



Bilaga till FÖP Fagersta stad

Detaljstudier

- Stärkt samband mellan Fagersta centrum och Västanfors
- Ett mer levandegjort Fagersta centrum





Detta material har tagits fram av Strategisk Arkitektur, i samverkan med Fagersta kommun och Fysiska miljögruppen för stadsutvecklingen- ett samarbetsprojekt mellan kommun och näringsliv i Fagersta.

Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning har gjort redaktionella ändringar i slutmaterialet.

Innehåll	Innehåll
Analys och strategier	3
1. Hela tätorten	4
Barriäreffekter	5
Fragmenterad bebyggelsestruktur	6
Läka ihop fragmenterad bebyggelsestruktur	7
Sammankoppla helheten	8
Utveckla gaturummen	10
2. Stärkt samband mellan Fagersta centrum och Västanfors	12
Utvecklat stråk	13
Genomgående gestaltning	14
Stärka kopplingar	16
3. Ett mer levandegjort Fagersta centrum	23
Utvecklingspunkter i centrum	24
Parkering och kollektivtrafik	25
Parkeringsplatser i centrum	26
Starkare koppling från stationen	27
Utvecklingsmöjligheter Järntorget	28
Idéskiss Järntorget	29
Perspektiv Järntorget	30
Förtättningsmöjligheter Brinelltorget	31
Perspektiv Brinelltorget med ny publik byggnad	32
Förtättningsmöjligheter parkeringen Brinellvägen/Tomtvägen	33
Förtättningsmöjligheter Blomstervägen	34
Konsekvenser	35



Analys och strategier

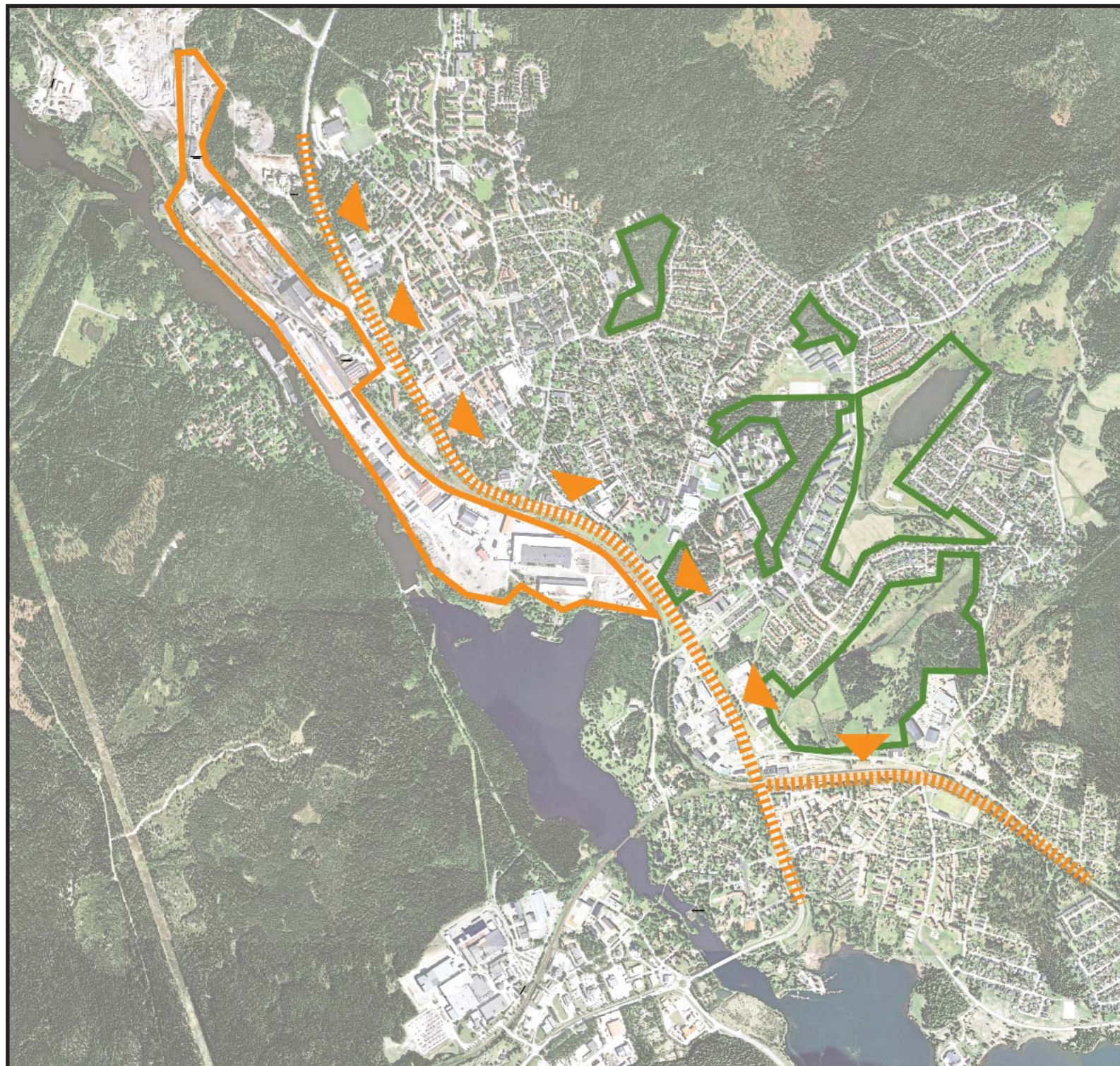


#1

Hela tätorten



Barriäreffekter



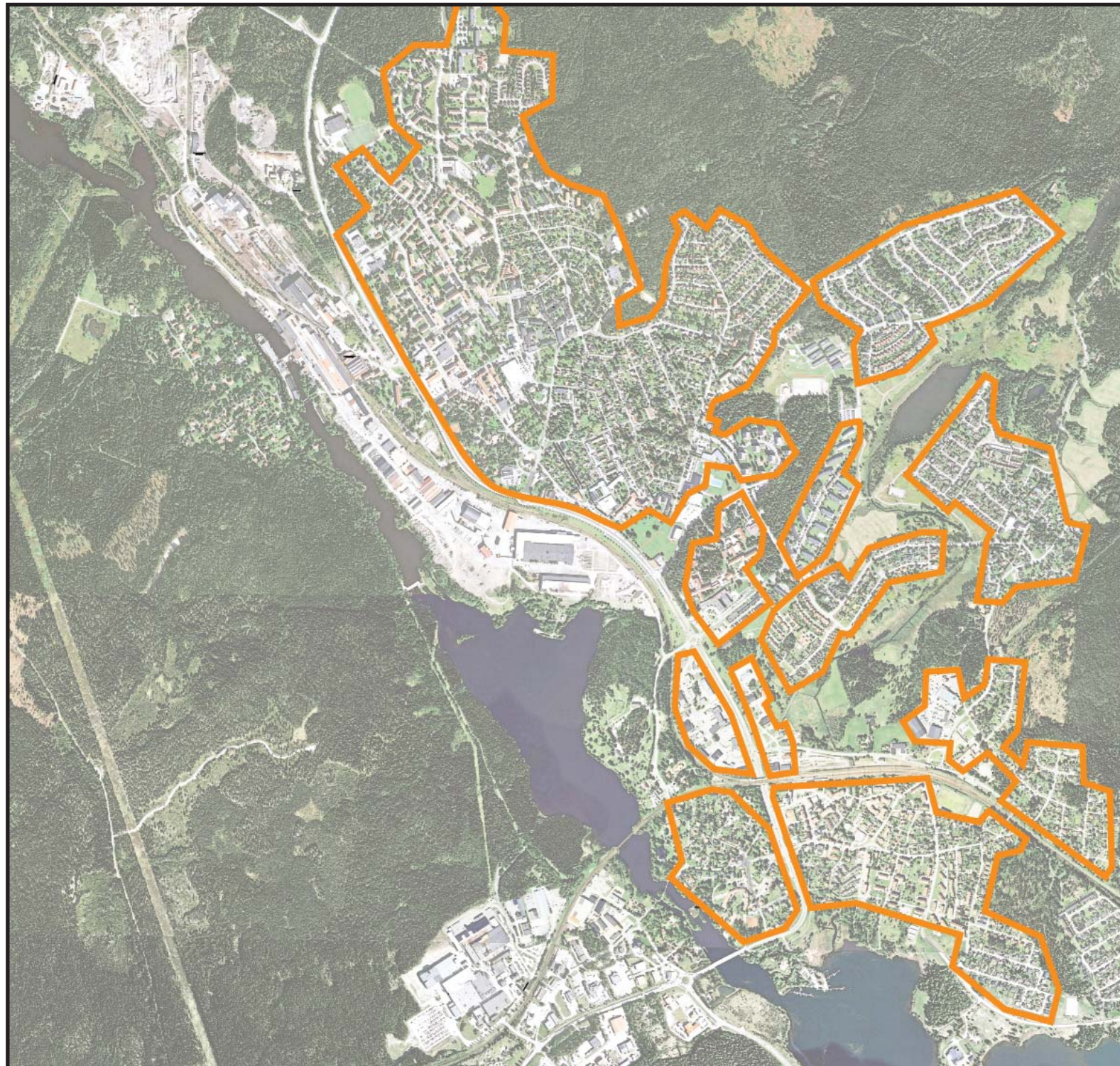
Barriäreffekter i form av befintlig grönstruktur, infrastruktur och markanvändning

Riksväg 68/69 och det norra industriområdet utgör en starkt avgränsande barriär västerut.
Väg 664 mot Ängelsberg samt järnvägen har viss barriäreffekt söderut.
Grönstruktur som inkluderar lågintensivt använd mark för industri och/eller areella näringar utgör lokala barriärer i stadsväven.

Barriäreffekter på orten



Fragmenterad bebyggelsestruktur



Fragmenterad bebyggelsestruktur

Bebyggelsestrukturen är fragmenterad särskilt i de södra delarna av orten.

Orten har utvecklats med bostadsområden i ett antal olika enklaver. Kontakten mellan dessa områden kännetecknas genomgående av låg stadsmässighet. Gång/cykelförbindelser mellan områdena har varierande kvalitet.



Läka ihop fragmenterad bebyggelsestruktur

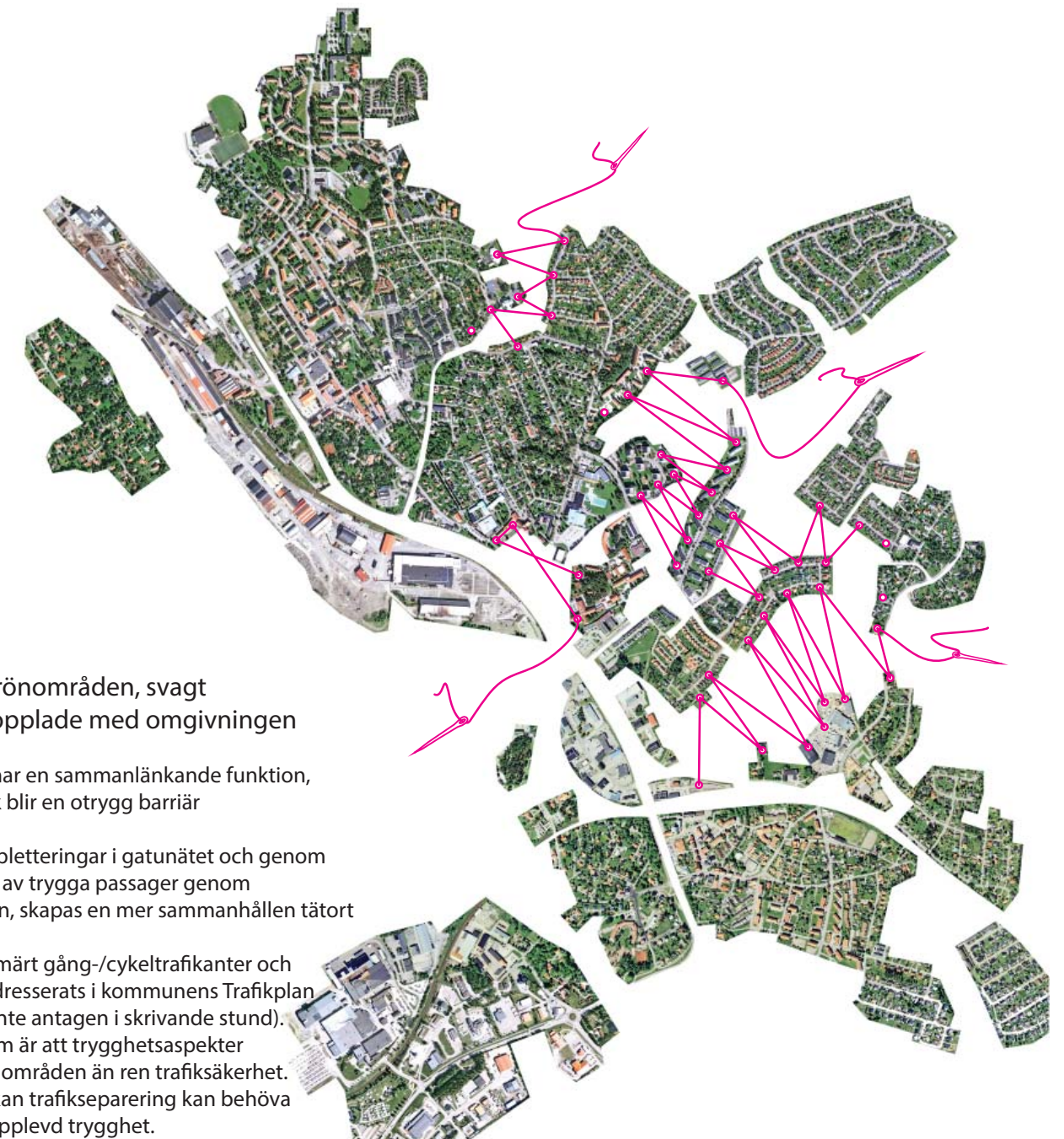


Fragmenterad bebyggelsestruktur

Avstånden i tätorten upplevs längre än de faktiska

Otrygga grönområden, separerade med impedimentsytor

Gatustrukturen är ofullständig, varken integrerat eller sammankopplat



Otrygga grönområden, svagt sammankopplade med omgivningen

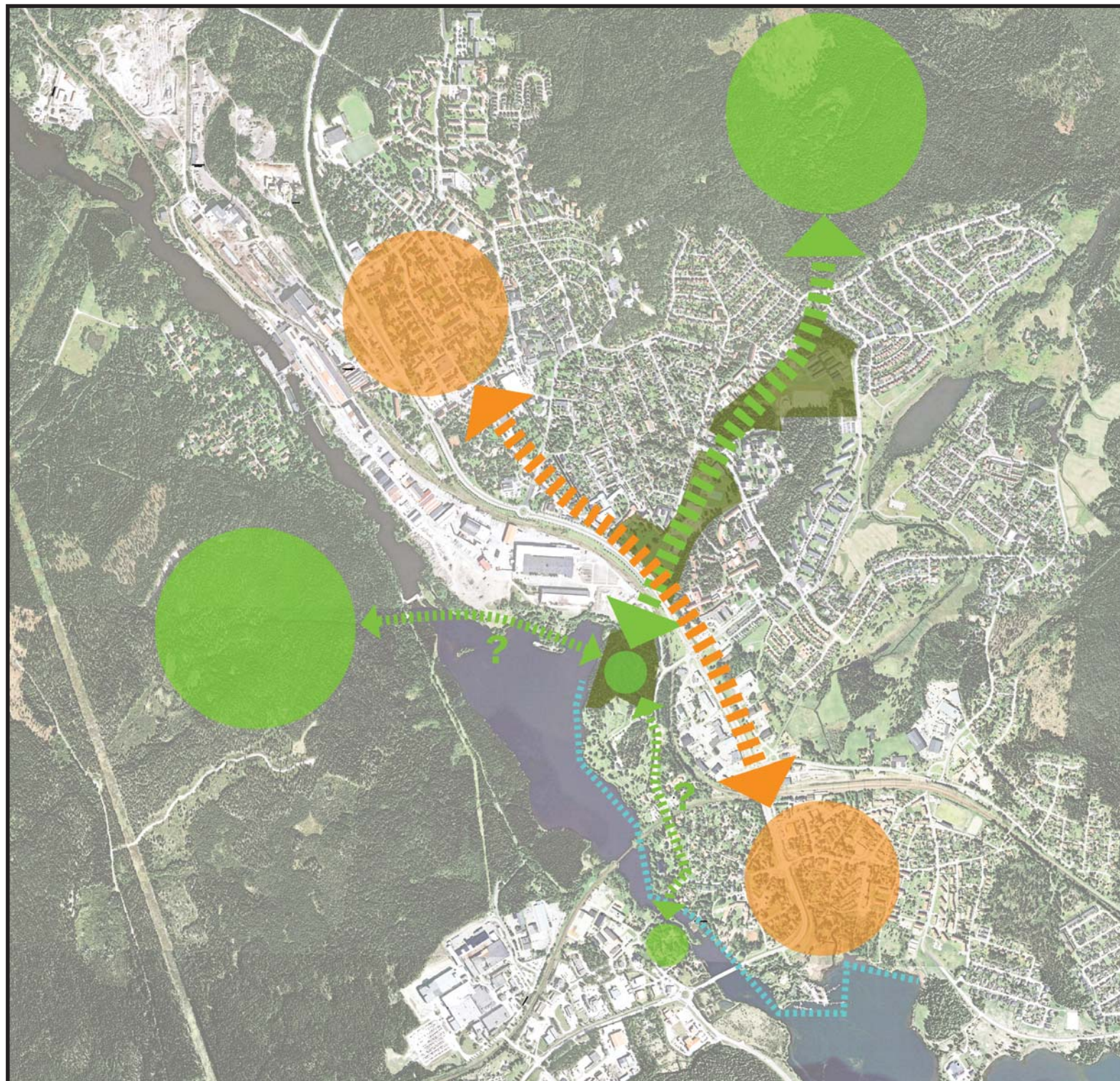
En bra park har en sammanlänkande funktion, en dålig park blir en otrygg barriär

Genom kompletteringar i gatunätet och genom introduktion av trygga passager genom grönområden, skapas en mer sammanhållen tätort

Detta rör primärt gång-/cykeltrafikanter och frågan har adresserats i kommunens Trafikplan 2013 (ännu inte antagen i skrivande stund). Observandum är att trygghetsaspekter omfattar fler områden än ren trafiksäkerhet. Exempelvis kan trafikseparering kan behöva ställas mot upplevd trygghet.



Sammankoppla helheten



Gröna kopplingar förstärks mellan naturmarken norr om Per-Ols stadsdel, via Risbroskogen och vidare ned mot Flogen/ Kratten/Kolbäckån/Stora Aspen.

Två axlar som sammanknyter helheten. Fina kvaliteter tydliggörs och lyfts fram genom tydligare kopplingar i både grönstrukturen och bebyggelsestrukturen.

Grön axel

Målpunkter längs det gröna stråket utvecklas och kopplingar till det gröna stråket stärks. Grönområden blir därmed en tillgång och inte en barriär.

- Utveckla kvaliteter
- Access till stranden, kanalmiljön och skogen på andra sidan.

Urban axel

Den urbana axeln mellan Fagersta norra station och centralstation är två kilometer lång. Stråket utvecklas för att de två kärnorna Fagersta och Västanfors ska kännas närmre varandra. Detta görs genom;

- Koncentrering av förtätning och attraktiv koppling
- Ökad trygghet för gång- och cykeltrafikanten
- Utvecklad gatumiljö
- Tillförda funktioner



Fokus för en förtätning av bebyggelse föreslås i de mest centrala lägena.

Dessutom föreslås att kommunens hållning skall vara genomgående positiv till förtätning i attraktiva lägen.

0 50 100 150 200 300 400 500M





Utveckla gaturummen



— Ytparkering, planseparering



+ Kantstensparkering, gatuträd, planintegrering

Gaturummen är generellt storskaliga. Interventioner som förbättrar attraktiviteten och tryggheten i gaturummet för gång- och cykeltrafikanten;

- Kantstensparkering
- Belysning
- Entréer mot gatan
- Markbearbetning
- Grönstruktur
- Alternativ till planseparering



— Överdimensionerat gaturum, låg bearbetning i material



+ Mer definierat gaturum, bearbetade material



Utveckla gaturummen



— Otydligt för gång och cykel



+ Tydligt för gång- och cykel

Gaturummen är generellt storskaliga. Interventioner som förbättrar attraktiviteten och tryggheten i gaturummet för gång- och cykeltrafikanten;

- Kantstensparkering
- Belysning
- Entréer mot gatan
- Markbearbetning
- Grönstruktur



— Slutna fasader



+ Aktiva fasader



#2

Stärkt samband mellan Fagersta centrum och Västanfors



Utvecklat stråk

Det upplevda avståndet mellan Fagersta centrum och Västanfors behöver minska. Det föreslås göras dels genom punktinsatser längs med stråket och dels genom att införa ett genomgående gestaltungs-element till hela stråket. Dessa interventioner underlättar och uppmuntrar rörelser för gång- och cykeltrafikanten.

0 50 100 150 200 300 400 500M



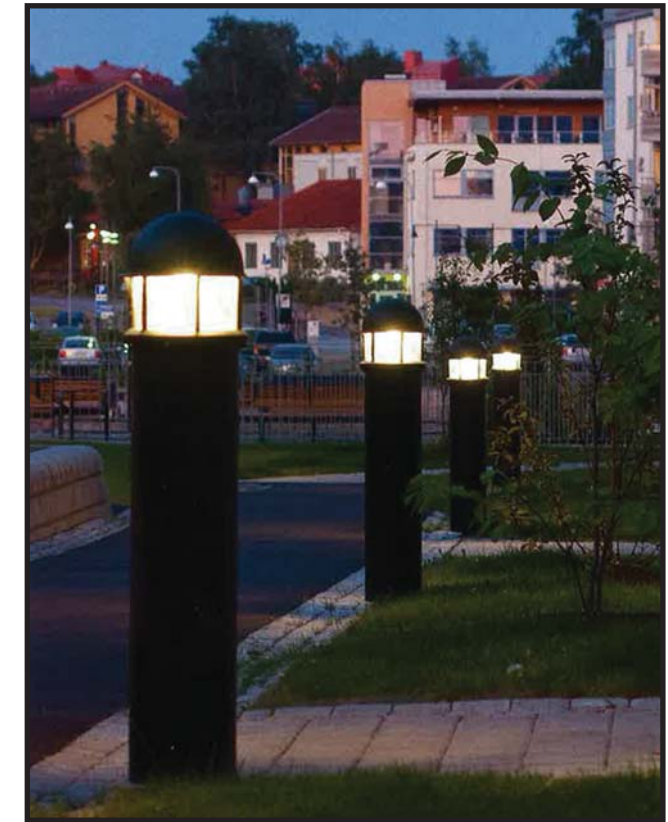


Genomgående gestaltning

En sammanhållande gestaltning för att förstärka stråket och dess läsbarhet. Exempel/inspiration på belysning i fotgängarhöjd som sammanhållande element;



Linjärt repeterad belysning nära mark ger identitet, orienterbarhet och trygghet





Genomgående gestaltning



En sammanhållande gestaltning för att förstärka stråket och dess läsbarhet. Ytterligare exempel nedan på vad sådan gestaltning kan vara;



Markbeläggning eller färg som ett sätt att förtydliga det övergripande stråket.



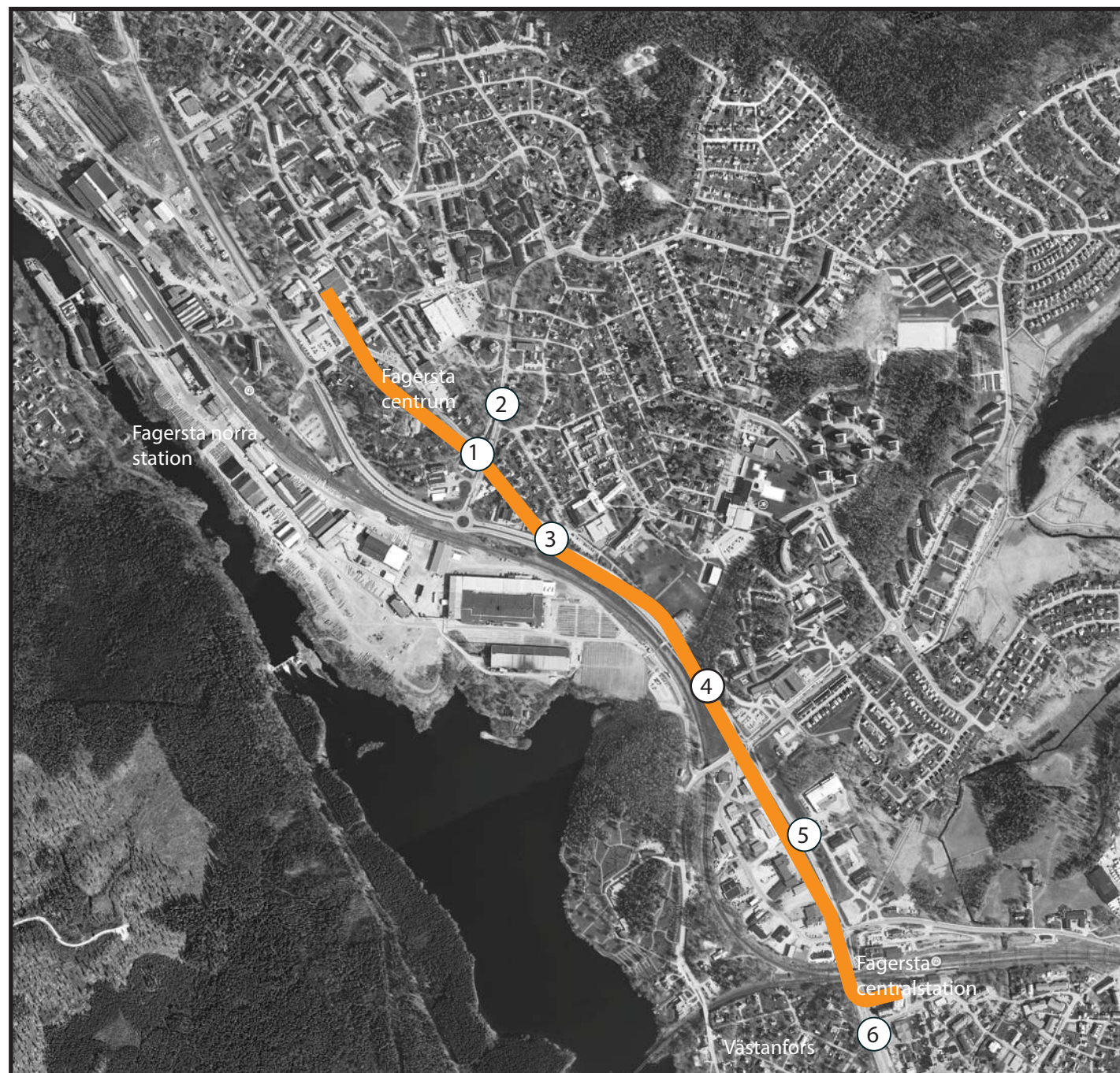
Cykel- och gångstråk avdelade på ett tydligt sätt med olika material eller färg.



Gångstråk med digital konst i gångbanan.



Stärka kopplingar

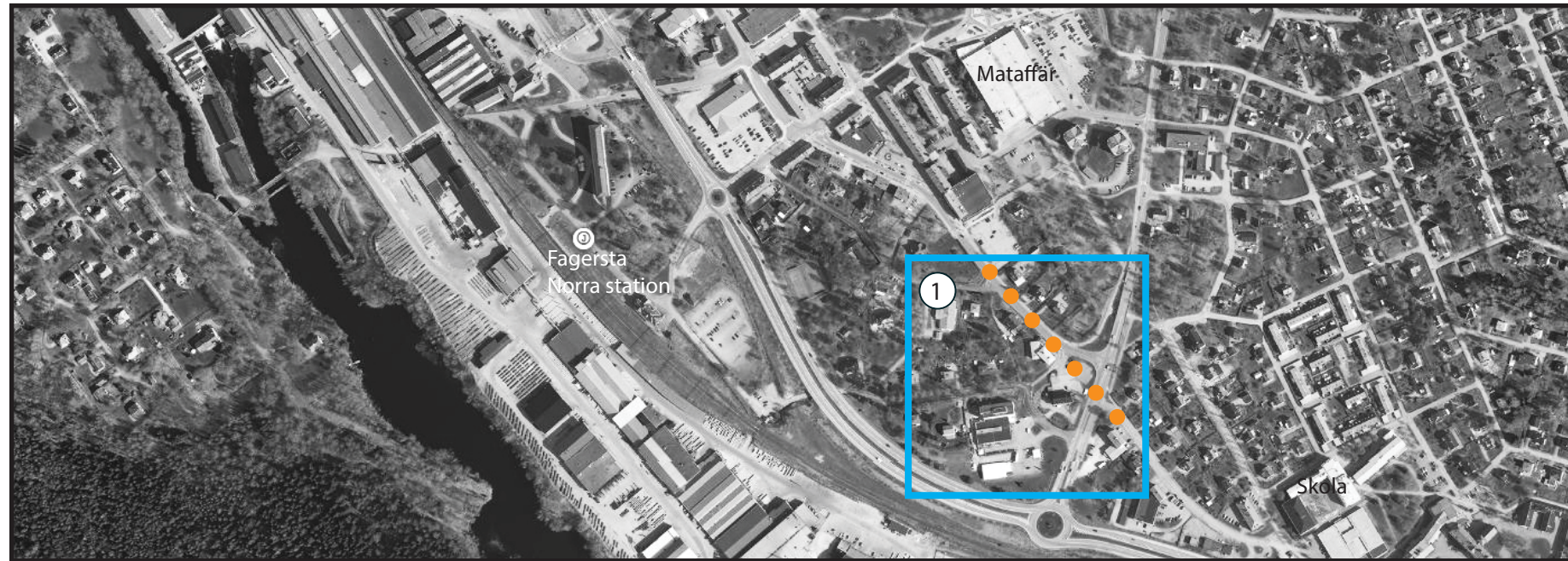


Stärkta kopplingar handlar om att minska det upplevda avståndet mellan Fagersta centrum och Västanfors.

Det finns flera platser och sträckor som med enkla medel kan utvecklas med förbättrade vistelsekvaliteter. Genomförs dessa interventioner, underlättas rörelser och därmed förkortas det upplevda avståndet mellan Fagersta centrum och Västanfors för gångtrafikanten och cyklisten.



Stärka kopplingar



Centrala Fagersta kan ansluta bättre till gång-/cykelstråket mot Västanfors. Det finns flera sätt att förtydliga och förenkla kopplingarna.

En trygghetsfaktor är också att erbjuda gångtrafikanter flera alternativa vägar, så att den gående exempelvis kvällstid på ett otvunget sätt kan välja den väg som känns bäst för stunden.

Dessa interventioner kan göras på kort sikt.



Brinellvägen bryter riktning och gång/cykeltrafikanter hänvisas till planskild viadukt, när den möter Blomstervägen. Den här kopplingen bör stärkas genom att ge alternativ i gatuplan åt gång-/cykeltrafikanter.



Sträckningen Blomstervägen, norrut över Brinellvägen. Viadukten skymtar i fonden. Idag förhindras gång-/cykeltrafik i gatuplan, men många trotsar ändå hindren - med bristande komfort och trafiksäkerhet som följd. Bättre vore att valmöjligheten mellan att röra sig i markplan eller alternativt genom viadukten funnes.



I den här sträckningen bör man kunna färdas rakt fram på gatunivå, längs Brinellvägen. Fotot taget söderut norr om Brinellvägen.



Stärka kopplingar



Alternativt stråk från centrum mot Västanfors: allén i förlängningen av von Rosens väg, som skurits av när Blomstervägens nuvarande sträckning gjordes.

Cykel- och gångkoppling är trafikseparerad, vilket gör miljön otrygg, men förutsättningarna för ett stråk med goda kvaliteter är goda.



Sträckningen via von Rosens väg är även den brutna i läget vid Blomstervägen. Höjdskillnaden kan studeras och överbryggas med exempelvis trappor. Cykeltrafik kan möjligen fortsätta att utnyttja viadukten från detta håll.



Möjlig koppling i von Rosens vägs fortsättning i läge strax söder om Blomstervägen. Detta stråk kan utvecklas till ett behagfullt rum för gång- och cykeltrafik.



Ejalundervägen, i von Rosens vägs sträckning norr om Blomstervägen. Grunderna för goda vistelsekvaliteter finns.



Stärka kopplingar



Brinellvägen och von Rosens väg möts vid skolan, och förnas där till ett enda stråk mot Västanfors.

Den gamla bensinmacken är en tillgång och möjlig målpunkt som skulle kunna utvecklas.

Kopplingen vid skolan är otydlig med odefinierad cykelparkering och bristande orienterbarhet mot Västanfors.

Platsen framför skolan kan förändras till att förstärka stråket. Cykel- och gångtrafiken bör ha högst dignitet i en framtida trafiklösning där infart till skolan eventuellt också förändras.



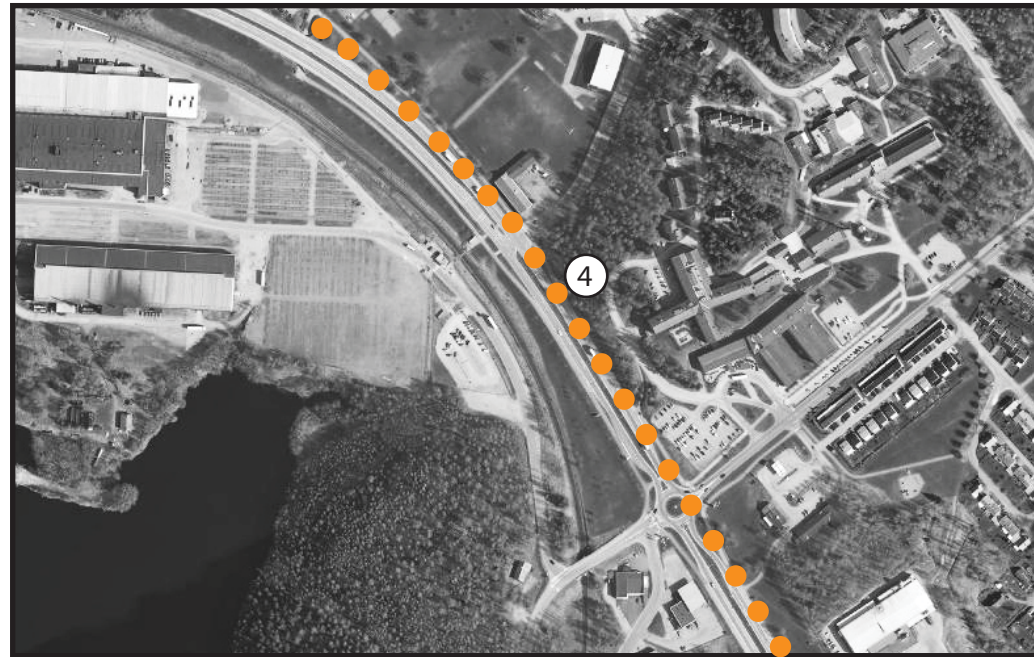
Gammal bensinmack som med fördel kan utvecklas till en målpunkt. Varför inte en American diner?



von Rosens väg utgår från skolan. Idag gör den odefinierade cykelparkeringen det otydligt hur man kan röra sig här och hur stråket fortsätter. Cykelparkering struktureras och gatusträckningen tydliggörs.

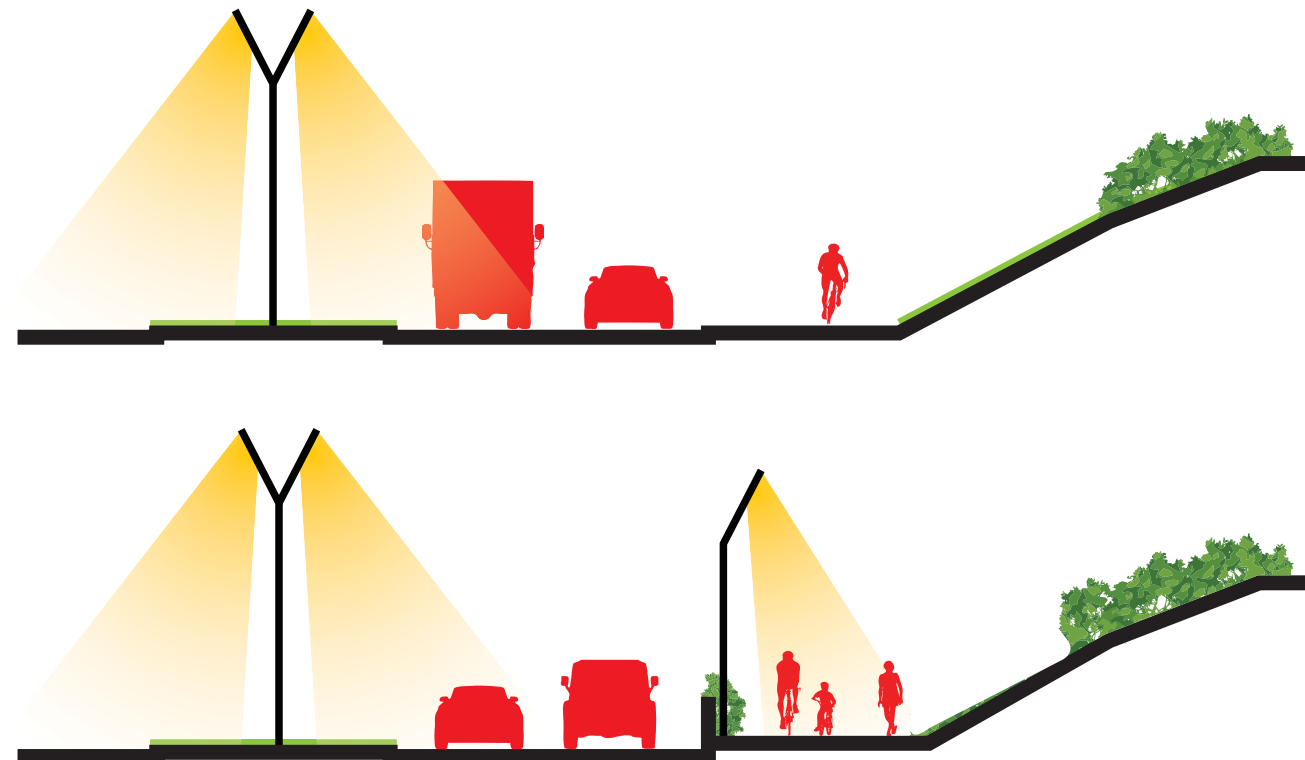


Stärka kopplingar



Gång-och cykelvägen idag vid läge för siffran 4.

Tryggare gång- och cykelväg.
Dessa interventioner kan göras på kort sikt.



Så länge man rör sig längs idrottsplatsen vid skolan är stråket skyddat i förhållande till riksvägen, men när man närmar sig kullen där Bergslagssjukhuset ligger trängs man ut, otryggt nära biltrafiken. Gång- och cykelvägen ligger i direkt anslutning till körbanan och utan nivåskillnad. Det innebär att sträckan blir otrygg för både cykel- och gångtrafikanten.

Stråket kan lyftas och eventuellt flyttas in något i kullens markförhöjning, med en ny släntning och/eller stödmur, och få egen belysning - vilket också kan vara en del av den linjära, sammanlänkande gestaltningen enligt sid. 20. En mindre nivåskillnad skulle skapa ett välgörande respektavstånd i höjd och öka tryggheten.



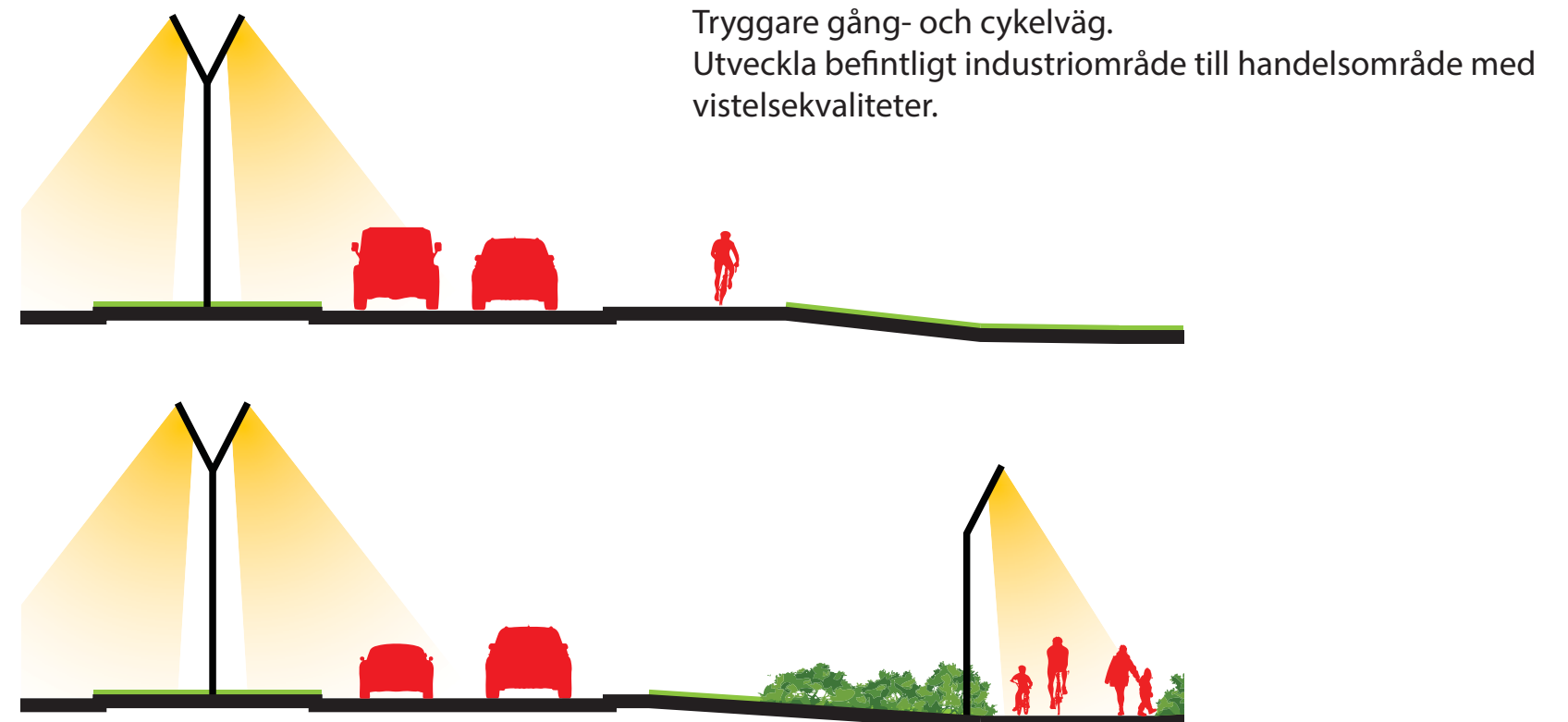
Stärka kopplingar



Orange markering befintligt industriområde som kan utvecklas till verksamhetsområde med vistelsekvaliteter.



Gång-och cykelvägen idag vid läge för siffran 5.



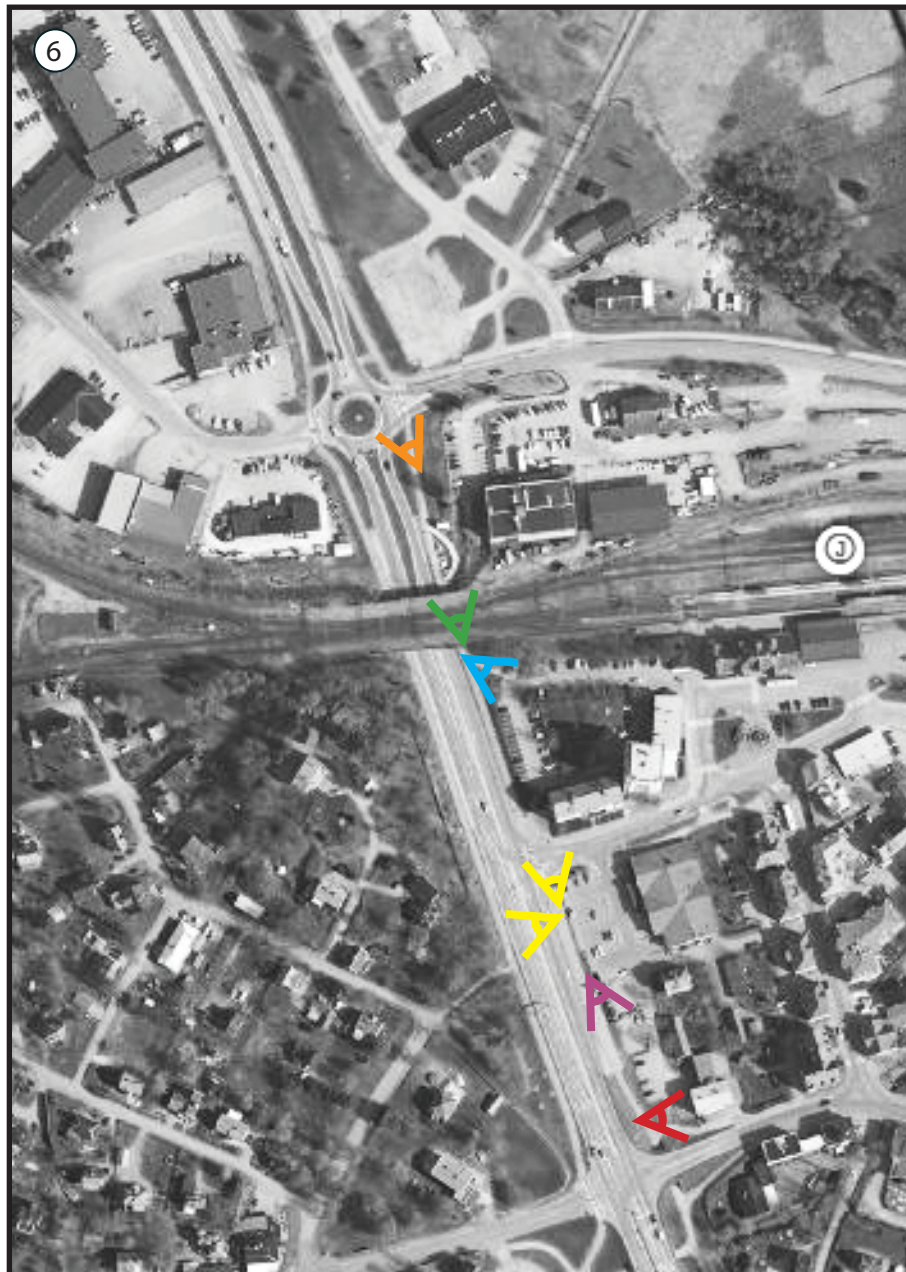
Söder om korsningen vid Floravägen skulle stråket kunna dras ned ett steg innanför vägbanan och på andra sidan den grönstruktur som finns där idag. Stråket skulle bli mer behagfullt att färdas längs, och kanske inte skulle behöva dras spikrakt utan med vissa variationer. Befintligt industriområde kan utvecklas med en blandning av näringslivsverksamheter. Därmed skulle ett helhetsgrepp kunna tas på stråksmiljö, belysning och parkgestaltning.



Stärka kopplingar

Starkare kopplingar mot Västanfors.

Gång- och cykelkopplingen bör förstärkas söder om Knutsvägen mot Västanfors. det handlar om att skapa en säkrare miljö med bättre belysning, tydliggöra gång- och cykelväg och möjligheter att ta sig från östra till västra sidan av länsvägen. Fokus på östra sidan av länsvägen.



Gång- och cykelbana bör tydliggöras



Viadukten under järnvägen behöver bli bättre och mer omsorgsfullt belyst



Genvägen upp mot stationen har iordningställt av kommunen men skulle vinna på att ytterligare tillgängliggöras för cyklister samt belysas mer



Tydliggör gång- och cykelbana



Övergångsställe



Tydliggör gång- och cykelbana
Belysning
Planteringar



Tydliggör gång- och cykelbana
Belysning
Planteringar



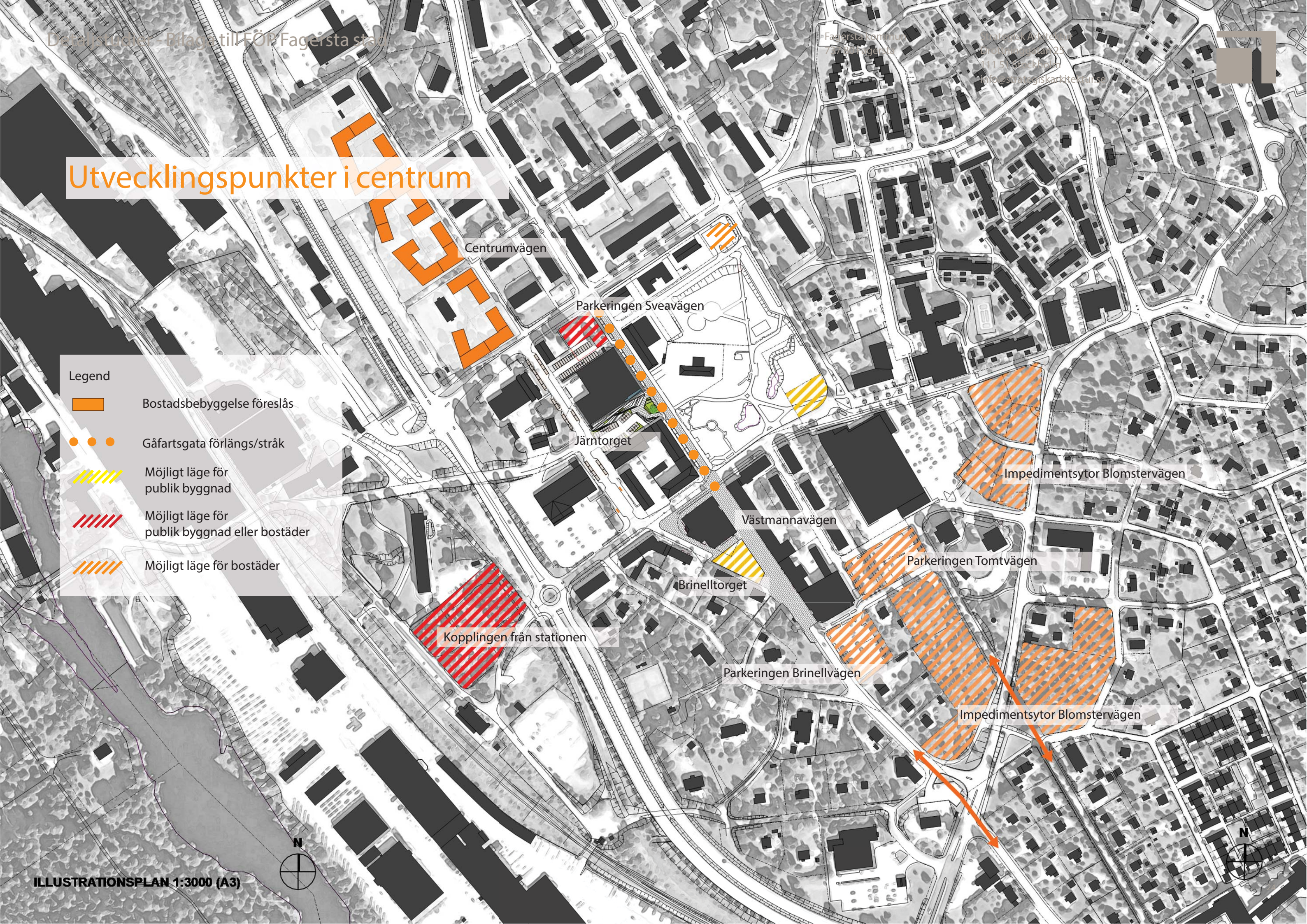
#3

Ett mer levandegjort Fagersta centrum

Utvecklingspunkter i centrum

Legend

-  Bostadsbebyggelse föreslås
-  Gåfartsgata förlängs/stråk
-  Möjligt läge för publik byggnad
-  Möjligt läge för publik byggnad eller bostäder
-  Möjligt läge för bostäder

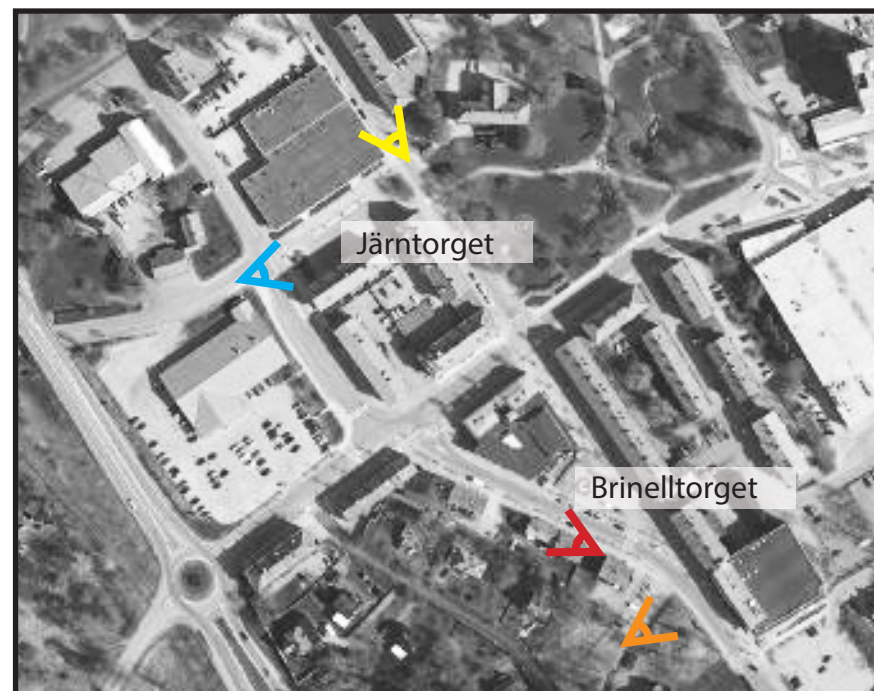




Parkering och kollektivtrafik

Stadsmässig parkering och lättillgänglig kollektivtrafik i centrum. Kvaliteter att bygga vidare på.

En lättillgänglig parkering och kollektivtrafik är mycket viktig för de verksamheter som finns i centrum. Den stadsmässighet som redan finns kan förstärkas med mer definierade gaturum genom kantstensparkering, trottoarer och planteringar. Centrumkvarteren utvecklas med fokus på Västmannavägen, Brinnellvägen, Stationsvägen och Sveavägen. Målet är förtätning och intensifiering.



De strategiska punkterna Järntorget och Brinnelltorget behöver vara lättillgängliga från kollektivtrafikklägen.



Den stadsmässighet som finns idag på Järntorget kan förstärkas ytterligare.



Västmannavägen, ICA till vänster. Kantstensparkering och trottoarer.



Brinnellvägen. Brinnelltorget till vänster. Kantstensparkering, gatuträd.



Brinnelltorget. Högkvalitativ yta för vistelse och sociala möten.



Parkeringsplatser i centrum

Parkering delvis i
souterräng under
ny bebyggelse

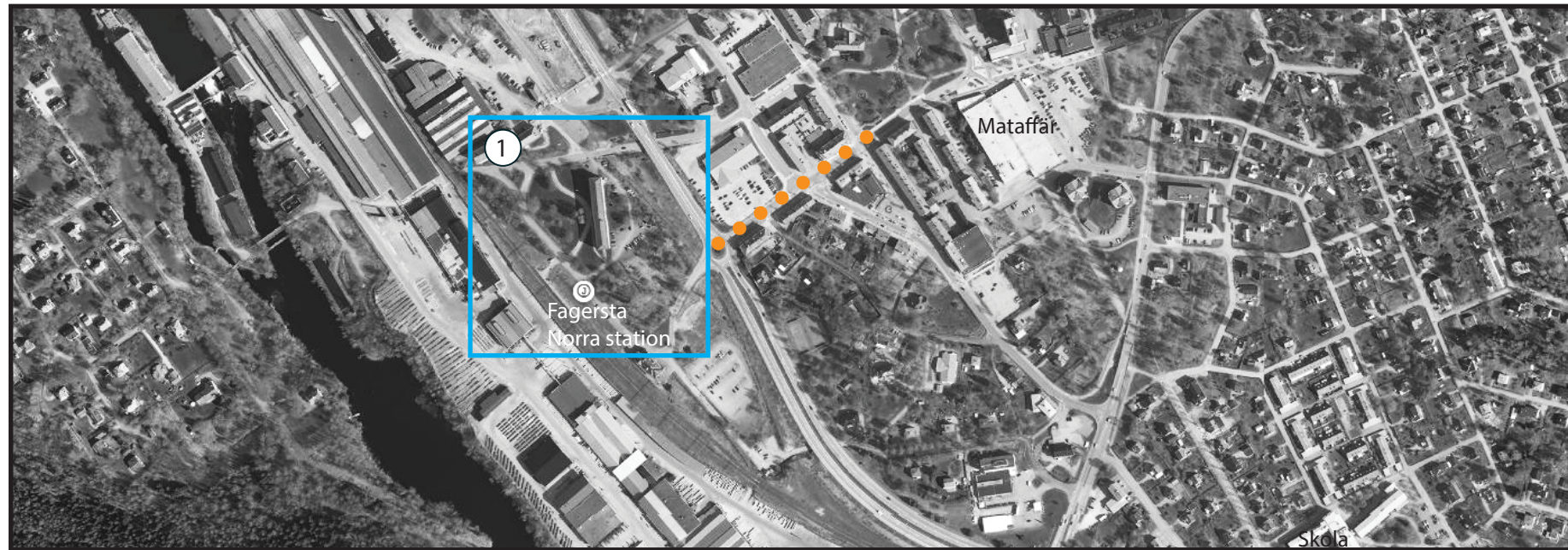
Förslag 59 tillkommande p-platser

Järntorget - 30 nya platser
Brinellvägen - 24 nya platser
Västmannagatan - 21 befintliga, 5 nya
ICA-parkeringen - 34 befintliga
p-platser kvar, ca 14 platser utgår

Sammanlagt 104 platser i
centrumkvarteren, exklusive p-platser
Lidl och Brinellvägen söder om Stations-
vägen

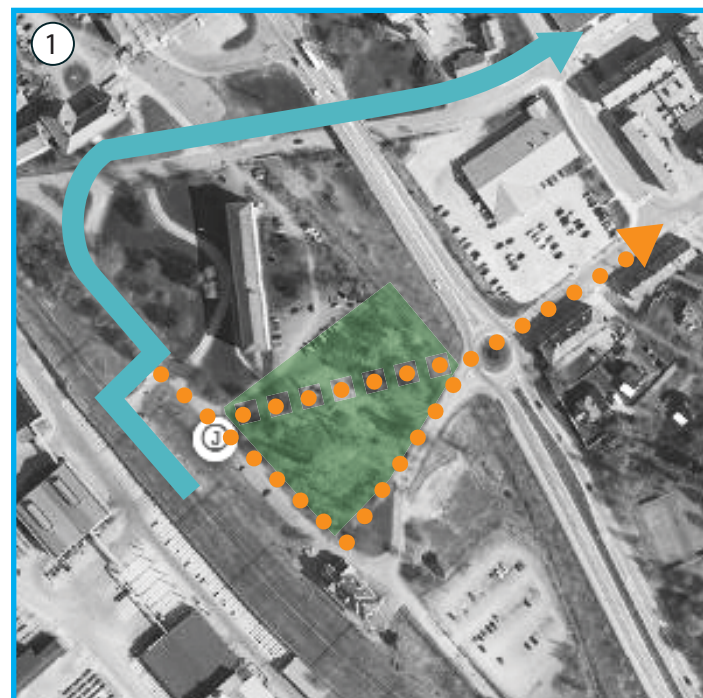


Starkare koppling från stationen



Befintlig planskild koppling från stationen innebär en omväg. En annan koppling används frekvent genom ett parkområde med potential att bli både en genare och tryggare koppling mot centrum. Denna intervention kan göras på kort sikt.

- Genare koppling från stationen via Stationsvägen mot centrum
- Tryggare och mer iordningsställd miljö - belysning
- Signalreglerad korsningspunkt
- Ett alternativ är att området bebyggs, vilket kan ge möjlighet att husera service nära perrongen samt skapa en tryggare, kontinuerligt bebyggd miljö som länk till centrum.



Tänkt koppling till stationen. Två alternativa kopplingar beroende på om fastigheten bebyggs eller inte.



Från stationen används den park som ligger i anslutning för att ta sig på ett enkelt sätt in mot stan. Parken har fina kvaliteter som kan vidareutvecklas. En promenad- och cykelväg med gestaltad belysning gör detta till en tryggare väg att röra sig.



Huvudkoppling mot stationen. Angöringspunkten med cykel- och bilparkering har förbättringspotential.



Utvecklingsmöjligheter Järntorget

Mötesplats
och parkering.

Torget kan utvecklas med högkvalitativ torgyta som ansluter
mot gångfartsgata Västmannavägen och markparkering med
infart från Brinellvägen.



Järntorget läge i centrala Fagersta

Utvecklingspunkter



Markbeläggning vidareutvecklas och kontakten mot befintliga affärer med torgbildning och viss ytparkering.



ICAs fasad. Utvecklas med en tydligare kontakt in i butiken och ut mot torget. Den idag planterade och otillgängliga höjdskillnaden bör överbyggas och ansluta mer stadsmässigt mot torgytan.

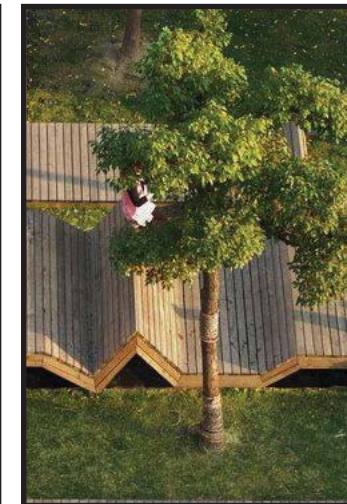


Hörnet mot ICA Västmannavägen. Utvecklas till platsbildning och möjlighet att utnyttja det fina solläget. Delar av ytan under skärmtaket kan inkorporeras i byggnaden.

Inspirationsbilder Järntorget



Integrerad parkeringsyta.



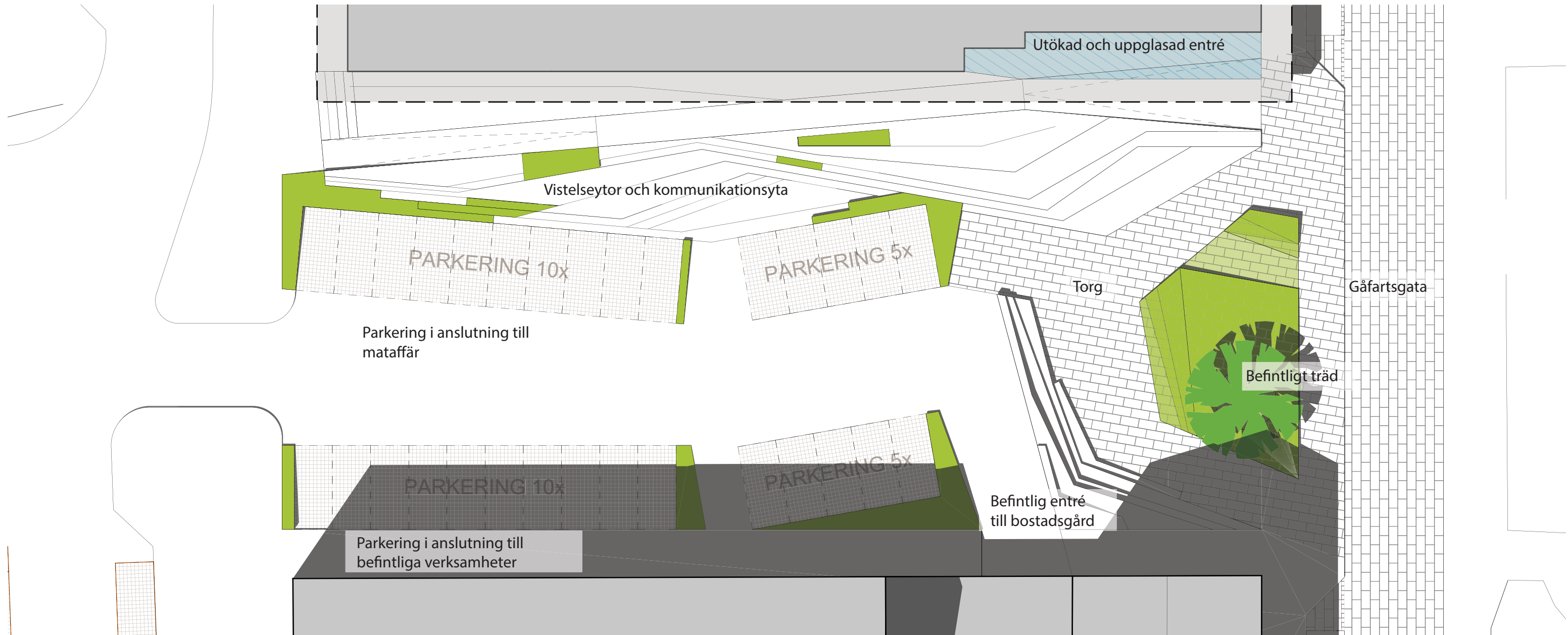
En plats att vistas på.



Uteservering i bästa solläget.



Idéskiss Järntorget





Perspektiv Järntorget





Förtätningsmöjligheter Brinelltorget

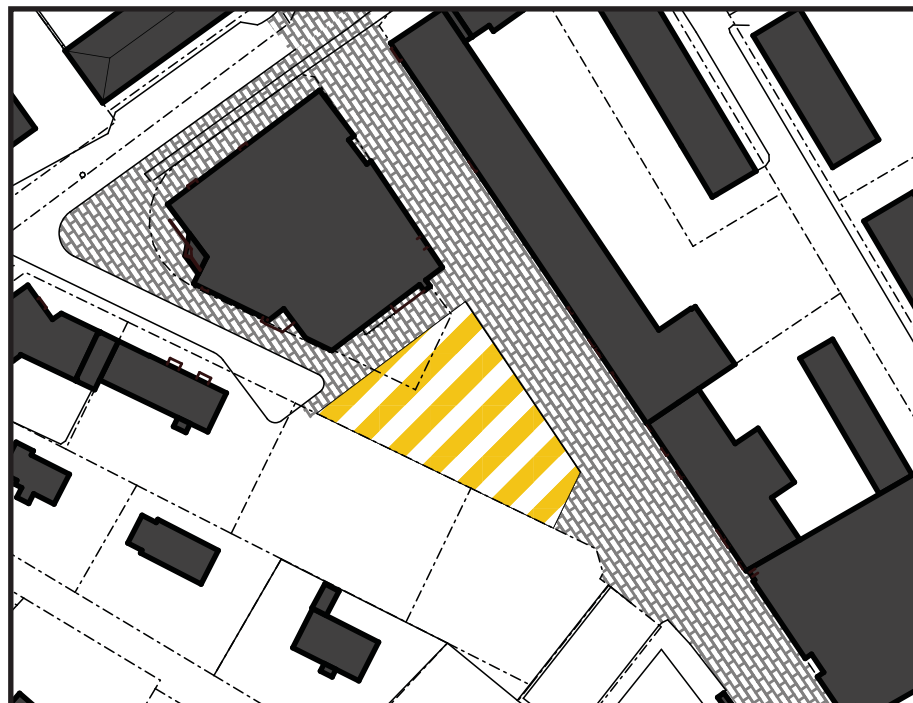
Platsbildning med kvaliteter som kan förstärkas ytterligare. Torget sluts med utvecklad fasad och innehåll.



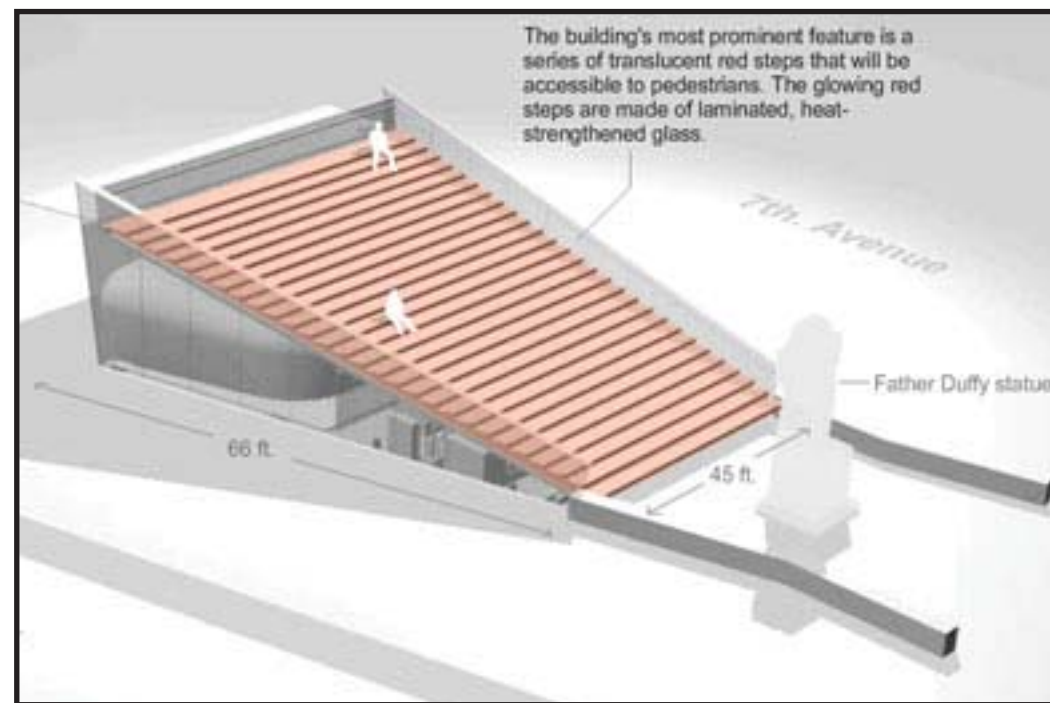
I den här fastigheten finns bl a Dressman och Intersport. Fasaderna är dock stängda mot den öppna platsen, varför en förtätning som aktiverar entréplanet med fördel kan genomföras här.



Fina kvaliteter på Brinelltorget idag som kan förstärkas med en aktiverad fasad i sydväst.



En utvecklingsmöjlighet är att placera en publik byggnad centralt i orten på Brinelltorget och förändra trafikföringen.



En annan möjlighet är publika sittplatser. En idé som på Times Square i New York men i mindre skala kan ge sittplatser i bästa solläge på Brinelltorget och samtidigt rymma enklare funktioner som t ex väderskydd åt busshållplats, cykelparkering, café mm





Perspektiv Brinelltorget med ny publik byggnad



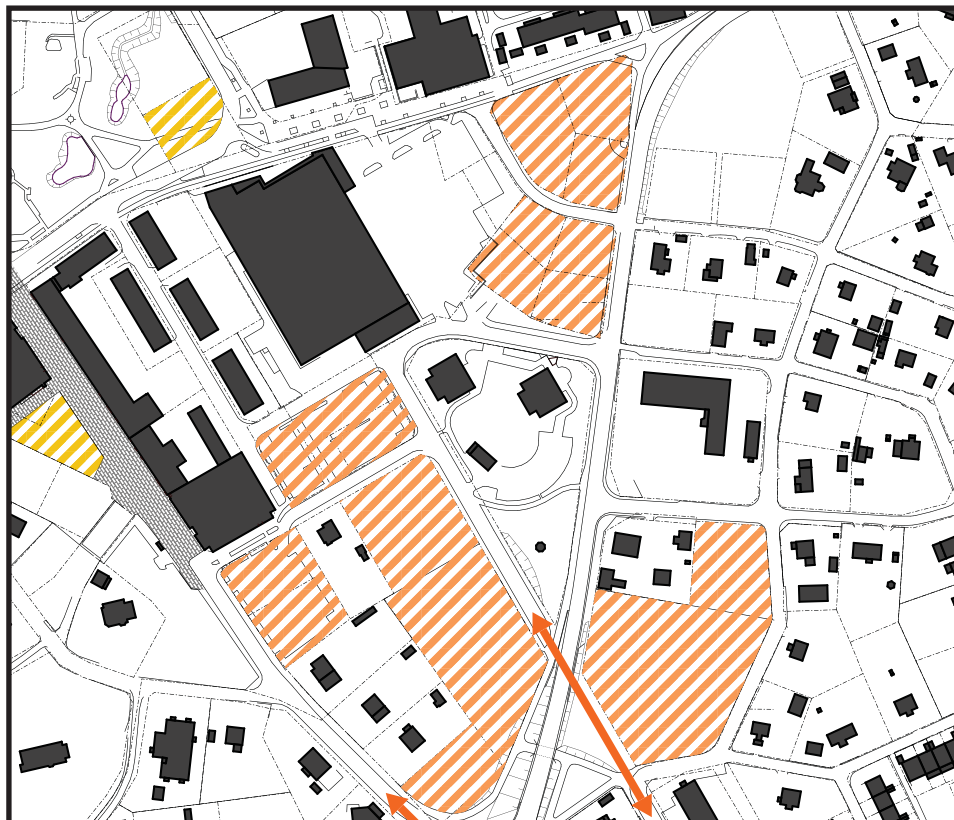


Förtätningsmöjligheter parkeringen Brinellvägen/Tomtvägen

Stora outnyttjade parkeringsplatser i centralt läge.



Stor outnyttjad parkeringsplats längs Brinellvägen som med en förtätning tydligare definierar stråket längs Brinellvägen. En förtätning på parkeringsplatsen längs Tomtvägen ger möjligheter att förstärka tvärstråket Tomtvägen. Bostäder föreslås i de här lägena.





Förtätningsmöjligheter Blomstervägen

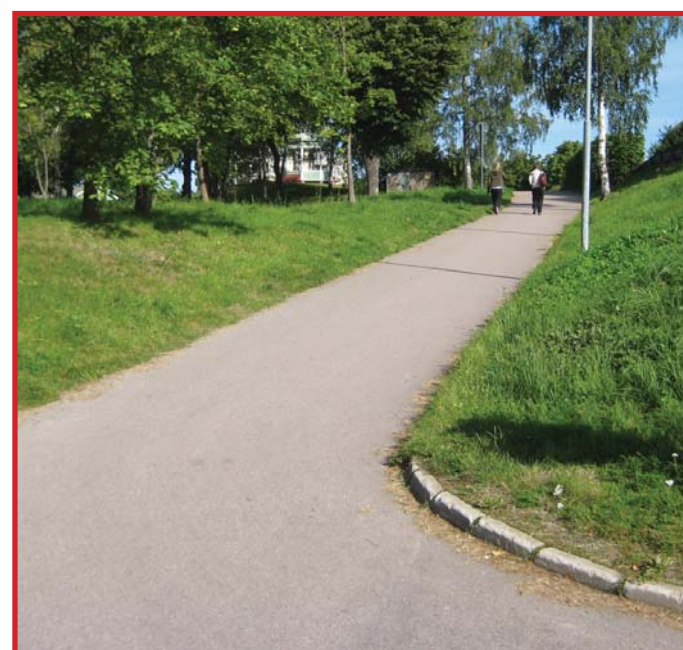
Trafikseparering som med fördel kan utvecklas till en planintegrerad lösning för både gång, cykel- och biltrafik. Möjliga lägen för bostadsförtätning.



Västra grönområdet.



Östra grönområdet.



Platsen är idag trafikseparerad för gång och cykel. Den kan finnas kvar men behöver kompletteras med en integrering i plan för starkare upplevd koppling och trygghet..

Konsekvenser

Nedan redovisas de konsekvenser som förslaget medför. Konsekvensbeskrivningen är framtagen av Västmanland-Dalarna miljö- och byggförvaltning.

Allmänt

Förslaget leder till en mer sammanhållen stadsbild med ett tydligt, levandegjort centrum. Åtgärderna sker inom redan ianspråktagen mark, och påverkar inte djur, växter eller biologisk mångfald. De kan påverka miljö och klimat i ringa omfattning genom de effekter som kommer av viss förtätning och ökad belastning på infrastruktur. Å andra sidan leder förslaget till ökade incitament att gå och cykla.

Förslaget bygger en stegvis utveckling av befintliga kvalitéer samtidigt som nuvarande problematik åtgärdas, genom interventioner som står i rimlig ekonomisk proportion till de positiva effekter som uppnås.

Genomförandet av förslaget är beroende av framgångsrika samverkansformer mellan kommun, företag, myndigheter och invånare.

Stärkt samband mellan Fagersta centrum och Västanfors

Belysning av stråk

Ett stråk som förses med marknära belysning innebär ökad trygghetssupplevelse, högre skönhetsvärde, högre orienterbarhet och förstärkt identitet. Då ljusbehovet i dagsläget redan är tillgodosett innebär åtgärden en tillkommande utgiftspost i den kommunala ekonomin. G/C-banans sträckning är till största delen i Trafikverkets ägo. Därför krävs att åtgärden föregås av samverkan mellan dem och kommunen, för att fördela ansvar och mandat att genomföra åtgärderna.

Punkt 1

Möjlighet för fotgängare att röra sig i markplan vid passage längs med Brinellvägen över Blomstervägen skapas, till skillnad från dagens planskilda viadukt och Brinellvägens riktningsförändring. Åtgärden gör huvudstråkets sträckning mer orienterbar, trevligare att röra sig längs med, höjer den upplevda tryggheten då fotgängare inte förpassas genom en smal gångtunnel och skapar en bättre kontinuitet längs med huvudstråket. Det skulle innebära en hierarkiförändring, där stråket mellan Fagersta Centrum och Västanfors överställes Blomstervägen, istället för dagens omvända situation.

Åtgärden innebär en kommunal, ekonomisk investering. Den bör gå att genomföra utan inköp av mark, men kan ev. behöva en detaljplaneändring. En mer detaljerad utredning kan visa hur åtgärden ska utformas och genomföras.

Punkt 2

En gång-/cykelpassage genom allén i förlängningen av von Rosens väg etableras, en sträckning som idag är avskuren av Blomstervägen. Åtgärden genererar en passage med bättre vistelsekvalitéer än dagens och kopplar samman von Rosens väg med centrum i en tydligare struktur.

Åtgärden innebär en kommunal, ekonomisk investering, men bör kunna genomföras utan inköp av mark eller ändring av detaljplanen. En mer detaljerad utredning kan visa hur den exakta utformningen ska se ut, samt hur höjdskillnaden kan överbryggas.

Punkt 3

Skärningspunkten mellan Brinellvägen och von Rosens väg utvecklas, i kombination med att entrén för fotgängare och cyklister till Brinellskolan förbättras. Det leder till en tydligare, trevligare och mer orienterbar angöringssituation, samt öppnar upp för att använda den kulturhistoriskt intressanta, f.d. bensinmacksbyggnaden som en drivkraft i utvecklingen. Det är dock beroende av privata initiativ och engagemang att denna används och upprätthålls.

En mer detaljerad utredning kan visa hur åtgärden ska utformas och genomföras.

Punkt 4

Den del av gång- och cykelbanans sträckning som ligger närmast riksvägen flyttas in, och en mer avskild, tryggare och säkrare upplevelse skapas för de som använder den.

Åtgärden innebär att kommunen får bekosta samt ev. överta den delen av g/c-banan från Trafikverket. Det skulle dock innebära en stor förbättring för förhållandena för gång- och cykeltrafikanter mellan Fagersta Centrum och Västanfors. En mer detaljerad utredning kan visa hur åtgärden ska utformas och genomföras.

Punkt 5

Gång- och cykelbanan flyttas in från vägbanan, för att istället vindla sig fram närmare bebyggelsen i en grön omgivning. Åtgärden är ett led i att utveckla Norrby- och Kristiansbergs industriområden som ett sammanhängande verksamhetsområde med förhöjda vistelsekvalitéer.

Åtgärden skulle göra upplevelsen av stråket mer attraktiv och öka tryggheten, samtidigt som det främjar en utveckling av omgivningen. Det innebär kommunala ekonomiska åtaganden, men kan

troligtvis genomföras utan inköp av mark eller detaljplaneändring. Hur åtgärden ska utformas och genomföras, kan ingå som en del av förestående detaljplanearbete för området i stort.

Punkt 6

En utveckling av kopplingen mellan g/c-stråket och entrén till Västanfors sker. Stråket tydliggörs med belysning, planteringar, och ökad tillgänglighet i markplanets beläggning, höjdskillnad och utformning. Det skapar orienterbarhet, förbättrar säkerheten och ökar tryggheten. De innebär också att entrén till Västanfors förbättras, vilket har en positiv inverkan på upplevelsen av staden som helhet. Det är också av betydelse för de som reser med kollektivtrafiken, liksom de som är på genomresa.

Åtgärderna innebär kommunala ekonomiska investeringar, men bör kunna genomföras utan inköp av mark eller ändring av detaljplan. En mer detaljerad utredning kan visa hur åtgärderna ska avgränsas, utformas och genomföras.

Nedan redogörs för hur åtgärderna i stort påverkar de som använder platsen:

Fotgängare

Bättre förutsättningar i form av säkrare passager, omsorgsfull utformning och bättre tillgänglighet förbättrar tryggheten, upplevelsen och ökar motivationen att gå och cykla.

Cyklister

Se föregående.

Biltrafikanter

Trafiksituationen längs med riksvägen påverkas inte av de föreslagna interventionerna i sig. Däremot kan en ökning av de som rör sig längs med g/c-banan också innebära att fler personer behöver korsa riksvägen, vilket påverkar trafikflödet. En föreslagen övergång över riksvägen vid Fagersta Norra/Fagersta centrum påverkar trafikflödet på riksvägen. Å andra sidan minskar risken för olyckor.

Kollektivtrafikresenärer

Förutsättningarna för kollektivtrafiken i sig påverkas inte. Däremot

kan ökade incitament att använda miljöanpassade transportmedel i stort, i kombination med attraktivare entréer och angöring till stationer och hållplatser, göra att fler väljer att resa kollektivt.

Närboende

Åtgärderna bedöms inte påverka närmiljön för boende.

Företagare

Åtgärderna gör anknytningen mellan g/c-stråket och anslutande industriområden bättre, vilket gynnar de verksamheter som finns i anslutning till dem. I synnerhet punktåtgärd 5 bedöms ha positiv inverkan på de berörda områdena. I övrigt bidrar åtgärderna till att knyta samman stadens utspriddhet och höja stadens dragningskraft, vilket i längden bidrar till att förbättra förutsättningarna för stadens näringsliv i stort.

Kommunal organisation

Åtgärderna innebär kommunala ekonomiska åtaganden av olika omfattning, liksom kommunala ansvarsövertaganden från Trafikverket. Det påverkar kommunens ekonomi på kort sikt, men kan i slutändan, genom sina positiva effekter för stadslivet i stort, bidra till att höja den ekonomiska bärigheten. Genomförandet handlar både om ett särskilt utredande arbete, samverkan med Trafikverket, och projektering.

Besökare

Intrycket av staden blir mer positivt, och den välkomnande känslan ökar. Staden upplevs som mer lättorienterad, tydlig och mer attraktivt utformad.

Ett mer levandegjort Fagersta centrum

Parkering

Fler parkeringsplatser och en tydligare parkeringsstruktur skapas. Det innebär även kortare avstånd till verksamheterna, vilket gynnar handeln. Det ökar stadsmässigheten genom att intensifiera gaturummet. Detta nyttjas även mer effektivt, vilket är bra för miljön, landskapsbilden och ekonomin, då behovet av s.k. "asfaltshav" minskar. Fickparkeringar genererar dock problematik i gatuutrymmet, kan leda till olyckor mellan parkerande bilar och körande trafik, påverkar möjligheterna till snöröjning samt kan vara svåra att använda.

Tillkommande parkering på Järntorget innebär att en ny, sammanhängande parkeringsyta skapas, med närhet till affärer. Det är särskilt bra för funktionsnedsatta att ha nära till t ex mataffär. Det kan också fungera som ett komplement för dem som föredrar konventionell parkering, istället för fickparkering.

Vid en ev. större etablering, t ex en byggnad med publika ändamål, behöver ett periodvis omfattande parkeringsbehov kunna tillgodose. Det innebär att någon eller några av de platser som pekas ut som lämpliga för bostadsbebyggelse kan behöva övergå till parkeringsändamål.

Kollektivtrafik

De förslag som aviseras öppnar också upp för att bussar ska kunna trafikera Västmannavägen då den tar form av gångfartsgata med blandade trafikslag utifrån de gåendes hastighet och villkor. Det innebär ökad stadsmässighet och möjliggöra fler parkeringsplatser på Centrumvägen. Det kan generera mer buller för de som bor ut mot gatan, medan bullret för de som bor ut mot Centrumvägen minskar.

Starkare koppling från stationen

En alternativ koppling med säker passage över riksvägen, mellan Fagersta centrum och Fagersta Norra, innebär att den upplevda närheten mellan stationen och centrum ökar. Det har särskilt positiv inverkan för de som ankommer staden via tåget, och förhöjer intrycket av Fagerstas Centrum. Det innebär också en ökad trygghetsupplevelse, fler valmöjligheter, kortare avstånd och möjlighet att utveckla det gröna parkrummet vid stationen till en plats med vistelsekvalitéer, vilken ändå på sikt kan bebyggas. En säker passage skulle innebära att oskyddade trafikanter som idag korsar riskvägen på ett riskabelt sätt, kan passera med minskad risk för olyckor. På grund av att riksvägen korsas

så frekvent, kan en säker gångpassage leda till en samhällsekonomisk vinst. Det påverkar dock trafikflödet på riksvägen. Å andra sidan stoppas hastigheterna ändå upp av cirukationsplatsen.

Järntorget

En programmering av Järntorget bidrar till att knyta ihop Vilhelminaparken och Centrumvägen, det ger förbättrade parkeringsmöjligheter och ökade vistelsekvalitéer. Det innebär också förbättrade förutsättningar för verksamheter i anslutning till torget, t ex genom möjlighet att glasa upp fasader och binda samman byggnad med torgytan. En gestaltning som utgår från terrasseringar, vilka bryter upp den striktt rektangulära formen, skapar ett spännande inslag i stadsmiljön och inbjuder till vistelse i bästa vädersträcksläge. Tillgängligheten till intilliggande fastigheter påverkas inte.

Det är av stor betydelse att platsen är tillgänglig för funktionshindrade, och att utformningen inte utesluter delar av befolkningen från att använda platsen.

Fler människor som rör sig på platsen kan innebära högre ljudnivå vilket kan påverka närboende. En utveckling av torget innebär troligen även en ökad belysning i form av skyltar och belysningsstolpar. Det ökar tryggheten nattetid, men kan ha en bländande effekt för närboende. Å andra sidan leder mer folk till högre incitament att ta väl hand om utemiljöer och fasader, samt minskar risken för skadegörelse och inbrott.

En utveckling av Järntorget innebär kommunala investeringar, samt ställer krav på bäraktiga samverkansformer mellan kommun, fastighetsägare och näringsidkare.

Brinelltorget

Ett utvecklat Brinelltorget kan innebära att Liljanhusets fasad mot torget öppnas upp och möjliggör utåtriktade verksamheter i bottenvåningen. Det kan även innebära att bebygga torget med en publik byggnad. Båda alternativen bidrar till att tydliggöra centrumstrukturen och skapa en tydlig entré/tyngdpunkt som avslutar/påbörjar centrum från de sydöstra stadsdelarna. Platsen får fler människor som vistas där, och interventionerna gör den mer stadsmässig. Det öppnar upp för en utveckling av affärsverksamheter och publika ändamål, t ex med kulturanknytning.

Om utvecklingen innebär att fasaden öppnas upp får torget förbät-

trade vistelsekvalitéer, befintlig stadsstruktur tydliggörs och kompletteras, och platsen blir mer besöksintensiv. Det gynnar incitamenten för fler uteserveringar på torget, samt att använda platsen för publika ändamål, t ex på den scen som finns där idag.

Om torget bebyggs så förlängs Västmannavägen som gågata, fler verksamheter har möjlighet att inrymmas på det attraktiva bottenplanet, fler funktioner drar till sig fler människor som, beroende på verksamheternas art, även kan göra centrum mer levande kvällstid. En byggnation kan med sin gestaltning skapa ett aktivare gatuliv, en tilltalande estetisk upplevelse, gynna affärsverksamheter och stadens kulturutbud samt tillgodose efterfrågan på vissa typer av lokaler som inte finns i staden idag. Byggnadens utformning bör ha hög arkitektonisk kvalitet för att utgöra ett tilldragande och intresseväckande inslag i stadsmiljön, samtidigt som det ger uttryck för framåtanda. Hög arkitektonisk kvalitet kan innebära högre kostnader i planering och projektering, men dess effekter är i slutändan ekonomiskt gynnsamma. Besöksintensiva ändamål ger ett ökat parkeringsbehov. Ett antal parkeringsplatser kan anläggas i byggnadens omedelbara närhet, medan större parkeringsbehov i samband med t ex evenemang, tillgodoses på oexploaterad mark inom rimligt avstånd.

Förslaget visar på en utvecklingsriktning som kan innebära att Brinellvägen klipps av och övergår till återvändsgata. Det innebär att direktkopplingen för fordonstrafik mellan Stationsvägen och Blomstervägen försvinner, till förmån för ett mer fotgängarvänligt centrum. Förtätning på torget kan även påverka de intilliggande fastigheterna. En mer detaljerad undersökning i samband med att området blir aktuellt att utredas vidare, kan visa hur förslaget kan påverka trafikflöden och fastigheter.

Brinellvägen/Tomtvägen

Bostadsbebyggelse på tomterna innebär möjligheter att tillgodose behovet av centrumnära bostäder för exempelvis äldre, och att bebyggelsemönstret kompletteras och läks samman vilket ger en ökad stadsmässighet. Tomternas attraktivitet som bostadstomter kan öka i samband med stadens utveckling i allmänhet, och centrums utveckling i synnerhet.

Blomstervägen

Bostadsbebyggelse på tomterna innebär möjligheter att tillgo-

dose behovet av exempelvis centrumnära bostäder för äldre, stora enfamiljshus för barnfamiljer, och att bebyggelsemönstret kompletteras och läks samman vilket ger en ökad stadsmässighet. Tomternas attraktivitet som bostadstomter kan öka i samband med stadens utveckling i allmänhet, och centrums utveckling i synnerhet.

Nedan redogörs för hur åtgärderna i stort påverkar de som använder platsen:

Fotgängare

Centrum blir mer fotgängarvänligt i och med en omstrukturering av trafiksituationen, anläggandet av gångfartsgata och föreslagen förtätning vilket ger ett mer levande gaturum. En stadsvy från Vilhelmniaparken, mot en livfull centrumgata där människor, affärer, caféer uteserveringar, torgplatser och trafikslag blandas, tillför mycket positiva kvalitéer till centrumupplevelsen. Åtgärderna gör även att den upplevda tryggheten ökar.

Delar av centrum, som idag fungerar som smitvägar, föreslås bebyggas. Det kan minska möjligheterna till alternativa rörelsemönster för gående. Andra åtgärder ger däremot nya valmöjligheter för gående och cyklister. Sammantaget blir det färre inofficiella gång-/cykelstråk och fler officiella valmöjligheter i en organiserad struktur.

Cyklister

Konsekvenserna för cyklister blir i huvudsak desamma som för fotgängare, dvs. en generell förbättring av situationen och upplevelsen. En gångfartsgata där cyklister samsas med fotgängare och fordonstrafik ställer krav på lägre hastigheter och ger fler hinder i form av övergångsställen, in- och utfarter samt parkerande bilar.

Biltrafik

Västmannavägens föreslagna omvandling till gångfartsgata innebär att biltrafikens hastighet sänks till gångfartsnivå och att större hänsyn ska tas till fotgängare, cyklister och kollektivtrafik. Fler människor och verksamheter i centrum ger upphov till fler parkeringsplatser, även om incitamenten att i större omfattning välja alternativa transportsätt ökar. Ökad andel kantstensparkering kan hämma trafikflödet på vissa

gator, då bilförare behöver stanna, backa och korrigera bilen i gaturummet.

Kollektivtrafikresenärer

Som helhet förbättras förhållandena för resande med tåg, även om åtgärderna inte påverkar antalet avgångar. Förslaget öppnar upp för möjligheten att busstrafikanter kan hoppa på vid Västmannavägen istället för på Centrumvägen, en kvartersbredds avstånd från nuvarande hållplats. Detta tros inte påverka förutsättningarna för bussresenärer, utan kan ses som positivt då det blir en trevligare omgivning att vänta på bussen i/komma ut till. Upplevelsen av att befinna sig vid Fagersta Norra förbättras. Sättet att ta sig mellan stationen och centrum blir säkrare, enklare och mer stadsmässigt.

Närboende

Hur man upplever ett mer levande centrum med fler människor, mer folkliv och fler verksamheter är subjektivt, men sannolikt leder det till en ökad trygghetskänsla och ökad trivsel i närmiljön, för de flesta. Det kan innebära fler störande faktorer som bländande belysning, ökad ljudnivå från människor och av- och pålastning, samt stök på kvällar och nätter. Ett utvecklat centrum kan dock också leda till högre efterfrågan på bostäder, incitament att förvalta byggnader och utemiljöer väl, en generell kvalitétshöjning på fasader, gator och gårdar, bättre renhållning och mindre skadegörelse.

Näringsliv

Åtgärderna leder till mer dynamiska förutsättningar i miljön, ökad stadsmässighet, bättre trafik- och parkeringsstruktur och fler platser med vistelsekvalitéer. Med ett centrum som invånare och besökare trivs i ökar underlaget för verksamheter i centrum, och med det förutsättningarna för ekonomisk bärighet.

Nya centrumfunktioner som riktar sig till invånare och besökare från staden och regionen, föreslås i huvudsak lokaliseras i Fagersta centrum. Det ställer höga krav på en kommunal drivkraftighet, och på en samsyn mellan kommun, näringsliv och invånare.

Kommunal organisation

Utvecklingen innebär att utformningen av Fagersta Centrum gestaltas på ett öppet och kommunikativt sätt, och att centrumområdet

prioriteras i budgetering, planering och det vardagliga kommunala arbetet.

Det innebär aktiv samverkan med företagare, fastighetsägare och invånare. Det innebär ekonomiska investeringar i form av åtgärder i gaturummet, ev. byggnationer och en ökad satsning på skönhetsvärden som ger en positiv upplevelse. Sannolikheten att förslaget ska utredas och planeras vidare, genomföras och att resultatet ska bli framgångsrikt, påverkas av hur väl planen är förankrad i den kommunala organisationen, såväl som gentemot privata aktörer och invånare.

Besökare

Staden får ett mer besöksvänligt centrum, med en tydligare entré från stationen och riksvägen, fler ställen med vistelsekvalitéer samt en tydligare särprägel i det regionala sammanhanget.