

*Godkänt av Avesta  
kommunfullmäktige  
2010.06.21*



*PROGRAM FÖR STADSUTVECKLING I*  
**AVESTA CENTRUM**

<b>Förord</b>	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Avesta igår och idag</b>	<b>5</b>
<b>Tidigare ställningstaganden</b>	<b>7</b>
<b>Strategiska frågor</b>	<b>8</b>
<i>Förbättrad logistik</i>	
<i>Ökad handel</i>	
<i>Attraktiva centrummiljöer</i>	
<b>Programteman - iakttagelser och förslag</b>	<b>10</b>
<i>Helheten</i>	
<i>Infrastruktur</i>	
<i>Offentliga miljöer</i>	
<i>Förtätning</i>	
<i>Stadsbild och arkitektur</i>	
<b>Behovsbedömning</b>	<b>32</b>
<b>Konsekvenser</b>	<b>33</b>
<b>Fortsatt arbete</b>	<b>34</b>
<i>Planprocessen</i>	
<i>Inför detaljplanering</i>	
<b>Referensmaterial</b>	<b>35</b>
<b>Bilagor</b>	<b>36</b>

## Uppdragsorganisation

### Beställare

Västmanland-Dalarna Miljö- och byggförvaltning genom Peter Granqvist, planingenjör

### Konsult

Arkitekterna Krook & Tjäder AB genom

Karin Löfgren, arkitekt MSA (uppdragsansvarig)

Mona Seuranen, arkitekt

Cris Delisle, landskapsarkitekt LAR/MSA

ARKITEKTERNA  
**KROOK & TJÄDER** ■

### Bildkällor

s. 5 från ”Avesta - industriarbete och vardagsliv genom 400 år (Helena Kåks 2002)”

s. 20 Uppsala-bild från [www.white.se](http://www.white.se)

s. 21 bilder från ”Contemporary landscape architecture” (Daab 2008) och ”New public spaces” (Cabe Space 2006)

s. 29 Sundsvalls-bild från [www.arken-se-arkitekter.se](http://www.arken-se-arkitekter.se), Stockholms-bild från [www.architectureweek.com](http://www.architectureweek.com), Göteborgs-bild från [www.lund-valentin.se](http://www.lund-valentin.se), Borås-bild från [www.boras.se](http://www.boras.se)

Övriga bilder: Arkitekterna Krook & Tjäder eller V-Dala miljö & bygg

## FÖRORD

Utvecklingen av Avesta centrum har varit föremål för diskussion och utredningar under en lång period. Ortens kvaliteter och brister är således kända och väl dokumenterade och utgör underlag för detta program. Programmet syftar till att beskriva en utveckling som fångar upp och utvecklar ortens tillgångar, och som genom innovativa, hållbara och realistiska lösningar avhjälpas bristerna så långt möjligt. Det långsiktiga målet är att öka Avesta centrum's attraktivitet för såväl näringsliv och verksamheterablering som för boende och besöksnäring.

Kommunens vision och mål inriktas mot tillväxt. Idag minskar Avestas befolkning långsamt, vilket är en trend som är mycket viktig att vända. Stärkt regional konkurrenskraft har avgörande betydelse för Avestas tillväxt. Idag omfattar Avestas lokala arbetsmarknad Avesta, och Hedemora. Genom förbättrad pendlingstrafik kan dessa kommuner även ta del av arbetsmarknaderna i Sala, Falun/Borlänge, Fagersta, Norberg, Sandviken, Gävle, Örebro, Uppsala och Västerås.

Stadsmiljön i centrum har stor betydelse för ortens attraktivitet och funktion som handelscentrum, social mötesplats och som boendemiljö. En småskalig och intim stadskärna med lättillgängliga butiker, möjligheter till upplevelser, naturliga mötesplatser, goda allmänna kommunikationer, närbelägna parkeringsplatser och ett brett bostadsutbud är framgångsfaktorer i centrumutvecklingen.

För att möjliggöra önskvärd utveckling krävs att vissa strategiska frågor klarläggs i ett övergripande sammanhang. I flertalet fall krävs också ändringar av gällande detaljplaner alternativt nya detaljplaner för att möjliggöra förändringar i den fysiska miljön. Kommunen har därför, genom en demokratisk process, tagit fram detta planprogram för utveckling av Avesta centrum på såväl kort som lång sikt.



## SAMMANFATTNING

Programmet belyser och ger förslag på hur Avesta centrum som del av tätorten kan utvecklas för ökad attraktivitet och livskraft i ett långsiktigt hållbart perspektiv. Utifrån kommunens målsättning om ökad tillväxt identifieras och behandlas följande strategiska frågor i programmet:

- Stärkning av ortens **infrastruktur** genom förbättrad kollektivtrafik och nytt resecentrum, tydliga entréer till centrum, god logistik för biltrafik/parkering, trygga gc-stråk mellan målpunkter.
- Utökning av handels- och bostadsutbud genom **förtätning** med bebyggelse inom främst centrums stora parkeringsytor. Effektiva parkeringslösningar. Tydliga rutnätskvarter.
- Attraktiva **offentliga miljöer** skapas genom upprustning av befintliga gator, torg och parker, samt komplettering med nya levande offentliga platser. Trygghet och jämställdhet är viktiga ledord. God arkitektur avseende byggnader, uteserveringar etc. är också av stor betydelse.

Strukturellt bygger programförslaget på idén om två korsande offentliga stråk som möts i en central punkt:

- **Kungsgatan** – det kommersiella stråket med brett handelsutbud och hög tillgänglighet för både avestabor och besökare.
- **Kopparstråket** – kultur, nöje och samhällsservice kopplas till en länk från Koppardalen och genom centrum längs Markusgatan.
- **Lilla Torget** – stråkens korsningspunkt vid Plushusets entré markeras som stadens mitt och utvecklas till en identitetsstark plats för möten, aktivitet och vistelse.



## AVESTA IGÅR OCH IDAG

### Historiska spår

Dalälvens vattenmassor lade grunden för tillblivelsen av Avesta där det under tidigare delen av 1600-talet anlades ett kopparverk som förblev aktivt till långt in på 1700-talet. Det nyanlagda samhället hade stadsrättigheter under en blomstringsperiod 1641-88, men återgick sedan under en period av stagnation till sin tidigare status som brukssamhälle. Under senare hälften av 1700-talet minskade kopparhanteringens betydelse för svensk ekonomi, och järnet övertog dess plats. 1883 bildades Avesta Jernverks AB, vid sekelskiftet 1900 ett av de mera betydande järnverken i landet.

1919 återfick Avesta sina stadsrättigheter. Staden hade vid det laget utvecklats till ett modernt industrisamhälle med över 4000 invånare. Tillverkningen av rostfritt stål kom igång och verksamheten expanderade. Kraftverket i Storforsen byggdes och togs i bruk 1932, vilket innebar slutet på en epok. Forsen som ackompanjerat verksamheten på bruksområdet sedan 1600-talet hade tystnat för alltid.

1961 fick Avesta centrum ett landmärke, Aaltohuset, ritat av den världsberömda arkitekten Alvar Aalto. Förnyelsen fortsatte sedan under 1970-talet då centrum blev föremål för omfattande förändringar bl a genom att Kungsgatan blev gågata och gallerian Plushuset uppfördes. Härefter har centrum utvecklats främst vad gäller handelsutbud.

En resa genom gångna epoker vidgar perspektivet på hembygden och den nutida vardagen. Idag är en sådan resa i Avesta möjlig då många miljöer och byggnader finns bevarade och tillgängliga för besök, framför allt i Gamla byn och Koppardalen.



*Kungsgatan tidigt 60-tal, Aaltohuset i fonden*



*Plushusbygget, tidigt 70-tal*



*Avesta anno 1923*

## Avesta i regionen

Avesta har ett strategiskt läge i regionen. Tillgängligheten är god för biltrafikanter men sämre för kollektivresande främst beroende på hur tågtrafiken är organiserad.

Avesta utgör handelscentrum i södra Dalarna och norra Västmanland. Tätorten ligger väl till inte minst för turister från Stockholmsregionen på väg mot fjällvärlden. Inpendlingen är större än utpendlingen.

Avesta har ca 22 000 invånare varav ca 15 000 bor i tätorten. Största arbetsgivare är kommunen med ca 1 800 årsanställda. Landstingen sysselsätter ca 400 personer inom hälsa och sjukvård. Outokompu Stainless AB har ca 900 anställda och Stora Enso i Fors ca 700.

Koppardalen som ingår i Avesta tätort rymmer ca 75 000 kvm industri-, kontors- och kommersiella lokaler. Här finns ett 30-tal företag som sysselsätter 500-600 personer. Området utvecklas till ett centrumnära område för näringsliv, kultur, idrott, forskning och utveckling. Här finns också den direkta kontakten med Dalälven.

## Programområdet

Programområdet omfattar de delar av Avesta centrum som begränsas av Kyrkogatan, Myrgatan, Fredsgatan, Bryggaregatan, Kungsgatan och Bergslagsvägen. Kallvalsen i Koppardalen och tågstoppet vid Dalabanan inkluderas också i programmet.

Området utgör Avestas centrum för handel, service och kultur. Här finns även en stor andel bostäder, kontor och andra verksamheter.

Huvuddelen av den mark inom området som är att betrakta som förtätningspotential (obebyggda tomter och större parkeringsytor) ägs av kommunen eller det kommunala bostadsbolaget Gamla Byn.

Parktytor i centrum är Markustorget, Karlbergsparken och Gamla Byn/Holmen. Större öppna friytor för rekreation finns vid Avestavallen söder om centrum.



*Avesta i regionen*

Dalabanan och Bergslagsvägen utgör tillsammans en kraftig trafikbarriär mellan centrum och Koppardalen. Mellan de olika delarna finns dessutom en nivåskillnad på ca 15 meter. På Dalabanan transporteras farligt gods, vilket ytterligare bidrar till barriären.

Områdets tekniska försörjning sker via stadens befintliga ledningsnät.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Statliga förordnanden

Området berörs ej av statliga förordnanden.

### Riksintressen

Genom programområdet går Dalabanan som är av riksintresse för kommunikation. Närbelägna Gamla Byn och Västra Koppardalen med bl a det gamla Verket är riksintresse för kulturmiljövård.

### Nationella och regionala mål

Programmet följer i stort Avestas översiktsplan, i vilken avstämning skett mot relevanta nationella och regionala mål, och rekommendationer formulerats. För programmets måluppfyllelse hänvisas till Översiktsplanen

### Byggnadsminnen och fornlämningar

Inom programområdet finns idag inga byggnadsminnen. Arbete pågår dock med utredning av eventuell byggnadsminnesförklaring av delar av bebyggelsen i västra Koppardalen. Även Aaltohuset inom programområdet kommer på sikt att utredas för byggnadsminnesförklaring. Gamla byn och västra Koppardalen omfattas av fornlämningen för bruksområdet, RAÅ-nummer Grytnäs 176:1.

### Översiktplan

Ett antal kommunala mål läggs fast i översiktsplanen. Tillväxt är ett sådant, där en positiv befolkningsutveckling och en ekonomi i balans är viktiga förutsättningar. Ett annat är att verka för två tågstopp inom

kommunen. Viktigt är att ordna för bra anslutningsförbindelser vid tågstopp i Avesta centrum.

Översiktplanen innehåller rekommendationer för utvecklingen inom programområdet. En blandning av handel, verksamheter och bostäder skall eftersträvas. Vikten av att bl a sluta kvarteren i en skala som överensstämmer med den omgivande bebyggelsen understryks. Kommunen avser att verka för en förbättrad stadskaraktär genom att ha en hög ambitionsnivå avseende val av material och utrustning i stadsmiljön.

### Gällande detaljplaner

Hela programområdet är detaljplanelagt. Gällande planer medger viss förtätning med bostäder och handel främst inom kvarteren Örnen, Sälen (Plushuset, kan bebyggas på höjden) och Hjorten (Coophuset, kan bebyggas på höjden). Centrumparkeringen söder om Bergslagsvägen samt bussterminalen är planlagda för trafik och parkering. Gamla badhustomten är planlagd för allmänt ändamål.

### Kommunala program, policys

I kommunens ”Mål och budget för 2010-2012” ingår en vision för Avesta 2015. Enligt visionen kännetecknas det framtida Avesta av att vara en tillväxtort och ett kraftfullt närregioncentrum där länsgränser inte är styrande. Regionaltrafik med tåg kompletterad med buss och anropsstyrd trafik tillgodoser behovet av resande både inom, till och från kommunen. I Avesta finns ett resecentrum med goda förbindelser till lokaltrafiken.

Centrum har utvecklats till ett betydande handelsom-

råde och utgör tillsammans med Koppardalen och Visentparken ett besöksmål för såväl shopping som turism. Ett rikt och varierat fritids- och kulturutbud är tillgängligt för alla och det är lätt att leva i hela, rena, snygga och trygga bostadsmiljöer.

Kraven på en hållbar utveckling genomsyrar allt tänkande och alla beslut, och Avesta bidrar till att de nationella miljömålen uppnås.

Enligt uppställda mål i budgeten skall bla pendlingsmöjligheter med kollektivtrafiken öka och offentliga miljöer göras tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Genom ”Jämställd och trygg i Avesta” arbetar kommunen aktivt med trygghets- och jämställdhetsfrågor.

### Ställningstaganden under programarbetet

Mellan centrum och Koppardalen finns en kraftig trafik- och landskapsbarriär som utgörs av Dalabanan och Bergslagsvägen samt en nivåskillnad på ca 15 meter. Det enda sättet att ta sig mellan områdena i ett centralt läge är via Kyrkogatan och Gamla byn. Korsningen Kyrkogatan/Dalabanan är komplicerad och ger dagligen upphov till bilköer med dålig luftkvalitet som följd när bommarna går ned för att ett tåg skall passera. Denna trafikfråga behandlas och löses inte i programmet. Däremot behandlas frågan om stärkt gång- och cykelkoppling mellan centrum och Koppardalen.

Alternativa gågatustrukturer har studerats i programarbetet. Som ett resultat av samrådet föreslås nuvarande struktur bibehållen.

## STRATEGISKA FRÅGOR

Givna förutsättningar leder fram till ett antal strategiska frågor som behöver utredas och besvaras i programarbetet;

- Hur kan alla trafikslag samordnas på ett sätt som stödjer en utökad framtida tågtrafikering av Avesta centrum?
- Vilka expansionsmöjligheter för handel ryms i Avesta centrum, och hur bör de planeras?
- Hur kan Avestas centrummiljöer göras mer attraktiva och levande?

I det följande förklaras bakgrunden till de frågeställningar som sedan fördjupas ytterligare i programförslaget. Resonemangen förs med en tidshorisont som varierar från ett relativt kort perspektiv på ca fem år, till en avlägsen framtid som ställer krav på stor handlingsfrihet.

### Förbättrad logistik

En aktuell fråga av avgörande betydelse för Avestas centrumutveckling är den om en framtida förbättrad pendeltrafik med tåg. Nyligen genomförd folkomröstning kring lokalisering av kommunens tågstation resulterade i en majoritet för bibehållen tågstation i Krylbo, ett läge med stora fördelar (bl a stark identitet samt möjlighet att med tåg pendla norr- och söderut). Programmet tar sin utgångspunkt i att Krylbo station kommer att fortsätta fungera som den gör idag, men att det är viktigt att planera även för en framtida uppgradering av tågtrafikeringen genom Avesta C.

Idag stannar tåg i Avesta C ganska få gånger per dag. En attraktiv pendeltrafik till och från Avesta C kräver



*Tågstoppet med gångbron till Avesta centrum över Dalabanan och Bergslagsvägen.*

ökad turtäthet. För att detta skall göras möjligt krävs omfattande kapacitetsförbättring på Dalabanan, vilket är en fråga som ligger utanför programmet. Denna fråga hanteras inom ramen för nationell planering med tidshorisont år 2021. Kommunens ambition är dock att skapa handlingsfrihet som inför framtiden ger möjligheter för attraktiv tågpendling till en större regional arbetsmarknad. Detta kräver bland annat att konsekvenserna för befintlig logistik avseende biltrafik, bussar och gång- och cykelstråk utreds.

Hur kan de olika trafikslagen samordnas för att uppnå en effektiv struktur för tillgänglighet, omstigning och anslutningar? Viktiga steg på vägen blir lokalisering av bussterminalen närmare tågtrafiken, förtydligande och uppgradering av gång- och cykelstråk samt offentliga miljöer i anslutning till dessa. Särskilt viktig är en god fysisk koppling mellan centrum och Koppardalen.

## Ökad handel

Avesta har enligt utförd handelsutredning ett förhållandevis stort regionalt upptagningsområde för besökare till centrumhandeln. I kommunens politiska vision fastslås att ett stärkande av centrumhandeln både avseende omfattning och utbud är angeläget för att attrahera ytterligare besökare och Avestabor. Handelsutredningen bedömer att dagens parkeringsutbud räcker till för en viss ökning av handelsytorna i centrum (drygt 9000 m<sup>2</sup>).

Delar av centrum präglas idag av stora obebyggda ytor som används för markparkering. I framtiden kan dessa ytor utöver parkering rymma såväl lokaler för handel och verksamheter som bostäder och service. Sådan förtätning med bebyggelse förutsätter effektivare parkeringslösningar samt etablering av ny infrastruktur i form av allmänna gator, vilket studeras i programförslaget.



*Plushuset*

Om bussterminalen på sikt flyttas från nuvarande läge vid Corneliusgatan frigörs ytterligare en förtätningmöjlighet för bl a bostäder i ett centralt och attraktivt läge i Avesta. Nya bostäder i Avesta stärker ytterligare handelsunderlaget, bidrar till att komplettera stadsbilden och stadslivet, samt breddar ortens bostadsutbud.

## Attraktiva centrummiljöer

För Avestas utveckling är det av vital betydelse att kunna attrahera till såväl kvarboende som inflyttning, företagstillväxt och nya handelsetableringar. Stadskärnan spelar här en viktig roll genom sin funktion som centrum för främst handel och socialt liv men också möjlighet till boende. Trenden är generellt att stadskärnor återtar marknadsandelar. Att andas stadskärna, småskalighet och intimitet blir allt intressantare. God tillgänglighet till såväl de offentliga rum-

men/stråken som lokaler för service, naturliga mötesplatser, möjligheter till upplevelser, bra allmänna kommunikationer och närbelägna parkeringsplatser är framgångsfaktorer.

Vid inventering av centrummiljöerna i Avesta framträder en stadsbild som delvis är småskalig (mänsklig), stadsmässig, ordnad, trivsamt, lummig och vacker, men som i vissa delar präglas av stora öde parkeringsytor, slutna gatufasader, storskaliga ”handelslador”, breda gatusektioner och flytande gränser mellan gata och kvarter.

Aspekter kring detta som utreds i programmet är bland annat samspelet mellan bebyggelse och offentlig plats, omfattning/skala på de offentliga rummen, arkitektur, platsens identitet, grönskans sammanlänkande funktion, befintliga och nya rörelsestråk, aktivitet, folkliv, sociala mötesplatser, jämställdhet och god tillgänglighet.



*Parkmiljö vid Myrgatan*

## PROGRAMTEMAN

### Helheten

#### Iakttagelser

Avesta centrum är huvudsakligen uppbyggt kring Kungsgatan, ursprungligen gamla Riksvägen, där bussarna, en stor del av biltrafiken och gång- och cykeltrafikanterna rör sig. Längs de tre kvarteren mellan Malmgatan och Bryggaregatan är huvuddelen av Avestas kommers samlad, vilket också ger Kungsgatan tyngd som huvudgata.

Det kontinuerliga flödet längs Kungsgatan bryts idag vid Plushuset som skär av gatan så att västra delen upplevs ligga utanför det omedelbara centrumet. För fotgängare finns möjligheten att passera inomhus genom Plushuset under butikernas öppettider, men passagen är otidligt annonserad från båda sidor av Plushuset. Del av Kungsgatan i öster utgör gågata varför busstrafiken och biltrafiken måste svänga av på Bryggaregatan.

Vid gågatan finns idag två större livsmedelsbutiker varav en med genomgående entré, dvs både mot gatan och mot parkeringsplatsen på gårdssidan. Även Cityhuset har genomgående entré. Eftersom många kommer med bil innebär detta att folkliv och aktivitet snarare utspelar sig på parkeringssidan än på gatusidan.

Kungsgatans funktion som stadsrum och samlande stråk varierar alltså längs gatans sträckning så att den är tydlig och stark i vissa delar och svagare i andra.

- Starkare del av stråket Kungsgatan* ■
- Svagare del av stråket Kungsgatan* ▤▤▤▤
- Handelsentré vänd bort ifrån stråket* ▼



## Förslag

*Utveckla korsande stråk genom centrum – Kungsgatan och Kopparstråket!*

I det fall Plushuset ligger kvar är det svårt att återupprätta Kungsgatan som en tydlig ryggrad genom centrum. I programmet föreslås Kungsgatan bibehålla sina olika funktioner som dels gata, öppen för biltrafik, dels gågata. Plushuset föreslås bli föremål för främst utvändiga åtgärder i syfte att kunna fungera bättre som shoppingmagnet och fondmotiv till Kungsgatan.

Som komplement till Kungsgatans kommersiella stråk föreslås i programmet ett korsande stråk med en annan karaktär, *Kopparstråket*. Det existerar redan idag i form av Markusgatan med anslutande verksamheter och offentliga platser, men har stor potential för att stärkas som kulturellt och socialt grönstråk. Förutom Plushuset och gågatan ligger kommunens Omsorgsförvaltning, bussterminalen, Markusskolan, Markustorget med Stadshuset, flera restauranger, Matstugan och Gula villan i anslutning till stråket. Dessutom ligger en stor del av centrumets förtätningspotential längs stråket. Där gångbroförbindelsen landar i Koppardalen ligger också Kallvåsen som i framtiden kan komma att rymma ett stort utbud av kulturella och sociala verksamheter.

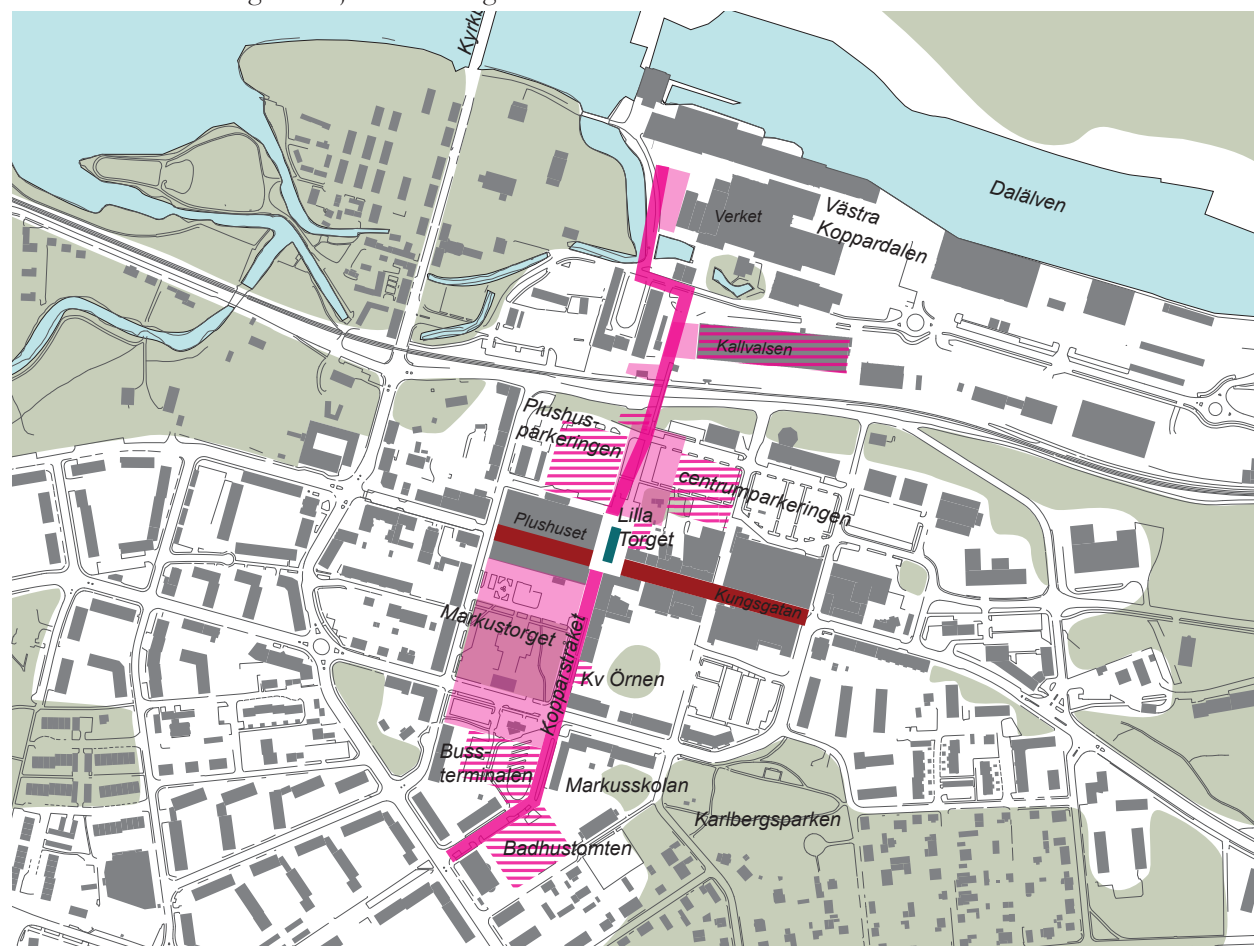
För att stärka stråket föreslås åtgärder i gatumiljön avseende trädplantering och gång- och cykelbana,

- Stråket Kungsgatan 
- Kopparstråket 
- Lilla Torget 
- Utvecklingsbar offentlig plats 
- Förtätningspotential 

men också en fortsatt etablering av social och kulturell verksamhet, samt viss handelsetablering längs Markusgatans sträckning. Idén om stråket måste beaktas när de obebyggda tomterna tas i anspråk, så att etableringen och de verksamheter som inryms stödjer stråkets funktion.

Mycket viktigt för upprättandet av de korsande stråken är utformningen av själva korsningen.

Korsningsplatsen, vid dagens Matstugan, ska ges förutsättningar för att bli den tydligaste och starkaste centumpunkten i Avesta – Lilla Torget (se Bilaga 1). Platsen ska ges markerade gränser, en unik identitet och en trivsam godsida att vistas vid.



## Infrastruktur - Biltrafik

### Iakttagelser

Centrum nås huvudsakligen från Dalavägen och från Kyrkogatan/Myrgatan. Från norr över Kyrkbron och vidare längs Myrgatan upplevs en tydlig entré när man närmar sig centrum. Längs Dalavägen är sekvensen mindre tydlig; från cirkulationsplatsen vid riksväg 68 omges gaturummet av en förortsmässig miljö som fortsätter fram till där Kungsgatan börjar.

Idag kör en stor del av biltrafiken in till centumparkeringen längs Kungsgatan. Det hade varit önskvärt om en större del av trafiken valde Bergslagsvägen som har bättre kapacitet.

En väsentlig del av centrumområdet är inte tillgängligt för biltrafik, då vissa gator är gågator. Detta medför en begränsning av tillgängligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Inom centumparkeringen söder om Bergslagsvägen finns stora hårdgjorda ytor för biltrafik och parkering. Parkeringsytornas disposition visar spår av ett ursprungligt rutnätssystem, men dagens trafikföring och stadsbild ger upphov till en splittrad och svåröverblickad miljö.

Gatornas funktionsindelning nedan baserar sig på Avesta kommuns trafiknätsanalys från 2006.

- Huvudgata , högre trafikbelastning
- Huvudgata , lägre trafikbelastning
- Lokalgata, högre trafikbelastning
- Lokalgata, lägre trafikbelastning
- Genomsfart inom parkeringsplats
- Cirkulationsplats



## Förslag

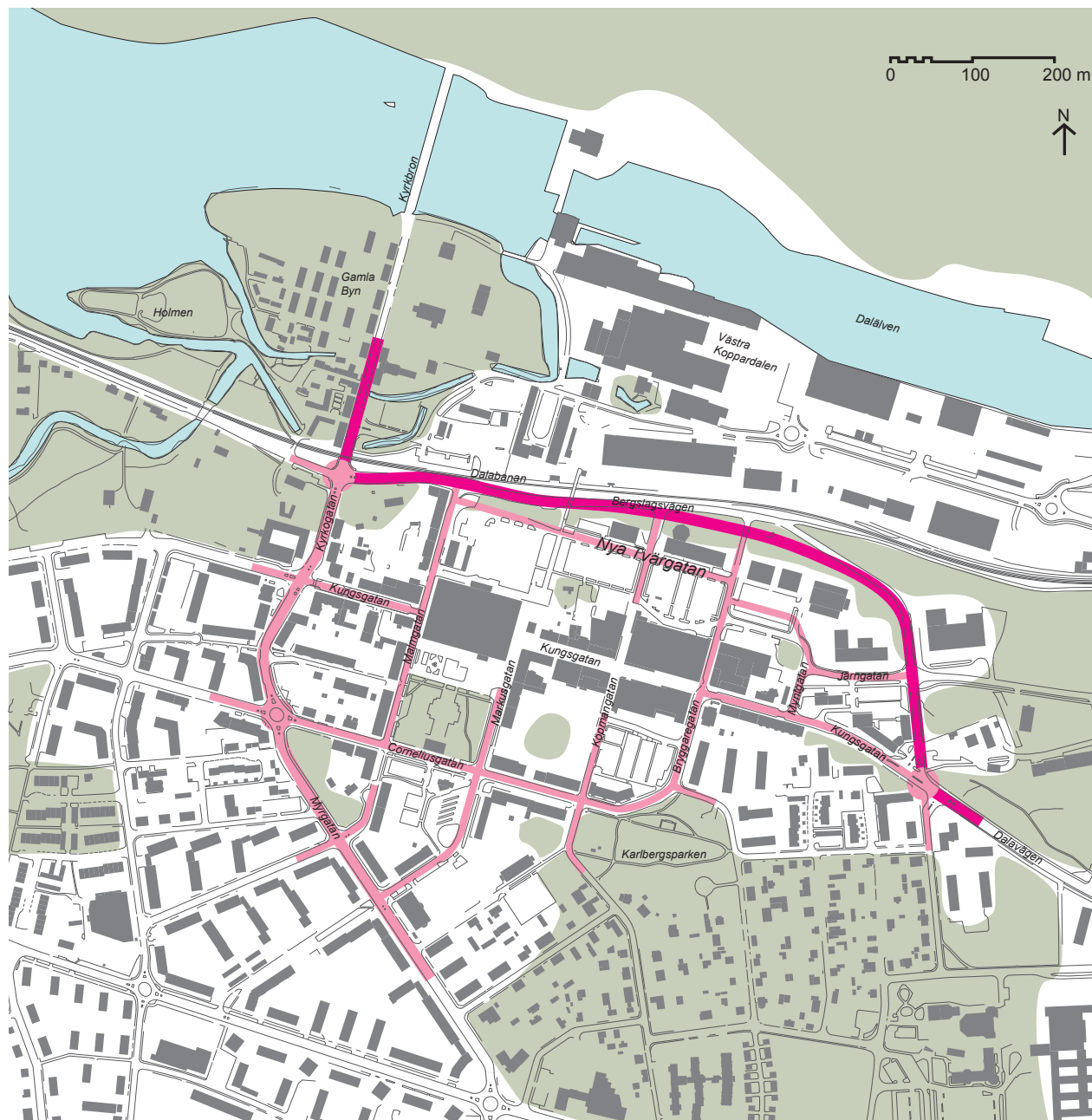
*Skapa tydliga entréer till centrum och återupprätta rutnäts-systemet!*

Korsningen Bergslagsvägen/Kyrkogatan är planlagd för ombyggnad till cirkulation, vilket kommer att förstärka denna punkt som entré till centrum. För att förtydliga entrén till centrum även från Dalavägen, och styra om en del av trafiken från Kungsgatan till Bergslagsvägen, föreslås en cirkulationsplats även här. Mattsbogatan som leder till bla Domarhagskolan ansluts också till cirkulationen. Den öppna plats som skapas framför Aaltohuset gestaltas ihop med cirkulationen för att tydligt annonsera centrum och framhäva byggnaden (se Bilaga 4).

Trafikföringen på Kungsgatan har studerats översiktligt. Resultatet av samrådet visar att en bibehållen gågatustruktur med sina fördelar är att föredra framför en förändrad struktur. I programmet föreslås således att nuvarande gågator bibehålles bilfria.

I och med att mer trafik styrs ut på Bergslagsvägen, minskar sannolikt belastningen på Kungsgatan och Corneliusgatan. Det blir möjligt att omdana dessa gator för en mer nedtonad trafikmiljö.

För att kunna ta parkeringsområdet i anspråk för bebyggelse behöver befintliga nord-sydgående gator kopplas till ett öst-västligt stråk. Fragment av ett sådant stråk finns idag och befästs som en allmän gata, Nya Tvärgatan (se Bilaga 3), kopplad till Malmgatan i väster och Bryggaregatan i öster.



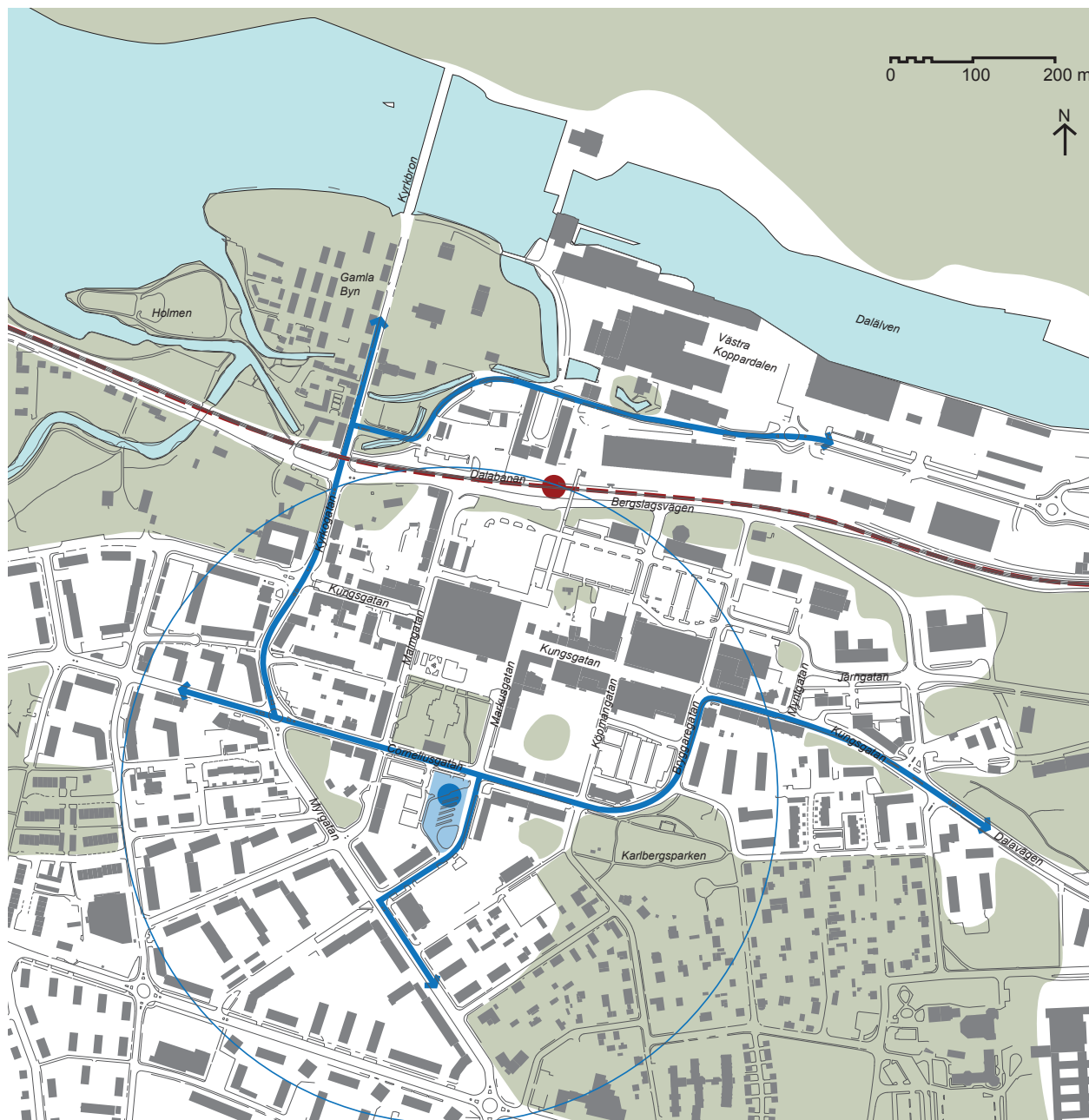
## Infrastruktur - Kollektivtrafik

### Iakttagelser

Avestas kollektivtrafik bygger idag huvudsakligen på busförbindelser längs Kungsgatan-Corneliusgatan och Kyrkogatan-Myrgatan. Kungsgatan upplevs som något trång för busstrafikens framkomlighet. Bussterminalen ligger vid Markusgatan mitt emot Markusskolan. Trafiken utgörs av stadsbussarna, Dalatrafikens regionalbussar samt landsbygdstrafiken i norra Västmanland. Sammantaget erbjuds en god busskoppling (minst halvtimmestrafik under dagtid vardagar, något sämre under helger) mellan bussterminalen i centrum och tågstationen i Krylbo. Från Krylbo finns goda tågförbindelser med viktiga såväl regionala som nationella målpunkter.

Avesta centrum passeras av Dalabanans enkelspår på sträckan Stockholm-Uppsala-Avesta-Borlänge-Mora. Tågstoppet nås via Koppardalen alternativt via gångbron från centrum i Markusgatans förlängning. Ca 60 tåg passerar om dagen, men endast två tåg stannar i Avesta centrum. I utredningen av förutsättningarna för pendeltågstrafik i Dalarna (Transportforskningsgruppen Borlänge 2008) anges att sträckans kapacitetstak är nått, och investeringar behövs för att öka kapaciteten.

2009 års folkomröstning gällande lokalisering av kommunens tågstation (Avesta C eller Krylbo?) resulterade i en majoritet för Krylbo. Kommunens bedömning är dock att en långsiktig ambition att ordna attraktiv tågpendling även från Avesta C är avgörande för Avestas positiva utveckling som etableringsort för boende, studerande och företagare.










## Förslag

*Bevara handlingsfrihet för att skapa ett framtida resecentrum med buss- och tågtrafik i Avesta C!*

Programmet föreslår en kollektivtrafikplanering som skapar handlingsfrihet avseende god tågtrafikering till och från centrum i framtiden. Det som kan göras på kort sikt är förbättrade buskommunikationer till/från Avesta Krylbo; en skyttel som ansluter till varje tågstopp i Krylbo under högtrafik.

Nästa steg bör vara att flytta bussterminalen till ett läge i anslutning till järnvägen och tågstoppet. Ny lokalisering föreslås uppe i centumparkeringsområdet strax väster om gångbron mot Koppardalen (se Bilaga 2). Här finns möjlighet att effektivt samordna buss- och tågtrafik i anslutning till säker pendelparkering och på längre sikt komplettera med en terminalbyggnad (resecentrum) med vänthall, kiosk, turistinfo etc. En förutsättning för att tågstoppet skall fungera är att en bekväm och trygg koppling ordnas mellan resecentrum och perrong.

För att förbättra trafikmiljön på Kungsgatan leds busstrafiken ut på Bergslagsvägen och Mattsbogatan/Engelbrektsgatan via ny cirkulationsplats. Bussarna når den nya bussterminalen från Bergslagsvägen och Malmgatan via föreslagna Nya Tvärgatan.

- Bussterminal 
- Resecentrum 
- 400 meters avstånd till bussterminal 
- Gata som trafikeras med buss 
- Alternativ sträckning av busstrafik 
- Tågstopp 
- Dalabanan 



## Infrastruktur – Gång- och cykeltrafik

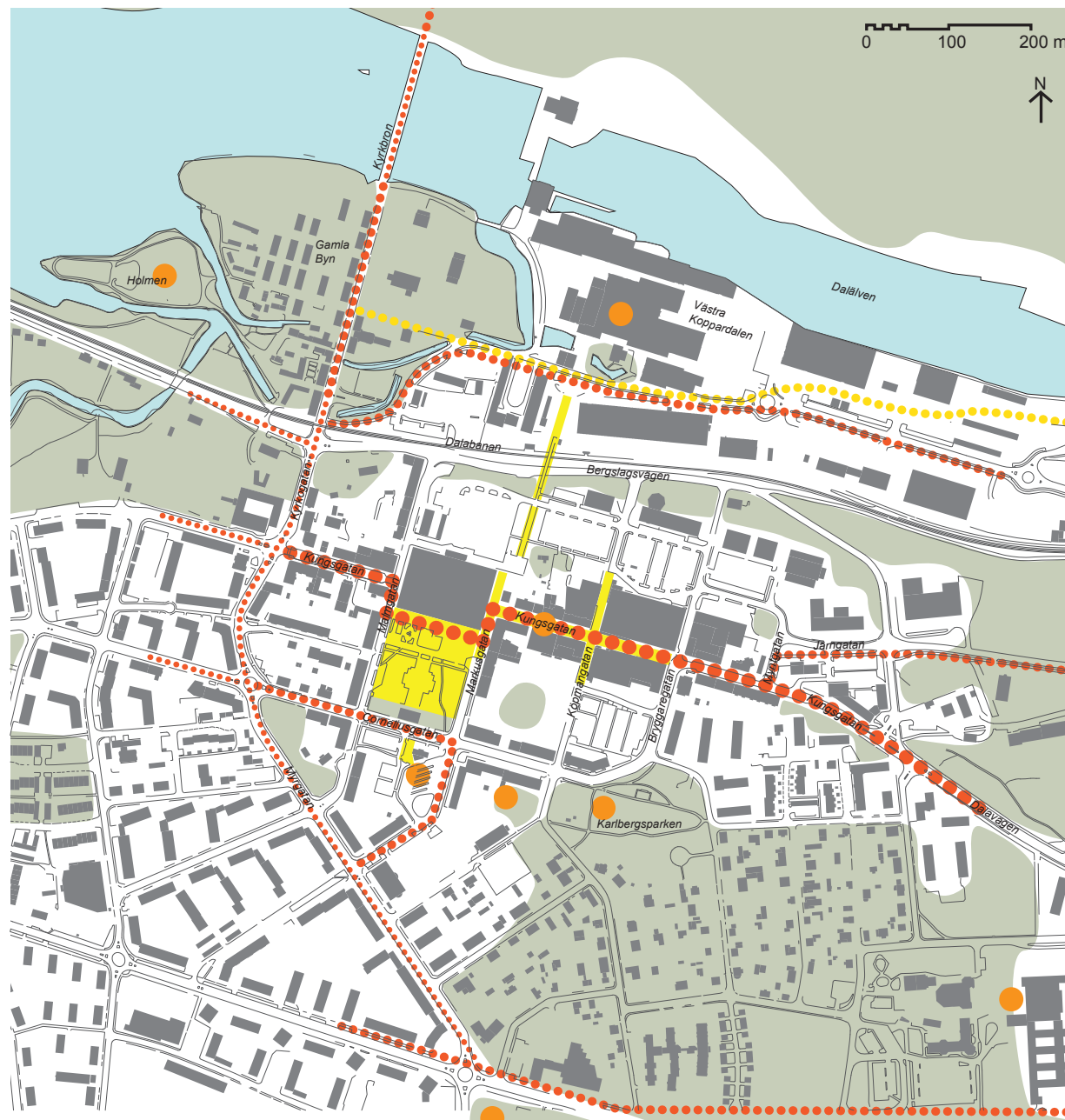
### Iakttagelser

Cykeltrafiken genom Avesta centrum rör sig främst längs Kungsgatan, Corneliusgatan och Kyrkogatan/Myrgatan. En cykelväg finns också längs Koppardalsvägen. Längs Kyrkbron och Kyrkogatan/ Myrgatan är trafiksäkerheten för cyklister bitvis bristfällig, då separat cykelbana saknas eller är för smal.

Viktiga målpunkter för cyklister i centrum är shoppingen längs Kungsgatan, bussterminalen och Markussskolan. Strax utanför centrum finns Avestavallen, Dömarhagsskolan, Koppardalen, Holmen, Outokumpu samt bostadsområden som Skogsbo och Högbo.

Generellt finns goda promenadmöjligheter i Avesta centrum längs gatornas trottoarer. De renodlade gånggatorna utgörs idag av Kungsgatan mellan Plushuset och Bryggaregatan samt delar av Köpmangatan och Markusgatan. Strax öster om Plushuset är Kungsgatan välfungerande som gånggata, med butiksentréer, uteserveringar och folkliv sommartid, medan den östra delen kantas av slutna fasader och upplevs som öde och trist. Gångbron mot Koppardalen i Markusgatans förlängning är en viktig länk över Bergslagsvägen och järnvägen, men den fungerar bristfälligt på grund av att trappan och hissen på Koppardalssidan vandaliseras ofta och upplevs som en otrygg plats.

- Bilfri plats/stråk, huvudsakligen för fotgängare ■
- Markerat gångstråk ●●●●
- Viktig målpunkt för gc-traffic ●
- Gång- och cykelstråk med bristfällig trafiksäkerhet ●●●●
- Välfungerande gång- och cykelstråk ●●●●
- Överordnat gång- och cykelstråk ●●●●



## Förslag

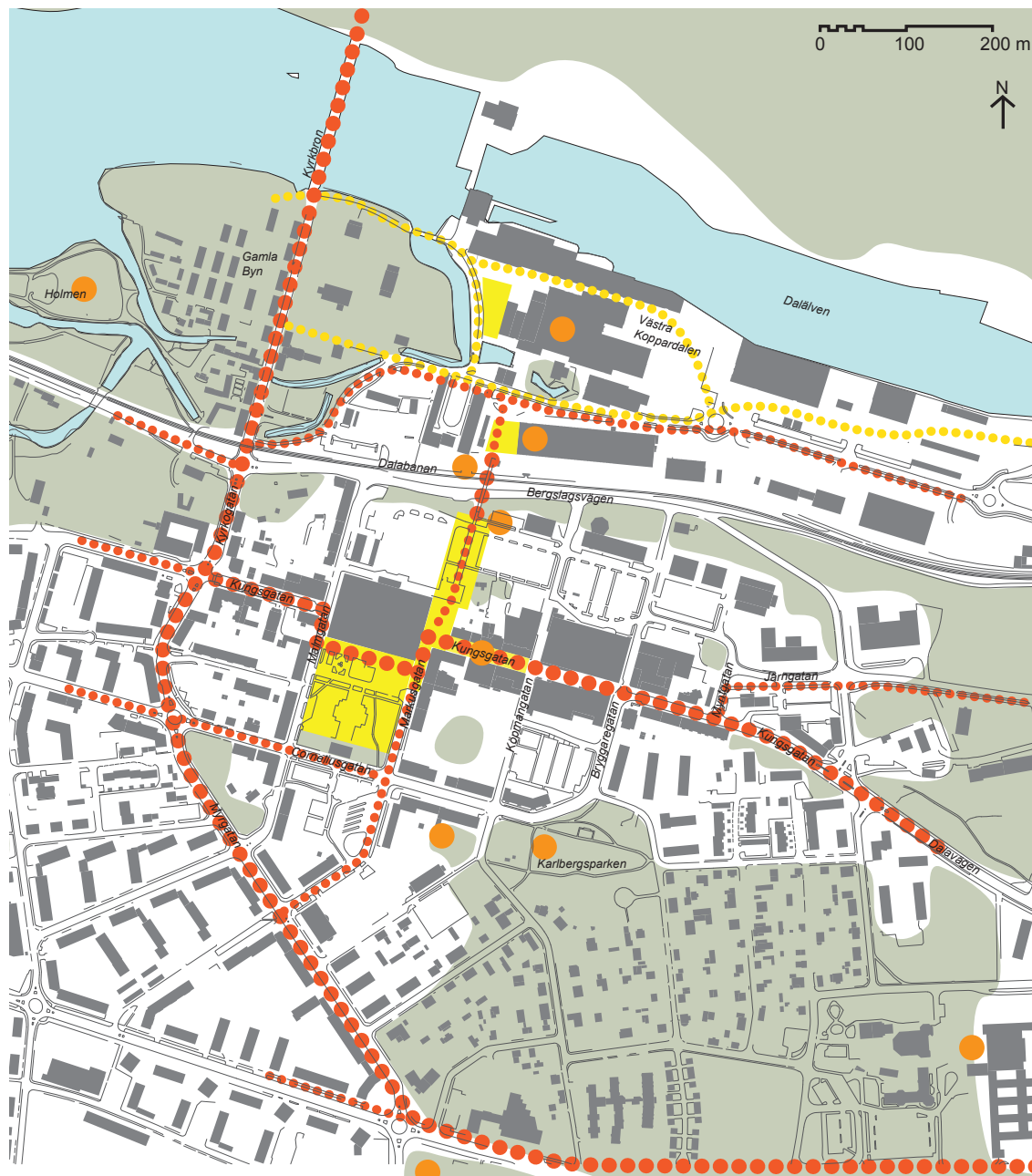
*Skapa effektiva cykelstråk mellan stadens målpunkter! Stärk länken till Koppardalen och Älvpromenaden!*

Ett överordnat cykelstråk skapas längs Kyrkbron/Kyrkogatan/Myrgatan och befintlig länk österut via Domarhagsskolan och Outokumpu genom komplettering och uppgradering av befintliga cykelvägar. Stråket binder samman målpunkter från Skogsbo via Koppardalen, centrum, Avestavallen, Domarhagsskolan och Outokumpu ända till Krylbo. Det skall vara lättillgängligt, effektivt och trafiksäkert och utformas med trygghet och jämställdhet som ledord (belysning, god sikt, sträckning nära bebyggelse etc).

Vidare behöver möjligheten till gång- och cykeltrafik över till Koppardalen förbättras. En bekväm och trygg brokoppling mellan centrum och Koppardalen är en viktig förutsättning för att ett framtida tågstopp skall fungera, men också för att de två stadsdelarna skall integreras och stödja varandras utveckling. Idén om Kopparråket omfattar en uppgradering och komplettering av Markusgatan med gång- och cykelbana från Myrgatan till gångbron över Bergslagsvägen och järnvägen. Bron uppgraderas så att den blir väderskyddad, bekväm och trygg (se Bilaga 2). Dagens problematiska trapporn ersätts med en öppnare lösning i direkt anslutning till perrongen, och en generös trappa som leder rakt fram och landar i Koppardalen. Den nya utformningen av bro, hiss och trappa bör även möjliggöra en framtida brolänk direkt till Kallvalsen. Tillgänglighet, trygghet och visuell kontakt mellan centrum och älven skall vara ledord i gestaltningen.

Kopparråket bör också ges en naturlig koppling till gångstråket ”Älvpromenaden” i Koppardalen via offentliga platser i anslutning till Koppardalens verksamheter (tex framför Verket och Kallvalsen).

Gångstråken i centrum koncentreras närmast Plushuset och Kopparråket och till Kungsgatan.



## Offentliga miljöer - Grönstruktur

### Iakttagelser

Ett påtagligt element i Avestas övergripande grönstruktur är Dalälven och dess huvudsakligen gröna älvstränder (undantaget delar av östra Koppardalen). Längs älven når i nordväst en grön kil in till centrum via Holmen, Gamla byn och Västra Koppardalen med sitt kanalsystem. Från centrum ges utblickar mot den norra älvsidan med en skogsridå mot Skogsbo. I öster och söder når det gröna in till centrum via skogspartier i bostadsområdena, Avestavallens idrottsområde, Folkets park och grönskande villaträdgårdar.

I centrum finns ordnade offentliga parkmiljöer i form av Markustorget, Karlbergsparken och en mindre park vid hörnet Corneliusgatan/Myrgatan. I anslutning till de större parkeringsytorna i centrum finns enstaka dungar med vuxna träd (bla kring Gula villan) som har betydelse för miljön och stadsbilden. Gatorna i centrum är i regel planterade med enkla eller dubbla trädrader, vilket bidrar till att stadsbilden upplevs som lummig och grön. Trädrader och alléer fungerar också som länkar mellan stadens gröna platser.



## Förslag

*Komplettera gatornas trädtrader! Låt Kopparstråket bli ett överordnat gröonstråk! Förbättra tillgängligheten till Västra Koppardalen och Dalälven! Ordna "pocket parks"!*

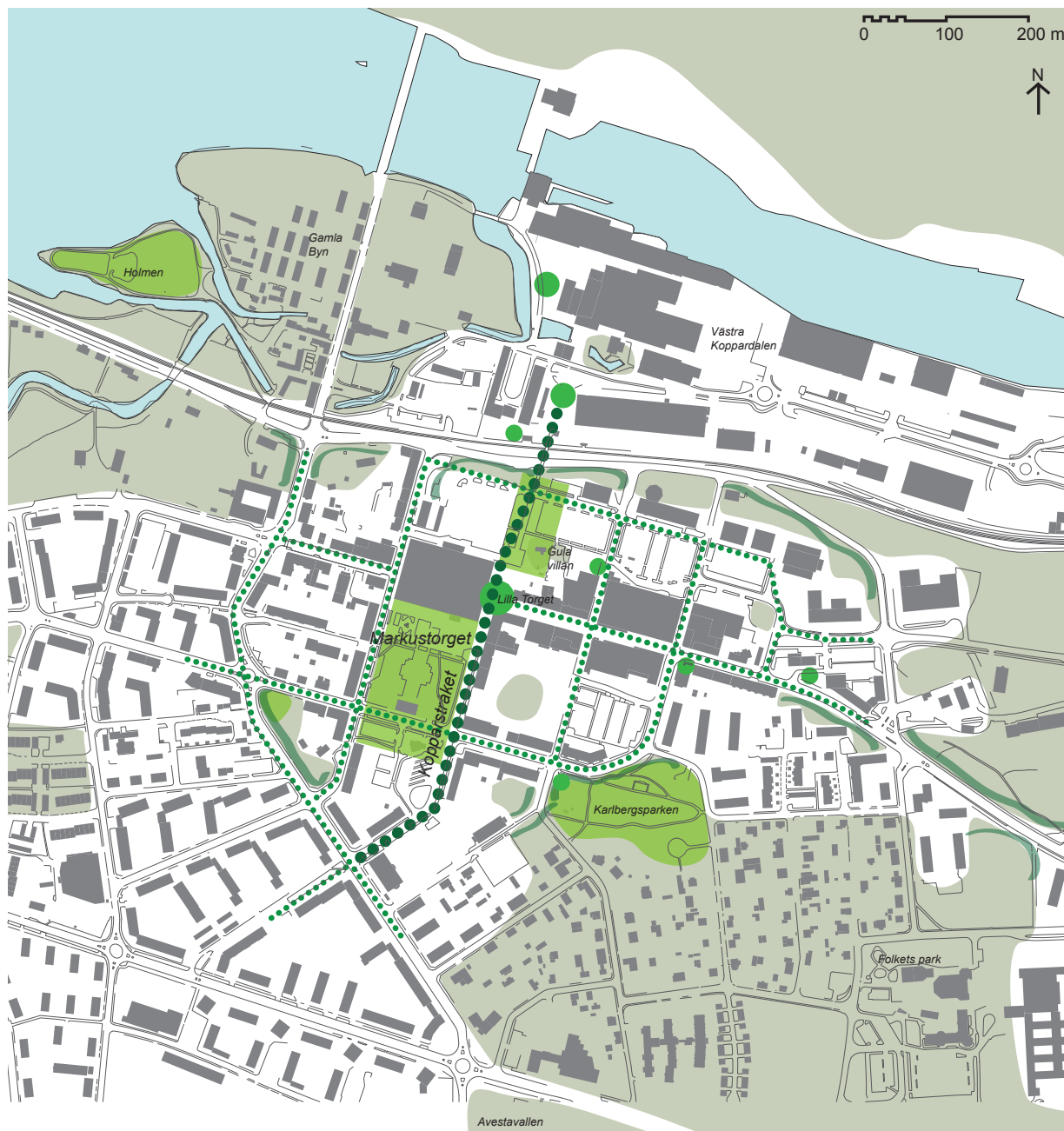
En brist i grönstrukturen är avsaknaden av alléplantering längs Corneliusgatans västra sträckning och delar av Myrgatan. Dessa kan kompletteras i samband med omDispositionering av gaturummet för utbyggnad av separat gång- och cykelbana.

Den befintliga parken på Markustorget kompletteras och utvecklas vidare som finpark. Lilla Torget och platsen mellan Gula villan och gångbron ges en mer robust och vardaglig parkkaraktär.

Kopparstråket utformas som ett överordnat gröonstråk följt av en enhetlig trädrad som binder samman parker/torg genom centrum ända fram till de gröna miljöerna vid Dalälven. På så vis kan ökad tillgänglighet till och ett bättre utnyttjande av den grönska som finns idag i Avesta uppnås.

Det är också möjligt att ge bättre förutsättningar för vistelse i befintliga gröna miljöer genom skapandet av offentliga sk "pocket parks" (mindre lokala parkmiljöer) där man anordnar en trygg, vindskyddad och trivsamt sittplats tex i anslutning till en gatukorsning eller en bostads- eller butiksentré.

- Miljö med stort inslag av grönska
- Ordnad offentlig parkmiljö
- Markerad volym av grönska
- Trädplantering längs gata
- Kopparstråket - överordnat gröonstråk
- Pocket park



## Offentliga miljöer - Gaturum

### Iakttagelser

Avesta centrum har generellt breda, luftiga gator. På många ställen begränsas gaturummet av bebyggelse på ena sidan och park, lucktomt eller parkeringsplats på den andra, vilket gör gaturummets gränser något flytande. De stramast definierade gaturummen är Kungsgatan, Markusgatan och Malmgatan.

Gatusektionerna i centrum mäter huvudsakligen mellan ca 15 och 18 meter. Köpmangatan är smalare (12 m), Myrgatan och delar av Corneliusgatan är bredare (20-25 m). Centrumgatorna har i regel trädplantering på en eller två sidor vilket ger viss rumslig stabilitet, och längs vissa gatuavsnitt finns kantstensparkering. Homogen utformning och hastighetsbegränsning (30 km/h) gör att gatornas inbördes hierarki är svår att urskilja.

De gator som utmärker sig är Bergslagsvägen; en 50-skyltad ”ringväg” helt avsedd för biltrafik och utan gång – och cykelbana, och gågatorna; avstängda för biltrafik och med enhetlig gatubeläggning från fasad till fasad. Inom centumparkeringen och kvarteret Spoven finns också svagt markerade ”parkeringsgator” som egentligen är del av parkeringsstrukturen.



*Lummigt stråk med plats för rörelse och vistelse (Uppsala)*



*Armaturförslag från  
”Belysning Avesta  
centrum” (Fritid och  
teknik 2008)*

### Förslag

*Anpassa gaturummen efter funktionsbehov! Satsa extra på Kopparstråket!*

Flera av de gaturum som idag har flytande gränser kommer att stramas upp när lucktomter och andra öppna ytor tas i anspråk för bebyggelse. Att kvarteren sluts med bebyggelse, grönska eller plank i kvarterersgräns är en god tradition i Avesta. I programmet rekommenderas också fortsatt tillämpning av principen med trädplantering längs centrumgatorna och komplettering med kantstensparkering där det finns utrymme. När mer trafik styrs ut på Bergslagsvägen minskar belastningen på Kungsgatan och Corneliusgatan, och det blir möjligt att omdana dessa gator för en mer nedtonad trafikmiljö. Utrymme skapas för uppgradering av gång- och cykelstråk med lägre rang i gatuhierarkin.

Nya Tvärgatan i norr kommer att trafikeras med buss vilket ställer särskilda utformningskrav.

För att Kopparstråket som löper längs både gågata och gata med blandtrafik skall upplevas som en sammanhängande helhet bör gaturummet utformas omsorgsfullt med samordnad belysning, sittplatser, skyltning, markbeläggning etc. samt en enhetlig trädrad längs hela stråket.

## Offentliga miljöer - Torg och platser

### Iakttagelser

Den tydligast markerade offentliga platsen i Avesta centrum idag är Markustorget. Olikt många andra småstadstorg är Markustorget inte ett öppet torg som samlar många verksamheter och aktiviteter, utan snarare en grön finpark kring stadshuset och Visentskulpturen, en symbol för Avestas industrihistoria och dagens järntillverkning. Närmast Plushuset finns en öppnare zon med söderläge och butiksentréer, men utan någon egentlig attraktionskraft som vistelseyta eller mötesplats.

Ett stenkast bort vid Matstugan finns också en mindre torgplats, även den bristfällig som samlande stadsrum. Platsen är strategiskt belägen i Kungsgatans fond vid entrén till Plushuset, men har flytande gränser mot omgivande gågator och parkering, och saknar tydlig identitet.

Vid gågatans mitt, i korsningen Kungsgatan/ Köpmansgatan, finns en plats med lekredskap för barn och ett antal sittplatser i anslutning till de stora livsmedelsbutikernas entréer. Denna korsning fungerar idag som en naturlig mötesplats. I anslutning till bussterminalens kiosk finns också en liten torgyta med sittplatser som är en fungerande mötesplats. Stadsmiljön på denna plats kan dock framstå som torftig och kvällstid något otrugg.

*Exempel på offentliga miljöer med fantasifulla karaktärsskapande skulpturer som lockar till interaktion; lek, klättring, vistelse, betraktande, vila etc.*



### Förslag

*Strama upp befintliga torgplatser! Tillskapa nya identitetsstarka platser för vistelse och aktivitet!*

Idén om Kopparråket syftar till att knyta ihop Avestas offentliga rum som en sekvens av platser med olika karaktärer, ändamål och målgrupper längs stråket. Platserna skall göras mer levande, användbara och attraktiva för vistelse och aktiviteter för alla Avestabor, oavsett ålder och kön.

Markustorget utvecklas vidare för vistelse, aktivitet och rekreation, med en ordnad, representativ karaktär; grönska, blomsterplanteringar, skönhet, lugn, vattenlek. När bussterminalen flyttas, utvidgas parken över Corneliusgatan så att Stadshuset blir omgärdat av park även på sydsidan.

Matstugan rivs och kvarteret Älgen kompletteras med bebyggelse så att platsen ges tydlig avgränsning; "Lilla Torget" (se Bilaga 1). Det avses fungera som en ljus och skyddad plats för vistelse och folkliv, tex uteservering, torghandel och lek. Trädraderna längs Markusgatan respektive Kungsgatan stramas upp längs sina stråk, men avbryts vid Lilla Torget. Sittplatser och lekredskap från korsningen med Köpmangatan flyttas till Lilla Torget. På en central plats på Lilla Torget placeras en stark symbol, ett identitetsskapande konstverk.

I samband med omlokalisering av bussterminalen vid centumparkeringen etableras en ny offentlig plats mellan Gula villan och terminalbyggnaden. Denna plats föreslås bli ett komplement till Markustorget, och ges en mer dynamisk och robust karaktär genom aktivitetsytor (tex utegym, basketkorg, minigolf) och praktiska funktioner som pendelparkering, kollektivtrafik etc (se Bilaga 1). Från denna plats finns goda förutsättningar att förbättra den visuella kopplingen till Koppardalen och Dalälven, genom att bearbeta slänten mot Bergslagsvägen och öppna upp siktlinjer.

## Förtätning - Handel, verksamheter

### Iakttagelser

I centrum finns idag ca 22 000 kvm detaljhandelsyta fördelat på ca 5 300 kvm dagligvaror och ca 16 700 kvm sällanköpsvaror. Handeln är idag huvudsakligen etablerad på ömse sidor Kungsgatan samt i Plushuset. Entréerna nås företrädesvis från Kungsgatan men också från tvärgatorna. Några butiker har entréer både från Kungsgatan och från parkeringen på baksidan. Längs Kungsgatan finns butiks- och lokalentréer med brister i tillgängligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga.

En utredning av Avestas handelssituation har genomförts (ncm Donaldsons 2008). I denna anges att handeln i Avesta centrum har en utvecklingspotential på totalt drygt 9 000 kvm fram till år 2017, varav ca 1 700 kvm för dagligvaror och ca 7 600 kvm för sällanköpsvaror. Utredningen rekommenderar att handeln utvecklas dels i centrum och dels i det externa Dalahästen, medan handelsetableringar i Koppardalen bör undvikas. Utredningen påtalar också vikten av en upprustning av Plushuset som fondmotiv i Kungsgatans västra del. Omlokalisering av större livsmedelsbutik vid Kungsgatan/Myntgatan pågår, vilket innebär att den bedömda utvecklingspotentialen för dagligvaror utnyttjas i stort sett fullt ut.

Avestas sociala och kulturella verksamheter är idag koncentrerade till främst centrum och Västra Koppardalen.

*Befintlig handel, kommersiell verksamhet*



*Befintlig social, kulturell verksamhet, service*



## Förslag

### *Handel och verksamheter i bottenvåningarna! God tillgänglighet!*

I programmet föreslås att nya lokaler för handel och verksamheter i centrum generellt medges i bottenvåningarna i tillkommande bebyggelse. Nya lokaler skall göras lätt-tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga. Åtgärder bör också vidtas för att förbättra tillgängligheten i befintligt bestånd.

Lämpliga delområden för ny handel är främst centrum-parkeringen söder om Bergslagsvägen samt de obebbyggda delarna av kvarteren Örn, Spoven och Älgen. På så sätt knyts huvudsakligen den tillkommande handeln till Kungsgatan, Köpmansgatan och den föreslagna Nya Tvärgatan i norr. Förtätningen förutsätter effektivare parkeringslösningar i garage och p-däck, vilket redogörs för i följande avsnitt om parkering. De föreslagna tillkommande handelsytorna uppskattas kunna tillgodose såväl handelsutredningens beräknade volym på drygt 9000 m<sup>2</sup> som ytterligare ett tillskott på ca 7000 m<sup>2</sup> handel (se Bilaga 5).

Lokaler för kultur, service och nöje lokaliseras främst i anslutning till Kopparstråket. Genom en förbättrad länk till Koppardalen knyts centrumskulturutbud till befintliga och kommande verksamheter i Koppardalen. Den stora byggnaden Kallvalsen bedöms innehålla en stor utvecklingspotential för olika kulturella verksamheter. Här kan exempelvis rep-lokaler, biosalonger, danslokaler liksom lokaler för olika hantverksutövare inrymmas. Kallvalsen omfattas av pågående arbete med byggnadsminnen inom Koppardalen.

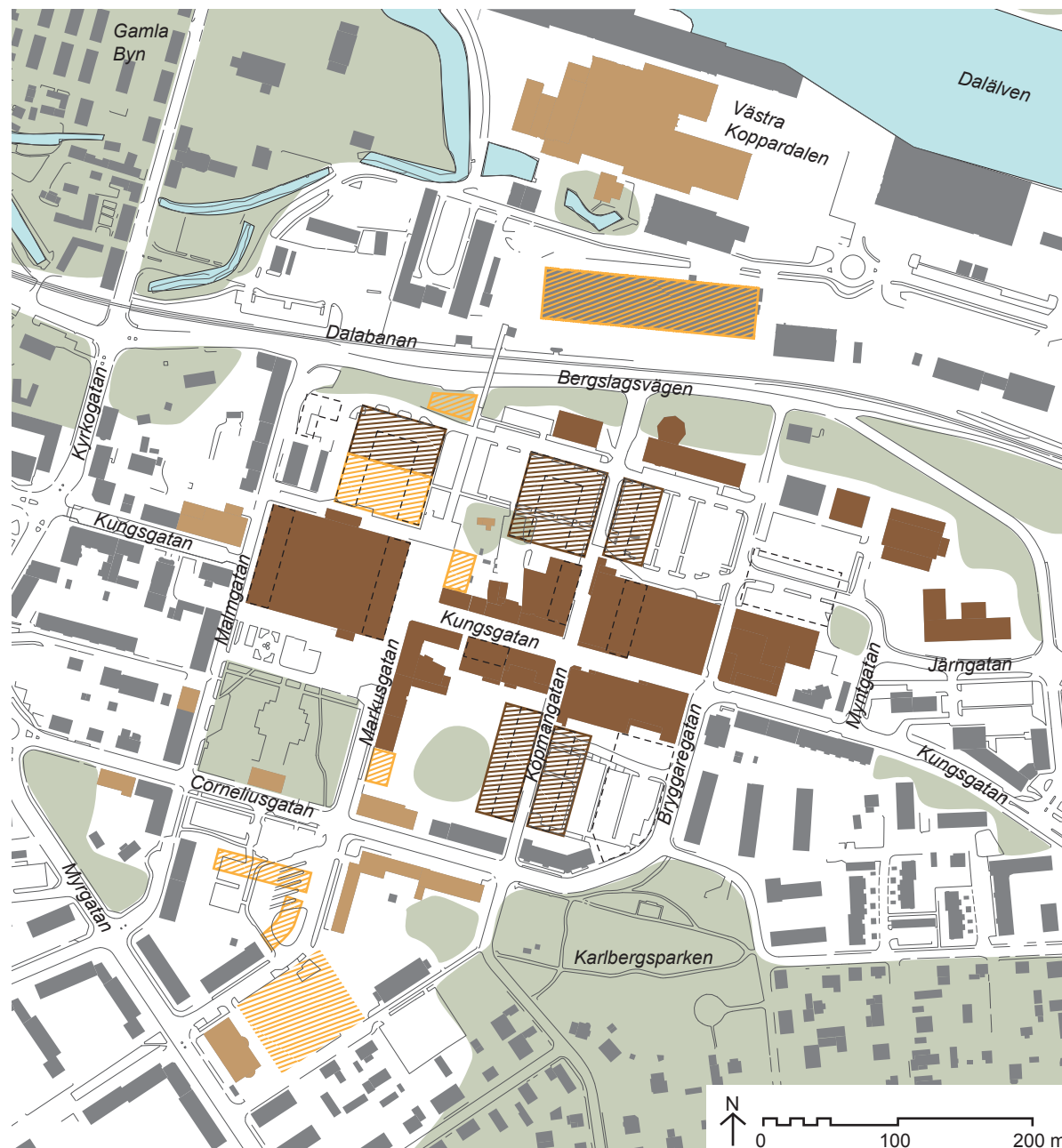
*Föreslagen handel, kommersiell verksamhet*



*Föreslagen social, kulturell verksamhet, service*



*Övrig föreslagen bebyggelse*



## Förtätning - Bostäder

### Iakttagelser

Centrum utgörs i huvudsak av blandstad, dvs blandning av verksamheter och bostäder inom samma kvarter eller till och med inom samma fastighet. Undantagen är Plushuset, Coophuset och Cityhuset samt de bullerutsatta fastigheterna närmast Bergslagsvägen och järnvägen, där det uteslutande finns handel, verksamhetslokaler och kontor. Blandningen av verksamheter och bostäder i centrum betraktas som positivt, då den genererar stadsliv och trygghet i staden, och bör därför tillämpas även vid förtätning.

Trycket på Avestas bostadsmarknad är idag inte särskilt högt, men i centrum finns ett behov av nya bostäder, i synnerhet av större lägenheter. I ett långsiktigt perspektiv med förbättrad pendeltrafik till en större arbetsmarknadsregion är bedömningen att efterfrågan på centrala bostäder i Avesta kommer att öka ytterligare.

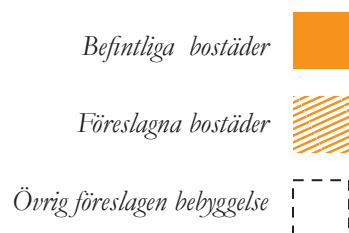


## Förslag

*Bostäder i våningarna 2-4! Påbyggnad med bostäder på befintliga låga byggnader!*

I programmet föreslås att bostadsändamål generellt medges i all tillkommande bebyggelse i centrum, med undantag för delar av Sproven och Renen/Lejonet som bedöms särskilt lämpliga för parkering. Inom flera av förtätningsområdena kan det vara lämpligt med handel och verksamheter i bottenvåningen, och två till tre bostadsvåningar ovanpå. Även påbyggnad med lägenhetsbostäder eller radhus/småhus på befintliga större handelsbyggnader (bl a Coop och Plushuset) skall kunna prövas.

Uppskattningsvis kan centrum rymma förtätning med ca 250 bostäder (se Bilaga 5), med bibehållen måttlig bebyggelseskala.

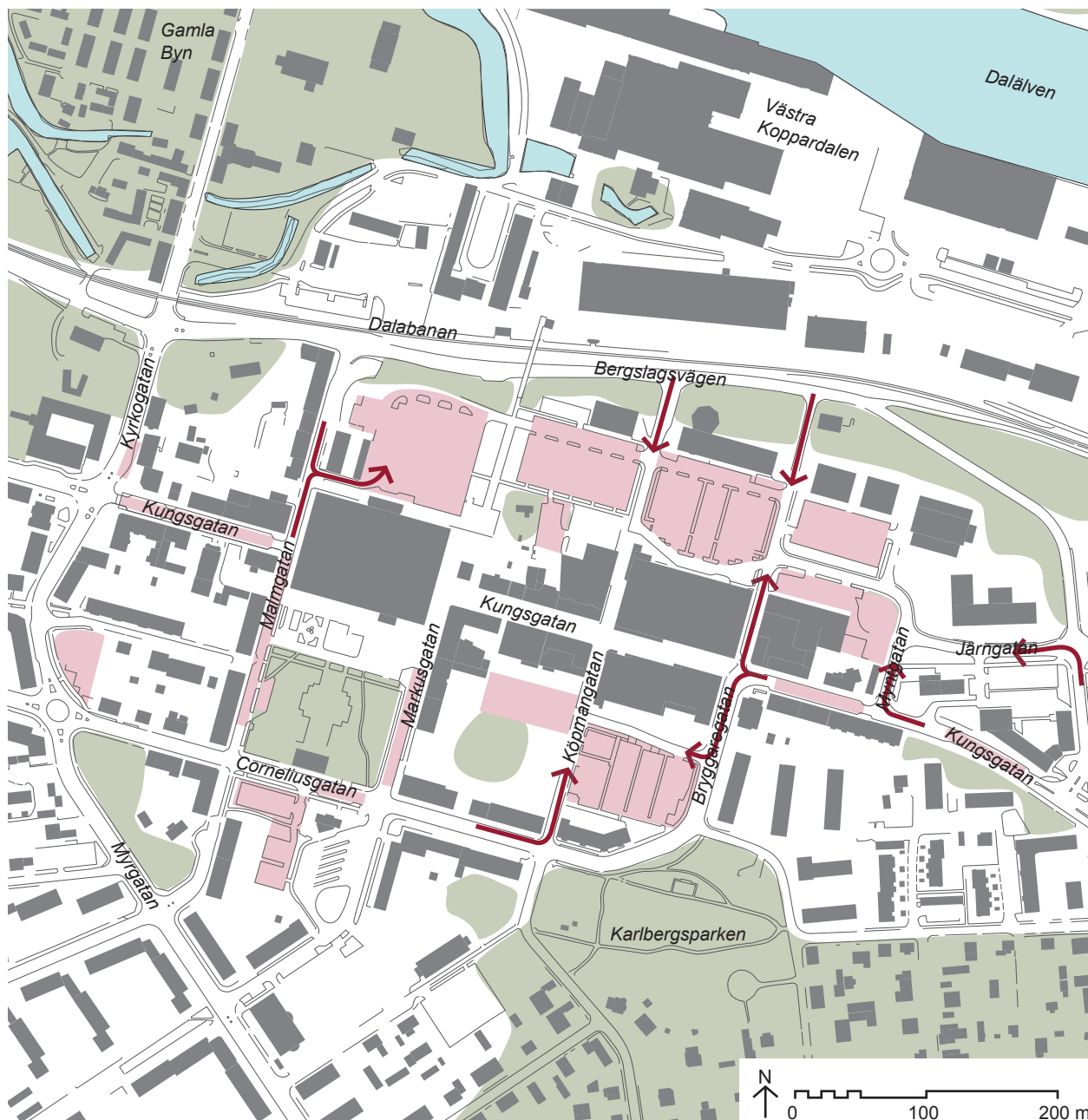


## Förtätning - Parkering

### Iakttagelser

Idag sker parkering till handeln i centrum huvudsakligen inom stora ytor med markparkering söder om Bergslagsvägen och inom kvarteren Örnen och Soven. Totalt finns ca 1000 parkeringsplatser till centrumhandeln, varav ca 200 platser enligt utförd handelsutredning utgör ett överskott. De stora öppna handelsparkeringarna är sett till befintlig handelsyta lättillgängliga, och på så vis bekväma för både handlare och besökare, men de är yrkrävande och bidrar till en splittrad stadsbild. Kantstensparkerings finns också på vissa gator. Bostadsparkerings sker inom kvarteretsmark.

- Markparkering
- Gatuparkering
- Parkeringsdäck
- Parkeringsgarage under mark
- Övrig föreslagen bebyggelse
- Infart



## Förslag

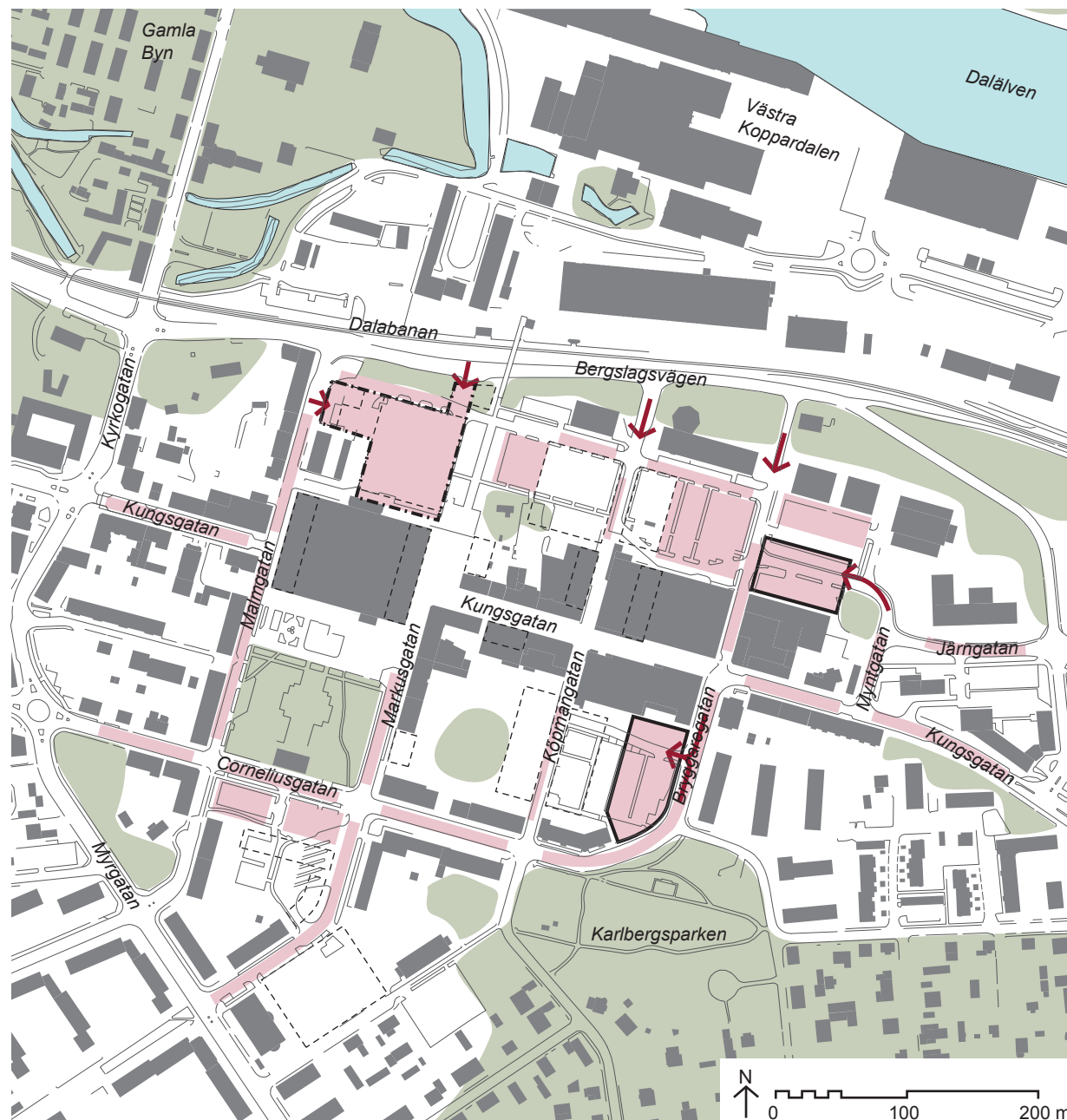
*Ordna effektivare parkeringar i garage under mark, parkeringsdäck, mindre markparkeringsenheter och kantstensparkering!*

Med antagandet att 1 000 kvm handelsyta ger behov av 20 parkeringsplatser bedöms att dagens överskott på ca 200 parkeringsplatser täcker det tillkommande behovet från ca 10 000 kvm ny handelsyta, ungefär motsvarande de dryga 9000 m<sup>2</sup> som handelsutredningen anger. Översiktliga arealberäkningar som gjorts i programmet visar att centrum även rymmer expansionsmöjligheter och parkering för ytterligare ca 7000 m<sup>2</sup> handel. För att kunna etablera den nya handeln med upprätthållen tillgång till parkeringsplatser krävs effektivare parkeringslösningar under mark respektive i däcklösningar och komplettering med fler gatuparkeringar. Utökad parkeringsbehov för ny bostadsbebyggelse ska i första hand tillgodoses inom respektive kvarter.

Ett parkeringsgarage i två våningar föreslås under nuvarande Plushusparkeringen. Garaget kan nås direkt från Bergslagsvägen och Malmgatan. I garaget kan en del av pendelparkering för resecentrum ordnas med direkt hisskoppling. Parkeringsdäck i tre våningar föreslås inom Kvarteret Spoven mot Bryggaregatan och inom nuvarande markparkering vid Myntgatan. Delar av centumparkeringssytorna blir kvar som markparkering i mindre enheter. Inramande vegetation och god belysning är viktigt att beakta kring dessa ytor.

Möjligheter att parkera längs gatan kan öppnas på de flesta gatorna i centrum. Uppskattningsvis kan sammanlagt ca 200 nya gatuparkeringsplatser rymmas inom området.

Programmets Bilaga 5 visar översiktliga arealberäkningar i ett räkneexempel avseende samspelet mellan föreslagen förtätning och erforderliga parkeringslösningar.



## Stadsbild och arkitektur

### Iakttagelser

Stadsbilden i Avesta centrum präglas idag av varierande bebyggelse uppförd huvudsakligen under olika perioder av 1900-talet, med enstaka inslag av äldre byggnader. Arkitekturen varierar från småskalig trähusbebyggelse till storskaliga handelsbyggnader, men domineras av en stadsmässig puts- och tegelarkitektur i måttlig skala, tre till fyra våningar. Över lag är bebyggelsen placerad längs gatan så att kringbyggda rutnätskvarter framträder tydligt.

På ömse sidor om centrum finns enstaka högre byggnader (7-8 våningar) varav Aaltohuset är det mest utmärkande. Kring centumparkeringen är handelsbebyggelsen låg (en våning), oartikulerad och generellt av sämre arkitektonisk kvalitet.

Plushuset, som har en mycket central och framträdande plats i centrum, är en sluten byggnad med en material- och färgsättning som harmonierar illa med omgivningen. Likaså Coophuset och Cityhuset särskiljer sig som relativt storskaliga byggnader med ett slutet och oartikulerat uttryck.

Två solitära byggnader med utmärkande drag är Stadshuset på Markustorget och Gula Villan på centumparkeringen. Stadshuset har en karaktäristisk form och en viktig symbolbetydelse för staden. Gula villan är en kulturhistoriskt intressant rest av den träbebyggelse som förr utgjorde en stor del av staden.

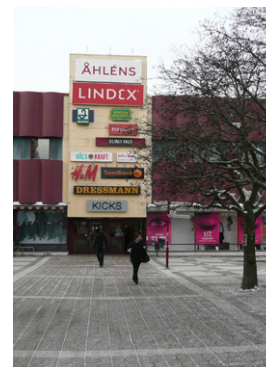
Gångbron mellan centrum och tågstoppet i Koppardalen utgör första kontaktytan med Avesta om man anländer med tåg. Gångbron med sitt trapporn i tegel har ett karaktärsfullt uttryck, men fungerar som tidigare nämnts illa ur trygghetssynpunkt.



*Putsarkitektur i måttlig skala, bebyggelsen följer gatan och sluter kvarteret*



*Stadshuset och Visenten på Markustorget*



*Plushuset och Coophuset har slutna fasader som inte harmonierar så väl med omgivningen.*



*Aaltohuset; en av Avestas mest karaktärsfulla byggnader.*



*Gångbron mot Koppardalen och tågstoppet.*

## Förslag

*Bibehåll den måttliga bebyggelseskalan! Förnya Plushuset och Coophuset genom påbyggnad och fasadbearbetning! Framhäv de arkitektoniska pärlorna, och skapa nya!*

De förändringar och tillägg som görs i bebyggelsen ska utföras på ett sätt som stödjer Avestas tydliga småstadskarakteristik med kringbyggda kvarter och variationsrik bebyggelse i måttlig skala.

Vissa enskilda byggnader med stort inflytande på stadsbilden behöver arkitektonisk upprustning för att ett gott samspel mellan byggnad och offentlig miljö skall uppnås. Särskilt Plushuset behöver ges nya entréförhållanden så att byggnaden öppnas upp mot staden och skapar relationer till omgivande stadsrum. Med möjligheten att utöka byggnaden någon meter mot Markustorget och Lilla Torget skulle en fasadbearbetning (nya skyltfönster, fasadskyltar för butiker, glasad uteservering, markering av entréer i två våningar etc) effektivt kunna genomföras utan större störning och påverkan på byggnadens innehåll. Även Coophuset skulle vinna på fasadbearbetning för att samspela bättre med omgivningen. Vid påbyggnad med bostäder på de större handelshusen ska bostadsentréerna föras ned till gatan på ett sätt som ger fasaden och gaturummet rytm och liv.

Offentliga platser vid Aaltohuset, Stadshuset och Gula villan används för att framhäva dessa byggnaders arkitektoniska särställning; annonsplatsen vid Kungsgatans början, utvidgning av parkmiljön på Markustorget och parken vid Kopparstråket.

Eventuellt nytt resecentrum utformas som en arkitektonisk helhet ihop med uppgradering av befintlig gångbro (som ges väderskydd), ny lösning för hiss och rulltrappor till perrongen samt trappa ned till Koppardalen. Resecentrumets läge vid släntkrönet över Bergslagsvägen öppnar möjlighet för god visuell kontakt med perrongen och utsikt mot älven.



*Stadsmässig bebyggelse i måttlig skala (Sundsvall)*



*Innergård vid påbyggnad med bostäder på befintlig byggnad (Stockholm)*



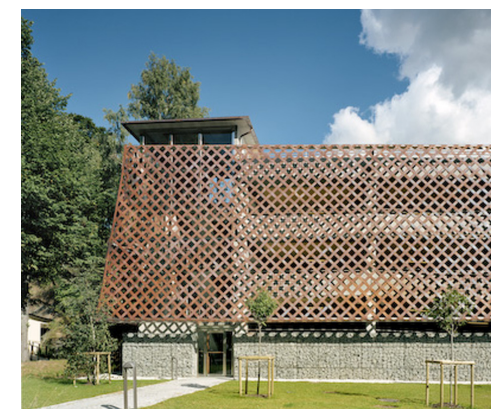
*Resecentrum med modern arkitektur (Borås)*



*Väderskyddad gång- och cykelbro vid tågstopp (Lund)*



*Ljust, vackert och tryggt parkeringsgarage (Helsingborg)*



*P-däck med utrycksfull fasad (Göteborg)*

## BEHOVSBEDÖMNING

Programområdet omfattas i huvudsak av gällande detaljplaner som till stor del är genomförda. Kommunen har bedömt att en översyn är angelägen för att belysa och därefter genom erforderliga nya detaljplaner alternativt ändringar av gällande planer möjliggöra önskvärda kompletteringar och förändringar, en förädling av stadens centrum. I programmet studeras främst lämpliga strukturella åtgärder samt hur Avesta Centrum genom visst nytillskott av främst handel och bostäder kan öka sin attraktivitet och trivsel till gagn för Avestas tillväxt.

### Bedömning om planen anses innebära betydande miljöpåverkan

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL) samt 6 kap. 11 § Miljöbalken (MB) av aktuellt program. Härvid har programmets genomförande vid en sammanvägning av konsekvenserna inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan. Viss negativ miljöpåverkan erhålles främst vad gäller buller och påverkan på luft. Flertalet åtgärder som föreslås i programmet ger positiv miljöpåverkan främst i ett socialt perspektiv. För nämnda konsekvenser redogörs under rubriken ”Konsekvenser” i programmet. Programmet innebär ej att användningen inom området föreslås för sådan verksamhet eller åtgärd som kräver tillstånd enligt Miljökonsekvensförordningen (MKB-förordningen) bilaga 1 och 3. Vid behovsbedömningen har kriterierna i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Programmet föreslår ej en användning av programområdet för något av de ändamål som anges i 5 kap. 18 § PBL varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 ej behöver beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av programmet:

- inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt 7 kap. 28 § MB
- inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål, klimatmål och folkhälsomål
- inte ger upphov till risker för människors hälsa och säkerhet
- inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- inte bidrar till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids
- inte på ett betydande sätt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell status, t ex riksintressen eller naturreservat

### Kommunens ställningstagande

Med åberopande av ovanstående bedömer kommunen att ett genomförande av programmets intentioner ej medför betydande miljöpåverkan. Med nu kända förutsättningar kommer efterföljande detaljplaner som baseras på aktuellt program således ej att behöva miljöbedömas och miljökonsekvensbeskrivningar därmed ej att upprättas. Resultatet av här aktuell behovsbedömning kommer dock att bekräftas i kommande detaljplaner.

Samråd om behovsbedömningen kommer att ske i samband med samråd om programmet.

## KONSEKVENSER

### Ekologiska

Utvecklingen av centrum med handel, service och bostäder ger upphov till ökad biltrafik. Viss kompensation av detta kan sannolikt erhållas genom uppgraderingen och kompletteringen av gång- och cykelvägar.

Föreslagna åtgärder för en tillgänglig, trygg och attraktiv kollektivtrafik bedöms kunna minska bilberoendet främst då det gäller bostads - arbetsresor och resor till studieorter utanför Avesta. En framtida ny pendeltågsstation i Koppardalen i kombination med nytt resecentrum och bussterminal, bekvämt kopplat till stationen torde väsentligt kunna bidra till att fler väljer att åka kollektivt till förmån för miljön.

Komplettering med grönska i de offentliga rummen ger positiva effekter för mikroklimatet samtidigt som de estetiska värdena stärks.

Ny bebyggelse med god byggnadsstandard, hälsosamma och återbrukbara material samt inte minst energismarta lösningar bidrar positivt till en god energihushållning och i övrigt en hållbar utveckling.

En omdaning av främst Plushuset kan ske på sådant sätt att energieffektiviteten ökar vilket bör beaktas vid ett genomförande.

### Buller

Med nu tillgänglig kunskap bedöms ett genomförande av programmet ej medföra att Boverkets riktlinjer för ljudmiljö i anslutning till nya bostäder överskrids. Bullersituationen bör dock förtydligas i utredning inför fortsatt planarbete.

### Luft

Dalarnas luftvårdsförbund genomför kontinuerligt luftmätningar inom länet. Senaste mätningarna visar för Avesta centrum att halten NO<sub>2</sub> ligger nära MKN vid Gamla Byn. Nya mätningar pågår och resultaten förväntas bli färdiga under hösten 2010.

Ett genomförande av programmet med ökad handel och fler bostäder ger upphov till viss ökad biltrafik och därmed belastning på luft. Föreslagna åtgärder för att öka kollektivtrafikresandet genom förbättrad tåg- och busspendling, samt förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik genom uppgraderade gc-stråk bedöms dock utgöra en kompensation. Sammantaget bedöms föreslagen centrumutveckling inte bidra till att MKN för NO<sub>2</sub> överskrids.

### Sociala

Föreslagen utveckling av Avesta centrum bedöms bidra till en allmän vitalisering vilket är positivt för såväl boende i området och i övriga Avesta som besökare. Genom dels tillkomsten av ny bebyggelse och anläggningar med spännande, modern arkitektur och dels upprustningen och förädlingen av yttre miljöer påverkas stadsbilden positivt vilket stärker områdets kvaliteter och identitet.

En utökad handel medför fler besökare och därmed fler människor som kommer att vistas och röra sig i centrum vilket stärker stadslivet. Likaså bidrar tillkomsten av lokaler och platser för service, aktiviteter och nöjen till ett rikare vardagsliv för Avestabor och besökande. Förutsättningar finns att genom ett brett utbud av möjligheter till olika aktiviteter tillgodose

olika åldersgruppers behov vilket är positivt bl a i ett jämställdhets- och integrationsperspektiv.

Genom uppgradering och komplettering av gång- och cykelvägnätet ökar tillgängligheten till såväl målpunkter i centrum som utanför. Benägenheten att gå eller välja cykeln i stället för bilen ökar vilket är positivt i ett folkhälsoperspektiv.

### Ekonomiska

Programmet syftar i grunden till att genom en ökad attraktivitet stärka Avestas konkurrenskraft vilket gagnar den kommunalekonomiska ställningen.

Befintlig infrastruktur har i stort kapacitet för föreslagen bebyggelse och anläggningar vilket är positivt i ett samhälls- och kommunalekonomiskt perspektiv.

Ett yteffektivare ordnande av dagens markparkering i garage och däck frigör strategiskt välbelägen mark för bebyggelse vilket är kommunalekonomiskt positivt.

Ett ökat antal boende och besökare ger ett förstärkt underlag för såväl service som kollektivtrafik.

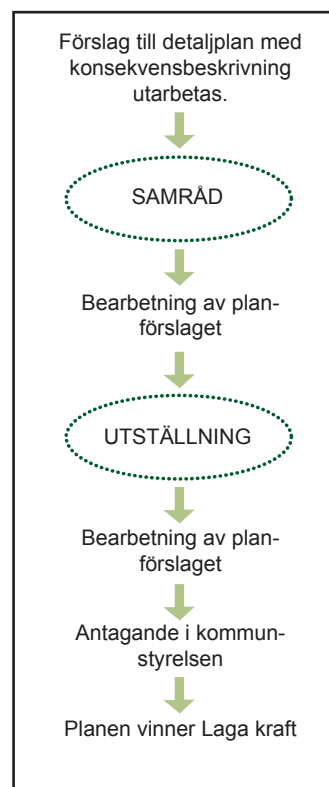
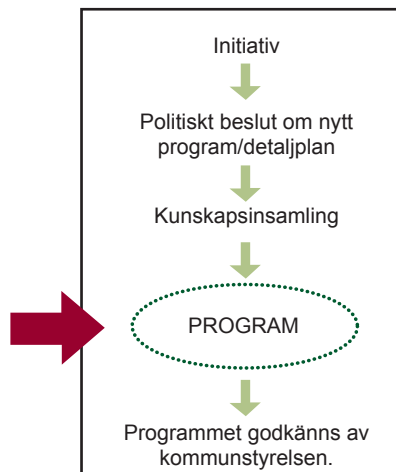
## FORTSATT ARBETE

### Planprocessen

Enligt Plan- och Bygglagen (PBL) ska som regel tillkomsten av ny bebyggelse prövas i detaljplan. Detaljplaneprocessen inleds med upprättande av detta planprogram. Programmet kommer att ligga till grund för ett flertal detaljplaner.

### Inför detaljplanering

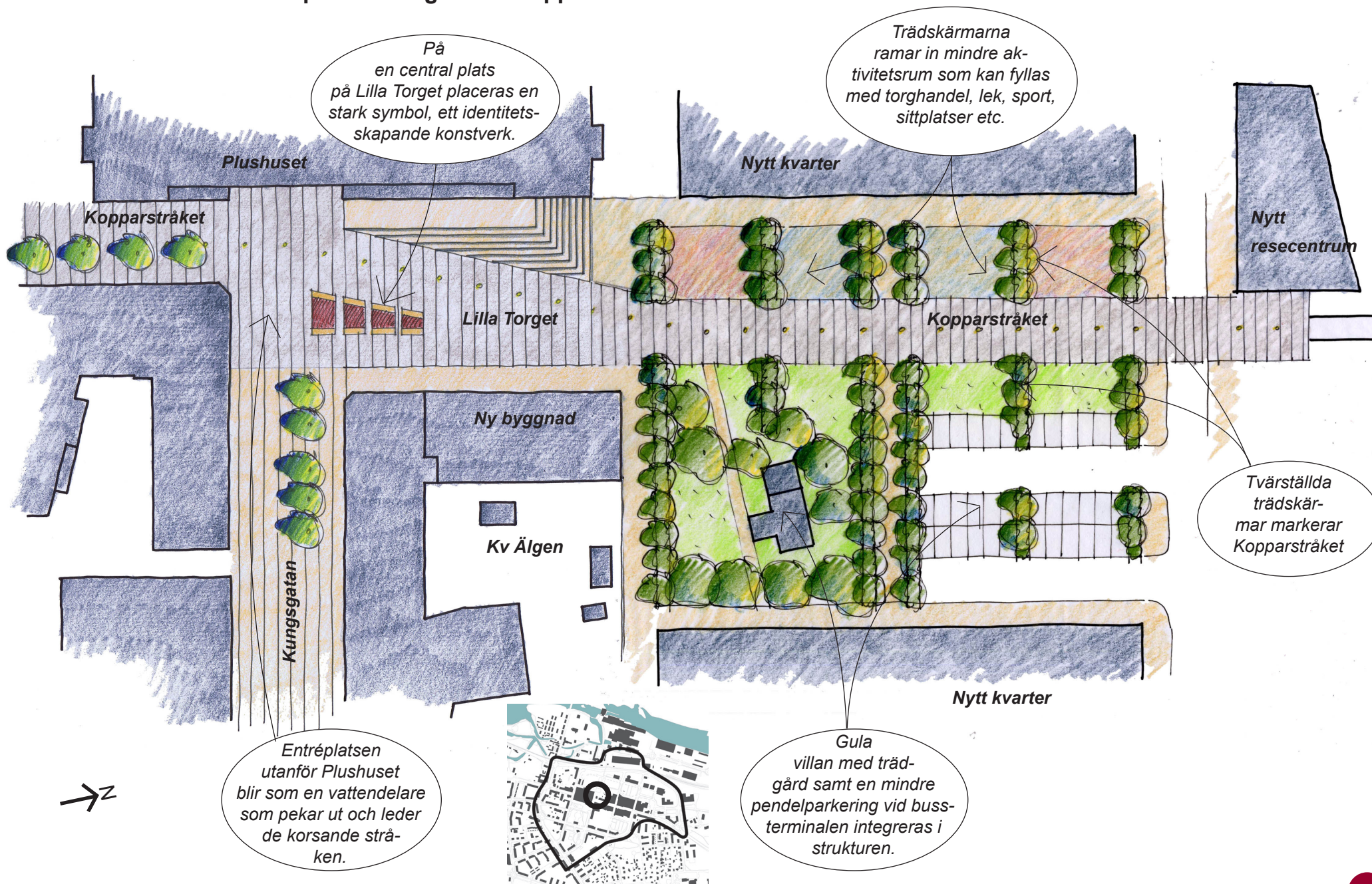
- Föreslagna trafiklösningar behöver studeras noggrannare.
- Trafikbullerutredning behöver utföras.
- Aktuella mätningar av luftkvalitet avseende halter av NO<sub>2</sub> skall beaktas.
- Behov av mark för eventuell utbyggnad av Dalabanan behöver utredas.
- Riskutredning behöver genomföras avseende skyddsavstånd till farligtgodstransporter på Dalabanan.
- Föreskomst av markföroreningar och eventuellt behov av åtgärder behöver utredas.
- Markstabiliteten behöver klarläggas inför utbyggnad inom centumparkeringen nära befintliga slänter.
- Ytbehov för omlokalisering av bussterminal behöver utredas.
- Kvalitetsprogram för offentliga miljöer behöver tas fram som stöd för fortsatt planering.
- Vid utformning av ny bebyggelse samt miljöer i anslutning till Aalto-huset och Koppardalen måste befintliga kulturmiljövärden beaktas.
- Eventuella gällande biotopskydd för alléer skall klarläggas.
- Beskrivning av miljökonsekvenser skall utvecklas i fortsatt planering.



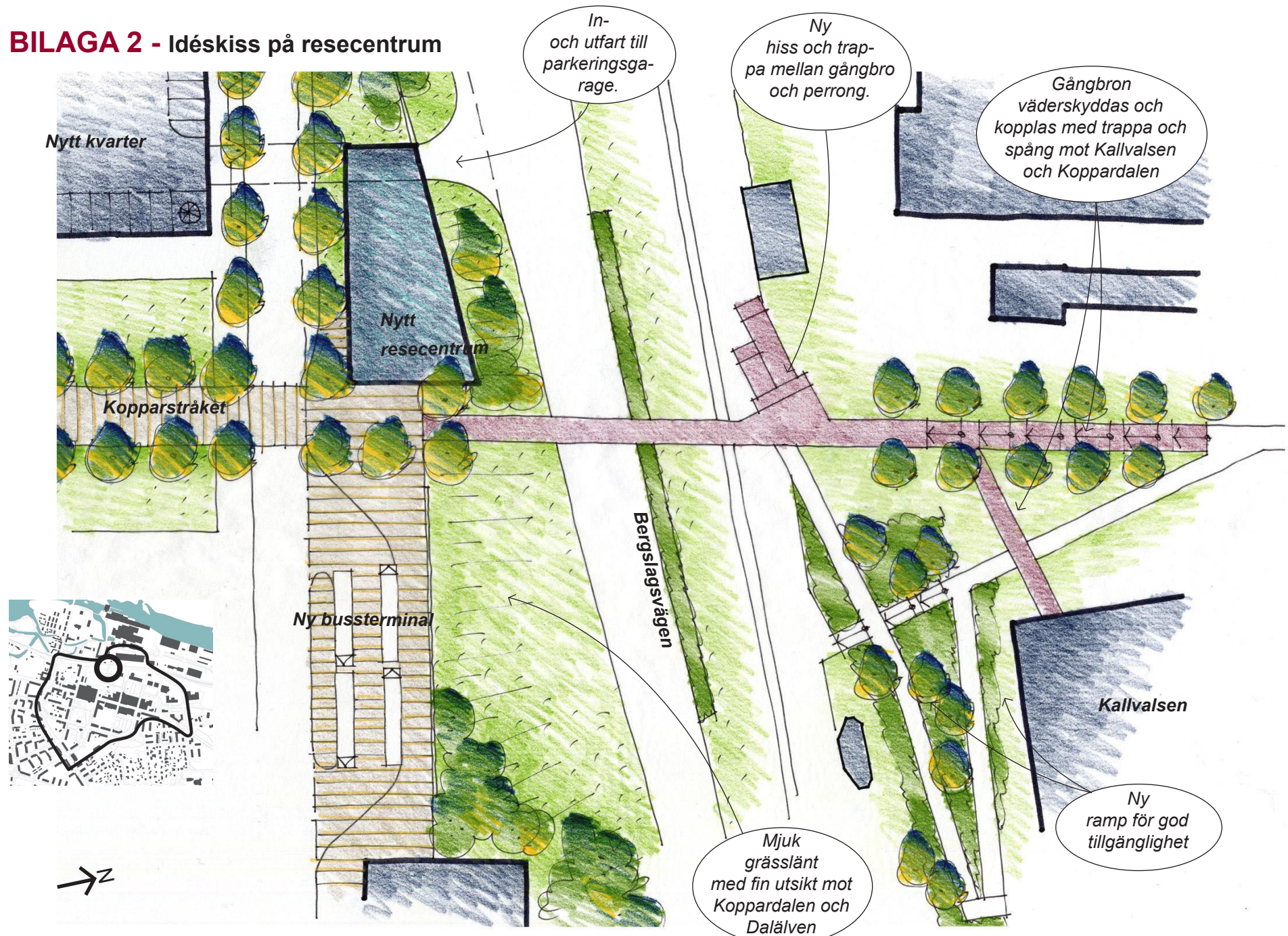
## REFERENSMATERIAL

- Mål & budget 2010-2012 (Avesta kommun 2009)
- ”Handelsutredning” - Dimensioneringsanalys Avesta kommun (ncm-Donaldsons 2008)
- Tågpendling i Dalarna - förutsättningar och förslag till trafikupplägg (TFK 2008)
- PM Planering av Avesta Centrum (Jan Burells arkitektkontor 2008)
- Trafiknätsanalys Avesta Kommun (Fritid och teknik 2006)
- Översiktsplan för Avesta kommun (2007)
- Avesta - industriarbete och vardagsliv genom 400 år (Helena Kåks 2002)
- Uteserveringar i Avesta Centrum - Råd och riktlinjer (Avesta kommun/Polisen 2010)
- Utvärdering av placeringar för tågstopp och eventuellt resecentrum (V-Dala miljö & bygg/ Fritid & Teknik 2009)
- Belysning Avesta centrum (Fritid och teknik 2008)
- Idéskiss Stadshusparken och Markustorget (Fritid och teknik 2008)
- Älvpromenaden i Avesta (Tekniska kontoret 2006)
- Diverse utredningar avseende förnyelse av Koppardalen, Avesta kommun 2000-2003
- Avesta Centrum - förslag till utvecklingsplan (Avesta kommun 1993)

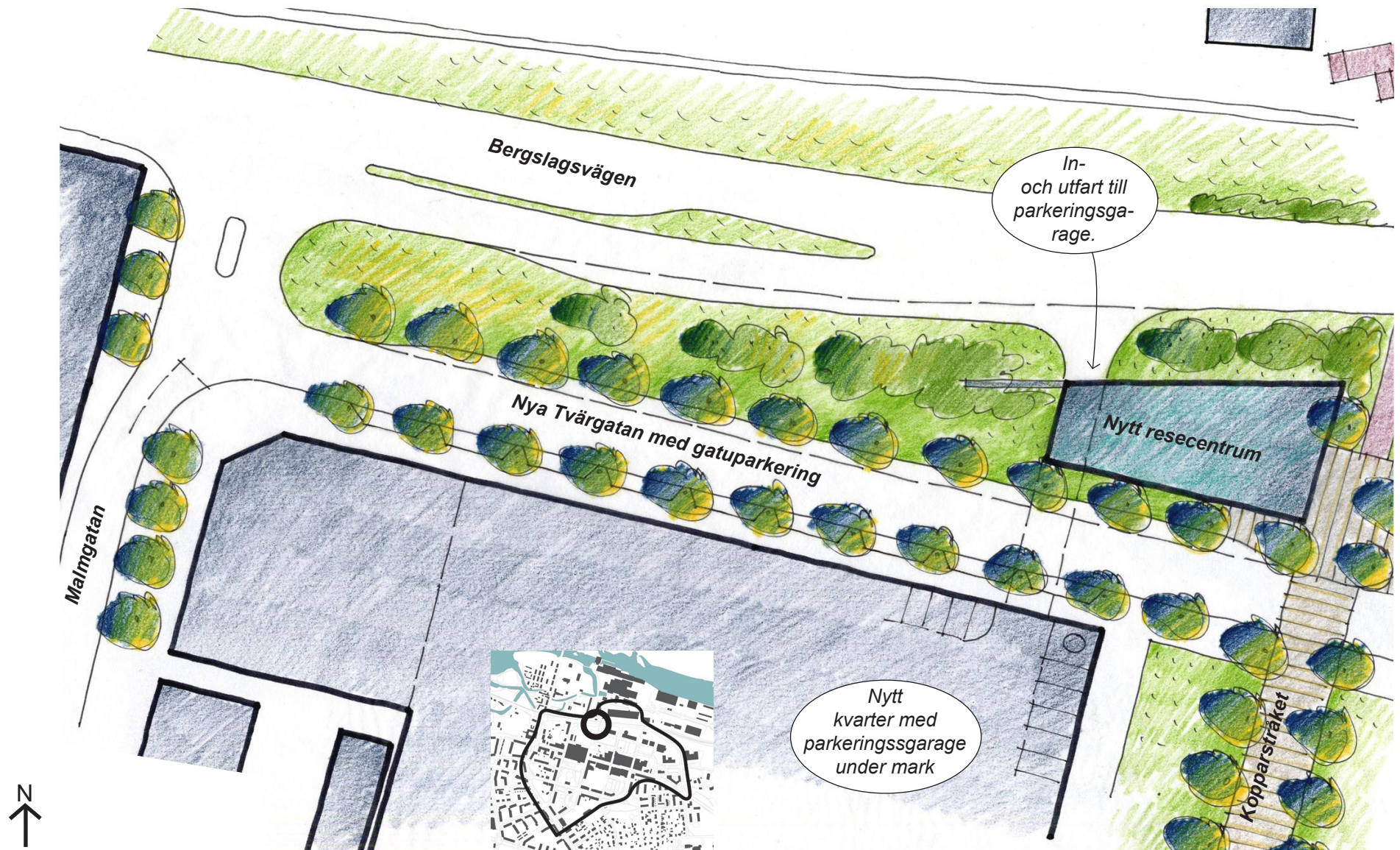
## BILAGA 1 - Idéskiss på Lilla Torget och Kopparstråket



## BILAGA 2 - Idéskiss på resecentrum

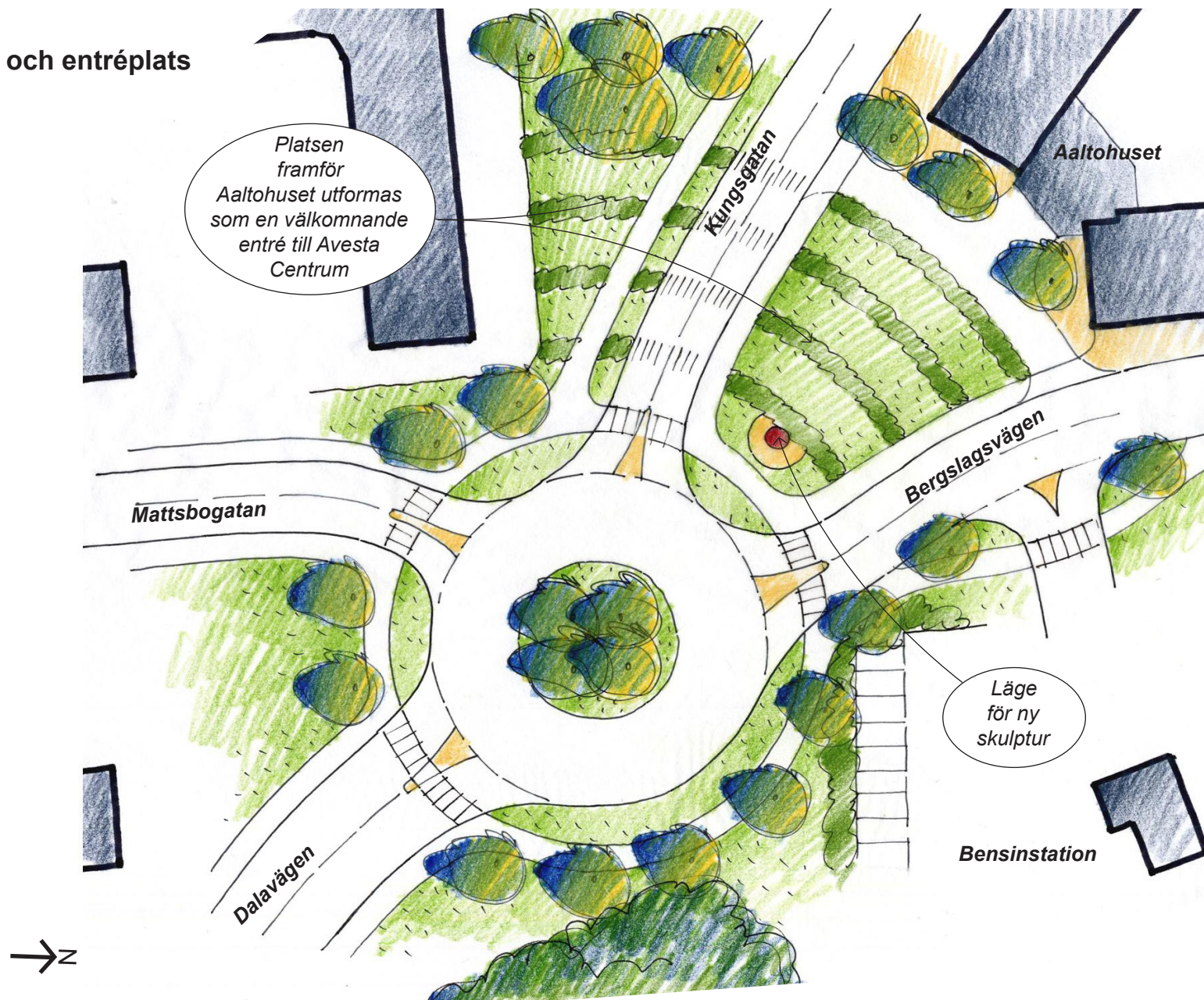


### BILAGA 3 - Idéskiss på Nya Tvärgatan



## BILAGA 4 -

### Idéskiss på cirkulation och entréplats



## BILAGA 5 - Räkneexempel avseende förtätning och parkering

Avsedda kvarter



I detta räkneexempel jämförs parkeringstäckningen i ett exploateringsförslag med dagens situation; ökning resp. minskning inom varje kvarter redovisas grovt. Parkeringsnormen är satt till 20 bilplatser (bpl)/1000 kvm BTA handel respektive 1 bpl/bostadslägenhet. Varje bilplats i garage/däck antas kräva ca 30 kvm inkl. ramper etc.

Idag finns ett överskott på ca 200 bpl för handeln inom befintligt parkeringsbestånd. Ett tillskott på ytterligare ca 200 bpl bedöms kunna skapas inom centrum i form av ny gatuparkering. Dessa sammanlagt 400 bpl täcker alltså med god marginal parkeringsbehovet för tillkommande handel.

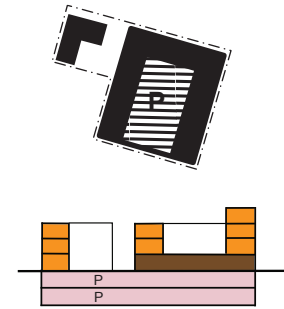
Beteckningar

- Byggnad (högre/lägre)
- Bostäder, ev ytterligare våning
- Handel, verksamhet
- Parkering

Exemplet ger totalt:

+ ca 30 bpl inom beräknade tomter, dvs ett visst överskott  
ca 220 nya lägenheter  
ca 17000 kvm nya lokaler för handel/verksamheter

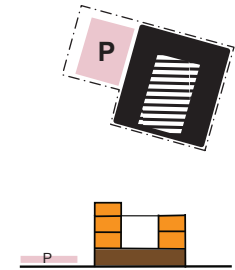
I programmet föreslås ytterligare möjlighet till bostadsutbyggnad i form av påbyggnader på vissa befintliga byggnader. Parkering för dessa är ej inkluderad i räkneexemplet, men bedöms rymmas inom det totala parkeringsutbudet.



1

Idag: ca 260 bpl

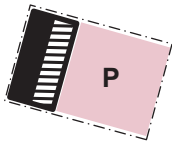
Ex: 80 lgh (-80 bpl)  
4000 kvm handel/verksamhet  
13500 kvm p-garage (+450 bpl)  
Summa parkering: +110 bpl



2

Idag: ca 210 bpl

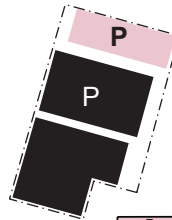
Ex: 35 lgh (-35 bpl)  
3000 kvm handel/verksamhet  
ca 50 bpl kvarstår  
Summa parkering: -195 bpl



3

Idag: ca 210 bpl

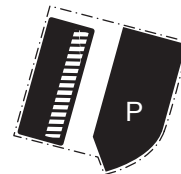
Ex: ca 20 lgh (-20 p-platser)  
1500 kvm handel/verksamhet  
ca 100 bpl kvarstår  
Summa parkering: -130 bpl



4

Idag: ca 120 bpl

Ex: 3000 kvm handel  
7500 kvm p-däck (+250 bpl)  
ca 50 bpl kvarstår  
Summa parkering: +180 bpl



5

Idag: ca 130 bpl

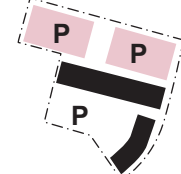
Ex: ca 25 lgh (-25 bpl)  
2000 kvm handel/verksamhet  
9000 kvm p-däck (+300 bpl)  
Summa parkering: +145 bpl



6

Idag: ca 80 bpl

Ex: ca 30 lgh (gårdsparkering)  
2000 kvm handel/verksamhet  
Summa parkering: -80 bpl



7

Idag: ca 50 bpl

Ex: ca 30 lgh (gårdsparkering)  
1500 kvm verksamhet  
ca 50 bpl kvarstår  
Summa parkering: oförändrat

