



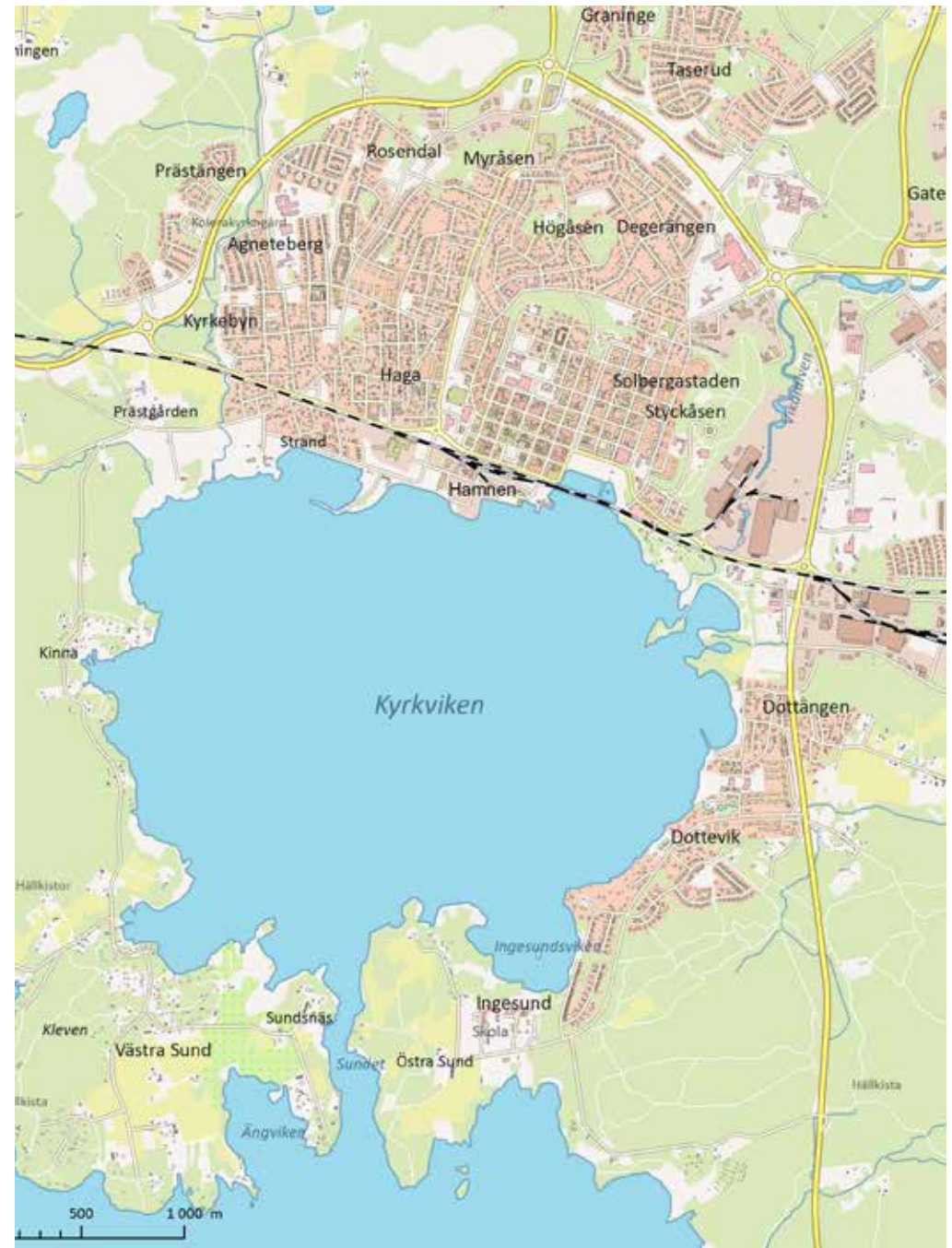
Välkommen till Arvika!

Program för utveckling
av Arvika hamn

Innehåll

Inbjudan parallella uppdrag - välkommen till Arvika	5
Arvika stad	6
Bakgrund till omvandlingen av Arvika hamn	7
Förutsättningar	9
Huvudtema	13
<i>Det blå och det gröna idag.</i>	
<i>Arbete, boende och rekreation idag</i>	
<i>Rörelser och kopplingar idag</i>	
<i>Aktiviteter och mötesplatser idag</i>	
Framtidsbilder	31
<i>Det blå och det gröna i morgon</i>	
<i>Arbete, boende och rekreation i morgon</i>	
<i>Rörelser och kopplingar i morgon</i>	
<i>Aktiviteter och mötesplatser i morgon</i>	
Processen för framtagande av framtidsbilderna	44
Referenser	46
Kartor och bildbank	
Utredningar generellt	
Utredningar speciellt för Arvika	
Inspiration	









Välkommen till Arvika!

Hamnen är en viktig del av stadskärnan i Arvika som vi ska kunna ta hand om och använda på ett genomtänkt sätt i framtiden. Därför arbetar kommunen med att ta fram en ny plan – en fördjupad översiktsplan (FÖP) - för hur hamnområdet ska utvecklas.

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen välkomnar vi er att delta i parallella uppdrag gällande omvandlingen av Arvika Hamn. Uppgiften är att ge förslag till framtidsbilder för hamnområdet utifrån förutsättningar och riktlinjer i detta program.

Framtidsbilderna ska bygga på

- En hållbar struktur/stomme som utgångspunkt för hamnområdets framtida utveckling
- Ett strategiskt tankesätt kring etapper och tågorning gällande områdets olika delar utifrån
 - områdets förutsättningar för attraktivt boende och rekreation
 - möjligheter till ett rikt fritids- och kulturliv
 - ett differentierat näringsliv
 - möjlig utveckling till en trygg, säker och hållbar livsmiljö

Förslagen ska tas fram genom öppen process med en aktiv dialog mellan kommunen och medborgarna. Detta program ”Välkommen till Arvika!” utgör basen för de parallella uppdragen.

Syfte med de parallella uppdragen

Syfte med de parallella uppdragen är att få belyst olika möjliga framtidsbilder av området på ett tydligt sätt med programmet som grund. Programmet är en sammanställning av känd kunskap om ortens och platsens särskilda förhållanden och förutsättningar.

Arkitektskisserna ska visa hur dessa förutsättningar kan förändras och läggas till rätta för att möjliggöra framtida användning, samt i vilken ordning åtgärder behöver vidtas för att förändringarna ska vara möjliga.

Arvika kommun förväntar sig att arkitekternas förslag kommer att ligga till grund för diskussioner i olika samtalsrum i samband med framtagande av samrådshandlingen för den fördjupade översiktsplanen.

Ambitionen är att stadsutvecklingsprocessen ska ge ökad förståelse, legitimitet och delaktighet och stor vikt läggs därför på att materialet är lätt att förstå för allmänheten.



Arvika stad

Arvika är en småstad i Västra Värmland och ligger i norra änden av Kyrkviken, en avgränsad del av sjön Glafsfjorden. Staden är strategiskt placerad längs tågförbindelsen mellan Oslo(2h) och Stockholm(3h).

Staden är en rutnätstad från 1811 med småstadens fördelar som närhet och personlig service. Trakten har sedan förra århundradet lockat konstnärer, hantverkare och musiker och traditionen lever vidare än idag. Sommartid är Arvika ett paradiset för musik, konst och hantverksälskare, med ett rikt utbud av konserter och utställningar. Välkända besöksmål utanför stadskärnan är Rackstadsmuseet, Såguddens friluftsmuseum och Musikhögskolan Ingesund.

Stadens kvarter går från strandkanten i söder upp mot åsen i norr. Detta ger siktlinjer ner mot Kyrkviken längs de nordsydliga orienterade gatorna i rutnätet. Torggatan bildar en central axel från A. W. Edelsvärds järnvägsstation via torget med torghandel varje onsdag och lördag till Trefaldighetskyrkan ritad av arkitekt Ivar Tengbom med utsmyckning av skulptören och rackstadskonstnären Christian Eriksson.

Tvärgatorna Storgatan och Kyrkogatan från Stadsparken i öster mot den kommunala musikskolan och biblioteket som fondmotiv åt väster är levande stadsgator med rikt utbud av butiker, caféer, restauranger, ofta med bostäder i våningarna ovanför.

Stadsmiljön präglas av gatornas bredd och omsorgsfulla utformning, kvarterbebyggelsens skala och materialval, siktlinjer, fondmotiv samt innergårdar. Hamnen ligger i omedelbar anslutning till kvarterstaden med dess rika utbud av kommersiell, kulturell och social service.

Innerstadsprojektet som påbörjades för femton år sedan handlar om att göra stadskärnan mer attraktiv genom att förbättra tillgänglighet, beläggning, belysning, möblering, plantering och skyltning samt konstnärlig utsmyckning. Utvecklingen sker succesivt i samverkan med centrumföreningen Aktiva Arvika som skapar olika upplevelser och aktiviteter för en trivsammare stad.

Bakgrund till omvandlingen av Arvika Hamn

Hamnen i Arvika, Sveriges innersta hamn, har varit viktig för stadens och bygdens utveckling. Under 1600-1900-talen fraktades stora kvantiteter gods till och från de många järn- och glasbruken samt trä- och pappersindustrierna. För köpstaden Arvika, som vänder sig mot Kyrkvikens vatten, spelade sjöfarten länge en betydande roll. Hamnen erbjöd goda möjligheter till omlastning mellan olika transportslag, och det fanns en stor oljedepå. 1993 upphörde all nyttojöfart och järnvägsspåren utmed Spårgatan togs bort. Fritidsbåttrafiken är omfattande med förbindelse via Byälven till Vänern.

1990 när hamnens minskande betydelse för transporter började märkas utlystes en arkitekttävling om hamnens framtida användning och gestaltning. Ett vinnande förslag med kontor och bostäder togs fram av Olsson & Mörtstedt Förvaltnings AB, Stockholm. Under 90-talet påbörjades omvandlingen. Magasinen på östra Furunäset genomgick en restaurering. Hamnkontoret revs och Hamnplanen och området runt magasinen iordningställdes.

År 2000 inträffade den senaste stora översvämningen av Arvika och den 30 november noterades den högsta vattennivån någonsin, ca 3 meter högre än normalvattenståndet. Efter den akuta räddningsinsatsen blev behovet av översvämningsskydd uppenbart. Under 2000-talets första decennium fortsatte omvandlingen av hamnområdet genom demontering av oljecisterner och flytt av verksamheter. Parallellt utarbetades ett förslag till dammkonstruktion i gattet mellan Kyrkviken och Glafsforden. Förslaget har varit uppe för rättslig prövning, och slutligen vunnit laga kraft i juni 2012. Med översvämningsskyddet öppnar sig möjligheter att hitta nya användningar för hamnområdet, och att ytterligare utveckla Arvika och ta tillvara dess sjönära läge.

Läge

Omvandlingsområdet ligger i södra delen av Arvika tätort, invid Kyrkvikens norra strand. Från stadens centrum nås området från Järnvägsgatan/ Hamngatan via en plankorsning, från Palmviksrandellen via en annan plankorsning och från väg 172 via Prästgårdsvägen och Strandvägen.

Avgränsning

Omvandlingsområdet består av en utvidgning av område för den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Arvika hamn (se gränslinje för FÖP på översiktsbild)

för att förslagställarna ska belysa principer för markanvändning i relation till intilliggande ytor och kopplingar mot Mikaelikyrkan åt väster, Sågudden åt öster och stadskärnan åt norr.

I norr gränsar hamnområdet till stationsområdet och stadskärnan, i öster och söder av Kyrkviken och i väster av Arvika småbåtshamn och Arvika Näringslivscentrum, ANC. Områdets storlek är 20,8ha, varav järnvägsområde och vatten upptar runt 8ha. Det ger 13ha att utveckla vidare för kvarters och offentlig mark, förslagsvis i en 50/50 relation. Ytan tillsvarar ett område i stadskärnan från Järnvägsgatan i söder till Fabriksgatan i norr och från biblioteket i väster till Östra Esplanaden i öster. Bestämmandet av vattenområdet får avgöras i det fortsatta planarbetet, till dels beroende av resultatet av de parallella uppdragen.

Hamnområdet idag

Bebyggelsen i hamnområdets östra delar representerar olika årsringar och arkitekturstilar och innehåller verksamheter som restauranger, nöjesliv, hantverk/utställningar, kontor. Längs Spårgatan längre västerut finns bebyggelse av mer temporär karaktär innehållande mindre industri och hantverkslokaler. Områdets västra delar är i stort sett obebyggda med användning som bilparkering, park och större gröna fält och strax väster om ligger Arvika småbåtshamn samt kvarteret Tobaken med Arvika näringslivscentrum, ANC, med lärcenter, gym, företagshotell, konferenslokaler och restaurang. Centrala delar av området som är obebyggda används idag ofta för temporära sport- och musikevenemang och är även ett omtyckt område för husbilsövernattning, promenad och cykelstråk och utflyktsmål för picknick och lunchraster.

Syfte med utvecklingen av hamnområdet

Hamnområdet ska göra Arvika mer attraktivt genom att erbjuda nya möjligheter för näringsliv, kultur, föreningsliv och kreativitet och komplettera staden i strävan efter ett gott och tryggt liv genom att utveckla en trygg, säker och hållbar livsmiljö i aktiv dialog med medborgarna. Markanvändningen i hamnen kommer att påverka centrum genom tillkommande bebyggelse och nya verksamheter. Det kommer att leda till ändrad trafik, ändrade rörelse- och uppehållsmönster och ändrade stads- och landskapsvyer.



Övergripande mål för området

- del av stadskärnan
- funktionell integration av verksamheter och strukturer
- ökad attraktionskraft, fler arvikabor och fler arbetstillfällen
- vattnet och sjöutsikt tas till vara inom området och från befintlig stadskärna
- allmänhetens tillgång till stranden och vattnet säkras genom planering
- erbjuda blandade verksamheter

Processen så långt

Eftersom insyn och inflytande är en del i hela processen, strävar vi efter att diskussion kring utvecklingen av hamnområdet ska föras i olika samtalsrum där människor i olika åldrar, olika kön och olika bakgrund aktiveras och görs till medskapare i förslagen. Stadsutvecklingsprocessen ska ge ökad förståelse, legitimitet och delaktighet

Som en inledande del i planarbetet genomförde kommunen därför en medborgardialog under hösten 2012. Allmänheten fick lämna in förslag på vad hamnområdet skulle kunna innehålla. Förslagsställandet var helt fritt utan begränsningar som lagar, platsens förutsättningar, genomförande-möjligheter eller ekonomi. Processen resulterade i ca 500 förslag från ca 700 förslagslämnare. Idéerna spann över hela fältet av möjliga användningsområden och utformningar. Om något användningssätt ska sägas dominera bland förslagen är det rekreation och fritidsaktiviteter.

Förutsättningar för en hållbar utveckling av hamnområdet

Stadsutveckling innebär ett långt perspektiv på hållbarhetsaspekterna där byggda strukturer kan ha en livslängd på flera hundra år. Genom en medveten satsning på hållbarhet i samband med stadsutveckling understöds en av kommunens viktigaste uppgifter, att ge invånarna en trygg, trivsamt och vacker miljö att vistas i. Den byggda miljön är en betydande del av människans livsrum och trivsel. Väl utformad ska den ge tillfälle till möten, erbjuda trygghet och tillgänglighet. För att förmedla en känsla av identitet och samhörighet behöver man även se på den kulturella aspekten i tillägg till de klassiska miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekterna.

Luftföroreningar

Arvika kommun har under ett par decennier genomfört mätningar på luftkvaliteten inom tätorten. Halterna bedöms inte överstiga någon miljökvalitetsnorm, men överstiger i en del fall miljömålen för 2020. Den största källan till föroreningar av luften är enligt miljöstabens bedömning trafiken. Det är därför viktigt att arbeta för att en större del av transportbehovet kan tillgodoses genom gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket bidrar till att skapa lägre luftemissioner.

Översvämningar

Vattenflödet i Glafs fjorden varierar, med översvämmade områden som följd. Hamnen ligger i sin helhet inom riskområde för översvämning. Det planerade översvämningsskyddet mellan Kyrkviken och Glafs fjorden är en förutsättning för ny bebyggelse i hamnen. Projektering pågår, och skyddet väntas vara klart 2017/2018.

Kyrkvikens vattenkvalitet

Kyrkviken lider av övergödning vilket medför återkommande algbloomningar och syrebrist. Vattenkvaliteten påverkas av diffusa utsläpp från omgivande marker och kvarvarande enskilda avlopp samt från dagvattenutlopp och utsläpp från avloppsreningsverket. Inom planområdet för den här fördjupningen av översiktsplanen finns en större utsläppspunkt för dagvatten från Arvika stad. Kyrkvikens vatten anses inte uppfylla badvattenkvalitet i dagsläget.

Arvika kommun arbetar för att förbättra Kyrkvikens vattenkvalitet. Kommunen har låtit utföra flera undersökningar och utredningar. Kommunen har bland annat genomfört ett LOVA-projekt (lokalt vattenvårdsprojekt) med ekonomiskt stöd från By- och Borgviksälvens vattenråd. Projektet identifierade ett flertal åtgärder som kan minska övergödningen av Kyrkviken genom att minska tillflödet av fosfor. Ett av förslagen var att anlägga skärmar/sedimentfällor vid vattendragsmynningarna och utloppen för dagvatten vilket delvis skulle beröra planområdet.



Förorenad mark

Hamnen består till stor del av utfylld mark med massor av skiftande ursprung och kvalitet. Det har förekommit olika former av hamn- och industriverksamhet, bl a skrotverksamhet, oljedepå och omlastning till järnväg.

Sanering av förorenad mark har under 2012 och 2014 utförts i de delar av hamnen där det tidigare varit oljedepå och bedrivits skrotverksamhet, blåfärgat område i illustrationen.

Inför saneringen togs platsspecifika riktvärden fram för att marken efter saneringen skulle uppnå sådan kvalitet att:

- Det aktuella objektet ska kunna användas för kommersiellt bruk (inklusive tillhörande kör- och parkeringsytor) samt parkområden.
- Risker relaterade till föroreningar i marken ska underskrida hälsobaserade risknivåer för personer som är yrkesverksamma eller vistas tillfälligt inom objektet.
- Eventuella framtida byggnader ska anslutas till kommunalt dricksvatten. Grundvattenbrunnar för uttag av dricksvatten och för bevattning ska inte installeras inom objektet.
- Restkoncentrationer av föroreningar som kvarlämnas efter utförda åtgärder ska tillåta en viss markökologisk funktion inom objektet samt möjliggöra etablering av prydnadsväxter (t.ex. träd, buskar, blommor och gräs).
- Restkoncentrationer som kvarlämnas efter utförda åtgärder ska inte ge upphov till oacceptabelt negativa ekologiska effekter i Kyrkviken och Glafs fjorden.

Vid undersökningar av marken inom de gulfärgade områdena (se illustration) har föroreningar också påträffats. Här har dock endast inledande undersökningar gjorts och marken är inte sanerad.



I de västra delarna, inom det rosafärgade området, föreligger risk för förorenad mark. Området är till stor del utfyllt och fyllnadsmaterialet kan ha tillfört föroreningar till platsen. Det kan även finnas en viss risk att del/delar av området har förorenats av verksamheter som bedrivits på platsen.





Klimatförändring

Enligt klimatanalysen som Länsstyrelsen låtit SMHI utföra kommer det att bli varmare i Värmland. Länets årsmedeltemperatur kommer att öka från nuvarande 4,4°C till cirka 9°C år 2100 och det är främst under vintern som det kommer att bli varmare.

Säsongen för tjäle ser ut att bli kortare. Värmeböljor kommer att bli vanligare och det kommer att bli en ökning av perioder med hög brandrisk.

Årsmedelnederbörden förväntas öka med cirka 20 % till 2100. Ökningen sker främst under vintertid. Det blir vanligare med kraftiga regn och skyfall blir också vanligare. Det blir dock mindre snö. Vattenföringen i vattendragen kommer att förändras över årstiderna. Det blir högre vattenföring under vintern på grund av mycket regn. Mindre snö medför dock mindre snösmältning och lägre eller utebliven vattenföringstopp under våren.

Klimatförändringens följd effekter

Tjälskador på vägnätet kommer att minska. Däremot riskerar vägarna i högre grad att drabbas av översvämningar och ras. Risken för skred, ras eller genomspolning av järnvägsvallar förväntas öka. Den högre temperaturen på sommaren förväntas också öka risken för solkurvor.

I takt med att nederbörden ökar och det blir vanligare med häftiga regn kommer även byggnader att löpa större risk för översvämningar. Fukt- och mögelskador kommer att öka. I förorenad mark och deponier kan förändrade grundvattenförhållanden, ökad markavrinning och ändrade temperaturförhållanden leda till att föroreningar får ökad rörlighet.

Människors hälsa kommer också att påverkas. Fler och intensivare värmeböljor kommer att leda till större problem med uttorkning under sommaren, särskilt hos äldre samt små barn och spädbarn.

Klimatanpassning och fysisk planering

Det är viktigt att fysisk planering och nybyggnation anpassas till de klimatförändringar som vi inte kan förhindra. Det är till exempel viktigt att dagvattensystemen utformas på rätt sätt.

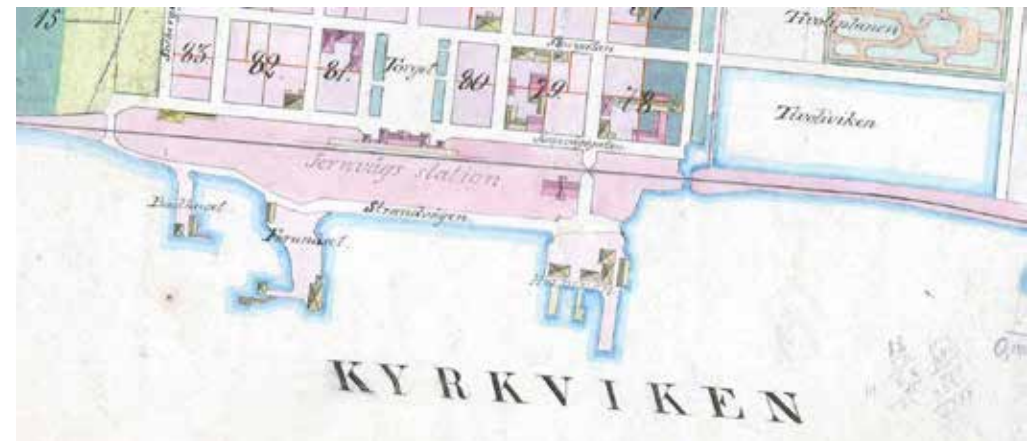
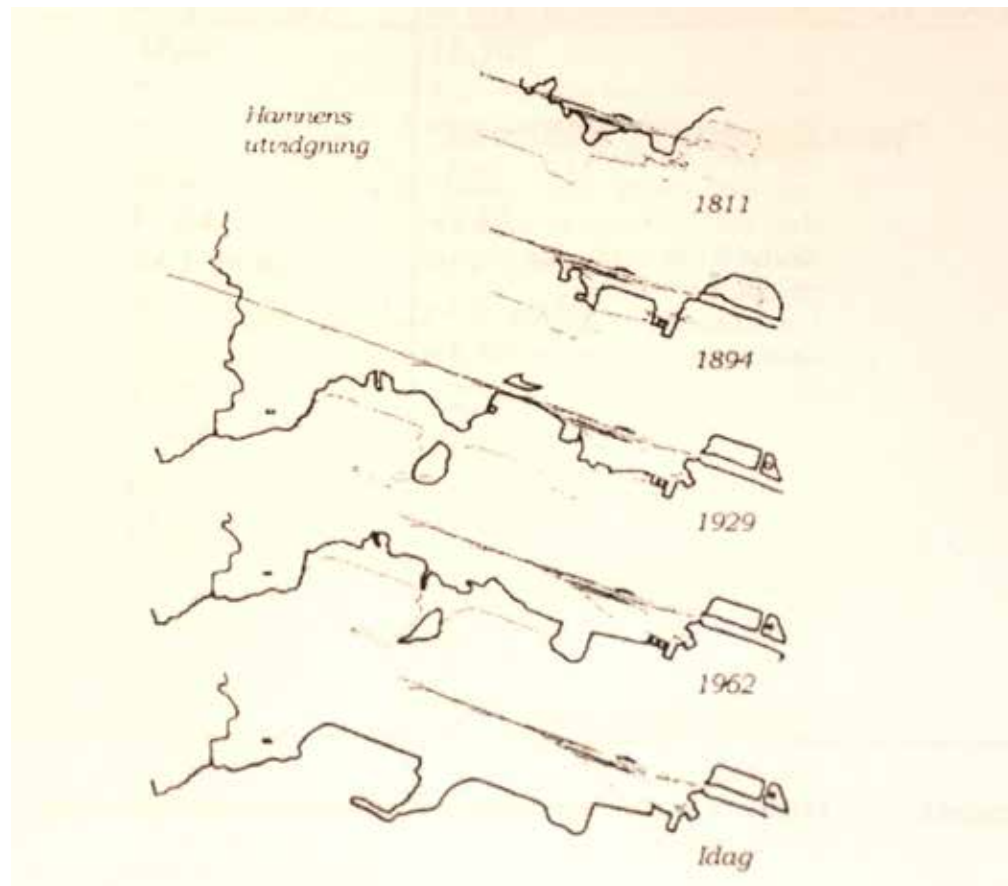
Det är också viktigt att städer utformas så att effekten av värmeböljor inte förstärks genom värmelagring. Värmelagring kan medföra att det bildas urbana

värmeöar, områden som får ännu högre temperatur än sin omgivning. Värmelagring sker i områden med stor andel hårdgjorda ytor, tät bebyggelse och hög mänsklig aktivitet. Därför är det viktigt med inslag av grönska och vatten eftersom de har en temperaturreglerande effekt.

Miljömålen och hamnutvecklingen

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljömål.

Fysisk planering ska bidra till att nå miljömålen. De miljömål som huvudsakligen är tillämpliga på hamnområdet är *Begränsad klimatpåverkan, frisk luft, Giftfri miljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, God bebyggd miljö och ett rikt växt- och djurliv*. Utvecklingen av hamnen ska sträva efter att miljömålen förverkligas så att förutsättningar ges för ett hållbart samhälle.



The image shows two tall, narrow flags made of various colorful fabric scraps (quilted style) on wooden poles. The flags are positioned in front of a dark, vertically-plank wooden wall. To the right, there is a large green bush or tree. The overall scene is outdoors, likely at a festival or community event.

Huvudtema

Under våren 2014 har två workshops för inbjudna deltagare hållits samt "öppet magasin", ett tre dagars publikt evenemang i det äldsta hamnmagasinet med fokus på dessa huvudteman och många synpunkter kommit in.

Medborgardialogens förslag har sorterats in under fyra huvudteman:

- Det blå och det gröna
- Arbete, boende och rekreation
- Rörelser och kopplingar
- Aktiviter och mötesplatser



Genom idéerna från allmänheten, workshops, öppet magasin och ett antal möten i arbetsgruppen och med politiker från kommunledningsutskottet har utvecklingsbara värden och riktlinjer formulerats. Tillsammans med övergripande målbildar de grunden för arkitekternas framtidsbilder.





Det blå och det gröna

Vi vill se hur vatten och grönska på ett kreativt sätt kan användas för att skapa mervärde i stadslandskapet med fokus på hållbar utveckling.



Arbete, boende, rekreation

Vi vill se förslag till bebyggelsemönster innehållandes boende, verksamheter och rekreation. Förslagen ska ta tillvara småstadens skala och läget vid sjön, samt beakta närheten till järnvägen med de problem detta medför.



Rörelse och kopplingar

Vi vill se förslag på kopplingar mellan hamn och stadskärna där markanvändning och utformning av området fokuserar på siktlinjer, rörelsemönster och en tillgänglig, trygg och trivsamt miljö.



Aktiviteter och mötesplatser

Vi vill se förslag som tar hänsyn till befintliga mötesplatser och kompletterar dessa för att ge positiva upplevelser av rörelse och liv i hamnområdet. Förslagen ska skapa förutsättningar för ett inkluderande och välkomnande vardagsliv med möten i skiftande form, formella som informella, inomhus och utomhus.





1 Det blå och det gröna idag

Alla människor behöver naturupplevelser i sin dagliga vistelsemiljö. De gröna lungorna med plats för spontana möten och aktiviteter blir allt viktigare för stadsmänniskan vars tillvaro har blivit starkt begränsad i tid och rum. Det blå och det gröna fyller både ekologiska, kulturella och sociala funktioner, även ekonomiska eftersom tillgång till vatten och grönska ökar attraktiviteten.

Blå och gröna rum bidrar med ekosystemtjänster. Begreppet definieras av Naturvårdsverket som ”ekosystemens direkta eller indirekta bidrag till människans välbefinnande”. För hamnområdets del kan ekosystemen i blå- och grönstrukturen vara av stor betydelse för människors återhämtning, rekreation och sociala möten. Ekosystemen kan rena vatten och luft, utjämna temperaturen, öka upplevelse- och kunskapsvärden samt ge en högre biologisk mångfald.

Inom området

Stora gröna fält söder och öster om Arvika Näringslivscentrum (ANC) används för spontana aktiviteter. Bra med stora ytor, inte särskilt inbjudande landskapsmässigt, kan eventuellt användas för bostäder om ytorna flyttas till annan plats.

Strandparken som en lummig oas är bra, men ligger något bortgömd. Det är fullt möjligt att ”flytta” parken till ett annat läge för att vara friare avseende markanvändningen.

Stora avgrusade ytor söder om Spårgatan med trädgångar nära vattnet är omtyckta platser för husbilar och parkering

Naturlik strandkant åt väster mot småbåtshamnen samt en gräsklädd halvö är omtyckta målpunkter för vardagsflanören.

Stensködd kajkant åt öster med lägre gästbrygga och omtyckta bryggserveringar på sommaren samt större ytor för temporära ändamål.

Vatten är nära förknippat med Arvika, på gott och ont från stora översvämningar till sparktävlingar på Kyrkvikens vinteris. Hur kan vatten i olika former i hamnen göra Arvika mer attraktivt?



Utanför området

Småbåtshamnen ligger i nära anslutning till området. Det är ett rätt slutet område utan målpunkter för utomstående. Vill vi alstra attraktiva vistelsesoner och nya målpunkter? Husbilsparering? Är bryggbostäder möjligt om piren omformas?

Gång och cykelväg längs vattenbrynet förbi Strand ut mot Västra Sund i väster är i flitigt bruk. Det finns önskemål om att utveckla ett rekreationsstråk för gång och cykel runt Kyrkviken där arvikaborna kan nå stadsnära natur åt öster och väster.

Parker och grönområden som Promenadparken, Stadsparken med lekplats och blomsterprakt och Sågudden med friluftsmuseum och örtagård öster om området är omtyckta målpunkter året om för promenader, lek och utevistelse för vardagsrekreation. Stadsparkens olika teman varje år fyller oss med spänd förväntan. Det blir tydligt att förändringar och temporära upplevelser väcker nyfikenhet och håller intresse för platsen vid liv.

Stadsnära naturområden med stigar och motionsspår ligger bara en kvart bort. Styckåsskogen, Viksholmen, ”Varvsudden” (norr om Mikaeligården), Storkasberget och Sävsjön inklusive Sävsjökanalen har stora utvecklingsmöjligheter för den stadsnära rekreationen som kan nås utan bil.

Kvarterstadens offentliga rum, såväl gator, torg som gröna rum ger ett välkomnande intryck med sina alleéer, gröna fält med planteringar som skiftar med årstiderna.

Innergårdarna i stads kärnan är en intressant resurs med stora attraktionsvärden och utvecklingsmöjligheter. Intresse har vaknat så smått de senaste åren med bakgårdsfestivaler, loppis och workshops knutna till konst och hantverk.

Utvecklingsbara värden

- Tillgänglighet till Kyrkviken
- Gång och cykelväg från Strand
- Stora öppna ytor för spontan rekreation och temporära publika evenemang
- Småbåtshamnen
- Strandparken
- Stensatta kajkanter vid Hamnplan med sjömagasin samt den ursprungliga strandlinjen
- Naturlika stränder
- Rekreativ stråk Kyrkviken runt



2 Arbete, boende och rekreation – markanvändning idag

Många städer har byggts upp kring vattenvägar antingen som kuststäder, vid älvmyningar eller vid kanten av större insjöar. Karakteristiskt för dessa städer är att vid ankomst med båt hamnar man gärna mitt i stadens centrum. Där varvsnäring, sjöfart och fiske satte sin prägel på hamnmiljön fick nyttoaspekten oftast råda framför trevningen i form av tillgänglighet för stadens invånare. När sjöfarten för några decennier sedan miste mycket av sin betydelse, lades allt fler hamnområden öde i väntan på nytt innehåll. Nu pågår en övergripande stadsomvandling i stad efter stad.

Större delen av marken inom planområdet är obebyggd och ägs av Arvika kommun eller av kommunala bolag. Trafikverket äger fastigheten Arvika 4:1, banområdet. Fastigheten Kaptanen 2 är bebyggd och upplåten med tomträtt till ett enskilt bolag. Fastigheterna Lampan 1 och 2 är i enskild ägo och bebyggda. Inga detaljplaner inom området innehåller bostäder idag.

Från Arvika kommuns bostadsförsörjningsprogram 2012 är den sammanfattande bedömningen av marknadssituationen att det är stor efterfrågan på lägenheter, att samtliga lägenhetsstorlekar efterfrågas och att få lägenheter är outhyrda. Det finns underlag för nyproduktion. Hos mäklarna är det främst centralt läge som efterfrågas.

En bedömning är att behovet av nyproduktion är ca 25-30 lägenheter per år fram till år 2025. Dels för att ersätta delar av det äldre lägenhetsbeståndet och dels för att möta förändrade behov från invånarna. Nyproduktion bör även inriktas på att möta behovet av hög standard och attraktiva lägen samt boenden för medelålders som flyttar från sin villa. Det är kostbart att bygga nytt, men det finns en förhoppning om att ett större antal



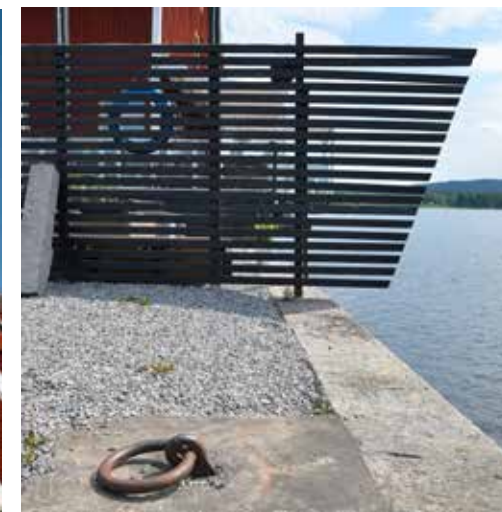


attraktiva centrala bostäder i sjönära läge med bra kommunikationer kan öka intresset för Arvika som bostadsort.

Markanvändning för hela FÖP-området är idag på 20,8 ha fördelade på:

- 2,7 ha Järnvägsområde
- 3,2 ha Kvartersmark o verksamheter (2,9+0,3ha)
- 6,3 ha Grönområde och allmänna ytor (4+2,3ha)
- 3,5 ha Väg, gc, parkering, refug (1,8+0,6+1,0+0,1ha)
- 5,1 ha Vatten

Det ger 13 ha att utveckla vidare för kvarters och offentlig mark. Ytan motsvarar ett område i stadskärnan begränsat av Järnvägsstationen i söder till Fabriksgatan i norr, från biblioteket i väster till Östra Esplanaden i öster.





Inom området

Hantverksmagasinet, Hamnen 1:4, är bebyggd med verkstäder, butiker, möteslokal och restaurang med utsikt över Kyrkviken.

Olssons brygga, Hamnen 1:6, är ritad av arkitekt Håkan Cullberg. Här finns konferens och restaurangfaciliteter och bildar tillsammans med två kulturhistoriskt värdefulla *hamnmagasin* i timmer en marin ram för den årliga hamnfesten och sommaröppna handelslokaler vid Hamnplan.

En välbevarad *industribyggnad i tegel* från 50-talet, ofta benämnd Somathermhuset, innehållande kontor, lager och bostad ritad av Werner Gjerming, stadsarkitekt i Arvika under många år finns i Kaptenen 2. Tomträttsinnehavaren har uttryckt önskemål om att ändra användningen till bostäder.

Det äldsta hamnmagasinet ligger i kv Lampan och benämns som Dahléns eller Moberg och Hallgrens magasin. Det står idag oanvänt, men är en viktig markör för den ursprungliga strandlinjen och är tillsammans med de andra magasinerna viktiga för hamnkänslan och måste tas hänsyn till i förslagen.

Övriga industribyggnader av enklare slag med olika blandade verksamheter finns på fastigheterna Lampan 1 och 2 och har som byggnader inga särskilda värden men verksamheterna kan få möjlighet att vara kvar om de kan samlokaliseras med eventuella framtida bostäder i området.

Stora öppna ytor används idag för *rekreation* av olika slag, vid temporära evenemang samt parkering.



Utanför området

Stadskärnans struktur består av kvarter om 80x80m med innergårdar och bebyggelse runt om i 2-4 våningar och gaturum med bredd 12 meter som kantas av trottoarer. Hus från olika epoker med olika form och material bildar en väl sammanhållen stadskärna. *Lokaler* i bottenvåningen med *bostäder* högre upp runt *innergårdar* av skiftande kvalitet.

I väster avslutas rutnätstaden vid *biblioteket* och *musikskolan* som ligger som större solitärer omgivna av gröna ytor.

Vidare västerut kommer ett storskaligt stadsrum med handelsytor på båda sidor om Palmvågsgatan som kantas av ett större grönt fält, Slagfältet, åt norr och gröna fält med Arvika näringslivscentrum söder om järnvägen.

Utvecklingsbara värden

- Närhet till vattnet
- Närhet till stadskärnan
- Närhet till järnvägen (avstånd, koppling och markanvändning)
- Småstadens skala, täthet, struktur och arkitektoniska uttryck
- Utblickar och siktlinjer
- Hamnkaraktär och kulturmiljö
- Befintliga målpunkter och verksamheter
- Arvikas attraktion som kultur och handelsstad med plats för såväl vardagsliv som publikmagneter



3 Rörelser och kopplingar i dag

Gatorna rymmer stadens alla rörelser och är på samma gång trafikled och stadsrum. Hur kan rörelsemönstret integreras i stadsväven för att minska barriäreffekten?

Gatan kan planeras för biltrafik och parkering, vara en grönskande esplanad eller ett centralt stråk med myllrande folkliv, symbol för stadens urbana vitalitet. Gatan kan kantas av bostäder, dagis, butiker och mindre lokaler för hantverk och föreningsliv och rymma parkering, förträdgårdar, ha trottoar med uteserveringar och planterings/möbleringsstråk. Vilka gaturum förväntar vi oss i hamnområdet?

Inom området

Spårgatan bildar en ryggrad mellan två viktiga knutpunkter, Arvika näringslivscentrum, ANC, åt väster med lärcenter, gym, företagshotell, konferenslokaler och restaurang och aktiviteter runt *Hamnplan* i öster med Olssons brygga, teaterföreningen Volt och Hantverksmagasinet.

Kolgränd går i en slinga från Spårgatan ut mot vattnet och används av husbilar och lunchbesökare. Bangårdsgatan används gärna för parkering och dess förlängning västerut övergår i en gång och cykelväg längs järnvägsspåren.

Inga planfria korsningar för bilar, vilket ger väntan vid järnvägsövergången på Strandvägen, vid Palmviks rondellen i väster, och åt öster i korsningen Hamngatan/Järnvägsgatan.

Gång och cykelväg finns längs Strandvägen från väster och löper vidare in i området. Befintliga tvärgående kopplingar till stadskärnan via Strandvägen och Hamngatan är inte planfria korsningar. Dock finns en planfri gång och cykelförbindelse under järnvägen mot musikskolan och biblioteket via Promenadparken.

Parkeringarna i området finns på båda sidor om järnvägen, längs Bangårdsgatan och vid Hamnplan. Inga busshållplatser finns i området idag, men Spårgatan används för bussarna västerut för att komma i rätt riktning vid hållplatsen vid torget.





Utanför området

Arvikas trafikmönster kan beskrivas som en klassisk rutnätstad avgränsad av en ringled mot omgivande landskap åt väster, norr och öster. Från ringleden finns infarter till stadskärnan via fyra rondeller. Infarterna är Järnvägsgatan från väster, Fallängsvägen och Styckåsgatan från norr och Styckåsvägen åt öster.

De viktigaste parkeringarna för stadskärnan är i Palmviken åt väster, Tivoliplatsen öster om Stadsparken, delar av vissa innerstadskvarter samt kantparkeringar längs gatorna.

Stadskärnan har utvecklat vissa gågator, som en följd av innerstadsprojektet. En cykelplan har antagits och implementeras under de närmaste åren. Befintliga och blivande gc-stråk kommer att bindas ihop.

Bussar trafikerar Järnvägsgatan i båda riktningar med hållplats för västergående trafik vid torget och östergående trafik strax öster om järnvägstationen. Förslag till lokalisering av ny central omstigningsplats för bussresenärer i anslutning till järnvägstationen har tagits fram, men beslut har inte fattats än.



Transportstråk / Kommunikationstråk

Järnväg

Värmlandsbanan utgör riksintresse för kommunikation och delar idag av Arvika centrum från hamnområdet. Banan är en del av järnvägsförbindelsen Oslo – Stockholm. Värmlandsbanan är snabbtågsanpassad och trafikerades av både godståg och persontrafik. Dagens spårområde har åtta spår söder om järnvägsstationen och ett spår i öster och två i väster. Utredning har påvisat att en breddning av befintlig perrong mellan spår två och tre behövs ur säkerhetssynpunkt.

Enligt Trafikverket (2014) trafikerades Värmlandsbanan med 32 persontåg (2 slutar/börjar i Arvika) och 21 godståg per dygn. Framtidsprognos 2030 är 38 persontåg (8 slutar/börjar i Arvika) och 22 godståg per dygn.

Järnvägen är viktig länk till omvärlden men också barriär mellan stadskärnan och hamnområdet. Det är inte aktuellt att förlägga järnvägen i tunnel eller tråg. Arvika kommun anser att utveckling av hamnen kräver minst en planfri järnvägs korsning för bil, buss, gång och cykel.

På sin fastighet i anslutning till stationen har Trafikverket en lastageplats som kan användas vid krissituationer. Arvika kommun har byggt en ny lastageplats i industriområdet Lycke som uppfyller samma behov och är tänkt att användas året runt för att säkra hållbara transporter.

Åtgärdsvalstudie (ÅVS) ska tas fram för att visa möjliga lösningar avseende över/underfarter längs järnvägssträckan inom omvandlingsområdet. In och utpendling idag mot Karlstad och Charlottenberg med tåg är frekvent och Region Värmlands utredning påvisar en ökning i framtiden.

Risk

Järnvägen är transportled för farligt gods. Buller och olycksrisker är problem som sträcker sig utanför järnvägens omedelbara närhet. För området 0-150 meter från järnväg har en zonindelning gjorts som underlag för en riskbedömning i samband med planering. Det innebär att större delen av hamnområdet hamnar inom zonindelningen och riskbedömningen.



För att belysa vilken inverkan Värmlandsbanan har på hamnområdets utveckling med tanke på skyddsavstånd har Arvika kommun låtit ta fram en utredning som visar på generella riktlinjer och allmänna förutsättningar utifrån närheten till järnvägen (från spår fyras spårmitt).

Mellan 15-30 meter: ytparkeringar, trafik och tekniska anläggningar

Mellan 30-70 meter: mindre omfattande handel, kontor, tekniska anläggningar och parkering.

Mellan 70-150 meter: de flesta användningar, t.ex. bostäder, undantaget är sådan markanvändning som omfattar många eller utsatta personer.

Dessa värden gäller om inga åtgärder görs. Det kan vara möjligt att frånga de generella riktlinjerna om särskilda åtgärder görs för att minimera riskkonsekvenserna vid specifik bebyggelse. Åtgärdskraven ska fastställas som planbestämmelser när detaljplan upprättas.

Framkomligheten för uttryckningsfordon begränsas av plankorsningarna, där tågtrafiken kan orsaka långa stopp för fordonstrafiken. Plankorsningarna har begränsade trafikmagasin och ger upphov till sämre trafikflöde vid tågpasseringar. De bör ersättas med en planskild korsning, förslagsvis i anslutning till Palmviksrondellen

i väster. Tre alternativ för en planfri korsning för alla trafikslag har tidigare tagits fram, alla i anslutning till Palmviksrondellen. Framtidsbilderna ska visa på en stadsmässig koppling till Strandvägen och Spårgatan.

Det är förbjudet att beträda järnvägsspåren utom på anvisade övergångar. Trafikverket har satt upp stängsel längs några spårsträckor för att minska risken för spårspring inom järnvägsområdet.

Buller och vibrationer

En översiktlig vibrationsmätning vid tre punkter har utförts av Ramböll under november 2014 för att bestämma nivån av trafikinducerade vibrationer i hamnområdet. Resultatet visar att de allra flesta värden ligger under gränsvärdet för måttlig störning vid den mest utsatta punkten. Övriga punkter uppvisar lägre värden. Förhöjda värden uppvisas ej under nattetid. Bullerutredningar kommer sannolikt att krävas i detaljplaneskede i samband med förslag till markanvändning bostäder och/ eller skola/ förskola. Inomhusvärden går att uppnå, men viktigt att utomhusvärden beaktas genom att skapa bebyggelsestrukturer som skärmar för järnvägen och ger lugna vistelsezoner utomhus i anslutning till planerade bostäder.

Tung trafik på Värmlandsbanan ger upphov till buller och vibrationer, i synnerhet vid dåliga markförhållanden. Vid nybyggnation av bostäder och verksamhetslokaler måste angivna riktvärden för buller och vibrationer klaras.

Biltrafik

Inom hamnområdet bildar Spårgatan en ryggrad mellan två viktiga knutpunkter, Arvika Näringlivscentrum (ANC) åt väster och aktiviteter runt hamnplan i öster med Olssons brygga och hantverksmagasinet. Biltrafiken från centrum behöver idag korsa järnvägen för att ta sig till hamnområdet. Det finns två överfarter, en vid Palmviksgatan-Strandvägen i väster och en vid Hamngatan-Spårgatan i öster. Dessa övergångar är dock inte planskilda vilket bl.a. leder till köbildning och farliga trafiksituationer då bommarna över järnvägen går ned för passerande tågtrafik.

Det finns i dagsläget anordnade parkeringsplatser både i hamnområdets västra och östra del. Det förekommer även spontana parkeringsplatser vid Bangårdsgatan mot järnvägen.



Gång- och cykeltrafik

Hamnområdets västra del kopplas samman med ett separerat gång- och cykelvägnät längs med Järnvägsgatan, Palmviksgatan samt Strandvägens södra del. Det finns dock endast en planskild övergång över järnvägen i form av en gång- och cykeltunnel som är placerad i hamnområdets västra del som leder upp till parkstråket vid musikskolan. I öster vid Hamngatans förlängning ned mot hamnområdet finns ingen separerad övergång för gång- och cykeltrafiken utan gående och cyklister hänvisas till gata.

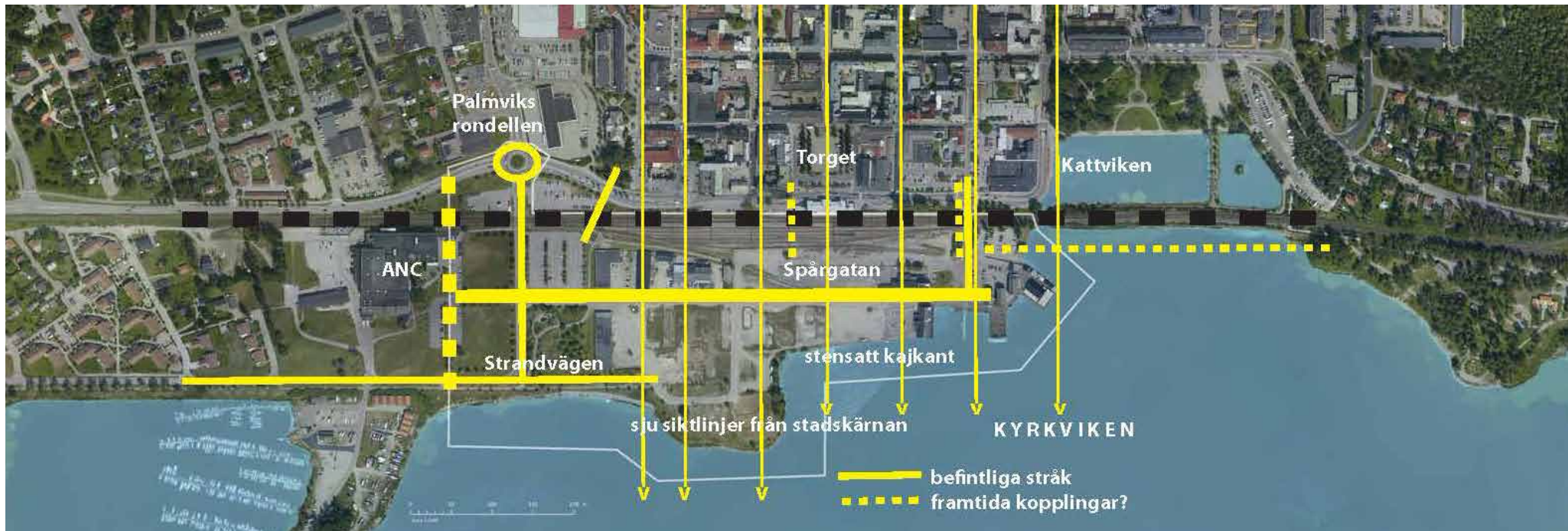
Kollektivtrafik

Busstationen är belägen öster om rondellen vid Palmviksgatan/ Järnvägsgatan. Busstrafiken trafikerar Järnvägsgatan samt Spårgatan med hållplatser på vardera sida om Järnvägsgatan vid Järnvägstationen. Varje år passerar 10 000 stadstrafikbussar här. Det finns även spårburen kollektivtrafik på Värmlandsbanan. Enligt Trafikverket (2014) trafikerar Värmlandsbanan av ca 32 persontåg/dygn.

Ledningsstråk och tekniska anläggningar

Ledningar för vatten och avlopp inom hamnområdet är i ett varierat skick beroende på översvämningen som inträffade år 2000. Ledningarna följer till stor del gatorna inom området och vissa är av större vikt än andra då de försörjer andra stadsdelar med exempelvis vatten. En större dagvattenkylvert, vilken ansluter stadens norra delar, leder genom hamnområdet parallellt med Palmviksgatan samt Strandvägen och vidare ut i Kyrkviken. För dagvattenkylvertens utlopp i Kyrkviken har man diskuterat en rening av dagvattnet. Detta skulle kunna utformas så att det blir en tillgång för området. Avloppspumpstation finns i Strandparkens sydöstra hörn. Den är viktig för det projekt som just nu pågår med utbyggnaden av kommunalt vatten och avlopp i Västra Sund. Eventuellt skyddsavstånd till pumpstationen kommer att behöva utredas. Högspänningsledning och brandposter finns inom området. På parkeringsytan nordväst om järnvägen finns en återvinningsstation.





Utvecklingsbara värden

- Gata som skapar ryggrad/stråk i området
- Promenadstråk med vattenkontakt
- Siktstråk från centrum
- Passager under/över järnvägen
- Tillgång till kollektivtrafik
- Sjötransport
- Gång och cykelväg som knyter an mot omgivande natur och rekreation mot väster och öster.
- Tryggare för tågresenärer
- Bra kommunikation mot Oslo och Stockholm





4 Aktiviter och mötesplatser i dag

Stadens ursprungliga mötesplatser som samlingspunkter för religiösa, politiska och merkantila funktioner fokuserar idag i allt större grad på det rekreativa inslaget. Stadslivets upplevelser och nyheter står i centrum när fik, restauranger, gallerier tar över allt fler lokaler i stadskärnan.

Kommersiella, kulturella och sociala aktiviteter och mötesplatser inom och kring området kan vara nödvändiga, frivilliga och valda. De kan vara av olika varaktighet, storlek/omfång, frekvens och organisation.

Några vardagliga och spontana för enskilda människor, andra välplanerade och vid särskilda tillfällen som drar massor av folk, några gratis och andra kostar en bra slant, några årstidsbundna och andra knutna till väderlek eller veckodag.

Inom området

På väg via Spårgatan från väst mot öster hittar vi idag publika verksamheter i nya och gamla byggnader runt Hamnplan för mat, musik, konferens, utställning och kulturhantverk. Vissa verksamheter kan under sommarsäsongen ge upphov till störningar för bostäder.

Söder om Spårgatan mot hamnen är temporära event som hamnfesten, bilrace, triathlon mm förlagda till grusytorna som även husbilsägare har upptäckt för övernattnig. Den gröna halvön är ett omtyckt strövområde. Ytterligare västerut i anslutning till strandpromenaden passeras en föreningslokal för bilintresserade, Strandparken i pocketformat och småbåtshamnen på väg via Strand mot Mikaelikyrkan.

Norr om Spårgatan huserar teaterföreningen Volt granne med en gammal husgrund som används av skatere, medan det gamla hamnmagasinet i närheten vid den ursprungliga strandlinjen drömmer om omsorg och nytt innehåll efter sommarens event med öppet magasin som gav mersmak. Vidare österut ligger mindre verkstadslokaler och parkeringar längs Spårgatan som går fram till Strandvägen där Arvika näringslivscentrum finns.



Utanför området

Västerut i anslutning till området ligger småbåtshamnen samt kv Tobaken med Arvika Näringslivscentrum som båda är kända mötesplatser. Nära Tobaken på andra sidan av järnvägen ligger busstationen och Palmviken köpcentrum. En kort promenad från småbåtshamnen åt väster passeras Mikaelikyrkan på väg ut mot Jonsbols klippor.

Norrut på andra sidan järnvägen i stadskärnan ligger kommunala musikskolan, biblioteket, Solbergagymnasiet, Centralskolan med högstadium, Trefaldighetskyrkan, Ritz (för temporära kulturarrangemang), den klassiska biografen Palladium, simhallen, sporthallen, konsthallen. Andra naturliga mötesplatser är gågatorna med butiker, restauranger, järnvägsstationen, torget med marknadsdagar onsdag och lördag året om.

Strax åt nordost ligger den omtyckta stadsparken med Hälsospåret som går under järnvägen och ut till Sågudden friluftsmuseum. Härifrån går en ny gång och cykelväg ut till Ingestrands badplats och musikhögskolan Ingesund.





Utvecklingsbara värden

- Befintliga aktiviteter och upplevelser med etablerade aktörer
- Ställplatser för husbilar
- Picknickplatser och spontan rekreation
- Kontakt med Torget, Palmviken, Stadsparken och Sägudden
- Strandparken
- Kulturmiljö, hantverk, konsthantverkstraditionen, musiktradition och berättarkonst
- Temporära evenemang och användning för strategiskt platskapande
- Plats och identitet genom destinationsutveckling: natur, kultur och shopping
- Gott rykte för park och lek

Framtidsbilder

- Utveckling till en trygg, säker och hållbar livsmiljö
- Öppen planprocess med aktiv dialog mellan kommun och medborgarna

Vision

Hamnområdet ska ge en tydlig och attraktiv gemensam vision för utveckling av kusten, bostäder och verksamheter och knyta samman i en helhet som är god och trygg.



Övergripande mål

Hamnområdet ska vara en del av stads kärnan:

- Funktionell integration av bostäder och verksamheter
- Skapad gemenskap och trygghet
- En tydlig arkitektur och utformning
- En tydlig och attraktiv utformning
- En tydlig och attraktiv utformning
- En tydlig och attraktiv utformning





Hållbar stadsutveckling

För att stödja en hållbar stadsutveckling, bör vi samtidigt med utveckling av hamnen förtäta den befintliga stadskärnan och koppla ihop den med den nya stadsdelen i hamnen. Vi ska komplettera, inte konkurrera ut stadskärnan. Målet är inte att nödvändigtvis utöka kvarterstaden, men hitta en skala, täthet, struktur och arkitektoniskt uttryck som samspelar med den. Arkitektonisk kvalitet och teknisk nytänk behövs för både utemiljö och ny bebyggelse utan baksidor.

Arkitekternas framtidsbilder ska visa en markanvändning som är realistisk för en stad av Arvikas storlek utifrån kostnader, tekniska möjligheter och om det är miljömässigt försvarbart på en tidsaxel av 15-25 år. Kommunen gör sedan en syntes, som blir den fördjupade översiktsplanens samrådshandling utifrån detta program och arkitektskisser. Förslag till fördjupad översiktsplan, FÖP, ska därefter genomgå samråd och granskningsprocess före antagande och laga kraft kan ske. Hamnen är en del av stadskärnan, ett viktigt nav som bör utvecklas strategiskt enligt stationsnärlighetsprincipen (knutpunkt för kollektivtrafik, bostäder, service, arbetsplatser)-

Framtidsbilderna ska tas fram utifrån medborgardialogens fyra huvudteman.



Det blå och det gröna



Arbete, boende, rekreation

Framtidsbilderna ska visa en hållbar utveckling där hamnområdet kompletterar stadskärnan.

Aktiviteter och mötesplatser



Rörelser och kopplingar



1 Det blå och det gröna i morgon

Vi vill se hur vatten och grönska på ett kreativt sätt kan användas för att skapa mervärde i stadslandskapet med fokus på hållbar utveckling. Vi vill se hur en överordnad landskapsidé med tydlig särprägel som bildar ram för ett välkommet komplement för arvikabor samt attraktivt besöksmål för turister. Omsorg, kreativitet och föränderlighet präglar utformningen och det har givits plats för nytänkande kring grönstrukturer och samhällsteknik, till nytta och nöje.

Översiktsplanen och kommande detaljplaner ska bidra till en bättre miljö, både innanför och utanför plangränsen. Kyrkvikens vattenkvalitet och stadens luftkvalitet kan nämnas som exempel på områden som särskilt behöver beaktas i framtagandet av framtidsbilderna, liksom effekterna av den klimatförändring som vi inte längre kan undvikas. Det blå och det gröna spelar en nyckelroll i arbetet för en bättre miljö och för att skapa en attraktiv plats.

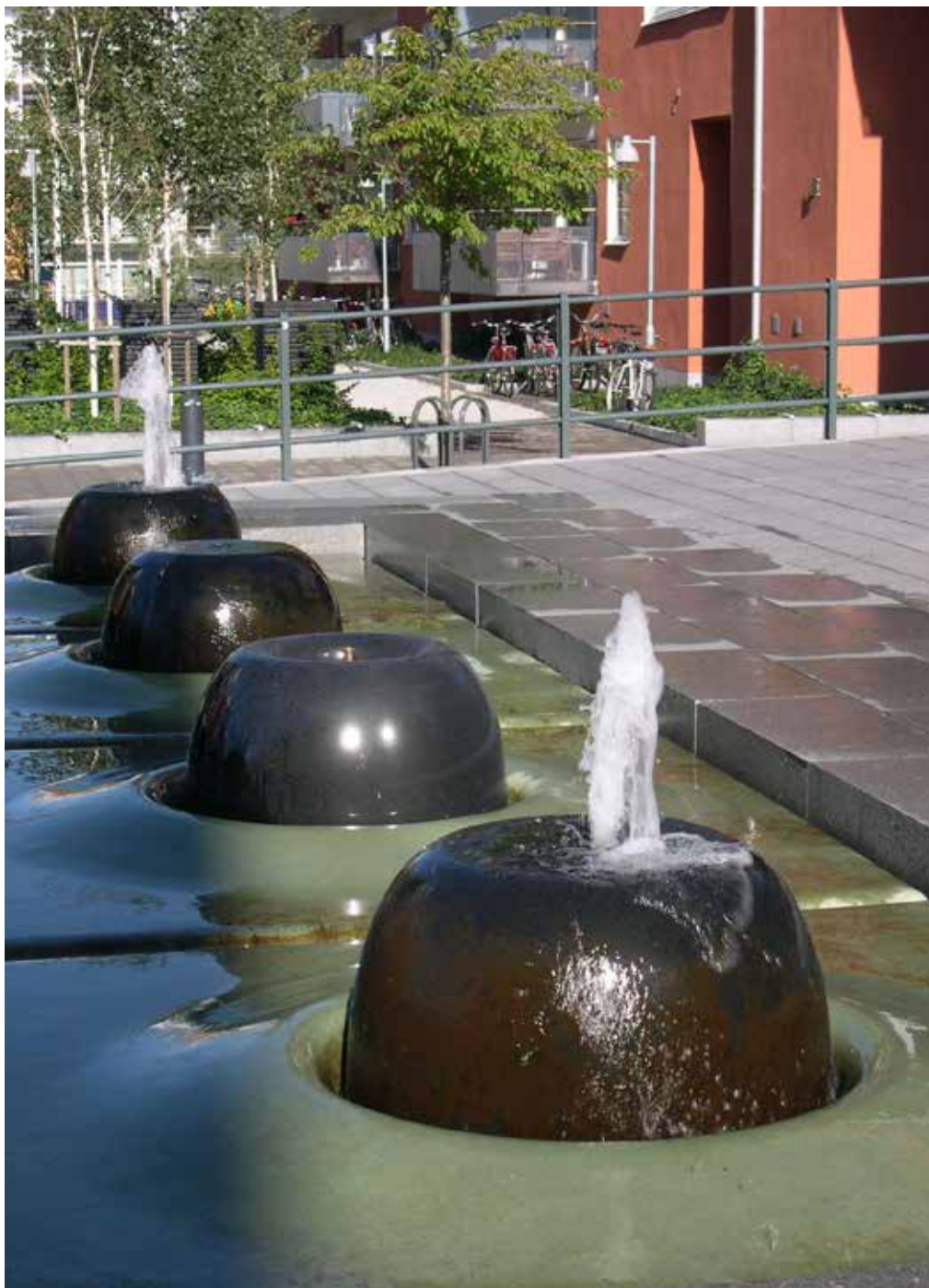




Riktlinjer

- **Strandpromenaden** utvecklas hela vägen från Mikaelikyrcan till Sågudden och knyter ihop olika landskapsrum. Området närmast vattnet ska upplåtas för rekreation och vara tillgänglig för alla.
- Området ska erbjuda **rekreationsmiljöer** som möjliggör ett rikt utbud av planerade och spontana aktiviteter. Det ska bli ett attraktivt besöksmål med möjlig placering av signalprojekt som kan bli en målpunkt.
- **Grönstrukturen** ska vara genomtänkt, inbjudande och omfatta hela området. Den ska främja den biologiska mångfalden, lindra effekterna av klimatförändringen och fylla en funktion för dagvattensystemet. Tydliga och genomtänkta inslag av grönska och vatten kan finnas såväl i kvarter och gatumiljö som i byggnader.
- Koppla ihop gröna stråk och platser av olika sorter, för att få ett tydligare sammanhang och mångfald av upplevelser.
- **Småbåtshamnen** kan utökas i samarbete med befintliga föreningar med ökade servicemöjligheter för besökare.
- **Hållbara tekniska lösningar** förväntas där vatten och grönska blir till nytta och nöje (miljö, konst, teknik, design). Exempelvis kan utveckling av dagvattenhanteringen inom hamnområdet bidra till bättre förhållanden i Kyrkviken. Detta ökar områdets attraktionskraft.
- **Naturlika stränder** sparas för att höja landskapsmässiga upplevelsevärden och bidra till uppfyllelse av miljömålen ”Ett rikt växt och djurliv” samt ”Levande sjöar och vattendrag”.





2 Arbete, boende och rekreation, fotavtryck i morgon

Vi vill se förslag till bebyggelsemönster som innehåller boende, verksamheter och rekreation. Förslagen ska ta tillvara småstadens skala och läget vid vattnet, samt beakta närheten till järnvägen.

Välkomnande stadsmiljö vid vatten i samtida formspråk, utan baksida, som tar hänsyn till småstadens skala och gestaltning. Placering av bebyggelse behåller siktlinjer och skapar attraktiva väl tilltagna stråk och mötesplatser för arvikabor och besökare med plats för såväl vardagsliv som publikmagneter. Hög arkitektonisk kvalitet och miljötekniskt nytänkande präglar området.

Framtida **kvartersmark** föreslås till ca 5-8 ha. Det innefattar verksamheter inklusive angöring, förråd, parkering samt bostäder inkl. bostadsparkering, bostadsgårdar/service/komplementshus, privata utemiljöer. Det kan vara verksamheter i bottenvåningen och bostäder i övriga våningar. Bostadsgårdar kan ligga ovan parkering.

Av befintliga **verksamheter** går vissa att samlokalisera med bostäder. Verksamhetsytor i bottenvåning, alt i egna huskroppar i flera våningar föreslås kunna samlokaliseras med bostäder. Fotavtrycket av verksamhetsytor idag (markplan) är ca 7000 kvm. Framtida verksamhetsytors fotavtryck föreslås uppgå till totalt 10-15 000 kvm. Kontorslokaler i attraktiva lägen efterfrågas.

Dagens detaljplaner medger inga **bostäder** i hamnen. Innerstadens boendetäthet är mellan 50-90 personer/ha i kvarterstadens struktur med våningsantal mellan 2-5. En uppskattning är att det finns plats för 200-300 framtida bostäder med urbana förtecken inom planområdet fördelade på olika bebyggelse typer, storlekar och upplåtelseformer

Framtida **offentliga ytor** såsom gator, parkering, parker och rekreationsytor/mötesplatser samt grönytor föreslås uppgå till 7-8ha. Dagens vattenytor kan minska eller öka beroende på vad framtidsbilderna föreslår. Även om attraktiva verksamhetslokaler tillsammans med nya bostäder inte helt kan finansiera en planfri korsning, förutsätts all utveckling av hamnen, inte bara bebyggelse, kräva planfrihet, för att skapa ett attraktivt område till nytta och nöje som välkomnar såväl arvikabor som besökare.



Riktlinjer

- **Siktlinjer** från stadskärnan ut mot Kyrkviken
- Strandkant **tillgänglig** för alla där det vattennära läget har tagits till vara
- Hamnområdet ska integreras med de befintliga stadskvarteren och utvecklas till en **levande del av stadskärnan**.
- Bostäder, verksamheter och offentliga rum ska **bilda en helhet**. Arvika ska vara och upplevas som en trygg, trivsamt och tillgänglig stad för alla.
- Hamnområdet ska vara **hållbart** och erbjuda goda möjligheter för cyklister, källsorterare och livsnjutare.
- Strategiskt tankesätt kring **etapper och tågordning**. Peka ut, avgränsa och motivera val av områden för bostäder, verksamheter och offentliga rum för att tydliggöra var behov av ytterligare marksanering kommer att behövas.
- **Områdets gestaltning** ska uppvisa hög arkitektonisk kvalitet och miljötekniskt nytänkande i samtida formspråk och utan baksida. Det är också viktigt att beakta småstadens skala.
- Bebyggelsemönster kan vara ett verktyg till att **minska risker och buller** till acceptabla nivå





3 Rörelser och kopplingar i morgon

Vi vill se förslag på kopplingar mellan hamn och stadskärna där markanvändning och utformning av området fokuserar på siktlinjer, rörelsemönster och en tillgänglig, trygg och trivsamt miljö som knyts samman med sin omgivning. Det är viktigt att skapa såväl fysiska, mentala som visuella kopplingar. En utveckling av hamnen kräver minst en planfri korsning vid järnvägen för bil, buss, gång och cykel för att minska barriäreffekten. En åtgärdsvalstudie (ÅVS) ska genomföras för att utreda kopplingar mellan hamnen och stadskärnan. För Arvika är bra kommunikationer mot Oslo och Stockholm en avgörande utvecklingsfaktor.

Planfri korsning under järnväg för alla trafikslag vid Palmviks rondellen

En planfri korsning för alla trafikslag är en förutsättning för utvecklingen av hamnområdet. Under flertalet år har frågan diskuterats och diskussionen har utmynnat i några olika alternativ som kommer att vidare belysas i den kommande åtgärdsvalsstudien (ÅVS). Inga formella beslut är tagna och det är fritt för förslagställaren att visa på en stadsmässig koppling till Strandvägen och Spårgatan i väster i anslutning till Palmviks rondellen.

Följande alternativa lägen A, B och C har framkommit som möjliga lösningar för en planfri korsning med olika kvaliteter och brister.





Läge A / planfritt åt väster

Järnvägsgatan får en förändrad sträckning då den flyttas mot söder parallellt med järnvägen och anslutas till rondellen från söder. Från rondellens avfart mot väster leder den nya planfria korsningen under Järnvägsgatans nya sträckning. Vidare under bro för gående och cyklande mot ANC. Gång- och cykelväg leds under järnvägen tillsammans med biltrafiken i olika nivåer. Underfarten får en relativt brant lutning, 5-6% och kan kräva markvärme. Underfarten når befintlig marknivå vid utfarten från ANC mot Strandvägen.

Läge B / planfritt rakt fram

Järnvägsgatan får en oförändrad sträckning men rondellen med närliggande område måste sänkas. Järnvägen bör höjas för att minska sänkning av rondell. Den stora dagvattenkylverten som har sitt läge genom rondellen måste flyttas västerut. Gång- och cykelväg leds under järnvägen tillsammans med biltrafiken i olika nivåer. Underfarten får en relativt brant lutning, 5-6% och kan behöva förses med markvärme. Underfarten når befintlig marknivå vid Strandvägen.

Läge C / planfritt åt öster

Alternativ C är en spegelvändning av alternativ A. Järnvägsgatan får en förändrad sträckning då den flyttas mot söder för att ansluta till rondellen från söder. Järnvägsgatans får en ny sträckning med en överhöjd bro. Underfarten får en relativt brant lutning, 5-6 % och når befintlig marknivå vid Strandvägen.

Befintlig gång- och cykelunderfart D kan behållas alternativt görs ny gång- och cykelväg under järnvägen tillsammans med biltrafiken.



Läge D / Befintlig gång- och cykeltunnel

Den befintliga tunneln för gående och cyklande bör upprustas. Eventuellt behöver markytan nedschaktas för att erhålla bättre takhöjd. Läge D är viktigt att bevara ur kulturmiljö och som fysisk, mental och visuell koppling.



Läge E / Ny gc-tunnel väster om stationshuset

Vid järnvägsstationens västra sida föreslås i Trafikverkets funktionsutredning en gång- och cykeltunnel dels för att skapa en säker övergång för tågresenärer då spår behöver korsas för att komma till spår 2 och 3, och dels för att binda samman centrum med hamnområdet och minska järnvägens barriäreffekt. Det är en viktig koppling mellan stadens hjärta, Torget, och det nya vardagsrummet vid kajkanten.



Läge F / Ny gc-tunnel vid Hamngatan/ Spårgatan

I öster vid Hamngatan – Hamnen/Spårgatans korsning med järnvägen föreslås läge F att stängas för biltrafik för att undvika farliga trafiksituationer. Här föreslås antingen räddningsfordon, gång och cykel vara kvar för att binda samman centrum med hamnområdet och minska järnvägens barriäreffekt *eller* en undergång för gående och cyklister med korsning av järnvägen via en gång-och cykeltunnel för att skapa en säkrare planfri korsning mot hamnen för oskyddade trafikanter.



Riktlinjer

- Kopplingar ska skapas inom området och till stadskärnan för alla trafikslag, gående och cyklister ska dock prioriteras. Viktigt att förbindelserna ges estetiskt hög kvalitet.
- Bevara **siktlinjerna** från stadens gator och stadens landmärken från vattnet.
- Länka ihop **grönstrukturen** från Sågudden och Stadsparken mot Strand och Västra Sund.
- En **strandpromenad** som går genom olika rum och länkas samman med områdets och stadens övriga gång- och cykelstråk.
- Ett trivsamt, tillgängligt och tryggt **urbant stråk** där det blivande och det befintliga skapar en välkomnande stadsmiljö där det blir attraktivt att låta större del av transportbehovet tillgodoses genom gång-, cykel- och kollektivtrafik.
- Bevara möjligheten till **hamnändamål**, t.ex. frakt, passagerarbåtar, småbåts/gästhamn
- **Järnvägen** ska ha möjlighet att utvecklas (t.ex. tillräcklig längd dubbelspår i stationsläge för mötande tåg)
- Säkra angöringar för **nyttotrafik** (varor, renhållning, taxi, buss)
- Befintliga och blivande parkeringsbehov för boende och besökare ska tillgodoses utan att gatubilden domineras av bilar.
- Bra kommunikation mot såväl Oslo som Stockholm





4 Aktiviteter och mötesplatser i morgon

Vi vill se förslag som tar hänsyn till befintliga mötesplatser och kompletterar dessa för att ge positiva upplevelser av rörelse och liv i den nya stadsdelen. Förslagen ska skapa förutsättningar för ett inkluderande och välkomnande vardagsliv med möten i skiftande form, formella som informella, inomhus och utomhus.

I berättelsen om Arvika är natur och kultur viktiga ingredienser som kan öka Arvikas attraktionskraft. De kan rymma såväl kommersiella, kulturella och kommunala aktiviteter och mötesplatser. Det kan betyda att använda kulturen så som musik, mat, konst och berättande för att överbygga skillnader och göra oss nyfikna och öppna för varandra. Det kan betyda aktiviteter med fokus på folkhälsa, integration och en tillåtande omgivning som gör livsmiljön trygg, trevlig och tillgänglig för alla åldrar. Dagens mötesplatser kan behöva ändras eller kompletteras med nya för att möta morgondagens behov och önskemål.

Arvika som kommuncentrum är viktigt för serviceutbudet för hela kommunen. Stora konkurrenter till den lokala handeln finns i Charlottenberg åt väster och Karlstad åt öster.





Riktlinjer

- Plats för **konst, kulturyttringar och service** av både permanent och spontana/temporär art för alla åldrar och årstider till glädje för såväl utövare, näringsidkare som betraktare.
- Bygga vidare på **befintliga aktiviteter och upplevelser** i samverkan med etablerade och nya aktörer för en kreativ och levande stadsmiljö.
- Aktiviteter och kreativitet som utvecklar **platsens identitet** och tar tillvara det unika och autentiska.
- **Temporära åtgärder** för att upprätthålla intresse för området
- Förvalta arvet från **Arvikafestivalen**
- **Small town shopping** – utveckla mot kultur och besöksnäring med spännande arkitektur och miljöer som visar fördelen med närheten till en attraktiv stadsmiljö med småstadens utbud och charm.
- Skapa utrymme för **spontan idrott, motion och lek**





Processen för framtagande av framtidsbilderna

Detta program ”Välkommen till Arvika” är en sammanställning av känd kunskap om ortens och platsens särskilda förhållanden och förutsättningar. Genom inkomna idéer från allmänheten, två workshops och ett antal möten i arbetsgruppen och med politiker från KLU har utvecklingsbara värden och riktlinjer formulerats och ska tillsammans med övergripande mål ligga till grund för arkitekternas framtidsbilder.

Arkitekternas framtidsbilder, programmet samt resultat av events och workshops ska ligga till grund för den kommande fördjupade översiktsplanen.

Beskrivning av upplägg

Tre obligatoriska möten på plats i Arvika där samtliga utvalda team ska vara närvarande.

1 Upstartsmöte

Heldag i Arvika med introduktion till projektet gällande innehåll, tidplan och process, besök på platsen och genomgång av förutsättningar för området. Programmet med bilagor ges ut i samband med upstartsmöte.

2 Avstämningsmöte

Under resans gång görs en gemensam avstämning av arkitektteamens arbete i halvtid. Det betyder en heldag i Arvika med workshop med kommunala tjänstemän, politiker och eventuellt särskilt inbjudna där alla förslag presenteras. På kvällen hålls ett öppet möte med allmänheten på kvällen. Nästa morgon görs en summering tillsammans med arbetsgruppen med förslag till eventuella fördjupningar/ ändringar av inriktning.

3 Avslutande möte

Inlämning av framtidsbilderna/ arkitektskisserna innebär en heldag i Arvika med presentation och diskussion med kommunens tjänstemän och politiker. På kvällen hålls ett öppet möte med presentation och samtal med allmänheten. Nästa morgon görs en summering tillsammans med arbetsgruppen.



Uppdragets omfattning

Förslaget till framtidsbild över hamnområdet i Arvika ska utgå från detta programs förutsättningar och riktlinjer/ rekommendationer inom fyra huvudteman med huvudvikt på en hållbar stomme som utgångspunkt för hamnområdets framtida utveckling och ett strategiskt tankesätt kring etapper och tågordning gällande områdets olika delar. Det är viktigt att presentationen i såväl ord som bild är lätt att förstå för alla medborgare.

Förslagställare uppmantras att ge förslag till gestaltning och markanvändning av angränsande områden mot väster längs Strandvägen söder om ANC och i anslutning till småbåtshamnen och visa möjliga kopplingar från den fördjupade översiktsplanens område till Sågudden åt öster och Mikael kyrkan åt väster.

De utvalda teamen ska lämna in sina förslag i digital form (pdf och dwgfiler) med hög upplösning så det kan skrivas ut i A1 format, vara läsbart i A3- format samt presenteras på stor skärm för en större publik. Förslaget kan kompletteras med en separat beskrivning. Mer specificerade krav på förslagets innehåll, ges i samband med startmöte.

Ägande, upphov och nyttjanderätt

Arvika kommun erhåller nyttjanderätt till materialet till samtliga förslag och kan fritt utnyttja delar eller hela i den fortsatta planeringen av hamnen. Förslagsställaren har upphovsrätten till sina förslag.



Referenser

Kartor

- Kartmaterial i digital form med adekvata lager tillhandahållas av Arvika kommun
- Bildbank med ortofoto, flygbilder, gamla historiska kartor, översiktskartor med området för den fördjupade översiktsplanen markerat, tematiska kartor gällande områdets förutsättningar (risk, föroreningar, markanvändning, infrastruktur, bebyggelse) och ordmoln för de fyra huvudteman (blått och grönt, arbete, boende och rekreation, kopplingar och rörelser samt aktiviteter och mötesplatser) blir tillgänglig.
- Friluftskarta, Arvika kommun

Utredningar generell

- Låt staden grönska - klimatanpassning genom grönstruktur, Boverket. 2010
- Funktionsblandade stadskvarter, Trafikverket 2010
- Att bygga järnvägsnära, Kajsa Uebel, SLU 2012
- Transportsystemet i samhällsplaneringen, Trafikverket 2013
- Värmland i ett förändrat klimat - Regional handlingsplan för klimatanpassning, Länsstyrelsen 2014
- Strukturbild Värmland, Region Värmland 2014
- Värmlandsstrategin 2014-20, Region Värmland 2014
- VISS (Vatten Informations System Sverige), databas, Vattenmyndigheterna, länsstyrelserna och Havs och vattenmyndigheten

Inspiration

- God bebyggd miljö för hälsa och välfärd, SKL 2003
- Plan och process, Handbok i dialogplanering, Länsstyrelsen i Skåne 2007
- Kartläggning av Jönköpings kulturella DNA, Jönköping kommun 2010
- Barn och unga i fokus, Göteborg Stad/ Ulrika Lundqvist 2011
- Arkitekturpolitik; menneske i centrum, Danska regeringen 2014
- Konsten att gestalta offentliga miljöer, Statens Konstråd m.fl. 2014

Utredningar specifikt för Arvika

Mark och vatten

- Åtgärdsutredning, riskvärdering & mätbara åtgärds mål - Arvika Hamn, Depåområdet/ URS Nordic AB 2011.
- Åtgärdsutredning, riskvärdering, mätbara åtgärds mål - Skrotenområdet, Hamnen Arvika, Lundborgs miljökonsult 2012
- Undersökningar och åtgärdsförslag gällande Kyrkviken 2010 – 2011, etapp 2, Arvika kommun och Arvika Teknik AB 2011.
- Vibrationer, Ramböll 2014
- Markteknisk undersökning geoteknik (MUR), Ramböll 2014
- Hamnområdet i Arvika, miljöinventering, WSP 2005
- Åtgärds mål och riskbild förorenad mark i Arvika hamn Miljöstaben 2014

Transport/kommunikation

- Cykeltrafikens huvudnät – åtgärder och vägvisningar, SWECO 2012
- Generella riskavstånd och planeringsförutsättningar, SWECO 2014

Bygga/bo/verksamhet

- Kulturmiljö program Arvika innerstad 1994
- Kulturmiljö program Arvika kommun 2011
- PM kulturmiljö Arvika hamnområde, Arvika kommun 2013
- Hamnen 1-1 (kulturmiljö järnvägstationen) Arvika kommun 2011
- Modell A – en process i skäringspunkten mellan kultur, besöksnäring och näringsliv TYP/WSP 2011
- Bostadsförsörjningsprogrammet, Arvika kommun 2012
- Arvika handelsplatsutredning Kraftt konsulting 2012 ARBETSMATERIAL
- Gränshandel och turism, HUI/ Handels utredningsinstitut 2012
- Rapport nr 21 Redovisning av medborgardialog om hamnområdet/ Framtidsgrupperna 2013

Framtidsbilderna och den fördjupade översiktsplanen

Förslag till markanvändning i den fördjupade översiktsplanen för hamnen kommer att göras utifrån framtidsbilderna, riktlinjerna och synpunkter som kommer fram under samtalsprocessen och utifrån kostnader, tekniska möjligheter och om det är miljömässigt försvarbart.

Arvika

I Arvika kommun bor det 26 000 personer varav hälften bor i centralorten Arvika. Vi har stora orörda naturområden och många sjöar och vattendrag. Visste du föresten att Arvika har Sveriges innersta hamn? Från hamnen tar du dig till alla de stora världshaven och med tåg går resan direkt till Oslo och Stockholm.

Arvika står för uppfinningsrikedom, kvalitet, rörelse och närhet.

Läs mer om Arvika på
www.arvika.se

Besöksadress: Östra Esplanaden 5
Postadress Arvika kommun, 19. Planering och utveckling, 671 81 Arvika
Telefonväxel 00 46 (0) 570 816 00

Kontaktpersoner

Bente Plöen, planarkitekt (projektansvarig)
bente.ploen@arvika.se mobil 0046 (0) 736 00 00 39

Hilde Axelsson, planeringschef
hilde.axelsson@arvika.se mobil 0046 (0) 704 18 16 97

Dan Koppfeldt, projektledare (tekniska frågor)
dan.koppfeldt@arvika.se mobil 0046 (0)702 56 81 38

