett brett och aktivt idrottsutövande med lång och stolt tradition. Det rika kulturutbudet ger upplevelser och mening i tillvaron.

Gemenskap – Här finns en närhet mellan människor och ett tolerant och öppet förhållningssätt där jämställdhet och mångfald är en självklarhet.

”I Sverige år 2025 finns vardagslivet nära bostaden och vi går, cyklar och rör oss mer i den alltmer funktionsblandade staden. De flesta av oss bor i storstadsregionerna, vilka växer i orter längs kollektivtrafikstråk. De regionala högskoleorterna växer och våra dagliga resor underlättas av snabba förbindelser i och mellan regionerna. Vi bygger endast miljöanpassade byggnader och privata företag står för en större andel ny infrastruktur i områden med goda råvarutillgångar” ur Boverkets Vision för Sverige 2025.

UTMANINGAR

Katrineholm växer

Kommunens mål är att Katrineholms kommun ska växa och att det år 2030 bor 40 000 invånare i kommunen. Detta betyder att Katrineholm som stad och kommun ställs inför ett antal utmaningar. Målet är ett långsiktigt hållbart Katrineholm och översiktsplanen ska beskriva hur detta ska uppnås.

Fler invånare innebär ett behov av fler bostäder. Det betyder utbyggnad av service och arbetsplatser, av infrastruktur, varsamhet om grönområden och möjliggörandet av fler mötesplatser. Samtidigt är målet att behålla det som är Katrineholms största tillgångar; närheten och tillgängligheten till kommunikationer, till naturen och till det som underlättar och sätter guldkant på vardagen.

Detta kräver ett integrerat synsätt i planeringen där infrastruktur, kommunal service, parker och mötesplatser liksom tillgången till naturen ges en samtidig och likvärdig hänsyn och uppmärksamhet. Staden ska erbjuda samma förutsättningar för alla invånare att skapa sig ett bra vardagsliv. Hänsyn måste därför tas till barn, ungdomar och gamla, kvinnor och män, sjuka och friska, nyinflyttade och de som alltid bott här. Alla dessa har olika behov och intressen som vi i planeringen måste ta ställning till.

Tillsammans

Vi lever i ett på många sätt jämställt och jämlikt land men i vissa fall när vi ännu inte ända fram. Det kan vara svårt för den som inte är född här att ta sig in på arbetsmarknaden. Kvinnor har fortfarande i genomsnitt sämre betalt än män. Vi har aldrig haft det bättre än nu men samtidigt ökar de socioekonomiska skillnaderna, mellan fattig och rik, mellan frisk och sjuk.

Katrineholm ska vara en stad för alla. En stad där människor ska ha samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter och behandlas likvärdigt oavsett ålder,

kön, etnicitet, religion, ekonomisk eller social ställning. Planeringen ska skapa förutsättningar för gemenskap och sammanhang, för jämställdhet, tillgänglighet, trygghet, hälsa och delaktighet.

Det innebär att det måste finnas trivsamma boendemiljöer, möjligheter till arbete, bra kommunikationer, ett brett kulturutbud och varierat utbud av fritidsaktiviteter, goda skolor, service och handel liksom idrotts- och rekreationsområden tillgängliga för alla. Kommunens planeringsprocesser är en del av det demokratiska systemet där insyn i planeringen och medborgardialog är en viktig del av arbetet.

Blicken mot framtiden och tryggheten i historien

Katrineholm ska vara en stad att vara stolt över. Nyttänkande och samarbete över gränser ska prägla planeringen för en hållbar utveckling. Historien är en viktig del i det som kallas identitet. För att veta vart vi ska gå behöver vi veta vad vi kommer ifrån. De historiska avtrycken av de som levt och verkat här är viktiga. Planeringen ska ta hänsyn till de kulturhistoriska värden som finns i staden och skapa förutsättningar för nya generationer att lämna sina avtryck i stadsbilden och i det gemensamma sammanhanget.



foto: Lena Hammarbäck



Den attraktiva och hållbara staden

Det övergripande målet är att Katrineholm ska vara en attraktiv och hållbar stad; ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt, där människor och deras behov står i centrum. Ett hållbart samhälle är flexibelt och robust. Det är ett samhälle som kan uppfylla behoven hos våra barn och många generationer efter dem. Det innebär till exempel att hushålla med naturens resurser, med befintlig jordbruksmark och ta vara på de kvaliteter som finns i Katrineholm idag. Vi måste minska våra utsläpp av växthusgaser, energieffektivisera och visa på hur vi ska uppfylla de 16 miljömål som den svenska riksdagen har tagit fram.

Den stora utmaningen blir att driva planeringen och utvecklingen i riktning mot det klimatsmarta samhället. För att nå dit måste vi fokusera på åtgärder som minskar utsläppen av växthusgaser, där energieffektivisering och övergång till förnyelsebara energikällor är viktiga pusselbitar liksom ett minskat bilberoende.

Planeringen ska syfta till att flytta över resandet från dagens favoriserande av bilen till hållbara och attraktiva alternativ. När cyklister och kollektivtrafikens behov sätts främst finns förutsättningarna som leder till förändrade mönster i resandet. För att detta ska kunna genomföras krävs åtgärder både lokalt och regionalt. Detta i sin tur är något som kräver samverkan över kommungränserna för att kunna fortsätta utveckla attraktiva tåg- och bussförbindelser. För att uppnå de nationella miljömålen krävs dock även en ökad användning av förnyelsebara bränslen och en ökad samordning av bilresorna som görs.

Det hållbara Katrineholm kräver även ett energieffektivt byggande och en energiförsörjning från förnyelsebara källor.

Kommunikation

Katrineholm är mycket strategiskt beläget ur näringslivssynpunkt. Vi är en del av den växande regionen Storstockholm och Mälardalen och inom en timme når vi ett flertal större städer som Stockholm, Örebro, Västerås, Norrköping, Linköping med flera. Här korsas två stambanor vilket ger oss en unik förutsättning jämfört med andra städer i Katrineholms storlek.

Viktigt är dock att de möjligheter som detta innebär tas tillvara. Regionplanering och samverkan mellan olika aktörer är här extra viktigt för att ytterligare kunna förbättra kommunikationerna inom vår kommun och i regionen. En förbättrad kollektivtrafik ger förutsättningar för en minskad belastning på vår miljö. Samarbete över gränserna och mellan olika aktörer ger även förutsättningar för en utökad turismverksamhet och stora möjligheter för våra företag att expandera och få tag på lämplig arbetskraft liksom en utökad arbetsmarknad för våra invånare.

Social hållbarhet

Socioekonomiska skillnader, integration, utbildning och försörjning är frågor där fysisk planering inte kan vara hela lösningen. Stadsplaneringen kan dock verka stödjande. Genom att planera för ett varierat bostadsutbud, goda förutsättningar för näringslivet, utrymme

för service, transporter och grönska, skapa platser för möten mellan människor och erbjuda möjligheter till rekreation och fysisk aktivitet kan planeringen göra skillnad i invånarnas vardagsliv.

Människan och naturen

Idag är buller i tätorter ett stort folkhälsoproblem som kan orsaka exempelvis stress, irritation och sömnsvårigheter. De största källorna till buller är väg- och järnvägstrafik liksom industrier och flyg. Restauranger och nöjeslokaler kan innebära störningar från till exempel människor och musikanläggningar. Stadsmiljöer innehåller mycket som kräver vår uppmärksamhet, som ständigt ger nya intryck och tar energi. Detta kan jämföras med naturen och grönskan där uppmärksamhet inte krävs på samma sätt. Där kan vi vila från intryck och ladda energi till vår stressiga vardag.

För ett levande centrum under dygnets alla timmar och fler möjligheter för människor att mötas krävs en blandning av bostäder och verksamheter vilket även innebär fler risker för störningar. För att motverka detta bör alla Katrineholmare ha tillgång till ett brett utbud av gröna områden av god kvalitet i anslutning till sin bostad, arbetsplats och skola.

BEFOLKNING OCH TILLVÄXT

Befolkningsmål, Katrineholms kommun

40 000 invånare år 2030

Översiktsplanens perspektiv är att kommunen ska öka och att den totala befolkningen ska uppgå till 40 000 invånare år 2030. Målet är att fördelningen av kommunens befolkning även i framtiden är ungefär densamma som idag, det vill säga 70 % i staden och 30 % på landsbygden.

Befolkning

År 2013 uppgick Katrineholms kommuns invånarantal till 32 930 varav 16 390 män och 16 540 kvinnor. Staden Katrineholm hade vid samma tidpunkt 22 252 invånare, vilket var cirka två tredjedelar av kommunens totala invånarantal, varav 11 188 män och 11 657 kvinnor.

Över tid så är det i Katrineholms stad som ökningen skett medan i övriga tätorter och på landsbygden har invånarantalet minskat.

Folkmängd, den 31 december 2000–2013

År	Katrineholms kommun	Katrineholms stad
2000	32 370	21 329
2005	32 185	21 386
2010	32 428	21 993
2012	32 549	22 252
2013	32 930	22 845

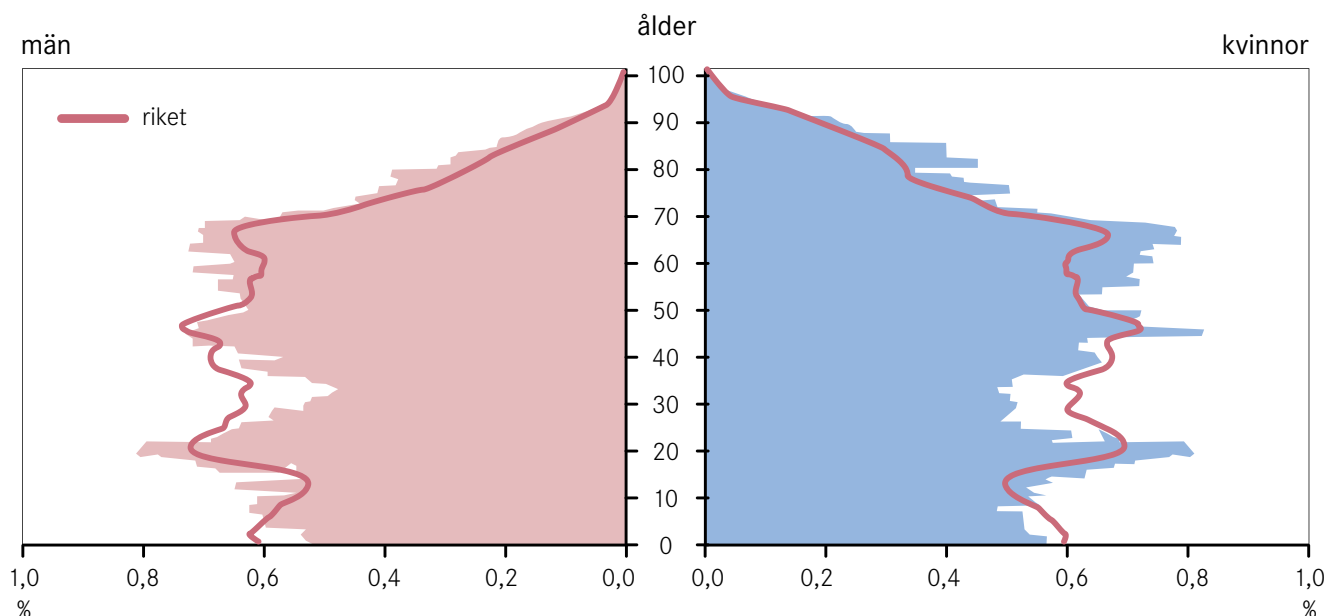
Befolkning Katrineholms kommun 1950–2010



foto: Johan Eköf

Folkmängd 31 december 2011

källa: Befolkningsstatistik, SCB



Åldersstruktur

Katrineholms kommun har en lägre andel invånare i yngre medelåldern än riket i övrigt. Kommunen har också något färre små barn än riket. Däremot bor här fler äldre än genomsnittet och även gruppen unga i 20-årsåldern överstiger rikets genomsnitt. Katrineholm har idag en genomsnittlig tillväxtnivå i jämförelse med övriga kommuner i Sverige.

För att befolkningen i Katrineholm ska fortsätta växa i framtiden är det i första hand flyttnettot (fler inflyttare och färre utflyttare) som behöver påverkas. Inflyttningsöverskottet är en viktig källa till befolkningstillväxt i kommuner. Yngre vuxna är den mest flyttbenägna åldersgruppen och den grupp som kommunerna i första hand konkurrerar om att attrahera. Inflyttning av yngre vuxna kan också bidra till ytterligare tillväxt genom ökade födelsetal.

Befolkningsprognoser

Enligt SCB:s befolkningsprognos (2013) kommer folkmängden i kommunen att öka med cirka 1 500 personer fram till 2030, då kommunens folkmängd beräknas uppgå till cirka 34 000.

I rapporten *Katrineholm 2030 – Underlag för samhällsplanering på längre sikt* har tre olika utvecklingsscenarier tagits fram. Ett alternativ är att utvecklingen blir enligt SCB:s befolkningsprognos från 2007 på 0,1 procent per år. De två andra alternativen är att befolkningen minskar med 1 procent respektive ökar med 1 procent med basår 2007.

Scenario	Befolkning 2012	Befolkningsutveckling till 2030	Befolkningsantal 2030
+ 0,1 %	32 549	+ 361	32 910
- 1 %	32 549	- 7 025	25 524
+ 1 %	32 549	+ 7 884	40 433

För Katrineholms kommun är befolkningstillväxt av yttersta vikt för att klara framtidens utmaningar. Fler människor innebär att handeln, tjänstesektorn och övriga näringslivet får en större lokal marknad vilket i sig ytterligare driver på tillväxten. Genom detta skapas en positiv spiral där fler, både människor och företag, vill etablera sig i Katrineholm.

För att möta de utmaningar som finns i framtiden och för att säkerställa en uthållig tillväxt ska Katrineholm vara och uppfattas som en attraktiv kommun för boende, besökare och företag. I översiktsplanen har vi därför valt att utgå från att kommunen växer enligt tillväxtscenariot med cirka 1 procent per år.

STADENS FRAMVÄXT

Katrineholms kommun är en gammal kulturbygd som är rik på fornlämningar och kulturmiljöer. Redan under stenålder var åsen som sträcker sig genom Katrineholm en attraktiv plats att bo på men själva staden Katrineholm är en ung.

Under mitten av 1800-talet kom en av Västra stambanans stationer att läggas på Stensätters och Mauritstorps marker tillhörande godsens Ericssberg och Stora Djulö. Stationen fick namn efter den närbelägna gården Katrineholm. Järnvägssträckningen invigdes år 1862 och år 1866 anslöt sedan Östra stambanan. Katrineholms strategiska betydelse som järnvägsknut fick i och med detta sin början och lade grunden till stadens snabba utveckling.

En annan viktig faktor var att företagsamma personer etablerade sig och sina verkstäder i det nya stationssamhället. Några av de mest framgångsrika företagen som kom att utvecklas var Grönkvists mekaniska verkstad, Kullberg & Co, Pumpseparator samt Carl Fredrikssons Träförädlings AB.

Järnvägssamhällets etablering låg till en början på järnvägens norra sida där bebyggelsen lades i planlagda tomtindelningar. I början av 1870-talet kom byggandet igång på södra sidan om järnvägen och det var söderut som staden sedan kom att expandera.



De första stadsstadgorna beslutades år 1883 då samhället vuxit till cirka 800 invånare och det då blivit tillräckligt stor för att tillämpa reglerna för ett municipalsamhälle. År 1917 fick Katrineholm stadsrättigheter och staden hade då ett invånarantal på drygt 6 500 personer.

Industrin har starkt påverkat stadens utveckling genom bevarad industribyggelse men även genom att företagen själva byggde bostäder till sina anställda, ett effektivt sätt att locka till sig arbetskraft till orten. Till exempel så byggdes området Hemgården 1917 åt anställda på Pumpseparator.

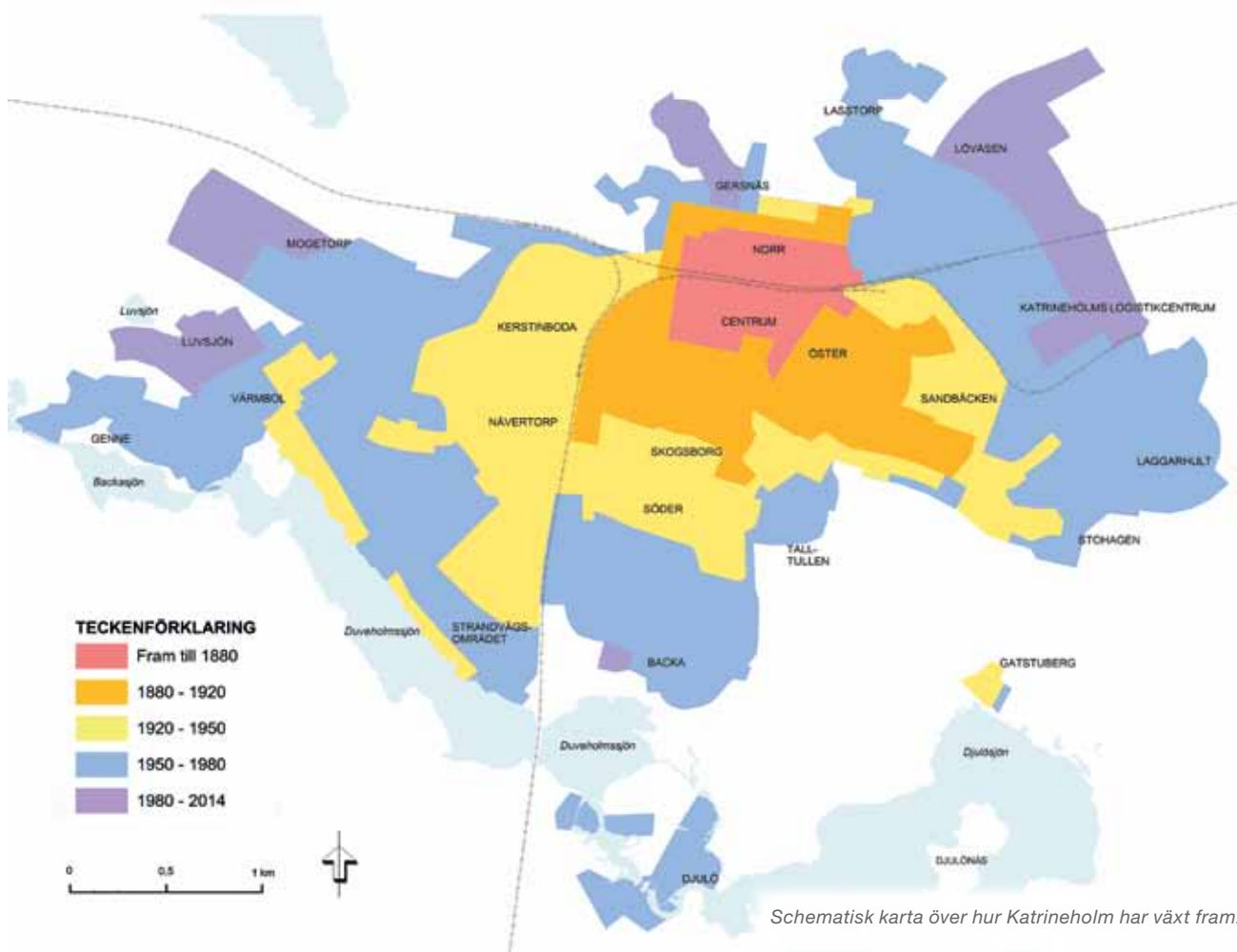


Under 1930- och 1950-talet så fördubblades Katrineholms befolkning och som en samhällsinsats byggdes så kallade kategorihus avsedda för en viss befolkningsgrupp. Exempel på detta är de så kallade barnrikehusen som kom att byggas i Nävertorp, Sandbäcken och norra delen av centrum. Även så kallade Egnahemhus och radhusbebyggelse etablerades.

Bostadsbristen var stor under efterkrigstiden och staden var vid mitten av 1950-talet ett villasamhälle. I slutet av 1950-talet påbörjades en "sanering" i de centrala delarna av norra Katrineholm där syftet var att få bort äldre bebyggelse som inte uppfyllde moderna krav. Dessa rivningar höll på fram till mitten av 1990-talet.

Stora bostadsområden kom därefter att etableras under det så kallade miljonprogrammet under åren 1965–1975 till exempel i Nävertorp där kompletterande bebyggelse införlivades med redan befintlig bebyggelse samt det tätbebyggda villaområdet Laggarhult. Under de tre senaste decennierna så har ytterligare kompletterande villa- och radhusbebyggelse tillkommit i stadens ytterkanter, exempelvis Lasstorp, Gersnäs och Luvsjön.

Stadens industriområden har utvecklats från den tidiga etableringen i kvarteren runt före detta Pumpseparator AB, Sandbäcken och Värmbol vidare ut mot Kerstinboda och Mogetorp. Fortsatt utveckling sker idag i flera av dessa områden samt i Lövåsens handels- och industriområde och Katrineholms logistikcentrum i Sandbäcksområdet.



KATRINEHOLM I REGIONEN

Katrineholm har utvecklats från en traditionell industriort längs järnvägen till en modern boende- och företagart i Stockholmsregionen. Flera större företag finns etablerade i staden och de små och medelstora företagen blir allt fler.

Katrineholms strategiska läge

Katrineholm ligger i korsningen mellan västra och södra stambanan och dessutom möts riksvägarna 52, 55, 56 och 57 i kommunen. Inom en radie av 10 mil från Katrineholm ligger städer som Örebro, Linköping, Norrköping, Västerås, Eskilstuna, Nyköping samt Stockholm och inom en radie på 15 mil nås en tredjedel av Sveriges befolkning.

Restiden från Stockholm med tåg är under en timme och från Göteborg cirka två timmar. Katrineholm ligger dessutom inte mer än 5 mil från Stockholm Skavsta och Norrköpings flygplats vilket innebär goda flygförbindelser ut i Europa.

Tack var läget är Katrineholm en naturlig knutpunkt för såväl järnvägar som vägar. Dessutom knyts

två starka tillväxtcentra samman här; Stockholm/Mälardalen och Östergötland/Norrköping-Linköping.

Stockholm som tillväxtmotor

Tillväxten i Sverige är koncentrerad till våra storstadsområden: Stockholm, Göteborg och Malmö. Stockholm är dock kärnan i den regionbildning som är Sveriges tillväxtmotor. Befolkningen ökar i regionen och enligt Sörmlandsstrategin 2020, som tagits fram av Regionförbundet Sörmland, kommer Stockholm-Mälardalenregionen växa med mer än 1 400 000 invånare till 2050.

Detta kommer ställa krav på cirka 20 000 nya bostäder per år och i Sörmland cirka 1 500–2 000 bostäder per år fram till 2050. Idag råder dock bostadsbrist i regionen.

Landstinget i Stockholm har utarbetat en regional utvecklingsplan för länet (RUF 2010) och har i den utökat Stockholms växande funktionella omland till att även omfatta Östra Mellansverige.

Östra Mellansverige är beteckningen som används för sju län; Stockholms, Uppsala, Sörmlands, Västman-

lands, Örebro, Gävleborgs och Östergötlands län. Målbilden för Östra Mellansverige bygger på en vidareutvecklad flerkärnig rumslig struktur, där människor, verksamheter och funktioner samlas i orter utmed kommunikationsstråken och i deras skärningspunkter.

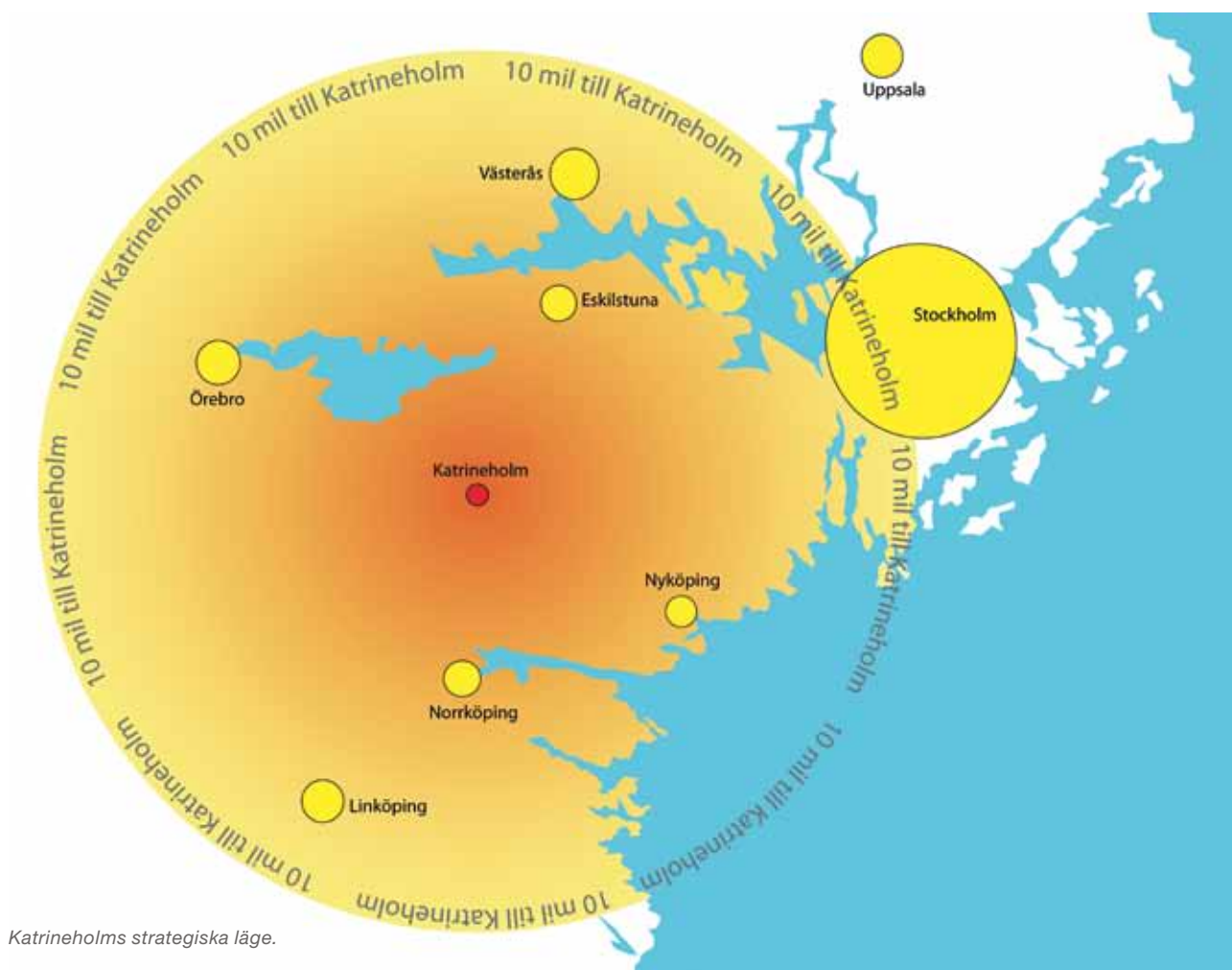
I Målbild 2050 identifieras de regionala storstäderna som nodstäder i den flerkärningstrukturen. Därmed exkluderas en alternativ målbild där mindre städer och stationssamhällen ingår.

Katrineholms kommun förespråkade i sitt RUFStytrande en modifierad syn som bygger på att det inte råder någon motsättning mellan de två alternativen storstäder eller mindre städer utan att de istället tillsammans bildar en grund för flerkärningutveckling med hjälp av den befintliga samhällsstrukturen och ett utbyggt transportsystem. Katrineholm kan bidra till måluppfyllelse genom att bland annat kunna erbjuda bostäder med pendlingsmöjligheter till bland annat Stockholm och ett gott logistiskt läge.

Delregionalt centrum

Idag är Katrineholm en kommun med ett attraktivt läge mellan storstad och landsbygd med närhet till omkringliggande städer som Norrköping och Eskilstuna med starka arbetsmarknader, utbildningsinstitutioner och handelskluster. I det perspektivet representerar Katrineholm ett attraktivt regionalt centrum för det geografiska området Västra Sörmland med kommunerna Katrineholm, Flen och Vingåker samt norra Östergötland. Handels expansion i Katrineholm är ett tydligt exempel.

Genom att pågående och planerade vägförbättringar i nationella och regionala transportplaner slutförs kan Katrineholm ta steget mot en modern knutpunkt. Vi vill också utveckla person- och godstransporternas nya funktioner genom att satsa på Resecentrum samt Katrineholms Logistikcentrum och arbetar aktivt för att förstärka kapaciteten på Västra och Södra stambanan.



Katrineholms strategiska läge.

Besöksnäring

Besöksnäringen är en viktig del av näringslivet och ska fortsätta att utvecklas i regionen för att skapa attraktions- och konkurrenskraft för länet. Sörmland har många slott och herrgårdar, fint natur- och kulturlandskap, många sjöar och vattenvägar.

Det finns goda kommunikationer såväl inom länet som till och från Stockholm. Även från andra länder är det enkelt att resa hit via någon av de fem internationella flygplatser som finns i närheten, där Stockholm Skavsta är en av dem.

Regionförbundet Sörmland har tillsammans med företag, organisationer, kommuner och myndigheter från lokal till regional nivå tagit fram Sörmlands strategi för en hållbar besöksnäring 2013–2023. Följande övergripande mål har pekats ut för Sörmland:

- Turismen fördubblas på tio år
- Sörmland är en av Sveriges 35 internationella destinationer år 2020
- Hållbarhet är en viktig ledstjärna i utvecklingsarbetet

I Katrineholms kommun har besöksnäringen ökat de senaste åren. Det är camping, stuguthyrning och vandrarhem som står för den största ökningen.

Mellankommunala samverkansfrågor

Katrineholms kommun gränsar till de sörmländska kommunerna Eskilstuna, Flen, Nyköping och Vingåker samt till kommunerna Finspång och Norrköping i Östergötlands län. Vi ser det som positivt att samverka med andra kommuner i regionen och ska verka för att

vidareutveckla mellankommunala samarbeten.

Samordning över kommungränserna är viktig i många sammanhang. Viktiga frågor att samverka kring gäller framförallt utvecklingen av bra infrastruktur och kommunikationer i den expansiva region som kommunerna ingår i. Det blir även allt viktigare att ha en gemensam bild av bostads- och arbetsmarknaderna i regionen när pendlingen ökar. Katrineholms kommun ingår Regionförbundet Sörmland där länets samtliga nio kommuner och landsting ingår.

Andra regionala samverkansformer som vi ingår i:

Kolmårdsgrannar

Hösten 2012 startade ett samarbete för utveckling av den funktionella regionen i Södermanland och Östergötland. De samverkande kommunerna kallar sig Kolmårdsgrannarna. Den 25 september 2012 under-tecknade kommunstyrelsens ordförande från Norrköping, Finspång, Katrineholm, Vingåker, Nyköping och Oxelösund en avsiktsförklaring. Samarbetet mellan kommunerna syftar till att bättre möta medborgarnas önskemål och behov, men syftar också till att kommunerna tillsammans ska kunna bidra till en växande storstadsregion.

Områden för samverkan mellan Kolmårdsgrannarna: Kollektivtrafik och pendling, Översiktsplanering, Bredband, Utbildning och arbetsmarknad, Gymnasiesamverkan, Upphandling och andra administrativa tjänster.

foto: Josefine Karlsson





Samarbete kring Tisnarbygden

Katrineholms kommun samarbetar med Finspångs- och Vingåkers kommun för att få större kunskap om befolkning, företag och rörelsemönster i området. Detta för att kunna ta kloka beslut för framtiden och kunna samverka i rätt frågor. Det handlar främst om att hitta effektiva lösningar för personer boende i området som idag påverkas av kommungränserna på ett negativt sätt.

Stockholm Business Alliance

Katrineholms kommun ingår som partner i det regionala samarbetsprojektet Stockholm Business Alliance, SBA. 47 kommuner i Storstockholm-Mälardalenregionen är medlemmar och ska tillsammans verka för att dels locka internationella investeringar till regionen, dels öka samarbetet inom området i näringslivsfrågor. Samarbetet sker under det samlade varumärket Stockholm – Capital of Scandinavia. Det centrala arbetet genomförs av Stockholms stads näringslivskontor.

KFV-samarbetet

Katrineholms, Flen och Vingåkers kommuner samverkar i olika frågor när det gäller näringsliv, utbildning och planering.

NÄRINGSLIV OCH ARBETSMARKNAD

I Katrineholms kommun finns cirka 2 500 aktiva företag. Företagen visar på en bredd och god stabilitet enligt undersökningar som gjorts och många av företagen uppnår högt tillväxtbetyg. De största arbetsgivarna, förutom Katrineholms kommun, är Landstinget Sörmland, SKF, Ericsson, Kronfågel, Sörmlands Grafiska och Finja Prefab. Flera av de stora företagen satsar för framtiden på utbyggnad, modernisering och teknisk utveckling.

Företagarorganisationerna i kommunen är aktiva i samhällsutvecklingen och har bland annat tillsammans med kommunen tagit fram ett handfast sjupunktsprogram för ytterligare utveckling av näringslivsklimatet. Kommunen samverkar också med fastighetsägare och butiksorganisationer genom Citysamverkan för att utveckla citykärnan med handel och omgivande miljö.

Katrineholms kommun samarbetar med flera aktörer för att främja och stötta nyetablering av företag under begreppet Näringslivscentrum; här samverkar kommunen tillsammans med Nyföretagarcentrum, Almi, Coompanion, Katec och Linköpings Universitet. Dessa verksamheter erbjuder företagsrådgivning, utbildning och mentorskap med en nära koppling till forskning.



Det är viktigt att stimulera etablering av nya företag och därigenom skapa förutsättningar för en fortsatt befolkningstillväxt. Kommunen arbetar därför aktivt med att uppsöka nationella och internationella företag för att erbjuda etableringsmöjligheter i Katrineholm. Lika betydelsefullt är att även stödja befintliga företag, där dagens arbetstillfällen finns, dessa stöds bland annat via deltagande på branschmässor, seminarier, frukostmöten med mera.

Ett brett utbud av mark, lokaler, lämpliga utbildningar bra förskolor/skolor och bostäder måste finnas för att stimulera näringslivets utveckling samt för att öka attraktionskraften för Katrineholm som boende- och besöksort. Det är även angeläget för framtida utveckling och tillväxt att andelen kommuninnevanare med högre utbildning ökar.

Logistik

Klimatförändringarna och järnvägens allt större betydelse innebär ett nytt utvecklingsskede där näringslivet väljer att övergå till miljöriktiga transporter som järnvägen representerar. Katrineholm har ett strategiska läge i Mälardalen med tillgång till de stora godsflödena i Sverige.

Katrineholms Logistikcentrum (KLC) är den största näringslivsatsningen i kommunens historia, området omfattar tillsammans med Lövåsen cirka 1 500 000 kvadratmeter byggbar mark och kan erbjuda en miljömässigt hållbar lösning för transport, lagring och logistik. KLC har förutsättningar för att

bli en av Skandinavien största kombiterminaler där 750 meter långa tåg kan lasta och lossa. Enligt Trafikverkets riksomfattande utvärdering av Sveriges kombiterminaler får KLC högsta betyg.

Kommunen satsar på att få flera kunder till KLC samt att utveckling av tågförbindelser för godstransporter till och från Katrineholm ökar. Målet är att göra KLC till ett naturligt logistiknav för såväl Mälardalen som Stockholmsområdet.

Handel

Handelsområdet Lövåsen har utvecklats kraftigt sedan 2006. Området har ytterligare 500 000 kvadratmeter mark för etableringar. Tack vare det strategiska läget där kunder kommer från ett större område utvecklas Katrineholm till ett regionalt handelscentrum, vilket innebär ett större utbud än vad som normalt brukar finnas i kommuner av Katrineholms storlek. Även i centrala Katrineholm har utvecklingen tagit fart och flera stora butikskedjor har etablerat sig.

Katrineholm ska erbjuda ett blandat utbud av handel, restauranger, kultur, service och upplevelser i en attraktiv miljö. Satsningar görs för ytterligare förbättringar tack vare nya etableringar i centrum och därmed en breddning av utbudet. Katrineholm kan erbjuda planlagda ytor för företagsetableringar och i anslutning till Lövåsen och Katrineholms logistikcentrum finns goda möjligheter till expansion. Den nya förbifarten skapar dessutom förutsättningar för framtida etableringar i ett bra logistiskt läge.

Foto: Hanna Maxsted



SÄRSKILD HÄNSYN

Naturmiljö

Katrineholm omges av varierad och värdefull natur. Naturen är en viktig tillgång för kommunen, invånarna och besökarna. Naturen är inte bara viktig lokalt för oss människor den är även särskilt värdefull i ett större sammanhang, det kan vara områden som innehåller sällsynta naturtyper, visar på naturlandskapets utveckling eller hyser unika djur- och växtarter.

Natura 2000

Sjön Näsnaren norr om Katrineholm är Natura 2000-område enligt fågeldirektivet och habitatdirektivet. Ett område i anslutning till Näsnaren, med äldre blandskog med mera ("Tornskogen") är Natura 2000-område enligt habitatdirektivet.

Skyddade områden

Biotopskyddsområde enligt Miljöbalken 7 kap 11§ och Förordningen om områdesskydd

"Generellt" biotopskydd gäller för alléer, källor med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsrösen i jordbruksmark, småvatten och våtmarker i jordbruksmark, stenmurar i jordbruksmark och åkerholmar med en areal om högst 0,5 hektar.

I särskilda beslut får mindre mark- eller vattenområden, som utgör livsmiljö för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda, förklaras som biotopskyddsområde.

Dessutom får Skogsstyrelsen förklara särskilt skyddsvärda områden i skogsmark som biotopskyddsområden. Inom biotopskyddsområdena får naturmiljön inte skadas.

Strandskydd enligt Miljöbalken 7 kap 13§

Generellt strandskydd gäller för land- och vattenområde inom 100 meter från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd för hav, insjöar och vattendrag. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och vatten för djur- och växtlivet. Inom strandskyddsområdet får ingen uppföra eller väsentligt ändra byggnader, gräva, utföra anläggningar eller vidta andra åtgärder som påverkar djur och växtlivet. Från förbudet finns vissa undantag och om det finns särskilda skäl, kan dispens lämnas från förbuden i lagtexten.

Naturinventeringar

Nyckelbiotoper

Nyckelbiotoper är skogsområden med mycket höga naturvärden och som har en nyckelroll för skogens missgynnade och hotade arter.

Våtmarker

Våtmarker (till exempel mossar, myrar och kärr) har stor betydelse för den biologiska mångfalden. De är en del av landskapets mosaik av naturtyper och har förutom sitt biologiska egenvärde även betydelse för närliggande ekosystem. Under 1800-talet försvann de flesta våtmarkerna i odlingslandskapet och under 1900-talet har ytterligare våtmarker försvunnit. Länets våtmarker inventerades 1983.

Ädellövskog

Skogsvårdslagens 22 och 23§ innehåller bestämmelser till skydd för ädellövskog. Kortfattat är ädellövskog skogsbestånd om minst 0,5 hektar som till minst 50 procent utgörs av ädla lövträd. Till ädla lövträd räknas alm, ask, avenbok, bok, ek, fågelbär, lind och lönn. Under perioden 1983–1985 inventerade länsstyrelsen ädellövskog i länet.

Sumpskog

Sumpskog omfattar all trädbärande blöt mark, där träden i moget stadium har en medelhöjd av minst tre meter och den så kallade krontäckningsgraden är minst 30 procent. I slutet av 1990-talet inventerade Skogsstyrelsen förekomsten av sumpskog i länet.

Ängs- och hagmarker

Våra ängs- och hagmarker är viktiga på flera sätt. De har en extremt stor mångfald av växt- och djurarter, varav många är hotade, samt stora kulturhistoriska värden. Här finns också mycket stora skönhetsvärden. Äldre betesmarker har dessutom betydelse som kunskaps-

och genbanker och är därmed värdefulla forsknings- och studieobjekt. Värdefulla ängs- och hagmarker i länet pekades ut i länsstyrelsens inventering från 1988–1990. Inventering följdes upp 2002–2004 med Jordbruksverkets inventering av ängs- och betesmarker.

Rödlistade arter

Många växt- och djurarter är idag hotade, bland annat som en effekt av markanvändningen inom jord- och skogsbruket, men också genom försurning, övergödning och miljögifter. För att få en överblick över tillståndet för florans och faunan i Sverige tas en lista fram över hotade, sällsynta och hänsynskrävande arter. Denna lista kallas Rödlistan där arter klassificeras i olika kategorier beroende på hur hotad arten är.

Särskilt skyddsvärda träd

Länsstyrelsen i Södermanlands län i samverkan med Skogsstyrelsen inventerade 2005–2006 särskilt

skyddsvärda träd i Södermanland. Syftet var att öka kunskapen om var gamla och grova träd med stora biologiska och kulturhistoriska värden förekommer, deras vitalitet och åtgärdsbehov. Sammanlagt registrerades över 22 400 träd i närmare 4 500 olika områden.

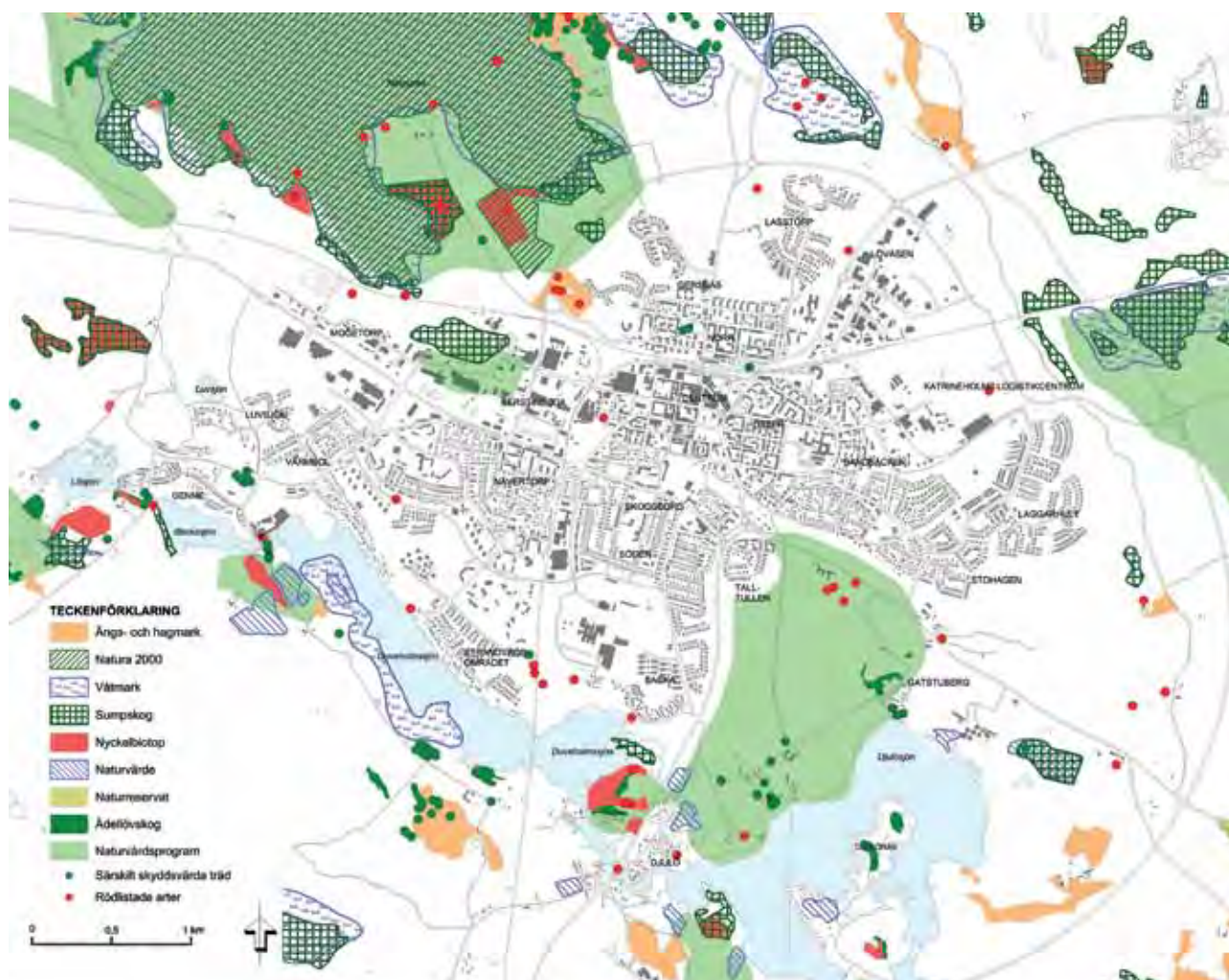
Resultatet ligger i dag till grund för ett omfattande bevarandearbetet i form av information, utbildning och skötselåtgärder kring gamla träd.

Naturvårdsprogram

Länsstyrelsen sammanställde naturvårdsprogrammet ”Sörmlands natur” 1991, men många redovisade fakta bygger på inventeringar och utredningar gjorda under 1980-talet. ”Sörmlands natur” innehåller en kommunvis genomgång av värdefulla naturområden.

Där redovisas utvalda naturobjekt i tre klasser: Klass I med högsta naturvärde, Klass II med mycket högt naturvärde och Klass III med högt naturvärde.

Karta över vilka naturvärden som finns i Katrineholms stad.





Karta över nuvarande riksintresse för kulturmiljövården samt länsstyrelsens förslag till ny avgränsning.

Riksintresse

Geografiska områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekats ut som områden av riksintresse. Riksintressen är områden som enligt tredje kapitlet Miljöbalken bedöms ha värden av vikt för hela landet och ska därför skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dessa värden. I kommunens planeringsarbete ska riksintressen tillgodoses och om möjligt ska dess värden förstärkas. Inom Katrineholms stad finns riksintresse för kulturmiljövården och för kommunikationer.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen i Södermanlands län har under de senaste åren reviderat riksintresseområdena för kulturmiljövården vilket innebär att geografisk avgränsning och beskrivningar omarbetats. I Katrineholms stadskärna ligger riksintresse för kulturmiljövården D28 Katrineholm.

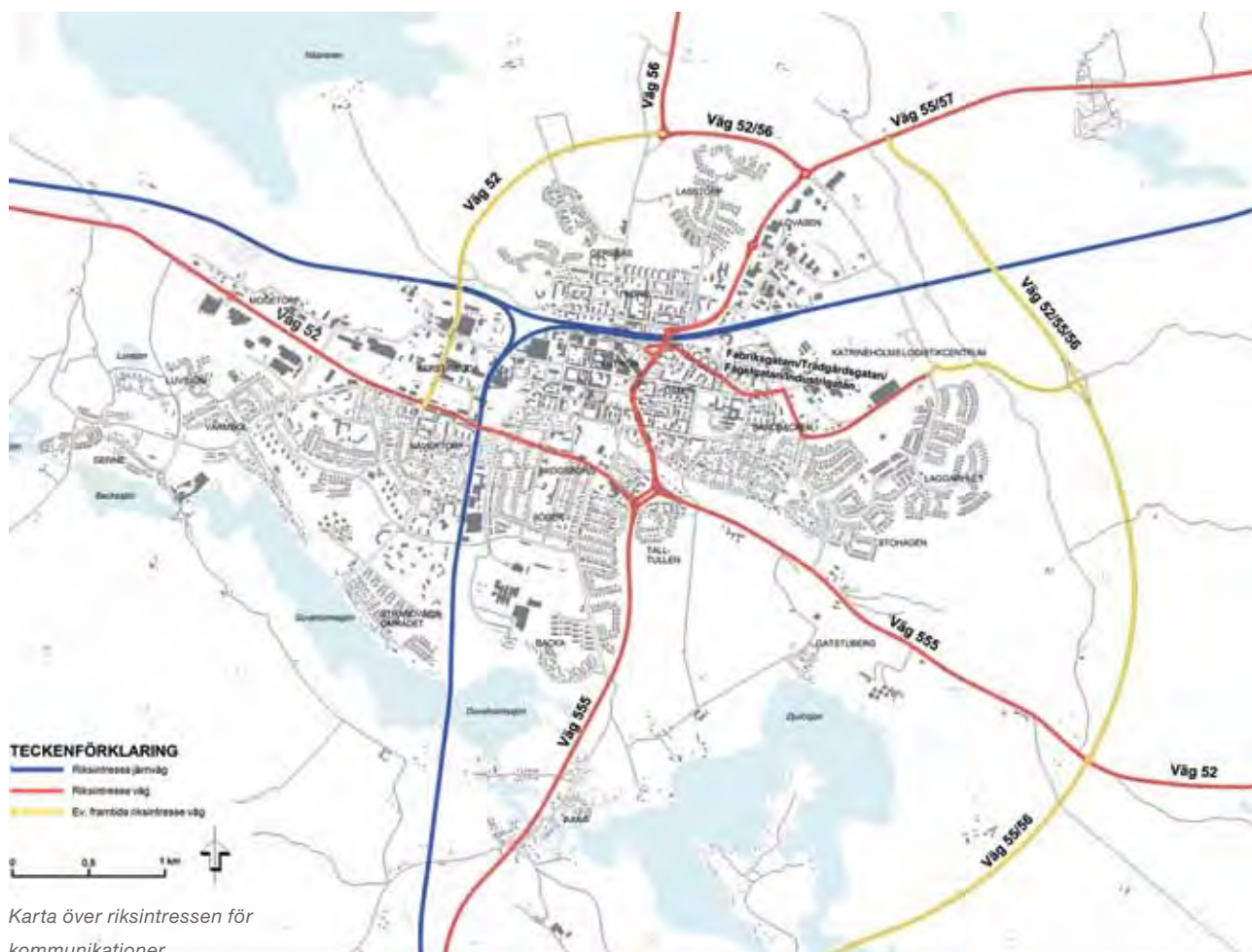
I Länsstyrelsens nya förslag har den geografiska avgränsning omarbetats så att den befintliga stadskärnans struktur efterföljs på ett mer logiskt sätt än

den äldre avgränsningen.

D28 Katrineholm: Stadsmiljö som tydligt speglar järnvägsbyggandet som samhällsbildande faktor och där utvecklingsstadierna från järnvägens anläggande till tiden innan andra världskriget är läsbara. Kommunens avsikter när det gäller riksintresset beskrivs under kapitlet "Kulturmiljö".

Kommunikationer

Riksintresse för vägar och järnvägar ingår i riksintresset kommunikationer och pekats ut av Trafikverket. I Katrineholm är järnvägarna och riksväg 52, 55, 56 utpekade, samt Katrineholms kombiterminal med Fabriksgatan/Trädgårdsgatan/Fågelgatan/Industrigatan och väg 555 utpekade som riksintresse för kommunikationer. Östra förbifarten väg 55/56 är utpekad av Trafikverket som framtida väg av riksintresse. Kartan bygger på uppgifter från Trafikverket i maj 2013, förändringar i riksintressen för väg kan bli aktuella under 2013 då kommunen tagit över delar av vägnätet.



MILJÖ- OCH RISKFRÅGOR

Buller

Buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem. Trafikbuller är den miljöstörning som berör flest människor i Sverige. Trenden pekar mot att fler kommer att besväras i framtiden. Idag bor nästan 85 procent av befolkningen i tätorter, vilket är en ökning med 50 procent jämfört med mitten av 1900-talet. Dessutom har all slags trafik ökat kontinuerligt, mest på väg.

Riksdagen angav riktvärden för buller från vägar och järnvägar i samband med infrastrukturpropositionen från 1996/97. I infrastrukturpropositionen från 2012 angavs att riktvärdena även fortsättningsvis bör vara vägledande i planeringssammanhang.

Följande riktvärden för trafikbuller ska normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan, till exempel i stora tätorter med stadsstruktur, bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vid åtgärd på järnväg eller annan spåranläggning gäller riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

En övergripande bullerkartläggning för väg- och järnväg har genomförts för Katrineholms stad våren 2013. Kartläggningen påvisar att längs med de stora transportsträckorna på väg och järnväg är områden utsatta för bullernivåer överskridande gränsvärdet för den ekvivalenta ljudnivån. I kommande arbete med detaljplaner behöver detaljerade bullerutredningar tas fram för områden intill dessa sträckor.

Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods. Farligt gods delas in i olika klasser beroende på vilken typ av fara som ämnet kan ge upphov till.

Väg

En rapport om riskhantering av farligt gods på väg i Katrineholm har tagits fram under våren 2013. Enligt rapporten förekommer det en hel del transporter av farligt gods på vägnätet även efter att östra förbifarten har öppnats, detta beroende på att det finns verksamheter relativt centralt i Katrineholm dit farligt gods transporteras. Målpunkternas verksamheter är således styrande för trafik med farligt gods genom centrum.

I kommande arbete med detaljplaner ska riskerna med farligt gods bedömas med utgångspunkt i rekommendationerna i rapporten ”Riskhantering avseende farligt gods transporter på väg – underlag till översiktsplan för Katrineholms kommun, 2013-05-29”.

Järnväg

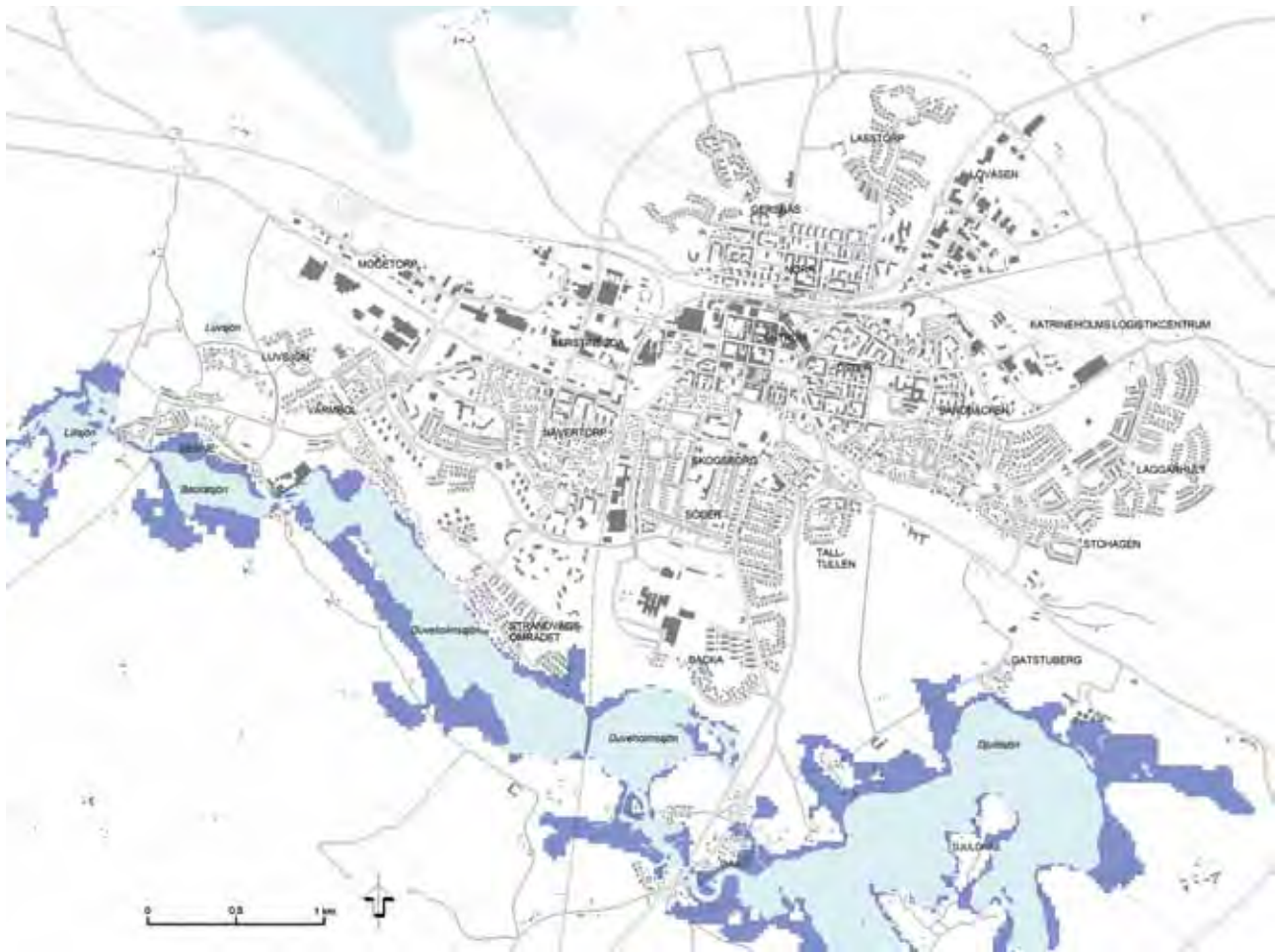
En riskanalys har tagits fram för järnvägen genom Katrineholms stad under våren 2013. I riskanalysen är det bedömt att sannolikheten för att en större tågolycka med farligt gods inträffar är mycket liten till osannolik, men konsekvenserna av en sådan olycka kan bli mycket allvarliga för de som bor eller vistas i närheten av området.

Sannolikheten för att andra godståg eller ett persontåg ska spåra ur är något högre eftersom dessa transporter är vanligare än transporter av farligt gods. Konsekvenserna av en sådan urspårning bedöms som små. Vidare bedöms det att ett urspårat tåg inom Katrineholms stad inte kommer att hamna utanför spårområdet då tågen som passerar genom staden har låg fart.

I kommande arbete med detaljplaner ska riskerna för järnvägen bedömas med utgångspunkt i rekommendationerna i ”Riskanalys med avseende på järnvägstrafik, Katrineholms stad, 2013-04-12”.



foto: Johan Nygren



Karta visar översvämningsrisk vid ett 100 års regn. Källa: Räddningsverkets översvämningskartering för Nyköpingsån från 2002.

Översvämnning

Klimatförändringarna har medfört att Sverige under de senaste åren har drabbats av större och mindre översvämnningar i områden nära sjöar och vattendrag, vilket resulterat i ekonomiska förluster, miljökonsekvenser och svåra skador på infrastrukturen.

När det gäller Katrineholm så visar den översiktliga översvämningskarteringen som Räddningsverket genomförde 2002 för Nyköpingsån att det råder översvämningsrisk längs med Backasjöns, Duveholmsjöns och Djulösjöns stränder vid ett 100-årsregn.

Luftföroreningar

Luftföroreningar bidrar till miljöproblem som klimatförändringar, försurning, övergödning och att ozonskiktet tunnas ut. Flertalet luftföroreningar påverkar också människors hälsa negativt och i vissa fall orsakar även skador på vegetationen och byggnader. De högsta luftföroreningshalterna finns i människans närhet där de största källorna är trafiken, industrier, uppvärmningen och energiproduktionen.

Södermanland i sin helhet har överlag bra luftkvalitet. Bakgrundshalterna av de luftföroreningar som mäts i landsbygdsmiljö i länet har generellt låga årsmedelvärden, med undantag av marknära ozon. Problemområdena för luftkvaliteten i länet är främst vältrafikerade gaturum i de större tätorterna.

Länsstyrelsen bedömer att miljö kvalitetsmålet ”Frisk luft” inte kommer att nås till 2020. Kommunen har möjlighet att påverka luftkvaliteten inom tätbyggda områden bland annat genom åtgärder inom trafik och satsningar på alternativ till privatbilism. Vid planering av nya bostadsområden och förtätning av bebyggelse kan kommunen se till att det inte uppstår ”grytor” med instängd luft eller slutna gaturum med sämre luftkvalitet som följd.

Enligt de senaste trafik- och luftmätningar som har gjorts i Katrineholm har halterna för kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM) inte överskridit gränsen för miljö kvalitetsnormen för luft.

Bensinstationer

Flertalet av stadens bensinstationer är lokaliserade i tätbebyggda områden nära bostadshus och annan skyddsvärd bebyggelse. Bensinstationerna innebär risk för brand samt risk för utläckage och föroreningar. Placering i tätbebyggda områden innebär även att transporter av farligt gods sker på mindre lämpliga vägar i staden.

För omgivningen innebär en sådan anläggning också risk för störningar i form av ofta omfattande fordonstrafik även nattetid, buller, avgaser och ljusstörningar från strålkastare. För omgivningen finns också risk för långsiktiga hälsoeffekter orsakade av avgaser och lättflyktiga kolväten som avgår från fordon och vid tankning och påfyllning av tankar.

Enligt Boverkets bättre plats för arbete rekommenderas riktvärde på skyddsavstånd på 100 meter, där 50 meter motiveras av riskhänsyn och det resterande skyddsavståndet beror på buller, lukt, ljusstörningar och luftföroreningar. Hur stort skyddsavstånd som behövs beror på de lokala förutsättningarna och får utredas vidare i varje enskild detaljplan.

Med avseende på miljö, hälsa och säkerhet är vår målsättning att de befintliga bensinstationerna i Katrineholm så långt som möjligt omlokaliseras till utkanterna av staden i närhet till större vägar, detsamma ska gälla vid nya etableringar av bensinstationer.



Industrier

I dagsläget finns det ett antal industrier som ligger centralt i staden och kan medföra fara för miljön och människor om en olycka skulle inträffa på verksamheten. Ett av företagen (NN 1) är klassad som farlig verksamhet av Länsstyrelsen enligt LSO 2.4 och på grund av sitt läge skulle kunna förorsaka stor förödelse vid en olycka. Företaget hanterar en avsevärd mängd gasol i sin verksamhet.

Två andra företag att beakta vid en exploatering av bostäder och rekreationsanläggningar i den framtida staden är NN 2 som hanterar gasol och NN 3 som även hanterar andra giftiga ämnen som kan bildas vid ett eventuellt brandtillbud på anläggningen och spridas med brandröken. Vid verksamheten NN 4 hanteras ammoniak vilket är en risk.

Sannolikheten samt konsekvens av en olycka vid någon av ovan nämnda objekt:

NN 1: Sannolikheten för att en BLEVE (Boiling liquid expanding vapor explosion) inträffar anses som mycket liten medan konsekvenserna blir mycket stora. Avspärning vid gasolläckage är 300 meter och avspärning vid en BLEVE är 1 000 meter.

NN 2: Sannolikheten för en BLEVE inträffar är lika som för NN 1. Konsekvenserna av en BLEVE kommer med all sannolikhet bli stora. Avspärning vid gasolläckage är 300 meter och avspärning vid BLEVE är 1 000 meter.

NN 3: Sannolikheten för en storbrand får anses som liten och konsekvenserna som små.

NN 4: Sannolikheten för ett ammoniakutsläpp av hela mängden på 11 kubikmeter anses som liten men konsekvenserna kan bli mycket stora beroende på väder och vindförhållanden.





Karta över var riskklassade industrier ligger i staden.

Förorenade områden

Bakgrund

Förorenade områden är områden där mark, byggnader, vatten eller sediment innehåller så mycket föroreningar att halterna av dessa påtagligt överskrider den lokala eller regionala bakgrundshalten. Förorenade områden har huvudsakligen uppkommit genom utsläpp, spill och olyckor vid tidigare industriell verksamhet, men även idag kan nya områden tillkomma. Deponier och utfyllnader kan också vara betydande föroreningskällor.

Många förorenade områden bidrar redan idag med betydande utsläpp av ämnen med oacceptabla miljöeffekter som följd. De utgör i många fall ett hot mot människors hälsa och miljön. Miljöbalkens bestämmelser om förorenade områden gäller alla slags områden, byggnader och anläggningar som är så förorenade att det kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Ökade nederbördsmängder, högre vattenstånd och ökad avrinning kan innebära att läckaget från förorenade områden i anslutning till sjöar och vattendrag kan komma att öka. Detta kan få särskilt allvarliga konsekvenser i de fall som vattnet även nyttjas som dricksvattentäkter.

På platser där det förekommit verksamheter där det av erfarenhet går att veta att de kan orsaka allvarliga markföroreningar görs en mer platsspecifik inventering och riskklassning (enligt MIFO, Metodik för inventering av förorenade områden fas 1). Riskklassning görs utifrån vilken risk området kan utgöra för människors hälsa och miljö. Riskklass 1 och 2 innebär mycket stor respektive stor risk och riskklass 3 och 4 innebär måttlig respektive liten risk. Områden med hög riskklass (1 och 2) bör undersökas mer nog-

grant genom markundersökningar och provtagningar (enligt MIFO fas 2) och vid behov saneras i ett senare skede. Platser där riskerna bedöms som måttliga eller låga (klass 3 och 4) prioriteras normalt inte för vidare undersökningar eller åtgärder.

Planerad ändrad markanvändning eller markarbeten kan dock innebära att det blir aktuellt med undersökningar och åtgärder. Allt eftersom ny kunskap kommer fram kan en riskklassning komma att ändras.

Huvudprincipen är att den som förorenat ska betala sanering. Ansvaret gäller för åtgärder som har utförts eller verksamheter som bedrivits efter den 30 juni 1969. Kan inte någon verksamhetsutövare utföra eller bekosta efterbehandling av en förorenad fastighet är var och en som förvärvat fastigheten efter 1 januari 1999 och vid förvärvet känt till föroreningarna eller borde ha upptäckt dem, efterbehandlingsansvarig.

Efterbehandlingsansvaret innebär att den ansvarige i skäligen omfattning ska utföra eller bekosta efterbehandlingsåtgärder som på grund av föroreningar

behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa och miljön.

Om flera verksamhetsutövare är ansvariga ska de svara solidariskt för kostnaderna. Den som brukar eller äger en fastighet och upptäcker en förorening som kan medföra skada eller olägenheter för miljö eller hälsa är skyldig att genast underrätta tillsynsmyndigheten, det vill säga den kommunala miljönämnden eller länsstyrelsen.

Hur ser det ut i Katrineholm?

Målet i Katrineholms kommun är att förorenade områden inte ska skada människors hälsa eller miljön. Kunskapen är idag god om förekomsten av förorenade områden i kommunen. Mindre okända områden kan dock förekomma. I Katrineholms kommun finns enligt länsstyrelsens EBH-databas 238 potentiellt förorenade områden identifierade (dec 2012). Av dessa är 30 objekt placerade i de två högsta riskklasserna, 1 och 2. Ett antal objekt är ännu inte klassificerade.



foto: Matten

Sanering har i kommunen skett av tre objekt inom de högsta riskklasserna. Ett antal objekt har undersökts enligt MIFO fas 2, bland annat kommunala deponier. I samband med grävningar i Katrineholms stad kan ibland föroreningar påträffas som inte härstammar från någon specifik verksamhet, det gäller främst oljeföroreningar.

Gator, parkeringsplatser och tomter har tidigare fyllts ut med askor, gjuterisand och slagg från stadens två gjuterier. Slaggen har ibland visat sig kunna innehålla förhöjda halter av tungmetaller.

Klassificering av de ännu inte klassificerade objekten enligt MIFO fas1 ska genomföras och fortsatta undersökningar av objekt med klass 1 och 2 ska genomföras för att klarlägga behovet av eventuell sanering. Vid exploateringar i registrerade förorenade områden ställs krav på undersökningar av eventuellt behov av sanering. Även objekt med klass 3 och 4 kan vid behov komma att undersökas ytterligare.

HÅLLBAR UTVECKLING

Den största utmaningen i samband med översiktsplanering liksom inom samhällsplanering i stort är målet att skapa ett hållbart samhälle.

Hållbar utveckling är ett komplext begrepp. FN-rapporten Vår gemensamma framtid, känd som ”Brundtlandrapporten” definierar det som ”en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov”. Ett annat sätt att beskriva det är som en utveckling som långsiktigt tryggar vattnens, jordens och ekosystemens produktionsförmåga och säkerställer en god hälsa, ekonomisk och social välfärd och rättvisa för både dagens och morgondagens generationer.

God bebyggd miljö ingår som en viktig del i den europeiska landskapskonventionen som Sverige har förbundit sig att följa. Konventionen innefattar alla typer av landskap, både stad och landsbygd. Målet med denna är en rikare livsmiljö där alla kan delta i utformningen. I landskapet möts många olika värden och tillgångar – kulturella, ekologiska, estetiska, sociala och ekonomiska. Den definition av landskap som finns i konventionen lyder: landskap är ”ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan av och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer.”

Inom begreppet hållbarhet ingår tre olika dimensioner: Social hållbarhet som handlar om att se till att de grundläggande mänskliga behoven uppfylls och att

vi bygger ett långsiktigt stabilt och dynamiskt samhälle. Ekonomisk hållbarhet som handlar om att hållbara med materiella och mänskliga resurser på lång sikt. Ekologisk hållbarhet vilket utgör ramen för den hållbara utvecklingen; vi är alla beroende av naturen och dess kretslopp. Det innebär att ekonomisk tillväxt inte får ske till priset av ett segregerat och ojämnt samhälle och en förstörd miljö.

Alla aktiviteter som vi planerar och beslutar måste ligga inom de ekologiska ramarna. Om en av dessa dimensioner saknas går det inte att uppnå en hållbar utveckling.

I översiktsplanen, som är ett strategiskt dokument som visar riktlinjerna för framtiden, är det speciellt viktigt att hållbarhetsperspektivet integreras i varje del och att på så sätt skapa förutsättningar för ett gott liv för både dagens och kommande generationer.

Delegationen för hållbara städer har identifierat femton hinder för hållbar stadsutveckling och en långsiktigt hållbar omställning av städerna. Av dessa kan 11 sägas ha relevans för fysisk planering:

- 1) *Hållbarhetsvisioner har inte integrerats inom olika politikerområden.*
- 2) *Värden kopplade till människors livskvalitet och städernas attraktionskraft ges inte tillräcklig tyngd.*
- 3) *Ohållbara livsstilar och beteenden bidrar till höga koldioxidutsläpp.*
- 4) *Ökad social och rumslig uppdelning i städerna.*
- 5) *Otillräcklig dialog med medborgare om stadens utveckling.*
- 6) *Stuprörstänkande försvårar helhetslösningar.*
- 7) *Bristande samordning inom och mellan olika nivåer.*
- 8) *Ensidigt och kortsiktig projektfokus hindrar långsiktighet.*
- 9) *Bristande incitament för långsiktigt hållbara beslut.*
- 10) *Inlåsning i svårföränderliga och kostsamma strukturer.*
- 11) *Otillräckliga satsningar i samhällsviktig infrastruktur kopplat till städernas utveckling och behov.*

För att komma till rätta med dessa hinder krävs en långsiktig helhetssyn och ett kretsloppstänkande i planeringen. Hållbarhetsfrågorna måste integreras i den dagliga debatten och sättas främst på den politiska agendan. Medborgarna måste bjudas in till att delta i skapandet av vår gemensamma verklighet. För att detta ska vara möjligt att genomföra krävs en transparens i det som beslutas och att en levande dialog förs under hela planeringsprocessen.

Alternativa transportsätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik behöver stimuleras, liksom effektiva logistiklösningar där byten mellan olika transportslag är den kritiska punkten där stora möjligheter till förbättring finns.

För en god och hållbar bebyggelse krävs modern kunskap och teknik för att bygga klimatneutrala kretsloppshus men även att det befintliga byggnadsbeståndet energieffektiviseras liksom en ökad kunskap om hur bevarande, återanvändning och återbruk av den byggda miljön minskar klimatpåverkan.

Sätt att arbeta med detta kan vara att premiera och underlätta för exploatörer som bygger hållbart men även en hushållning med bebyggelsearvet kan betraktas som en strategi för att bidra till en hållbar omställning av samhället och inte minst till klimatpolitiken.

Kunskap om hållbar utveckling bör integreras redan tidigt i skolan och kretsloppstänkande ska vara en del av alla processer.



Foto: Lena Hammarbäck



STRATEGIER FÖR STADENS UTVECKLING

I syfte att uppnå en hållbar stadsutveckling och en attraktiv stad har sju strategier formulerats för staden Katrineholm. Strategierna ligger till grund för planförslaget där stadens framtida utveckling presenteras.

DEN NÄRA STADEN

Katrineholms stad ska i huvudsak växa inom en radie av tre kilometer från resecentrum för att utnyttja redan existerande infrastruktur och befintliga kollektivtrafik.

I den nära staden prioriteras resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik framför bilåkande för att begränsa utsläpp av växthusgaser. Prioriteringen av gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bidrar till en tillgänglig stad för alla.

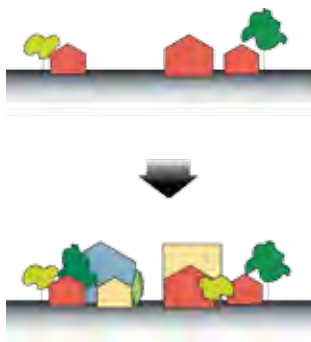
Bilarna i den nära staden ges mindre utrymme vilket bidrar till en bättre miljö. Den nära staden ger fler personer möjligheten att bo eller arbeta centralt med möjlighet till ut- och inpendling från och till större städer i regionen.



bostäder och verksamheter i de centrala delarna ökar flödet av människor vilket bidrar till ett rikare stadsliv och ökad trygghetskänsla i det offentliga rummet.

STADEN FÖR ALLA

En attraktiv och hållbar stad skapas tillsammans med dem som ska leva och verka i staden. I all planering av staden ska dialog föras med medborgarna. Det offentliga rummet ska utvecklas så att alla kan vistas där på lika villkor, unga som gamla, kvinnor som män, sjuka som friska. En stad som byggs och planeras för barn, ungdomar, gamla och funktionsnedsatta blir en bra stad för alla.



DEN TÄTA STADSKÄRNAN

Inom en kilometer från resecentrum ska Katrineholm vara den täta staden där komplettering av bebyggelse sker i befintlig bebyggd miljö med hänsyn till stadens historia.

Exempel på platser

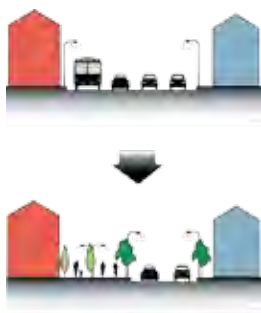
lämpliga för komplettering kan vara idag obebyggda tomter, kvarter som kan slutas, fler våningar kan påföras redan existerande byggnader och stora parkeringsytor kan planeras om för att skapa utrymme för ny bebyggelse i centrala lägen.

Den täta staden bidrar till ett ökat underlag för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och service. Fler

DEN BLANDADE STADEN

Vid all nybyggnation ska en variation av olika bostadstyper, upplåtelseformer, höjder och funktioner eftersträvas. Lättare verksamheter kan integreras i bostadsområden. Kompletteringar i befintlig bebyggelsestruktur ska eftersträvas att skapa variation i bebyggelsen. En blandad stad bidrar till en sammansatt befolkning och ger förutsättningar för integration mellan olika socioekonomiska grupper i samhället.





DEN MÄNSKLIGA GATAN

Genomfartsleder och överdimensionerade gator i staden ska omvandlas till stadsgator i mindre skala. Det ger en stad där människan sätts i första rummet framför bilarna. Grönska får på vissa ställen ersätta

asfalt och det ges även plats för viss komplettering av bebyggelse i centrumnära och attraktiva lägen.

ATTRAKTIV STADSMILJÖ

De offentliga rummen som parker, grönområden, torg och gatumiljöer i staden ska utvecklas. Dessa platser ska utformas attraktivt, tryggt och upplevelserikt med plats för möten, aktivitet, lek och rekreation. Vid all förändring i den byggda miljön ska hänsyn tas till stadens kulturhistoria.



STRÅKSTADEN

Viktiga stråk i staden ska utvecklas och förstärkas. Stråken ska bidra till en orienterbar och lättläst stad. De genererar kopplingar mellan olika målpunkter i staden som till exempel fritidsaktiviteter, kultur, handel, resor och upplevelser och underlättar därigenom tillgängligheten.



VAD INNEBÄR DEN NÄRA OCH TÄTA STADEN?

Förtätning kan bidra till en attraktiv och hållbar stad

Den nära och täta staden kan på många sätt bidra till en attraktiv och hållbar stad. Genom att förtäta i befintlig miljö utnyttjas redan befintlig infrastruktur i form av vägar, ledningsnät, service med mera effektivare och vi hushåller på så sätt med ekonomiska resurser och naturtillgångar. Förtätning innebär även att marken i staden utnyttjas mer effektivt och natur samt jordbruksmark i stadens närhet kan bevaras.

Förtätning innebär även bättre förutsättningar för gång-, cykel och kollektivtrafik. I en nära stad kan alla

foto: Hanna Maxstad





foto: Marlon

invånare gå eller cykla dit de är på väg. En tätare stad ger ett större underlag för en effektiv kollektivtrafik. Transportbehovet i den täta staden minskar och sker mer hållbart vilket innebär att utsläppen av växthusgaser minskar och luftkvaliteten i staden förbättras.

Den täta staden innebär även möjligheter för en blandad stad och lokalt stadsliv. Bostäder och verksamheter kan integreras i samma områden och skapar mer liv i staden. Genom att tillföra olika boendeformer kan en blandning av hushållstyper åstadkommas vilket kan stärka integrationen. En sammanhållen stadsbebyggelse med tydliga kvarter underlättar också för orienteringen i staden. Tomma och öde platser fylls med innehåll och ökar stadens attraktivitet.

Förtätning medför att fler människor bor på samma yta vilket ger underlag för service och kollektivtrafik och minskar bilberoendet. Det innebär i sin tur att behovet och möjligheten att skapa nya mötesplatser i det offentliga rummet ökar. Platser för möten ger förutsättningar för mångfald och integration. När människor möts skapas kreativitet och möjlighet till förståelse mellan olika kulturer och individer. En högre social hållbarhet kan därmed uppnås. Närvaron av andra människor i staden skapar även trygghet i vår miljö.

”Pulsen” i den täta staden, variationsrikedomen, utbudet och nutiden i harmoni med de kulturhistoriska miljöerna är viktiga faktorer i en stads attraktivitet. Detta är alla faktorer som spelar in i individers och företags val när det handlar om att bosätta sig i, etablera sig i och besöka en stad.

Förtätning kan också innebära utmaningar

Ny bebyggelse i befintlig stadsmiljö medför stor på-

verkan på människors livsmiljö. Det kan också skapas motsättningar mellan olika intressen. En grundförutsättning är dock att enskilda intressen inte kan tillgodoses fullt ut utan får vägas mot helhetsbilden och samhällsnyttan i stort.

Förtätning innebär ökad bebyggelsestäthet och fler människor ska vistas på samma yta, vilket kan medföra trängsel i boendemiljön eller trafikmiljön. Slitaget på parker och gemensamma ytor ökar. Trycket ökar även på kommunal service med förskolor och skolor med mera.

Ökad trafik kan resultera i mer buller och luftföroreningar i staden. Det är därför viktigt att möjligheterna att gå, cykla eller åka kollektivt med miljövänliga fordon prioriteras. Ny bebyggelse kan även avskärma mot buller och skapa skyddade utemiljöer.

Kvalitéer för de som redan bor i staden kan försämrats vid förtätning av staden när det gäller utsikt, solförhållanden och insyn. Det finns en risk att friytor som betraktas som outnyttjade men kanske används för spontana aktiviteter tas i anspråk för bebyggelse. Kulturhistoriska värden kan gå förlorade vid en förtätning. Det är därför viktigt att göra noga analyser av platsers brister samt kvalitéer och väga det mot förtätningens positiva effekter i stort.

Förtätning innebär även mer komplexa planerings- och genomförandeprocesser än vid nya exploateringsområden. Det berör ofta ett större antal boende och verksamheter vilket gör det särskilt viktigt med öppna processer i dialog med berörda. Även byggprocessen kan bli mer komplicerad då byggnationen ska ske samtidigt som stadsmiljön runt om ska fortsätta att fungera.



PLANFÖRSLAG

Planförslaget som följer visar på hur vi vill att staden ska utvecklas på lång sikt. Vi planerar för att Katrineholm ska växa på ett hållbart sätt och att vi år 2030 ska vara 40 000 invånare. Planförslaget ska tillfredställa behovet av bostäder, arbetsplatser, transporter, fritidsaktiviteter med mera utan att äventyra kommande generationers möjligheter att kunna leva och arbeta i den framtida staden.

DEN BYGGDA MILJÖN

Riktlinjer

- *Stadens centrala delar ska förtätas för bland annat ett ökat stadsliv och bättre underlag för service och kommunikationer.*
- *Vi ska verka för att det blir en blandning av upplåtelseformer och bebyggelse typer i staden för att gynna allas behov av bostäder.*
- *Vi ska vid nybyggnad och ombyggnad verka för en mer blandad bebyggelse där bostäder, verksamheter och service finns i samma kvarter och byggnader.*
- *Vi ska kunna erbjuda mark för utökning av befintliga företag och nyetableringar.*
- *Vi vill kunna erbjuda nya företag attraktiva lägen i staden.*
- *Ny bebyggelse i staden ska hålla en god arkitektonisk kvalitet.*
- *En fördjupning av översiktsplanen ska tas fram för de centrala delarna av staden.*
- *Ett bostadsförsörjningsprogram ska tas fram för kommunen.*

I Katrineholms centrala delar anser vi det motiverat och önskvärt för framtiden att bygga tätt, både av ekonomiska skäl och för att åstadkomma en stadsmiljö för många människor som i sin tur ger ett bra underlag för verksamheter, kommunikationer och service. Vid all förtätning ska hänsyn tas till grönstrukturen i staden samt till kulturmiljön och riksintresset som omfattar Katrineholms centrala delar. Viktiga parker och grönstråk ska bevaras och förstärkas.

Katrineholm är idag en gles byggd stad och utgörs

till stora delar av en småskalig villabebyggelse i gröna miljöer. I stadens centrala delar finns en något tätare stadsstruktur där husen i huvudsak är tre till fyra våningar höga. Verksamheter och bostäder är i de flesta fall separerade från varandra förutom i de mest centrala delarna.

Trenderna i dagens samhälle visar på att allt fler människor flyttar in till städerna och söker stadslivet, närheten till service och kommunikationer och arbetstillfällen. De senaste tio till femton åren har flyttströmmen från land till stad ökat.

En utmaning för Katrineholm är att skapa en attraktiv stad som lockar människor att vilja bosätta sig här. Vi vill arbeta för ett utökat näringsliv, fler arbetsplatser och bostäder i de centrala delarna som i sin tur leder till ett ökat stadsliv. Katrineholm har ett bra läge i regionen och en tätare bebyggelse kring resecentrum skulle bidra till en ökad tillgänglighet till och från omvärlden.

En av översiktsplanens strategier är att Katrineholms stad i huvudsak ska växa inom tre kilometer från resecentrum för att kunna utnyttja befintlig infrastruktur såsom vatten- och avloppsledningar och vägar. Det bidrar till att vi kan vara resurseffektiva då ledningssystem och vägar används av fler människor. Vi kan spara in på investeringskostnader gällande ny infrastruktur och resurserna kan istället läggas på att förbättra befintliga stadsrum som parker, gator och torg och på den service som vi erbjuder medborgarna.

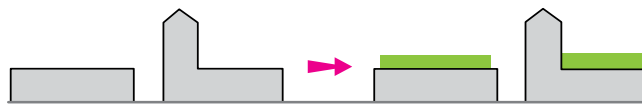
I en tätare stad minskar avstånden mellan hem, skola, arbete och fritidsaktiviteter. Detta innebär i sin tur ett minskat bilberoende i och med ökad närhet till service och handel. En ökad befolkning i staden bidrar även till bättre underlag för ytterligare service i staden.

När vi pratar om att förtäta staden menar vi exempelvis så här:

Stadsdelar kan byggas samman.



Befintliga byggnader i staden kan byggas till och/eller kompletteras med fler våningar.



Genom att bygga om större trafikleder och trafik-korsningar i staden till mer stadsmässiga stråk kan plats ges för nybyggnation.



Outnyttjade lucktomter och gröna ytor i staden kan bli aktuella för ny bebyggelse.



En öppen parkeringsplats kan byggas om till bostäder med parkeringsmöjligheter under mark eller i markplan.



Gamla byggnader kan få nya funktioner.



Bostäder

Bostaden är en central del av livet, att bo bra i ett bostadsområde där människan trivs och känner sig trygg, i en lägenhet, ett radhus eller en villa som är funktionell, är en bidragande faktor till vår livskvalitet. Det är därför angeläget att det byggs bostäder för alla, med olika upplåtelseformer, bebyggelse typer och blandat i olika områden.

Generellt ska vi när det gäller bostäder i Katrineholm verka för att alla har rätt att välja bostad på lika villkor. Alla ska kunna bosätta sig där de vill i Katrineholm. En blandad stad bidrar till ett mer socialt hållbart samhälle. Det skapar möjligheter för människor med olika bakgrund och olika socioekonomiska grupper i samhället att bo i samma områden.

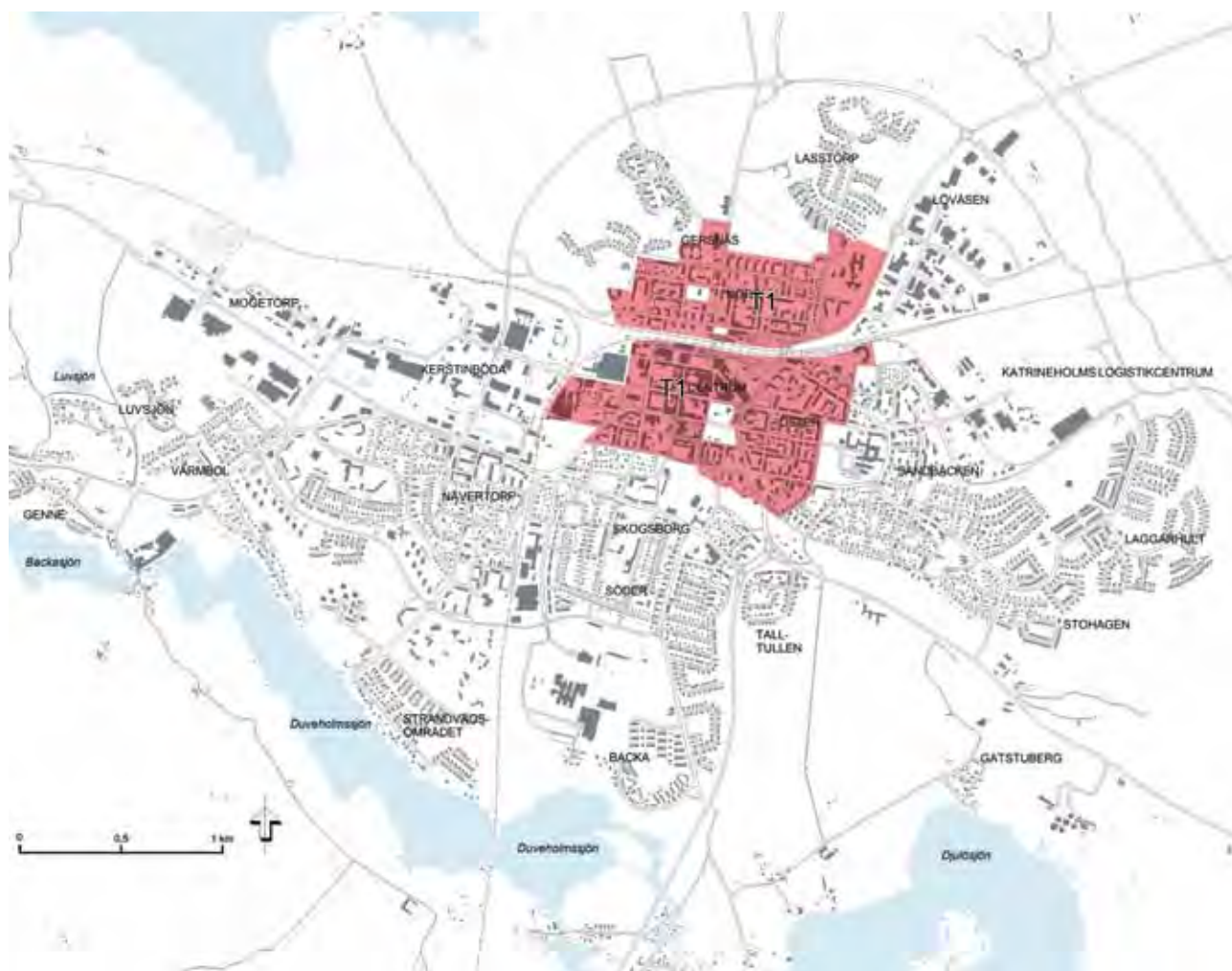
Bostäder integrerade med verksamheter

I Katrineholm ska vi eftersträva en blandning av bostäder, verksamheter och service inom samma områden, kvarter och byggnader. Blandade funktioner bidrar till en tryggare och mer levande stad genom att

fler människor rör sig i staden dag, kväll och natt. Framtida verksamheter har en tendens att bli mindre miljöstörande och går mot mer service- och kunskapsinriktade företag. Förändringen i verksamhetsutvecklingen möjliggör en blandning med bostäder till skillnad från längre tillbaka i tiden då det ofta etablerades större och mer störande verksamheter. Vi vill kunna erbjuda nya företag attraktiva lägen centralt i staden. Attraktiviteten ligger i närhet till resecentrum, ett centrum med puls och attraktiva mötesplatser för människor.

Verksamheter

Större handelskomplex, logistikföretag, tyngre verksamheter och industrier som inte är lämpliga att lokalisera i den blandade staden ska samlokaliseras till befintliga handel- och verksamhetsområden.



Utdrag ur markanvändningskartan över vilket område som är tänkt för tät stadsbebyggelse där förtätning ska ske.

Område för tät stadsbebyggelse samt förnyelse och komplettering i den redan byggda staden (T1)

Katrineholms centrala delar är viktiga för hela kommunen, då det är kommunens viktigaste och mest tillgängliga handelsplats och plats för kommunikationer. Centrum har stor betydelse för kultur- och nöjesutbudet i kommunen. En utveckling av de centrala delarna kräver en ökad andel invånare och företagande i staden. Det är viktigt att vid all utveckling bidra till och stärka de kvalitéer och den karaktär som finns idag.

I närhet till Katrineholms centrum och resecentrum ska en tätare och högre bebyggelse eftersträvas för att bidra till att utveckla stadskärnan och i sin tur kommunen. I de områden markerade med T1 på markanvändningskartan är det möjligt att komplettera med bostäder och verksamheter i redan befintlig bebyggelse. Kompletteringar kan till exempel ske genom exploatering av outnyttjade tomter, omvandling av parkeringsplatser eller genom att bygga fler våningar på befintliga hus.

En ökad täthet i stadens centrum med fler bostäder och verksamheter bidrar till en livfull stadsmiljö då fler människor rör sig i den centrala staden. En livfull stadsmiljö bidrar i sin tur till en ökad trygghetskänsla och ett mer socialt hållbart samhälle. Att en koncentration av befolkningen lever i stadens centrala delar bidrar även till ett minskat bilberoende vilket även blir en vinst för den ekologiska hållbarheten.

Bostäder nära befintliga kommunikationsleder och kollektivtrafikleder ska prioriteras. Ett viktigt stråk att förhålla sig till är gamla genomfarten (Stockholmsvägen – Vasavägen – Eriksbergsvägen). Här ska en koncentration av bebyggelsen ligga med en högre och tätare utformning. Gamla genomfarten ska även omvandlas och få mer stadsmässig karaktär. Ombyggnaden ska ske med fokus på gång- och cykeltrafikanter.



Kartan visar exempel på omvandlingsområden inom tät stadsbebyggelse markerat med rött.

I den täta staden är det viktigt att värna om de grönområden som finns och tillskapa nya gröna miljöer. Fler människor på samma yta innebär ett behov av både nya grönytor samt en utveckling av de befintliga.

Katrineholms centrala delar är av riksintresse för kultur- miljövärden vilket gör det speciellt viktigt att all nybyggnation sker med hänsyn till kulturvärdet och bidrar till att förstärka och utveckla de värden som finns idag.

En fördjupning av översiktsplanen ska tas fram för de centrala delarna av staden där vi ska gå in mer i detalj på förtätningsområdena och även behandla utformningsfrågor, till exempel i förhållande till riksintresset.

Illustration: Eduardo Alarcon Klein



Exempelskiss på hur Katrineholm skulle kunna förtätas i de centrala delarna.



Utdrag ur markanvändningskartan över föreslagna utvecklingsområden för bostäder.

Område för bostäder (B)

Inom områden markerat med gult och B på markanvändningskartan ska i huvudsak bostäder tillkomma. Inom dessa områden kan det förekomma visst inslag av verksamheter, service och handel. Områdena ligger inom tre kilometer från centrum vilket bidrar till att det finns tillgång till kollektivtrafik samt gång- och cykelvägnät. Gång- och cykelvägnätet i staden ska kompletteras och förbättras för att ytterligare tillgängliggöra dessa nya områden men även stärka kopplingen till befintliga områden i staden.

Vid planering av dessa områden ska behovet av förskola eller skola, liksom övrig offentlig service, alltid övervägas.

Med flerbostadshus menar vi bostadshus med minst tre bostadslägenheter. När vi pratar om småhus så menar vi fristående villor, radhus, kedjehus och parhus.

B1 Norra stadsdelen

Katrineholms norra stadsdel kompletteras med ny bostadsbebyggelse. Inom området ska en blandning av flerbostadshus och småhus bidra till den norra stadsdelens karaktär som blandstad. Längs med Bievägen ska bebyggelsen vara högre och ge infarten till stadsde-

len ett stadsmässigt intryck. Genom att bebygga ”mellanrummen” skapas möjligheter för kopplingar mellan de befintliga områden Lasstorp och Gersnäs vilket bidrar till en mer sammanhängande stadsdel.

Delar av grönområdet med koloniområde i de centrala delarna bevaras och utvecklas till en gemensam mötesplats för alla. Ett promenadstråk ska skapas längs med vattendraget som idag sträcker sig genom området och ut mot Näsnaren med strövområden runt Catrineholms gård.

En stor andel gröna ytor tas i anspråk för ny bebyggelse inom området och det är därför viktigt att kvaliteten höjs på de gröna områden som finns kvar och att de görs mer tillgängliga. De områden som tas i anspråk för ny bebyggelse består till stor del av skog och sumpmark och en del är idag strövområden och åkermark. Inom området finns även ett förorenat område som kräver sanering innan det kan exploateras.

Inom området bedöms 1 200 nya bostäder tillkomma inom 1–2 kilometer från centrum.

Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.



Exempel på hur den norra stadsdelen kan komma att se ut.

B2 Talltullen

Trafikplatsen vid Talltullen är idag överdimensionerad och tar en onödigt stor markareal i anspråk. Trafikplatsen anses även av många vara svårsläst och trafikfarlig. Den skulle kunna byggas om och därmed skapa utrymme för en ny bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus. Läget där flera vägar möts gör platsen lämplig för en byggnation i form av ett landmärke/landmärken. Platsen lämpar sig för ett mindre antal höga hus. Då området redan är ianspråktaget tas ingen värdefull mark i anspråk.

Inom området bedöms 100–200 nya bostäder tillkomma inom 1 kilometer från centrum.

B3 Svartbäcksvägen

Söder om Svartbäcksvägen finns en skogsbeklädd höjd där ett mindre område med bebyggelse kan tillkomma i form av flerbostadshus. Läget vid infarten från Norrköping gör att platsen lämpar sig för ett landmärke/landmärken. Platsen lämpar sig bra för ett mindre antal höga hus där de högre våningarna möjligen

skulle få utsikt över Duveholmssjön. Exploateringen innebär att ett mindre område med skog tas i anspråk för ny bebyggelse, dock finns strövområden att tillgå i områdets närhet.

Inom området bedöms 100–200 nya bostäder tillkomma inom 2 kilometer från centrum.

B4 Eriksbergsvägen

I anslutning till Eriksbergsvägen intill Furuliden finns planer på ett nytt bostadsområde med blandade bostadstyper. En högre bebyggelse i flerbostadshus kan fördelaktigt placeras längs med vägen och bidra till en tystare och trevligare miljö för bostäderna och friluftsområdet på insidan. Exploateringen innebär att ett område med skog tas i anspråk för ny bebyggelse. Det är viktigt att det även fortsättningsvis ska finnas möjlighet att promenera eller cykla genom eller i anslutning till området samt att en del av skogen bevaras.

Inom området bedöms 100 nya bostäder tillkomma inom 2 kilometer från centrum.



Förslag till ny bebyggelse på kvarteret Hundena.

B5 Vattentornet

Laggarhult är idag ett småhusområde som domineras av villabebyggelse och med låg variation av bostadstyper. För att bidra till en mer blandad stad kan området intill vattentornet bebyggas med mindre flerbostadshus. Exploateringen innebär att ett område med skog tas i anspråk för ny bebyggelse dock finns strövområden att tillgå i områdets närhet.

Inom området bedöms 100 nya bostäder tillkomma inom 2 kilometer från centrum.

B6 Åsgatan

Vid Åsgatans östra ände ligger ett mindre grönområde. Inom området kan en mindre bebyggelse i form av radhus och/eller parhus tillkomma. Exploateringen av området innebär att ett grönområde tas i anspråk för ny bebyggelse. Det finns dock andra grönområden att tillgå i områdets närhet.

Inom området bedöms 20 nya bostäder kunna tillkomma inom 2 kilometer från centrum.

B7 Kvarteret Hundena

Vid Vingåkersvägen i kvarteret Hundena finns idag ett obebyggt område. Tidigare har det funnits flerbostadshus här som revs på 1970- och 1980-talet. En ny detaljplan har tagits fram för kvarteret som medger par- och radhusbebyggelse. Exploateringen innebär att ett grönområde tas i anspråk för ny bebyggelse då det finns gott om grönområden att tillgå i områdets närhet.

Inom området bedöms 20 nya bostäder kunna tillkomma inom 1 kilometer från centrum.

B8 Clastorpsvägen

Intill Clastorpsvägen ligger idag ett område som tidigare delvis har varit bebyggt med flerbostadshus men som revs i slutet på 1990-talet. Inom området ska det tillkomma en bebyggelse med blandade bostadstyper, i områdets ytterkanter kan högre flerbostadshus byggas medan inåt området kan med fördel en bebyggelse i mindre skala i form av radhus och parhus tillkomma. Exploateringen innebär att ett grönområde tas i anspråk för ny bebyggelse men de viktigaste delarna av strövområdet ner mot vattnet och badplatsen bevaras.

Inom området bedöms 200 nya bostäder kunna tillkomma inom 2 kilometer från centrum. Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

B9 Värmbolsvägen

Norr om Värmbolsvägen ligger ett mindre skogsområde som kan tas i anspråk för ny bebyggelse. Då Värmbol och Luvsjön till stor del domineras av villabebyggelse är det lämpligt att bebygga detta område med flerbostadshus. Ett mindre skogsområde tas i anspråk för ny bebyggelse och det är därför viktigt att den östra delen av området som bevaras som grönområde utvecklas och förstärks. Inom området bedöms 50 nya bostäder kunna tillkomma inom 3 kilometer från centrum.

B10 Luvsjön

En del av området vid Luvsjön är redan planlagt för bostäder i form av villor. Det finns även planer på en ytterligare etapp för villabebyggelse i detta område. Området ligger 4 kilometer från stadens centrum. Inom området bedöms 50 nya bostäder kunna tillkomma.



Utdrag ur markanvändningskartan över föreslagna utvecklingsområden för blandade bostäder och verksamheter.

Område för blandade bostäder och verksamheter (BV)

I områden som är markerad med BV på markanvändningskartan ska en blandad bebyggelse eftersträvas. Bostäder, verksamheter, kontor, handel och service kan blandas inom samma områden, kvarter och/eller byggnader.

Följande områden redovisas på plankartan som områden för blandad bebyggelse.

BV1 Lovåsen

Lovåsenområdet har fram till idag i huvudsak utvecklats inom användningen handel. Området är tänkt att utvecklas med ytterligare handel framöver. Det finns även möjlighet att komplettera med bostäder om behov eller efterfrågan uppstår vilket är motiverat med anledning av närhet till centrum och kommunikationer. Det obebyggda området består till största delen av skogsmark där en mindre del är inventerat som sumpskog.

Totalt är området 56 hektar varav 16 hektar är detaljplanlagt för handelsändamål. Inom området bedöms 100 nya bostäder kunna tillkomma inom

3 kilometer från centrum. Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

BV2 Lasstorp (Stockholmsvägen)

Intill Stockholmsvägen och Lasstorp kan ny bebyggelse i huvudsak i form av bostäder i flerbostadshus tillkomma som komplement till villabebyggelsen på Lasstorp. Närmast Nordöstra förbifarten finns möjligheter till mindre verksamhetsetableringar. Inom området ska stadsmässighet eftersträvas för en tydligare entré in till staden. Området består idag till hälften av skog och till hälften av jordbruksmark. Ett större grönområde tas i anspråk vilket innebär att bevarade grönytor i området behöver stärkas och utvecklas.

Totalt är området 12 hektar och är till hälften planlagt som koloniområde och park. Det kan inrymma 200 nya bostäder inom 2 kilometer från centrum. Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

BV3 Kvarteret Maskinisten

Området är idag ett verksamhetsområde där möjligheter finns att komplettera eller förändra området i framtiden för att även inrymma bostäder i form av flerbostadshus. Området är idag till större delen bebyggt men i den västra delen ligger Friggaparken som är ett mindre skogsområde.

Totalt är området 2 hektar och till större delen planlagt som industri och gatumark. Det kan inrymma 60 nya bostäder inom 1 kilometer från centrum. Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

BV4 Kvarteret Vägskälet

Kvarteret Vägskälet är ett område som är under omvandling, de delar som tidigare har varit fritidsanläggning kommer få en ny användning. Inom området kan nya verksamheter inom handel och kontor tillkomma blandat med bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus och småhus. Området är idag till hälften bebyggt men i den västra delen ligger en fritidsanläggning med bland annat en fotbollsplan.

Totalt är området 5 hektar och till hälften planlagt som småindustri och till hälften idrottsändamål. Vid detaljplanering av nya bostäder i området ska eventuella risker med närheten till industrier utredas.

Området kan inrymma 20 nya bostäder inom 2 kilometer från centrum. Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

BV5 Värmbol

Värmbol har tidigare varit ett rent industriområde men är nu under omvandling och mindre störande verksamheter finns där idag. Delar av området består av förorenad mark från tidigare verksamheter på området. Om marken saneras i framtiden skapas möjligheter för att exploatera delar av området med bostäder i ett attraktivt läge vid Duveholmssjön. Vid detaljplanering för bostäder i området behöver risken med översvämning utredas närmare. Inom området kan ny bostadsbebyggelse tillkomma i form av flerbostadshus och småhus. Området är idag till hälften bebyggt och används för olika verksamheter, övriga ytor är grönområde och parkering.

Totalt är området 8 hektar och till hälften planlagt för industri och park. Området kan inrymma 40 nya bostäder inom 3 kilometer från centrum.

Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

BV6 Kvarteret Lästen

Inom området Lästen ligger idag vårdboenden och skola. I de södra delarna av området finns möjlighet att komplettera befintlig bebyggelse med flerbostadshus. Området är till stor del redan bebyggt men i de södra delarna finns mindre skogs- och grönområden.

Totalt är området 19 hektar och är till stor del planlagt som allmänt ändamål. Området kan inrymma 50 nya bostäder inom 3 kilometer från centrum. Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

Sammanfattning – Framtida bostadsbyggande i Katrineholms stad

Målet för hela kommunen är att vi ska vara 40 000 invånare till år 2030. Det innebär att vi behöver en beredskap på 4 000 till 5 000 nya bostäder i kommunen. I Katrineholms stad planerar vi för cirka 3 800 nya bostäder till år 2030. Resterande behov av bostäder utreds i nästa del av översiktsplanen som omfattar landsbygden.

Beteckning	Område	Uppskattat antal nya bostäder
T1	Tät stadsbebyggelse	1 200
B1	Norra stadsdelen	1 200
B2	Talltullen	100–200
B3	Svartbäcksvägen	100–200
B4	Eriksbergsvägen	100
B5	Vattentornet	100
B6	Åsgatan	20
B7	Kvarteret Hunden	20
B8	Clastorpsvägen	200
B9	Värmbolsvägen	50
B10	Luvsjön	50
BV1	Lövåsen	100
BV2	Lasstorp/infarten	200
BV3	Kvarteret Maskinisten	60
BV4	Kvarteret Vägskälet	20
BV5	Värmbol	40
BV6	Kvarteret Lästen	50
SUMMA		cirka 3 800



Utdrag ur markanvändningskartan över områden för verksamheter.

Områden för verksamheter (SV och MV)

Inom områden markerat med SV (Störande verksamheter) och MV (Mindre störande verksamheter) på markanvändningskartan ligger det idag i huvudsak verksamheter och industrier. I dessa områden finns verksamheter som inte är lämpliga att blanda med bostäder och ny bebyggelse och områdena ska utvecklas inom liknande användning som den befintliga.

SV1 Katrineholms logistikcentrum

Området består idag av industri- och logistikverksamhet. Området är tänkt att i huvudsak utvecklas med tyngdpunkt på logistik- och lagerverksamhet. Det obebyggda området består till största delen av skogsmark där en mindre del är inventerat som sumpskog och våtmark. En mindre del av området ligger även inom länsstyrelsens naturvårdsprogram.

Totalt är området 119 hektar varav 71 hektar är detaljplanlagt för industri.

SV2 Vika återvinningscentral

Inom området ligger idag Katrineholms återvinnings-

central och deponi. Området ska i huvudsak utvecklas med kompletterande verksamhet till deponin. Markanvändningen kommer inte förändras inom området.

Totalt är området 46 hektar varav allt är planlagt som teknisk anläggning.

SV3 Kerstinboda

Befintligt verksamhetsområde med stor- och småindustri. Mindre kompletteringar kan ske i befintlig bebyggd miljö. Området är idag i huvudsak exploaterat. Vid kompletteringar ska verksamhet om befintlig grönstruktur iakttas.

Totalt 69 hektar varav allt är planlagt för industri.

SV4 Västra infarten från Vingåker

Området består idag av små- och storindustri och ska i huvudsak utvecklas inom industri och handel. Större delen av området är idag exploaterat men en mindre del består av skog och jordbruksmark. Inom området ligger fornlämningsmiljön Mogetorp och hänsyn ska tas till detta vid detaljplanläggning.

Totalt är området 45 hektar varav 30 hektar är detaljplanlagt för industri.

SV5 Södra järnvägsinfarten

Befintligt verksamhetsområden inom stor- och småindustri. Området är idag redan exploaterat.

Totalt 5 hektar varav allt är planlagt för industri.

SV6 Täktområde

Befintlig grus- och bergmaterialutvinning. Området är idag redan ianspråktaget för täktverksamhet.

Totalt är området 26 hektar och ej planlagt.

SV7 Reningsverket Rosenholm

Befintligt område för kommunal anläggning. Området är idag redan ianspråktaget för Katrineholms reningsverk.

Totalt 9 hektar och planlagt för allmänt ändamål.

MV1 Lövåsen

Befintligt område med användningen handel, kontor och industri. Området är idag till största delen exploaterat.

Totalt är området 60 hektar och planlagt för industri, handel och kontor.

foto: Sara Eresund



Lövåsen

MV2 Östra infarten

Området intill östra infarten har ett bra läge vid förbifarten för etablering av större handel och kontorskomplex. Idag består området i huvudsak av jordbruksmark och ett mindre skogsområde. Området gränsar till ett område med utpekade ängs- och hagmarker.

Totalt är området 26 hektar och ej planlagt.

MV3 Energipark och räddningstjänst

Inom området ligger idag ett område för energiproduk-

tion och energivisning samt räddningstjänstens övningsområde. Utökning av området ska ske med koppling till nuvarande verksamhet. Planer finns att lokalisera en ny station för räddningstjänsten inom området. Området är idag delvis exploaterat och består i övrigt av jordbruksmark och skog.

Totalt är området 28 hektar varav 5 hektar är planlagt för teknisk anläggning, övningsfält och station för räddningstjänsten.

MV4 Vingåkersvägen

Området innehåller idag blandade verksamheter och ska i huvudsak utvecklas inom samma områden.

Totalt är området 19 hektar varav allt är planlagt för i huvudsak industri.

MV5 Södra industriområdet

Inom området finns idag blandade verksamheter. Området kan utvecklas inom samma typ av verksamheter. Möjligheter finns att utveckla området söderut. Området är idag till hälften exploaterat och resten av området består i huvudsak av skogsmark.

Totalt är området 13 hektar varav den exploaterade delen är planlagd som industri och den södra delen som park och parkering.

MV6 Eriksbergsvägen

Inom området finns idag åkeri- och entreprenadverksamhet. Området är idag exploaterat.

Totalt är området 3 hektar och ej planlagt.

MV7 Infarten från Nyköping

Området omfattar befintliga verksamheter så som drivmedelsproduktion med tillhörande försäljning samt djurklinik. Utökning av området ska ske med mindre

verksamheter och handel. Området är idag delvis exploaterat och består i övrigt av skogsmark.

Totalt är området 3 hektar varav 1 hektar är planlagt för djurklinik och biogas.

MV8 Infarten från Nyköping

Inom området finns idag bilservice och entreprenadverksamhet. Området är idag exploaterat.

Totalt är området 2 hektar och ej planlagt.



Kartan visar de utpekade perifera utvecklingsområdena.

Perifera utvecklingsområden för bostäder i attraktiva lägen

I anslutning till Katrineholm ligger två fritidshusområden som är under omvandling till permanent boende samt ett område som är planlagt för nya bostäder.

Sägmon

Området Sägmon ligger fyra kilometer nordöst om Katrineholms centrum och är förbundet med gång- och cykelväg till staden. Området är idag planlagt för fritidshusbebyggelse. En utbyggnad av kommunalt vatten- och avlopp är på gång i området vilket skapar möjligheter för en mer permanent bebyggelse. Inom området finns cirka 70 befintliga tomter och detaljplannearbete pågår för att ta fram fler tomter i området samt utöka befintliga byggrätter.

Djulönäs

Området Djulönäs ligger sju kilometers reseavstånd till Katrineholms centrum. Området är idag planlagt för fritidshusbebyggelse och har utbyggt kommunalt vatten- och avlopp. Inom området finns cirka 80 bostäder, i huvudsak fritidshus men även en del permanenta bostäder. Möjligheter finns i framtiden att bygga en bro över Djulösjön vilket skulle skapa möjligheter för att gå och cykla in till Katrineholms centrum på ett avstånd av fyra kilometer.

Trollestrand

Trollestrand är ett nyplanerat bostadsområde med fem kilometers reseavstånd till Katrineholms centrum, beläget vid Djulösjöns södra strand, mellan Djulö kvarn och Djulönäs. Etapp 1 där detaljplanen antogs

2012 möjliggör 39 villatomter och 16 rad- och parhus.

Fullt utbyggt beräknas området bestå av 100 enbostadshus och 20–40 gruppshus samt en förskola. Till området kommer kommunalt vatten- och avlopp att anordnas. Området ingår i ett framtida möjligt bostadsstråk med 400 bostäder och 1000 invånare när Djulö kvarn, Trollestrand och Djulönäs bygg ihop.

Höga hus

Ett höghus är en byggnad i många våningar. Det finns ingen definition på vad som räknas som ett högt hus men vanligen avses hus med minst 5 våningar. I Katrineholm finns några hus med 7–9 våningar, vilket får betraktas som högt i den lokala skalan. Dock är de högsta byggnaderna och landmärkena inte bostadshus utan dessa utgörs istället av kyrkan, vattentornen och fjärrvärmeverket.

Katrineholms relativa gleshet och bebyggelsens likartade och jämnhöga skala kan göra att orienterbarheten och läsbarheten försämras. Höghus kan fungera som landmärken i staden och bör som sådana karaktäriseras av attraktivitet och uttrycksfullhet. Som landmärken underlättar de orienterbarheten i staden och de kan även inneha ett visst symbolvärde.

Höghusets kanske svåraste utmaning är var det placeras på marken och hur mötet med omkringliggande bebyggelse och stadsstruktur ter sig. Hus som tydligare ingår i centrumbildningar eller kvarter klarar lättare samspelet med omgivningen och kan i sina nedre våningar berika stadslivet.

Vid lokaliseringen och detaljplaneringen av höga hus är det särskilt viktigt att på varje plats följa upp några variabler:

- Skuggeffekt
- Eventuell förändring av lokalklimat, till exempel vindförhållanden.
- Omsorg om kulturhistoriska värden. Katrineholms centrala delar omfattas av riksintresse för kulturmiljövården vilket medför att påverkan på stads-karak-tären och stadssiluetten ska studeras särskilt.
- Riskbedömning för projekt som bryter nivåerna för hinderfrihet, för till exempel flygtrafik.
- Objekt över 45 meter inom staden ska samrådas med försvarsmakten.

Den äldre centrala kärnan i Katrineholm som omfattas av riksintresset för kulturmiljövården har en stark egen identitet som är viktig att värna vid komplettering med ny bebyggelse. Även vikten av stadens siluett är tydlig, särskilt när man på håll ser bebyggelsen avteckna sig från riksvägar och från järnvägen.

Förnyelsen och tillskotten i den befintliga miljön ska ske med varsamhet men är viktiga och kan ses som nya årsringar eller bitar i det befintliga stadspusslet. Viktigt är även bevarandet av de högre landmärken som finns idag.

Höga hus kan fungera väl som symboler för ett framgångsrikt näringsliv och företagande. Kombinerat med innehåll som riktar sig mot allmänheten kan symbolvärdet förenas med att bidra till en ökad orienterbarhet i staden.

LEK I STADEN

Riktlinjer

- En lekplatsplan för Katrineholm ska tas fram.
- Vi ska arbeta med att ta fram temalekplatser jämt fördelade över staden.
- Ett samarbete med fastighetsägare bör inledas för att höja attraktiviteten även på privata lekplatser i staden.
- Barns rätt till lek ska tas hänsyn till i detaljplaneringen och barnens synpunkter ska tas tillvara genom tidig dialog.

Barnkonventionen innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. I barnkonventionens artikel 31 finns inskrivet att varje barn har rätt till lek, vila och fritid. Barn behöver en säker och attraktiv stadsmiljö. Det gäller för all stadsmiljö men inte minst för de lekplatser på allmän mark som utgör barns speciella mötesplatser.

Lekplatsen är en av de platser som är anordnad för lek i staden och i medborgardialogen framgick att det saknas lekplatser i Katrineholms centrala delar enligt de vuxna. Enligt barnen är lekplatserna för lika och de tycker att det borde finnas olika lekredskap på olika lekplatser. I samtalen med barn framgick även att lekplatsen används till viss del men till stor del är det skogen, gatan och tomten som används för lek.

Många av Katrineholms befintliga lekparkar är små och anpassade för de minsta barnen. Stimulerande lekplatser behövs även för de lite äldre barnen.

För att få fler barn att nyttja lekplatserna i staden kan olika temalekplatser i olika delar av staden skapas. Det skulle öka lekplatsernas attraktivitet och även

bidra till en rörelse i staden då barn från ett område kan ta sig till ett annat område för att leka där. Vid utformning av nya lekplatser och vid underhåll av redan befintliga är det viktigt att tänka på tillgängligheten. Även barn och vuxna med funktionsnedsättningar ska ha möjlighet till lek i staden.

Spontanlek är viktigt att ta till vara i planeringen och vid nyetableringar bör barnens synpunkter på hur platsen används och ska användas tas tillvara. Det kan till exempel gälla pulkabackar, klätterträd och stenblock som barnen använder för lek och därigenom är extra viktiga att spara.

I en lekplatsplan kan stadens lekplatser inventeras och ett åtgärdsprogram kan skapas för att höja attraktiviteten på befintliga lekplatser men även visa var det saknas lekplatser idag. Även ytor för spontanlek bör omfattas av en sådan plan, till exempel skogsområden och pulkabackar.

I dialogen med barn framgick även att barnen önskar att det fanns platser med aktiviteter för både barn och vuxna.

foto: Josefine Karlsson



”Vad är viktigast när vi planerar en stad?”

foto: Sara Eresund



*”Att barnen kan ha roligt.”
Sven 6 år*



foto: Johan Nygren

SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

Riktlinjer

- Skolor och förskolor ska planeras utifrån barns och ungdomars behov av en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för såväl inomhus- som utomhusaktiviteter.
- Nya skolor och förskolor ska placeras med en bra geografisk spridning i staden. De ska vara integrerade och vara en naturlig samarbetspartner för lokalt näringsliv.
- Det ska finnas snabba, trygga och säkra gång- och cykelvägar till skolor och förskolor.
- Skolgårdar kan användas för aktiviteter även efter att skolorna stängt.
- Skogar i närhet till skolor och förskolor ska visas extra hänsyn.

En befolkningsökning med 1 procent per år fram till år 2030 kommer innebära att vi har 8 408 personer folkbokförda i kommunen i åldersgruppen 0–20 år. Det innebär en ökning med cirka 2 182 barn och ungdomar i kommunen från 2012. En förutsättning är att ökningen är jämnt fördelad på varje åldersgrupp mellan 0 och 20 år. Befolkningsökning kommer med största sannolikhet att synas framförallt i Katrineholms stad. Elevutvecklingen behöver kontinuerligt följas upp med uppdaterade prognoser och planer för att vi ska kunna planera för nya förskoleavdelningar och nya skolor i takt med nutidens snabba förändringar. Gymnasieskolan kommer med största sannolikhet att rymmas inom de befintliga lokaler som används idag.

Utvecklingstendensen i dagens samhälle är att allt fler barnfamiljer väljer att bo centralt vilket kan medföra en ökning av barn och ungdomar i de centrala delarna av staden. En av konsekvenserna som kan uppstå är att det är för få skollokaler i centralorten och att kommunen har överkapacitet på lokaler på landsbygden. För att möta detta kan en möjlighet vara att kommunens skolor profilerar sig och lyckas med att få elever som söker sig till landsbygdsskolans profil.

I de centrala delarna kommer det krävas ytter-

ligare en ny skolenhet. En framtid med fler elever som läser på distans med stöd av digitala verktyg och uppkoppling mot sina lärare gör att det behövs andra typer av lokaler och inredning anpassade för detta.

För att åstadkomma en trygg, utvecklande och hälsosam miljö för barn och ungdomar krävs omsorgsfull planering av vilka platser som ska användas samt hur de ska utformas. Behöver nya skolor och förskolor byggas i centrala Katrineholm måste de integreras i kvartersstrukturen och kanske kombineras med andra funktioner.

För att skapa en god utemiljö för skolorna i staden kan ett visst samnyttjande av park- och naturområden vara en lösning, dock bör alltid någon form av plats för utevistelse finnas i direkt anslutning till skolan.

foto: Hanna Maxsted



I medborgardialogen framkom det att barnen i stor utsträckning uppskattar tillgång till skog och natur.

Även forskning visar på att barn som vistas i kreativa och gröna utemiljöer bland annat får förbättrad koncentrationsförmåga och finmotorik. Det är därför viktigt att planera för kreativa utemiljöer och att skogar i närheten till förskolor/skolor ska visas extra hänsyn.

Kommunen behöver fortsätta arbetet för att få kostnadseffektiva skollokaler. Stora ytor i vissa skolor utnyttjas inte medan andra skolor är trångbodda. Lokaler med större flexibilitet där olika verksamheter kan integreras skulle gagna verksamheten.

Samtidigt har, för en kommun av Katrineholms storlek, en mycket stor nyinvandring skett, vilket har lett till att elevunderlaget inte har minskat som förväntat. Att integrera dessa barn och ungdomar i verksamheten är en utmaning för kommunen. Det skapar också arbete för fler människor inom bland annat bildningssektorn där även nyinvandrade vuxna kan integreras.

Teknik utvecklas snabbt och teknikanvändningen blir allt viktigare i vår vardag. Verksamheterna inom kommunen måste ligga i framkant beträffande modern teknik om vi ska kunna vara konkurrenskraftiga.

Klimatsmart teknik kan i framtiden användas på ett helt annat sätt i lärandet, exempelvis som läromedel (e-böcker), för distansundervisning och som stöd för att utveckla barns läs- och skrivförmåga. Detta kan också innebära möjligheter för barn och föräldrar på landsbygden.



foto: Hanna Maxsted

OMSORGSBOENDEN

Boenden för äldre

Riktlinjer

- Boenden för äldre ska planeras utifrån behovet av en upplevelserik, tillgänglig, trygg och hälsosam miljö både inomhus och utomhus.
- Boenden för äldre ska vara jämt utspridda över staden och kan kombineras med andra typer av boenden eller verksamheter.
- Det är viktigt vid placering av nya boenden för äldre att det finns god tillgänglighet till kollektivtrafik och service.
- Olika typer av boenden för äldre kan placeras inom samma hus, kvarter eller områden för att minimera antalet längre flyttar.

Andelen äldre i befolkningen ökar och därmed kommer även den framtida efterfrågan på anpassat boende att öka. Den svenska boendemarknaden för äldre är idag en blandning av olika typer av boenden anpassade för olika behov.

Med så många olika typer av boende kan äldre vara tvungna att flytta många gånger för att få det boende som uppfyller de behov de har. För att minimera antalet flyttar och även för att öka möjligheten att vara nära sin partner under den senare delen av livet kan olika typer av boende placeras i samma område.

När det blir dags att flytta från till exempel sin villa vill vi eftersträva att det ska finnas möjlighet att flytta till en tillgänglig lägenhet eller ett anpassat boende i närhet till den befintliga bostaden. Vi ska inte vara främmande för att kombinera olika typer av boenden med varandra, äldre som yngre och friska som sjuka.

Vid placering av nya äldreboenden är det även viktigt att tänka på att de äldre förväntas ställa mer krav och vara mer aktiva än vad tidigare generationer har varit. I Katrineholm vill vi eftersträva att boenden för äldre placeras väl utspridd i staden med närhet till service, kollektivtrafik och aktiviteter.

I Katrineholms stad finns idag sex vårdboenden och två serviceboenden. Det finns även ett antal boenden drivna av fastighetsbolag i staden som är riktade till äldre i de centrala delarna. Befolkningsprognoser för Katrineholms kommun visar att åldersgruppen 65–79 år kommer öka mellan åren 2015–2020 men sedan plana ut under 2020–2030. I åldersgruppen 80 år och uppåt sker inga förändringar i antal under 2010-talet. Under 2020-talet däremot kommer åldersgruppen öka kraftigt.



foto: Hanna Månstads

Konsekvenserna av en äldre befolkning innebär ett ökat behov av tillgängliga bostäder i flerbostadshus som möjliggör ett kvarboende så länge som möjligt. Förutom byggande av nya lägenheter behöver nuvarande äldre bostadsbestånd i stor utsträckning tillgänglighetsanpassas.

Om så ej sker behöver ett större antal nya bostäder byggas i både det vanliga bostadsbeståndet och i vårdboende. Under 2010-talet bedöms det vara balans i utbud och efterfrågan av lägenheter på vårdboende. Under 2020-talet behöver uppskattningsvis 3–4 nya vårdboenden byggas i kommunen varav merparten i Katrineholms stad. Sker inte en tillgänglighetsförbättring i dagens bostadsbestånd kan behov av ytterligare bostäder utöver de ovan nämnda behöva tillkomma. Vårdboendena framöver kommer främst att ta hand om ett ökat antal demenssjuka, personer som ej har kontroll över sin mentala situation och personer i behov av vård i livets slutskede.

Boende för personer med funktionsnedsättning

Riktlinjer

- Bostäder för personer med funktionsnedsättning ska planeras utifrån behovet av en upplevelserik, tillgänglig, trygg och hälsosam miljö både inomhus och utomhus.
- Bostäder för personer med funktionsnedsättning ska finnas jämt fördelat över staden.
- Det är viktigt vid placering av nya bostäder för personer med funktionsnedsättning att det finns god tillgänglighet till kollektivtrafik.

I Katrineholms stad finns idag 17 grupp- och servicebostäder främst placerade på norr, öster och i Nävertorp samt två korttidsboenden. Grupp- och servicebostäderna finns som fristående villa eller i en trappuppgång i flerbostadshus. Vidare finns i socialpsykiatri tre grupp- och servicebostäder.

Bedömningen på längre sikt är att det kan komma att finnas behov av ett par nya grupp- och servicebostäder för unga vuxna. Vidare kommer det att finnas behov av ett ökat antal bostäder för personer med psykiska funktionshinder. Förändringar i lagstiftningen gör att fler personer med pågående psykiatrisk vård kommer att vårdas och vistas ute i samhället. För övriga målgrupper inom handikappomsorgen bedöms det finnas tillräckligt antal med grupp- och servicebostäder.

Generellt behöver det offentliga rummet tillgänglighetsanpassas så att det är disponibelt året runt för personer med funktionsnedsättningar.

KULTURMILJÖ

Riktlinjer

- Vid ny- och ombyggnationer inom riksintresse för kulturmiljövården och i närheten till byggnadsminnen ska hänsyn tas till de befintliga värdena.
- De kulturhistoriska värden som pekas ut inom kulturmiljövårdsprogram och kulturhistorisk områdesbeskrivning ska vara vägledande i arbetet med stadens fortsatta utveckling.
- Enstaka värdefulla byggnaders värden ska underhållas och utvecklas.
- Om större förändringar planeras som berör kulturmiljöer eller kulturhistorisk värdefull bebyggelse bör en fördjupad kulturhistorisk inventering tas fram.
- När utpekade värdefulla miljöer och byggnader berörs av detaljplaneändringar ska prövning ske om planbestämmelser till skydd för miljöer och byggnader ska införas.

”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvar för detta delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön” Lag (1988:950) om kulturminnen med mera.



Stora Djulö herrgård.

foto: Helena Schrackenberg

Idag är kulturmiljö en självklar del i samhällsplaneringen. I en växande stad är det av stor vikt att identifiera och beskriva olika kulturvärden och kulturmiljöer så att dess värden kan tillvaratas och utvecklas på bästa sätt. De avtryck som tidigare generationer har gjort ska vi förvalta med respekt och lämna över i så oförvansklat skick som möjligt till kommande generationer.

Kulturarvet utgör de gemensamma traditioner och värden som vi övertar från tidigare generationer, vilket utöver den fysiska miljön även omfattar immateriella företeelser såsom ortsnamn, sägner och bruk. Kulturmiljön är ett samlat begrepp för människans påverkan på sin omgivande miljö genom tiderna. Den består av såväl föremål, byggnader, anläggningar och fasta fornminnen som kulturlandskap. Dessa bildar spår efter människans kulturmiljöer med historiska och geografiska samband som kan utläsas och tolkas.

Förändringar i bebyggelsen får ofta konsekvenser för omgivningen under en lång tid. Därför är det av största vikt att i den fysiska planeringen betona vikten av kulturmiljöer och kulturhistoriska värden. Kulturarvet en stad hyser är en viktig del av stadens identitet och en faktisk resurs i planeringen för framtiden. Kulturmiljöer ska vårdas och bevaras men också användas och upplevas. En väl hanterad kulturmiljö skapar goda livsmiljöer där både hela miljöer och enskilda kulturvärden förstärker stadens identitet och ger en rikare historia.

När byggnader och kulturmiljöer står inför förändringar är ett långsiktigt förhållningssätt viktigt. Grundläggande för hantering av kulturmiljöer och kulturhistoriska värden i den fysiska planeringen är först och främst en acceptans för att varje plats har sina specifika förutsättningar – varje plats bidrar med

sin del till vårt samlade kulturarv. Det är därför av stor vikt att vid arbete med planering fundera över vad vi väljer att bevara och hur de beslut som vi idag tar kommer att påverka framtida generationer.

Den fysiska planeringen ska verka för en utveckling där det gamla kan integreras med det nya. Vi ska värna om våra kulturhistoriska byggnader, bebyggelse och kulturmiljöer. Stadens kulturarv ska vara tillgängligt för och kunna upplevas av våra kommuninvånare och besökare. Samtidigt ska den fysiska planeringen verka för att utveckla kommunen genom ny bebyggelse som avspeglar samtiden.

Genom detta skapar vi bättre förutsättningar till ett kvalitativt bevarande och en utveckling av kulturmiljön.

Byggnadsminnen

Vissa byggnader eller bebyggelsemiljöer bedöms ha ett så högt kulturhistoriskt värde att det ligger i allas vårt gemensamma intresse att de bevaras för framtiden. Det kan bland annat ske genom en byggnadsminnesförklaring i enlighet med lagen om kulturminnen med mera. Åtgärder kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

I centrala Katrineholm finns två utpekade byggnadsminnen, Järnvägsstationen och Gamla Posthuset.

Byggnadsminnen ska skyddas och underhållas i samråd med länsstyrelsen så att deras värden kan bestå. Nybyggnation och ombyggnationer i eller i anslutning till byggnadsminne ska ges en placering och utformning

som samspejar med det utpekade byggnadsminnet. Byggnadsminnen är skyddade enligt Kulturminneslagen (1988:950) 3 kap.

Kyrkliga kulturminnen

I kulturminneslagens fjärde kapitel finns bestämmelser som skyddar kulturhistoriska värden i kyrkobyggnader, kyrkotomter, kyrkliga inventarier och begravningsplatser. Kyrkobyggnader, kyrkotomter och begravningsplatser tillkomna före 1940 får inte på något väsentligt sätt ändras utan tillstånd från länsstyrelsen.

Enligt kulturminneslagen ska alla kyrkobyggnader som lagen omfattar vårdas och underhållas så att de kulturhistoriska värdena inte minskas eller förvanskas. Kyrkliga kulturminnen är skyddade enligt Kulturminneslagen (1988:950) 4 kap.

I Katrineholm finns det två kyrkomiljöer som omfattas av denna lagstiftning. Katrineholms kyrka och Nävertorpskyrkan.

Fornlämningar

Fornlämningar har ett starkt skydd i svensk lag sedan 1600-talet. Fornlämningar definieras som lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som tillkommit genom äldre tiders bruk och som är varaktigt övergivna. Det är förbjudet enligt lag att utan tillstånd ändra eller skada en fornlämning. Länsstyrelsen beslutar om möjlighet till att göra ingrepp i fornlämningar. Det är Riksantikvarieämbetet som ansvarar



Byggnadsminne, Katrineholms järnvägsstation.

foto: Katrineholms kommun

för fornminnesregistret där alla kända fornlämningar registreras. Fornminnesregistret är en av flera planeringsunderlag för kommunens verksamhet.

Fornlämningar är skyddade enligt Kulturminneslagen (1988:950) 2. Kap.

Riksintresse för kulturmiljövården

Länsstyrelsen i Södermanlands län har under de senaste åren reviderat riksintresseområden för kulturmiljövården vilket innebär att geografisk avgränsning och beskrivningar omarbetats.

I Katrineholms stadskärna ligger riksintresse för kulturmiljövården D28 Katrineholm. Nedan följer riksintressets motivering och uttryck.

Motivering: Stadsmiljö som tydligt speglar järnvägsbyggandet som samhällsbildande faktor och där utvecklingsstadierna från järnvägens anläggande till tiden innan andra världskriget är läsbara.

Uttryck för riksintresset: Stadsplan från 1880 (norra delarna) och 1895 (södra delarna). Tidstypisk sammanhållen bebyggelse vid järnvägsstationen och järnvägsparken, utmed järnvägen, vid Gröna kulle, Västra skolan och Stora Torget från andra hälften av 1800-talet till tiden innan andra världskriget.

I övrigt inom stadsplaneområdet spridd tidstypisk bebyggelse till exempel skolor, vattentorn, villor, flerbostadshus, industri, affärshus uppblandad med yngre bebyggelse (ej ingående i riksintresset). Äldre planteringar, trädgårdar och parker till exempel järnvägsparken, Kullbergskas husets trädgård och trädalléerna längs stadsgatorna.

Kommunens avsikter gällande riksintresset:

De centrala betydelsebärare som utpekade i riksintressebeskrivningen vad gäller bebyggelse, stadsplan, kommunikations- och infrastrukturstråk som gator och järnvägar ska bevaras och underhållas. De historiska strukturer som än idag är avläsbara i staden ska förbli en viktig del av dess framtida utveckling. Kommunen ska verka för att den centrala rutnätsstadens strukturer bibehålls och förstärks i form av avläsbara gatunät och tydlig kvartersindelning.

Vid nybyggnation eller vid om- och tillbyggnation inom och i anslutning till riksintresset så är det av stor vikt att hänsyn tas så att placering och utformning av bebyggelsen anpassas till volym, placering, utformning och materialval enligt de generella kraven i Plan- och bygglagen. Komplettering av bebyggelsen ska prövas genom upprättande av detaljplan.

Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram i detaljplanprocessen om planen bedöms få en betydande miljöpåverkan. Bebyggelse av kulturhistoriskt värde

som idag saknar skydd i detaljplan ska i framtida planarbete utpekade och dess värden säkerställas i samråd med antikvarisk kompetens.

Det är även av stor vikt att kommunen arbetar för att den befintliga bebyggelse som finns inom det utpekade riksintresset underhålls så att bebyggelsens karaktär bibehålls och utvecklas.

I detta arbete ska riksintressebeskrivningen och befintliga kulturhistoriska inventeringar vara en viktig bedömningsgrund samt att Plan- och bygglagens verksamhetskrav och förvanskningförbud ska tillämpas på bebyggelse inom och i anslutning till riksintresset.

För att minska risken för skada på riksintressets utpekade värden ska kommunen aktivt arbeta för att bevara och utveckla dess värden genom att knyta samman relevant kunskap vid planeringsarbete och bygglovshantering. Samt verka för att sprida information till allmänhet och fastighetsägare för att på så sett skapa förståelse för riksintresset och dess värden.

Se riksintressets avgränsning under kapitlet ”Särskild hänsyn”.

Kulturhistoriska inventeringar

Utöver den riksintressanta miljön och byggnadsminnen finns ytterligare miljöer och byggnader som är av stort kulturhistoriskt intresse. Dessa redovisas i Katrineholms kulturminnesvårdsprogram från 1988. Eftersom samhällets och tidens inställning till vad som är värdefullt ständigt ändras kan det finnas värdefulla kulturmiljöer och objekt som inte tagits med.

För att vara bättre rustade utfördes under våren 2013 en kulturhistorisk områdesbeskrivning av Sörmlands museum på uppdrag av Katrineholms kommun. Arbetet är ett komplement till det befintliga kultur-



foto: Helena Schmackenburg

minnesvårdsprogrammet. Genom inventeringen finns möjligheten att identifiera enskilda objekt och kulturmiljöer som tidigare inte varit med i den äldre inventeringen men som har höga kulturhistoriska värden.

De kulturhistoriska värden som pekas ut inom kulturmiljövårdsprogram och kulturhistorisk områdesbeskrivning ska vara vägledande i arbetet med stadens fortsatta utveckling.

Stor hänsyn ska tas vid ändring av eller vid nybyggnation av byggnader i anslutning till kulturhistorisk värdefull bebyggelse och hela kulturmiljöer så att dess värden bibehålls och förstärks.

Hur når vi målen?

Skälen att bevara kulturmiljön kan vara såväl historiska, sociala, estetiska som ekonomiska. Beroende på sammanhanget kan kulturvärden vara av lokalt, regionalt, nationellt och internationellt intresse. Synen på vad som är viktigt att bevara och vad bevarande och

utveckling är förändras ständigt. En väl hanterad kulturmiljö skapar goda livsmiljöer där både hela miljöer och enskilda kulturvärden förstärker stadens identitet och ger en rikare historia och livsmiljö.

Vid arbete med detaljplaner, områdesbestämmelser, bygglov, rivningslov och marklov är målet att förstärka och utveckla den stadskaraktär som finns och därför ska kulturmiljö vara en självklar del i vår verksamhet. Det är av stor vikt att vi vid arbete med planering och bygglovshantering funderar över vad vi väljer att bevara och varför, då de beslut vi tar idag kommer att påverka framtida generationer.

En självklar del i planeringsarbete är att skapa medvetenhet om kulturmiljöerna och kulturhistoriska värden genom att ha en väl fungerande dialog mellan länsstyrelse, kommun, politiker, fastighetsägare, näringsliv och enskilda medborgare. Genom ökad kunskap skapar vi bättre förutsättningar till ett kvalitativt bevarande och utvecklande av kulturmiljön.

Karta över fornlämningar och byggnadsminnen i staden.



KATRINEHOLMS CENTRUM

Riktlinjer

- Kommunen ska fortsätta samarbetet med fastighetsägarna och butiksorganisationer genom Citysamverkan för att utveckla citykärnan med handel och omgivande miljö.
- De offentliga rummen ska utformas attraktivt, tryggt och upplevelserikt med plats för möten, aktivitet, lek och rekreation.
- En sociotopkartering av stadens offentliga rum ska tas fram som redovisar platsernas användningsområden och vad som saknas.

Stadskärnan är kommunens mest aktivitetstäta område med bra läge för handel, restauranger, nöjen, kulturutbud, kontorsverksamheter och bostäder. Bebyggelsen och de offentliga rummen utgör en funktionell och mycket viktig del av stadskärnan, då de utgör en viktig del för hur staden Katrineholm upplevs av de som bor i och besöker staden. En levande stadskärna är en förutsättning för kommunens dragningskraft.

Resecentrum är en viktig nod i centrala Katrineholm, här sker dagligen många av och påstigningar. Det är viktigt att vi jobbar med platserna där människor byter färdväg och gör dessa attraktiva och lockande. Att förtäta stadskärnan bidrar till att vi kan skapa en attraktivare stad med fler funktioner, ett ökat utbud av service och aktiviteter som i sin tur genererar ett rikare stadsliv. Förnyelse och komplettering i stadskärnan ger underlag för ett rikare kultur- och nöjesliv, fler besöksfunktioner som i sin tur attraherar företag att etablera sig i centrum.

Alla nybyggnationer ska ske med hänsyn till kulturmiljön då stora delar av Katrineholms centrala delar är av riksintresse för kulturmiljön. Vi vill ha en stad med blandad bebyggelse där stadskärnan rymmer en kombination av bostäder och arbetsplatser som leder till att platserna är befolkade en stor del av dygnet. Det är viktigt att tänka på byggnadernas placering, närhet till vägar och kollektivtrafik samt gång- och cykelstråkens utformning. Fler bostäder och verksamheter kommer bidra till att stadskärnan blir mer levande och tryggare under alla tider på dygnet.

För att skapa den attraktiva stadskärnan krävs även inslag av grönska. Det är viktigt att vi så långt som möjligt bevarar det gröna som finns idag och vid förtätning skapar nya gröna miljöer. Trädkantade



foto: Hanna Maxstad

gator, blomsterplanteringar och gröna oaser mitt i de hårdgjorda omgivningarna mjukar upp och bidrar till förbättrad luftkvalitet, lägre hastighet i trafiken och synliggör skillnaderna mellan årstiderna samt ger stadsmiljön en mänsklig skala.

Det är mycket viktigt att stadskärnan är tillgänglig för alla. Det begränsade trafikutrymmet ska hanteras genom lägre framkomlighet för biltrafik och låg hastighet anpassad till stadens liv. Stadens inre delar ska utformas med särskild hänsyn till gående och cyklister.

I stadens centrala delar ska tillgång på parkeringsplatser finnas med tydlig skyltning var de finns och hur många platser som finns lediga.

För en livaktig stadsbild och ett levande centrum utgör torghandeln en mycket viktig komponent som vi ska värna och främja. Det är även viktigt att det finns platser för tillfälliga evenemang som konserter och marknader med mera.



foto: Johan Nygren

JÄMLIKHET, JÄMSTÄLLDHET, TRYGGHET OCH TILLGÄNGLIGHET

Riktlinjer

- *All planering av bebyggelse, transporter och offentliga miljöer ska ske ur ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv.*
- *Platsidentitet bör eftersträvas för en attraktiv stad där det är lätt att orientera sig och det är även viktigt att arbeta med kopplingarna mellan de olika målpunkterna i staden.*
- *Det ska finnas aktiviteter för olika målgrupper på de offentliga platserna i staden.*
- *Medborgardialog ska föras i alla planerings-sammanhang för att säkra den demokratiska processen och skapa ett Katrineholm för alla.*
- *Åtgärderna som föreslås i de framtagna tillgänglighetsutredningarna ska genomföras.*

Jämlikhet och jämställdhet

Katrineholm ska vara en stad för alla. En stad där människor ska ha samma rättigheter, skyldigheter och möjligheter och behandlas lika oavsett ålder, kön, etnicitet, religion, ekonomisk eller social ställning.

Katrineholm är idag en relativt segregerad stad med stadsdelar där bebyggelsen är mycket ensidig. Det skapar klyftor mellan olika grupper i staden. Detta är ett generellt problem som förekommer över hela landet. Översiktsplanen ska utifrån dessa förutsättningar ge riktlinjer för hur vi skapar en jämlik stad där alla lever på lika villkor.

De sociala aspekterna bör integreras i den fysiska planeringen för att skapa ett socialt hållbart samhälle där medborgarnas delaktighet och engagemang främjas oavsett bakgrund. Planeringen och byggandet av nya bostäder ska ske så att integrationen mellan olika samhällsgrupper gagnas.

Jämställdhet fokuserar på lika villkor mellan kvinnor och män till skillnad från begreppet jämlikhet som handlar om alla människors lika värde oavsett kön, ras, etnicitet, social tillhörighet med mera. Jämställdhet handlar om att kvinnor och män ska kunna forma samhället och sina liv på lika villkor och med samma möjligheter oavsett kön.

Detta är grunden till vår svenska jämställdhetspolitik. Kvinnors och mäns behov ska i lika stor utsträckning tas hänsyn till när vi bygger och planerar framtidens samhälle. Villkor och livsmönster skiljer sig för kvinnor och män och det är en viktig insikt att

ta hänsyn till i planeringen. Det handlar om skillnader vad gäller mäns och kvinnors tidsanvändning i vardagen, känslan av trygghet i det offentliga rummet, hur man väljer att bo, resvanor och pendlingsmönster samt fördelningen av betalt och obetalt arbete.

Kvinnor går, cyklar och åker kollektivt i större utsträckning än vad män i allmänhet gör. Detta innebär att kvinnor i högre grad än män är beroende av väl utbyggda gång- och cykelvägar med hög kvalitet, liksom att de har större nytta av en kollektivtrafik med hög turtäthet.

Tillgänglighet för alla samhällsgrupper, genom en väl utbyggd kollektivtrafik, tillgång till parker och natur, offentliga platser, service och allmänna rum där alla är lika välkomna är vägar mot det jämlika samhället. En tät stad skapar bra förutsättningar för korta avstånd och färre resor samt fler trygga och upplysta stadsmiljöer och stråk vilket gynnar kvinnors behov. Vi vill satsa på att förbättra möjligheterna och underlätta för alla att gå och cykla i Katrineholm. Satsningar på gång- och cykel förenklar för de som redan går och cyklar mycket idag som kvinnor, barn och gamla men skapar även förutsättningar för att fler kan ändra sina resvanor.

Vi ska vid all planering tänka utifrån ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv. Det är viktigt att i tidigt skede i alla planeringssammanhang försöka skapa delaktighet och föra dialog med medborgarna. Vi ska så långt som möjligt i våra samrådsprocesser arbeta uppsökande och finnas på olika platser i staden. Dialogerna ska bidra till ett Katrineholm som är till för alla.

Trygghet

Trygghet i den fysiska planeringen handlar om människans plats i det offentliga rummet. Att inte känna obehag vid vistelse i det som ska vara allas vårt vardagsrum, de gemensamma gatorna, torgen och parkerna. Här har den fysiska planeringen och stadens utformning en stor betydelse.

Forskning visar att kvinnor oftare än män känner sig otrygga när de befinner sig i det publika rummet. Viktiga faktorer för att öka känslan av trygghet i staden är bebyggelsens täthet. Stora avstånd och mellanrum kan ofta inge en otrygghetskänsla till skillnad från kortare avstånd. Genomtänkt belysning av gång- och cykelstråk är också viktigt. Tydlig skyltning och en begriplig struktur i staden innebär även det en högre trygghetsfaktor.

Det är inte minst viktigt att exempelvis hållplatser för kollektivtrafiken och stadens parker utformas så att de upplevs som säkra och trygga även under den

delen av dygnet och året då det är mörkt.

Samtidigt som översiktsplanens framtagande pågår arbetet med en ljusplan för Katrineholm. Syftet med denna är att skapa en samsyn och ta ett helhetsgrepp vad gäller belysningsfrågor för att stärka stadens och kommunens identitet, öka orienterbarheten och trygghetsupplevelsen.

Trygghetsvandringar har genomförts med olika teman i staden och det arbetet ska även i framtiden fortsätta och resultaten ska följas upp.

Tillgänglighet

Tillgänglighet i fysisk planering handlar om hur väl anpassad den byggda miljön är för personer med funktionsnedsättning. En ökad tillgänglighet handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället på lika villkor för alla.

Samhället ska vara tillgängligt för alla även för personer med funktionsnedsättning. Dessa funktionsnedsättningar finns hos cirka 10 procent av Sveriges befolkning och är framför allt vanliga hos äldre. Vi lever allt längre, vilket innebär att andelen personer som är över

65 år ökar, och förväntas även fortsätta att öka. Kraven från den äldre befolkningen på en attraktiv stad som är tillgänglig kommer att öka.

Vid all nybyggnation och förändringar i den byggda miljön är det viktigt att se på helheten gällande den fysiska tillgängligheten och möjligheten att förflytta sig. Det gäller både det offentliga rummet samt publika lokaler och i hemmet. Det är viktigt att titta på hela stråk i staden för att få en gemensam helhetslösning. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa butiker och lokaler förutsätter ett bra samarbete mellan fastighetsägare och kommunen.

Målet i Katrineholm är att planera för god tillgänglighet vid utförandet av alla fysiska åtgärder. Om vi planerar för alla och utgår från funktionsnedsatta kommer det att underlätta för fler i samhället.

Tillgänglighetsutredningar har tagits fram bland annat för centrala Katrineholm och det är av stor vikt att genomföra åtgärder enligt utredningarna.

För en ökad tillgänglighet krävs även att vi jobbar med bättre skyltning i staden som även är anpassad för personer med nedsatt syn.



foto: Hanna Mavstad

BELYSNING OCH LJUSSÄTTNING

Riktlinjer

- Pågående arbete med ljusplanen för Katrineholms kommun ska avslutas.

Belysning och ljussättning används för att framhäva stadens karaktär så att den blir tydlig, föränderlig och intressant. Det har stor betydelse för stadens rum, estetik, trygghet, säkerhet och välbefinnande. Ljuset har inte bara funktionen som vägvisare utan skapar även effekter och betonar en del av stadens fina byggnader, platser, konstverk med mera.

Belysningen ska medverka till att hålla ihop och markera stadsrummen och ge staden karaktär. Den ska bidra till ökad orienterbarhet och upplevelserikedom. Forskning visar att fler kvinnor än män känner sig otrygga i stadens offentliga rum. En bra ljussätt-

ning för tryggare platser är därför viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv.

Parallellt med översiktsplanen upprättas under 2013/2014 en ljusplan för hela kommunen. Syftet med ljusplanen är att skapa en samsyn och helhetssyn när det gäller belysningsfrågor för att stärka stadens och kommunens identitet samt öka orienterbarheten och trygghetsupplevelsen. Ljusplanen ska ge en samlad bild och är en förutsättning för att kunna skapa en bra ljussättning i hela kommunen.

Ljusplanen ska ge allmän information om hur ljuset fungerar och vad som är viktigt vid belysningsarbete samt riktlinjer och specifikationer som ska användas i kommunens belysningsplanering. Ljusplanen ska visa vilka värden som är viktiga vid ljussättning av Katrineholms kommun. Den ska ge en helhetsbild av vad som ska åstadkommas med ljussättning. I ljusplanen kommer även övergripande principer för ljussättning presenteras.

foto: Truls Olm



DET GRÖNA KATRINEHOLM

Riktlinjer

- *En grönstrukturplan ska tas fram för staden.*
- *För att ytterligare komplettera en grönstrukturplan bör en sociotopkartering av stadens offentliga rum göras.*
- *Värdefulla gröna stråk genom staden ska bibehållas och utvecklas i syfte att förbättra framkomlighet, tillgänglighet och biologiska samband.*
- *Vid ianspråktagande av grönytor vid nybyggnationer ska förlusten av grönska kompenseras exempelvis genom anläggande av en ny park eller förbättringar av den befintliga gröna miljön.*
- *En grönytefaktor ska införas för nyexploateringar.*

Parker, offentliga platser, grönområden och vattendrag är viktiga delar i en stad. Förutom att de utgör miljöer för möten och rekreation samt stråk för gående och cyklister bidrar de till att befintlig och ny bebyggelse i staden bättre anpassas till ett förändrat klimat. Grönområden infiltrerar regnvatten och kan vid häftiga skyfall tjäna som översilningsytor, det vill säga att de kan ta emot och behålla vattnet under en tid. De skyddar

från skadligt UV-ljus, renar luften genom att ta upp vissa föroreningar och filtrerar luften från små partiklar, dämpar buller och jämnar ut temperaturen under sommarens varma dagar.

Grönområden och vattendrag med länkar till stadens omland stödjer och utvecklar den biologiska mångfalden i staden. Dessa kan också tjäna som naturliga stråk för rörelse ut i den omgivande naturen. Dessutom är parkerna och stadens övriga grönytor viktiga ur en social hållbarhetsaspekt då dessa fungerar som alla Katrineholmarnas trädgård, barn som vuxna, och kan utgöra en utjämnande faktor och delvis kompensera för ekonomiska och sociala skillnader som annars kan ha en negativ inverkan på folkhälsan.

Än viktigare är det att värna om dessa andningshål i en tät stad. Fler människor på samma yta innebär ett behov av både nya grönytor och en utveckling av de befintliga. I framtidens Katrineholm ska parkerna vara gröna oaser där invånarna kan uppleva lugn och ro, ostördhet och avkoppling. De utformas med plats för möten, aktivitet och rekreation. Målet är att alla invånare ska ha tillgång till ett grönområde inom 300 meter från sin bostad eller arbetsplats för att dagligen kunna utnyttja de rekreativa värden som dessa kan erbjuda.



foto: Kjell Petterson

Områden för odling i nya bostadsområden bör tillskapas. Alla Katrineholmare ska ha tillgång till ett brett utbud av gröna områden av god kvalitet i anslutning till sin bostad, arbetsplats och skola. En god standard innebär tillgång till mindre park- och skogsområden nära bostaden och arbetsplatsen, till större parker i stadens centrala delar och till naturområden i närhet till staden som ger möjligheter till längre vistelser och strövtåg.

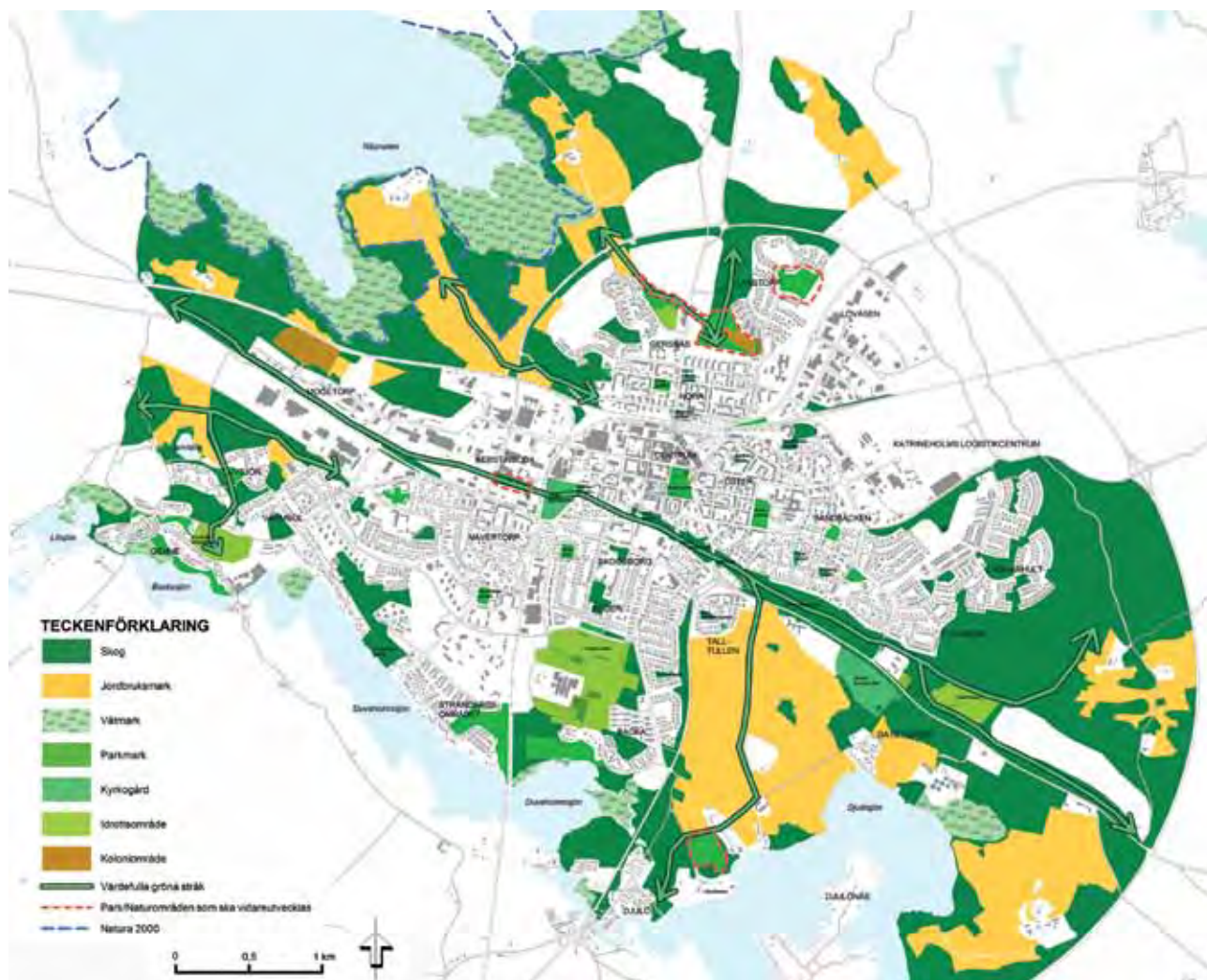
Grönområden och parker som har en mycket låg utnyttjandefrekvens och alltså inte är viktiga för rekreationen och/eller den biologiska mångfalden kan dock komma att få en ny användning.

En grönstrukturplan ska tas fram för stadens grönområden där en detaljerad inventering och analys av ytorna ingår. Grönstrukturplanen ska även föreslå en grönytefaktor för nyexploateringar i staden. Grönytefaktor är ett viktigt styrinstrument för att

säkerställa grönskande närmiljöer i staden. Det mäts som ett genomsnittligt värde för hela fastighetens yta. Ytan värderas utifrån vilka förutsättningar som erbjuds för växtlighet, lokal dagvattenhantering samt det lokala mikroklimatet. Det kan exempelvis handla om andelen grönska på mark, på tak, på väggar eller träd i förhållande till bebyggelsen.

Parker och andra grönområden fyller viktiga sociala, ekologiska och kulturella funktioner i Katrineholm. Under senare tid har städernas grönområden uppmärksamrats alltmer och framförallt deras mångfunktionella betydelse för att bidra till hållbara städer. Gröna områden ger möjlighet till rekreation, avkoppling, upplevelser, sociala möten, lek, motion, rehabilitering och odling. Att ha nära till grönområden är framförallt viktigt för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

Grönkarta för Katrineholm, en större version finns som bilaga till översiktsplanen.



Bevara och utveckla befintliga park- och naturområden

Stadens parker

Parkerna är stadsmiljöns lunga – ett vardagsrum för social samvaro, rekreation och lek. Katrineholm som ”Trädgårdsstaden” är ett begrepp som är välkänt runt om i vårt land, mångfalden av blommor, buskar och träd ingår i en medveten strävan att skapa en god livsmiljö. Blommor skänker trivsel och glädje. Därför blomstrar många av våra parker från tidig vår till sen höst.

De centrala parkerna bör rustas upp och förstärkas gällande deras innehåll och attraktivitet för att kunna uppfylla invånarnas behov av mångfunktionella andningshål i staden.

foto: Lena Hammarbäck



Värdefulla gröna stråk och naturområden

Tillgången till större grönområden för rekreation och naturvård ska säkras runt om staden och tillgängligheten till dessa förbättras. Den skogsbeklädda ås som sträcker sig rakt igenom Katrineholms stad och till stora delar är intakt är mycket viktig för vår stad. Åsen ska ha en markant prägel på staden som grönstråk och grön nerv med möjlighet till att vandra. Gångstråk bibehålls och nya utvecklas för att främja Katrineholmarnas hälsa och vilja till motion.

Möjligheterna att ta sig utanför den nordvästra förbifarten bör förbättras liksom de befintliga promenadvägarna som idag finns mellan Näsnaren och den norra stadsdelen. Fler alternativa vägar bör om möjligt skapas liksom tillgängligheten för alla bör förbättras.

Stadens gröna kilar länkar samman stadens grönstruktur med omgivande natur och rekreatiomsområden. Dessa ska värnas och utvecklas så att de gröna sambanden kvarstår och förbättras.



foto: Lena Hammarbäck

Kommunen bör aktivt skydda och även vidareutveckla värdefull rekreatiomsmark i form av parker och naturområden. Den grönstrukturplan som ska tas fram bör ta ett helhetsgrepp där även de planerade utbyggnadsområdena inkluderas för att inga intressen och viktiga aspekter ska hamna i kläm vid en exploatering. Exempel på värdefulla platser att ta hänsyn till är badplatser, picknickplatser, lekytor och skolskogar. En sociotopkartering av stadens offentliga rum ska tas fram som redovisar platsernas användningsområden samt visar hur frekvent platserna används.

Stora såväl som mindre naturområden – som inte kan beskrivas som parker – behandlas med respekt för deras natur-, rekreatioms- och sociala värden. Vissa har stor betydelse som gröna lungor, friområden, skolskogar eller som livsmiljöer för sällsynta arter.

Särskilt bevarandevärda grönområden är den del av grönstrukturen som genom sina höga värden, sitt läge, sitt sammanhang eller sin distinkta form bör bevaras och utvecklas i sin helhet. Det långsiktiga målet är att värdefulla landskap, naturmiljöer och arter bevaras.

Barnens skog i den norra stadsdelen

I samband med stora nybyggnationer i den norra stadsdelen av Katrineholm krävs varsamhet om de grönytor som sparas och även en kvalitetshöjning av de kvarvarande ytor. Konceptet Barnens skog bör i och med det vidareutvecklas och kvaliteten höjas på de ytor som bevaras. Tillsammans med det befintliga koloniområdet ska en stadsdelspark anläggas med flera funktioner som kan fungera som den mötesplats som idag saknas i de norra delarna av staden.

Aktivitetsområde södra Djulö

I anslutning till camping, bad och Stora Djulö kan med fördel ett aktivitetsområde utvecklas inom det som idag mest består av en stor gräsyta. Här finns möjlighet att erbjuda ett attraktivt utflyktsmål med något för alla åldrar. Plats för lek, spontanidrott, grillplats och rekreation kompletterar denna del av Katrineholm och de aktiviteter som området redan har att erbjuda. Dessutom förlängs säsongen för området som utflyktsmål från sommarhalvåret till att det kan nyttjas även under resten av året.

Skolskogar

Vissa grönområden ska betraktas som särskilt bevarandevärda utifrån sitt läge i närheten av en skola eller en förskola. Barns motorik, koncentrationsförmåga med mera förbättras markant vid lek i naturen. Skogen ska också ses som en viktig pedagogisk resurs.



foto: Johan Nygren

Nya park- och naturområden

När nya bostadsområden byggs i den växande staden är det viktigt att skapa nya grönytor eller höja kvaliteten på de grönytor som finns där idag genom att ta tillvara på möjligheter och outnyttjade resurser.

Ny stadsdelspark på Lasstorp

I och med anläggandet av det nya bostads- och verksamhetsområdet mellan Lasstorp och Lövåsen (se markanvändningskarta område BV2) tas en stor del av den obebyggda marken i den delen av staden i anspråk. Kvar blir en yta ungefär lika stor som stadsparken som idag består av gräs och buskmark.

Placeringen av grönytan gör att den istället bör omvandlas till parkmark med möjlighet till spontanidrott, avkoppling, lek och odling. Den kan som sådan bli en mötesplats för den delen av staden och fungera som en grön oas för invånarna.

Kanalstråket på norr

Katrineholms stad omges till stora delar av vatten men trots det är vattenkontakten svår att hitta i staden då vattnet inte är närvarande i de centrala delarna. Det är därför viktigt att ta tillvara de möjligheter till vattenkontakt som erbjuds. Genom de norra stadsdelarna sträcker sig idag ett öppet dagvattendike. Denna möjlighet bör tas tillvara och omvandlas till ett attraktivt kanalstråk som binder samman stadsdelen Norr med stadsdelen Gersnäs och vidare underlättar att ta sig ut i naturen runt Näsaren.

Vidareutveckling av åsen genom staden

I och med omlokaliseringen av kommunens vattentäkt öppnas det upp möjlighet att tillgängliggöra ytterligare en del av åsen för allmänheten.

ODLING I STADEN

Riktlinjer

- I samband med detaljplanering av nya bostadsområden ska behovet av nya odlingslotter övervägas.



foto: Johan Nygren

Katrineholm har en lång tradition som en grön trädgårdsstad och ambitionen är att det ska fortsätta så. En hög exploatering ställer höga krav på en grön omgivning. En så kallad grönytefaktor bör finnas med i planeringen av varje nytt område och stadsodling på innergårdar, i parker och på gröna tak är ett par av sätten att förverkliga den framtida trädgårdsstaden Katrineholm.

I ett hållbart samhälle blir lokalt producerade livsmedel en attraktionskraft liksom odlingslotter inne i staden och i stadens omland. Genom ett minskat avstånd mellan jord och bord ökar allmänhetens kunskap om vad vi äter, om naturen och vilken påverkan vi har på vår omgivning. Stadsodling kan spela en viktig roll både vad gäller social hållbarhet och den biologiska mångfalden i staden och det är dessutom klimatsmart. En grön närmiljö bidrar till välmående kommuninvånare och en kreativ och utvecklande stad.

Intresset för stadsodling ökar i Sverige och i övriga Europa. I de fall då flerbostadshus planeras i staden bör därför möjligheterna övervägas till odlingslotter på den egna bostadsgården. Koloniområden för odling kan etableras på bra odlingsmarker. Befintliga odlingsområden bör förbättras. I Katrineholms stad finns två etablerade koloniområden, Lasstorp och Mogetorp.



JORDBRUKSMARK

Riktlinjer

- Vid byggnation på jordbruksmark bör de konsekvenser som detta får för landskapsbilden och matproduktionen kompenseras. Kompensationen kan innebära tillskapande av odlingsmöjligheter i bostadsområden, anläggande av en ny park eller lekplats med mera.

Odlingslandskapet som idag sträcker sig in mot centrum är speciellt för Katrineholm. Där finns det populära området i de norra delarna som sträcker sig ut mot Catrineholms gård och Näsnaren liksom Djulö gårde i sydöst, båda inom 700 meter från centrum.

Viktigt är att det levande odlingslandskapet får utrymme och kan utvecklas. Minskad areal för lantbrukaren kan innebära att odlingslandskapet inte kan brukas på grund av för låg lönsamhet. Byggnation på jordbruksmark bör därför vägas mot de konsekvenser som detta får för landskapsbilden och matproduktionen och kompenseras. Kompenseringen kan handla om möjlighet att odla i bostadsområdena, anläggande av en ny park eller lekplats med mera.

Både området ut mot Näsnaren och Djulö gårde är förutom dess kvalitéer som stadsnära jordbruksmark även viktiga som rekreationsområden.

DET BLÅ KATRINEHOLM

Riktlinjer

- För att förbättra sjöarnas ekologiska status bör en plan tas fram för att kunna se vilka åtgärder som behövs för att nå god ekologisk status till 2021.
- För förbättrade rekreationsmöjligheter i närheten av sjöarna bör arbetet med att göra dem tillgängliga fortsätta. Exempelvis genom att skapa fler leder.
- Inom område för grundvattenförekomst bör ej lokalt omhändertagande av dagvatten föreskrivas.

Vattenmiljöer är en betydelsefull tillgång för biologisk mångfald och har ur rekreationssynpunkt unika värden. Vatten medför möjligheter att utöva en rad aktiviteter såsom fiske, bad och segling med mera och har även en avstressande och rogivande effekt på människor.

Sjöarna och vattendragen påverkas av mänskliga aktiviteter som vattenreglering, rensningar och exploatering. Detta kan ofta stå i konflikt med vattendragens naturvärden som många gånger beror på

naturliga flöden och variationer i vattennivåerna. Utsläpp av miljögifter, försurande ämnen eller näringsämnen får även de konsekvenser för vattenmiljöernas välmåga och vår möjlighet att utnyttja de resurser som är knutna till vattnet.

Många växt- och djurarter är beroende av att vattendragen får flöda fritt, och att vattenståndet kan variera naturligt. Detta kan komma i konflikt med vår önskan att bygga nära stranden eller reglera vattenflödet för kraftverkens behov. I vissa områden måste vi skydda vattenmiljöerna från sådana verksamheter, och från jord- och skogsbruk.

Inom EU finns det sedan år 2000 ett gemensamt regelverk (Vattendirektivet) som ska säkra en god vattenkvalitet i Europas yt- och grundvatten. Direktivet ställer krav på att EU:s medlemsländer arbetar på ett gemensamt sätt med inriktning på att minska föroreningar, främja hållbar vattenanvändning och förbättra tillståndet för vattenberoende ekosystem.

Den europeiska modellen utgår från avrinningsområden, vattnets naturliga väg genom landskapet, istället för administrativa gränser, till exempel kommungränser.

Sverige är indelat i fem vattendistrikt. Vi ingår i Norra Östersjöns vattendistrikt som sträcker sig från



foto: Djuvöbadet, Lena Hammarbäck

Dalälven i norr till Bråviken i söder och från Kilsbergen i väster till skärgården i öster.

Till ytan är Norra Östersjöns vattendistrikt det minsta, men har med sina knappt tre miljoner invånare den största befolkningen. Stora delar av distriktet präglas av den påverkan som mänskliga verksamheter har medfört och effekterna kan avläsas i tillståndet i vattenmiljöerna.

Vattendirektivet omfattar alla sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten. Av praktiska skäl har en nedre storleksgräns satts för vilka vatten som fått fastställda miljö kvalitetsnormer. Dessa kallas för vattenförekomster.

En miljö kvalitetsnorm uttrycker den kvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Det övergripande målet är att alla vattenförekomster ska ha god vattenstatus år 2015, eller senast till år 2027. Detta gäller både biologiska och kemiska förhållanden i ytvatten samt en god grundvattenstatus. Normerna tillämpas till exempel när myndigheter och kommuner utövar miljö tillsyn eller vid samhällsplanering. Vattenmyndigheterna har tagit fram åtgärdsprogram för varje vattendistrikt som redovisar vad kommuner och myndigheter behöver göra för att distriktets vatten ska uppnå miljö kvalitetsnormerna.

Riksdagens definition av miljö kvalitetsmålet är:

Sjöar och vattendrag har minst god ekologisk status eller potential och god kemisk status i enlighet med förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön, och "Sjöar och vattendrag ska vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer ska bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljö värden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion ska bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas."

Nuläge

Näsnaren och Lilla Näsnaren

Näsnaren och Lilla Näsnaren är belägna strax nordväst om Katrineholms stad och sjöarna förbinds av en å. Utloppet från Näsnaren går via en regleringsdamm vid Sjöholm till Kolsnaren. Bägge sjöarna är grunda och näringsrika med ett medeldjup på cirka 1 meter där största uppmätta djup är 1,7 meter. Sjöarna är starkt påverkade av tidigare sjösänkningar och av avloppsutsläpp. Större delen av sjön Näsnaren är belägen i Katrineholms kommun och en mindre del i Vingåkers kommun.

Sjöarna är omgivna av olika naturtyper såsom löv- och barrsumpskog, äldre blandskogar, strandängar,

ekhagar med mera. Näsnaren, liksom ett område i anslutning till Näsnaren, med äldre blandskog med mera ("Tornskogen") är Natura 2000-område enligt fågeldirektivet och habitatdirektivet.

I sjöarna finns ett rikt fågelliv och det är en av de bästa fågellokalerna i Sörmland, för både häckande och rastande fåglar. Under höstarna kan upp till 5 000 fåglar ses rasta i sjöarna. Den varierade naturen i övrigt runt sjöarna ger förutsättningar för ett rikt växt- och djurliv. Flera hotade arter finns i området samt flera kulturintressanta platser. Bebyggelsen varierar från torp till herrgård.

Inom området finns flera anordningar för det rörliga friluftslivet, vid Näsnaren finns ett fågeltorn. Under 2009 färdigställdes en naturstuga med torn. Till denna leder en iordningställd vandringsled för rörelsehindrade. Vid Lilla Näsnaren finns en plattform och flera stigar och promenadvägar genomkorsar området. Närheten till staden och den varierade naturen med det rika fågellivet, har gjort området till ett mycket populärt strövområde.

Området används en hel del av skolor och förskolor för utflykter. Den nygjorda naturstugan medför stora möjligheter för föreningar och kommunen att ordna aktiviteter inom området.

Nyköpingsån

Söder om staden passerar Nyköpingsån och den utvidgar sig till fyra sjöar. Från utloppet av Viren via Lillsjön, Backasjön, Duveholmssjön och Djulösjön. Det finns två dammar, vid Genne och Djulökvarn där reglering av vattenståndet sker. Vid dammen i Genne utvinns el.

I sjösystemet finns två iordningställda badplatser, den ena i Duveholmssjön och den andra i Djulösjön. Båda har bra vattenkvalitet och badet i Djulösjön uppfyller kraven för Blå flagg som är en internationell utmärkelse för stränder. Genom sjösystemet går en mycket populär kanotled. Nyköpingsåns vattenkvalitet har även betydelse för hur miljö målet Hav i balans samt levande kust och skärgård kan uppfyllas.

Lillsjön

Lillsjön är en grund, näringsrik mindre sjö och där fanns tidigare vattenintaget för Katrineholm. I den östra delen finns bebyggelse, i övrigt består omgivningen av odlingsmark och skog. Den norra delen av sjön är till stora delar igenväxt med vass. Här finns ett ganska rikt fågelliv. Sångsvan, brun kärrhök och rördrom har häckat i sjön. Det är lätt att röra sig runt sjön på befintliga vägar och omgivningarna är välbesökta.

Backasjön

Backasjön är en grund näringsrik sjö. Bebyggelse finns norr om sjön, i övrigt dominerar skogsmark. Stora vassbälten finns i norra och södra delen av sjön och fågellivet är inte speciellt rikt. Under vintern kan en del övervintrande fåglar ses, då där ofta finns öppet vatten. En nyanlagd vandringsled (2012) runt sjön, har gjort sjön mer tillgänglig. Leden har blivit mycket populär och används redan i stor utsträckning. Sjön med omgivning har stor betydelse för rekreation och det rörliga friluftslivet.

Duveholmssjön

Duveholmssjön är en långsmal näringsrik sjö, som delas av järnvägen. Större delen av den östra stranden är bebyggd, förutom delen öster om järnvägen. I norr finns Värmbols industriområde. Här fanns tidigare bland annat en massafabrik och träimpregnering. Vid undersökningar av området har inga föroreningar i sjön kunnat hittas från verksamheterna. Väster om sjön finns åkrar, skog och sankmarker med enstaka bostadshus.

En del ovanliga fågelarter häckar regelbundet vid sjön som fiskjuse och rördrom. På senare år har vattenpest spridit sig i sjön som är en kärleväxt som lever helt nedsänkt i vatten. Vattenpest växer snabbt och kan breda ut sig över stora ytor. Detta gör att den kan konkurrera ut andra vattenväxter.

Öster om järnvägen har området iordningsställts med vandringsleder och bänkar och blivit ett populärt strövområde. Utloppet via Svartbäcken har rensats och här har skapats en vattenspegel som ökat områdets attraktionsvärde.

Djulösjön

Djulösjön är en näringsrik sjö som domineras av odlingsmark i norr och skogsmark i söder. Bebyggelse finns främst på Djulönäs och är en blandning av permanent- och fritidsbebyggelse. I norr finns Rosenholms reningsverk. En del vassbälten finns i söder och nordost, något rikare fågelliv finns inte. Vid sjön finns flera anordningar för friluftsliv som camping, badplats, stora grönytor, båtplatser, kanotuthyrning med mera. Här finns även Djulö värdshus med servering och evenemang. Allt detta gör att området är mycket välbesökt, speciellt sommartid.

Luvsjön

Luvsjön är en mindre delvis näringsrik sjö. Den är belägen i Luvsjöområdet väster om staden. Ursprungligen lär den vara en gammal lertäkt. När Luvsjöområdet exploaterades med bebyggelse, så gjordes sjön mer tillgänglig. Delar av stranden röjdes, bryggor byggdes, gångvägar och gräsytor ordnades. Utloppet ändrades från ett rakt dike till en mer naturlig fåra.

Påverkan och åtgärder

Av vattnen i närheten av staden så är Näsnaren, Duveholmssjön, Djulösjön och Nyköpingsån klassade som vattenförekomster enligt EU:s vattendirektiv. Inga av dessa klarar kraven på god ekologisk status bland annat beroende på övergödning. Lillsjön och Backasjön bedöms inte heller klara kraven på god ekologisk status. Näsnaren är den sjö som idag har sämst status. Kravet på god ekologisk status ska vara nått till 2015, men bedömningen har gjorts att det inte är rimligt att nå detta förrän 2021. Påverkan på sjöarna är idag stor. De är påverkade av sjösänkningar (Näsnaren) och regleringar.

Utsläpp av avloppsvatten från staden skedde tidigare till Näsnaren innan Rosenholms reningsverk byggdes. Allt dagvatten från staden rinner ut i någon av sjöarna, till exempel består en stor del av tillrinningen till Näsnaren av dagvatten. Dagvattnet är till stora delar förorenat med olja, metaller och näringsämnen. Påverkan från odlingsmark och skogsmark bedöms som liten.

För att förbättra sjöarnas ekologiska status bör en plan tas fram för att kunna se vilka åtgärder som behövs för att nå god ekologisk status till 2021. Fokus bör vara på bland annat dagvatten, vattenstånd och behov av restaureringsåtgärder.

För förbättrade rekreativmöjligheter i närheten av sjöarna ska arbetet med att göra sjöarna tillgängliga fortsätta genom bygga ut fler leder som binder samman och länkar ihop redan befintliga vandringsleder.

foto: Katrineholms kommun



Grundvatten

Grundvatten förekommer så gott som överallt i marken, i såväl jordlager som berggrund. Det har stor betydelse för både människan och naturen. Dess kvalitet påverkar även ytvatten och våtmarker. Mängden grundvatten är beroende av nederbörd och infiltration, tillgångarna varierar därför under året och från år till år.

Det finns mängder med mänskliga aktiviteter som hotar grundvattnets kvalitet och tillgång. Föroreningar från vägar, läckande deponier, industrier, avlopp och jordbruk är några av de faktorer som bidrar till föroreningar av grundvattnet. Därför är det viktigt att bevara och skydda åsavsnitt med god grundvattentillgång för att säkerställa framtida vattenförsörjning.

Katrineholmsåsen

I Katrineholm är den största grundvattenförekomsten lokaliserad längs åsen centralt i staden. Grundvattenmagasinet består av en sand- och grusförekomst och där finns mycket goda uttagsmöjligheter.

Grundvattenförekomsten har 2009 enligt miljökvalitetsnormerna klassificerats som God kemisk grundvattenstatus och som God kemisk status. Dock finns det inom och intill förekomsten drygt 15 förorenade områden (MIFO-objekt), som behöver utredas vidare, såsom verkstäder, ytbehandlare och bensinstationer.

Inom område för grundvattenförekomst, det vill säga Katrineholmsåsen, ska kommunen verka för att dagvattnet ej tas omhand lokalt och infiltreras utan att det istället ska ledas från området.

Karta som visar Katrineholms största grundvattenförekomst.

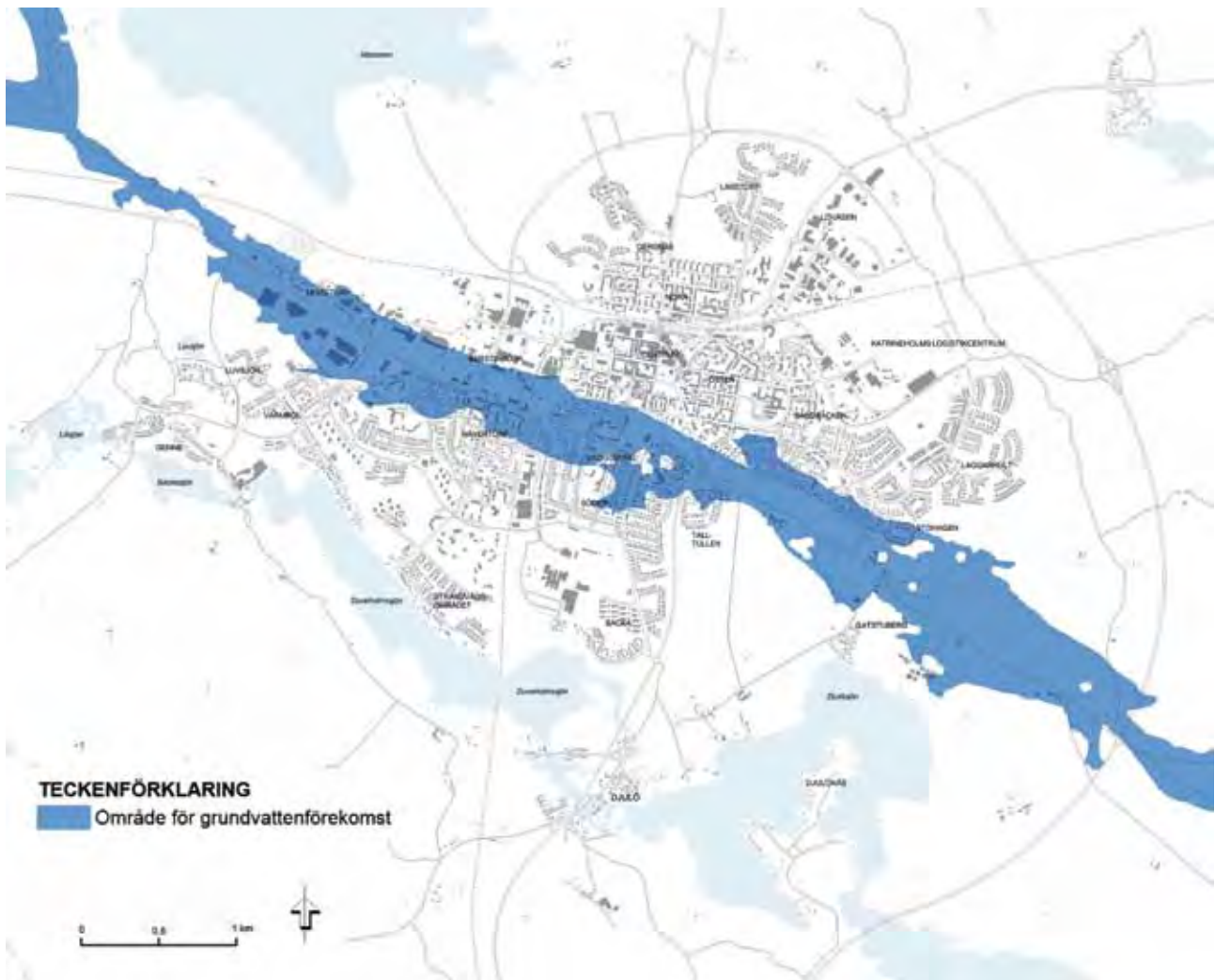




foto: Sara Eresund

KULTUR OCH TURISM

Riktlinjer

- För att skapa platser med identitet ska kommunen arbeta med offentlig konst i utemiljön, parker, torg, gator och lekplatser.
- Kulturstråken i staden ska utvecklas från väst till öst och från norr till söder.

Katrineholms kommun har i Vision 2025 valt att bland annat lyfta kulturliv och föreningsliv som två viktiga faktorer för att skapa en attraktiv kommun. Ett bra kulturliv skapar förutsättningar för inflyttning till kommunen och stärker folkhälsan hos kommunens invånare.

Offentlig konst

Katrineholms kommun har genom beslut sedan 2006 avsatt investeringsmedel för konstnärlig utsmyckning av det offentliga rummet. Genom beslutet har kommu-

nens syn på konsten som uttryck stärkts och betydelsen av dess närhet till kommunens invånare har ökat.

I medborgardialogen framkom det hur värdefull den offentliga konsten kan vara för orienterbarheten och igenkännandet av platser i staden. I intervjuerna med barn framkom att många platser var svåra för barnen att identifiera när de bara fick höra platsens namn. När de däremot fick veta ett speciellt föremål på platsen som till exempel ett konstverk så visste barnen precis vilken plats det var.

Den offentliga konsten skapar en identitet och attraktionskraft till det offentliga rummet. Hittills har kommunen i huvudsak placerat konsten vid stadens infarter och i stadens centrum. Den offentliga utsmyckningen vid stadens infarter bidrar till en identitetsskapande och attraktiv entré för Katrineholmarna och hitresande gäster. Den konstnärliga utsmyckningen i centrum skapar en attraktiv stadsmiljö i centrala Katrineholm

samt blir naturliga mötesplatser och träffpunkter. I framtiden blir det aktuellt att även arbeta med den offentliga gestaltningen i kommunens olika stadsdelar och parkområden för att även här skapa attraktiva mötesplatser med identitet som ger trygghet och lustfylldhet för kommunens invånare.

Det finns ett behov av att se över lek- och aktivitetsparker och låta dessa få tematiska konstnärliga gestaltningar.

Scen- och kulturlokaler

Det finns idag en rad olika lokaler och platser i staden som är viktiga för kommunens kulturliv. Här driver kommunen, föreningar och fria kulturutövare aktiv kulturverksamhet. Dessa lokaler har en stor och viktig roll för Katrineholms kulturliv. En projektgrupp med representanter för kommunen och föreningslivet är tillsatt för att kartlägga lokalerna och dess funktioner i framtiden. Tanken är att dessa lokaler och platser ska bindas samman och bilda kulturstråk i stadsrummet.

Viktiga platser som skapar ett kulturstråk från väster till öster är DuD/Teater K, Kulturhuset Ängeln, Musikens Hus, Kulturskolan, Stadsparken med scen och Perrongen/Lokstallet. Det finns behov av att stärka kulturen i väster runt Nyhemsområdet/Näver-

torp, där till exempel Nyhemskolan kan bli en mötesplats för kultur och fritid. Även i de östra delarna kan stråket försträkas med en utveckling av Lokstallet. Det saknas idag helt lokaler med kulturverksamhet i de norra stadsdelarna. Därför börjar kulturstråket från norr till söder vid kulturverksamheterna i Godsmagasinet, därefter Kulturhuset Ängeln, Tallåsaulan, Duveholmsgymnasiet, Sportscentrum (som har möjligheter till stora kulturarrangemang) och Djulöområdet. Framtidens utveckling bör läggas i de norra stadsdelarna och Djulö. De två stråken får en tydlig mittpunkt i Kulturhuset Ängeln.

Lokstallet bör lyftas fram med utveckling på utomhusscenen och kulturlokaler i de övriga stallarna. Här finns också ett behov av att titta på utomhusmiljön runt lokstallet med färdigställande av skateparken. Möjlighet till utveckling finns inom streetkulturen med aktivitetspark för ungdomar (graffitivägg, parkour, basket, klättervägg med mera).

Djulöområdet bör utvecklas och stärkas som en attraktiv mötesplats för kultur- och evenemangsaktiviteter i samarbete med platsintresserade entreprenörer, föreningar och kulturutövare. Genom årliga skulpturutställningar med inköp av konstverk skapas här en plattform för en permanent skulpturpark i området.

Karta över befintliga målpunkter för kulturverksamhet, vilka områden i staden som behöver förstärkas med kultur och hur kulturstråken i staden är tänkta.



Konst- och kulturhändelser i stadsrummet

I Katrineholm genomförs en rad kulturaktiviteter av kommunen, föreningar och fria kulturutövare i det offentliga rummet. Här kan nämnas Kulturnatt, Nationaldraget, Valborgsfrändet, Midsommarfrändet, Katrineholmsveckan med flera som årligen återkommande mycket uppskattade dagar. Men det finns också viktiga kulturhändelser i det offentliga rummet som är av engångskaraktär där olika konstformer har fått utrymmen. Dessa har blivit viktiga och omtyckta inslag i Katrineholms kulturliv och bör därför utvecklas och stödjas genom samarbete.

Föreningslivet

Katrineholm har idag ett aktivt kultur- och fritidsliv som drivs genom föreningar och fria utövare. Som ett viktigt komplement till kommunens kulturverksamhet är det en betydande faktor att det finns medborgare som själva är drivkraften för att ge en bred kulturverksamhet. Kommunen har idag ett bra samarbete med föreningar och enskilda kulturutövare, ett samarbete som kompletterar kommunens kulturverksamhet och som kan utvecklas ännu mer. I framtiden finns det ett behov av att stödja föreningarna för att ett fortsatt brett kulturutbud ska kunna fortgå.

IDROTT OCH FRILUFTSLIV

Riktlinjer

- *Idrott som vänder sig till hela regionen ska lokaliseras till Sportcentrum och Backavallen.*
- *I alla delar av staden ska det finnas tillgång till skolidrottshallar och fotbollsplaner.*
- *Skolidrottshallar och skolgårdar ska kunna användas även kvällar och helger.*
- *Det ska finnas utrymme för spontanidrott i staden.*
- *Normmässigt kvinnliga och manliga aktiviteter ska gynnas lika mycket.*
- *Idrotts- och friluftaktiviteter ska vara till för alla.*
- *Promenadstråken längs de stadsnära sjöarna ska vidareutvecklas och de olika sträckorna bör bindas samman för ökad variation.*

För den idrottsintresserade erbjuder föreningslivet i Katrineholm en mängd olika aktiviteter runt om i kommunen. Många föreningar nyttjar kommunens olika idrottsplatser, spår och lokaler.

Karta över befintliga och föreslagna vandringsleder och motionsspår.



foto: Hanna Maxstad



foto: Hanna Maxstad



De största områdena är Sportcentrum och Backavallen. I dessa anläggningar och på andra platser runt om i kommunen anordnas stora turneringar och lägeraktiviteter inom olika sporter. I och i närheten av Katrineholm erbjuds många möjligheter att utöva idrottsaktiviteter som till exempel tennis, badminton, volleyboll, fotboll, ishockey, bandy, curling, boule, konståkning, gym, bad, ridning med mera.

I Katrineholms absoluta närhet finns flera motionsspår, vandrings- och cykelleder, bland annat Sörmlandsleden. I den rika och omväxlande naturen runt och i staden kan invånarna välja mellan att promenera i det öppna odlingslandskapet vid Djulö, vandra runt sjöarna i söder, plocka svamp och bär i skogen eller skåda fågel vid Näsnaren. Kommunens system av sjöar och åar fungerar som populära kanotleder och fiskevatten.



Utdrag ur markanvändningskartan över idrottsområden och idrottsområde med inslag av verksamheter och bostäder.

Idrottsområde

Områden markerat med IBV och I på markanvändningskartan är ämnade för idrottsområde med inslag av verksamheter och bostäder respektive renodlade idrottsområden.

IBV1 Sportcentrum och Backavallen

Sportcentrum har en mängd olika lokaler och planer att utöva olika sportaktiviteter såsom tennis, badminton, volleyboll, fotboll, hockey, bandy, curling, boule, konståkning, gym och bad. Sportcentrum erbjuder årligen stora turneringar och tävlingar där besökarna kan bo på området eller i närheten av anläggningarna.

Sportcentrum kan utvecklas och kompletteras med ytterligare verksamheter. Det finns även möjlighet att kombinera verksamheten med boende.

Behovet av etablering av förskola och skola inom området, liksom övrig offentlig service, ska beaktas i detaljplaneskedet.

I1 Norra stadsdelen

Idag finns det en fotbollsplan på området och möjligheter finns att utveckla det med ytterligare aktiviteter.

I2 Stalls backe

Inom området finns idag fotbollsplaner och scoutverksamhet.

I3 Värmbol

I Värmbol finns fotbollsplaner och möjligheter finns att utveckla verksamheterna och komplettera med ytterligare aktiviteter.



foto: Lena Hammarbäck

TRAFIKEN I STADEN

Riktlinjer

- *Andelen resande till fots och med cykel ska öka i Katrineholms stad och målsättningen är att dessa ska utgöra 55 procent av resandet i staden.*
- *Gång- och cykeltrafiken samt kollektivtrafiken ska prioriteras i planeringen.*
- *Utgångspunkten ska vara att gång- och cykeltrafikanter ska ha företräde i staden framför biltrafik.*
- *Snabbstråk för cykel ska byggas ut.*
- *En gång- och cykelplan för Katrineholms kommun ska tas fram.*
- *Möjligheterna att parkera med cykel enkelt och säkert ska utvecklas nära målpunkter.*
- *En parkeringsstrategi för hållbar stadsutveckling ska tas fram för Katrineholms stad.*
- *Andelen resande med kollektivtrafik ska öka i Katrineholm och målsättningen är att dessa ska utgöra 10 procent av resandet i staden.*
- *Utveckla kollektivtrafiken och eftersträva en högre turtäthet och kortare restid.*
- *Målsättningen är att alla bussar ska drivas med förnyelsebara bränslen.*
- *En resvaneundersökning ska tas fram för att kunna mäta och jämföra andelen cykel-, kollektiv- och biltrafik.*

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. (Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93). Under det övergripande målet har regeringen också satt upp två huvudmål: Funktionsmålet berör resans eller transportens tillgänglighet. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Katrineholm planerar att växa och skapa en attraktiv och långsiktigt hållbar stad för alla. Samtidigt som vi vill att Katrineholm ska vara en attraktiv stad att bo och arbeta i innebär en befolkningstillväxt troligtvis en ökning av biltrafiken i staden och framförallt i centrum om inga åtgärder vidtas.

Det finns flera faktorer som gör att ett nytt synsätt på trafiken är nödvändigt i samhällsplaneringen. Dagens oljeförbrukning är större än de nya oljefyndigheter som görs och transportsektorn står idag för en tredjedel av alla koldioxidutsläppen. Klimatföränd-

ringarna till följd av ökade utsläpp av växthusgaser är ett av de största miljöproblemen som vi står inför under 2000-talet. Det transportsystem vi har idag är inte långsiktigt hållbart och därför ska inriktningen i Katrineholms översiktsplan ses som ett aktivt ställningstagande i klimatfrågan för en hållbar framtid. Trafiken har även en avgörande betydelse för stadslivet. Städer med en hög andel gång- och cykeltrafik har ofta en attraktiv och levande stadsmiljö.

Översiktsplanen visar därför vägen till ett förändrat synsätt på bilens roll i samhället och en övergång från att använda bil till att gå, cykla och åka kollektivt. Stads kärnans tillgänglighet är avgörande för dess livskraft men tillgängligheten måste tillgodoses på annat sätt än idag. Biltrafikens och den tunga trafikens negativa konsekvenser begränsar möjligheterna till tillväxt och utveckling.

Översiktsplanens inriktning syftar till en tätare stad, vilket för trafiksystemet innebär goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik och därigenom ett minskat behov av parkeringslösningar. Målsättningen med förslaget är ett förändrat resandemönster med lägre andel bilresor och högre andel gång-, cykel- och kollektivtrafikresor för en vitaliserad stadskärna med minskad biltrafik, förbättrad luftkvalitet och generellt förbättrade stadsmässiga kvaliteter.

Teknikutvecklingen är inte tillräcklig för att minska påverkan på klimatet. Det krävs en förändring i vårt sätt att resa och transportera oss. Åtgärder krävs för att ändra Katrineholmarnas färdmedelsval. Under våren 2014 genomfördes en resvaneundersökning (RVU 2014) som bland annat redovisar hur antalet resor inom Katrineholms stad fördelas på respektive färdmedel.

I undersökningen är antalet resor beräknade utifrån antalet förflyttningar, resans längd spelar här inte någon roll. Utifrån resultatet har mål formulerats för hur fördelningen mellan färdmedel ska se ut år 2030. Målet till år 2030 är att andelen gång och cykel samt kollektivtrafik ska öka, 55 procent av resorna inom staden ska ske med gång och cykel samt 10 procent med kollektivtrafik. Andelen biltrafik ska minska och målet är att 35 procent av resorna ska ske med bil.

Antalet resor fördelat på färdmedel inom Katrineholms stad

Färdmedel	mål uttryckt i % till 2030	Procentuell fördelning idag enligt RVU 2014
Gång- och cykeltrafik	55 %	43 %
Kollektivtrafik	10 %	3 %
Biltrafik	35 %	54 %

Ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik leder till:

- god framkomlighet och tillgänglighet
- minskad klimatpåverkan
- ett ökat stadsliv
- begränsade bullerstörningar
- bättre luftkvalitet
- minskade risker för allvarliga trafikolyckor
- minskat behov av parkeringsplatser
- nya bostäder, verksamheter och grönområden där det nu är parkeringsplatser

Gångtrafik

Hur ser det ut idag?

Nätet av trottoarer och kombinerade gång- och cykelbanor är väl utbyggt i Katrineholms stad med några få felande länkar i de mest centrala delarna. Trots det är det många som väljer bilen som främsta färdmedel i staden. För att en stad ska kunna kallas gångvänlig är det viktigt att relevanta målpunkter finns samlade inom gångavstånd. Nivåskillnader, otrygga miljöer och hårt trafikerade gator kan verka begränsande för människors vilja att sig fram till fots. Med detta finns det fortfarande en hel del att åtgärda och förbättra för att Katrineholm ska kunna kalla sig en gångvänlig stad.

När staden förtätas och stadsdelar binds samman genom ny bebyggelse, nya stråk och fler målpunkter blir fotgängarperspektivet allt viktigare. De allra flesta förflyttar sig dagligen mer eller mindre långt till fots. Sett till reslängd så är gång i första hand ett alternativ upp till två kilometers förflyttning.

Många kvaliteter i staden vinner på att fler går. Att gå är ett demokratiskt sätt att transportera sig. Det är gratis och alla har möjlighet att göra det. För barn och ungdomar är det förutom cykel och buss också det enda möjliga transportmedlet. Även användare av rullstol eller liknande räknas i dessa sammanhang som fotgängare. Förutom att gång är ett demokratiskt

transportmedel är det även miljövänligt och dessutom tidssäkert, det tar ungefär lika lång tid varje dag. Att ta sig fram till fots är generellt också det vanligaste resesättet då det ofta ingår en kortare promenad även om kollektivtrafik används för att ta sig till eller från exempelvis arbetet.

Gångtrafik och kollektivtrafik kan med fördel samverka. I och med en tätare stadsbebyggelse ökar behovet av att kunna ta sig fram till fots eftersom det många gånger är överlägset andra transportsätt. Det är även det mest naturliga färd sättet och bidrar till människans välbefinnande.

I de mest centrala delarna av Katrineholm är flera av gatorna ombyggda till gågator vilket främjar stadslivet och även handeln. Det finns vetenskapliga studier som visar att en reducerad privat biltrafik i stadskärnor har en starkt positiv inverkan på den lokala handeln och innerstadens attraktionskraft. Omsättningsökningarna inom handeln och inom andra innerstadsbaserade verksamheter beror ju på att fler invånare och besökare vistas i innerstaden, vilket i sin tur beror på den ökade attraktiviteten som den förändrade utformningen av trafik- och stadsmiljön åstadkommer.

I medborgardialogen framkom vikten av att kunna orientera sig i staden. Pensionärerna anser att det i allmänhet är för dåligt skyltat i Katrineholms stad. Att tydligt visa upp riktning och avstånd till målpunkter i Katrineholm för gående och cyklister är viktigt. I dialogen framgick även att många äldre känner sig otrygga när de går på vägar där gående och cyklister delar utrymme.

I dagens samhälle är det fler kvinnor än män som går och/eller cyklar i staden. Det är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv att förenkla och förbättra möjligheterna att ta sig fram till fots eller med cykel.



foto: Hanna Maxstad

foto: Johan Nygren



Hur når vi målen?

En tät och blandad stad vad gäller bebyggelse och funktioner, med ett finmaskigt gatunät, ger goda förutsättningar för medborgarna att ta sig fram till fots. Samtidigt krävs ett större fokus på såväl säkerhet som trygghet, skötsel, komfort, utformning, intressant omgivning och orienterbarhet för att uppmuntra till att fler går istället för att åka bil.

Målet är att andelen resor till fots och med cykel ska öka i Katrineholm. Vi vill därför ge cyklister och fotgängarna konkurrensfördelar framför bilisterna genom att satsa på att förbättra och utveckla gång- och cykelvägnätet samt prioritera underhåll av dessa vägar.

Järnvägen kan upplevas som en barriär i staden. Där saknas för närvarande realistiska alternativ till de befintliga passagerna som består av fyra planskilda korsningar på olika avstånd från centrum. De passager som mest frekvent används av gång- och cykeltrafikanter är Lövatunneln vid centrum samt Vasabron. Dessa passager kan utvecklas ur trygghetssynpunkt med bättre och effektfullare ljussättningar och tydligare stråk för gående respektive cyklister.

Där gång- och cykelbanor saknas i de mest centrala delarna ska gångfartsområden införas till förmån för de oskyddade trafikanterna.

För att locka till mer gående i staden bör satsningar genomföras på olika typer av attraktiva gångstråk med parker, kulturupplevelser och liknande anläggningar utefter stråken.

När vi planerar för gående ska vi tänka på det här:

- Särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar, genom att ha ett barnperspektiv skapas en säker och trygg miljö för alla åldrar.
- En attraktiv gatumiljö ökar incitamenten för att gå.

- Bebyggelseäthet och funktionsblandning är goda förutsättningar för att människor ska välja att gå istället för att ta bilen.
- Drift och underhåll ska prioriteras för gående och cyklister när det gäller till exempel; snöröjning, sopning av gator, lagning av asfalt med mera.
- Åtgärder för att skapa tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar ska genomföras.
- Promenadstråk kan med fördel kopplas samman med kultur/konststråk.
- Viktiga målpunkter som stationen, hållplatser, arbetsplatser, parker, torg, offentlig- och kommersiellservice ska kopplas samman bättre för fotgängare.

Konsekvenser

En utbyggnad och effektivisering av gång- och cykelvägnätet öppnar upp för att allt fler invånare i staden ser fördelarna med att låta bilen stå. Exempelvis blir det lättare att ta sig fram i staden, hälsan blir bättre och det blir en ekonomisk vinst i förhållande till bilen som alternativ.

En förbättring för fotgängarna bidrar till ett livligare och mer attraktivt stadsliv. Det inbjuder till sociala aktiviteter när människor har möjlighet att se och höra varandra. Genom att satsa på attraktiva gångmiljöer i staden ökar efterfrågan på stadens utbud av handel, mötesplatser och aktiviteter. Tillgängligheten för personer med olika typer av funktionsnedsättningar blir också bättre i staden om satsningar på gångstråk genomförs. Dessutom ger gångtrafik goda förutsättningar för ett livaktigt näringsliv.

Vissa inskränkningar i andra trafikslags framkomlighet kan krävas för att Katrineholm ska bli en mer gångvänlig stad.

Cykeltrafik

En viktig utgångspunkt för planeringen och utbyggnaden av cykelstråk inom kommunen är den regionala cykelstrategin för Sörmland som tagits fram av regionförbundet. Visionen för Sörmland är att på sikt uppnå ett ”regionalt sammanhängande cykelvägnät av hög standard”. De tyngsta målpunktsområdena för regional cykling är enligt strategin Katrineholm, Eskilstuna, Nyköping, Strängnäs stad och Flen.

Hur ser det ut idag?

Cykeln är ett viktigt färdmedel för att minska resors negativa effekter på miljön, skapa en attraktivare stadsmiljö och ge positiva effekter på hälsan. Studier visar att användandet av cykel minskar efter 5 kilometer. Katrineholms storlek, där hela staden nås inom 3

kilometer från resecentrum, gör att avstånden passar bra för arbetspendling och resor till olika målpunkter i staden med cykel. Systemet av cykelbanor är relativt väl utbyggt med några få felande länkar i de mest centrala delarna. Trots det är det många som väljer bilen som främsta färdmedel i Katrineholm.

I de medborgardialoger som förts har det framkommit att problem kan uppstå vid korsningar och att det ibland är otydligt hur vägen ska korsas på bästa sätt. Det framkom även att underhållet på vägbanan är viktigt och det finns brister i nätet där cyklisten måste byta sida av vägen vid ett flertal tillfällen. Några skäl som framkommit till att inte använda cykel är att det tar tid, att det är snö ute och att det är svårare att transportera saker eller skjutsa barn.



foto: Malin Björklund

Karta över befintliga gång- och cykeltrafik, saknade länkar samt förslag till nya cykelstråk.

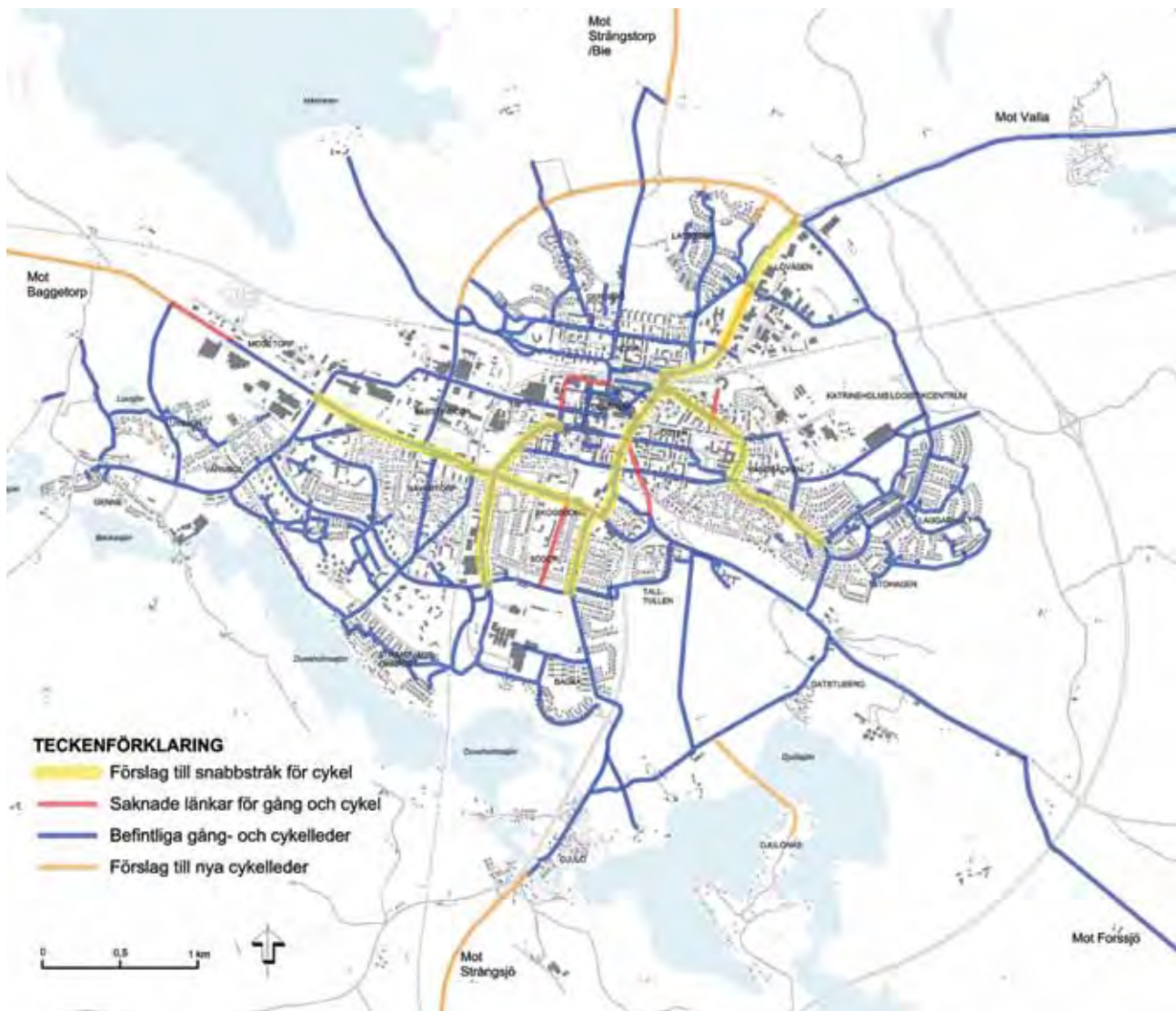


foto: Matron



I dagens samhälle är det fler kvinnor än män som cyklar i staden. Det är viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv att förenkla och förbättra möjligheterna att ta sig fort fram med cykel men även för att cykeln ska kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Många av dagens cykelställ i staden är dåligt placerade i förhållande till målpunkter och sin omgivning. Ofta uppstår trängsel av cyklar vid resecentrum.

Några av våra närmaste kransorter ligger inom pendlingsavstånd med cykel vilket kan utnyttjas i ett framtida trafiksystem. Idag har Valla och Forssjö separata banor till Katrineholm medan det saknas till Strängsjö, Strängstorp och Bie. Avståndet till övriga kransorter bedöms vara för stort för att kunna vara ett realistiskt alternativ för arbetspendling med cykel.

Hur når vi målen?

Målet är att andelen resor med cykel ska öka i Katrineholm. Vi vill därför ge cyklisterna konkurrensfördelar framför bilisterna genom att satsa på att förbättra och utveckla cykelvägnätet samt prioritera underhåll av dessa vägar.

För att öka tillgängligheten och tryggheten vill vi satsa på prioriterade snabbstråk för cyklar som fångar upp viktiga målpunkter i staden. Med snabbstråk menas att en cyklist på stråket ska kunna uppnå en högre genomsnittshastighet än vanligt. Detta uppnås främst

genom färre hinder och stopp och genare vägar. Snabbstråken kan markeras med avvikande färg eller på annat sätt skiljas från den övriga trafiken. I utvecklandet av dessa är säkerheten en mycket viktig aspekt. Huvudstråken som ska förstärkas och utvecklas till snabbstråk för cyklisterna redovisas på kartan med gul färg, dessa når målpunkter som till exempel Lövåsen, Centrum, Sjukhuset, Sportcentrum, Duveholmsgymnasiet, större arbetsplatser, skolor och förskolor.

Tanken är att från det övriga cykelvägnätet kunna ta sig upp på snabbstråken för en snabb och trygg väg till sitt mål. På snabbstråken ska cyklisten alltid ha företräde framför tyngre fordon och vägarna ska vara väl underhållna och lätta att ta sig fram på samt bra och enhetligt belysta. Det är även viktigt att dessa prioriteras vad gäller snöröjning för att möjliggöra användning året runt.

Tydligare vägvisning, fler pumpstationer, cykeluthyrning, marknadsförningskampanjer och informationsinsatser för medborgarna är även det åtgärder som bör göras för att underlätta för den som väljer cykeln framför bilen samt få fler att välja cykeln.

Satsningar ska göras på effektiva cykelparkeringar väl utplacerade i staden. Det ska vara enkelt att ställa ifrån sig sin cykel i Katrineholms stad vilken målpunkt trafikanten än har i staden. Cykelställen ska även vara säkra och enkla att låsa fast sin cykel i. Ett samarbete

med olika fastighetsägare kan påbörjas för att även förbättra parkeringsmöjligheterna för cykel på privat mark. Fler cykelparkeringar behöver skapas i centrum till exempel kring Stortorget och Resecentrum.

I samband med framtida ombyggnation av den gamla genomfarten Vasavägen/Eriksbergsvägen ska stor hänsyn tas till de oskyddade trafikanternas behov av passage mellan de östra och västra delarna av centrala Katrineholm. Särskilda åtgärder för att säkra dessa passager kan vara att ersätta befintliga trafiksignaler med till exempel cirkulationsplatser och komplettera med upphöjda gång- och cykelöverfarter där gång- och cykeltrafiken har företräde framför bilarna. Genomfarten ska byggas om med färre körfält och med större utrymme för cyklister.

Järnvägen kan upplevas som en barriär. Där saknas för närvarande realistiska alternativ till de befintliga passagerna som består av fyra planskilda korsningar på olika avstånd från centrum. De passager som mest frekvent används av gång- och cykeltrafikanter är Lövatunneln vid centrum samt Vasabron. Dessa passager kan utvecklas ur trygghetssynpunkt med bättre och effektfullare ljussättningar och tydligare stråk för gående respektive cyklister.

Ändamålsenliga och säkra gång- och cykelbanor ska byggas till de nya etableringsområdena i bland annat de norra och de östra stadsdelarna. I alla passager och övergångar bör cykelns framkomlighet prioriteras.

Längs med väg 52–56 (nordvästra förbifarten) bör

trygga cykelstråk anordnas för att förbättra kommunikationen och förenkla möjligheten att ta sig till bland annat Lövåsens köpcenter. Detta stråk blir särskilt viktigt när den norra stadsdelen byggs ut.

För att öka tillgängligheten till Djulönäs kan en gång- och cykelbro byggas över Djulösjön med anslutning i närhet till Stora Djulö. En bro skulle göra att boende på Djulönäs skulle få omkring 4 kilometer till Katrineholms centrala delar vilket bidrar till att fler resor kan ske med cykel. Det skapar även möjligheter för friluftslivet att kunna ta sig runt sjösystemet till fots eller med cykel.

När Trafikverket aktualiserar ombyggnad av väg 56 mellan Katrineholm och Bie ska möjligheten att anlägga en separat gång- och cykelväg på sträckan beaktas, vilken då kan betjäna även cykeltrafik till och från Strängtorp. För att förbättra säkerheten för cyklister till och från Strängsjö kan det mindre vägnätet undersökas och förbättras till en mer lämplig cykelstandard. Idag är det många som bor i Baggetorp som arbetspendlar till Katrineholm. Det förs diskussioner med Vingåkers kommun om en cykelväg mellan Baggetorp och Katrineholm.

När vi planerar för cyklister ska vi tänka på det här:

- Särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar, genom att ha ett barnperspektiv skapas en säker och trygg miljö för alla åldrar.
- En attraktiv gatumiljö ökar incitamenten för att cykla.
- Bebyggelseäthet och funktionsblandning är goda förutsättningar för att människor ska välja att cykla istället för att ta bilen.
- Drift och underhåll ska prioriteras för gående och cyklister när det gäller till exempel; snöröjning, sopning av gator, lagning av asfalt med mera.
- Vägvisning för cyklister är viktigt för orienterbarheten i staden.

Konsekvenser

En utbyggnad och effektivisering av gång- och cykelvägnätet öppnar upp för att allt fler invånare i staden ser fördelarna med att låta bilen stå. Exempelvis blir det lättare att ta sig fram i staden, hälsan blir bättre och det blir en ekonomisk vinst i förhållande till bilen som alternativ. Investeringskostnaderna för cykelinfrastrukturen är låga i förhållande till biltrafikinvesteringar. Cyklar kräver dessutom mindre ytor än bilar. Exempelvis går det 10 cyklar på en bilparkering. Ett ökat cyklande är positivt för både stadsmiljön, folkhälsan och klimatet. Att förenkla för cyklister att hitta bra parkeringar nära målpunkter kan öka andelen som cyklar.



Foto: Malin Björklund



Illustration över hur den nya stadsgatan kan se ut.

Biltrafik

Hur ser det ut idag?

Biltrafiken kommer att fortsätta att öka om dess utveckling bemöts som den hittills har gjort genom utbyggnad av biltrafiknätet. Idag är det lätt att använda bilen i Katrineholms stad. Gatunätet är väl utbyggt och lättillgängligt med ett stort utbud av kostnadsfria parkeringsmöjligheter även i de centrala delarna av staden. Efter utbyggnaden av den första etappen på Östra förbifarten har framkomligheten förbättrats både utmed och tvärs den gamla genomfarten. Den tunga trafiken har minskat väsentligt på dessa gator vilket är positivt för både miljön och trafiksäkerheten.

Den gamla genomfarten genom staden är dock fortfarande dimensionerad för en stor och tung trafikmängd. De stora breda gatorna utan vegetation upplevs som överdimensionerade och tråkiga och storleken stimulerar till höga hastigheter med otrivsel och osäkra trafikmiljöer som följd. En stads attraktivitet och trivsel bygger ofta på många faktorer där småskaligheten är en viktig faktor. Gator som är smalare ger lägre hastigheter vilket minskar trafikpuls och bidrar till en mänskligare stad.

I medborgardialogen har många pekat ut olika trafikplatser och korsningar i staden som upplevs som trafikfarliga. De korsningar som fått mest uppmärksamhet är trafikplatsen vid Talltullen, korsningen Vingåkersvägen / Värmbolsvägen, trafikplatsen vid Vasabron och korsningen Vallavägen / Stockholmsvägen.

Attraktiva stadsmiljöer, klimatmål och mål för luftkvalitet är viktiga argument för att minska biltrafiken till förmån för cykel och kollektivtrafik.

Hur når vi målen?

Översiktsplanens ställningstagande är att minska biltrafiken genom att förändra människors resmönster. Biltrafiken ska ges en lägre prioritet. Trots satsningar på gång- och cykeltrafiken kommer troligtvis en ökning av biltrafiken ske då staden växer. Planförslaget syftar till att minimera denna ökning och målet är att andelen biltrafik ska minska i jämförelse med cykel- och kollektivtrafik.

Genomfartstrafiken i de centrala delarna ska minimeras främst genom olika former av trafikregleringar. Genom att bygga om den gamla genomfarten i staden till stadsgata förflyttas upplevelsen av gatan från bilistens perspektiv till fotgängaren. I första hand ska utgångspunkten vara hur gatan upplevs för den som går eller cyklar och i andra hand för den som färdas med bil eller liknande. För att uppnå detta krävs en omfördelning av utrymme, en belysning anpassad för stadsgata istället för genomfartsled liksom mer grönska.

I översiktplanen har ett område reserverats för utbyggnaden av den andra etappen av Östra förbifarten mellan väg 55/57 och väg 56, öster om avfallsanläggningen och flygplatsen fram till i höjd med Strängstorp.

Trafikplatsen vid Talltullen behöver byggas om för att skapa utrymme för exploatering av bostäder i närheten till Katrineholms centrala delar.

Konsekvenser

Investeringskostnaderna för biltrafik är stora och de åtgärder som föreslås i trafiknätsanalysen och hastighetsplanen ger en måttlig effekt på bilanvändningen. Viktigt är att samtidigt som inskränkningar görs vad gäller bilens framkomlighet i staden måste möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt förbättras.

Bilparkering

Hur ser det ut idag?

Idag är det relativt lätt att hitta parkeringsplatser för bilar i Katrineholms stad även i de mest centrala delarna. Det är endast i samband med storhelger samt vid olika publika evenemang som de centrala parkeringsplatserna inte uppfyller behovet. I allmänhet finns då lediga platser inom något kvarter från absoluta centrum.

Parkeringsavgifter finns inte på de allmänna parkeringarna och det är även sällsynt på privat mark. Möjligheten att parkera kostnadsfritt och enkelt har en tydlig inverkan på val av färdmedel vilket i förlängningen gynnar bilåkandet framför andra transportsätt.

Trots den stora betydelse som parkeringsförutsättningarna har gällande bilanvändningen i en stad behandlas ofta parkeringsfrågorna som ett område för sig och inte integrerat med den övergripande planeringen. Dock är de mål som ställs upp gällande minskat bilanvändande, förtätning, utveckling av centrumliv och innerstadshandel och ökad hållbarhet inte möjliga att förverkliga utan ett integrerat synsätt på trafik- och stadsplanering.

Den rådande normen i många städer är att i så stor uträkning som möjligt tillmötesgå efterfrågan på parkeringsplatser så billigt som möjligt. Vilket kan utgöra ett hinder för stadens utveckling, ekonomiska tillväxt och strävan att skapa en mer attraktiv stad för boende, besökare och näringsliv då ytan som avsätts för parkering gärna inkräktar på mark som annars kunde använts till attraktivitetshöjande värden, andra trafikslag än bilen eller för bebyggelse.



Foto: Sara Eresund

Hur når vi målen?

”Varje bilresa börjar och slutar på en parkeringsplats. Parkeringsåtgärder är därför ett av de effektivaste verktygen för att påverka bilanvändningen.”

Ur Parkering för hållbar stadsutveckling, Sveriges Kommuner och Landsting.

En parkeringsstrategi ska arbetas fram för staden för att uppnå en hållbar stadsutveckling. Möjligheten att parkera enkelt i staden har tydlig inverkan på val av färdmedel. Därför behöver strategin ta tydlig ställning till hur parkering ska kunna användas som ett verktyg för att främja resandet med kollektivtrafik, gång och cykel istället för med bil.

De fördelar som kan ses i andra städer som har tagit fram en parkeringsstrategi som syftar till att minska biltrafiken till förmån för andra färdmedel är exempelvis en vitaliserad stadskärna med en kraftigt minskad biltrafik, förbättrad luftkvalitet och förbättrade stadsmässiga kvaliteter.

I strategin kan en parkeringsnorm införas där antalet bilplatser per lägenhet vid nyexploatering regleras för att minska risken för överetablering av parkeringsplatser i centrala Katrineholm.

Antalet pendlarparkeringar i närheten av Resecentrum ska byggas ut för att underlätta användandet av alternativa färdmedel. Främst med tanke på de som måste resa med bil från landsbygden in till staden. Möjlighet finns att uppföra parkeringshus i omedelbar närhet till Resecentrum. För att underlätta för boende utanför staden kan även så kallade uppsamlingsparkeringar strax utanför stadskärnan anläggas. Vid sådana parkeringsanläggningar kan låncyklar vara ett komplement till tät kollektivtrafik.

Parkeringar för kunder, besökande och boende ska gå före verksamhetsparkering i stadskärnan. Efterfrågan på parkering kan styras genom tid- och prisättning. Vi ska inrikta oss på att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande av parkeringsplatserna, minimera så kallad söktrafik som uppstår när trafikanterna måste leta efter parkeringsplatserna och undvika blockerande långtidsparkering.

Det är viktigt att det finns tydlig information om var stadens parkeringar finns samt kontinuerlig information om hur många som finns tillgängliga just för stunden.

Tillgången till parkering vid arbetsplatsen spelar stor roll vid de anställdas val av färdmedel. När arbetsgivaren erbjuder gratis bilparkering, eller mycket låga avgifter är det troligt att en stor andel av de anställda kommer ta bilen till jobbet. Studier visar att gratis parkering vid arbetsplatsen innebär att sannolikheten för att de anställda cyklar är 70 procent mindre. Om det däremot saknas parkering kommer en stor andel av de anställda gå, cykla eller åka kollektivt. Vid lokaliseringar där det finns god tillgång till alternativ till bil bör parkeringsstrategin bidra till att minska tillgången på arbetsplatsparkering.

Alternativ till verksamhetsparkeringar kan anordnas i samlade anläggningar. Förslagsvis kan så kallade gröna friköpsavtal introduceras där transportbehovet hanteras med andra åtgärder än enbart genom anläggande av parkeringsplatser. Exempelvis genom införande av låncyklar, bilpooler med mera.

Konsekvenser

Kostnaderna för parkeringsåtgärder för bilar är låga och effekten på bilanvändningen stor. Om parkeringsavgifter skulle införas i centrala Katrineholm och om arbetsplatsparkeringar avgiftsbeläggs skulle biltrafiken minska. Det är viktigt att detta genomförs i samarbete med privata fastighetsägare för att så

långt som möjligt synliggöra kostnaderna för parkering istället för att denna som så ofta bakas in i lägenhetspriser, varor, hyror etcetera.

Kollektivtrafik

Hur ser det ut idag?

En ny kollektivtrafiklag trädde i kraft den 1 januari 2012. Idén och syftet med den nya lagen är att en omreglering av kollektivtrafiken ska göra det möjligt att kombinera en fri marknad och kommersiell trafik med en samhällsbetald. Fritt marknadstillträde kombineras med en för varje län nyinrättad kollektivtrafikmyndighet. Ambitionen är att effektivisera kollektivtrafiken och att få fler att resa kollektivt, i första hand arbets- och studiependlare.



foto: Johan Nygren

Landstinget och de sörmländska kommunerna har gemensamt beslutat om en kollektivtrafikvision för Sörmland. Visionen för kollektivtrafiken i Sörmland för 2020 och åren bortom är att 50 procent av arbetspendlarresorna sker med kollektivtrafik på de större stråken i och genom länet. Det är en mycket hög ambition, då den nuvarande andelen är cirka 10 procent.

Kollektivtrafiken står idag bara för en mindre del av det totala antalet arbetsresor i Katrineholm. Under senare halvan av 1900-talet utgick stadsutbyggnaden oftast från biltrafikens behov och kollektivtrafiken fick inte optimala förutsättningar. Katrineholm är en relativt gles och utspridd stad sett till yta och folkmängd. Det innebär att staden idag inte är optimal för ett snabbt och attraktivt kollektivtrafiksystem. Trenden i Katrineholm är att kollektivtrafikens andel av de totala resorna som görs har minskat under senare år.

I medborgardialogen framgick att både ungdomarna och pensionärerna anser att det är för låg turtäthet och att det är för dyrt att åka buss idag.

I dagens samhälle är det fler kvinnor än män som åker kollektivt vilket gör det viktigt ur jämställdhetssynpunkt att anpassa hållplatser lägen med mera till hur kvinnor rör sig i staden. Kvinnor upplever också i större grad otrygghet vilket ska beaktas vid utformning av busshållplatser samt de anslutningsvägar som finns till hållplatserna.



foto: Malin Björklund

Hur når vi målen?

Kollektivtrafikmyndigheten har fattat beslut om ett Trafikförsörjningsprogram för den sörmländska kollektivtrafiken. Myndigheten har också beslutat om en Trafikplan 2017 för utveckling av den storregionala tågtrafiken. För Katrineholm gäller den regionala tågtrafiken två linjer: Sörmlandspilen (Hallsberg – Stockholm) och UVEN (från 2013 med ändrade ändhållplatser till Sala – Linköping). Politiskt har en överenskommelse träffats om uppdelning av kollektivtrafikens finansiering: landstinget finansierar regional tågtrafik och regional stombusstrafik; varje kommun för sig finansierar respektive lokal busstrafik. Genom Kollektivtrafikmyndigheten ska dock hela länets trafik hållas ihop i ett sammanhållet trafiksystem. Planering pågår för att köra den regionala tågtrafiken med egna fordon.

Den lokala kollektivtrafiken avseende buss består hittills av lokal landsbygdstrafik och stadstrafik. Den lokala landsbygdstrafiken har haft få resande varför projektet *Framtida kollektivtrafik i Sörmland: kommunöversyn Katrineholms kommun (2011)* föreslog att prioritera skolelever och ersätta vissa av de upphandlade skolskjutsarna med linjelagda turer. En översyn av stadstrafiken kommer också att ske. I enlighet

med kommunplanen kommer då anropsstyrd trafik att undersökas som alternativ till de linjer (2, 3, 4) i stadstrafiken som har få resande. Tanken är att stomlinjen, nuvarande linje 1, ska behållas. En större samordning framöver mellan stadstrafiken och landsbygdstrafiken skulle ge fler resalternativ. Det är angeläget att hållplatser ligger tätt och nära de målpunkter som finns i staden. Fler hållplatser i centrala lägen behöver skapas samt anpassas ur tillgänglighetssynpunkt och förses med väderskydd samt realtidvisning av tidtabeller.

Kollektivtrafiken ska prioriteras i förhållande till biltrafiken i staden. I särskilda konfliktområden där konflikter mellan trafiklagen finns idag bland annat vid Resecentrum kan ytterligare prioritering göras, till exempel med egen fil för buss. Särskilda korsningsutformningar där bussar prioriteras framför bilar kan öka framkomligheten och därmed effektiviteten ytterligare.

Satsningar på alternativa bränslen för kollektivtrafikfordonen kommer att minska utsläppen av växthusgaser i staden.

Konsekvenser

För Katrineholms kommun är kollektivtrafiken helt avgörande för att ingå i regionförstoringen (en större arbetsmarknad) och i regionintegreringen, som i sig är en förutsättning för att vara delaktig i den regionala utvecklingen. Kollektivtrafiken har stor betydelse för arbetsgivares möjligheter att rekrytera kompetent arbetskraft. Möjligheten att studera på högskole- och universitetsorterna underlättas också med en väl utbyggd kollektivtrafik.

Målet i Kommunplan 2011–2014 är att pendlingsmöjligheterna till och från Katrineholms stad för arbete och studier säkras genom en fortsatt satsning på såväl infrastruktur som kollektivtrafik. Det behövs ett robust trafiksystem med tillräcklig turtäthet och helst samma tidsavgångar ("styva tidtabeller") som ligger fast år efter år för att underlätta livs- och arbetsplanering. Ett annat mål i kommunplanen är att pröva nya alternativa kollektivtrafiklösningar, exempelvis anropsstyrd trafik.

En utbyggnad av kollektivtrafiken innebär en stor effekt på biltrafiken genom att människor istället kan föredra och välja ett attraktivt bussystem. En prioritering av framkomlighet, turtäthet, komfort och biljettpris för kollektivtrafiken gör att fler bilister kommer att se fördelarna med att åka kollektivt. Satsningen på förnyelsebara bränslen för kollektivtrafiken, både lokalt och regionalt, medför ytterligare minskning av utsläppen av växthusgaser. I kombination med ett väl utbyggt gång- och cykelnät kan kollektivtrafiken ta ytterligare andelar av biltrafiken.

Pendling

Katrineholms kommun hade 2011 totalt 3 285 utpendlare (2 058 män och 1 227 kvinnor) och 3 106 inpendlare (1 761 män och 1 345 kvinnor).

Pendlingen från Katrineholms kommun till kommuner inom länet 2011 uppgick till 1 646 pendlare (911 kvinnor och 735 män) och antalet pendlare till kommuner utanför länet uppgick till 1 639 pendlare (1 147 män och 492 kvinnor). Inpendlare till Katrineholm från kommuner inom länet uppgick till 2 044 pendlare (1 160 män och 884 kvinnor) medan inpendling från kommuner utanför länet uppgick till 1 062 pendlare (601 män och 461 kvinnor).

Statistiken är hämtad från SCB. Notera att det inte framgår vilket färdstätt som pendlarna nyttjar.

De fem största utpendlingskommunerna:

kommun	män	kvinnor	båda könen
Flen	314	249	563
Vingåker	202	180	382
Stockholm	244	131	375
Eskilstuna	177	149	326
Norrköping	200	118	318

De fem största inpendlingskommunerna:

kommun	män	kvinnor	båda könen
Vingåker	652	482	1 134
Flen	256	228	484
Norrköping	191	153	344
Eskilstuna	122	93	215
Nyköping	104	55	159

foto: Hanna Maxstad



STADENS ENTRÉER

Riktlinjer

- Stadens entréer ska tydligt spegla att Katrineholm är en stad som välkomnar.
- Vid gestaltning av entréerna bör särskild hänsyn tas till mötet stad-land, stadssiluet, orienterbarhet, ljussättning, vegetation och gatumblering.
- Gestaltungsstudier för norra, östra och västra entrén ska tas fram.
- För entréerna längs med järnvägen ska en särskild utredning tas fram.

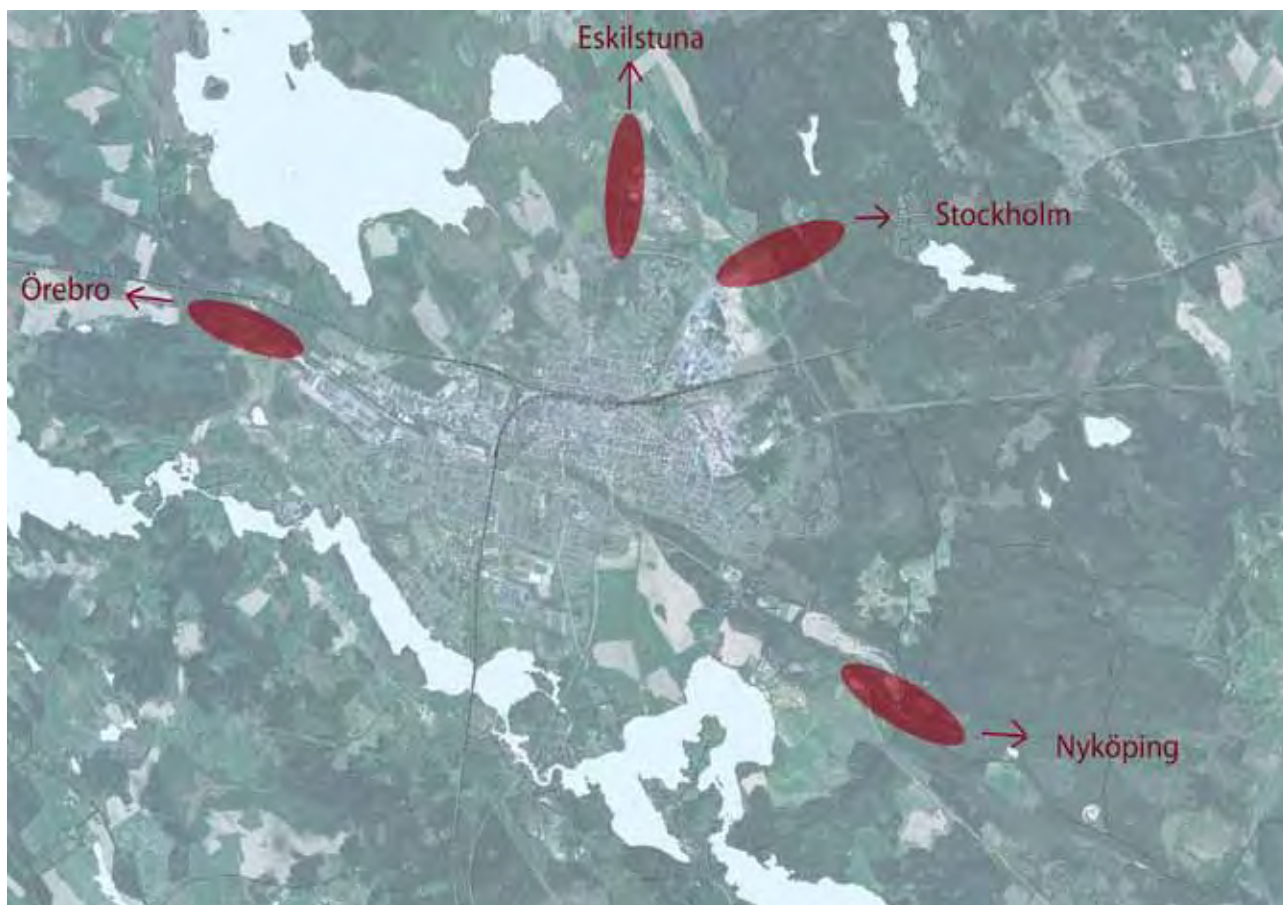
Stadens entré är en offentlig plats som geografiskt börjar utanför stadsgränsen och sedan leder in i staden. Det är även stadens ansikte utåt som välkomnar besökare och hälsar invånarna välkomna hem. I Katrineholm har vi fyra större vägentréer från Örebro, Eskilstuna, Stockholm och Nyköping. Dessa har alla olika karaktärer. Dessutom finns tre stycken järnvägsentréer från öster, väster och söder.

En särskild utredning gjordes 2007 gällande entrén från Stockholm i samband med att en utvidgning av handelsområdet Lövåsen planerades. I utredningen lyftes vikten av att bevara ett grönt stråk längs med riksvägen för att övergången från stad till land ska ske gradvis. Infarten präglas idag större handelsverksamheter. Intentionerna har sedan arbetats in i detaljplaner som tagits fram.

Den östra och västra entrén präglas av åsen som följer vägen och intrycket bör bevaras i största möjliga mån. Entrén från norr präglas av ett omväxlande jordbrukslandskap där de öppna fälten tar vid efter den slutna skogen.

Infarterna via järnvägen är en viktig resurs att utnyttja då tiotusentals passagerare passerar staden varje dag. Ett pilotprojekt mellan Trafikverket och Katrineholms kommun pågår för att tillsammans med fastighetsägarna göra södra järnvägsinfarten attraktiv.

Karta som visar entréer till staden.



ENERGI

Riktlinjer

- En ny energiplan ska tas fram för kommunen.
- En ny klimat- och energistrategi ska tas fram för kommunen.
- Möjligheterna till energiproduktion från vind och sol ska utredas och stimuleras.
- Resurssnål och energieffektiv energiförsörjning med låg miljö- och klimatpåverkan ska prioriteras i både nya och befintliga byggnader.
- Avloppsvattnet är en resurs som ska nyttjas för utvinning av energi och näringsämnen.
- Den totala energianvändningen ska minska genom energieffektiviseringar och införandet av energieffektiva system och utrustningar vid nyinstallation.
- Tydliga energi- och klimatkrav ska ställas vid upphandlingar, inköp, exploateringsavtal med mera.
- Möjlighet att ladda elbilar ska eftersträvas på fler offentliga platser i Katrineholm.

Energiproduktion och energikonsumtion är tydligt kopplat till samhällets välfärd och tekniska utveckling. Energifrågan är viktig ur flera aspekter då det även ger konsekvenser kopplat till klimatfrågan vad gäller utsläpp från energiproduktion. En stor del av energikonsumtionen är transporter som använder fossila bränslen. Med energieffektivisering minskar bränsleförbrukningen per körd mil och med förnybara bränslen minskar klimatutsläppen. Inom transportsektorn finns möjlighet att tanka biogas som produceras lokalt vilket även en stor del av kommunens bilar använder idag. En utvecklingstrend idag är elbilar men tillgången på offentliga eluttag är låg. Idag finns endast ett uttag för elbilar i Katrineholms stad.

Energi kan delas upp i produktion från olika energislag både vad gäller värme och elproduktion. All utvinning, energiomvandling och användning av energi medför miljöpåverkan av något slag. De mest betydelsefulla miljöeffekterna är relaterade till förbränning av bränslen. Användningen av fossila bränslen leder till ökning av växthusgaser i atmosfären, nedfall av försurande ämnen och utsläpp av hälsoskadliga och miljöstörande föroreningar i rökgas och avgaser.



Sol och vindparken i Katrineholm.

Foto: Kjell Däveid

Energiproduktion idag

Fjärrvärmenätet i Katrineholms stad började byggas 1978 och fjärrvärmeverket byggdes 1983. Det har under åren eldats med olika bränslen och från början användes mest olja och kol. Under 1990-talet började man gå ifrån fossila bränslen och i en övergång eldades ibland olivkärnor och animaliskt fett innan allt kol fasades ut mot träpellets. I början på 2000-talet byggdes anläggningen om för att kunna förbränna oförädlade skogsbränslen.

Under 2008 byggdes en ny kraftvärmepanna. Anläggningen är en avfallspanna byggd för att förbränna utsorterade industrifraktioner, i första hand använt trä. Produktionen består till 99 procent av träbränslen och levererar cirka 200 GWh värme och 30 GWh grön el årligen.

I dagsläget finns 1 300 företag, industrier, småhus och flerbostadshus anslutna till fjärrvärmen med god möjlighet till att ansluta flera i fjärrvärmenätet. Elproduktionen uppgår till cirka 8 procent av Katrineholms elbehov.

I kommunen finns även tre större vindkraftverk samt en sol- och vindpark som producerar el. Några privatpersoner har även byggt solcellsanläggningar för elcertifikat. Det finns sju vattenkraftverk i kommunen. Dessa är Åkfors kraftstation, Boda kvarn, Forsa och Genne som alla utnyttjar Nyköpingsåns vattendrag. Bruksfallet och Sågfallet utnyttjar Virlången och Warbro kvarn utnyttjar Hedenlundaån.

Antalet godkända anläggningar för elcertifikat, det vill säga anläggningar som levererar till nätet är: sol – tre anläggningar med normal årsproduktion på 50 MWh, vind – tre anläggningar med normal årsproduktion på 3 220 MWh, vatten – sju anläggningar med normal årsproduktion på 5 265 MWh, samt bio – en anläggning med normal årsproduktion på 28 000 MWh. Kommunen har därmed en total elproduktion av 36,54 GWh av fossilfri elproduktion lokalt.

I en rapport från IEA (International Energy Agency) anges att Norden kan fasa ut och bli helt fossilfritt i elsystemet till 2050. Rapporten påvisar en utbyggnad av vindkraften, energieffektiviseringar, förbättrad infrastruktur men även att byggnader behöver effektiviseras med 35 procent vad gäller energiförbrukning per m².

Biogas

Det finns två biogasanläggningar i kommunen varav den ena ligger vid reningsverket Rosenholm i Katrineholm. På anläggningen i Rosenholm uppgraderas avloppsvattnet från rågas till fordonsgas. Det finns en tankstation för fordonsgas i anslutning till Eriks-

bergsvägen i den södra delen av staden. Den andra biogasanläggningen ligger vid Valla gård och använder i huvudsak gödsel från intilliggande gårdar som rötas till biogas och uppgraderas till fordonsgas. Fordonsgasen går till Stockholmsområdet.

Vid Rosenholm produceras 300 000 Nm³ och vid Valla gård produceras 3 000 000 Nm³ fordonsgas. Anläggningen vid Rosenholm kan som mest producera 420 000 Nm³ och anläggningen vid Valla kan också öka sin produktion men procentuellt inte lika mycket.

En utvecklingspotential finns i organiskt hushållsavfall samt att anlägga en mer central tankstation för fordonsgas. Luktproblem i samband med biogasproduktion behöver dock beaktas.

Energiförsörjning i framtiden

Katrineholms kommun förväntas växa till 2030 vilket innebär att cirka 4 000 nya bostäder behöver komma till i staden. I och med det krävs utrymme för eldistribution med ställverk, transformatorstationer och elnät, samt lösningar på behovet av att bygga en infrastruktur för elbilar.



foto: Malin Björklund

Eluttag för elbilar i Katrineholm.



Tankstation för biogas i Katrineholm.

Fjärrvärmens är idag det huvudsakliga uppvärmnings-sättet i Katrineholms stad till företag, industrier, småhus och flerbostadshus. Småhusområdena har en stor andel värmepumpar men också fjärrvärme. Den förväntade energieffektiviseringen i befintlig bebyggelse och val av lågenergihus vid nybyggnation ger en mindre utbyggnadstakt av fjärrvärmens i samband med lägre förbrukning till varje fastighet. En god detaljplanering som ger bra förutsättningar för ledningsdragning underlättar för fjärrvärmeutbyggnaden.

Biogasens potential är inte fullt utnyttjad utan kan byggas ut som ett led i minskad klimatpåverkan.

Energiproduktion lokalt från solen kan ökas betydligt och möjligheterna för en utbyggnad av solkraft på fastigheters tak behöver ses över. Fjärrkyla saknas idag i Katrineholm men en utbyggnad kan inte uteslutas i framtiden under förutsättning att köpcentrum och kommersiella lokaler har ett behov av den komforten. Vid nybyggnad behövs resurssnål energiproduktion som kommer från vattendrag, mark eller motsvarande.

VATTEN OCH AVLOPP

Riktlinjer

- En långsiktig hållbar och säker VA-försörjning ska upprätthållas.
- En vatten- och avloppsplan ska tas fram för kommunen.
- Allmänna bestämmelser för användande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen ska tas fram.
- Riktlinjer för oljeavskiljare, fettavskiljare och fordonsvätt ska tas fram.
- Lokalt omhändertagande av dagvatten ska prioriteras.
- Dagvattenlösningar ska hanteras tidigt i planprocessen och dagvattnet ska ses som en resurs i stadsplaneringen.
- En dagvattenpolicy och en dagvattenplan ska tas fram för Katrineholm.
- En plan för hur framtida klimatförändringar ska mötas ska tas fram.

Dricksvatten

Vad vill vi uppnå?

Dricksvattendirektivet är ett övergripande nationellt mål som innebär att allt dricksvatten ska vara hälsosamt, säkert och skydda människors hälsa från de skadliga effekterna av alla slags föroreningar av dricksvatten genom att säkerställa att vattnet är hälsosamt och rent.

Dricksvatten ska finnas av god kvalitet och i tillräcklig mängd både nu och i framtiden för alla invånare. Miljökvalitetsmålet om grundvatten av god kvalitet, innebär att grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag.

Hur ser det ut idag?

Vattenförsörjningen för Katrineholms vattenverk baseras på uttag av råvatten i sjön Viren. Där sker konstgjord infiltration i fyra infiltrationsdammar om totalt 10 000 kvadratmeter och det finns förberett för sprinkling i skogen på åsen vid Forssjö som reserv.

Uttag av grundvatten sker ur åtta borrhållade brunnar som finns placerade i tre brunnsområden. Ungefärlig uppehållstid i grundvattenmagasinet i åsen är för östra brunnområdet cirka 2–3 månader och cirka 1 månad i västra brunnområdet.



foto: Hanna Maxstad

I vattenverket leds vattnet genom UV-aggregat för desinfektion med ultraviolett ljus, därefter doseras lut och monokloramin för slutlig desinfektion och pH-justering i vattenverket beläget i Forssjö. Från lågreservoaren pumpas vattnet tillbaka till Katrineholm genom två dricksvattenledningar, en till vattentornet och en direkt ut på dricksvattennätet i de södra delarna av staden.

Anläggningen i Forssjö togs i drift sommaren 2011. Den försörjer Katrineholms kommun med dricksvatten, men är dimensionerad för att i framtiden även kunna försörja Flens och Vingåkers kommuner. Det finns inga miljöfarliga verksamheter inom det föreslagna vattenskyddsområdet, vare sig inom primär- eller sekundärzon. Av samtliga potentiella föroreningskällor utgör endast ett enligt klassificeringen mycket hög föroreningsrisk och detta är transport av farligt gods på väg 549 och på väg 52. Vägdagvatten utgör den näst högsta risken och erhåller klassen hög risk tillsammans med enskilda avlopp från fastigheter i området.

Vattenverket producerar cirka 2,8 miljoner kubikmeter vatten om året och av kommunens cirka 32 500 invånare är cirka 80 procent anslutna till den kommunala produktionen. I Katrineholms kommun finns det 286 kilometer vattenledningar varav cirka 145 kilometer i Katrineholms stad.



foto: Maria Magnusson



källa: VA-ingenjörerna

Vad behöver göras?

Ärendet för bildande av skyddsområde för Katrineholms vattentäkt ska under 2013 skickas till Länsstyrelsen för beslut. Enligt en förstudie från Trafikverket om skydd av Forssjö vattentäkt finns det en del kvarstående arbeten med ombyggnation av Länsväg 549 och riksväg 52 för att säkra att inte föroreningar hamnar i vattentäkten. Dessa arbeten är bland annat att täta diken för borttransport av vägdagvatten till fördröjningsdamm, räcken och kantsten med uppsamlingsbrunnar. Arbetena ska utföras under 2014.

Svenska vattenverk har traditionellt sett haft relativt enkla beredningsprocesser eftersom råvattnet hållit en god kvalitet. Klimatförändringar, ett ökat resande och åldrande anläggningar är dock några faktorer som hotar den svenska dricksvattenkvaliteten. Beredningsprocesserna måste följas upp och utvärderas utifrån råvattenkvaliteten och oväntade situationer som exempelvis bräddning av avloppsvatten.

I dagsläget finns ingen reservvattentäkt men en utredning ska genomföras för att undersöka behovet.

Vilka konsekvenser?

I den föreslagna skyddszonen får inte infiltrationsanläggningar för avlopp anläggas. Utsläpp av hushålls-spillvatten i mark får inte ske. Befintlig anläggning som är i drift får behållas under förutsättning att tillstånd meddelats av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Avloppsledningar ska vara täta, inspekteras regelbundet och vid behov omedelbart läggas om eller

renoveras. Vid skogsavverkning får inte maskiner tankas inne i skyddsområdet. Miljödiesel och oljor ska användas till fordon. Djurhållning får inte heller förekomma. Tillstånd krävs för att anlägga energi- och kylanläggningar i zonen. Åtgärder för att förhindra parkering och transporter av personbilar i skyddszonen kommer utföras.

Spillvatten

Vad vill vi uppnå?

Nationella mål för avloppsrening beträffande reduktion av klart angivna ämnen styr avloppsreningen i alla landets kommuner. För kommunens anläggningar gäller alltså klart definierade utsläppskrav beträffande syreförbrukande ämnen, BOD₇, fosfor, kväve, tungmetaller och petroleum. Begränsningsvärden bestäms av Länsstyrelsen och överträdelser kan leda till åtal.

Enligt de nationella miljömålen ska minst 60 procent av fosforföreningarna i kommunalt avloppsslam tas tillvara och återförs till produktiv mark, varav minst hälften återförs till åkermark. Avloppsvatten är ett samlingsnamn för spillvatten, dagvatten och dräneringsvatten. Avloppsvattnet leds via ledningsnätet till avloppsreningsverk.

Hur ser det ut idag?

Rosenholms avloppsreningsverk byggdes ursprungligen år 1956 för mekanisk- och biologisk rening av avlopps-

vattnet. 1976–1978 utökades reningsverkets kapacitet samt kompletterades med ett kemiskt reningssteg.

Rosenholms avloppsreningsverk behandlar avloppsvatten från Katrineholms stad, Valla, Strångsjö, Tisnarebaden, Lilla Toltorp, Forssjö, Sköldinge, Bie, Strängstorp, Flodafors samt Baggetorp.

Reningsverket är sedan 2008 Revaq-certifierat. Det innebär en fortlöpande förbättring av kvaliteten på det till reningsverken inkommande avloppsvattnet och därmed på växtnäringen från slammet. Det växtnäringrika slammet återförs sedan till jordbruksmark. En allt bättre kvalitet på avloppsvattnet in till reningsverken kommer också att ha stor betydelse för den framtida miljöbelastningen på våra vattendrag, sjöar och kustområden.

Externslam (från enskilda brunnar) har en negativ inverkan på reningsverken och för att kunna särskilja var slammet kommer ifrån, framförallt för att lättare kunna spåra eventuella föroreningar, byggdes två slambrunnar för lagring av externslam i mitten på 2000-talet när kvävekraven skärptes.

Sörmland Vatten har en viktig roll i samhället när det gäller att ombesörja nuvarande och kommande generationers tillgång till friskt vatten och en väl fungerande avlopps- och avfallshantering.

Utgående renat vatten från Rosenholms reningsverk leds till recipienten som utgörs av Djulösjön som ingår i Nyköpingsåns avrinningsområde.

Allt mer uppmärksamhet riktas på att separera spill- och dagvatten för att minska mängden avloppsvatten till reningsverket. Detta ovidkommande vatten orsakar speciellt vid häftiga regn bräddningar vid våra pumpstationer och avloppsreningsverk vilket gör att orenat vatten rinner ut i våra vattendrag och sjöar.

Idag levererar vi rågas via ledning från Rosenholm till Svensk biogas som förädlar gasen till drivmedel.

Under 2012 producerades nästan 300 000 Nm³ biogas vilket räcker till 225 000 mil.

I nuläget är 25 000 personer och ett antal industrier anslutna till Rosenholms reningsverk vilket motsvarar 33 000 personekvivalenter. Anläggningen är dimensionerad för 53 000 personekvivalenter.

I Katrineholms kommun finns ungefär 260 kilometer avloppsledningar varav cirka 127 kilometer i Katrineholms stad och cirka 70 stycken pumpstationer.

Vad behöver göras?

Reningsverket Rosenholm står inför en stor ombyggnad under 2013–2014 för att i första hand uppfylla nya hårdare utsläppskrav avseende kväve och fosfor men även för att rusta upp och förnya delar av reningsverket. De stora ombyggnationerna omfattar följande:



foto: Marton

nytt biologiskt reningssteg anpassat för kväverening, nytt kemiskt reningssteg, delvis ny slambehandling och nya elinstallationer med nytt reservkraftverk.

Arbetet med att ta fram saneringsplaner för ledningsnätet pågår. Dessa ska användas som underlag.

I samband med nya exploateringar behöver även ledningsnätet ses över avseende kapacitet och kondition.

Ett arbete pågår med att ta fram en vatten- och avloppsplan för en heltäckande långsiktig planering för hela kommunen både inom och utanför nuvarande vatten och avloppsverksamhetsområde.

Vilka konsekvenser?

Om inte ombyggnad av Rosenholms reningsverk genomförs kommer inte föroreningarna till sjöar och vattendrag att minska och då kommer inte heller kvävekravet i reningsverkets tillstånd att kunna uppfyllas.

Vid nyexploateringar behöver vi även titta på vilka områden som är mest lämpade att bygga ut med avseende på vatten och avlopp. Konsekvenserna kan bli stora och kostsamma om ledningarna brukas över sin kapacitet med källaröversvämningar och bräddningar som resultat.



Rosenholms reningsverk.

foto: Marie Malmström

Dagvatten

Vad vill vi uppnå?

Dagvatten är ytligt avrinnande vatten från till exempel gator, parkmark och tak. I förslaget till dagvattenpolicy förordas öppet, lokalt omhändertagande av dagvattnet. Det innebär att dagvattnet ska hanteras lokalt inom det området där det bildas och därmed minimera behovet av bortledning och även minimera risken för förorening av vattnet. Förutsättningar för dagvattenlösningarna ska hanteras tidigt i kommunernas planarbete och vattnet ska vara en resurs i stadsbyggandet.

Dagvatten ska inte blandas med spillvatten och det ska inte ledas till de kommunala reningsverken. Reningsverken är konstruerade för att rena spillvatten från främst kväve, fosfor och BOD₇, men förorenat dagvatten innehåller vanligen främst tungmetaller och oljerester. Detta ger att förorenat dagvatten kräver andra sorters reningsanläggningar.

Våra sjöar och vattendrag belastas i dagsläget av miljöskadliga ämnen och näringsämnen, som till stor del kommer från dagvattnet. Det är därför viktigt att på olika sätt arbeta för att minska föroreningarna i dagvattnet. Framtagandet av en dagvattenpolicy och dagvattenplan är ett led i detta arbete.

Hur ser det ut idag?

Idag sker avledning av dagvatten i öppna eller slutna system (diken eller ledningar) där hänsyn tas till kapacitet, vattenkvalité och stadsmiljö.

Arbete pågår med att försöka separera spill- och dagvatten före rening. Ett arbete pågår även med att ta fram riktlinjer för dagvattenhantering i Katrineholms kommun; en dagvattenpolicy.

Vad behöver göras?

Dagvatten kan ge upphov till problem för samhället dels genom att det kan bidra till och orsaka översvämningar och dels för att det kan orsaka spridning av föroreningar. För att ha beredskap för ett framtida förändrat klimat, orsakat av den globala uppvärmningen, är det nödvändigt att anpassa dagvattenhanteringen efter de förändringar som förväntas komma.

Förutsättningar för bra dagvattenlösningar är att de hanteras tidigt planskedet och dagvattnet ska ses som en resurs i stadsplaneringen.

Vid nyexploatering i planarbetet

I detaljplanarbetet ska områdets geotekniska och hydrogeologiska förutsättningar undersökas för att fastställa vilken typ av dagvattenhantering som är

möjlig. Det är viktigt att blivande fastighetsägare tidigt får information om kraven på och syftet med dagvattenhanteringen och att informationen förs vidare vid försäljning.

Lokalt omhändertagande ska prioriteras. Om det är svårt att åstadkomma ska dagvattnet fördröjas innan det når det kommunala nätet. Det åstadkoms genom att behålla en så naturlig vattenbalans som möjligt, genom att kartlägga avrinningsvägar och använda dessa för öppna dagvattenstråk.

Genom att avleda så mycket dagvatten som möjligt över gräs- och planteringsytor minskar även mängden föroreningar som leds vidare. Hårdgjorda ytor (exempelvis asfalt) ska undvikas och istället ska material som tillåter infiltration, till exempel, grus, betonghållsten eller växtbeklädda tak användas. Därigenom minskar belastningen på befintliga dagvattensystem och vatten återförs till marken vilket behövs för växtligheten och grundvattenbildningen. Omhändertagandet av dagvattnet ska ses som en resurs för staden. Dagvattenanläggningar som exempelvis dammar kan utgöra ett positivt inslag i stadsmiljön.

Vid planarbetet i den befintligt byggda miljön

Bebyggda områden har ofta ett konventionellt dagvattensystem som är byggt för att endast avleda vattnet. Någon rening eller annan hantering av vattnet förekommer inte. Dialog bör föras med fastighetsägare för att förbättra det lokala omhändertagandet av dagvatten. Förorenat dagvatten ska renas och vid behov kan krav på rening ställas enligt Miljöbalken och Lagen om allmänna vattentjänster.

Vilka konsekvenser?

Grundförutsättning för dagvattenplanering är att mark- och källaröversvämningar och fuktskador undviks så långt som möjligt. Förändrade klimatförhållanden och lägre acceptans för översvämningar ställer högre krav på avvattning och höjdsättning av planområden.

Tillräckliga markområden måste avsättas till lokalt omhändertagande av dagvatten.

Vid planering av infrastruktur måste hänsyn tas till bästa resursanvändning av befintliga anläggningar med tillhörande ledningsnät. Begränsningar i de befintliga systemen gällande kapacitet och utformning samt ökade behov av att rena dagvatten ställer högre krav på dagvattenfrågan redan i planskedet.

I Katrineholms kommun finns cirka 143 km dagvattenledningar varav cirka 110 km i Katrineholms stad.



Dagvattendamm vid Logistikcentrum.

Foto: Skanska

RENHÅLLNING

Riktlinjer

- *Avfallshanteringen ska skötas i enlighet med kommunens renhållningsordning som består av avfallsplan och föreskrifter för avfallshantering.*

En fungerande och välplanerad avfallshantering är en viktig del av den kommunala infrastrukturen och en förutsättning för en hållbar stadsutveckling. Avfallsmängderna ökar ständigt och om ökningen fortsätter i samma takt som hittills kommer mängderna ökat med 50 procent till år 2035.

Samtidigt ökar medvetenheten om behovet av åtgärder för att förebygga uppkomsten av avfall. Kommunen har ett övergripande ansvar för omhändertagande av hushållsavfall och ansvar för avfallsplanering.

EU har beslutat om en avfallshierarki, en avfallstrappa, som styr hur avfallet ska tas omhand i samtliga medlemsländer. Ett EU-direktiv handlar om att avfall ska tas omhand på bästa sätt utifrån miljö och klimat, det vill säga så högt upp i avfallstrappan som möjligt.

Första steget i trappan är att förebygga uppkomsten av avfall och därmed minska mängden avfall. Andra steget innebär att sådant som kan återanvändas ska göra det i så hög grad som möjligt. Till exempel möbler, kläder och byggmaterial.

Tredje steget är att återvinna och på så vis kan stora resurser sparas. Fjärde steget är energiutvinning genom förbränning vilket ger värme och el. Femte steget är deponering vilket ska ske i sista hand.

Den nya nationella avfallsplanen fokuserar på att minska avfallets mängd och farlighet genom att förebygga dess uppkomst. Detta ska uppnås genom ökad återanvändning och återvinning för att undvika deponering.

Idag

Kommunen har ansvar för insamling, hantering och behandling av hushållsavfall, bortsett från det avfall som omfattas av producentansvar. Sörmland Vatten och Avfall AB sköter, på uppdrag av Katrineholms kommun, kundregister, fakturering och drift av renhållningsverksamheten.

Insamling av hushållsavfall sker till stor del i kärl som är placerade intill varje fastighet. Kommunen har skyldighet att ha en renhållningsordning. En renhållningsordning består av en avfallsplan och föreskrifter

för avfallshanteringen i kommunen och är styrande för avfallshanteringen.

Kommunfullmäktige beslutade under 2012 att anta ny avfallsplan för 2013–2017. I planen finns 11 mål och 26 åtgärder för att uppnå målen. Samtliga mål i nuvarande avfallsplan ska vara uppfyllda 2017. Ett av målen i avfallsplanen är att kommunen ska se till att matavfall behandlas biologiskt så att energi och näring tas till vara.

I Katrineholms kommun samlas för närvarande en del matavfall från kommunala storkök in och skickas för rötning. Katrineholms kommun har under 2013 beslutat att införa matavfallsinsamling, genom så kallad optisk sortering. Matavfall ska sorteras i plastpåse med avvikande färg.

I Katrineholm finns en återvinningscentral, Vika, där största delen av materialet återvinns eller återbrukas. Det insamlade hushållsavfallet fraktas till Vika för omlastning och transporteras därefter till Tekniska Verken i Linköping för förbränning.

I kommunen finns 18 återvinningsstationer där hushållen kan lämna sitt avfall. Ansvar för återvinningsstationerna har Förpacknings- och Tidningsinsamlingen (FTI). Farligt avfall som uppkommit i hushållen kan året runt lämnas till återvinningscentralen eller till ”miljöbilen” en gång per år.

På gång

Regeringen har under 2011 beslutat att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en allmän översyn av avfallsområdet. Utredningen ska resultera i förslag som syftar till att avfallshanteringen ska vara effektiv för samhället, enkel, begriplig och lättillgänglig för alla konsumenter och användargrupper, såväl i tätort som i glesbygd.

En proposition med lagförslag om ändringar har



1 MINIMERA



EU har beslutat om en så kallad avfallstrappa som styr hur avfallet ska tas omhand i Sverige.

2 ÅTERANVÄNDA



3 ÅTERVINNA MATERIAL



4 ÅTERVINNA ENERGI



5 DEPONERING



foto: Hanna Maxsted



lämnats till riksdagen under 2013. Det är oklart när ikraftträdande av en ny ansvarsfördelning kommer att ske. Avfallsutredningen kan komma att resultera i att kommunen får ett annorlunda ansvar för avfallshandtering än idag.

Idag har Förpacknings- och Tidningsinsamlingen (FTI) producentansvar för insamling av förpackningar och returpapper. Med avfallsutredningen kan kommunen komma att få ansvar, utöver omhändertagande av hushållsavfall, för insamling av förpackningar och tidningar. Med ett eventuellt nytt ansvar bedöms kommunernas insamlingsverksamhet från hushåll utökas till att omfatta även förpackningar och returpapper. Om det blir så finns möjlighet att utveckla den optiska sorteringen i flera fraktioner vilket innebär fler plastpåsar i olika färger.

Utredningen föreslår att kommunen förlorar

insamlingsansvaret för verksamheters avfall som är jämförligt med hushållsavfall. Istället kan avfall från verksamheter bli tillgängligt för de privata avfallsentreprenörerna. Syftet är att verksamheter får ansvar för hanteringen av allt sitt avfall.

Vidare föreslår utredningen att kommunen förlorar insamlingsansvar för hushållsavfall som utgör grovavfall. Andra aktörer kan istället få möjlighet att hämta hushållens grovavfall. Detta skulle innebära att fler entreprenörer får möjlighet att lyfta avfallshanteringen till en högre nivå i avfallshierarkin, så kallad avfallstrappan (se föregående sida).

Utredningen föreslår en lagändring i miljöbalken med krav på att kommunen ska tillhandahålla kommuninvånarna ett insamlingssystem för matavfall i den utsträckning som det inte är orimligt ur samhälls-ekonomiskt eller insamlingstekniskt perspektiv.





SAMMANFATTNING MILJÖ- KONSEKVENSBESKRIVNING (MKB)

I samband med att en ny översiktsplan tas fram för Katrineholms kommun genomförs en miljöbedömning av planen. Syftet med miljöbedömningen är att bedöma de huvudsakliga miljöeffekterna av ett genomförande av planen samt påverka planen så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen resulterar i att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB-dokument) tas fram.

Den nuvarande översiktsplanen togs fram 1991, varpå behovet av att ta fram en ny översiktsplan bedömts som stort. Planförslaget ger förutsättningar för Katrineholms stad att bygga ca 4000 nya bostäder fram till år 2030 med fokus på hållbar tillväxt i den täta och attraktiva staden. Planens konsekvenser bedöms som nedan.

Trafik, luftkvalitet, buller och olycksrisker transport

Sammantaget bedöms planens intentioner att främja hållbara transporter, vilket bedöms som positivt för klimatet. Nivåerna för luftföroreningar i staden bedöms att i framtiden hållas under gränsvärdet, vilket bedöms som positivt. Vissa områden i staden utsätts idag för buller som överskrider gränsvärdet, vilket även kan komma att ske i framtiden vid en oaksamplanering, vilket bedöms som negativt.

Med genomtänkt planering kan ljudmiljön förbättras för befintliga och tillkommande delar av tätorten Katrineholm. Med rätt gestaltning, placering och planering av ny bostadsbebyggelse går det att bygga bostäder i direkt anslutning till vägar med hög belastning. En förtätning av bebyggelse i områden intill vägar och järnvägar där farligt gods förekommer innebär att riskerna för att allmänheten exponeras av olycksrisker ökar, eftersom mängden boende i dessa områden ökar vid utbyggnad av bostäder. Risker för olyckor behöver utredas närmre vid detaljplanering av dessa områden.

Naturmiljö, rekreation och strandskydd

Ur ett naturmiljöperspektiv bedöms planens intentioner med förtätning som positivt då det innebär att orörd naturmark ofta kan undgå exploatering. Dock finns det risk för att värdefulla naturområden

bebyggs eller påverkas strax utanför staden av planförslaget om utbyggnaderna sker på ett oaksamt sätt. Det finns risker med att bygga bostäder och byggnader för verksamheter på brukbar jordbruksmark, då det kan leda till att jordbrukets lönsamhet minskar och jordbruket försvinner, vilket ger negativa effekter på naturmiljö, biologisk mångfald och landskapsbild.

Det finns planer för att bygga bostäder vid strandnära lägen vid Värmbol. Området är idag bebyggt med gamla industribyggnader, varför det bedöms att inte påverka strandskyddet negativt i området. I Trollestrand består marken av naturtyp med skyddsvärda områden. Det är viktigt att dessa värden bevaras i framtiden vid tillkommande bebyggelse. I planens helhet bedöms påverkan på allmänhetens tillgång till rekreation som positiv då planens intentioner är att stärka stadens rekreativområden och förbindelsestråken mellan dem.

Vattenmiljö

Sammantaget bedöms planen ge en måttlig positiv effekt på vattenmiljön. Ett ökat antal hårdgjorda ytor medför en större ytavrinning vilket kan påverka dagvattnets kvalitet negativt. Med bra dagvattenlösningar och kommunens förslag på att ta fram planer och strategier för kommunens framtida vattenplanering, kan planens påverkan på vattnets kvalitet reduceras. Sanering av förorenade områden för framtida bostäder bedöms ge en positiv effekt på vattenmiljön då risk för spridning av förorenade ämnen till vatten minskas.

Miljöskydd och säkerhet

Planen bedöms att ge en positiv påverkan på miljöskyddet, då en utbyggnad av bostäder i potentiellt förorenade områden leder till att dessa områden invente-

ras och saneras, vilket minskar risken för att allmänheten exponeras av miljöfarliga ämnen. Det finns befintliga verksamheter i staden som tillhandahåller farliga ämnen, som gasol och andra giftiga samt brandfarliga ämnen. Det finns risk för att ett ökat antal människor utsätts för olycksrisker när antalet bostäder ökar i dessa verksamheters närhet. Vid genomförande av föreslagna åtgärder bedöms riskerna kunna minimeras.

Geologi och sårbarhet

Vid extrema väderförhållanden som leder till så kallat 100-årsflöde i Nyköpingsån finns det risk för att samhällsviktiga funktioner som till exempel Rosenholms reningsverk slås ut på grund av översvämning. Utvecklingsområdet BV5 Värmbol är beläget i ett område som riskerar att översvämmas vid ett 100-årsflöde, liksom stränderna vid Djulönäs.

Det finns inga riktlinjer i planförslaget om hur eller om områden där det finns risk för översvämningar får bebyggas eller hur befintliga byggnader ska skyddas från översvämningar, vilket bedöms som negativt då det finns risk för att det tillkommer bostäder i områden där det råder översvämningrisk.

Kulturmiljö och stadsbild

Det ses som positivt för stadsbilden med förtätning, där mark som idag är outnyttjad bebyggs med bostäder och verksamheter. Kommunens avsikter gällande stadens riksintresse är att de läsbara historiska strukturerna i staden ska förbli en viktig del av stadens framtida utveckling. Befintliga byggnader med kulturhistoriskt värde ska utpekas och dess värden säkerställas för ett långsiktigt skydd. Detta bedöms som positivt för kulturmiljön, då det innebär att staden kan



foto: Karneholms kommun

utvecklas i framtiden samtidigt som stadens historiska värden bevaras och förädlas.

Sociala aspekter

Planförslaget bedöms att ge en positiv påverkan på de sociala aspekterna i staden, då kommunen har en strategi om att involvera medborgarna genom dialog vid detaljplaner och översiktsplaner.

Detta bedöms som positivt både för barn och ungdomars psykiska hälsa samt för jämställdheten och jämlikheten i samhället, då frågor som trygghetsfaktorer och tillgängligheten i den fysiska planeringen diskuteras och hållbara lösningar tas fram.

Planens intentioner att skapa/utveckla fler park/naturområden bidrar till att öka utbudet av promenadstråk till naturområden utanför staden, vilket ökar befolkningens tillgång till fysisk aktivitet och rekreation utomhus.

Planens riktlinjer om en blandad och tät bebyggelsestruktur kan bidra till en ökad trygghet i staden samt ger möjligheter till en mer integrerad framtida stad, vilket bedöms som positivt för de sociala aspekterna.



foto: Duveholmsjön, Hanna Månstads

LITTERATURFÖRTECKNING

Miljö, risk, klimat och energi

www.naturvardsverket.se, 2013-05-15
 www.energimyndigheten.se, 2013-03-03
 www.miljomal.nu, 2013-04-03
 www.hallbarstad.se, 2013-04-03

Katrineholms kommuns klimatstrategi,
 Katrineholms kommunfullmäktige, 2005-10-17

*Klimatanpassning i fysisk planering – Vägledning
 från Länsstyrelserna,* utgiven 2012

Klimat- och energistrategi för Södermanlands län, 2012:1

*Åtgärdsprogram till Klimat- och energistrategi
 för Södermanlands län,* 2012:2

*Når vi miljömålen? – En bedömning för
 Södermanlands län 2012,* Rapport nr: 2013:1

Miljömålen på ny grund.
 Naturvårdsverket 2011. Rapport 6433

Risk- och sårbarhetsanalys,
 Katrineholms kommun, 2011

*Riskhantering avseende farligt godstransporter på väg –
 underlag till översiktsplan för Katrineholms kommun,*
 Structor Riskbyrå AB, Stockholm 2013-05-29

*Risikanalyt med avseende på järnvägstrafik
 för Katrineholms stad,*
 Structor miljöteknik AB, Eskilstuna 2013-06-19

Bullerkartläggning av Katrineholms tätort,
 Structor Akustik AB, Stockholm, 2013-04-14

Risikbild Södermanland, Rapport nr 2012:6,
 Länsstyrelsen i Södermanland, utgiven 2012

Bättre plats för arbete,
 Boverkets allmänna råd, 1995:5

*Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med
 transporter av farligt gods samt bensinstationer,*
 Januari 2000, Länsstyrelsen i Stockholms län

Regionala frågor

Wigren, Anders och Elin Johansson:
Omvärldsanalys Katrineholm. Inregia AB, december 2005.

Ansvarskommittén: *Hållbar samhällsorganisation
 med utvecklingskraft* (SOU 2007:10)

Utredningen om den statliga regionala förvaltningen:
 Statens regionala förvaltning (SOU 2012:81)

Sörmlandsstrategin 2020,
 Regionförbundet Sörmland, februari 2013

Sörmlands strategi för en hållbar besöksnäring 2013–2023,
 Regionförbundet Sörmland, 2014

Historia och kulturmiljö

Larsson, Jan (1994): *Hemmet vi ärvde: om folkhemmet,
 identiteten och den gemensamma framtiden*

*Sörmländsk bygd under 7000 år, Kulturminnesvårdsprogram
 för Katrineholms kommun,* Katrineholms kommun, 1988

Trafik

Trafiknätsanalys, Katrineholms kommun,
Centralorten, 2012-10-18

Hastighetsplan för Katrineholms tätort, 2012-10-18

Parkering för hållbar stadsutveckling,
Sveriges Kommuner och Landsting, 2013

*Fotgångarprogram 2012–2018, Malmö – den
gångvänliga staden*, Gatukontoret Malmö stad,
antaget i Tekniska nämnden 2012-04-24

*Vägledning för gångplanering. Så skapas det
gångvänliga samhället*, Trafikverket, september 2013

Övrigt

www.unicef.se/barnkonventionen, 2013-04-09

www.uc.se, 2012-11-08, Justitia och Syna

www.boverket.se, 2013-02-15

Inspirationsmaterial

Översiktsplan 2030 för Eskilstuna kommun,
utställningshandling 2013

Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050,
antagen 2012-12-06

Översiktsplan för staden Linköping,
antagen i juni 2010

*Översiktsplan för Umeå,
Fördjupning för de centrala stadsdelarna*,
antagen 2011-08-29

Växjö kommuns översiktsplan del Växjö stad,
antagen 2013-02-28

*Utställningsförslag, Översiktsplan för Malmö ÖP2012.
Planstrategi*, Stadsbyggnadskontoret Malmö stad, januari 2013

LÄNSSTYRELSENS GRANSKNINGSYTTRANDE



LÄNSSTYRELSEN
Södermanlands län

Torbjörg Sekse
010-2234343

GRANSKNINGSYTTRANDE 1(2)

Datum	Dnr
2014-09-19	401-4231-2014
	Dossnr 82-2-005

Katrineholms kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
641 80 KATRINEHOLM

Förslag till fördjupning av översiktsplanen för Katrineholms kommun, Katrineholms stad

Katrineholms kommun har ställt ut ett förslag till översiktsplan 2030, del staden, som har inkommit till Länsstyrelsen för granskningsyttrande enligt 3 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har lämnat samrådsyttrande den 13 november 2013.

Av länsstyrelsens granskningsyttrande ska framgå om förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken, förslaget kan medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken, sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsens granskningsyttrande ska redovisas tillsammans med fördjupningen av översiktsplanen. Om Länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del ska det anmärkas i den antagna planen.

Kommunen har remitterat planförslaget till de statliga verk som berörs. Försvaret har lämnat yttranden den 1 september utan synpunkter. Trafikverket har i yttrande den 18 september betonat ståndpunkten som framfördes i samrådsyttrandet daterat den 7 november 2013 angående utvecklingen av området MV2, liksom vikten av att i tidiga skeden studera trafikförsörjningen till och från nya, större etableringar (se samrådsyttrandet). Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets synpunkter.

Länsstyrelsens ställningstagande till planförslaget

Planförslaget omfattar Katrineholms stad och Länsstyrelsen bedömer att planen i plan- och bygglagens mening är en fördjupning av översiktsplanen då den inte omfattar hela kommunens yta utan bara en begränsad del. Parallellt med detta förslag arbetar kommunen med en översyn av den kommunövergripande översiktsplanen från 1991 och Länsstyrelsen förutsätter att sambanden mellan denna fördjupning och den nya kommunövergripande översiktsplanen blir tydliga.

Postadress 611 86 NYKÖPING	Besöksadress Stora torget 13	Telefon 0155-26 40 00 växel	Telefax 0155-26 71 25	E-post sodermanland@lansstyrelsen.se
Organisationsnr 202100-2262	PlusGiro 35174-2	Bankgiro 5051-8653	Faktureringsadress FE 98 838 73 FRÖSÖN	Internet .lansstyrelsen.se/sodermanland

GRANSKNINGSYTTRANDE

2(2)

Datum

Dnr

2014-09-19

401-4231-2014

Länsstyrelsen kan komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplaner eller områdesbestämmelser enligt 11 kap 10 och 11 §§ PBL om de synpunkter som lämnas nedan inte beaktas.

Natura 2000

Påverkan på Natura 2000-området Näsnaren vid en utbyggnad av område B1 framgår inte av planförslaget och Länsstyrelsens ställningstagande måste därför anstå. Sjön Näsnaren har dålig ekologisk status. Ny bebyggelse och annan användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område får komma till stånd bara om det finns ett tillstånd enligt 7 kap 28 § a miljöbalken. Beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kan ny bebyggelse och andra åtgärder även på relativt stora avstånd från ett Natura 2000-område påverka de skyddade naturvärdena.

Översvämningsrisker

Planförslaget konstaterar att det råder översvämningsrisk längs Backasjön, Duveholmssjön och Djulösjön. Konsekvenser för befintlig bebyggelse bör framgå av planförslaget, till exempel kan område SV7 Rosenholms reningsverk påverkas. Område BV5 där ny bebyggelse planeras berörs av översvämningsrisk och förslag till detaljplan kan komma att prövas.

Miljö och hälsa

För några av de områden som pekas ut i översiktsplanen för bebyggelse behövs det miljötekniska undersökningar för att säkerställa att det är miljömässigt, tekniskt och ekonomiskt genomförbart att exploatera områdena.

Strandskydd

Länsstyrelsen upplyser om att när ett område inte är tillräckligt utrett inför kommande detaljplanering beträffande strandskyddet kan det komma att ställas krav på fördjupade naturinventeringar. Vid kommande exploateringar får lämpligheten kring ett eventuellt upphävande av strandskyddet avgöras i samband med detaljplaneläggning. Detta gäller ett flertal områden, till exempel BV5, SV7 med flera.

Övriga frågor

Av planens riktlinjer för den byggda miljön framgår att en fördjupning av översiktsplanen ska tas fram för centrala delar av staden. Länsstyrelsen föreslår att detaljplaneprogram används i stället.

Länsstyrelsen upplyser om att i det fall ett område inte är tillräckligt utrett inför kommande detaljplanering beträffande rödlistade arter, på land eller i vatten, kan det komma ställas krav på fördjupade naturinventeringar. Dispens från artskyddsförordning kan komma att krävas.

I ärendet har deltagit företrädare för berörda enheter.


Torbjörn Sekse

Kopia (e-post): Trafikverket



Katrinesholms kommun \

besöksadress Samhällsbyggnadsförvaltningen, Trädgårdsgatan 1

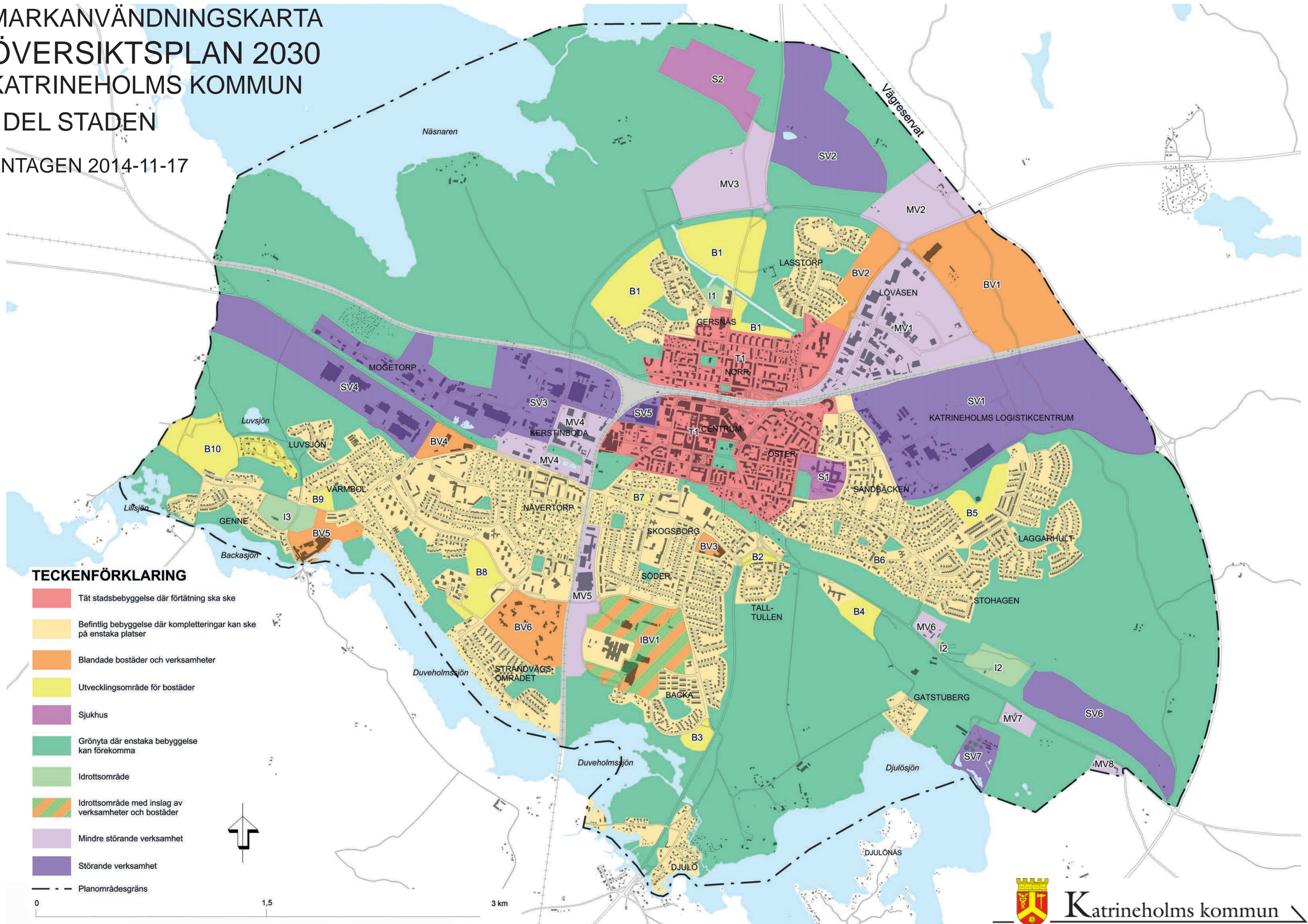
postadress Katrineholms Kommun, 641 80 Katrineholm **e-post** samhallsbyggnadsforvaltningen@katrineholm.se

telefon 0150-577 00 (vardagar klockan 08.00–17.00)

www.katrineholm.se

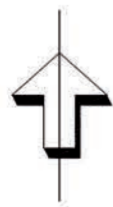
MARKANVÄNDNINGSKARTA ÖVERSIKTSPLAN 2030 KATRINEHOLMS KOMMUN - DEL STADEN

ANTAGEN 2014-11-17



TECKENFÖRKLARING

- Tät stadsbebyggelse där förtätning ska ske
- Befintlig bebyggelse där kompletteringar kan ske på enstaka platser
- Blandade bostäder och verksamheter
- Utvecklingsområde för bostäder
- Sjukhus
- Grönyta där enstaka bebyggelse kan förekomma
- Idrottsområde
- Idrottsområde med inslag av verksamheter och bostäder
- Mindre störande verksamhet
- Störande verksamhet
- Planområdesgräns



0 1,5 3 km