

*Godkänt av Avesta
kommunfullmäktige
2015-12-14*



*Program för Krylbo -
Utveckling mot en lockande, grön, miljövänlig ekostadsdel*

Uppdragsorganisation

Beställare

Kommunstyrelsens plan- och näringslivsutskott

Styrgrupp

Anders Friberg, Kommundirektör
Fredrik Juthman, Bildningsförvaltningen
Anna Kuylenstierna, V-Dala Miljö & Bygg
Ingalis Morfeldt, V-Dala Miljö & Bygg
Erik Nordén, Avesta VA och Avfall AB
Jan Näslund, Gamla Byn AB

Projektgrupp

Carina Emtebrink, Tillväxt Avesta
Jan-Gustaf Eriksson, Teknisk service
Erika Flygare (Projektledare), V-Dala Miljö & Bygg
Anders Hagfeldt, Tillväxt Avesta
Jan Hedman, Teknisk service
Mikael Jansson, Teknisk service
Peter Klintberg, V-Dala Miljö & Bygg
Kenneth Linder, Bildningsförvaltningen - Kultur
Georgios Nielsen, Bildningsförvaltningen - Fritid
Karin Nordlund, Integrationsenheten
Mirjam Nykvist, V-Dala Miljö & Bygg
Stefan Olsson, Avesta VA och Avfall AB
Krister Skog, Gamla Byn AB
Daniel Zetreus, Avesta VA och Avfall AB

Konsulthjälp



FÖRORD	4	STADSBILD, BEBYGGELSEUTVECKLING OCH UTPEKADE DELOMRÅDEN	19
VISION FÖR FRAMTIDENS KRYLBO	5	Strategi för bebyggelseutveckling	19
VAD ÄR EN EKOSTADSDEL?	6	Centrum med attraktivitet	23
ARBETETS BEDRIVANDE	6	Stationsområdet	26
PROGRAMOMRÅDETS OMFATTNING	7	Området kring Coop Konsum och Campus Krylbo	30
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8	Stråket mellan Järnväggsgatan och järnvägsspåren	32
Riksintressen	8	Förtätning vid Kärrgatan - Tunnbindaregatan	33
Statliga förordnanden och internationella intressen	8	Förtätning vid Järnväggsgatan	35
Nationella och regionala mål	8	Förtätning vid Ravinvägen	36
Byggnadsminnen och fornlämningar	8	Förtätning vid Björkhagen	36
Översiktsplan	9	Förtätning vid Fridhem	36
Gällande detaljplaner	9	Förtätning vid Västmannaplan	36
Kommunala program och policys	9	Ny bebyggelse vid Sågplan	37
OM HÅLLBARHETSBEGREPPET	9	Ny bebyggelse söder om Hästbron	40
Fysisk hållbarhet	9	Norra Isaksbo trädgårdsstad	41
Social hållbarhet och folkhälsa	10	Seniorboenden	43
Ekologisk hållbarhet	11	Grönytan öster om Ponsbachs väg	43
Ekonomisk hållbarhet	12	Stråket mellan Avesta och Krylbo	45
Organisatorisk hållbarhet	12	Stråket mellan Krylbo och Karlbo	46
UTVECKLING AV KRYLBO TILL EN MILJÖVÄNLIG, KRETSLOPPSANPASSAD EKOSTADSDEL	13	Prioriteringsordning	46
Energiförbrukning	13	ÖVRIGA TEMAOMRÅDEN	46
Dagvattenhantering (t ex fördröjning och bevattning)	14	Naturvärden	46
Kretslopp och avfallshantering	15	Grönytor, parker och lek	49
Möjlighet till närodling/stadsodling	16	Infrastruktur och transporter	53
Byggnadsmaterial	18	Attraktiv miljö för verksamheter	57
Kollektivtrafik och bilpooler	18	Rekreation, fritid och rörelse	58
Klimatanpassning och klimatpåverkan	18	Dalälven och Älvpromenaden	60
		Svartån	63
		Kultur, identitet och evenemang	65
		Åvestadalskolan	65
		FORTSATT ARBETE	66
		REFERENSMATERIAL	66

FÖRORD

Krylbo är en gammal stadsdel med många tillgångar och en stor potential för framtiden. Här ligger Avesta-Krylbo järnvägsstation med tågkommunikation i fyra riktningar, där man på 1 h ($\pm$ 10 min) kan resa till Uppsala, Västerås, Gävle, Borlänge och Falun. Till Stockholm tar det endast 1,5 h. Dessa städer är för Avestabor intressanta som arbetsmarknader och för sin handel. Dessutom är de alla också universitets-/högskoleorter, vilket kan göra Krylbo intressant som boendeort för studerande och arbetspendlare. Funktionen som kommunikationscentrum leder också till att många av kommunens invånare rör sig här.

Krylbo har ett mycket attraktivt läge i omedelbar anslutning till Dalälven och i den södra delen av stadsdelen flyter Svartån som en grön oas längs intressanta promenadstråk. Stadsdelen hyser intressant, varierad arkitektur med en stor blandning av bebyggelsestyper från olika tidsperioder. Stationsbyggnaden och tingshuset är båda byggnadsminnesmärkta och här finns också vackra villor från början av 1900-talet samt flerfamiljshus i jugend- respektive funktisstil. Även bebyggelse av senare datum visar fina arkitektoniska kvaliteter. I Krylbos utkanter ligger de båda äldre villaområdena Svartbro och Brogård, utformade efter trädgårdsstadsideal, och liknande områden finns också inne i själva Krylbo. Stadsdelen har en egen idrottsplats och omgärdas till stor del av landsbygd, natur- och friluftsområden. Krylbo rymmer idag flera caféer, restauranger och butiker samt ett antal industriverksamheter.

Trots alla beskrivna tillgångar finns även saker som är mindre bra och därmed utvecklingsbara. Krylbo har t ex tidvis varit drabbat av sociala problem och här finns också ett delvis förfallet byggnadsbestånd. Under den senaste tidsperioden har vi kunnat se positiva tendenser och förhoppningsvis har en positiv utveckling påbörjats.

Utgångspunkt för programarbetet är följande två fullmäktigebeslut:

Kf 2011-05-23 § 47 (Karl-Johan Peterssons medborgarförslag och Jerry Harryssons (c), Gunilla Berglunds (c) och Karin Perers(c) motion om att göra Krylbo till en lockande, grön miljövänlig ekostad)

Beslut: *Förslaget om att planering för att Krylbo ska bli en miljövänlig kretsloppsanpassad kommunal del påbörjas under 2011, tillstyrks.*

Kf 2012-03-26 § 18 (Ruth Johanssons (S) motion om utredning om förutsättningar för småhusbebyggelse i Krylbo mellan Hästbron och befintliga hus ner mot stationen)

Beslut: *Motionen tillstyrks med hänvisning till utskottets beslut att prioritera programarbete för utveckling av Krylbo enligt beslut 2012-02-27 § 10.*

Syftet med projektet är att utarbeta ett program för utveckling av Krylbo så att positiva värden utvecklas vidare och lyfts fram samtidigt som identifierade problem får förslag till åtgärder. Programmet ska genomsyras av grundtanken att Krylbo ska utvecklas till en miljövänlig, kretsloppsanpassad ekostadsdel samt utreda förutsättningarna för ny småhusbebyggelse i

närheten av järnvägsstationen. Programmet kan senare utgöra underlag till efterföljande framttagande av sk detaljplaner för att juridiskt säkerställa programmens intentioner. Detaljplaner är juridiskt bindande och visar ganska detaljerat vad mark och byggnader får användas till, hur stor del av tomten som får bebyggas, hur högt man får bygga m m. Detaljplaner ger både rättigheter och skyldigheter för fastighetsägare i området och för kommunen.

Det färdiga programmet ska bidra till att Krylbo blir attraktivare för boende och företagande samt för pendlare, vilket medverkar till ett uppnående av kommunens mål om 25 000 invånare år 2020. Idag, i januari 2015, är 2187 personer bosatta inom programområdet och av dessa är 381 barn och ungdomar upp till och med 18 år.

Programmet är långsiktigt och tänkt att sträcka sig flera decennier framåt i tiden. Det innebär att många av förslagen kan framstå som orealistiska idag men kanske kan bli verklighet om 20 år. Det är dock viktigt att ha ett långsiktigt perspektiv även när man planerar på kort sikt eftersom dagens beslut annars riskerar att hindra en positiv utveckling på lång sikt.



VISION FÖR FRAMTIDENS KRYLBO

Idéer och synpunkter från allmänheten samt diskussioner i projektgruppen har utmynnat i ett förslag till skriftlig vision för ett framtida Krylbo:

"Krylbo är i framtiden en attraktiv stadsdel som lockar en bred blandning av människor. Oberoende av ålder, kön, etnicitet och ekonomiska situation; många känner sig lockade att bo i Krylbo och medverka till ortens utveckling. Krylbos attraktivitet har starkt medverkat till att kommunen har mer än 25 000 invånare sedan år 2020. Det lokala engagemanget är stort och det finns en hög grad av samarbete mellan kommun, föreningar, företag och fastighetsägare. När olika projekt ska utvecklas är invånarna med i både planering och utförande.

Krylbo är en välfungerande stadsdel med ekologisk inriktning där det finns en rad olika funktioner, såsom t ex matbutik, andra butiker, restauranger och caféer. Den lokala identiteten är stark och förstärks av en bra lokalhistorisk skyltning och effektbelysning av intressanta byggnader och miljöer. Det är enkelt att leva ekologiskt i Krylbo, t ex är ortens återvinningsstationer funktionella, estetiskt tilltalande och inbjudande så att det känns lockande att lämna sitt sorterade avfall.

Världsnaturfonden (WWF) har ett övergripande mål att mänsklighetens sk "ekologiska fotavtryck" år 2050 ska ha anpassats till planetens bärkraft och Krylbos utveckling går i linje med detta mål. Här är det också enkelt för den som vill odla sina egna grönsaker, inte bara för villalägare utan också för den som bor i lägenhet.

Odlingsmöjligheter finns i såväl mindre som lite större skala och på flera olika sätt.

Krylbo är den vackra, grönskande, levande, trevliga stadsdelen där närheten till Dalälven och allt älven har att erbjuda spelar en avgörande roll. När man går, cyklar eller åker längs Stationsgatan känner man närheten till Dalälven och den värdefulla natur som finns i anslutning till älven. Det är lätt att ta sig ner till vattnet på flera ställen och skyltningen är bra. Dalälven används till en rad olika aktiviteter och dessa är en del av livet här. Krylbo är lite grönnare än andra stadsdelar och här har man tänkt till extra på grönstråk, parker och naturmiljöer.

Den vilda naturen lyfts fram som något positivt men den ramas in av mer skötta grönytor så att det inte ser ovårdat ut. Natur och friluftsliv är alltid nära och attraktiva vandringsstråk finns i flera riktningar. Här har man möjlighet att utöva ett antal sporter samt friluftssysselsättningar och det är lätt att ta sig till dessa. Älvpromenaden löper längs hela Krylbo och det finns flera tillgängliga anslutningar till denna. Svartån är en tillgänglig, lövdominerad oas med öppen vattenyta. Vandringsstråket som löper förbi längs Ågatan bjuder på vackra utblickar mot ån.

Krylbo har en "central" och tillgänglig karaktär. Det är enkelt att ta sig runt i Krylbo och till centrala Avesta med såväl cykel som buss och järnvägsstationen gör det även lätt att snabbt resa ut till resten av Sverige. Järnvägsstationsområdet är inte enbart till för Krylborna utan är viktigt för hela kommunen. Här finns ett "pendlarcentrum" och området är tillgängligt, välstrukturerat, funk-

tionellt, levande och estetiskt tilltalande. Avståndet mellan Krylbo och Avesta känns inte så långt och vägen emellan är varierad och spännande. Gång- och cykelstråket mot Karlbo är intressant och har en bra koppling till Dalälven. Kommunen har en närvaro i Krylbo i form av t ex kommunala förvaltningar, skolor och vårdinrättningar.

Bostadsbebyggelsen i Krylbo är småskalig, varierad och så ekologisk som möjlig. Utvecklingen sker med såväl villabebyggelse som småskalig flerbostadshusbebyggelse. De som pendlar med tåg till sitt jobb eller sin utbildning kan lätt hitta ett bra och passande boende i Krylbo, vilket förenklar vardagen för dem och minskar deras dagliga res-tid. I stadsdelen finns också en del enklare, billiga bostäder för ungdomar. Något eller några hus i Krylbo är i absolut framkant när det gäller ekologiskt byggande, vilket också lockar till studiebesök från andra håll. Ny bebyggelse har kvaliteter som gör att den sticker ut lite extra på ett positivt sätt. Krylbos byggnader varierar i ålder och utseende men gemensamt för alla är att de är välskötta.

Den som driver ett företag i Krylbo hindras inte av infrastrukturproblem eller brist på kommunala initiativ. Tvärtom finns här även möjlighet till miljövänliga transporter via järnväg. Det känns lockande att starta nya företag i Krylbo. Stationen och miljön runt denna fungerar så bra att det underlättar för pendlande arbetskraft. Boendemiljöerna upplevs som så positiva att personalen gärna vill flytta till Krylbo istället för att pendla från andra kommuner och kundunderlaget för handel är gott."

VAD ÄR EN EKOSTADSDDEL?

Det finns inte någon vedertagen definition av vad som menas med en ekostadsdel. Program för ekostadsdelar har dock tagits fram i en rad andra kommuner och vissa frågor och förslag återkommer ofta. Exempel på sådana frågor är:

- Ambition om en låg energiförbrukning
- Lokalt omhändertagande av dagvatten genom infiltration, fördröjning och bevattning
- Ett kretsloppstänkande och en genomtänkt avfallshantering
- Möjlighet till närodling/stadsodling
- Bra anslutningar till närliggande natur- och friluftsområden
- Trevliga, funktionella och tillgängliga gång- och cykelstråk
- Rikligt med grönytor och parker som dessutom ofta har en hög biologisk mångfald
- Miljövänliga byggnadsmaterial används till stor del
- Effektiv kollektivtrafik och bilpooler

Program för ekostadsdelar görs oftast inför nybyggnation och då är det enklare att planera för hela system av åtgärder. Det är inte så vanligt med omvandling av ett befintligt område, som i Krylbos fall. I ett befintligt område får man ofta rikta in sig på åtgärder i samband med bebyggelsekomplettering och ombyggnationer.

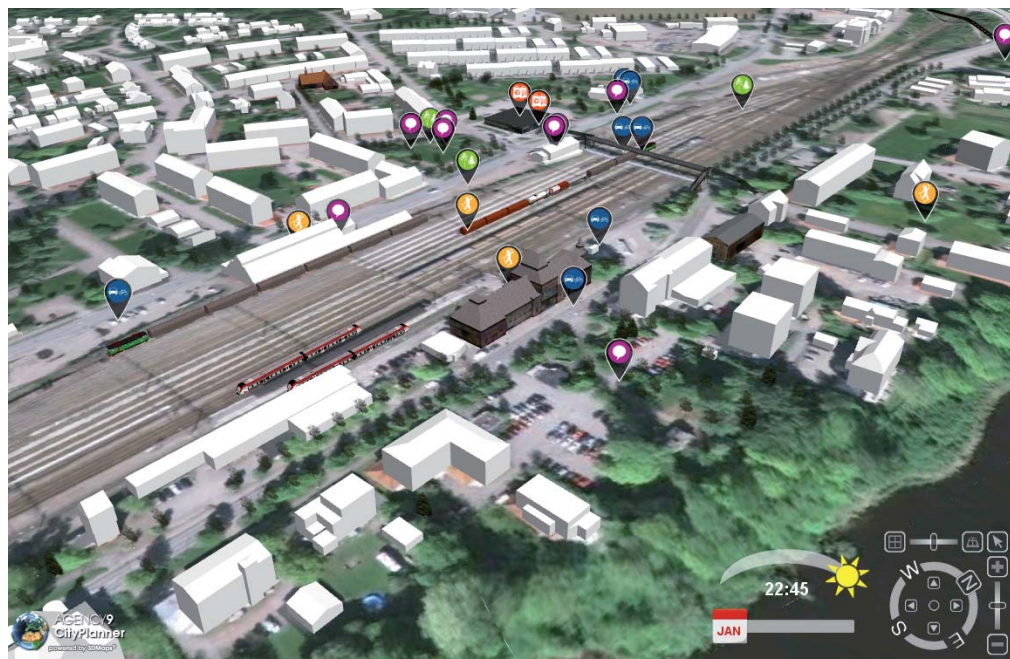
ARBETETS BEDRIVANDE

Projektarbetet har huvudsakligen bedrivits i en projektgrupp med 14 deltagare från olika kommunala förvaltningar och bolag. Till sin hjälp har projektgruppen haft arkitektkonsulten Smideman Arkitekter AB för vissa delprojekt. Arbetet har styrts av en styrgrupp med chefer från samma organisationer.

Arbetet inleddes med en medborgardialog sommaren - hösten 2014, med målet att få in idéer och synpunkter i ett tidigt skede innan själva idéskissandet startade. Dialogen var en succé och mängder av yttranden kom in. Totalt var mellan 200 och 300 personer med och tyckte till om Krylbos utveckling. Många av de

inkomna idéerna har fått genomslag i programförslaget även om långt ifrån alla finns med. Vissa förslag är inte möjliga att genomföra ekonomiskt, juridiskt eller tekniskt och för att få till en bra helhet har ibland även möjliga och bra förslag utelämnats.

Programförslaget var under våren 2015 ute på samråd och reviderades därefter något utifrån inkomna yttranden. Programmet ställdes sedan ut igen under hösten 2015 och allmänheten gavs åter möjlighet att tycka till. De få yttranden som då kom in föranledde inte några ändringar. Kommunfullmäktige godkände den 14 december 2015 programmet som strategiskt styrdokument.



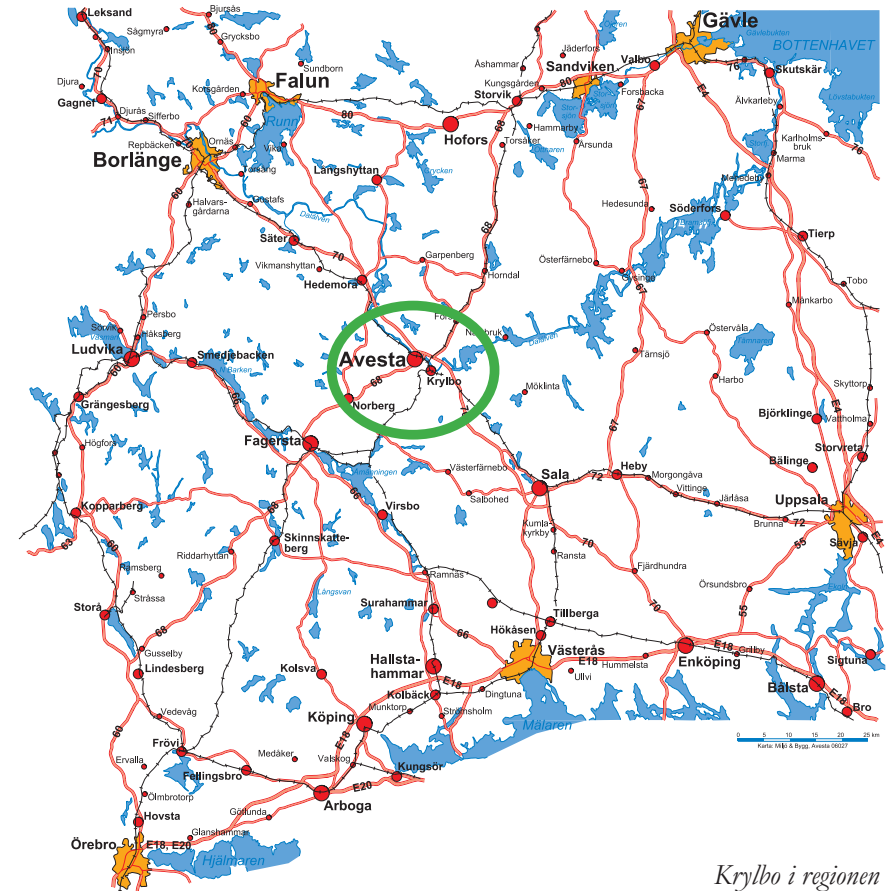
Under den inledande medborgardialogen hösten 2014 kunde allmänheten bl a lägga in idéer och synpunkter direkt i en 3D-modell på kommunens hemsida, via webbdialogverktyget CityPlanner.

PROGRAMOMRÅDETS OMFATTNING

Programområdet sträcker sig från Strömsnäs i norr till och med Svartån i söder och innehåller även det äldre villaområdet Brogård i nordost och friluftsområdena Lerbäcken samt Krutboberget i väster. Programområdets gränser kan vid behov komma att justeras under arbetets gång.



Programområdets utbredning



Krylbo i regionen

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintressen

Inom programområdet finns flera olika riksintresseområden. Järnvägarna Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen är av riksintresse för kommunikationer. Norr om Brogård ligger ett område som är av riksintresse för naturvård och dessutom ingår hela älvstråket i "Området utmed Dalälven från Avesta till Skutskär" som, enligt 4 kap 2 § Miljöbalken, i sin helhet bedömts vara av riksintresse för natur- och kulturmiljövärden samt det rörliga friluftslivet. Inte

bara vattnet utan även en del av samhället ingår i detta område. Programförslaget bedöms inte påverka riksintressena negativt.

Statliga förordnanden och internationella intressen

I södra delen av programområdet ligger det ur natursynpunkt intressanta, Svartåns naturreservat som även är utpekad Natura 2000-område. Just nu pågår, hos länsstyrelsen, arbete med att utöka området rejält så att det kommer att sträcka sig ända fram till järnvägsbron i öster, vid gamla Karlbo IP.

Krylbo ingår i området "Älvlandskapet Nedre Dalälven" som utnämndes av UNESCO år 2011 till ett sk biosfärområde. Området sträcker sig hela 17 mil längs Dalälven och har ca 65 800 invånare, så programområdet utgör endast en mycket liten del. Biosfärområdet karaktäriseras av mycket höga natur- och kulturmiljövärden och av dess läge på gränsen mellan nordligt och sydligt i nordeuropeisk natur. Nedre Dalälvens Intresseförening (NeDa:s) ledning och en biosfärkoordinator ansvarar för verksamheten, som handlar om både utveckling och bevarande samt att främja samverkansprocesser för social, ekonomisk och ekologiskt hållbar utveckling.

Nationella och regionala mål

Sverige har 16 nationella miljö kvalitetsmål samt ett generationsmål och Dalarnas län har därutöver ett antal regionala miljömål. Utförlig information om målen finns på webbsidan www.miljomal.se och på länsstyrelsens hemsida. Ambitionen är att programmet ska bidra till uppnåendet av miljömålen.

Byggnadsminnen och fornlämningar

Tingshuset och järnvägsstationen är av länsstyrelsen förklarade som byggnadsminnen, i enlighet med 3 kap kulturmiljölagen (1988:950). Det gamla perrongtaket samt gångbron över spåren är statliga byggnadsminnen enligt förordning (2013:558). Det innebär att dessa uppräknade miljöer bedöms ha ett så högt kulturhistoriskt värde att det ligger i vårt gemensamma intresse att de bevaras för framtiden. Byggnaderna har därför också särskilda föreskrifter, framtagna av länsstyrelsen respektive regeringen. En utredning om byggnadsminnesförklaring av Järnvägsbron kommer eventuellt att startas.



Krylbo järnvägsstation har byggnadsminnesstatus, i enlighet med kulturmiljölagen (1988:950)

Generellt sett är programområdet relativt fattigt på fornlämningar men det finns ändå några få sådana.

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan från 2007 ingår större delen av det aktuella programområdet i område ”T1 Avesta centralort”. Det finns också ett antal delområden för olika ändamål utpekade, t ex bostadsområden och industriområden. Sydvästra Svartåområdet ingår inte i T1 utan betecknas som SN7, vilket innebär ”Skogsområde med stora natur- och rekreationsvärden”. Översiktsplanen går att läsa på kommunens hemsida www.avesta.se under fliken Boende & Byggande.

Gällande detaljplaner

En stor del av programområdet har gällande stadsplaner/detaljplaner, där bebyggelsen är reglerad till ändamål, placering och utformning. Planerna finns att studera på kommunens hemsida www.avesta.se under fliken Boende & Byggande. För att programmet ska kunna genomföras kommer det troligen behöva göras detaljplaneändringar.

Kommunala program och policy

Inom Avesta kommun pågår sedan en tid projektet Avesta 2020, som handlar om att vända utvecklingen så att Avesta kommun år 2020 har 25 000 invånare. För att åstadkomma detta krävs stora insatser parallellt på olika håll. Det handlar om att med olika medel locka människor att flytta till Avesta kommun och att de som flyttar hit också ska ha någonstans att bo och arbeta. Här kan Krylbo i framtiden spela en stor roll och programmets ambition är att bidra till denna positiva utveckling.

OM HÅLLBARHETSBEGREPPET

Det är lätt hänt att en ort utvecklar ett antal onda cirklar som med tiden kan få stor negativ inverkan. Fysisk planering kombinerad med andra åtgärder kan bryta onda cirklar och bidra till att goda cirklar utvecklas. Man brukar ibland prata om ett hållbart samhälle och begreppet kan delas in i olika delbegrepp.

Fysisk hållbarhet

Hållbar planutformning innebär en struktur med flexibilitet och tillgänglighet. För Krylbos del skulle t ex en extra gångbro över järnvägen samt hissar till minst en av dem öka den fysiska hållbarheten i hög grad eftersom orten är delad av järnvägen. Det ger också flexibilitet i rörelsemönstret hos gående och cyklister samt ökar möjligheterna till olika åtgärder i bebyggelsen. Blir det lättare att ta sig till fots och med cykel minskar det också bilresandet.

Orienterbarhet är också en del av den fysiska hållbarheten som bidrar till att människor använder den fysiska miljön på ett bra sätt och upplever den som attraktiv.

Trivsel och attraktivitet är generellt något som den fysiska miljön kan bidra till. Det ger området status och ökar intresset för privata fastighetsägare att satsa på sina byggnader. Då ökar attraktiviteten ytterligare och goda cirklar uppstår. Genom en medveten satsning på de offentliga rummen kan hela ortens attraktivitet öka. Det kan gälla form och skala på de offentliga rummen men också utsmyckning i form av markbeläggning, belysning, vegetation, bänkar och



En medveten satsning på de offentliga rummen kan öka ortens trivsel och attraktivitet

annan möblering, skulpturer och utsmyckningar med mera. Omgivande bebyggelse är också en stor del av de offentliga rummen, varför deras skala, utformning, färgsättning, fönstersättning, ljussättning med mera spelar in.

Bebyggelsens täthet är en annan del av fysisk hållbarhet och där måste avvägningar göras från plats till plats vilken nivå som är lämplig. En hållbar planutformning kan växa på ett ekonomiskt sätt genom successivt högre täthet och på sikt också utbredning. Infrastrukturen ska tåla detta. Planer och bebyggelse ska också kunna anpassas till nya behov som orten får. Det kan vara ändring av verksamheter och nya typer av verksamheter som behöver få plats.

En hållbar stadsmiljö har genom hela sin utvecklingsfas många funktioner och verksamheter blandade. Det ger synergieffekter i stort och smått och utgör i regel en förutsättning för effektivt utnyttjande av infrastruktur och bebyggelse.

Att blanda in funktionen odling och anlägga ett odlingslotsområde kan genom den fysiska utformningen ge upplevelsevärden och öka attraktiviteten samtidigt som det kan bidra till andra hållbarheter.

Social hållbarhet och folkhälsa

Till den sociala hållbarheten hör att ha en **blandad befolkningssammansättning** i olika avseenden. Blandade bostadsstorlekar och upplåtelseformer är en fysisk faktor som kan bidra till detta. För Krylbo del skulle t ex en komplettering med ungdomsbostäder och studentbostäder ge en mer varierad befolkningssammansättning som skulle vara ett friskt tillskott. Att bygga fler villor och radhus kan ge ett tillskott av barnfamiljer och ekonomiskt stabila hushåll.

Lagom stora bostadskvarter är också bra för den sociala hållbarheten. Det underlättar för grannar att känna igen varandra och lära känna varandra. Bebyggelse i form av en småskalig kvartersform med



Trivseln i boendet beror till viss del på möjlighet till inflytande över boendemiljön. Här exempel från Gamla byn i Avesta och från Göteborg.

relativt få familjer kring varje gård kan bidra till detta. Så enkla åtgärder som att varje gård har fler än en sittgrupp kan innebära att fler är ute utan att de känner att de ockuperar gården.

Det är viktigt för **människors välbefinnande** att få utlopp för den inneboende skaparkraften. Tillgången till lägenhetsträdgårdar och inspirerande bostadsgårdar samt odlingslotter är mycket bra för välbefinnandet. Finns det platser i närmiljön där man kan vara ute och fixa lite så får man skaparglädje och på köpet kontakt med sina grannar. Ur detta kan en stark social hållbarhet växa fram. Finns det dessutom platser och lokaler där fler kan ha möten och umgås på olika sätt kan den sociala utvecklingen och hållbarheten utvecklas mycket långt.

Social hållbarhet och folkhälsa bygger självklart också på att alla har en dräglig ekonomisk situation. Om det är hög arbetslöshet kan möjligheter till si-



Lekplatser i anslutning till odlingsområden kan öka möjligheten för föräldrar att odla.

doinkomster vara värdefullt. Odling kan ge ett litet tillskott. Möjligheter till torghandel och billiga lokaler för service och handel kan vara andra betydelsefulla tillgångar. Det kan ge möjligheter till eget företagande som kanske utvecklas till att ge heltidsinkomster.

Att anlägga **odlingslotter** centralt kan bidra till den sociala hållbarheten på flera sätt. Det ger vuxna möjligheter att lära känna varandra på ett otvunget sätt. Det kan i sin tur innebära att barn lär känna varandra och umgås på ett bra sätt vilket ökar tryggheten. Finns det lite sittbänkar så blir det snabbt diskussioner odlare emellan och social gemenskap odlas. När man har hittat andra gemensamma intressen kan det leda till många olika aktiviteter. Det kan vara att odlare börjar umgås privat men också att olika föreningar startas upp.

Att anlägga **lekplatser** i anslutning till odlingsområden kan öka möjligheten för fler att bli del av odlarföreningen och ger samtidigt barn med olika

bakgrund en möjlighet att träffas, med tryggheten att föräldrarna är tillgängliga i närheten.

Trivseln i boendet beror till viss del på hur stor möjligheten till inflytande över boendemiljön är. I en fungerande bostadsrättsförening kan den vara stor. Även inom hyresrätten finns många former av inflytande beroende på lokala avtal. Med ett ökat boende-engagemang och inflytande kan den sociala hållbarheten öka. Dessutom kan ett engagemang och ansvarstagande ge ekonomiska vinster för förvaltningen.

Ekologisk hållbarhet

Till den ekologiska hållbarheten hör bland annat **odlingar** eftersom trädgårdar och odlingslotter ökar den ekologiska mångfalden. Dessutom bidrar de till försörjningen av närodlade, färska, giftfria grödor. Till viss del minskar de transporter av varor och minskar därmed belastningen på miljön. Odlingar har komposter som ger ny jord. Med en kombination av hushållskompost och trädgårdskompost blir det en mycket bra jord och stor volym som skulle kunna försörja gårdar och eventuellt parker med jord också. Bland odlare är i regel miljömedvetenheten hög, med en livsstil som omfattar källsortering, miljövänligt resande med mera. De kan sedan bli ambassadörer för en sådan livsstil och på det sättet kanske odlingarna bidrar till den ekologiska hållbarheten mest. Odlarna kan också förväntas tillbringa mer tid på orten och därmed minska det miljöbelastande resandet på fritiden.

Ekologisk hållbarhet handlar också om att en ort är **resurssnål**. Det kan vara att bebyggelsen är tillräckligt tät så att infrastruktur utnyttjas rationellt och underlaget för kollektivtrafiken blir tillräckligt stort.



Om en ort utformas så att det blir lättare att ta sig fram till fots och med cykel kan bilresandet minska.

Det kan också vara att resandet med bil inte är onödigt stort. Till exempel kan, för Krylbo's del, en extra gångbro över järnvägen motiveras med miljöargument. Att utveckla ett centrum som är promenadvänligt och trivsamt kan minska bilresandet på det viset att man parkerar på en plats och gör alla ärenden till fots. Om ett trivsammare centrum innebär att man gör sina inköp lokalt minskar bilresandet i antalet kilometer. Kan man dessutom klara sig gående eller

med cykel minskar också antalet resor. Tåget som möjlighet för resande är förstås också en stor positiv faktor i Krylbo.

Till den ekologiska hållbarheten hör att all bebyggelse använder **miljöanpassade material** och utrustas så de konsumerar så lite energi som möjligt under sin livstid. Med en bebyggelse som inte är så hög är det enkelt att bygga med trästomme och träfasader. Med

individuell mätning av varmvatten samt med god isolering kan energiförbrukningen hållas nere. LED-belysning minskar elförbrukningen väsentligt.

Omoderna och slitna hus bör i största möjliga mån rustas upp och återanvändas. Det är inte bara miljövänligt utan ger också ofta arkitektoniska kvaliteter till ett område. **Rivning av förfallna hus**, som upplevs som negativa inslag, kan dock ibland vara motiverat om de ersätts av miljöanpassade byggnader som förbrukar betydligt mindre energi. På en ort med hög arbetslöshet kanske rivningen kan göras till ett sysselsättningsprojekt där byggmaterial tas om hand för återanvändning i större omfattning än normalt. Ortens uppvärmningssystem har också stor betydelse för den ekologiska hållbarheten.

Ekonomisk hållbarhet

Ekonomisk hållbarhet innebär bland annat att fastigheter, bostadsrätter med mera har ett värde som överstiger de investeringar som görs och att de kan bära de driftskostnader som löper. Värdet påverkas inte enbart av de investeringar som görs i den egna fastigheten eller lägenheten. Det är också omgivande bebyggelse och offentlig miljö som kan påverka värdet.

Ekonomisk hållbarhet kan vara att ett bostadsområde har **låga driftskostnader**. Om lägenhetsträdgårdar och odlingslotter sköts av de boende behöver hyresvärden inte göra det. Med ett boendeengagemang kan det mycket väl finnas gårdsråd som med en begränsad budget rustar upp och underhåller bostadsgårdarna. Det ger mindre slitage och en finare miljö som i sig ökar attraktiviteten och det ekonomiska värdet i



Rivning av förfallna hus kan ibland vara motiverat

närområdet. På det viset kan den sociala hållbarheten bidra till ekonomisk hållbarhet.

Social hållbarhet kan också innebära **mindre skadegörelse** rent generellt samt öka möjligheterna till högre inkomster för fler. Det minskar belastningen på den kommunala budgeten och ökar samtidigt köpkraften, vilket kan vara till fördel för fastighetsägare och handlare.

Social hållbarhet innebär i regel ökat välbefinnande, vilket kan **minska kostnaderna för vård och omsorg**. Det kan också minska kriminaliteten och alla de negativa konsekvenserna av den.

Med en **ökad bebyggelsetäthet** blir det bättre ekonomi för infrastrukturen. Så länge tätheten inte ökar väldigt mycket kan dyra anläggningar för bilparkering med mera undvikas.

Med ökad bebyggelsetäthet får **kollektivtrafiken** också bättre trafikantunderlag utan att behöva byggas ut. Bra kollektivtrafik innebär minskat bilresande och därmed en lägre parkeringskvot vilket i sig sparar pengar för parkeringsanläggningar men också ökar tillgänglig mark för exploatering. Det är dubbla ekonomiska fördelar.

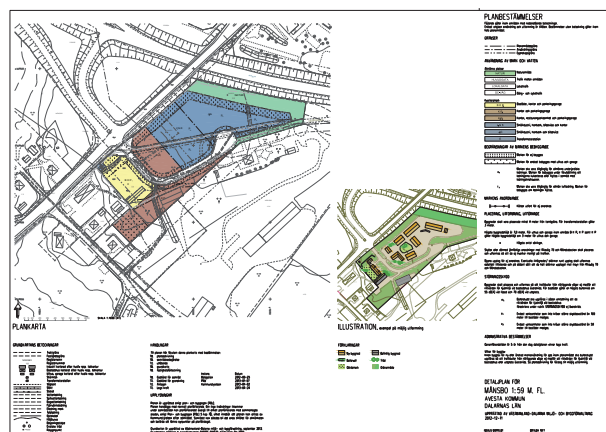
Organisatorisk hållbarhet

Den organisatoriska hållbarheten kan ha mycket stor påverkan på hur en ort utvecklas på kort och lång sikt. En viktig del är att utvecklingen av en ort sker med **avtal** och parter som syftar till att uppnå långsiktigt hållbara miljöer. Det finns alltid tillfällen då någon part vill spara kostnader och risken är då att en enkel besparing får stora negativa effekter totalt sett. Många satsningar i ett projekt som rör en hel ort hänger ihop i större system. En satsning som är positiv sett enbart till det enskilda projektet, kan vara negativ sett i ett större sammanhang. Kommunen kan föregå med satsningar för att starta goda cirklar men andra aktörer behöver veta att deras insatser motsvaras av likartade satsningar hos övriga aktörer och att alla har likartade villkor. Detaljplaner och andra styrdokument bör ha en tydlighet och samtidigt en viss flexibilitet.

Förvaltningsformerna är en annan del av den organisatoriska hållbarheten. En vanlig strävan är att blanda upplåtelseformer för bostäder i en stadsdel för att därigenom öka den sociala integrationen. Det finns också varianter inom varje upplåtelseform som innebär mer eller mindre inflytande och engagemang. Samfälligheter och ekonomiska föreningar för förvaltning av gemensamma delar är också en möjlighet

att utnyttja för den organisatoriska hållbarheten. Det som vissa upplever som ett tvång att delta i en förening kan med rätt angreppssätt vändas till en möjlighet att påverka och att träffa intressanta människor. Det kan vara viktigt att delar i en stadsdel förvaltas av lämpliga förvaltningsorganisationer så att utveckling och anpassning är möjlig.

Enligt resonemanget under "social hållbarhet" kan den organisatoriska hållbarheten ha stor påverkan på den sociala. Det kan då starta en god cirkel där den sociala hållbarheten också förstärker den organisatoriska som i sin tur förstärker den sociala och så vidare. De goda cirkelarna sprider sig då också till de övriga hållbarheterna på olika sätt som antytts tidigare i texten och en långsiktigt hållbar stadsdel kan bli en realitet.



Detaljplaner bör vara tydliga och ha en viss flexibilitet.

UTVECKLING AV KRYLBO TILL EN MILJÖVÄNLIG, KRETSLOPPSANPASSAD EKOSTADSDEL

Världsnaturfonden (WWF) har ett övergripande mål att mänsklighetens ekologiska fotavtryck år 2050 ska ha anpassats till planetens bärkraft. WWF bedömer att det globalt tillgängliga utrymmet per person är 1,7 globala hektar (gha) men idag i Sverige är det genomsnittliga fotavtrycket 6,4 gha. Ett mål för Krylbo som ekostadsdel är att WWF:s mål där ska vara uppfyllda. För att beräkna det ekologiska fotavtrycket utgår man från statistik över vad vi konsumerar av olika varor och tjänster för att uppskatta hur mycket av naturens produktiva områden som har behövts för denna konsumtion, oavsett var i världen produktionen sker. I fotavtrycket ingår också vår användning av fossila bränslen.

En beräkning av det ekologiska fotavtrycket har gjorts för Avesta kommun som helhet och man kan anta att värdet bör vara ungefär det samma för Krylbo. Det ekologiska fotavtrycket per person i Avesta är 6,36 gha (globala hektar). Fotavtrycket delas upp i hushållens egen konsumtion (5,02 gha), offentliga tjänster som t ex hälsovård, utbildning och försvar (0,51 gha) samt investeringar i infrastruktur (0,65 gha). Den resterande delen (0,18 gha) utgörs främst av miljöeffekter från internationella transporter. En uppföljande beräkning bör göras i framtiden för att man ska kunna se om insatta åtgärder har haft någon effekt.

För att Världsnaturfondens mål ska kunna nås för

Krylbo föreslås här ett antal åtgärder inom olika områden.

Energiförbrukning

I en stadsdels byggnader förbrukas ständigt energi till uppvärmning, varmvatten och hushållsel. Energiåtgången för uppvärmning kan minska betydligt beroende på tjocklek på isolering, materialval och täthet i tak väggar och grund. Fönster med lägre U-värde (mått på fönstrets isoleringsförmåga) bidrar till att mindre värme avgår den vägen. Genom ventilation med värmeåtervinning kan värmen som tillförts inomhusluften återföras till huset. Lagar ställer krav på att mängden energi som behöver tillföras ett nybyggt hus inte är för stor, men med modern teknik kan man bygga hus som behöver mycket liten, eller nästan ingen, ytterligare energi för uppvärmning än den som människor, husdjur och hushållsapparater ger. Husets orientering i relation till solinstrålning och vind kan också spela stor roll för behovet av tillförd värme.

I befintlig bebyggelse kan man, i samband med ombyggnationer och renoveringar, tilläggsisolera och byta till energieffektiva fönster samt sätta in system för återvinning av ventilationens frånluft. Individuell mätning av vattenförbrukning och byte till enegisnåla vitvaror är andra möjligheter i befintlig bebyggelse. Alla åtgärder i bebyggelse med kulturmiljövärden måste självklart ske så att byggnaderna inte förvanskas. Det är också viktigt att tänka på byggnadsmaterialens kvalitet och livslängd i samband med renoveringar. Äldre byggnadsmaterial håller ofta en hög kvalitet och behöver inte alltid bytas ut vid renovering. I de fall det behövs bör även de nya materialen ha en lång livslängd.

Både nya och befintliga hus kan förses med solfångarpaneler för produktion av varmvatten och med solceller för småskalig elproduktion i de fall det kan ske utan att förstöra kulturmiljövärden.

Eftersom Krylbo till stor del redan är bebyggt blir åtgärder aktuella främst i samband med ombyggnationer samt vid komplettering med ny bebyggelse. Om kommunen väljer att bygga nytt i Krylbo bör man satsa på ett ”flaggskepp” med den senaste tekniken gällande energisnålt byggande. Ambitionen bör vara att hålla en hög nivå på all byggnation i framtiden utifrån den teknik som då finns för en låg energiförbrukning. Idag kan det t ex handla om byggnadsmaterial, solfångare, solceller, rörelse- och dagsljusstyrd belysning, bra isolering och återvinning av värme. En byggnads arkitektur och orientering har också stor effekt på energiförbrukningen. Ett lite större takutsprång skapar skugga under sommaren och motverkar kyla på vintern.

Kommunen kan inte tvinga privata fastighetsägare till den här typen av åtgärder men kan däremot föregå med gott exempel när det gäller kommunala byggnader. Gamla Byn AB (GBAB) bygger nu om gamla lågstadiedelen i Krylbo skola till förskola. Byggnaden kommer att göras energisnål (främst fönster och glaspartier) och det blir ett nytt värmesystem (golvvärme). Byggnaden är fjärrvärmeansluten, liksom en stor del av Krylbos bebyggelse. Idrottshallen har ett nytt ventilationssystem för värmeåtervinning. Högstadiet har ett gammalt ventilationssystem och när det en dag ska bytas bör det uppgraderas till ett med värmeåtervinning.

En stor del av Krylbo är anslutet till fjärrvärmenätet, vilket är en bra förutsättning i arbetet mot en energi-

snålare stadsdel. Fjärrvärmen i Avesta kommun produceras av Värmevärden med övervägande del soppförbränning (60-70%). Resterande del utgörs bland annat av spillvärme från Outokumpus produktion, en panna i Hedins sågverk samt ca 5% spetsvärme från en oljepanna. Oljepannan utgör det enda fossila bidraget till fjärrvärmen. Värmevärden planerar att utöka utnyttjandet av spillvärme från Outokumpu samt att öka verkningsgraden generellt, snarare än att bygga en ny panna för att ersätta den sista oljan.

Arbete pågår med utfasning av kvicksilver för gatubelysning i kommunen och i Krylbo är det slutfört. Kommunens belysning kommer att vara åtgärdad år 2015 enligt plan och det innebär också en mycket lägre energiförbrukning än tidigare.

På vissa platser i landet används snötippar till energisnål kylning av byggnader under den varma säsongen. Krylbo har inga byggnader med kylning idag men det kan kanske vara aktuellt för lasarettet i framtiden.



Solceller på tak

Åtgärder i korthet

- Om kommunen väljer att bygga nytt i Krylbo ska man satsa på ”flaggskepp” med den senaste tekniken gällande energisnålt byggande. Det kan t ex handla om byggnadsmaterial, solfångare, solceller och ventilationssystem. Byggnaderna ska fungera som en symbol för Krylbo ekostadsdel samt locka besökare från andra orter. Vid samtal med externa intressenter ska kommunen uppmanas till energisnålt byggande i linje med stadsdelens nya ekologiska profil.
- Alla kommunala ombyggnationer ska göras på ett sådant sätt att man uppnår en så stor minskning av energiförbrukningen som möjligt, inom godtagbara ekonomiska ramar och med hänsyn till befintliga kulturmiljövärden.

Dagvattenhantering (t ex fördröjning och bevattning)

Vid planering av nya stadsdelar brukar man idag ofta anordna öppna system för fördröjning och lokal rening av dagvatten. Det kan t ex vara infiltration direkt på bostadsfastigheter, användning av gröna tak, mindre och större dagvattendammar, öppna dagvattendiken med vegetation och kanaler samt fördröjningsmagasin under mark. Vattnet i fördröjningsmagasinen används ibland även till bevattning av stadsdelens grönytor och gatuträd. Med den här typen av åtgärder minskar man vattenbelastningen på de slutna rörsystemen och på reningsverket samtidigt som man får en reningseffekt och att vattnet ofta bidrar till trevnad och en ökad biologisk mångfald. Risken för dagvattenöversvämningar minskar också.

Krylbo har ett mycket väl utbyggt dagvattensystem i rör och det finns inga problem med kapaciteten i dagsläget. Systemet är dessutom så väl tilltaget att det med största sannolikhet kommer att räcka även vid komplettering med ny bebyggelse genom förtätning. Det kan dock ändå vara befogat att anordna mindre dagvattendammar inom bostadsfastigheter, eftersom det bidrar till trivsel samt rening och vattnet kan dessutom användas för bevattning av privata odlingar på den egna fastigheten. Däremot bedöms inte dagvatten behöva magasineras för bevattning i större skala på kommunal mark, eftersom det i Krylbo är effektivare och billigare att hämta vatten i Dalälven för detta ändamål.

Åtgärder i korthet

- Vid utveckling av befintliga bostadsgårdar och byggnation av nya bostadsgårdar inom dagvattennätet ska mindre, lokala dagvattendammar inom den egna fastigheten övervägas för trevnad, bevattning av odlingar inom den egna fastigheten och rening.
- Vid planering av nya bostadsområden utanför dagvattennätet ska dagvattnet tas om hand lokalt i största möjliga mån med de åtgärder som bedöms vara lämpligast på den aktuella platsen. Det kan t ex vara fördröjning inom bostadstomter, öppna diken samt fördröjande dagvattendammar på allmänna grönytor.



Dagvattendamm på den egna fastigheten.....



..... och gemensam på allmän plats.

Kretslopp och avfallshantering

Avesta Vatten och Avfall AB planerar för insamling av matavfall i kommunen och det har påbörjats på försök i Skogsbo. Hela kommunen kommer att få denna möjlighet och det införs etappvis med start år 2015. Den som vill kan också ha en egen kompost eller att flera går ihop om en närkompost. Det kan vara särskilt intressant för dem som har odlingar av olika slag och behöver jordförbättring. Viktigt att tänka på är att behållaren måste vara skadedjursssäker.

Några kommuner i landet har infört system med källsortering i flerfackssoptunnor vid varje enskild fastighet och andra prövar system med färgade påsar för olika sopkategorier. Systemen är fortfarande på utvecklingsstadiet. Avesta kommun avstår i dagsläget från sådana satsningar men det kan bli aktuellt i framtiden när tekniska begränsningar och ansvarsförhållanden har lösts.

Det finns tyvärr stora problem med att folk slänger grovsopor och matavfall vid återvinningsstationerna idag. Stationerna upplevs heller inte så inbjudande som i många andra kommuner. Kommunen måste därför fortsätta sin dialog med den som ansvarar för återvinningsstationerna, för närvarande Förpacknings & Tidningsinsamlingen (FTI), för att försöka få till en utveckling av återvinningsstationerna så att de blir mer estetiskt tilltalande, funktionella och tydliga. Miljön ska vara fin och inbjudande så att det känns



*Fastighetsnära sopsortering -
Här i ekostadsdelen Norra Djurgårdsstaden*

mer lockande att gå dit med sitt sorterade avfall. Stationerna ska också vara lättillgängliga. Vid nybyggnation ska ambitionen vara en effektiv återvinning på den egna fastigheten och byggnadernas planlösning ska utformas för att sortering ska kunna ske redan inne i den egna bostaden.

För att öka kunskapen kring sopsortering föreslås att ekostadsdelens skolor har ett tema kring ”kretslopp och avfallshantering” där barnen blir ”experter” och förhoppningsvis även lär sina föräldrar i viss mån, vilket på längre sikt kommer att utveckla hela Krylbo. Undervisningen kan förslagsvis ske efter Håll Sverige Rents modell ”Grön Flagga”, som finns både för skola och förskola, eller annan motsvarande modell. Även på SFI-utbildningen skulle det kunna ingå undervisning om kretslopp och avfallshantering så att nyanlända invandrare, som ännu inte har hunnit etablera sig i det svenska samhället, kan få koll på hur systemet fungerar.

Krylbo har till viss del en återbruksprofil med antikaffär och loppmarknad. Profilen ligger helt i linje med ekostadsdelstanken och den här typen av verksamheter bör därför uppmuntras och om möjligt utvecklas ytterligare. Återbruksprofilen upplevs förhoppningsvis lockande för ungdomar, studenter och andra som tycker att det är viktigt att kunna leva på ett sätt där man förbrukar så lite som möjligt av jordens resurser.

Åtgärder i korthet

- Kommunen ska fortsätta att föra en dialog med ansvarig för återvinningsstationerna för att försöka få till en utveckling av återvinningsstationerna så att de blir mer estetiskt tilltalande, funktionella

och tydliga. Miljön ska vara fin och inbjudande och stationerna ska också vara lättillgängliga.

- Vid nybyggnation ska det finnas tillräckligt med yta för avfallssortering på den egna fastigheten och redan inomhus ska planlösningen möjliggöra sortering.
- Krylbos skolor och förskolor ska lägga in tema ”kretslopp och avfallshantering” i undervisningen. Även på SFI-utbildningen ska det ingå undervisning om kretslopp och avfallshantering.
- Krylbos återbruksprofil ska på alla sätt uppmuntras och ligga till grund för planering och marknadsföringsinsatser.

Möjlighet till närodling/stadsodling

I många ekostäder är möjligheten till odling ett av de viktigaste inslagen. Odling kan ske i många olika skalor med t ex odling i det egna större fönstret, på den egna balkongen eller i villaträdgården. Det kan också ske i form av egna eller gemensamma odlingar på tak, odlingslotter inom flerbostadsfastigheter eller på speciella ytor som kommunen eller annan markägare upplåter. Växthus kan också vara trevliga inslag med odlingsmöjligheter.

Många uppskattar möjligheten att kunna odla sin egen, ofta giftfria, mat och dessutom kan det gynna hushållsekonomin. Det finns också en social aspekt när det gäller närodling eftersom odlingsplatserna ofta utvecklas till mötesplatser för människor med olika åldrar, bakgrund och kulturer. Här startas samarbeten samt informella samtal och de nya nätverken påverkar inte bara odlingarna utan kan ha en positiv



Odling kan t ex ske på den egna balkongen.....



... vilket även kan komma grannarna till glädje.

effekt på utvecklingen av även andra saker i ett bostadsområde.

Förr i tiden fanns ofta skolträdgårdar och det har börjat komma tillbaka igen. Många skolor jobbar med utomhuspedagogik och där spelar ofta skolträdgårdar en roll

I Krylbo finns det idag odlingslotter bakom Södra Skolan och dessa drivs av en fristående förening. För många kan det vara ett stort steg att ta sig iväg dit och därför föreslås att dessa lotter kompletteras med möjlighet till närodling intill flerfamiljshus och även på de egna fastigheterna. För att det inte ska se risigt och ovårdat ut under vinterhalvåret eller mellan ogrärensningarna är det mycket viktigt med en bra struktur. Kommunen ska därför ordna inramning av låg, klippt häck eller lågt staket runt sådana närodlingsområden på kommunal mark. Dessutom ska det alltid finnas en förening som ansvarar för skötseln av området och som kommunen skriver skötselavtal med. Annars finns risken att kommunen hyr ut mark som efter en kort tid blir ståendes att förfalla och upplevs skräpig av allmänheten.

I programmet pekas tre möjliga platser ut för närodlingsområden. Ett av områdena, del av Mosssparken, kräver först en detaljplaneändring eftersom det är allmän plats och därmed inte får upplåtas till enskild. Ett annat område, längs Skolgatan, ligger inte på kommunens mark men projektgruppen vill ändå uppmärksamma fastighetsägaren och dennes hyresgäster på möjligheten. Det tredje området är den stora ”överblivna” grönytan öster om Ponsbachs väg och tanken är att odlingslotter där ska samsas med en större lekplats, befintlig spontanfotbollsplan samt allmänna parktytor. Området finns också beskrivet

mer detaljerat under rubriken ”Grönytan öster om Ponsbachs väg”.

Åtgärder i korthet

- Vid utveckling av befintliga bostadsgårdar i kommunal regi ska ytor för närodling säkerställas och möjligheten till gemensamt växthus beaktas.
- Vid planering av nya bostadsområden ska odlingsmöjligheter vara en viktig aspekt vid utformningen av utemiljön och byggnader.



Nyttoodling vid ett flerbostadshus



En inramande häck ger även en ovårdad yta ett vårdat intryck.

- Kommunen ska öppna upp ett närodlingsområde på en del av den stora öppna ytan öster om Ponsbachs väg. Odlingsytan ramas in av låg, klippt häck eller staket och det måste finnas en förening som kommunen kan skriva ett avtal med. Kommunen ska genomföra en intensiv informationskampanj för att söka upp potentiellt intresserade och informera om möjligheten. (se även sid 43)
- Kommunen ska detaljplanera för odling i en del av Mosssparken. Om intresse finns kan den avsedda delen av parken öppnas upp för odling, under förutsättning att det finns en förening som kommunen kan skriva skötselavtal med.
- Om Krylbos skolor och förskolor är intresserade av att anlägga skolträdgårdar ska det uppmuntras av kommunen och de bör få hjälp att starta igång sådana.



På denna gräsyta, öster om Ponsbachs väg, föreslås det bli möjligt med odlingslotter, om det bildas en odlarförening som ansvarar för skötseln

Byggnadsmaterial

Senare tiders byggmaterial (t ex viss typ av byggsilver) kan vara svårt att ta hand om vid rivandet. Det är viktigt att se till byggnadsmaterialets hela livstid för att få ett så ekologiskt byggande som möjligt. Genom att använda en materialdatabas kan man se till att de byggprodukter man använder är kända och bedömda. Om kommunen själv ska bygga nytt ska man sträva efter att gå ett steg längre. Många önskar sig mer träbebyggelse i Krylbo och det är också i linje med ekostadsdelprofilen.

Åtgärder i korthet

- Vid planering av nya kommunala byggnader ska ekologiska byggnadsmaterial i största mån användas. En stor andel av den nya bebyggelsen ska vara trähus. Redan vid byggnationen ska förberedelser göras för materialåtervinning genom registrerad information i materialdatabas.

Kollektivtrafik och bilpooler

Krylbo har, liksom resten av Avesta kommun, gratis busstrafik. Synkningen mot tågavgångarna upplevs dock av många som otillräcklig även om det med tiden har blivit något bättre. Kommunens trafikplanerare ser kontinuerligt över hållplatserna och turerna tillsammans med Dalatrafik. Målet är en så ändamålsenlig busstrafik som möjligt varje enskilt år. För att det ska vara inbjudande att åka buss är det viktigt att satsa lite extra på en trevlig, inspirerande utformning av hållplatserna och med väderskydd på så många hållplatser som möjligt.

I ekostäder är det vanligt med privata bilpooler för

samåkning. Det ger möjlighet till att spara pengar samtidigt som utsläppen och bensinkonsumtionen minskar. Det har blivit allt vanligare att främlingar bildar en bildelningspool och samåker t ex till arbetet. Internet har gjort det enkelt att hitta pooler att ansluta sig till samt att skapa nya pooler och annonsera till andra i ens bostadsområde. Inga bilpooler finns i Avesta eller Krylbo idag men kommunen bör uppmuntra till detta.

För att minska bilåkandet och uppmuntra till cykling och gång ska den fysiska utformningen bli syfta till en tätare, trevligare och varierad bebyggelse. Åtgärdsförslag för detta finns under rubriken Stadsbild och bebyggelseutveckling.

Åtgärder i korthet

- Kommunen ska uppmuntra bilpooler att komma till Krylbo ekostadsdel och ha en informationskampanj.
- Kommunen ska se över möjligheten till flerskydd och attraktivare utformning av hållplatserna.
- Se även rubriken Stadsbild och bebyggelseutveckling.

Klimatanpassning och klimatpåverkan

Inom vårt geografiska område kan vi förvänta oss längre perioder med hetta och häftigare skyfall, med tillhörande översvämningar i dagvattensystem och mindre vattendrag. Enligt de beräkningsmodeller som finns idag verkar det däremot inte som att Dalälven

kommer att drabbas av värre översvämningar men redan idag måste man, vid planering av ny bebyggelse längs älven, ta hänsyn till vattenflöden och skredrisker. Krylbos dagvattensystem är så väl tilltaget att det bedöms klara högre flöden.

Stadsmiljöer lagrar oftast värme i byggnader samt hårda markmaterial och därför förstärks effekten av högre temperaturer där. På nätterna utsöndras den lagrade värmen och därför kyls inte stadsmiljöer ner lika snabbt som i omlandet. Det här innebär att barn, äldre och sjuka inte får chansen att återhämta sig natetid. De stora hårdgjorda ytorna med asfalt, plattor och sten gör också att mer dagvatten produceras där än i naturen.

Ett relativt enkelt sätt att jämma ut temperaturen i en stadsmiljö är att värna om träd och annan grönska. Träden erbjuder skugga samt skydd mot skadligt UV-ljus och alla växter har dessutom en kylande effekt samtidigt som de förbättrar luftkvaliteten och minskar dagvattenmängderna. Gröna tak samt vegetationsklädda husväggar har också denna positiva effekt.

Stadsmiljöer är en stor utsläppskälla när det kommer till växthusgaser. Det som framför allt bidrar till utsläpp är energianvändning i bostäder och andra byggnader samt biltrafiken och andra transporter.

Krylbo ska naturligtvis ha en så liten effekt på klimatet som möjligt och åtgärder för att uppnå detta finns under rapportens övriga rubriker. Det handlar framför allt om åtgärder som minskar förbrukningen av varor, transporter av varor och människor samt energiförbrukning.

Åtgärder i korthet

- Vid planering av ny bebyggelse i närheten av Dalälven eller andra vattendrag ska risken för översvämning och skredrisk noga beaktas.
- I Krylbo stadsmiljö ska träd och annan grönska värnas och gynnas för en temperaturutjämnande effekt och minskning av dagvattenproduktionen.
- Åtgärdsförslag för att minska Krylbos klimatpåverkan finns under övriga rubriker.



Vid all slags planering i Krylbo måste skredrisken längs Dalälvens stränder beaktas.

STADSBILD, BEBYGGELSE-UTVECKLING OCH UTPEKADE DELOMRÅDEN

Krylbo har en intressant, varierad arkitektur med en blandning av bebyggelsetyper från olika tidsperioder. Stationsbyggnaden och tingshuset är båda byggnadsminnesmärkta och här finns också vackra villor från början av 1900-talet samt flerfamiljshus i jugend- respektive funktisstil. Även bebyggelse av senare datum visar fina arkitektoniska kvaliteter. I Krylbos utkanter ligger de båda äldre villaområdena Svartbro och Brogård, till stor del utformade efter trädgårdsstadsideal. Liknande områden finns också inne i själva Krylbo.

Under den inledande medborgardialogen har många påpekat att en del av bebyggelsen i Krylbo är förfallen och bör åtgärdas. Tyvärr är det svårt att komma till rätta med den här typen av problem när byggnaderna inte är kommunens egna. Det ska vara mycket stora problem för att kommunen ska ha laglig rätt att ställa krav på åtgärder och den nivån är det inte idag. Däremot kan kommunen genom egna åtgärder i omgivningen påbörja en positiv trend i orten och förhoppningsvis på sikt, när ekonomi finns, locka med även privata fastighetsägare. Redan idag pågår föredömlig upprustning av en del av Krylbos byggnadsbestånd och privata fastighetsägare gör stora investeringar längs bl a Stationsgatan. Kommunen ska, i den mån man har möjlighet, på olika sätt underlätta för starka, långsiktiga fastighetsägare i Krylbo. Kommunen ska också fortsätta att försöka få till en dialog med stora fastighetsägare kring långsiktiga planer och skötsel.

Strategi för bebyggelseutveckling

Krylbo har en relativt gles bebyggelse och det kan vara en fördel bl a när det gäller möjlighet att anordna grönområden och ytor för rekreation. En något tätare bebyggelse skulle dock ge ett bättre underlag för handel, kollektivtrafik, miljövänligt samåkande/bilpooler och kommunal service av olika slag. Samtidigt är det viktigt med en balans för om bebyggelsen blir allt för tät, på bekostnad av grönområden, blir trivselsnämre och invånarna är då mer benägna att resa från stadsdelen på sin fritid. Om Avestas invånarantal ska växa, i enlighet med projektet Avesta 2020, är det bra om en del av dessa nya kommuninvånare kan få möjlighet att bo i Krylbo.

I programmet föreslås ett antal platser för ny bebyggelse och det handlar om såväl förtätning i den befintliga bebyggelsen som helt nya bostadsområden.

Det kan vara värdefullt om så mycket som möjligt planeras och byggs centralt till en början, så att ett tydligare centrum i en utvecklad småstad kan bli resultatet i en nära framtid. Krylbo har en resurs i järnvägen, som tas tillvara på ett bra och miljövänligt sätt om det byggs nära stationen. Ska till exempel studenter lockas att bosätta sig i Krylbo är det dels bra om de kan bo nära stationen och dels viktigt att det finns ett litet trivsamt centrum med service. Det bästa är alltså om en förtätning sker först, innan ny mark tas i anspråk för bebyggelse, men eftersom programmet är att betrakta som långsiktigt bör man ändå redan nu tänka på hur Krylbo kan växa i framtiden. I söder och väster ansluter Krylbos bebyggelse mot industri- mark och i norr möter lasarettet och järnvägen. Det innebär att den enda möjliga utvecklingsriktningen är öster om älven. All ny bebyggelse ska vara rela-

tivt småskalig, varierad och ”trevlig”. Träfasader ska användas mer än idag och även puts som variation. Om alla föreslagna platser inklusive norra Isaksbo bebyggs i enlighet med förslagen bildas ca 630 nya bostäder plus handel i bottenvåningarna i centrala lägen. Norra Isaksbo är dock inte ett realistiskt alternativ på kort sikt och om det området räknas bort uppnås ca 450 nya bostäder plus handelslokalerna.

Projektgruppen ser helst att det tillkommer både villabebyggelse och småskalig flerbostadsbebyggelse. För att så många som möjligt ska få möjlighet att bo stationsnära föreslås flerbostadshus i flera lägen nära stationen. Planering för spårnära bebyggelse kräver dock alltid noggranna undersökningar, beräkningar och analyser med anledning av buller, vibrationer och säkerhetsaspekter.

Avesta kommun har, som en del av Avesta 2020-projektet, gjort en enkätundersökning bland villaägare i åldrarna 60 – 75 år för att få reda på hur de helst vill bo. Resultatet visar att av de som kan tänka sig att flytta från sin villa vill de flesta bo i en trea i markplan centralt men ändå nära naturen. Det ska helst vara uteplats eller inglasad balkong och så ska bostaden ligga i ett lugnt och tryggt område nära vatten. Utifrån dessa kriterier bör Krylbo kunna fungera bra för seniorbostäder.

Lämpliga samlingslokaler

Under den inledande medborgardialogen har flera efterfrågat lokaler för samling av olika slag. Man har särskilt nämnt lokaler för föreningsmöten, aktiviteter, kreativt skapande, mötesplats för äldre invandrare och samlingslokal för muslimer. Med andra ord ett allaktivitetshus.

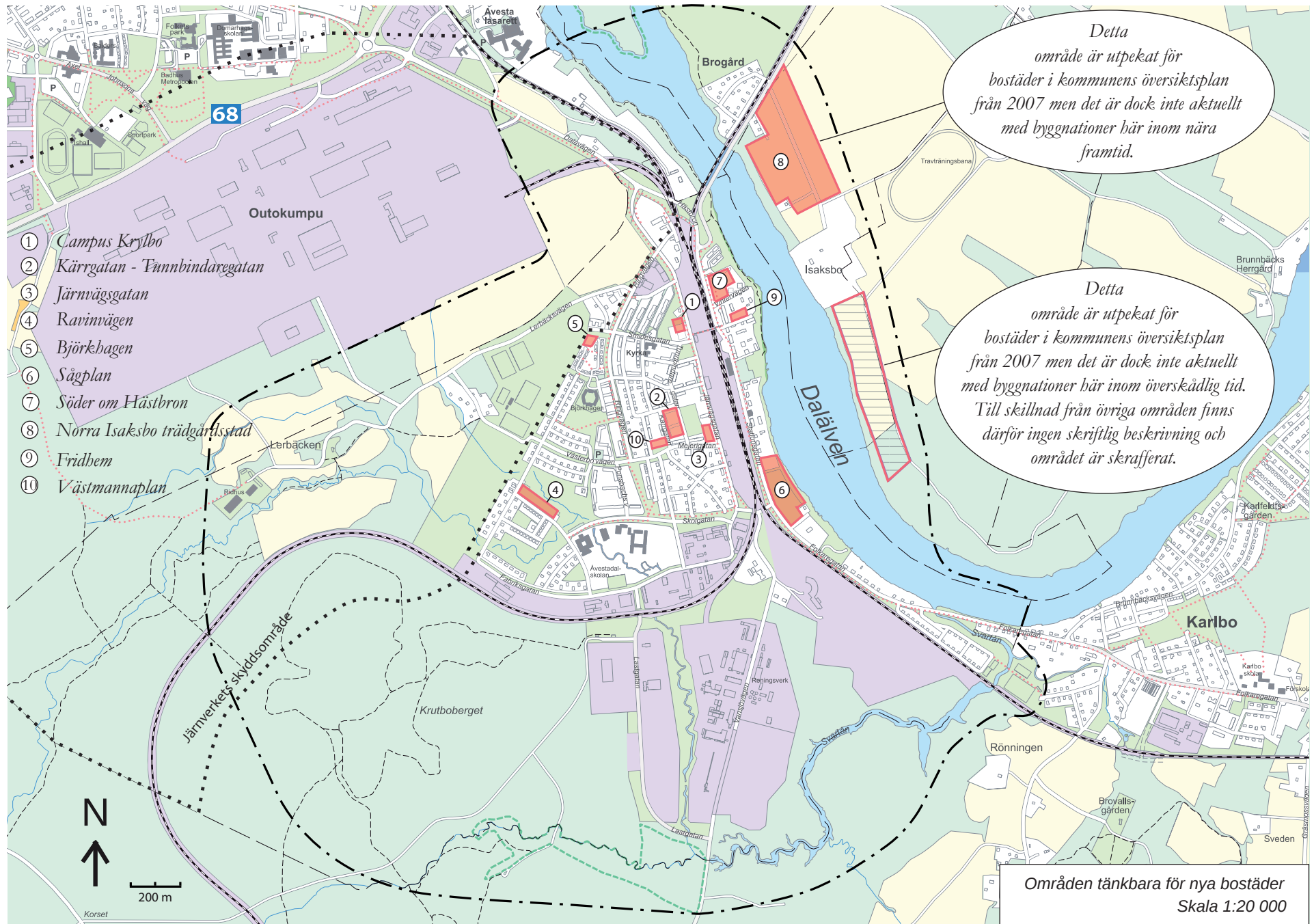
Projektgruppen vill här gärna lyfta fram den gamla mejeribyggnaden på Mejerigatan. Den vackra tegelbyggnaden har stora, ljusinsläppande, spröjsade fönster och inuti byggnaden finns öppna ytor lämpliga för all typ av samling och kursverksamhet. Byggnaden har nya ägare och de har påbörjat en omfattande renovering. Ägarna är positivt inställda till ett brett nyttjande och tar gärna emot förslag. Byggnaden skulle t ex vara fantastisk för undervisning av kultur- och konstrelaterade ämnen. Kommunen skulle också, i samarbete med församlingar, företagare och föreningar, kunna anordna språkcafé, matlagningskurser, bo-skola, syjunta, pysselkvällar med mera.



Det vackra gamla Mejeriet i Krylbo renoveras just nu och kan i framtiden vara lämplig för en hel rad användningsområden.



Småskaliga flerbostadshus av trä föreslås för Krylbos utveckling. Här ett exempel från Varberg.





En del av tilltänkt framtida bostadsbebyggelse inlagd i kommunens 3D-modell. Området norr om Isaksbo är inte aktuellt i dagsläget men finns ändå med för att man ska kunna se hur det skulle kunna bli vid en exploatering längre in i framtiden. Den nya gång- och cykelbron över Dalälven är inte heller aktuell i dagsläget men redan nu bör man säkerställa att dagens planering och nybyggnationer inte försvårar för framtiden.

Centrum med attraktivitet

Krylbo har ett otydligt centrum idag med butiker, serveringar med mera utspridda över ett stort område, med järnvägen och trafikerade gator som barriär tvärs igenom. Krylbo skulle sannolikt kunna få mer service om det fanns ett centrum som hängde ihop och var mer trivsamt. För att attrahera nya boende och företag behövs ett centrum värt namnet. Föreslagen centrumutveckling bör börja mycket snart och kan sedan pågå under några decennier i takt med att Krylbo samhälle växer samtidigt. Trevliga allmänna ytor med torg, parker och gemensamma bostadsgårdar har också en stor betydelse för integration, hälsa och social sammanhållning.

Stadsmässighet

Centrala Krylbo föreslås få en mer stadsmässig utformning på så sätt att de offentliga rummen, såsom gator och torg samt parker, får en mer bearbetad utemiljö. Till det hör, att inom vissa områden, utveckla platser till små torg och låta vissa gator få en mer intim och ombonad karaktär. Några gator kan på sikt få mer bebyggelse längs med för att öka stadsmässigheten. Dessutom kan centrala parker och torg bebyggas till viss del i ytterkanterna med småbyggnader för att ytterligare öka stadsmässigheten.

Ett centralt område som inte är alltför stort har avgränsats och här föreslås hur det kan utvecklas med platsbildningar och stråk (se s 24). Det omfattar en sträcka på ca 400 meter i nordsydlig riktning på båda sidor om järnvägen. På den västra sidan föreslås två parallella stråk så att man kan gå runt på den sidan och inte behöver gå fram och tillbaka. Det blir totalt sett inte mer än 300 meter brett inklusive båda sidor

om järnvägen. En satsning på de offentliga rummen här kan ge fastighetsägarna en ökad möjlighet att utveckla sina fastigheter så att centrum utvecklas positivt.

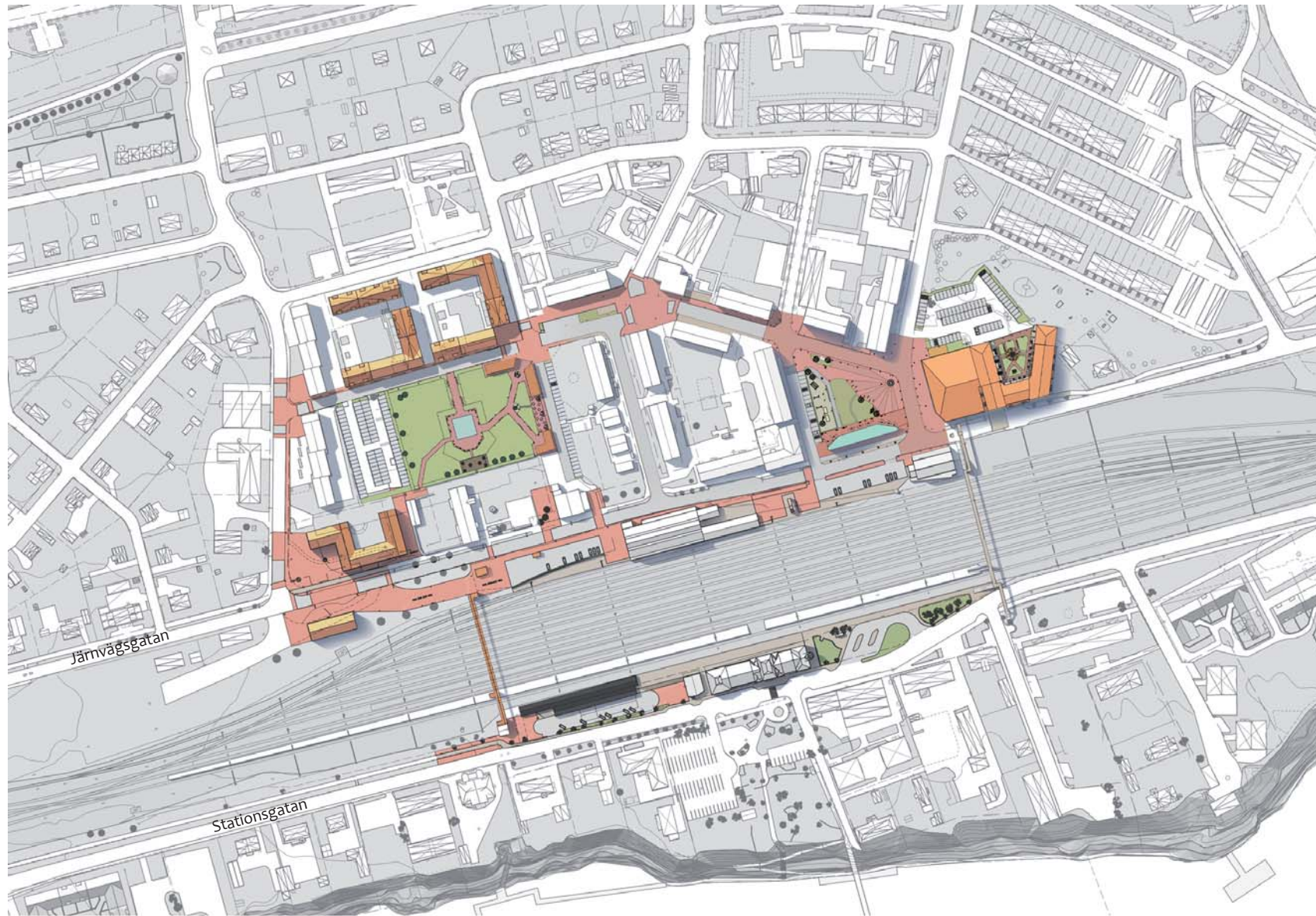
Knyta ihop öst och väst

En av dagens utmaningar är att knyta ihop östra och västra Krylbo. Det gäller både centrum och Krylbo i stort. Övergången över järnvägen bör därför ägnas stor omsorg så att den blir bekväm, attraktiv, trygg och tillgänglig. En utbyggnad av Konsum på sikt och en påbyggnad som möter gående på bron är ett sätt. Bron kan då få en ännu mer central plats och få trappor och hiss inomhus. På östra sidan bör bron också

få en hiss och kan på längre sikt med fördel kompletteras med mindre lokaler för servering eller butiker. Gångbron bör också rustas upp och förses med ett tak så att den alltid är en framkomlig och bekväm länk mellan centrumdelarna. På det viset känns den mycket kortare.

En andra gångbro, som kan knyta ihop centrum på ett värdefullt sätt, föreslås söder om stationen. Den placeras i anslutning till den lilla tornformade byggnaden vid slutet av det gamla perrongtaket och där ligger den bra av flera skäl. Ett skäl är att den är förhållandevis nära stationen och skulle kunna utgöra en planskild gång till perrongen. På båda sidor om bron skulle det också gå att ordna infartsparkering för cyk-





Centrala Krylbo behöver knytas ihop bättre och få en mer stadsmässig utformning. Det röda symboliserar ytor med en mer allmän karaktär och arbetad markbeläggning. Det betyder alltså inte att markbeläggningen är röd. Färglagda hus utgör en del av programmets föreslagna ny-, om- eller tillbyggnationer.

lar och bilar. Med en extra bro kan centrum bli betydligt mer helt och ett centrum där man kan strosa runt utan att behöva gå tillbaka samma väg man kom. Bron är placerad så att den inte ska störa Tingshuset eller hamna för långt från perrongen.

Fler verksamheter och aktiviteter

Ett sätt att få centrum att blomma upp lite extra är att blanda så mycket verksamheter som möjligt. Alla verksamheter som finns i centrala Krylbo ska därför helst vara kvar och kompletteras med fler. Genom att anlägga mindre torg i västra delen av centrum kan torghandel av olika slag förekomma och berika handeln och stadslivet. Det blir inte i första hand en konkurrent till övrig handel utan ett komplement som drar fler kunder. Det kan också vara speciella marknadsdagar och andra evenemang som drar kunder till centrum från flera håll och sätter Krylbo på kartan.



Krylbo har redan idag lite av en återbruksprofil.

Det är inte meningsfullt att konkurrera med Avestas handel med samma utbud. Det som skulle kunna fungera i Krylbo är en ekologisk profil med återanvändning och varor från trakten. Det kan vara närod-lade grödor eller hantverksprodukter och renoverade föremål. Loppisen kunde utvecklas och kombineras med torghandelsloppis vissa dagar, öppen privatförsäljning, auktioner, klädbytardagar, prylbytardagar med mera (Prylbo). Det kan kombineras med konst och konsthantverk i olika former och med torghandel för frukt och grönt. Kanske kan Krylbo husera en återvinningsfestival med fest, uppträdanden, prylbytarmarknad och utdelning av återvinningspris.

Om "Ånglokets dag" utvecklas kan det bli en familjefest där tågentusiaster och vanliga barnfamiljer blandas i olika verksamheter. Museitåg och modelljärnvägar väcker lätt en fascination i alla åldrar och runt om i världen lockar också teaterföreställningar med tåg



Programmet bör ge förutsättningar för mer folkliv.



Smidesparken är fin men lite väl instängd. Det finns idag ingen visuell kontakt mellan Coop Konsum och de närliggande butikerna på Kapellgatan.

som tema. Rundturer i minitåg likaså. Dessutom kan det vara en marknad för modelltåg och tillhörande saker. Kanske kan det utvecklas till en mässa där man köper och säljer nya och begagnade modelltåg samt andra modellsaker. Andra förslag på aktiviteter finns under rubriken "Kultur, identitet och evenemang"

Eftersom Krylbo antagligen kommer att växa relativt långsamt föreslås en etappvis satsning inom det framtida centrumområdet som här pekats ut. Det mest logiska är att börja satsa på området närmast stationen, gångbron och området kring Konsum. Det kan bidra till att knyta ihop de två centrumhalvorna och få dem att förstärka varandra. Med ett parktorg som utvecklas vid Smidesparken kan den västra sidan få en mer stadsmässig centrumbildning, som sedan kan utvecklas söderut med tiden.

Stationsområdet

Krylbo har en mycket vacker stationsbyggnad men en inte helt fungerande stationsmiljö. Ett problem är att den intilliggande infartsparkeringen inte räcker till. Ett annat är att stationen ligger på den östra sidan av Krylbo och därmed inte är så tillgänglig för majoriteten gående och cyklande. En vidgad syn på stationsområdet är att koppla ihop det med en del av stråket längs Järnvägsgratan och se till att infartsparkeringar med mera kan spridas till båda sidor om spåren. I nordsydlig riktning bör det sträcka sig från gångbron och ner till Tingshuset, lika långt på båda sidor om spåren.

Områdets funktioner

Stationsområdet öster om järnvägen är smalt och förhållandevis bebyggt. I norr är gångbron en viktig del av stationsområdet och den bör, om möjligt, göras mer tillgänglig med hiss och förses med ett tak. Det kan, på sikt, med fördel dockas lokaler till bronns övre del så att avståndet till andra sidan upplevs så litet som möjligt.

Busstorget skulle behöva bättre tillgänglighet till stationshuset. Ett tak skulle kunna leda mellan stationshuset och trappan till bron, utmed det närmaste spåret. Viktigt är att taket utformas så att det harmonierar med stationshuset.

Cykelparkering med låsmöjligheter föreslås under det gamla kulturmärkta perrongtaket där det också bör finnas bra belysning, en pumpstation för cykeldäck och tillgång till några hyrcyklar eller lånecyklar. Den intilliggande byggnaden, gamla postsorteringen, föreslås rivas för att ge plats för en utökad infartsparkering. Det kräver dock först tillstånd från länsstyrelsen

eftersom hela fastigheten Krylbo 9:2 utgör skyddsområde för stationshuset som är byggnadsminne.

För att verkligen tillgodose behovet av bilplatser och cykelplatser samt öka tillgängligheten till stationen rent allmänt föreslås en sydligare gångbro också, vilket har beskrivits under rubriken "Centrum med attraktivitet". Bron kan ha direkt nedgång till perrongen samt till respektive sida om järnvägen. Även gästerna till Ting1903 Bed & Breakfast skulle ha fördel av en bro, då de skulle kunna strosa runt i centrum på ett enklare sätt. Bil- och cykelplatser föreslås alltså även

på den västra sidan om järnvägen, i anslutning till broarnas nedgångar.

Området mellan järnvägsstationen och spåren skulle kunna smyckas med t ex stora blomsterlådor för att ge tågresenärerna en vackrare vy från perrongen och ytterligare framhäva den vackra stationsbyggnaden.

Befintlig gångbro samt det gamla perrongtaket är statliga byggnadsminnen enligt förordning (2013:558), vilket innebär att ändringar kräver tillstånd från Riksantikvarieämbetet.



Under det gamla byggnadsminnesmärkta perrongtaket föreslås en organiserad cykelparkering. Gamla postsorteringen föreslås rivas och ge plats för bilparkering till tågresenärer.

Stationshuset

Idag hyser stationshuset det trevliga Café 56 som är en spännande tidsresa. Utöver caféet saknas dock många funktioner som man förknippar med ett modernt resecentrum. För trafikanterna vore det bra med informationstavlor för samtliga trafikslag (tåg, ersättningsbussar och länsbussar) så att väntande och byten görs bekvämt. Ett större, bekvämare väntrum bör öppnas upp med fler stolar och även bord, för t ex den som vill passa på att jobba i väntan på tåget. Väntrum bör finnas även i den norra gaveln så att bussresenärer kan stå inne och vänta nära hållplatsen. Självklart är det även viktigt att alla förändringar resulterar i en ekonomiskt hållbar helhet.

Här bör också en enkel turistinformation finnas för att underlätta för turister och samtidigt marknadsföra kommunen. Det bör också finnas information om Krylbo ekostadsdel. Informationen kan vara helt automatiserad med t ex växlande bilder på skärmar.

Stationen skulle i framtiden även kunna innehålla vandrarhem (om det går att lösa säkerhetsmässigt utan att förvanska kulturmiljövärden), studentrelaterade verksamheter, samlingslokaler, gallerier, konstupställningar, kontor och olika typer av handel. Det vore också trevligt om någon (caféet?) ville satsa på ett kylställ med dryck, matiga smörgåsar, ekofrukt mm för att det ska finnas något ätbart när caféet håller stängt. I södra gaveln kanske någon så småningom vill hyra lokal för en cykelverkstad, eftersom läget skulle vara bra med hänsyn till cyklande pendlare och andra miljömedvetna Krylbobor. En ny detaljplan bör tas fram för stationen och planen bör medge alla dessa ändamål, under förutsättning att erforderliga riskutredningar visar att det är lämpligt.



Järnvägsstationens fasader består av rött tegel samt grå putsytor. Putsen var från början ljusgrå men den har mörknat och missfärgats med åren.



Det behövs gott om parkeringar i anslutning till stationen för att det ska fungera på ett tillfredsställande sätt. I anslutning till tågvägar är det ofta överfullt med bilar inom området.

Järnvägsstationen behöver en grundlig rengöring och effektbelysning för att den ska komma till sin fulla rätt. Fasaden var t ex från början ljusgrå och tegelröd. Åtgärder bör också göras för ett bättre inomhusklimat, eftersom byggnaden nu upplevs kall på vintern och varm på sommaren. Stationshuset är byggnadsminne enligt 3 kap Kulturmiljölagen (1988:950) och ändringar kräver därför länsstyrelsens tillstånd.

Det lilla tegelhuset i Stationsparken

I stationsparken, invid lekplatsen, ligger ett litet tegelhus som arkitektoniskt bildar en enhet med stationshuset. Huset har stått i princip oanvänt under många år men har tidigare fungerat som bl a tvättstuga, stationsarrest och rum för parklekverksamhet. Det är viktigt för områdets helhetsintryck att byggnaden kan vara kvar samt få en användning och just nu påbörjas därför en renovering av tak och skorsten.

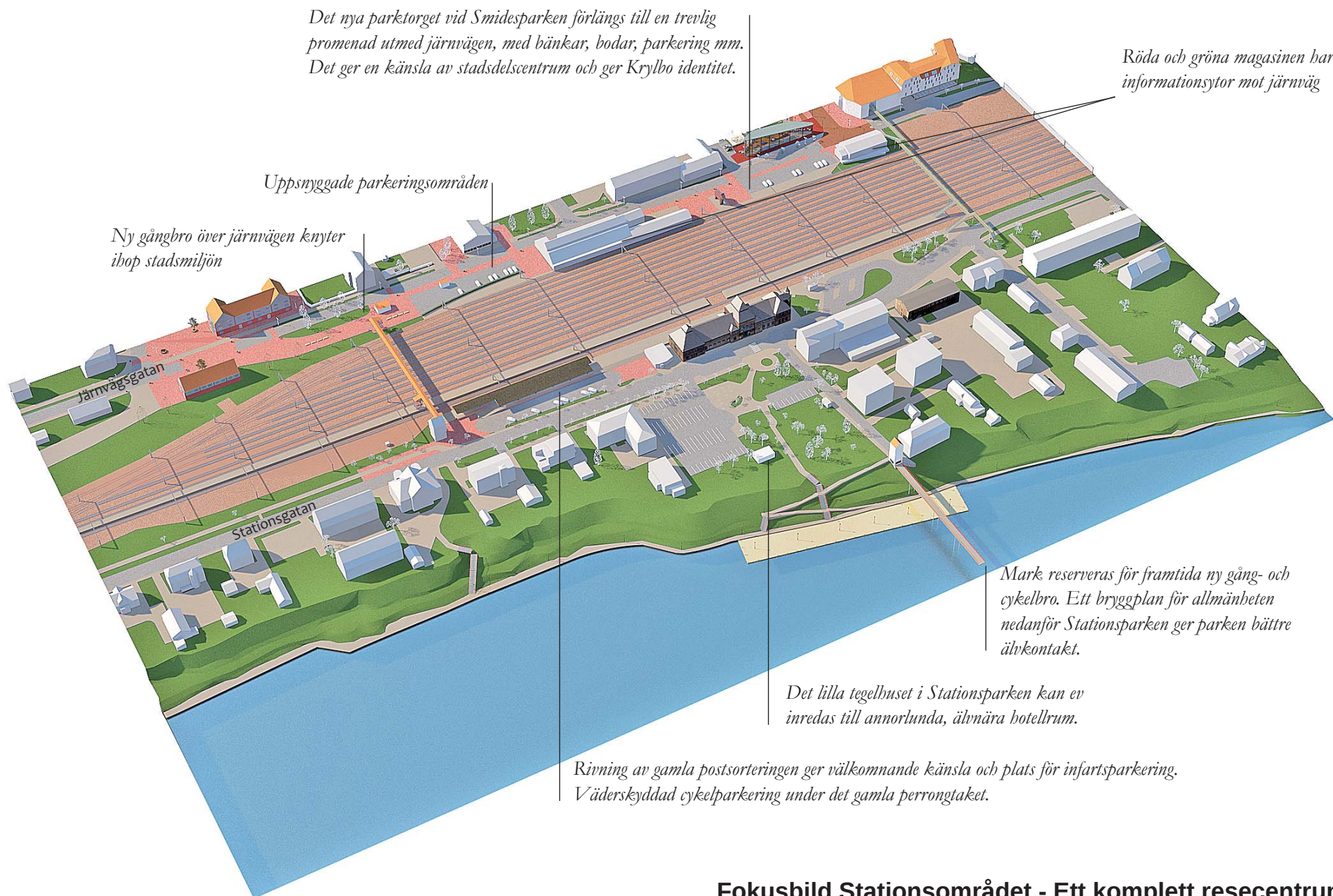


Om det finns en intresserad entreprenör skulle det lilla tegelhuset i Stationsparken t ex kunna inredas och hyras ut som älvnära, annorlunda "hotellrum" i framtiden.

Byggnaden kan även i framtiden användas för lek- och parkrelaterade ändamål men den kan också få en ny spännande användning efter nödvändig detaljplaneändring. Om intresse finns hos någon rumsuthyrande entreprenör skulle byggnaden kunna "piffas till", inredas och hyras ut dygnsvis till turister som ett eget älvnära "hotellrum" mitt i parken. Man skulle t ex kunna titta på hur Västerås kommun har möjliggjort "Hotell Hackspett", vilket är en trädkoja högt upp i en av Vasaparkens ekar, eller "Hotell Utter In" som är beläget på en flotte i Mälaren.

Hotell Utter Inn ligger på en flotte i Mälaren och Hotell Hackspett i Västerås består av endast en liten trädkoja högt upp i en av Vasaparkens ekar. Konstnären Mikael Genberg ligger bakom båda projekten.





Fokusbild Stationsområdet - Ett komplett resecentrum

Området kring Coop Konsum och Campus Krylbo

Krylbo har en fördel i att ha en livsmedelshall centralt i samhället. Den är också väldigt strategiskt placerad och därmed är den väl värd att värna om och utveckla. Om Krylbo i framtiden växer och får fler invånare kommer troligen även butiken att behöva växa.

Utbyggnad, påbyggnad

Konsum föreslås få möjlighet att öka sin butiksyta och att det ovanpå byggs fler butiksytor och ett studentcampus. Det strategiska läget kan då utnyttjas till att ge den västra sidan av Krylbo en kommersiell tyngdpunkt som också kan utformas som ett centrum med minigalleria och ett stadstorg för handel med mera. Med en påbyggnad i detta läge syns det från många håll att Krylbo har fått ett utökat centrum, vilket



Området utanför Coop Konsum behöver ”piffas till” och utvecklas till ett stadsdelscentrum

ket blir indirekt marknadsföring riktad mot resenärer på förbipasserande tåg.

Konsum kan få några meter extra butiksyta i alla riktningar om man önskar det och det blir sammanlagt en stor extra yta. Lastintaget kan förslagsvis placeras under tak mot norr. Bredvid Konsums entré kan det vara en entré till det övre planet där gångbron möter och där det kan finnas butiker eller caféer och studentbostäder med campus.

Campuset kan innehålla gemensamhetsutrymmen där studenterna kan umgås i form av entrélounge och liknande utrymmen med pentry och betalautomater för drycker och smörgåsar etc. Där kan material från universitet och högskolor exponeras och distribueras i hyllor, ställ, anslagstavlor och liknande. Det skulle också kunna vara ett eller ett par grupp rum för studier och grupparbeten. Dessa rum skulle också kunna ha TV-länkar till olika universitet och högskolor för distansundervisning och examinationer/tentamen.

Studentbostäderna planeras få en upphöjd gård så att extra parkeringar kan anordnas under utan att det blir för stora synliga p-tytor. Gården är öppen åt väster så att den blir ljus på eftermiddagar och kvällar. På det viset skyddar bebyggelsen gården från bullret i öster. Med varierade hushöjder kan studentcampus komma upp lite i höjd men ändå kännas småskaligt. Som högst föreslås fyra våningar ovanför parkeringsytan. Översta våningen är då en vindsvåning med ett stort tak som syns tydligt från tåget. Byggnaden beräknas kunna hysa ca 55 studentlägenheter.

Stadsparktorg vid Smidesparken

Smidesparken är en grönskande oas som dock tyvärr uppfattas som väldigt sluten. Hög vegetation i ytterkanterna stänger visuellt av sikten mellan platsens olika butiker och restauranger, vilket försämrar möjligheterna för en samordnad, blomstrande handel. Programmet föreslår att parken omarbetas till ett parktorg som markerar centrumet på den västra sidan av järnvägen. Parktorget ansluter till såväl Coop Konsum i norr som andra butiker och restauranger i söder och till gröna magasinet i öster. Dessutom är det här som bron över järnvägen landar, vilket ger en extra central status.

Det är en stor yta och en betydande del av parken och parkträden behålls därför. I norr föreslås plattläggning så att det blir en ordentlig torgyta som sträcker sig fram till Konsums butiksfasad, till gröna magasinets fasad och ner en bit i nuvarande park. Utmed östra kanten föreslås en glaspaviljong (”Växthuset”) som avgränsar torget och som kan innehålla butiker och serveringar. Det ansluter också till hur platsen var inramad tidigare. För att ge torget status föreslås en strategiskt placerad klockstapel som kan vara ett soldrivet ur och samtidigt ett solur.

Om torget lockar till vistelse bidrar det till liv och rörelse. Torghandel och andra verksamheter kan därför pågå på detta torg. Parken som är kvar ihop med torget kan innehålla lekredskap så att barnfamiljer kan uppehålla sig på torget. Man skulle också kunna ha vår-, höst- och julmarknad där.

Den idag slutna Smidesparken öppnas upp till ett parktorg. Här samsas yta för torghandel med grönska och lekyta. En klockstapel, som kan vara ett soldrivet ur och samtidigt ett solur, fungerar som landmärke.

Coop Konsum får möjlighet till större yta i framtiden och en våning till för ev mer handel och student-campus.

Studentbostäder med ca 55 lgh ovanpå bef. parkering. Upphöjd innergård för studenterna.

Glaspariljongen "Växthuset" bildar en ny samlingspunkt där en kiosk tidigare har legat.

Tillgänglig gångbro med nedgång till mitt-perrong. Bron fortsätter in i det nya centrumbuset, vilket även möjliggör hiss.

Fokusbild Coop Konsum och Campus Krylbo - Ett utvecklat stadsdelscentrum

Stråket mellan Järnväggsgatan och järnvägsspåren

Under den inledande medborgardialogen var det väldigt många som valde att yttra sig om det stråk som går från Konsum i norr till viadukterna i söder och avgränsas av Järnväggsgatan i väster och järnvägsspåren i öster. Området innehåller bl a de gröna och röda magasinerna, vilka Krylboborna menar skämmer västra Krylbo i det fysiska skick de är idag. Området, som är privatägt, består också av några odefinierade parkeringar och vildvuxna ytor. Järnvägen upplevs idag som en barriär i Krylbo. Verksamheter mellan Järnväggsgatan och järnvägen skulle bidra till att knyta ihop Krylbo visuellt och ge mer liv och rörelse längs Järnväggsgatan.

Trafikverket kommer under åren 2015 – 2016 att ta fram en järnvägsplan för ombyggnad av Krylbo bangård, men kan i dagsläget inte svara på om det här stråket kommer att behövas för ombyggnationen. Trafikverket kommer dock enligt uppgift att använda sin egen mark i största möjliga mån. Det innebär att de förslag som ges här i programmet är möjliga endast om marken inte behövs för järnvägens behov.

Bevarande

Varje byggnadsvolym i centrala Krylbo är av värde för att skapa en känsla av tätort med innehåll. Magasinsbyggnaderna bidrar till detta men de behöver få en rejäl upprustning för att upplevas som positiva inslag i bebyggelsen. Det är jättebra om de befintliga verksamheterna kan fortgå och dessutom kompletteras med flera. Närheten till järnvägsstationen och centrum gör att magasinsbyggnaderna borde vara användbara för en hel del olika verksamheter.

Kan det röda magasinet kanske fungera som lokal för idrottsrelaterade verksamheter, såsom t ex skatehall? Andra tänkbara användningsområden är lokal för mässor och event, auktioner, konferenser, fester mm. Det är alltid välgörande med historiska byggnader i en stadsmiljö men det är viktigt att de är någorlunda välskötta.

Stationsfunktioner

Järnväggsgatan ligger på den större sidan av Krylbo där de flesta bor. Det skulle bli minskat resande inom Krylbo om de flesta kunde angöra tåget från Järnväggsgatan. Därför föreslås infartsparkering för cyklar och bilar i anslutning till de två gångbroarna över spåren. För att öka tillgängligheten till tågen från den västra sidan föreslås också att broarna får nedgångar direkt till perrongen. Dessutom föreslås att informationstavlor med tågavgångar och bussavgångar på sikt sätts upp i anslutning till broarna. Infartsparkeringarna kan fungera som centrumparkering på helgerna.



Stråket mellan Järnväggsgatan och järnvägsspåren upplevs tyvärr inte positivt av Krylboborna idag

Skyltning mot omvärlden

Järnvägsområdet passeras av en stor mängd tågresenärer, som noterar vad som händer i Krylbo. Det gör att såväl affischering som nya byggnader kommer att noteras och diskuteras av dem som passerar, så att information sprids till ett stort antal människor. De sidor som vetter mot järnvägen på de båda stora magasinerna skulle således kunna göras till skyltplatser där reklam för Krylbos utveckling visas upp - kanske tillsammans med sålda reklamplatser till näringslivet.

Stadsmässighet

Järnvägsgrändens gata kan med fördel få betydligt mer bebyggelse utmed sig, om det är möjligt med avseende på Trafikverkets ombyggnadsplaner. En hel del mark bör dock reserveras för infartsparkering. Här föreslås också att en rad paviljonger, inspirerade från järnvägen, kan få växa fram med tiden. Paviljongerna kan innehålla kiosker, serveringar, offentliga toaletter, bussväntkurer beroende på framtida behov.

Programmet föreslår också att flera små torg/allmänna platser växer ut över Järnvägsgrändens gata på sträckan mellan Konsum och Mejerigrändens gata. På det viset försvinner karaktären av genomfartsväg och det blir en tydligare stadsgata. Det här förutsätter att den nya utfartsvägen till RV 68 har kommit på plats så att de tunga transporterna kan ske den vägen, alternativt via Västerboleden (se rubriken ”Infrastruktur och Transporter” på sid 53).

Den södra delen av området skulle kunna rymma handel eller kontor. Området ligger bra till ur bilttrafiksynpunkt, speciellt när nya tunneln under järnvägen blir klar. Kanske finns det till och med någon

handelsverksamhet som vill transportera varorna till butiken med järnväg.

Ett alternativ till handel och kontor skulle kunna vara en parkyta som vi här har valt att kalla ”Lokparken”. Tanken är att det ska finnas ett litet stickspår in i parken och att gamla ånglok från SKÅJ kan visas upp där vid lämpliga tillfällen. Parken kan i övrigt ha en ekoprofil och t ex visa upp ett antal av de svenska trädarterna på ett estetiskt tilltalande sätt.

Förtätning vid Kärrgatan - Tunnbindaregatan

Några av bostadshusen mellan Kärrgatan och Tunnbindaregatan står tomma sedan länge och enligt uppgift är det endast skal, eftersom inredningen har använts vid renoveringar av andra byggnader. Fastigheterna är dock inte kommunens och fastighetsägaren har inte gått att nå under medborgardialogen. Om inte husen rustas upp skulle platsen kunna passa bra för ny småskalig flerbostadsbebyggelse, där man lägger extra vikt på att få en varierad, trevlig, ekologisk utformning. Till skillnad från i dagsläget föreslås att bebyggelsen sluts mot Tunnbindaregatan, vilket ger plats för fler bostäder och en mer levande miljö med fler människor. Det blir också en mer stadsmässig struktur och den intilliggande Mosssparken ramas in på ett bättre sätt.

Knyta ihop stadsmiljön

I framtiden kan bebyggelsen vid Tunnbindaregatan spela en mycket central roll i Krylbo och bli en del av det nya utökade centrum. Om ny bebyggelse uppförs föreslås därför att markplanen mot Tunnbindaregatan reserveras för olika typer av lokaler, såsom samlings-



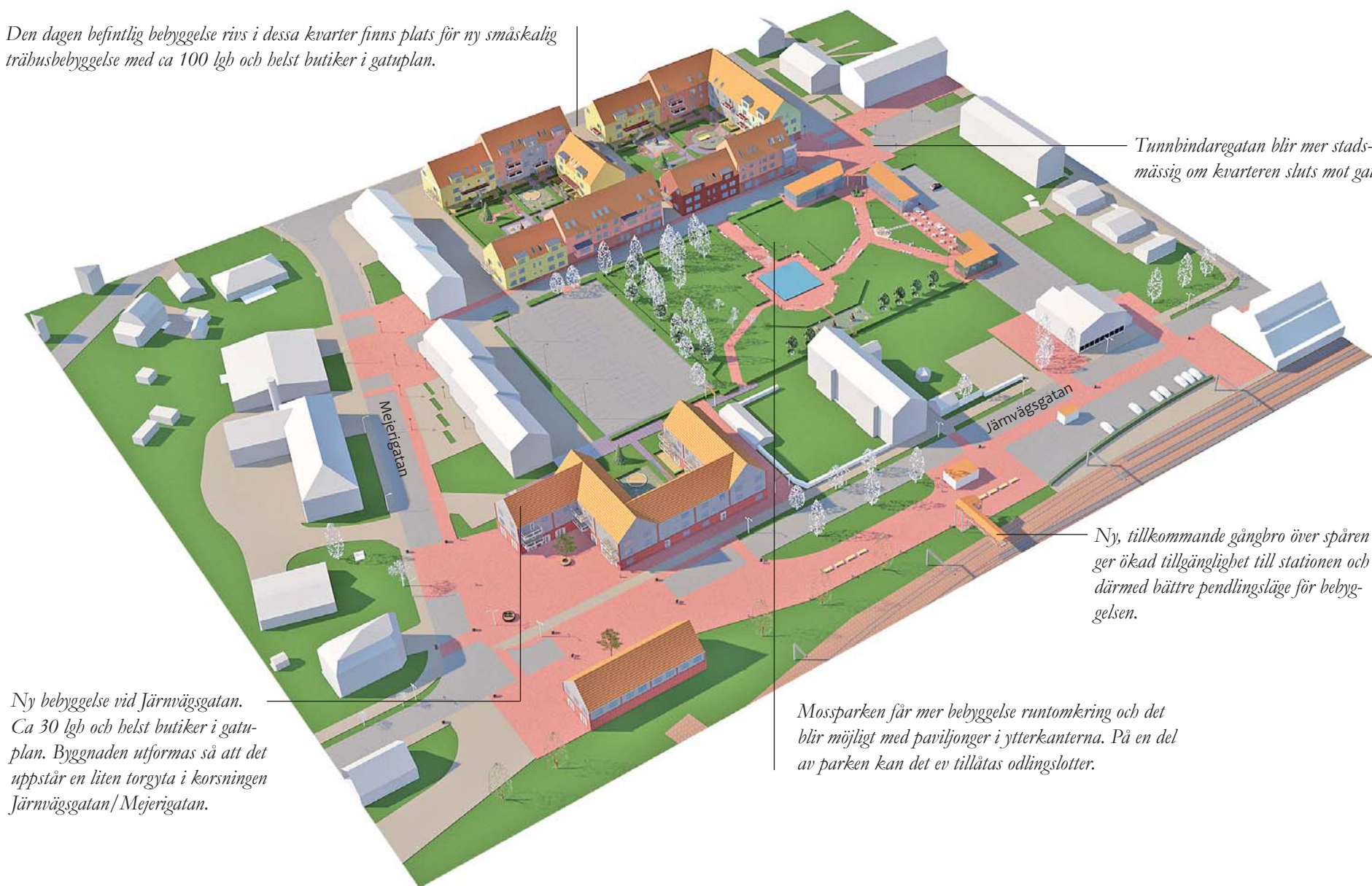
Tunnbindaregatan, med Mosssparken till vänster och bebyggelse till höger.



Bebyggelsen på Tunnbindaregatan och Kärrgatan har inte många hyresgäster idag.

Den dagen befintlig bebyggelse rivs i dessa kvarter finns plats för ny småskalig trähusbebyggelse med ca 100 lgh och helst butiker i gatuplan.

Tunnbindaregatan blir mer stadsmässig om kvarteren sluts mot gatan.



Ny bebyggelse vid Järnvägsgatan. Ca 30 lgh och helst butiker i gatuplan. Byggnaden utformas så att det uppstår en liten torgyta i korsningen Järnvägsgatan / Mejerigatan.

Ny, tillkommande gångbro över spåren ger ökad tillgänglighet till stationen och därmed bättre pendlingsläge för bebyggelsen.

Mosssparken får mer bebyggelse runtomkring och det blir möjligt med paviljonger i ytterkanterna. På en del av parken kan det ev tillåtas odlingslotter.

Fokusbild Kärrgatan - Tunnbindaregatan samt Järnvägsgatan

lokaler och butiker. Gatan blir då mer levande och centrum hålls ihop.

Den nya byggnadsvolym som föreslås i dessa två kvarter kan, förutom butiker i gatuplanet, innehålla cirka 100 bostäder. Byggnaderna kan företrädesvis uppföras i trä som ett led i att göra Krylbo till en ekostadsdel.

Stadspark med paviljonger

Mossparken kan göras mer användbar och tilltalande än vad den är idag. Mindre delar av parkens ytterkanter kan till och med bebyggas med paviljonger utan att det påverkar parken negativt. Tvärtom skapar det mer stadsmässighet utmed Tunnbindaregatan och ger parken en inramning. Med en genomtänkt planering kan parken upplevas som betydligt större och mer användbar än idag.

Under medborgardialogen har flera barn efterfrågat en ”djurpark” på offentlig plats i Krylbo. Projektgruppen tror inte att kommunen har möjlighet att driva en sådan men föreslår att lantbrukare/djurägare ska ges möjlighet att ta med djur vid speciella tillfällen, såsom t ex vid marknader, skördefestivaler o dyl. Mossparken skulle kunna vara ett bra ställe för den typen av verksamhet. Om en entreprenör är intresserad av att driva en mer permanent djurpark kan även det bli aktuellt och lämplig lokalisering tas då fram om/när det blir aktuellt.

En mindre del av Mossparken skulle också kunna upplåtas till bostadsnära odlingslotter. Mer om detta finns under rubriken ”Möjlighet till närodling/stadsodling” på sid 16.



Vid marknader, skördefestivaler o dyl kan djurägare ges möjlighet att ta med djur för uppvisning i t ex Mossparken.

Förtätning vid Järnvägsgatan

Vid korsningen Mejerigatan – Järnvägsgatan finns en ganska stor parkyta där tidigare flera bostadshus har legat. Parkytan nyttjas endast sparsamt och läget är mycket bra för framtida bostadsbebyggelse. Bebyggelsen föreslås få en utformning som gör att en liten allmän torgyta/samlingsyta bildas vid vägkorsningen. Om det i framtiden blir en kompletterande bro över spåren i södra bangårdsområdet kommer dessa nya lägenheter få ett mycket bra pendlingsläge. Det skissade förslaget rymmer ca 30 lägenheter plus plats för butiker i gatuplan. Kommunen äger inte marken.

Det går att bygga på ett trevligt och varierat sätt även när man vill få fram många lägenheter till en begränsad kostnad. I det här exemplet från Järsla Sjö i Nacka valde man bort ett ursprungligt förslag med storskaliga, monotona byggnader och satsade i stället på en varierad, småskalig arkitektur. Flera gamla industribyggnader inom området bevarades och vävdes in i den nya bebyggelsen. Området har ritats av Smideman Arkitekter AB och är mycket populärt.



Förtätning vid Ravinvägen

Vid Ravinvägen finns en rad enbostadstomter detaljplanerade sedan länge och dessa tomter är redan idag presenterade på kommunens hemsida. En allmänt positiv utveckling i Krylbo kan förhoppningsvis göra tomterna mer attraktiva. Ca 4-5 tomter för fristående enbostadshus alternativt 10 radhus beräknas få plats här.

Förtätning vid Björkhagen

Vid äldreboendet Björkhagen, längs de båda gatorna Solvändan och Månrundan, ligger idag små ”stugor” som fungerar som trygghetsboende för äldre. Gatorna kan troligtvis vid behov förlängas något och ge plats för ytterligare ca 3 bostäder.

Förtätning vid Fridhem

Längs Annexgatan fanns tidigare flera hus än idag och gällande detaljplan har, inom fastigheten Malmen 9, plats för två 4-vånings punkthus av samma storlek som vid Vintervägen. Efter planändring kan man även tänka sig en byggnad som sträcker sig längs gatan istället för punkthus. Idag är det på platsen en grönta. Platsens läge är mycket bra med endast 200 m till järnvägsstationen och 50 m till Dalälven. Det är också nära till hemtjänsten och platsen skulle därför kunna vara lämplig för trygghetsboende. De hus som tidigare fanns på platsen innehöll totalt 32 lägenheter.

Förtätning vid Västmannaplan

Västmannaplan är idag en liten grönta men en del av denna (fastigheten Härden 10) var tidigare bebyggd med ett flerbostadshus som innehöll 12 lägenheter. Gällande detaljplan har plats för ett tvåvåningshus.



De lediga tomterna vid Ravinvägen är belägna naturskönt i omedelbar anslutning till en bäckravין och mycket nära en annan.



En del av gröntan vid Västmannaplan var tidigare bebyggd.

Ny bebyggelse vid Sågplan

Det här området är idag en överbliven, halvt igenvuxen yta som tidigare har varit industrimark och senare kommunal snötipp. Läget är mycket bra för älvnära småskalig, varierad flerbostadsbebyggelse och bör vara attraktivt för t ex pendlare. Strandskyddslagstiftningen gör att det inte går att göra strandtomter och det är heller inte önskvärt. Istället bör området närmast stranden värnas för allmänheten och naturvärden. Programmet föreslår att Älvpromenaden förlängs från järnvägsstationen och förbi Sågplan. En nedgång här bör vara till nytta för såväl boende som andra kommuninvånare. Tyvärr finns det miljögifter i marken efter tidigare verksamheter och detta måste hanteras vid kommande planering och projektering. Skredrisk mot älven gör också att ett respektavstånd mot strandbrinken måste hållas. Slutligen måste byggnader placeras på ett sådant sätt att bullret från järnvägen påverkar bostadsrum och uteplatser så lite som möjligt. Planerad bebyggelse kan också komma att påverkas av hur Trafikverket placerar en ny viadukt under järnvägsspåren.

Utformning

Bebyggelse har i förslaget (sid 38) lagts ut hypotetiskt för att visa en lämplig skala på kvarter och hushöjder. Där redovisas tre kvarter som har en småskalig form och varierar i höjd mellan 2 och 4 våningar plus vindslägenheter. Kvarteren är slutna mot väster för att skapa stadsmässighet mot Stationsgatan och samtidigt skydda gårdsmiljön från buller. Gårdarna är öppna mot öster så att många får utsikt över älven. En farbar gångväg slingrar sig igenom bebyggelsen så att angöring kan ske med utryckningsfordon, sopbilar med mera.

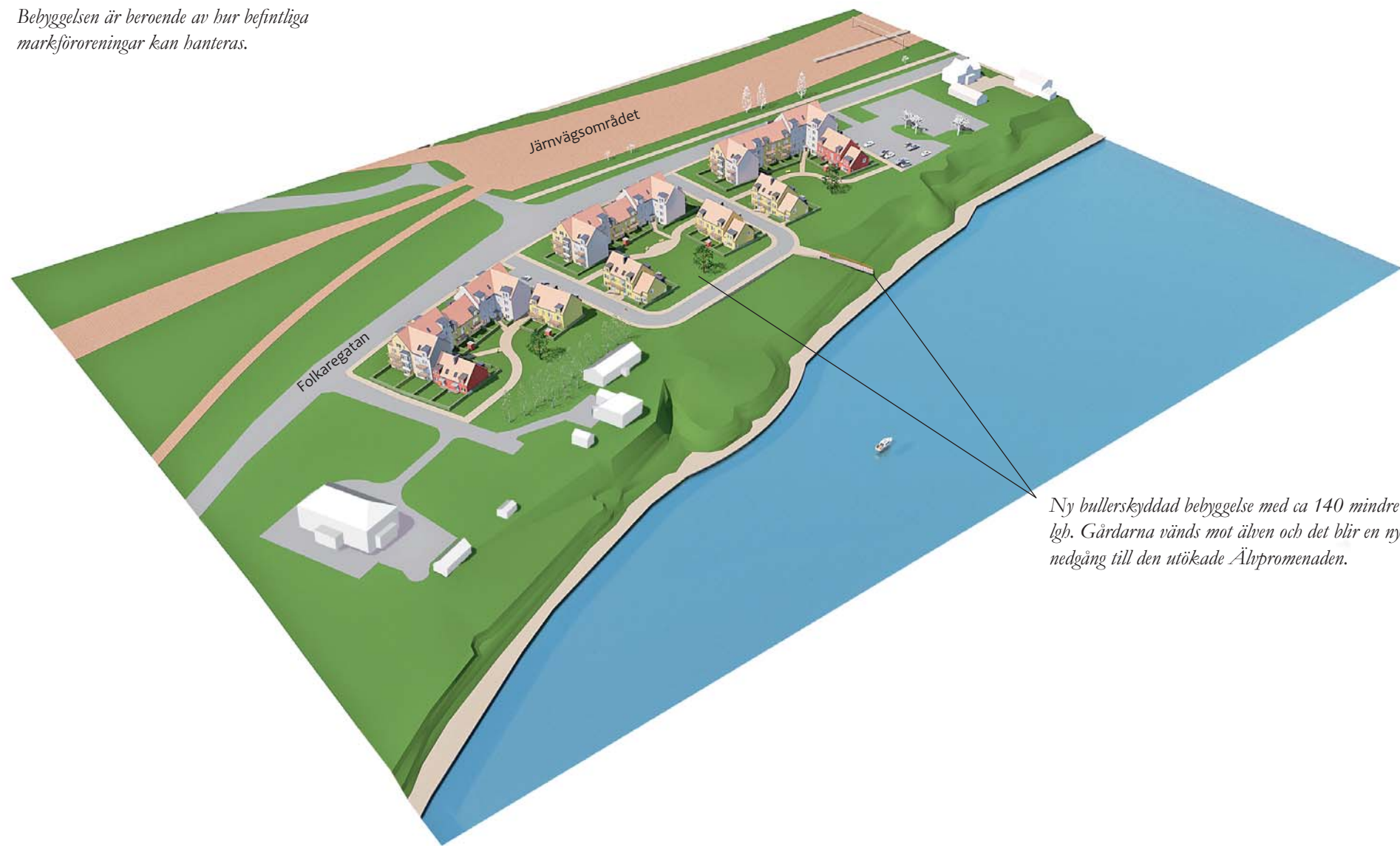


Sågplan har ett mycket bra läge invid Dalälven och järnvägsstationen. Området bjuder dock på en del utmaningar i form av bl a markföroreningar, järnvägsbuller och skredrisk.



Sågplan idag. En öppen yta och tät självuppkommen ungskog.

*Bebyggelsen är beroende av hur befintliga
markföroreningar kan hanteras.*



*Ny bullerskyddad bebyggelse med ca 140 mindre
lgh. Gårdarna vänds mot älven och det blir en ny
nedgång till den utökade Älvpromenaden.*

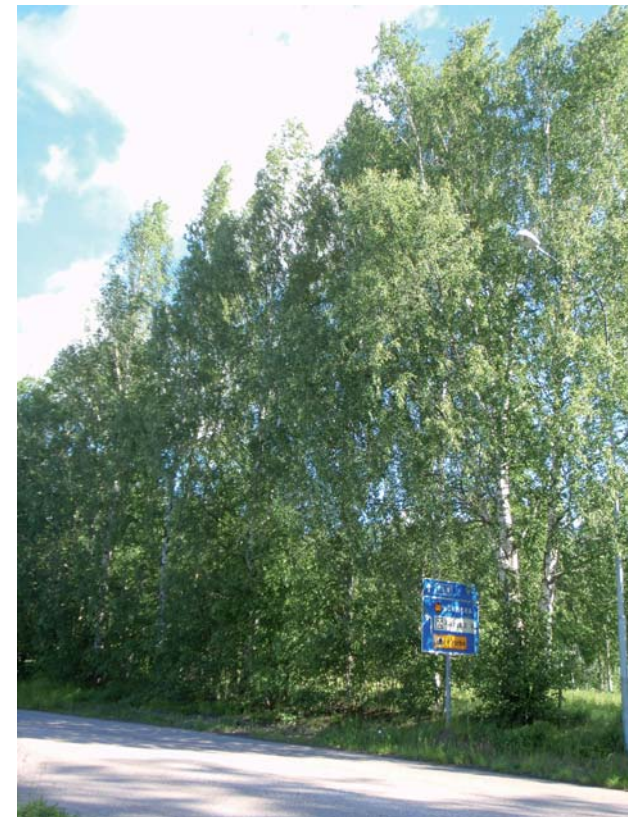
Fokusbild Sågplan



Föreslagen bebyggelse vid Sägplan är varierad, småskalig och den har träfasader varierat med puts. Många av de boende får egen trädgård mot den gemensamma och en trappa leder ner till den nya förlängda Älhpromenaden.

I väntan på exploatering

Många upplever området som ovårdat idag och det skulle kunna åtgärdas med relativt enkla medel. Det har vuxit upp en hel del lövträd och sly, såväl inom området som längs vägen och stängslet som finns där. Längs vägen är det mest björkar i en och samma ålder som växer och om dessa gallras till jämna avstånd samtidigt som sly hålls borta några meter runt dem så skapas enkelt en vacker björkallé.



Av dessa spontanuppkomna träd går det att skapa en allé.

Ny bebyggelse söder om Hästbron (vid Stationsgatan – Vintervägen)

I det här området ligger idag en onyttjad grönyta och en långtidsparkering för tågresenärer. Programmet föreslår att långtidsparkeringen flyttar till stationsområdet och att den här ytan används till förtätning med älvnära, småskalig, varierad flerbostadsbebyggelse. Läget är mycket stationsnära och bör vara attraktivt för t ex pendlare.

Utformning

Den föreslagna bebyggelsen följer en nordsydlig linje som ansluter till bebyggelsen norrut och söderut. Åt väster föreslås kvarteret vara slutet, dels för att bilda en stadsmässig fasad mot gatan, dels för att skydda gården från buller. En del av kvarteret är inskjutet från gatan för att ge plats för parkering och miljöstuga. På det viset blir kvarteret heller inte så storskaligt. Även i höjd föreslås variation för att göra bebyggelsen intressantare och förstärka småskaligheten. En variation mellan 2 och 4 våningar plus inredd vind föreslås i det här skedet. Husen kan med fördel uppföras i trä med en kombination av puts och trä som fasadmateriäl.

Inramningen i väster och norr skapar en skyddad gård tillsammans med de befintliga punkthusen i söder. Gården får generösa mått och utsikt mot älven. Den träddunge och den grillplats som finns där idag kan vara kvar och många av de nya lägenheterna kan få uteplatser/trädgårdar mot den gemensamma gården.

Den föreslagna bebyggelsen kan omfatta ca 6 500 m² BTA och innehålla ca 70 lägenheter.

I väntan på exploatering

Dagens långtidsparkering inom området anses vara fantasilös och tråkig. Den kan förbättras med t ex låga buskar, höga perenner, blomkrukor och uppstammade träd för god insyn. Intelligande återvinningsstation bör snyggas upp och målas eller döljas med buskar.

Ny bullerskyddad bebyggelse med ca 70 lgh. Gårdarna vänds mot älven och många av de boende får egna trädgårdar som gränsar mot den gemensamma. Mycket bra läge för pendlare.



Fokusbild Söder om Hästbron

Norra Isaksbo trädgårdsstad

Det är lämpligt att förtäta inne i själva Krylbo innan ny mark tas i anspråk. Dock är det också bra att visa på områden där Krylbo kan växa på längre sikt. I den kommunala översiktsplanen från år 2007 och i det tematiska tillägget för landsbygdsutveckling i strandnära lägen från år 2014 pekas ett område ut strax norr om Isaksbo som lämpligt för bostäder. Exploatering av området är dock inte aktuell i dagsläget och markägaren är inte intresserad av att sälja mark. Programmet visar hur bebyggelse på ett lämpligt sätt skulle kunna utformas inom det utpekade området om det i framtiden skulle bli aktuellt med en utvidgning av Krylbo mot öster.

Utgångspunkter för planen

Den potentiella stadsdelen norr om Isaksbo skulle, tillsammans med Brogård, bli porten till Krylbo när man kommer från nordost. Det är därför jätteviktigt hur bebyggelsen utformas mot vägen och järnvägen. Mot älven kan det vara rimligt att anlägga villatomter och dra nytta av värdet nära stranden. Med villor närmast älven blir det heller inte så stora huskroppar som dominerar älvstråket och dessutom kan bebyggelsen bakom få utsikt mellan villorna. Inte allt för långt in i området bör det finnas en förskola som kan ta hand om områdets barn, samt även barn från angränsande områden.

Stadsdelen skulle bli tillräckligt stor för att vara en egen "by" så det är viktigt att det blir en bykärna i form av ett torg eller park. Det gör det också lättare att orientera sig i området. Parken/torget kan bildas där den långa raka vägen går så att den får slingra sig runt lite. Större delen av befintlig allé skulle bli kvar men, om det är möjligt, kan även några träd i allén

säras vid torget/parken. Allén omfattas av biotopskydd så om den finns kvar när det här kan tänkas bli aktuellt i framtiden, behövs dispens från länsstyrelsen.

En trädgårdsstad med många trähus skulle göra området norr om Isaksbo till en miljövänlig stadsdel på många sätt. Den skulle också kunna bli mycket barnvänlig. Den föreslagna bebyggelsen innehåller ca 180 bostäder varav ca 20 i en kringbyggd seniorby av enplanshus. I övrigt är det ett 70-tal radhus och ett 70-tal lägenheter i små flerbostadsvillor samt ett 20-tal villor.



En liten kringbyggd seniorby skulle få plats i Norra Isaksbo trädgårdsstad.



Bebyggelse av trädgårdsstadskaraktär. På andra sidan byggnaderna breder stora trädgårdar ut sig medan förgården mot gatan är relativt smal.

Barnvänlig trädgårdsstad i trä med bykärna.

Plats för:

66 lägenheter

78 radhus

16 villor

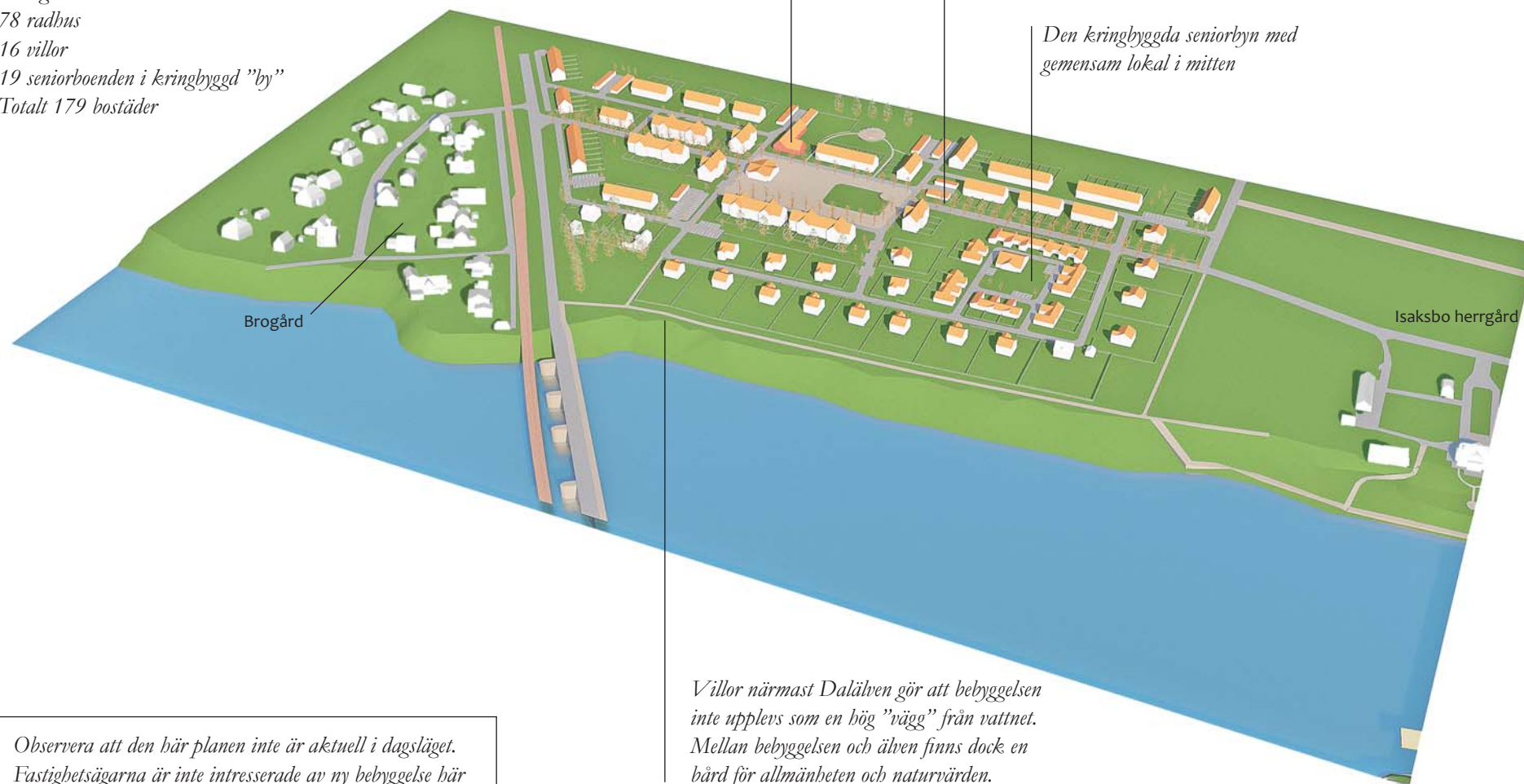
19 seniorboenden i kringbyggd "by"

Totalt 179 bostäder

Förskola för områdets barn och från kringliggande områden.

Befintlig allé får vara kvar men om möjligt separeras den lite i mitten så att det bildas ett torg eller en park.

Den kringbyggda seniorbyn med gemensam lokal i mitten



Observera att den här planen inte är aktuell i dagsläget. Fastighetsägarna är inte intresserade av ny bebyggelse här eftersom de önskar ha kvar sitt läge med öppen mark runt Isaksbo herrgård. Bilden visar dock ett exempel på hur Krylbo på ett trevligt sätt skulle kunna växa på längre sikt om det inte längre finns plats kvar att förtäta på inne i själva Krylbo.

Villor närmast Dalälven gör att bebyggelsen inte upplevs som en hög "vägg" från vattnet. Mellan bebyggelsen och älven finns dock en bård för allmänbeten och naturvärden.

Fokusbild Norra Isaksbo trädgårdsstad

Seniorboenden

Under det inledande samrådet med allmänheten har det kommit önskemål om seniorbostäder på båda sidor om järnvägen i Krylbo. Den här typen av bostäder har ofta breda dörrar utan trösklar, lågt placerade fönster och rymliga badrum. Utomhus brukar det finnas tillgängliga gångvägar, god belysning och möjlighet för biltrafik ända fram till entréerna. Enplansvillor är populära. I första hand bör all ny bebyggelse utformas så att den är tillgänglig för alla. I alla utpekade nybyggnadsområden, utom vid Campus Krylbo, finns möjlighet att bygga så att det passar extra bra för seniorer. Eventuell gemensam matsal kan företrädesvis placeras i bottenvåningen. Vid Björkhagen kan befintliga småstugor kompletteras med några till.

Grönytan öster om Ponsbachs väg

I anslutning till Ponsbachs väg finns mycket mark som inte nyttjas, eller nyttjas relativt lite. Samtidigt är det centralt i Krylbo och skulle kunna bli ortens ”vardagsrum” där många kategorier av människor vistas och möts kring olika aktiviteter. Vid områdets entré bör det finnas en allmän parkyta med kanske allmänt tillgängliga fruktträd eller prydnadsträd och några sittplatser.

Norra delen av parkytan föreslås avsättas för odlingslotter som förvaltas av en odlarförening. Kommunen bör ombesörja och sköta en omgärdande häck eller ett staket för att området ska se prydligt och inbjudande ut. Om man väljer en häck bör den skyddas med tillfälligt stängsel tills den har vuxit upp och blivit tät. Uppodlingen bör ske från väster mot öster för att undvika problem med att folk går i odlingarna på sin väg mot busshållplatsen på Västerbovägen.

Odlarpaviljong

I nordöstra delen av området föreslås en paviljongbyggnad som pryder området och som kan innehålla förråd för gemensamma redskap, toaletter, pentry och ett mötesrum. På det viset kan människor tillbringa lång tid i odlingsområdet och ha möjligheter till möten och andra gemensamma aktiviteter.

Lekpark

Odlare har ofta barn med sig som kanske leker i närheten och ser hur vuxna umgås. Barn gör ju som vuxna gör och lär sig att umgås i vänliga former. Det är ett tryggt sätt att växa upp med många vuxna omkring och gott om kompisar.

Befintlig bollplan kan behållas och befintliga lekredskap föreslås kompletteras, så att en lite större lekplats får plats inom det här området. Barnen kommer då att kunna tillbringa lång tid på lekplatsen under tiden föräldrarna arbetar med sina odlingar.



Befintlig spontanfotbollsplan får vara kvar men får sällskap av en lekplats och av odlingslotter



Odlingslott med grönsaksodling

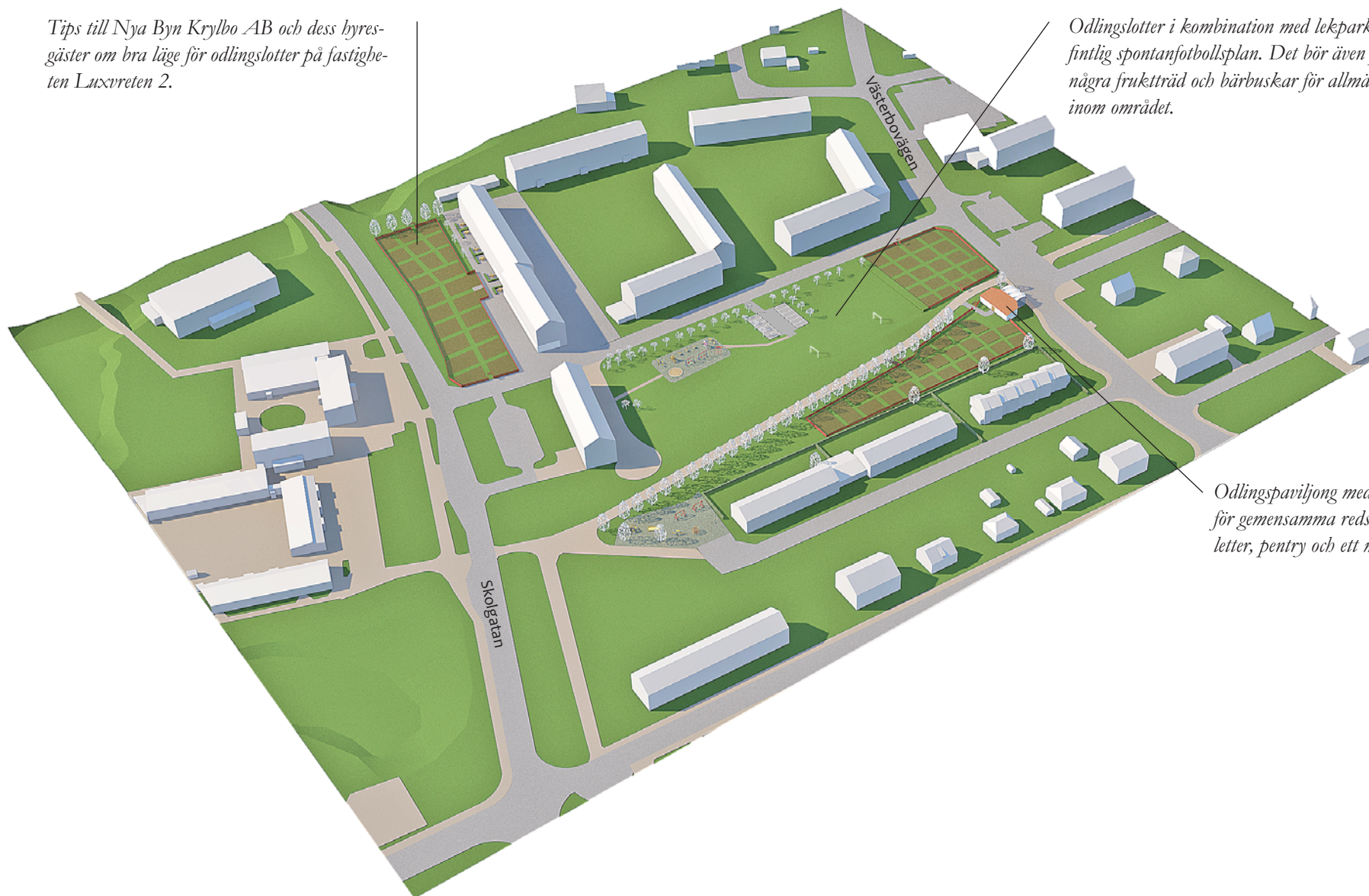


Öppen yta som kan komma att odlas upp

Tips till Nya Byn Krylbo AB och dess hyresgäster om bra läge för odlingslotter på fastigheten Luxvreten 2.

Odlingslotter i kombination med lekpark och befintlig spontanfotbollsplan. Det bör även planteras några fruktträd och bärbuskar för allmänheten inom området.

Odlingspaviljong med förråd för gemensamma redskap, toaletter, pentry och ett mötesrum.



Fokusbild Grönytan öster om Ponsbachs väg

Stråket mellan Avesta och Krylbo

Avesta och Krylbo är på många sätt en och samma ort som har olika funktioner i olika delar. För väldigt många finns det anledning att röra sig mellan Avesta och Krylbo. Det gör att stråket mellan bör vara tryggt och trivsamt så det känns kort och ger orterna en tydligare samhörighet. Samtidigt är stråket en möjlighet till att anlägga något som blir en attraktion för utomstående och ger Avesta-Krylbo extra besöksvärde.

Möjligheten att knyta ihop orterna med bebyggelse är begränsad. Outokumpu äger marken utmed stråket och vill inte ha bebyggelse där eftersom det är inom skyddsområdet för industrin. Däremot kan de tänka sig att upplåta marken för enklare anläggningar som kan vara till nytta och glädje för dem som går, cyklar eller åker bil och buss utmed stråket. Outokumpu planerar eventuellt att göra planteringar inom sin skyddszon för att skydda Krylbo mot damm och sot. Planteringarna skulle då, med fördel, kunna göras mer stadsmässiga mot cykelstråket. Inom företagets område finns också en liten våtmark som skulle kunna lyftas fram.

Den befintliga allén har luckor och i dessa bör nya träd planteras.

Portaler som delar upp

Går eller cyklar man utmed Dalavägen är det en lång raksträcka som ska tillryggeläggas och just för att man ser så långt känns den extra lång att färdas på. Ett förslag är att skapa "portaler" på några enstaka ställen så att man tillryggelägger en delsträcka i taget och upplever hela sträckan som kortare. Portalerna kan företrädesvis förses med LED-belysning och lämpliga klätterväxter.

Skapa attraktioner

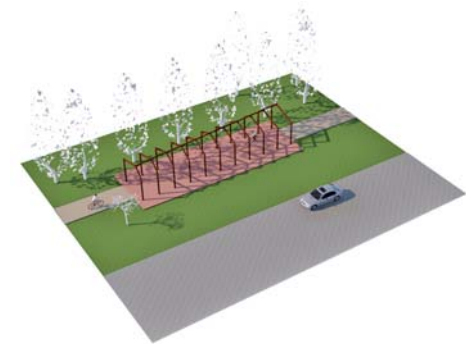
Från Coop Konsum till Bergsnäs rondellen föreslås ett konststråk. Det skulle kunna vara som ett långt utomhusgalleri med utställning av skulpturer och annan konst. Kommunen föreslås anordna små mysiga, grönskande iordningställda platser med möjligheter till effektbelysning utmed stråket. Konsten kan variera över tid och platserna kan upplåtas för gratis exponering till kreativa kommuninvånare, t ex studenter.

När man kommer från Avesta börjar Krylbo ungefär vid möbelbutiken vid korsningen Dalavägen/Järnväggsgatan. På den stora, öppna gräsyta där föreslås att någon form av landmärke placeras.

Någonstans på mitten av sträckan föreslås att en sk cykelräknare sätts upp som en rolig detalj och som en uppmuntran till de som väljer att färdas miljövänligt med cykel.



En uppmuntrande cykelräknare föreslås mellan Krylbo och Avesta



Portaler med LED-belysning och klätterväxter

Stråket mellan Krylbo och Karlbo

Gång- och cykelstråket mellan Krylbo och Karlbo är redan idag trevligt men kan utvecklas vidare, då det upplevs som aningen monotont. Den befintliga allén bör kompletteras där det finns luckor och kanske kan även några lägre blommande buskar planteras i grupp på något ställe för en uppdelning av sträckan.

Älvpromenaden föreslås förlängas fram till Gersdal, som också får en rad förbättringar (se rubriken ”Dalälven och Älvpromenaden”). Det gör det också motiverat att skapa en bättre och lockande övergång mellan gång- och cykelbanan samt Gersdal. Idag måste man passera ett vägdike och detta bör åtgärdas.

Prioriteringsordning

För att vända onda cirklar till goda krävs ofta en kombination av en rad åtgärder som förstärker varandra. Här föreslås en lämplig prioriteringsordning för rent fysiska åtgärder.

Utveckling av centrum för ökad attraktivitet

Krylbo är i akut behov av ett bättre centrum så bland det första för att vända utvecklingen kan vara att satsa på de offentliga rummen, speciellt kring Konsum och bron över järnvägen. Med nya torgbildningar nära Konsum kan torghandel av olika slag också komma igång. Om Coop eller någon annan samarbetspart kan vara med och utveckla Konsumbyggnaden med minigalleria ovanpå kopplad till gångbron och ett studentcampus blir det ett väl synligt exempel på hur nya centrum kan utvecklas. Tillskottet av studenter kan också vitalisera centrum och dess handel.

Visa upp en positiv och spännande utveckling

Både lokalt och mot omvärlden behöver Krylbo bättra på sitt rykte och kommunicera ut att positiva förändringar är på gång. Att se ett studentcampus växa upp i en utvecklad centrummiljö kan knappast undgå någon lokalt och inte heller tågresenärer. Ytterligare informationstavlor mot tågresenärer kan sitta på de upprustade magasinsbyggnaderna så högt att de syns över de parkerade järnvägsvagnarna. Positiva budskap och synliga satsningar kan ge självkänsla lokalt och göra att fler vågar satsa i sina fastigheter. Utifrån kan det öka chanserna att rekrytera boende till de nya bostäderna och företagare till nya eller befintliga lokaler.

Odlingslotter för social och ekologisk hållbarhet

Parallellt med satsningar på centrum bör satsningen på odlingslotter komma igång. Det kan göras till en relativt begränsad budget och bygger på att det finns intresserade som vill bilda en odlarförening som vill vara med och utveckla odlingsområdet. Det kan få stora sociala effekter i positiv riktning och bli en ”andra kraft” i Krylbos positiva utvecklingsspiral. Många liknande satsningar har visat att den sociala utvecklingen kan bli mycket stor med ökad social hållbarhet som följd. Som följeffekt till detta ökar också den ekonomiska och ekologiska hållbarheten.

Bra bostäder i eftertraktade lägen

Bostäder för studenter och mindre lägenheter i centrala Krylbo lockar inte alla på bostadsmarknaden. Även satsning på marknära seniorbostäder, t ex söder om Hästbron, kan vara ett bra komplement som ökar folkmängden och serviceunderlaget lokalt.

ÖVRIGA TEMAOMRÅDEN

Naturvärden

Krylbo har mycket intressant natur i omedelbar närhet och det måste betraktas som en stor styrka för en ekostadsdel. Naturmiljön är av värde för växt- och djurliv, samtidigt som den har en temperaturutjämnande effekt, till nytta för människan i ett förändrat klimat. Träd binder jordmassor och minskar risken för skred längs älven och i raviner. De tar också upp vatten och minskar risken för översvämningar vid skyfall. Om döda träd får ligga kvar blir värdena ännu större eftersom det gynnar bl a mossor, lavar, svampar, insekter och fåglar. Ekosystemens många bidrag till människors välbefinnande brukar benämnas ”ekosystemtjänster” och det handlar bl a om luft- och vattenrening, jordbildning, primärproduktion och naturupplevelser som kan påverka vår hälsa positivt.

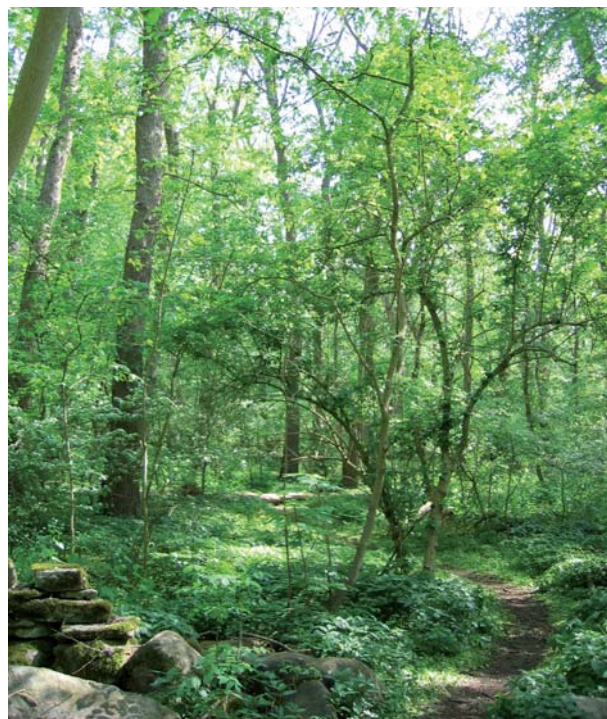
I södra delen slingrar sig Svartån fram och marken kring ån är mycket intressant ur natursynpunkt. Området är naturreservat samt Natura 2000-område och länsstyrelsen arbetar just nu med att utöka det rejält så att reservatet kommer att sträcka sig fram till järnvägsbron i öster, vid gamla Karlbo IP. Länsstyrelsen planerar att eventuellt anlägga en vandringsstig för allmänheten runt reservatet och behöver då utrymme intill Karlbo IP till parkering för reservatets besökare.

Dalälven och dess stränder utgör ett mycket stort naturvärde och här finns lövskog i varierande ålder, vilket gynnar djurlivet och särskilt fågellivet. Krylbo genomvävs också av flera raviner med tät blandskog. Dessa raviner har också ett stort värde för djurlivet.

Södra delen av Krylbo bangård hyser en mycket intressant insektsfauna med flera rödlistade insektsarter hemmahörande i sandmiljöer.

Bostadsnära natur bidrar till naturupplevelser och har också en hälsobringande effekt. Faktum är att närhet till natur hjälper till vid rehabilitering från sjukdom samtidigt som den förebygger sjukdomar. Effekten kommer inte bara från fysisk aktivitet i naturen; det finns studier som visar att den som från sitt fönster på sjukhuset kan titta ut över ett grönområde blir fortare frisk än den som inte har denna möjlighet. Naturen är också klimatförbättrande, bullerdämpande

och luftrenande. Träden är livsmiljö för många växter samt djur och deras rötter stabiliserar och motverkar erosion. Bladverket binder partiklar och giftiga ämnen samtidigt som det minskar regnets eroderande effekt på markytan. Bostadsnära natur kan vara allt ifrån välskötta stadsparker och bostadsträdgårdar till kolonilottsområden, beteshagar eller skog av olika slag. Forskning har visat att för att människor ska gå till naturen till fots bör den ligga inom 300 m från bostaden. Naturen behövs inte bara i närheten av bostäder utan också intill arbetsplatser, sjukhus, daghem och skolor.



Många människor uppskattar tyvärr inte tät skog i närheten av sitt bostadsområde och kommunen får ofta påståtningar om att det borde röjas. En enkel stig, som på den högra bilden, tillgängliggör naturen och gör att fler får chansen att njuta av den.

Skapa ingångar till och inramning av naturen

Studier visar att många tyvärr upplever att de inte har tillgång till naturen, trots att de ofta bor helt omgärdade av natur. Många är helt enkelt beroende av att det finns tillgängliga ”ingångar” till naturen och att den inte skärmas av med t ex vägar och andra barriärer. Här kan man t ex jobba med ordnade stråk ut i omkringliggande landskap men också med belysning, för att öka tillgängligheten vintertid. Naturens kvalitet och storlek är också viktiga aspekter och här har samhällsplaneringen en stor uppgift att komma med lösningar.

Vildvuxen natur uppskattas tyvärr inte av alla och i närheten av bebyggelse kommer det ofta önskemål om att kommunen ska avverka och ”röja upp”. Många tycker att naturen ser ovårdad ut, speciellt om döda träd står och ligger kvar. Vissa tycker också att träd skymmer ljuset samt utsikt och andra är rädda för det vilda, till skillnad mot mer skötta parkområden. En lösning på problemet kan vara att ha en inramande, välskött bård kring vildare natur så att det vilda lyfts fram men utan att det ser ovårdat ut. Man kan t ex ha en välklippt gräskant kring en skogsdunge eller anlägga ljusa brynzoner med lövträd och blommande buskar mot en mörk granskog. En annan tänkbar åtgärd är att tillgängliggöra naturen bättre så att närboende helt enkelt får mer ”nytta” av den närliggande naturen. Det kan t ex handla om att anlägga väl tillgängliga vandringsstigar igenom den vilda naturen och kanske enkla broar över bäckraviner så att man lättare kan ta del av naturvärdena. Stigarna kompletteras lämpligen med enkla bänkar för att underlätta vila och ge plats för kontemplation. När det gäller skymd utsikt, t ex över älven, kan man på

lämpliga platser hugga fram siktstråk och lämna den övriga naturen orörd.

Faunadepåer och information

Även om grundinställningen är att så mycket natur som möjligt ska lämnas orörd kommer man alltid att tvingas göra avverkningar och ingrepp i naturen när ett samhälle ska växa. Om en vandringsstig ska anläggas kommer förmodligen några träd behövas tas ner och samma sak gäller vid nybyggnationer. En kompensation kan då vara att anlägga sk faunadepåer på lämplig plats i närheten. En faunadepå är en samling av döda trädstammar och avverkningsrester som får ligga kvar och multna naturligt under många år, till gagn för många vilda arter av bl a insekter, mossor, lavar och fåglar. Det finns också exempel på att man har anlagt fjärilslockande ängar på tak till parkeringshus och stora industribyggnader. Programmet föreslår också att informationstavlor sätts upp med information om biologisk mångfald på lämpliga platser och vid faunadepåerna.



Faunadepå som kompensation när träd måste tas ner

Skolområdet

Den bäck som går genom skolområdet och in under Fabriksgatan skulle ev kunna däckas och ge en mycket fin vattenspegel i befintlig ravin vid Åvestadalskolan. Naturligtvis skulle det dock kräva instängsling för att vara säkert för barnen.

Ravinen skulle också kunna utvecklas till en lärmiljö med fysisk och teknisk inriktning om skolan vill. Här kan t ex finnas äventyrsbana, broar, små fördämningar, minikraftverk, planteringar mm. Det är dock viktigt att säkerställa att fria vandringsvägar för fiskar och andra vattenlevande djur bibehålls.

Åtgärder som gynnar växt- och djurlivet kan också göras i parkområden (se rubrik ”Grönstruktur, parker och lek”).



Svartån väster om järnvägsbron hyser stora naturvärden

Åtgärder i korthet

- I anslutning till Karlbo IP ska kommunen upplåta mark för en liten besöksparkering till den vandringsstig som länsstyrelsen ev planerar inom Svartåns naturreservat.
- Där vild natur förekommer i omedelbar anslutning till bebyggelse ska det finnas en inramande, välkött bård som inramning. Det kan t ex vara en välklippt gräskant kring en skogsdunge eller anläggande av ljusa brynzoner med lövträd och blommande buskar mot en mörk granskog.
- Den vilda naturen (t ex raviner) ska tillgängliggöras med stigar och kanske enkla broar så att människor lättare kan ta del av naturvärdena. Stigarna kompletteras lämpligen med enkla bänkar och deras exakta sträckning bestäms vid anläggandet.
- Om utsikten skymms av t ex en trädbård ska i första hand siktstråk huggas fram så att övrig natur kan lämnas orörd.
- Kommunen ska utreda om det kan vara lämpligt att däckma bäckravinen vid Fabriksgatan så att en damm bildas, dock utan att det blir negativa effekter för fiskar och vattenlevande djur.
- Intill Åvestadalskolan, vid bäckravinen, skulle en faunadepå kunna anläggas. Lärare och elever kan följa hur antalet arter ökar för varje år i depån. Det ska finnas en informerande skylt i anslutning som visar vilka olika arter som kan trivas där. Skylten skulle kunna tas fram av eleverna tillsammans som en del av ämnet bild.
- Om önskemål finns hos Åvestadalskolans lärare ska kommunen hjälpa till att anlägga en utomhusmiljö för lärande i ravinen.

Grönytor, parker och lek

Krylbo har ett relativt rikt utbud av grönytor och kvaliteten är i grunden ganska bra, även om det självklart skulle gå att utveckla mer. Här finns intensivt skötta parker som Smidesparken, Stationsparken och den nya lilla älvparken i Svartbro. Här finns också mer extensivt skötta ytor som t ex Mossparken, Gersdal och grönytan i anslutning till Coop Konsums parkering. Slutligen finns grönstråk längs bl a gatorna Stationsgatan, Dalavägen, Ringvägen, Järnvägsgatan, Folkaregatan, Skolgatan, Västerbovägen och Lastgatan. Grönytor ingår i en grönstruktur, vilket innebär inte bara parker utan även alléer, öppna diken, villaträdgårdar, innergårdar, övergivna tomter, buffertzoner, grönytor på industrimark och kyrkogårdar, d v s alla miljöer med växtlighet. Krylbo har här ett mycket bra utgångsläge, vilket tydligt kan ses på flygbilder.

Skötsel

Krylbos grönytor upplevs inte som så positiva som de skulle kunna eftersom det inte riktigt finns resurser för att hålla den skötselnivå som krävs för det. Skott från vilda träd växer upp i planterade buskytor och gräsytor hinner ofta bli förvuxna innan de slås. Sly kommer upp här och var och sammantaget gör det här att Krylbo tyvärr ser lite ovårdad ut bitvis. Den absolut viktigaste åtgärden när det gäller parker i Krylbo är således att det finns goda skötselresurser. En ökad skötselnivå skulle ge en större total effekt än att anlägga nya grönområden. Utan tillräcklig möjlighet att hålla en god skötselnivå är det överhuvudtaget ingen idé att skapa något nytt. I en del andra kommuner har man löst resursproblemet så att man för vissa ytor har skrivit skötselavtal med enskilda personer och föreningar. Det kan t ex vara så att några träd-



Populära Stationsparken i höstskrud. Lekytan behöver dock kompletteras med några fler lekredskap.

gårdsintresserade personer bor i lägenhet i anslutning till en park där kommunen, p g a resursbrist, endast har möjlighet att hålla en låg skötselnivå. De enskilda personerna kan då få tillåtelse (i ett avtal) att t ex anlägga en rosensträdgård i en del av parken och då själv stå för skötseln. Kommunen kan hjälpa till med anläggandet om så är möjligt. Eftersom parken är allmän plats ska den dock fungera som vilken park som helst och alla ska ha fullt tillträde och känna sig välkomna, det är mycket viktigt. Det är alltså inte fråga om några nyttoodlingar utan mer för prydnad. Den här modellen kan också tillämpas för skötsel av gräsytor o dyl när kommunens resurser inte räcker till.

För att utveckla Krylbos grönområden föreslås en del åtgärder som ger ökade naturvärden. Till exempel bör äldre träd värnas, fågel- och fladdermusholkar kan sättas upp och fjärilsgynnande växter kan planteras. Extensivt skötta gräsytor/gräsmattor kan



Krylbo har flera vackra alléer; här Ringvägen.



Parkerna bör få fler fjärilsgynnande växter. Här påfågelläga på en buddleja.

omvandlas till ängsmark som slås en gång/år med skärande verktyg, varefter höet tas bort. Ytorna kan förbättras genom plantering med s k pluggplantor, d v s färdiga små plantor av ängsväxter anpassade för mark- och ljusförhållanden på platsen.

Parkmöbler och ”ätbara parker”

I det inledande samrådet efterfrågades s k ”ätbara parker”, vilket innebär mer inslag av fruktträd, bärbuskar, kryddväxter o dyl. Tanken är mycket trevlig och den här typen av miljöer skulle kunna vara en stor resurs för områdets boende. De blommande träden och buskarna är mycket vackra och till gagn för insekter, samtidigt som de boende får giftfria, gratis frukter och bär. Vid tidigare försök har tyvärr frukten tagits om hand i mycket liten omfattning, men det skulle kunna bero på att många inte vet att det är tillåtet att äta av den. Vi föreslår att nya försök görs och denna gång med skyltning som förklarar att alla är välkomna att plocka frukter och bär i de allmänna parkerna. Plantering kan göras i liten skala först och om det faller väl ut kan det utökas.

I samrådet efterfrågades också fler sittplatser och bord i parker och i mindre grönytor. Ett sätt att kunna uppnå detta är att, som i en del andra länder, tillåta sponsring av utemöbler. Sponsringen kan ske såväl från företag som från enskilda privatpersoner och den sponsrande kan t ex få en liten metallskylt på ”sina” möbler.

Vyer och vårstråk

Vid den gamla rastplatsen i Svartbro är utsikten mycket vacker över Dalälven åt båda hållen och för den som kommer ifrån söder är det här första intrycket av Krylbo. Kommunen har hösten 2014 röjt

undan en del sly och mindre träd för att förbättra utsikten. Det skulle dock kunna röjas mer och fram till första närliggande bostadstomt. Dessutom är det viktigt att det här görs kontinuerligt så att inte en av Avestas och Krylbos vackraste vyer delvis försvinner.

För att lyfta fram Krylbos grönområden lite extra skulle man kunna satsa på något som sticker ut lite och lockar besökare. Ett förslag som kom in under samrådet är att man, i grönstråken längs de större gatorna, ska plantera stora mängder av vårlökar i olika färger. På våren kommer det att ge en fantastisk och färggrann, regnbågsliknande effekt. Förhoppningsvis blir det inte bara till glädje för Krylbobor utan kanske tar sig även andra hit för att njuta av Krylbo i vårskrud.

Lek

Lekplatser finns idag vid Coop Konsum, intill Björkhagen och i Stationsparken. Lekredskapen är dock inte så många och de flesta är inriktade på mindre barn. I medborgardialogen har barn önskat sig bl a stora gungor och flera små gungor, lekhus, bättre klätterställningar, karusellliknande lekredskap och leksakståg. Programmet föreslår att lekredskapen vid Coop Konsum flyttas till ett nytt parktorg vid Smidesparken för att människor i alla åldrar ska kunna ha något att göra där. En större lekpark anläggs på den stora grönytan öster om Ponsbachs väg och där får den samsas med befintlig fotbollsytta och område för odlingslotter. Stationsparkens lektyta föreslås rustas upp och utökas något. Vid utveckling av lekplatserna ska barnens synpunkter beaktas.

Se även rubriken ”Dalälven och Älvpromenaden” på s 56.

Åtgärder i korthet

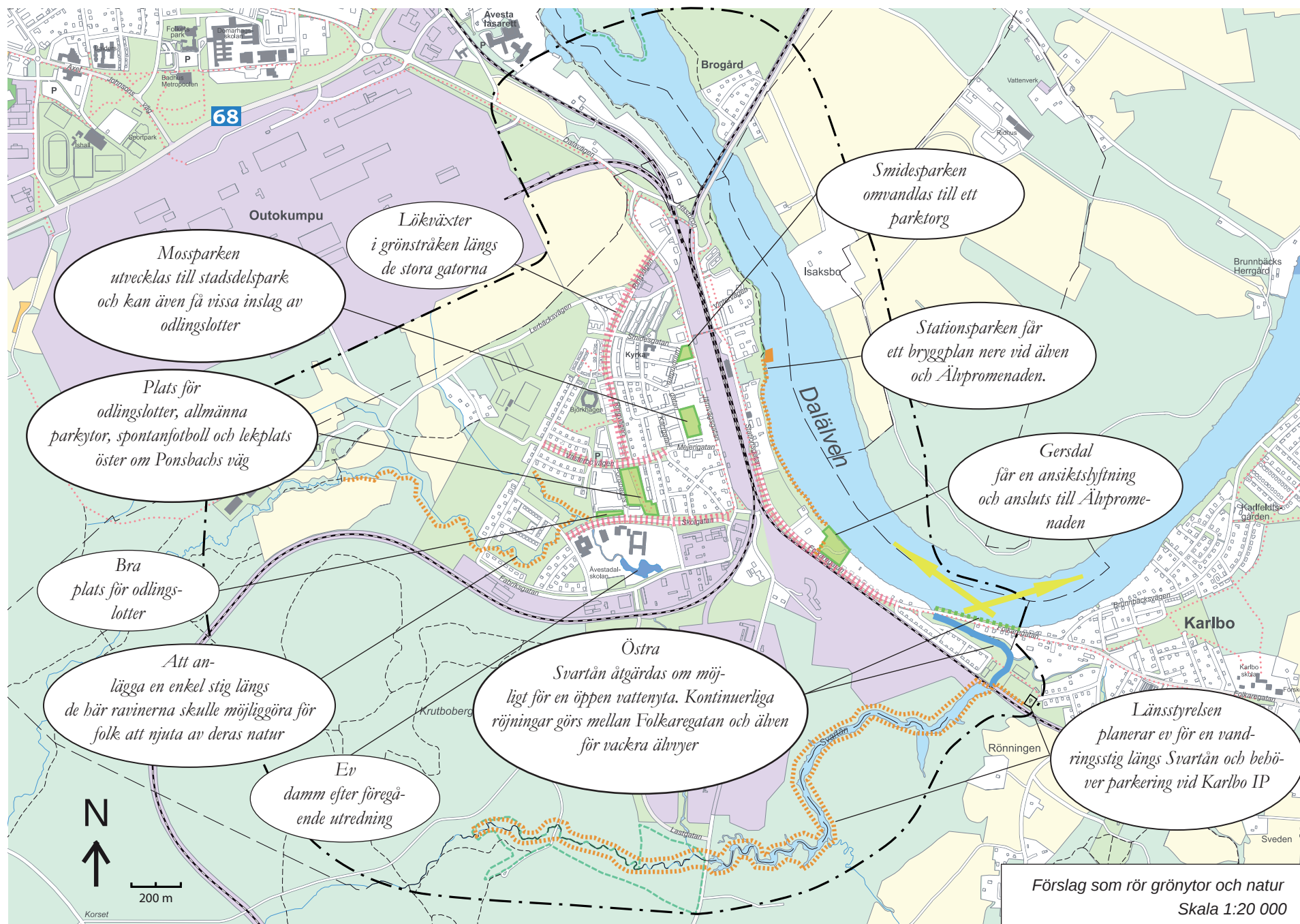
- Innan nya åtgärder initieras ska det säkerställas att resurser finns för skötsel av dagens grönområden samt planerade sådana.
- Parker och andra grönområden ska kompletteras med fågel- och fladdermusholkar samt få en högre andel fjärilsälskande växter. En del gräsytor kan omvandlas till ängsytor.
- Längs vissa eller alla av gatorna Folkaregatan, Skolgatan, Ringleden och Västerbogatan planteras, i fält, stora mängder av vårlökar i olika färger. På våren kommer det att ge en fantastisk och färggrann effekt.
- Parker och andra grönområden ska kompletteras med fruktträd, bärbuskar samt kryddväxter och skyltar ska sättas upp om att det är fritt för allmänheten att plocka både lite och mycket av detta. Plantering görs först i mindre skala och om det blir populärt utökas planteringarna.
- Kommunen ska inleda ett sponsringssamarbete med allmänheten och näringslivet kring utemöbler i Krylbo. Den eller de som sponsrar kan få en liten metallskylt på ”sina” möbler.
- Sträckan från Svartåns mynning, längs Dalälvens strand och fram till den första bostadstomten ska hållas fri från lägre buskar och träd för att förbättra och behålla den fantastiska utsikten från Folkaregatan.
- Lekredskapen vid Coop Konsum flyttas till ett nytt parktorg vid Smidesparken. En större lekpark anläggs på den stora grönytan öster om Ponsbachs väg. Vid utveckling av lekplatserna ska barnens synpunkter beaktas.



Fler fruktträd och bärbuskar ska planteras på allmänna grönytor. Det behövs dock skyltar som talar om att alla får äta av frukterna och bären.



I grönstråken längs Krylbo's stora gator föreslås att vårlökar av olika slag planteras i mycket stora mängder så att hela blommande "fält" bildas på våren. Förhoppningsvis lockas även besökare från andra orter för att titta på färgprakten.



Infrastruktur och transporter

I Krylbo möts järnvägsspåren Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen, vilket gör läget mycket bra för bl a arbetspendlare. Det ger också goda förutsättningar för företag som vill använda järnvägen för sina transporter.

I april 2014 fattade regeringen beslut om den nationella planen för transportsystemet 2014-2025 och i planen ingår åtgärder för ombyggnation av Krylbo bangård, som en del av objektet Godsstråket Storvik-Frövi. Bland annat kommer det spår som går mot sydväst, runt Krutboberget, att tas bort under en sträcka och ersättas med ett södergående spår som svänger av vid byn Tillfället. De två viadukter som finns inom dagens spårområde kommer att byggas om för att passa den nya spårdragningen. Trafikverket kommer under 2015 - 2016 att ta fram en järnvägsplan för arbetet med anslutning för dubbelspåret Avesta Krylbo - Dalslund, samt vissa trimningsåtgärder på bangården. Därefter beräknas själva ombyggnationen att påbörjas. Projektet har varit mycket omdiskuterat hos allmänheten och renderat i en rad tidningsinsändare. Beslutet är dock redan fattat på regeringsnivå och ligger nu till grund för arbetet med detta programförslag.

Ny utfart på RV 68

En stor del av transporterna från Krylbos industriområden sker idag norrut på Järnvägsatan. Boende där klagar på transporterna eftersom de genererar buller och avgaser samtidigt som vägkvaliteten försämras. Samtidigt är den här transportvägen idag nödvändig om företagen ska kunna bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt.

Avesta kommun har sedan år 1993 ett avtal med Outokumpu om att, efter begäran från företaget, bygga en ny väg, den s k Västerboleden, från Fabriksgatans västra ände över nuvarande Krylbo IP och ut på Järnvägsatan ungefär vid Franzéns. Syftet för kommunen var att ge möjlighet till en effektiv transportväg för Outokumpu och samtidigt ge detsamma för bl a Krylbos industrier. En nackdel med en väg här är att en stor del av idrottsplatsen måste offras samtidigt som bebyggelsen skulle bli helt omgärdad av transportleder. Dessutom skulle den tunga trafiken fortfarande behöva ta sig genom den problematiska korsningen Järnvägsatan/Dalavägen. Outokumpu har idag inte längre behov av en sådan här vägsträckning.

Programmet föreslår, som ett alternativ till Västerboleden, att en ny väg istället byggs från Fabriksgatans ände vidare väster om Lerbäcken och ut till RV 68 vid Källhagen. Krylbo IP kan då behållas i sin helhet och problemen vid korsningen Järnvägsatan/Dalavägen minimeras. Företagen får en snabbare och bekvämare transportväg direkt ut på RV 68 och de boende vid Järnvägsatan får en bättre och tystare boendemiljö.

Bildande av ett industrispår

Trafikverket planerar, som beskrivs ovan, att avveckla det järnvägsspår som viker av västerut och runt Krutboberget. Spåret skulle dock kunna vara mycket värdefullt för intelligande industriers transporter och därför föreslås att en bit av spåret, fram till industriområdets slut, tas över av kommunen som industrispår.

Upplevda problemmiljöer

Den ovan nämnda korsningen Järnvägsatan/Dalavägen beskrivs av många som trafikfarlig och flera efterfrågar en rondell där. En rondell skulle dock ta mycket av den vackra intelligande lövhagen i anspråk och det är dessutom stora höjdskillnader, vilket skulle försvåra vid byggandet. Trafikproblemen måste dock åtgärdas och projektgruppen föreslår att frågan studeras närmare i nästa revidering av trafiknätsanalysen.

Under medborgardialogen har det lämnats synpunkter om att timmerbilar som lastar på och av vid Lastgatan utgör en trafikfara. Enligt yttrandet behövs en större parkerings/av- och pålastningsficka vid sidan om vägen för att inte trafiken ska störas. Programmet föreslår att sträckan ska förses med stoppförbud i norrgående riktning och att lastning istället ska hänvisas till den egna industrimarken.

I flera samrådsyttranden påpekas att mittlinjer saknas på många ställen i Krylbo. Man menar att det är en trafiksäkerhetsfråga och att avsaknad av linjer ger en känsla av ett samhälle på nedgång. Kommunen har av kostnadsskäl dragit ner på mittlinjerna i kommunen. För att lyfta Krylbo och motverka det dåliga ryktet av just "ett samhälle på nedgång" kan det vara befogat att satsa lite extra på mittlinjer här och Krylbo kan därför vara lämpligt att börja med, om det åter finns resurser för den här typen av åtgärder.

Cykelmöjligheter

Krylbo har ett cykelvägnät med cykelvägar parallellt med de stora vägarna och gatorna Stationsgatan, Järnvägsatan, Skolgatan, Ringvägen, Folkaregatan och Dalavägen.

Det finns utpekade problem på några platser och det största är förmodligen avsaknad av separat cykelled över den smala Järnvägsbron vid Brogård. Enligt beslut i kommunstyrelsen 10 november 2014 (§158) ska bron rivas och en ny bro uppföras. Viktigt att tänka på vid planeringen av den nya bron är gång- och cykeltrafikanternas behov. Fråga om byggnadsminnesmärkning har ev initierats och om den gamla bron blir kvar bör istället en separat gång- och cykelbro byggas intill, på befintliga fundament.

Vid viadukterna intill Granngården upplever både fotgängare och cyklister att det är trångt och osäkert. Trafikverket kommer inom några år att bygga en ny viadukt i samband med ombyggnation av hela bangården. Kommunen ska då i sina kontakter med Trafikverket verka för att viadukten blir ljus och trevlig samt får karaktären av ett brett, stadsmässigt stråk. Det är också av största vikt att viadukten får ett separat stråk för fotgängare och cyklister. Dagens viadukters anslutning mot Stationsgatan/Folkaregatan upplevs också osäker. Uppmärksamma bilister som kommer från viadukterna riskerar att köra på cyklister som inte uppmärksammar att de har väjningsplikt. Ett sätt att komma tillrätta med problemet är att sätta upp lämna företräde-skyltar på cykelbanan.

Strax söder om Hästbron måste cyklister ta sig över Stationsgatan eftersom cykelbanan där byter sida. Denna överfart innebär en risk och ett hinder för framförallt cyklisterna. Cykelbanan går vid järnvägsstationen på trottoaren utanför Restaurang Krylbo och 33:an. Sommartid finns det idag en risk för kollision mellan cyklister och gäster på restaurangens uteservering.

För att det ska bli ett attraktivt alternativ att välja att cykla mellan Krylbo station och Avesta krävs åtgärder för att öka säkerheten och för att minska antalet stopp och ”nästan-stopp” för cyklisterna. En pågående revidering av trafiknätsanalysen kommer att bidra med förslag på vissa sådana åtgärder, men sannolikt behöver cykelstråket ytterligare utredas. En tillfällig åtgärd kan vara att markera på asfalten område för uteservering respektive cykelbana utanför Restaurang Krylbo och 33:an.

Även skyltningen av cykelstråken kan förbättras och till skillnad från när det gäller bilvägar kan kommunen själv välja skyltutformning. En tydlig och attraktiv skyltning underlättar för cyklisterna och förbättrar upplevelsen av cykelturen.

För att öka möjligheten för människor att förflytta sig med cykel mellan bostad, arbete, inköp och fritidsaktiviteter bör planeringen syfta till att minska avstånden. Ett effektivt sätt att uppnå detta är att ha en tätare bebyggelse så att mer får plats inom ett och samma område. När bebyggelsen breder ut sig glest över ett större område innebär det ofta att människor tar bilen istället för att cykla.

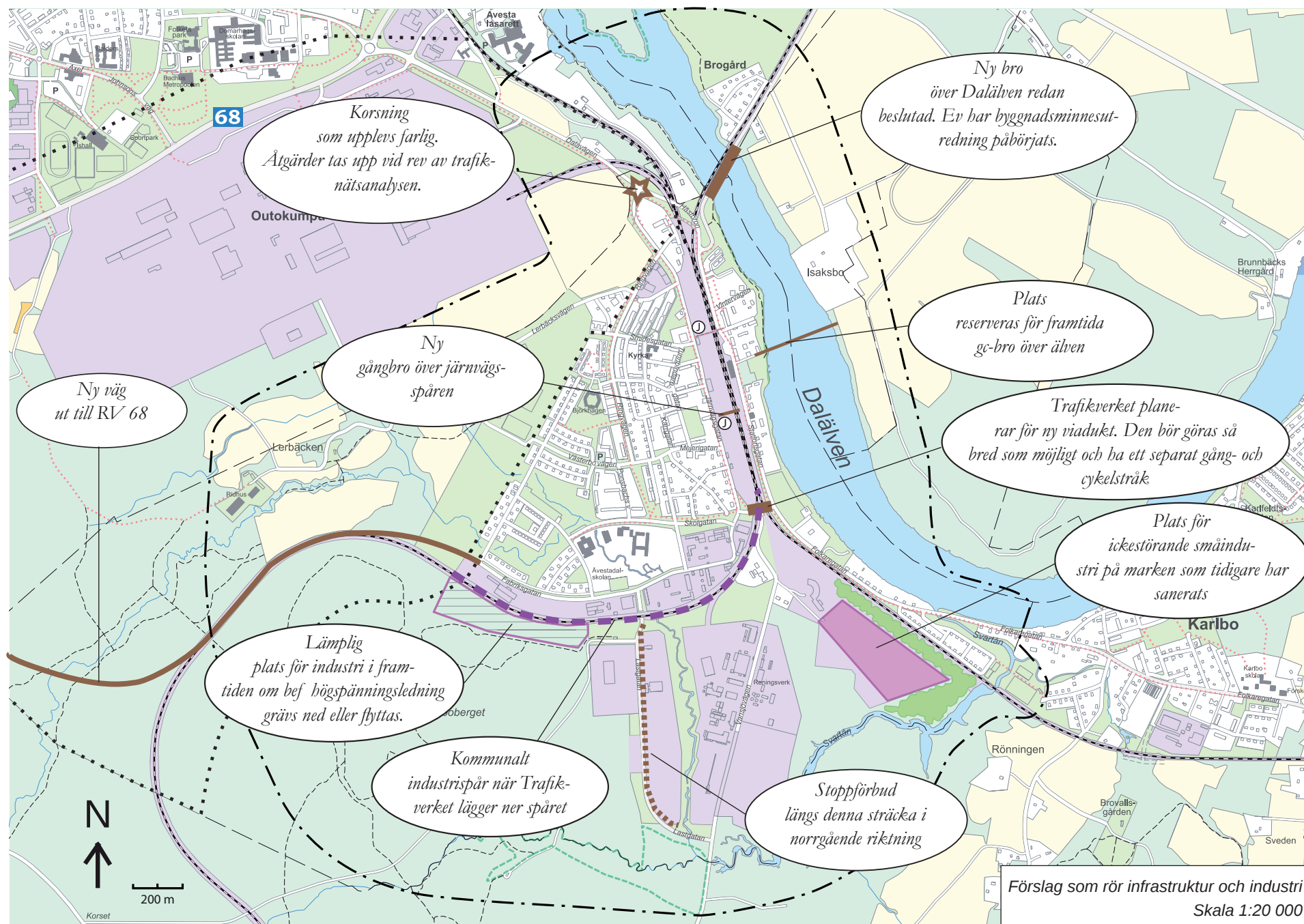
Cykelvägen in mot Avesta anses av många vara tråkig och känns längre än den är. Åtgärder för att motverka detta finns under rubriken ”Stråket mellan Avesta och Krylbo”.

Åtgärder i korthet

- En ny väg ska byggas från Fabriksgatans ände vidare väster om Lerbäcken och ut till RV 68 vid Källhagen. Det innebär att industritransporterna

sedan i största möjliga mån kan ske den vägen istället för på Järnvägsgatan.

- Kommunen ska ta över en bit av det spår som Trafikverket kommer att avveckla och omvandla till industrispår.
- Inom ramen för nästa revidering av trafiknätsanalysen ska trafikproblemen vid korsningen Dalavägen/Järnvägsgatan utredas.
- En del av Lastgatan ska förses med stoppförbud i norrgående riktning så att lastning istället hänvisas till den egna industrimarken.
- Krylbos större vägar/gator ska, om möjligt, få målade mittlinjer.
- När den nya Järnvägsbron byggs ska kommunen säkerställa att det blir ett stråk för fotgängare och cyklister. Om bron skulle bli kvar ska en ny gång- och cykelbro byggas intill, på befintliga fundament.
- Kommunen ska, i kontakter med Trafikverket, verka för att planerad ny viadukt blir ljus och trevlig samt att den får karaktären av ett brett, stadsmässigt stråk. Det är också av största vikt att viadukten får ett separat stråk för fotgängare och cyklister. På kort sikt ska lämna företrädes-skyltar sättas upp på cykelbanan längs Stationsgatan.
- En fördjupad utredning ska göras avseende cykelstråket mellan Avesta och Krylbo. Som en tillfällig åtgärd ska trottoar/cykelbana få målade markeringar utanför Restaurang Krylbo för att göra det tydligare för restauranggäster och cyklister var gränsen mellan deras respektive ytor går.

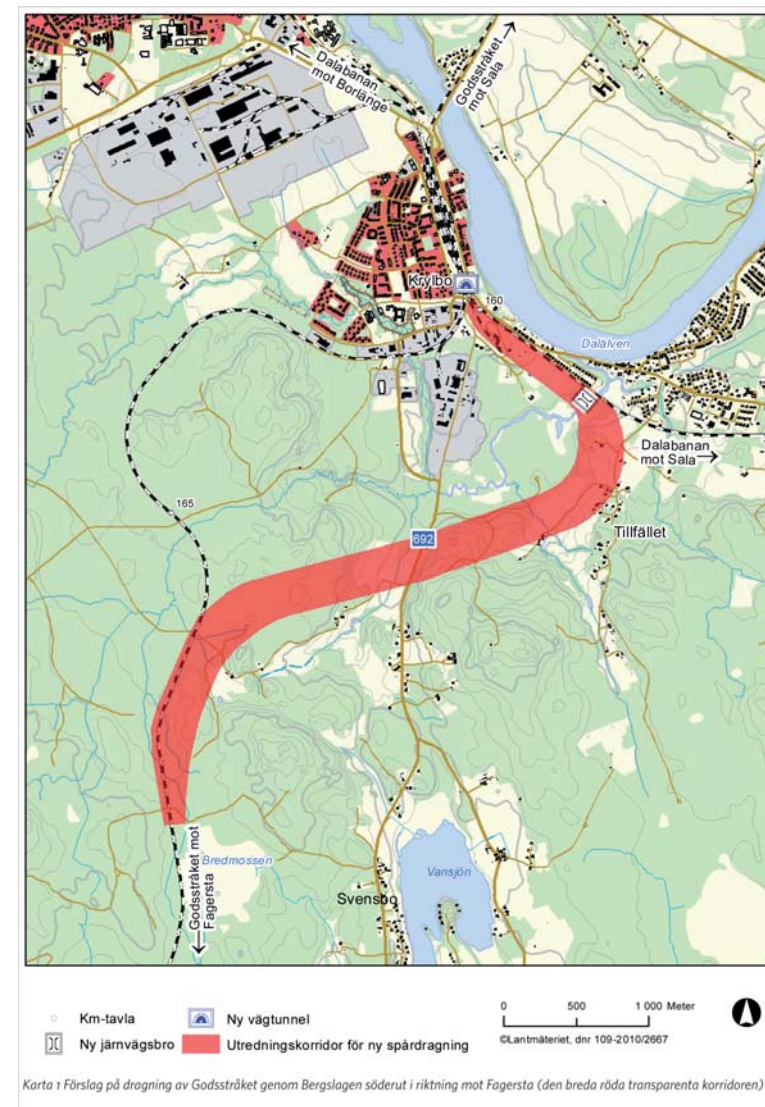




Det bruna området på flygbilden har tidigare sanerats från markföroreningar efter tidigare impregneringsverksamhet. I kommunens översiktsplan från 2007 är området utpekad som lämpligt för småindustri och den bedömningen kvarstår. Viktigt dock att den gröna skyddszonen får vara kvar mot järnvägen och Svartbro.



Tilltänkt sträckning för ny utfart till RV 68.



*Korridor för Trafikverkets nya järnvägsspår.
Ur Trafikverkets utredning från 2014.*

- Krylbos cykelstråk ska utrustas med ett attraktivt och tydligt skyltsystem
- Planeringen ska syfta till att Krylbo får tätare mellan olika funktioner (bostäder, handel etc). På så sätt underlättas för de som vill minimera bilåkandet och istället välja att gå eller cykla.

Attraktiv miljö för verksamheter

Krylbo har idag en blandad företagsstruktur med viss betoning på sågverk, verkstad, bilverkstäder och smide. Här finns också en del butiker och restauranger samt det kommunala reningsverket. Industrierna är koncentrerade till södra delen av programområdet.

För företagen är det av största vikt att de har möjlighet att rekrytera rätt personal. För att uppnå detta krävs att det finns bra skolor, förskolor och samhällsfunktioner samt bra boendemiljöer och med en balanserad befolkningssammansättning. Dessa punkter behandlas under övriga rubriker.

En god infrastruktur är a och o för företagens transporter och även för deras anställda. Samma sak gäller möjligheten till pendling och därmed är järnvägsstationens funktioner och den kommunala kollektivtrafikens funktion mycket viktiga. Även detta beskrivs under andra rubriker.

Eftersom Krylbo är en järnvägsknut bör det finnas potential för utveckling av verksamheter och handel med behov av järnvägstransporter. Projektgruppen tror också att det finns förutsättningar för en cykelverkstad vid stationen. Speciellt om Krylbo utvecklas mer till en pendlingsort där folk cyklar till stationen

och sina järnvägsresor. Kommunen bör också uppmuntra till etablering av något storskaligt, publikdragande, såsom t ex ett framtida Leos lekland samt företag med en ekoprofil.

Handeln runt Smidesparken skulle kunna ges bättre förutsättningar genom en mer välplanerad centrummiljö som ger en större visuell kontakt mellan de olika butikerna. Åtgärder för detta finns beskrivet i andra delar av programmet.

Bättre kommunal service till företag

Det finns önskemål från företag om att kommunen ska vara ett bättre bollplank när det gäller miljöfrågor och komma med konstruktiva förslag till hur problem kan lösas. Det är också viktigt att kommunen erbjuder ett gott samarbete när det gäller tillståndsfrågor o dyl som är nödvändigt vid investeringar etc. Projektgruppen menar att kommunen bör kunna bistå med just en bättre service när det gäller information kring miljöfrågor och hjälp med att hitta lösningar på den typen av problem. Redan idag finns möjlighet till energirådgivning och den verksamheten föreslås utvidgas till att gälla även andra miljörelaterade frågor. Funktionen kan finnas på miljö- och byggförvaltningen, på tillväxtenheten eller annan förvaltning, beroende på den befintliga personalens kompetens. Inom ramen för projektet Avesta 2020 arbetar kommunen redan idag aktivt med att hitta en bättre balans mellan rådgivning och lagkrav.

Önskemål finns också om ett bättre företagarnätverk i Krylbo med gemensamma träffar och erfarenhetsutbyte. I samband med att det här programmet är klart och har vunnit laga kraft föreslår projektgruppen att

kommunen ska bjuda in Krylbos företagare för en informationsträff. Företagarna kan sedan, om intresse finns, själva bygga nätverk och organisera träffar hos varandra för erfarenhetsutbyte. Redan idag ordnar kommunen frukostmöten för alla kommunens företagare m fl ungefär varannan månad.

Ny industrimark

Plats för tillkommande småindustri av ej störande slag finns söder om lokstallarna, där marken för några år sedan sanerades efter tidigare impregneringsverksamhet. Skogsridån mot järnvägen bör värnas som skydd mot närliggande bebyggelse och det bör också finnas en buffertzona mot det blivande naturreservatet i söder. Det finns också ledig industrimark längs Fabriksgatan.

Om kommunen tar över det västgående järnvägsspåret som ett industrispår (se avsnittet om infrastruktur) vore det lämpligt att utnyttja även området på södra sidan av spåret för industri med behov av järnvägstransporter. Dessvärre går det en stor högspänningsledning där idag, vilket omöjliggör exploatering. Om ledningen i framtiden får en ändrad sträckning eller grävs ner kan dock den här marken bli aktuell för industrier.

Åtgärder i korthet

- Kommunen ska underlätta för etablering av en cykelverkstad vid stationen.
- Kommunen ska underlätta för etablering av något storskaligt, publikdragande, såsom t ex ett framtida Leos lekland.

- Kommunen ska ge företagen en bättre service när det gäller information kring miljöfrågor och hjälp med att hitta lösningar på den typen av problem. Funktionen kan finnas på miljö- och byggförvaltningen, på tillväxtenheten eller annan förvaltning, beroende på den befintliga personalens roll och kompetens.
- I samband med att programmet har antagits ska kommunen bjuda in Krylbo's företagare för en informationsträff. Företagarna kan sedan, om intresse finns, själva bygga nätverk och organisera träffar hos varandra för erfarenhetsutbyte.
- Kommunen ska planlägga för småindustri av ej störande slag söder om lokstallarna. Skogsridån mot järnvägen ska värnas som skydd mot närliggande bebyggelse och det ska finnas en buffertzona mot blivande naturreservat i söder.
- En stor högspänningsledning går idag på södra sidan om det västgående järnvägsspåret i Krylbo. Om ledningen i framtiden får en ändrad sträckning eller grävs ner ska kommunen planlägga marken för industri, om markägaren samtycker.

Rekreation, fritid och rörelse

Krylbo har ett fantastiskt läge när det gäller möjligheter till sport och rekreation. Här finns vandringsleder bl a efter båda sidor av Dalälven och löpspår vid Krutboberget samt närbelägna Brovallsgården. Löpspår vid Krutboberget saknar dock tyvärr skötsel idag, då det under senare tid inte har funnits någon förening som har velat ansvara för dessa. Inom promenadavstånd hittar man en 18 håls golfbana och där finns också skidspår på vintern. I Krylbo's närhet

ligger hela tre ridanläggningar, en vid Lerbäcken och två i Mästerbo. I Lerbäcken finns även Dalaportens OK:s klubbstuga, från vilken skidspår utgår vintertid. Åvestadalskolan har en idrottshall samt en spolbar multisportplan och Vid Krylbo IP finns flera fotbollsplaner, varav en grusplan. En grusplan finns också vid skolnära Sanaplan och Svartbro har två tennisplaner. Krylbo har också en boulehall och utomhusboulebanor. Stationsparken hyser utomhusgymredskap som t ex kan användas under tiden barnen leker i den lilla lekparken där. Längs Dalälvens strand fiskas det flitigt och älven används också till bl a rodd, kanot och båtliv. I programområdets sydligaste del finns intressant natur som inbjuder till skogspromenader.

Under 1900-talets första halva låg det en badplats, Åsbobadet, vid Dalälven strax norr om Brogård. Badet var populärt och här hölls både simkurser och tävlingar av olika slag. Här fanns ett 10 m högt hopptorn i betong och delar av detta är fortfarande kvar. Här fanns också simbryggor, en finsk bastu och ett särskilt barnbad längre in i viken. I älvslandet fanns åskådarlåktare för 400 personer. På grund av dålig vattenkvalitet stängdes badet på 1960-talet. (Bärtlsson m fl, 2002)

Nytt friluftsbad

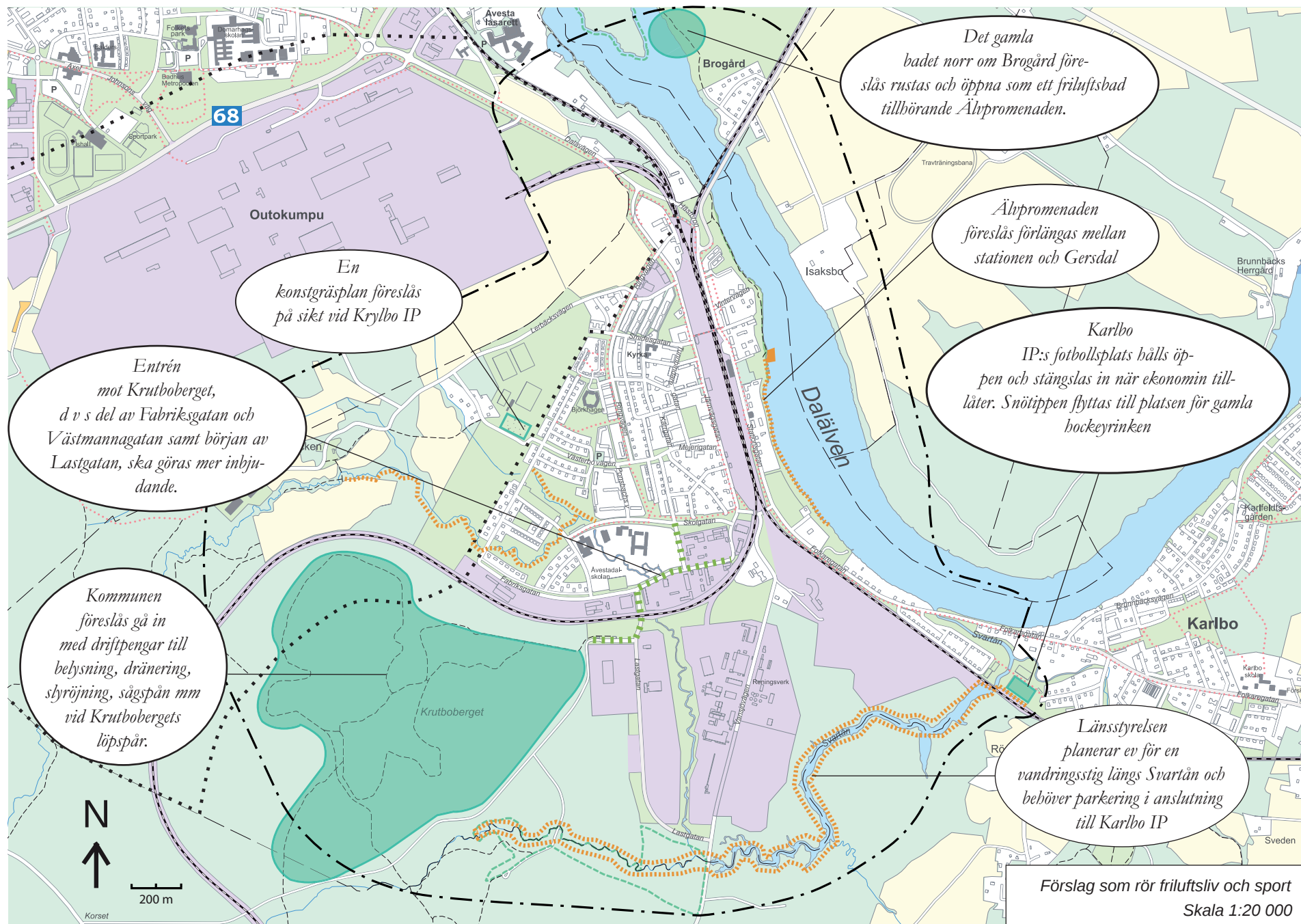
Programmet föreslår att Åsbobadet öppnas på nytt efter lämpliga åtgärder. Syftet är inte att skapa en ny stor familjebadanläggning med sandstrand, som en konkurrent till övriga kommunala badplatser. Istället föreslås Åsbobadet få karaktären av ett litet, enkelt friluftsbad som en del av älvpromenaden. Här ska man kunna ta sig ett dopp som en del av en löptur eller långpromenad längs vandringsstråket och platsen

är också bra för den som vill ha picknick. En mindre badbrygga bör räcka för att ge tillgänglighet till vatten. Vattenkvaliteten är nu förmodligen mycket bättre än på 60-talet eftersom avloppsreningstekniken har gått framåt samtidigt som vattenförlingen i älven är hög. För att säkerställa att vattenkvaliteten är tillräcklig måste dock vattenprover tas under sommarhalvåret. Det kommer troligen också bli nödvändigt med bottenåtgärder och kanske någon form av bojar för att visa var det är för strömt för bad.

Löpspår vid Krutboberget

Även om människor inte är organiserade i föreningar i samma utsträckning som förr är det fortfarande populärt med löpning. Bristen på föreningar gör dock att det är svårt för kommunen att hitta en samarbetspartner för skötsel av löpspår vid Krutboberget. Projektgruppen föreslår därför att kommunen själv går in med driftpengar till belysning, dränering, slätröjning, sågspån mm. Eventuellt skulle det kanske gå att bjuda in frivilliga från allmänheten på "skötseldagar". Det ska också finnas en fikaplatz/eldplats efter elljusspåret och en karta över anläggningen samt bänkar att sitta på.

För många är det mycket viktigt att även vägen till en rekreationsanläggning är inbjudande och det kan påverka motivationen att motionera. Entrén mot Krutboberget går via Fabriksgatan och Västmannagatan samt början av Lastgatan, dvs genom industriområdet. För att binda samman löpspår bättre med bebyggelsen föreslås en del åtgärder här. Linjer och refug längs Fabriksgatan är redan på gång och utöver detta föreslås alléträd och andra planteringar som ger en trevligare miljö.



Krylbo IP och Sanaplan

Under den inledande medborgardialogen har ett antal yttranden efterfrågat en konstgräsplan vid Krylbo IP och det kan mycket väl vara lämpligt på sikt, speciellt med tanke på att antalet barn och ungdomar i Krylbo ökar. Även andra typer av idrottsplaner efterfrågas där och det kanske kan bli aktuellt längre fram med en växande befolkning. Yttranden har också pekat på att föreningslivet behöver extra stöd för att kunna hjälpa till att ge nyinflyttade barn och ungdomar en meningsfull fritid samt att det behöver finnas alternativ till sport för barn och ungdomar. Aktiviteter för äldre som inte tillhör kyrkan har också efterfrågats.

Den skolnära idrottsplatsen Sanaplan bör enligt skoleleverna förbättras. Bl a skulle grusplanen kunna förbättras för friidrott, med kanske en löparbana el dyl. Det vore också bra med stängsel runt planen och att näten i fotbollsmålen lagas. Längdhoppsgropen bör få mer sand och det bör sättas ut bänkar. Det här bör åtgärdas när ekonomin tillåter.

Karlbo IP

Karlbo IP har tidigare haft både fotbollsgrusplan och hockeyrink men sedan ett antal år används fotbollsplanen inte längre och hockeyrinken är borttagen. En multisportplan finns nu istället uppe vid Karlbo skola. Karlbo IP håller gradvis på att växa igen och används idag som snötipp av kommunen vintertid. Medborgare har vid flera tillfällen och även under medborgardialogen efterfrågat en instängsling av den gamla fotbollsplanen för att möjliggöra släpp/motionering av hundar, agility och lokala utställningar. Den gamla klubbstugan vill man använda för förvaring av material till dessa aktiviteter. Andra har önskat

sig en röjning så att man kan spela brännboll där. Programmet föreslår att en grundlig röjning görs och att det därefter hålls efter med regelbundna röjningar. Ytan bör harvas och planas till som en engångsätgärd. Även om plankvaliteten inte blir riktigt som förr kommer det bli tillräckligt bra för att möjliggöra både brännboll och hundsläpp samtidigt som hela området ser mer välskött och levande ut. Väntar man för länge kommer rotsystemen att omöjliggöra en plan yta men redan nu har igenväxningen gått så långt att den gamla fotbollsplanen inte går att restaurera till ursprungligt skick, utan omfattande grävarbeten. När ekonomin tillåter kan det vara en bra idé att även stängsla in ytan. Snömassor bör kunna läggas på platsen för den gamla hockeyrinken istället. Klubbstugan är i dagsläget uthyrd men användningen kan förändras i framtiden om t ex en förening skulle höra av sig med intresse och förslag.

Förslag finns även under rubriken ”Naturvård”.

Åtgärder i korthet

- Åsbobadet ska öppnas på nytt efter lämpliga restaureringsåtgärder. Badet föreslås få karaktären av ett litet, enkelt friluftsbad som en del av älvpromenaden.
- Kommunen ska gå in med driftpengar till belysning, dränering, slyröjning, sågspån mm vid Krutbobergets löpspår. Eventuellt bjuds frivilliga från allmänheten in på ”skötseldagar”. En fikaplatz/eldplats anordnas efter elljusspåret och en karta över anläggningen sätts upp.
- Entrén mot Krutboberget, dvs del av Fabrikgatan och Västmannagatan samt början av Lastgatan, ska göras mer inbjudande. Linjer

och refug längs Fabrikgatan är redan på gång och utöver detta föreslås alléträd och andra planteringar som ger en trevligare miljö.

- Kommunen ska sträva efter att anlägga en konstgräsplan vid Krylbo IP på sikt.
- Karlbo IP ska röjas från sly och därefter hållas efter med regelbundna röjningar. Ytan harvas och planas till som en engångsätgärd. När ekonomin tillåter ska planen stängslas in för att möjliggöra olika användningar, däribland släpp av hundar. Snötippen ska i fortsättningen läggas på platsen för den gamla hockeyrinken.

Dalälven och Älvpromenaden

Dalälven är en av Krylbos största tillgångar och det är viktigt att den är tillgänglig för alla. Strandskyddsbestämmelserna är också till för att säkerställa detta. Tyvärr känner man inte av älvens närvaro så mycket trots att den rinner förbi parallellt med Stationsgatan. Vandringsstigen Älvpromenaden går från Döda fallen i Avesta och längs stranden ända fram till stationen i Krylbo. På andra sidan älven, mellan Månsbo och Brogård, finns samma vandringsmöjlighet och i Åsbo förenas stigarna med en separat gångbro under bilbron. Älvpromenaden är mycket populär och den används för såväl strandfiske som motion och mer stillsamma promenader.

Mellan Krylbo och Svartbro, öster om den stora gula villan, ligger en allmän älvansluten grönyta, benämnd Gersdal. Här finns en båtramp som en gång i tiden lades dit av en racingklubb men rampen har inte underhållits på ett antal år och har därför delvis sjunkit ner i jorden. Rampen fungerar idag som ilägnings-

plats för räddningstjänstens båtar samt privata båtar och det är därför av stort värde att den underhålls för framtiden. Grönytan är uppdelad i två etage och mellan dessa finns en sliten trappa. Avestas och Krylbos älvstränder består oftast av höga sluttningar och tillgängligheten till vattnet är därför ofta begränsad. Här vid Gersdal är det däremot en svagt sluttande gräsyta och platsen är därför idealisk för alla typer av älvaktiviteter. Redan idag anordnas drakbåtstävlingar här och platsen är populär bland fritidsfiskare.

Stationsparken blir en älvpark

Vid Stationsparken föreslås en bredare trappa ner till Älvpromenaden och i dess övre ände markeras den med en lockande portal. En slingrande liten väg anläggs i slänten, vilket gör det möjligt att ta sig ner även med barnvagn, rullstol och rullator. Lövskogsridån har stora naturvärden och därför bör så mycket av den som möjligt sparas. Det bör dock vara möjligt att skapa ett siktstråk mot vattnet någonstans i ridån, kanske i anslutning till trappan. Trappans ledstänger lysas upp med LED-belysning, vilket ökar tillgängligheten även kvällstid. Nere vid älvstranden föreslås en större, upplyst, allmän brygga där man kan lägga till med sin båt för att kanske gå upp och äta eller fika på någon av restaurangerna eller caféerna. Bryggan bör självklart också utrustas med mysiga sittmöjligheter. Uppe vid stationen och Stationsgatan bör det finnas skyltning och en lockande översiktsbild som visar den nya älvparkens omfattning. En detaljerad inventering av släntens naturvärden behöver göras för lokalisering av exakt läge för den nya handikappsanpassade gången. Se även fokusbild på sid 29.



Den populära Älvpromenaden bör förlängas mellan järnvägsstationen och Gersdal

Utveckling av Gersdal

Gersdal föreslås få en ansiktslyftning så att platsen bättre fyller funktionen av ett centrum för aktiviteter på älven. Rampen rustas upp för bättre funktion och dessutom föreslås, i enlighet med inlämnade förslag under medborgardialogen, att en del av älvkanten förstärks med betongstenar till en liten kaj. Kajkonstruktionen gör att även rullstolsburna personer når fram ända till vattnet och kan fiska. Gersdal är också en utmärkt plats för iläggning av kanoter

och om någon vill anordna uthyrning av sådana så bör det här vara en lämplig plats. Andra exempel på aktiviteter som älven kan användas till är turbåtar och wakeboard. För ett mer välskött uttryck tas slyuppslag bort och dessutom ska platsen utrustas med fler bänkar och bord samt sopkärl så att folk kan sitta ner för vila och kanske för att inta sin medhavda matsäck. Den befintliga trappan fungerar fortfarande tillfredställande men när vangstyckena av trä börjar ruttna bör de bytas ut mot dito av metall för en bättre hållbarhet.



Det kommunala grönområdet Gersdal, söder om "Gula villan". Förslag ges på hur området kan bli centrum för fiske och vattensport. Även funktionshindrade ska kunna ta sig fram till vattnet och fiska här.



Förlängning av Älvpromenaden

Kommunen äger den mesta marken längs stranden mellan Stationsparken och Gersdal och det är eftersträvänsvärt att binda ihop dessa områden genom en förlängning av Älvpromenaden. Förlängningen kan ske genom en kombination av förstärkningsmassor i strandbrynet, dvs som den befintliga promenaden, och en sk boardwalk. Längs promenaden ska det finnas några småbryggor, för trevnad och förbättrade fiskemöjligheter. Tre privata fastighetsägare finns längs sträckan och utformningen måste naturligtvis ske i samarbete med dem och så att de inte drabbas av olägenheter av något slag.

Även den befintliga Älvpromenaden är i behov av åtgärder. Grillplatsen måste förbättras och kompletteras med flera. På några lämpliga, plana, gräsiga platser hålls gläntor öppna för att familjer och andra sällskap lätt ska kunna breda ut filtarna och ha picknick och annan samvaro. Vid befintliga parkbänkar hålls sly undan så att vyn från bänkarna är vacker ut mot älven.

Alternativt flyttas bänkarna till lämpligare platser. På platser där det nappar bra hålls vass undan.

Vid Vintervägen går det redan idag att ta sig ner med rullstol och rullator även om ramperna ner inte är optimala. Förbättring av ramperna ska göras så att de får rätt lutning och erforderliga vilplan.

Åtgärder i korthet

- En bredare trappa ner till Älvpromenaden ska byggas vid Stationsparken och trappan kompletteras också med en slingrande liten väg i slänten, anpassad för barnvagnar, rullstolar och rullatorer. En portal markerar trappans början överst i slutningen. Om möjligt skapas ett siktstråk mot vattnet någonstans i träddridån. Trappans ledstänger lysas upp med LED-belysning. Nere vid älvstranden föreslås en större, upplyst, allmän brygga där man kan lägga till med sin båt och bryggan utrustas också med mysiga sittmöjligheter.
- Uppe vid stationen och Stationsgatan anordnas skyltning och en lockande översiktsbild som visar den nya älvparkens omfattning.
- Gersdal föreslås få en ansiktslyftning. Båtrampen rustas upp och dessutom föreslås att en del av älvkanten förstärks med betongstenar till en liten kaj, som möjliggör även för rullstolsburna personer att nå ända till vattnet för t ex fiske. Slyppslag ska tas bort och platsen utrustas med fler bänkar och bord samt sopkärl. När den befintliga trappan har tjänat ut ska den få vängstycken av metall för en bättre hållbarhet. Om någon vill anordna uthyrning av kanoter här ska kommunen tillåta det.



- Älvpromenaden ska förlängas från Stationsparken till Gersdal och längs promenaden ska det finnas några småbryggor, för trevnad och förbättrade fiskemöjligheter.
- Befintliga ramper från Vintervägen till Älvpromenaden ska förbättras så att de får rätt lutning och erforderliga vilplan.
- Grillplatsen vid den befintliga Älvpromenaden ska förbättras och kompletteras med flera. På några lämpliga, plana, gräsiga platser hålls gläntor öppna för picknick. Vid befintliga parkbänkar hålls sly undan, alternativt flyttas bänkarna till lämpligare platser. Vassklippning ska göras på utvalda platser där det nappar bra.



Förlängning av Älvpromenaden och ett nytt bryggplan nedanför Stationsparken. Vissa sträckor kan bestå av en s.k. boardwalk. (bryggväg). Stationsparkens skylt uppe vid Stationsgatan bör efter förändringen göras om så att all mark ner till älven och det nya bryggplanet tas med.

Svartån

Tidigare under 1900-talet hade Svartån en stor, öppen vattenyta och det låg fullt med ekor efter stränderna. Under årens lopp har dock ån vuxit igen och nu är det endast en smal öppen ränna i mitten där man knappt tar sig fram med en kanot sommartid. Igenväxningen beror troligen på en kombination av en nu jämnare reglerad vattennivå i älven och höga halter av växtnäringssämnen i åvattnet. Många minns ån från den öppna tiden och kommunen har mottagit många förslag om att ån borde muddras och vassklippas. Det är framför allt sträckan från järnvägsbron ut till utloppet i Dalälven som berörs av förslagen. Igenväxningen har gått så långt att det inte räcker med enbart vassklippning eftersom botten gradvis har höjts så att det långt ut i ån mer liknar sumpmark än å.

Länsstyrelsen har analyserat vatten- och sedimentprover från den aktuella sträckan och meddelar att Svartån är en av Dalarnas mest förorenade vattendrag. Föroreningarna är många och finns i höga halter i såväl vattnet som i sedimenten. Här finns bl a nickel, bly, kadmium samt olika organiska föroreningar. Ämnena som påträffats kan härledas både till pågående verksamheter och till förorenade områden från tidigare verksamheter. Vid muddring läcker föroreningar från sedimenten ofta ut i vattnet och det är därför svårt att göra den typen av åtgärder i förorenade vattendrag. Det finns dock specialmetoder som man ibland kan använda sig av för att göra det möjligt.

Muddringsåtgärder av den här omfattningen kräver tillstånd från mark- och miljödomstolen och i sin ansökan måste man redovisa olika tänkbara alternativ för metoder och omhändertagande av massorna samt kostnader för detta. Länsstyrelsen kan idag inte bedöma om det är möjligt eller inte. Enbart vassklippning kräver inget tillstånd så länge inte sedimenten rörs upp och om vassresterna tas bort. Markägarna har tillfrågats och de har inget emot åtgärderna så länge de inte drabbas av ansvar för eventuella följder. Markägaren Sveaskog vill skriva ett avtal med kommunen innan åtgärder påbörjas.

I Svartåns slänter växer lövdominerad skog och det finns önskemål från flera håll att sly och barrträd ska hållas efter så att det blir en ljus, lövdominerad oas där vattenytan syns bra från intilliggande gångstråk längs Ågatan. Den typen av miljö är också värdefull för bl a fågellivet.

För att fullständigt reda ut möjligheten till muddring föreslås en lämplig konsult få i uppdrag att titta på

tänkbara, möjliga metoder och räkna på kostnader för detta. Utredningen kan sedan ligga till grund för en ansökan hos mark- och miljödomstolen samt för ett genomförande om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt.

Vassklippning bör starta så snart som möjligt även om det bara är möjligt att till viss del vidga vattenrännan något. Om det visar sig omöjligt med muddring bör åtminstone vassklippningen fortsätta.

Barrträd och sly hålls efter i största möjliga mån och på några ställen öppnas siktlinjer mot vattnet. På nå-

got ställe bör det finnas en enkel trappa ner till vattnet och denna kan kompletteras med en liten brygga och sittbänk för extra bra vattenkontakt.

Åtgärder i korthet

- En lämplig konsult ska få i uppdrag att titta på tänkbara, möjliga metoder för muddring och räkna på kostnader för detta. Utredningen kan sedan ligga till grund för en ansökan hos mark- och miljödomstolen samt för ett genomförande, om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt.



Många Krylbobor önskar att Svartån ska återfå sin forna större vattenspegel

- Vassklippning ska starta så snart som möjligt även om det bara är möjligt att till viss del vidga vattenrännan något. Om det visar sig omöjligt med muddring ska åtminstone vassklippningen fortsätta.
- Barrträd och sly ska hållas efter i största möjliga mån och på några ställen öppnas siktlinjer mot vattnet. På något ställe ska det finnas en enkel trappa ner till vattnet och denna kan kompletteras med en liten brygga och sittbänk för extra bra vattenkontakt.

Kultur, identitet och evenemang

En positiv utveckling

Krylbos identitet som en viktig del av Avesta kommun skulle kunna stärkas rejält genom fler kommunala verksamheter i Krylbo. Dessa skulle ha ett symboliskt värde som visar att kommunen tror och satsar på Krylbo samtidigt som de skulle bidra till en levande stadsdel. Identiteten skulle också kunna stärkas genom en förbättrad lokalhistorisk skyltning. Skyltar av olika slag kan t ex berätta om personerna som har gett namn till Krylbos gator och platser. Vem var t ex Ponsbach? Vad är historien bakom en intressant byggnad?

Krylbo har sedan ett antal år ett något skamfilat rykte och från fastighetsägare rapporteras att det kan vara problem att få lån till upprustning av fastigheter i Krylbo. Nu sker dock förändringar i positiv riktning och det här programarbetet är initiativ från kommunen att bidra till den positiva utvecklingen. För att utvecklingen ska hålla i sig är det viktigt med informa-

tion om framsteg och positiva exempel och det blir en viktig kommunal uppgift.

Krylbos läge som järnvägsknut för med sig fantastiska pendlingsmöjligheter och det bör utnyttjas mer i den framtida marknadsföringen. Vi bör helt enkelt jobba mer med ”Knutpunkt Krylbo” och informera om att det är pendlingsavstånd till flera orter. Längre fram, när Dalabanan har rustats upp bör kommunen marknadsföra ”strandnära boende en timme från Stockholms C”. Redan nu kan marknadsföring av det slaget ske men med en och en halv timme som tidsangivelse.

Den järnvägshistoriska identiteten

Många har under samrådet framfört önskemål om att man borde lyfta fram den järnvägshistoriska identiteten mer och satsa på tåghistorisk information. Man skulle t ex kunna ha en ”Tågens dag” med guidning av den gamla omformarstationen, stationshuset, stationsområdet, uppvisningståg från SKÅJ (Stockholms kulturförening för ånga och järnväg) samt de gamla lokstallarna. Guidning om Krylbosmällen skulle kunna vara ett givet inslag. Det skulle också kunna anordnas en Krylbobaserad julmarknad med sådana här inslag. Överhuvudtaget bör det historiska kring stationen och lokstallarna synliggöras och utvecklas till attraktiva besöksmål även för turister. Gärna med historiska tågturer och visningar. SKÅJ arbetar redan idag med att utveckla lokstallarna och föreningens gamla ånglok samtidigt som man tar fram informationsmaterial. Föreningen har många intressanta tekniska detaljer att visa upp för allmänheten men behöver dock fler entusiastiska medlemmar för att klara av verksamheten på sikt.

Konst och utsmyckningar

Krylbo bör få mer konst och utsmyckningar och i ekostadsdelens anda skulle man delvis kunna ha en ekoprofil på dessa. Man kan t ex anknäta till energi och använda sig av solceller för belysning och ev vattenpumpar. Kanske kan skolan vara med i framtagnad?

Folkare fotoklubb ställer redan idag ut på stationen och kanske skulle det samarbetet kunna utvecklas ytterligare.

Man skulle också kunna ha en enhetlig modell på alla Krylbos betongsuggor. Gotland har betongsuggor i form av ett gutfär och Krylbo skulle t ex kunna ha ett ånglok. Programmet föreslår att ett särskilt konstprogram ska tas fram för stadsdelen.

Se även under rubriken ”Stråket mellan Avesta och Krylbo”.

Åvestadalskolan

Åvestadalskolans elever har lämnat många värdefulla idéer under medborgardialogen och en hel del av dessa har fått genomslag i programmet, under olika rubriker. Här kommer goda, genomförbara förslag som rör själva skolområdet.

Eleverna vill gärna fixa till utegården vid Åvestadalskolan och flera önskar sig basketkorgar på den asfalterade planen där. Detta bör kunna åtgärdas till en relativt liten kostnad. Förslag finns också om en skateboardramp samt bänkar under tak. Rent allmänt önskas fler ställen att sitta på både ute och inne, vilket är en rimlig önskan. Man skulle också vilja att

skolan erbjuder lånecyklar så att man kan ta sig till olika ställen snabbare.

Vid låg- och mellanstadiet önskas fler stora gungor och ett klätterträd samt en ”snurrig rutschbana”.

FORTSATT ARBETE

När programmet är färdigt och godkänt ska alla förslag sammanfattas i en kortfattad punktlista där det också framgår vilken eller vilka förvaltningar, alternativt kommunalt bolag, som ansvarar för frågorna. Det förenklar för framtida kostnadsberäkningar och genomförande.

Vissa av förslagen kräver att gällande stadsplaner/detalplaner först ändras. Till exempel måste planen ändras om odlingslotter ska tillåtas där det idag är allmän parkmark. Vid kommande planändringar kan det här programmet användas som underlag/plan-program.

Vid framtida genomförande ska närboende och berörda tas med i processen i största möjliga mån så att det blir ett gemensamt arbete mot ett gemensamt mål. Det leder till mer genomtänkta och populära lösningar.

Inför planering av nya lekplatser finns ett antal önskemål som har kommit in från barn i samband med medborgardialogen i höstas. Dessa önskemål ska tas i beaktande. Likaså har det kommit in ett antal detaljerade synpunkter på vägar och dessa kommer att utredas i samband med nästa revidering av trafiknätsanalysen.

REFERENSMATERIAL

Bärtlsson Roland, Lindberg Helge och Pettersson Per-Erik. 2002. Avestaidrotten 100 år. Centrumtryck Avesta 2002.

Översiktsplan för Avesta kommun (2007)

RUM-material med olika intresseinventeringar från Länsstyrelsen i Dalarnas län.

Diverse program för ekostadsdelar i andra kommuner

Bildkällor

Flygbilder

s 23, 37, 56, 63 och framsida, Bergslagsbild AB.

s 48, Mikael Jansson, Avesta kommun.

Fotografier

s 14, Solar Nordic, från webbsidan www.viivilla.se.

s 25 (mellan), 63 (övre högra), Bengt Smideman.

s 25 (vänstra), från webbsidan www.frinnaryd.com.

s 28 (nedre högra), från webbsidan <http://curious-places.blogspot.se/2011/02/hotel-hackspett-woodpecker-hotel.html>

s 28 (nedre vänstra), från webbsidan <http://www.weirdandwonderfulhotels.com/featured-hotels/utterinn-sweden/>

s 35 (övre), från webbsidan <http://lindasmatresa.blogspot.se/>

s 41 (övre), okänd webbild.

s 43 (odlingslott), från webbsidan <http://minteppea.blogspot.se>.

s 45 (cykelräknare), från webbsidan www.smekab.se.

s 48 (faunadepå), Peter Klintberg, Avesta kommun.

s 49 (fjäril), Sylvia Svensson, från webbsidan www.odla.nu.

s 51 (vinbär), från webbsidan www.greenspire.se.

s 4, 8, 9, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 19, 20, 25 (övre), 26, 27, 28 (övre), 30, 32, 33, 35 (nedre), 36, 37 (nedre), 39 (den högre), 41 (nedre), 43 (de nedre), 44 (vänstra), 45 (övre), 47, 49 (de övre), 51 (alla utom vinbärsbilden), 61, 62, 64, Erika Flygare, Avesta kommun.

Datorgenererade bilder

s 22, 29, 31, 34, 38, 39, 40, 42, 44, 45 (portaler), Smideman Arkitekter AB.

s 6, 3D-modell av Avesta kommun med webbdialog-verktyget CityPlanner.

Kartor

s 21, 52, 55, 56, 59, Erika Flygare. Underlag från Avesta kommun, Kart & Mät.

s 24, Smideman arkitekter AB.

