



Samrådsversion

Samråd tid: 2004-01-05 t o m
2004-03-12

Fördjupad översiktsplan för **Södra centrum**

November 2003

Innehåll

	sid
1. Bakgrund och planprocess	3
2. Utgångspunkter	5
3. Vision 2025 – övergripande mål	8
4. Markanvändning	10
5. Trafikstrukturer	14
6. Bebyggelsestruktur och karaktär	20
7. Grönstruktur	24
8. Tekniska strukturer	28
9. Miljö-, hälso- och riskfaktorer	30

Handlingar

Förslaget till fördjupad översiktsplan för Södra centrum utgörs i samrådsskedet av:

- Planförslag (denna handling)
- Underlagsrapport
- Samrådsredogörelse från programskedet, godkänd av kommunstyrelsen 2002-06-04

Flygfoton: L&L Flygbildsteknik AB

Bilder bearbetade i Photoshop: Marianne Meirola,
Stadsbyggnadskontoret
Karta sid 21, Marianne Meirola och Rose-Marie Rosenback,
stadsbyggnadskontoret

1. BAKGRUND OCH PLANPROCESS

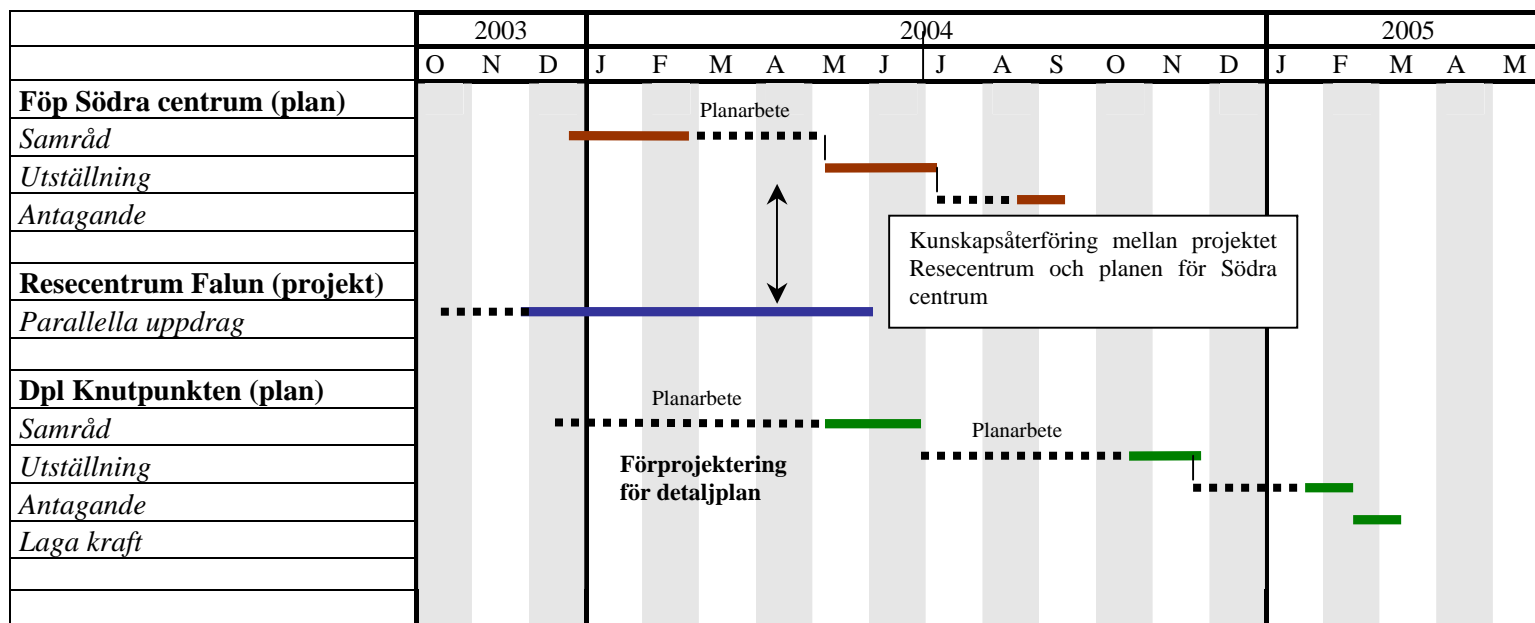
1.1 Bakgrund

Södra centrum har under många år utgjort ett område med särskilda stadsmiljömässiga problem, men samtidigt också varit ett område med outnyttjad potential och av stor betydelse för Falun (se avsnitt 2, "Utgångspunkter"). Området ingick i arbetet med översiktsplanen för Falu centrum, men innebar ett alltför omfattande arbete för att klaras av just då. I samband med kommunfullmäktiges antagande av centrumplanen 1998 fick stadsbyggnads-kontoret i uppdrag att, i samarbete med övriga berörda förvaltningar, ta fram utredningsdirektiv för det fortsatta planeringsarbetet kring Södra centrum.

1.2 Planprocessen

En vision med övergripande mål för området (se avsnitt 3, "Vision 2025 – övergripande mål") arbetades fram, som sedan fick ligga till grund för ett omfattande planprogram, där allmänna riktlinjer och alternativa framtidsbilder för områdets utveckling redovisades. Detta planprogram var under 2001 föremål för ett omfattande programsamråd. Synpunkter från samrådet kring programmet finns sammanställda i en samrådsredogörelse.

Programmet har därefter utvecklats till ett planförslag och utgör nu ett samrådsförslag till en fördjupning av översiktsplanen. Under arbetet med detta planförslag har bitvis



Beslut under planprocessen

År 2000

KS 2000-03-07 godkänner utredningsprogram

År 2001

KSSU 2001-01-16 godkänner Vision 2025 för Södra centrum

KSSU 2001-05-29 godkänner

- Program för Södra centrum
- Program för Knutpunkten
- Program för Godsmagasinet för programsamråd.

KSSU 2001-11-21 godkänner samrådsredogörelse för program för Godsmagasinet

År 2002

KS 2002-06-04 godkänner

- Samrådsredogörelse för program för Södra centrum och Knutpunkten.
- Reviderat program (utkast till samrådsförslag) som inriktning för fortsatt arbete, samt
- Ger uppdrag om att upprätta projektdirektiv för Resecentrum Falun.

KS 2002-09-24 godkänner projektdirektiv och samarbetsavtal för Resecentrum Falun.

År 2003

KSU 2003-12-09 godkänner förslag till fördjupad översiktsplan för Södra centrum för samråd

KS = Kommunstyrelsen

KSSU = Kommunstyrelsens samhällsutskott

KSU = Kommunstyrelsen utvecklingsutskott

ganska detaljerat utredningsarbete i flera frågor genomförts.

Efter samrådet kommer synpunkterna att arbetas in och ett färdigt planförslag att ställas ut under minst 2 månader. Om inga allvarliga synpunkter kvarstår mot förslaget kan det därefter antas av kommunfullmäktige som en fördjupad översiktsplan.



Helhet och fördjupningsdelar i Södra centrum

1.3 Resecentrum Falun, Tiskenprojektet och detaljplaner

En viktig fråga i Södra centrum är utveckling av ett resecentrum. Kring denna fråga driver Falu kommun, Banverket, Jernhusen och Dalatrafik ett samarbetsprojekt. Under första halvåret 2004 kommer parallella uppdrag att genomföras för Resecentrum Falun som ett led i det projektarbetet. Parallella uppdrag är en form av upphandling där flera företag samtidigt får uppgiften att studera ett område eller en fråga, oberoende av varandra. Resultatet från de parallella uppdragen

kommer successivt att arbetas in i planarbetet med Södra centrum. Föreliggande samrådsförslag till fördjupad översiktsplan utgör en utgångspunkt i de parallella uppdragen för resecentrum.

Arbetet med Södra centrum är också samordnat med Tiskenprojektet. Planområdet för Södra centrum omfattar bl a Tiskens norra strand, banvallen och Faluåns mynning. Förslagen i denna plan och i programmet till detaljplan för Tisken är desamma i dessa delområden.

Arbetet med Södra centrum har under programskedet även omfattat två fördjupningsdelar, "Program för knutpunkten" och "Program för Godsmagasinet". Syftet med detta var att kunna ta fram detaljplaner för dessa delområden med stöd av centrumplanen, och med kunskaperna och med arbetet med Södra centrum som en viktig utgångspunkt, men utan att vara helt beroende av att föreliggande förslag antagits av kommunfullmäktige. Planarbete pågår med Godsmagasinet och kommer under 2004 att påbörjas även för Knutpunkten.

1.4 Organisation

Samtliga rapporter är framtagna av stadsbyggnadskontoret i samarbete med berörda förvaltningar, främst gatukontoret och miljökontoret. Styrgruppen för projektet består av Per Grundström och Mats Reutherborg, stadsbyggnadskontoret, Kristina Harsbo, miljökontoret samt Anders Liljekvist och Monica Lindén, gatu- och parkförvaltningen. Arbetsgruppen består av Lars Gustafsson, stadsbyggnadskontoret, Anna Perols, miljökontoret samt Mathias Westin och Beate Löfvenberg, gatu- och parkförvaltningen. Projektledare är Tony Svensson, stadsbyggnadskontoret.

Centrumplanens riktlinjer för Södra centrum

1. Området ska utvecklas med kvartersstaden som mönster.
2. Ett grönt stråk mellan ån och Vasaparken ska studeras. Avvägningen mellan bebyggelse och grönska ska klargöras.
3. En gata för bil- och busstrafiken ska finnas mellan Troztgatan och Myntgatan (motsvarar dagens Gruvagatan – Korsnäs-vägen). Ingen ny bro för biltrafiken över ån parallellt med järnvägen.
4. En gata ska dras genom banvallen mellan Korsnäs-vägen och Tiskenparkeringen.
5. Plats ska skapas för en kollektivtrafikknutpunkt med knytning även till järnvägen. Eventuella barriäreffekter ska minimeras.
6. Persontrafiken på järnväg ska ges bättre koppling till centrum än idag.
7. En samordning ska ske med Tiskenprojektet.
8. Samarbetet med SJ kring stationsområdet ska fortsätta.
9. Åtgärder för att minska banallens barriärverkan ska studeras.
10. Möjligheterna att anordna ett cykelstråk längs banvallen ska studeras.
11. I den fortsatta planeringen av stationsområdet, särskilt i det fortsatta arbetet med Tisken-leden, ska kulturmiljö frågorna och närheten till Norslunds kyrkogård ägnas särskild uppmärksamhet.

2.2 Frågeställningar i området

I den fördjupade översiktsplanen för Falu centrum redovisas ett antal frågeställningar i Södra centrum som ska studeras vidare. Utöver dessa tas bl a följande upp i detta förslag.

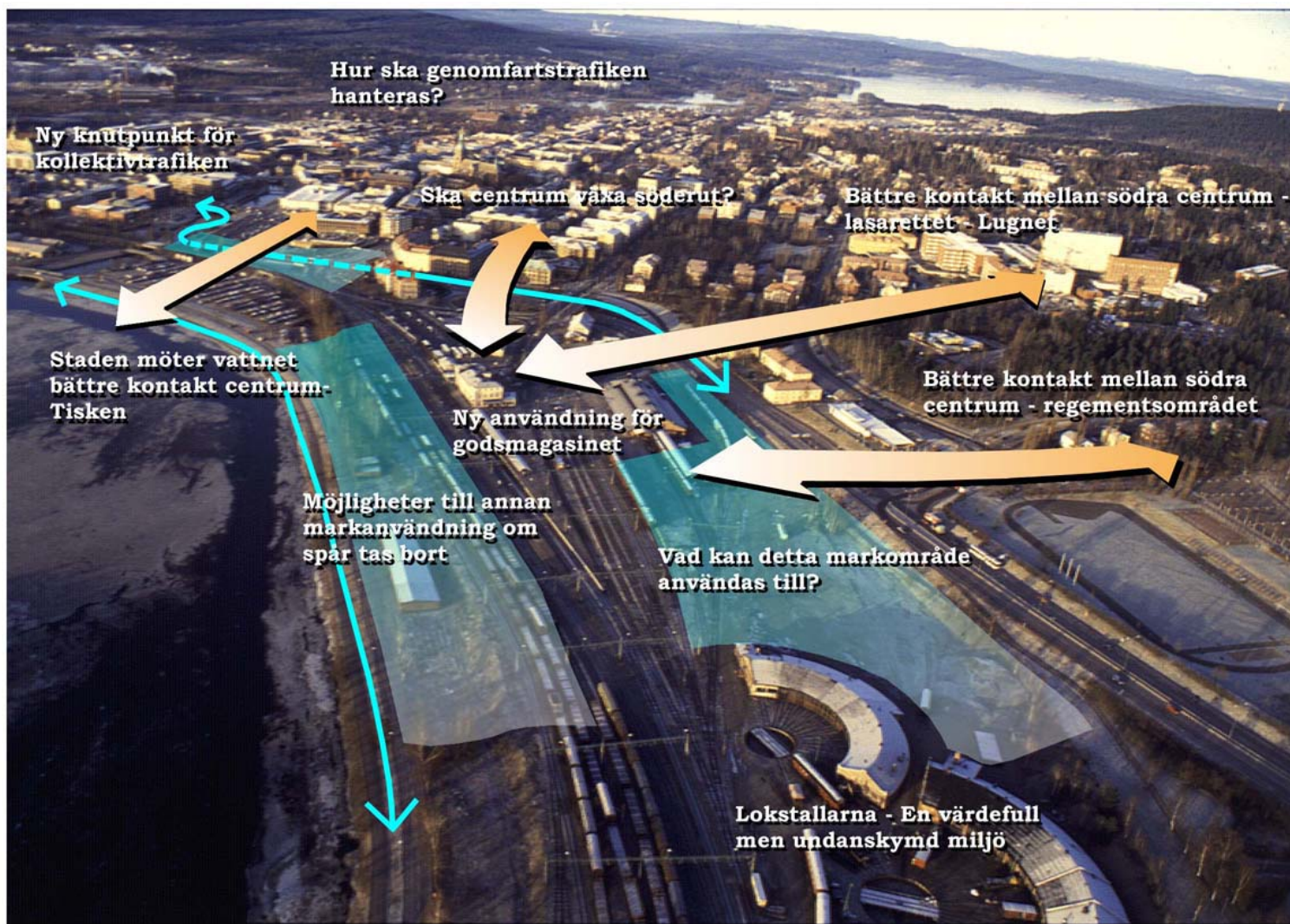
- En kollektivtrafikknutpunkt ska placeras och utformas i ett läge mellan banvallen och Kajenparkeringen. Detta är bestämt redan i centrumplanen.
- Tågtrafiken har ökat så att en kapacitetshöjning av järnvägen mellan Falun och Borlänge är nödvändig. Banverket utreder frågan i olika steg.
- STORA Enso har återupptagit godstransporter på Grycksbobanan.
- Godsmagasinet står halvtomt. Ny användning måste anpassas till en helhetssyn på området och byggnadens kulturvärde. Ny detaljplan behövs.
- Genomfartstrafiken upplevs som ett problem genom barriäreffekter, buller och avgaser, men även genom "riksvägsdikets" negativa inverkan på stadsbilden. Dessa problem ska minimeras utan att nya förbifarter byggs.
- Hur ska marken på stationsområdet användas och ska den täta staden växa ut över stationsområdet och längs Tiskens strand?
- Kommunen utreder i ett särskilt projekt möjligheterna att återställa Tisken och iordningställa slussen för båttrafik på sjön. I arbetet med Södra centrum ingår att vitalisera stränderna närmast centrum samt utveckla kontakten centrum - Tisken.
- När Tisken och Dalregementet - Lugnet utvecklas som nya områden eller stadsdelar behöver sambanden och tillgängligheten mellan dem förbättras.



I centrumplanen föreslås Knutpunkten för busstrafiken lokaliseras till detta område. Knutpunkten blir en del av Resecentrum Falun.



För Tiskens norra strand sker samordning med Tiskenprojektet.



Översikt över aktuella frågeställningar i Södra centrum

3. VISION 2025 – ÖVERGRIPANDE MÅL

Nationella miljökvalitetsmål	Relevans
1. Frisk luft	X
2. Grundvatten av god kvalitet	
3. Levande sjöar och vattendrag	(X)
4. Myllrande våtmarker	
5. Hav i balans och levande kust och skärgård	
6. Ingen övergödning	X
7. Bara naturlig försurning	X
8. Levande skogar	
9. Ett rikt odlingslandskap	
10. Storslagen fjällmiljö	
11. God bebyggd miljö	X
12. Giftfri miljö	X
13. Säker strålmiljö	
14. Skyddande ozonskikt	
15. Begränsad klimatpåverkan	X

Den långsiktigt hållbara staden

En utgångspunkt för förändringar i Södra centrum ska vara de femton nationella miljömålen för hur Sverige ska bli ett hållbart samhälle fram till 2025. Ett långsiktigt hållbart Falun innebär inte bara ekologiska, utan även ekonomiska, sociala och kulturella hänsynstaganden. Ett antal stadskvaliteter som återspeglar ett hållbarhetsperspektiv har identifierats som ram för visionen:

Den tillgängliga staden

- Ökad närhet, vilket uppnås genom en tät stadsstruktur, minskning av barriärefekter och samlokalisering av kollektivtrafik och viktiga funktioner.
- Ökad säkerhet, trygghet och komfort i trafiken, vilket uppnås genom goda lösningar för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.
- Ökad tydlighet och orienterbarhet, vilket uppnås genom väl gestaltade stadsmiljöer och varsamhet om natur- och kulturvärden.

Den livfulla staden

- En stadsstruktur med parker, gator och torg där människor kan mötas. Kvartersstaden är på många sätt idealisk för detta ändamål.
- Stadsrum ska vara väl utformade utifrån människors behov av att vistas. Gatorna ska vara inbjudande och trivsamma och främja ett vitalt gatuliv. Det gäller såväl planerade evenemang som spontana händelser.
- En tät och blandad stad med olika typer av funktioner såsom affärer, kontor, samlingslokaler och bostäder i en varierad och estetiskt tilltalande miljö.

Den trygga och jämlika staden

- Utveckla förutsättningarna för att vistas på gator och torg. Inbjudande, trivsamma och överblickbara stadsrum uppmuntrar till positiva aktiviteter och närvaron av människor motverkar otrygghet och förhindrar att brott begås.
- Alla ska ha tillgång till staden på lika villkor, bl a beträffande trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för funktionshindrade, barn och äldre.
- Hänsyn måste tas till att män och kvinnor använder staden på olika sätt.

Den upplevelserika och karaktärsfulla staden

- Ökad varsamhet med kulturhistoriskt och arkitektoniskt värdefulla miljöer.
- Utveckling och satsning på parkerna, som utgör några av de viktigaste och mest uppskattade miljöerna i Falun.
- Höga krav på arkitektonisk kvalitet vid förändringar i stadsmiljön.

Vision 2025 utarbetades under år 2000 genom samtal med politiker och tjänstemän på kommunen samt med föreningar, organisationer och allmänheten. Visionen redovisas här i sammandrag som övergripande mål för planeringen av Södra centrum, både i termer av långsiktigt hållbar utveckling och som föreslagna förändringar.

Visionen

Visionen för Södra centrum är en vision om möten - mellan olika färdriktningar och transportslag, mellan staden och vattnet, men även mellan bebyggelse och omgivande grönska. Men framför allt - mötet mellan människor.

Centrum ska möta vattnet utan hinder av barriärer.

- Falun ska åter bli en sjöstad, båtar ska åter kunna trafikera Tisken och Faluån.
- Barriärerna mellan centrum och Tisken ska övervinnas. Tiskens stränder ska utvecklas för båtlivet och ny vattennära bebyggelse med varierat innehåll.
- Park- och promenadstråk ska knyta samman de gröna områdena i den inre delarna av centrum med Tiskens strandområde.

Södra centrum ska bli ett nav för resandet och möten mellan människor.

- Stadsdelen ska utvecklas till en trivsam mötesplats och port till stadskärnan.
- Stadsdelen ska komplettera centrumkärnan med viktiga funktioner utan att konkurrera om handeln där.
- Ett resecentrum som knyter samman buss och tåg med övrig trafik och tillhörande serviceutbud ska skapas så nära centrum som möjligt. Det ska uttrycka Faluns identitet gentemot resenären och vara ett tillskott i stadsmiljön.

I Södra centrum ska stadsdelarna mötas i en ny kvartersstad med gator, byggnader och parker.

- "Riksvägsdiket" ska försvinna och gatorna ges en mer stadsmässig karaktär med kvartersstaden som mönster.
- Bebyggelse, parker och planteringar ska ersätta ödsliga asfalts- och marktytor.
- Delar av bangården får lämna plats för ytterligare bebyggelse, plantering och parkering.

Historien och framtiden ska mötas i en ny stadskaraktär som präglas både av världsarvsstaden och en tro på framtiden.

- Södra centrum ska ges en egen identitet, som tillför Falun något nytt.
- Stor hänsyn ska tas till de spår av historia som finns i området, t ex historiska byggnader.
- Åsгатans tidigare sträckning ska återupprättas.



RESECENTRUM FALUN

2002-04-17 SWECO FFNS ARKITEKTER

ARK-ARK RESETHILLINGE

Förslag till framtida utformning av en del av Södra centrum. I de följande avsnitten ges en beskrivning och riktlinjer för förslaget

4. MARKANVÄNDNING

Ur vision 2025:

För att skapa goda förutsättningar för möten behövs:

...En tät och blandad stad med olika typer av funktioner såsom affärer, kontor, samlingslokaler och bostäder i en varierad och estetiskt tilltalande miljö.

...Området ska utvecklas till en mötesplats som är en representativ port till stadskärnan och där man gärna stannar upp för att vistas, inte bara passerar förbi. Stadsdelen ska bli ett komplement till till centrumkärnan med flera funktioner, men utan att konkurrera om handeln där. Det är viktigt att stadskärnan förblir tät och tydlig.

4.1 Förhållningssätt och strategi

En integrerad stadsmiljö

En blandning av olika funktioner är viktig både i och runt Södra centrum för att stadsdelen ska leva dygnet runt. För att uppnå detta behövs både bostäder, verksamheter, parker och parkering.

Den täta staden

Begreppet ”Den täta staden” innebär främst att de olika utvecklingsområdena ska upplevas som integrerade och sammanhängande med varandra och vara en trygg och upplevelserik miljö. I Södra centrum innebär det att området bör utvecklas med både ny bebyggelse och förbättrade samband till omgivande stadsdelar med kvartersstadens mönster som utgångspunkt. En god gestaltning av stråk, offentliga ytor och byggnader samt en småskalig bebyggelse- och kvartersstruktur är väsentligt. Se vidare avsnitt 6, ”Bebyggelsestruktur och karaktär”.

Södra centrums profil i utvecklingsområdena

Södra centrum ska bli en plats för resande och möten mellan människor – både Faluns invånare och besökare. Det innebär att ett resecentrum (inklusive knutpunkt för bl a tåtorsbusstrafiken) ska utvecklas. Detta är en så viktig satsning att den bör prioriteras före annan markanvändning i området.

Utöver resandefunktioner är området lämpligt för olika typer av verksamheter. Företag inom samtliga av de profilområden som utpekats i ”Program för näringslivs-utveckling i Falun” kan etableras, men profilområdena ”Idrott/Hälsa” och ”Media/IT” har sina tyngdpunkter på Lugnet respektive

Dalregementet. Det bör inte skapas konkurrerande tyngdpunkter för dessa profilområden i Södra centrum.

Stationsområdet är, bl a genom sitt läge, lämpligt för handel. Området nyttjande för handel ska grundas på de principer som redovisas i Handelsstrategi för Falun. Det innebär att handel med en inriktning och omfattning som innebär en centrumförskjutning mot södra centrum inte ska medges samt att området inte är lämpligt för större livsmedelshandel, eftersom det finns för få boende i närområdet. Handel ska inte vara en dominerande användning som minskar möjligheterna att utveckla området för resandefunktioner, samlingslokaler och arbetsplatser. Byggnadsutformning ska anpassas till områdets skala och karaktär vilket kan innebära en begränsning av vilken typ av handelsetableringar som är möjliga och lämpliga.

Prioritering mellan parker, trafikyor och bebyggelse

För att uppnå en god stadsmiljö i området behövs en väl avvägd balans mellan ytor för parker, trafikyor och byggnader. För att uppnå detta behöver parkerna ges en mer framträdande roll och större och tydligare definierade ytor i området. Detta är i många fall viktigare än parkering och bebyggelse i området som helhet. Prioriteringen av grönskan sker till stor del genom en effektivisering av trafikytornas utbredning. Det är viktigt att det både skapas parker och platser för rekreation och vistelse och att trafikyor och parkering ges en grönare karaktär genom plantering.

Ytor för parkering och bebyggelse anvisas översiktligt, men får tillskapas i en takt som styrs av efterfrågan. Strategiska lägen för byggnader utpekats i avsnittet ”Bebyggelsestruktur och karaktär”. Ytor för parkering redovisas i avsnittet ”Trafikstrukturer”.

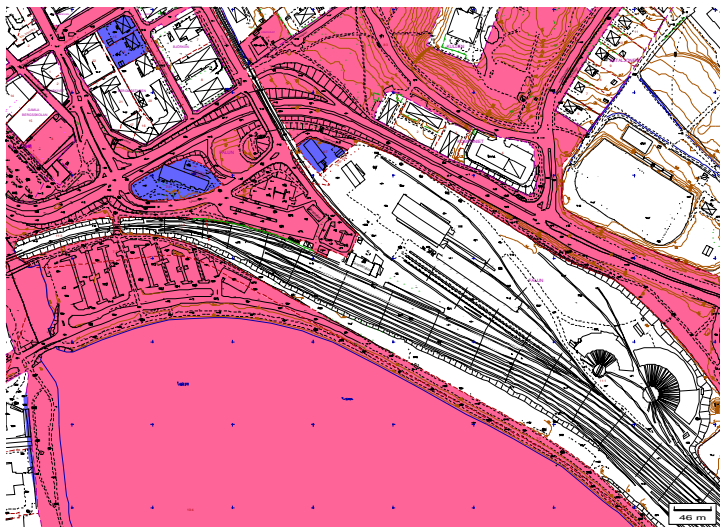
Tiskenledsreservatet

I centrumplanen från 1998 fastlades ett reservat för en södra förbifart, Tiskenleden, i södra delen av stationsområdet. Reservatet ska fortsätta gälla även i framtiden.

Vid ett byggande av Tiskenleden kan det större av lokstallarna behöva rivas. Reservatet innebär att markanvändningen längs Tiskens strand begränsas. Ny bostadsbebyggelse bör därför inte placeras närmare än 100 meter från ledens tänkta läge.

4.2 Markägoförhållanden

Kommunen äger den skrafferade marken på kartan nedan. Jernhusen AB äger större delen av stationsområdet. Lokstallarna med angränsande markytor ägs av SJ men förvaltas av Jernhusen AB. Johanssonska huset med tomt (Falun 7:31) och Tullkammaren (Falun 8:7) är privatägda. Bangården ägs av Banverket.



Markägoförhållanden i Södra centrum

4.3 Förslag

Resecentrum

Resecentrum består av följande funktioner:

- En utvecklad fjärrbussterminal
- En knutpunkt för bl a tätortsbustrafiken
- Plattformar för tågtrafiken
- Parkeringar för cyklar, bilar och angöring för taxi
- Byggnader för service, information och övriga funktioner som stödjer resandefunktionerna.
- Park- och kommunikationsytor som binder samman.

Knutpunkten är, tillsammans med en flytt och ombyggnad av Korsnäs vägen, avgörande för att resecentrum ska kunna fungera bra. Dessa åtgärder ger stora möjligheter till förbättringar av stadsmiljön genom att sammanhängande markområden för bl a parker, gröna stråk och nya byggnader bildas. Det är dessa åtgärder som är själva nyckeln till de större förändringar i området som föreslås.

Utvecklingen av resecentrum är en så stor åtgärd att det hanteras som ett eget projekt där kommunen samarbetar med Banverket, Jernhusen och Dalatrafik. Under 2004 kommer parallella uppdrag att genomföras för utformning av resecentrum. Förslagen i detta dokument utgör förut-sättningar i det arbetet. Se vidare avsnittet "Trafikstrukturer" beträffande resecentrum.

Stationsområdet

Förutsättningarna att utnyttja stationsområdet för förtätning med bebyggelse är goda. Bostäder är olämpligt med hänsyn till buller och barriäreffekter från trafiken, men området lämpar sig väl för verksamheter av olika slag. Det krävs dock bättre trafikanslutningar till det omgivande vägnätet. Stationsområdet erbjuder regional tillgänglighet genom närheten till järnvägen. Verksamheter som stödjer ett resecentrum eller har behov av goda kollektivtrafik-



Sänkan för Korsnäs vägen blir en grön dalgång med gångstråk



Magasinets användning blir viktig för stationsområdet



Tiskens strand blir ett attraktivt och levande rekreationsstråk

förbindelser bör därför prioriteras. Godsmagasinet kan bli en ”startmotor” för fortsatta etableringar i området.

Stationsområdet har genom sin goda tillgänglighet ett utmärkt läge för en infartsparkering för bl a bilpendlare till centrum. Parkering behövs även till resecentrum och är därför en viktig del av markanvändningen på stationsområdet. (Se vidare avsnitt 5 angående parkering.)

Museijärnvägsföreningens verksamhet i lokstallarna är en stor tillgång för områdets karaktär. Det är positivt om verksamheten kan bli mer utåtriktad och på sikt koncentreras till lokstallarna. En förutsättning är att byggnaderna, som idag är i dåligt skick, kan bevaras och rustas upp.



Tiskens norra strand

Tiskens norra strand ingår i Tiskenprojektet och utvecklas till ett tätortsgemensamt rekreationsområde. I detta område skapas ett brett, strandnära gång- och cykelstråk tillsammans med kajer och båthamn vid sjön. Det attraktiva läget utnyttjas för nya bostäder och verksamheter knutna till sjön. Detta är också viktigt för att skapa liv och ge en trygg miljö i området under alla tider på dygnet och året. Bebyggelsen bör innehålla småskaliga sjö- och rekreationsanknutna verksamheter, café/restaurang samt en hög andel bostäder. Nuvarande Tiskenparkeringen omdisponeras för att möjliggöra att bebyggelse ryms. Parkeringsytor anläggs istället mellan den nya bebyggelsen och banvallen. Detta förutsätter att Strandvägen flyttas till ett läge intill banvallen samt att Banverket i enlighet med tidigare planering minskar

bangårdens omfattning. Dessa åtgärder får studeras vidare i Tiskenprojektet och i det ovan nämnda projektet om resecentrum.

Sänkan för Korsnäsavägen

Sänkan där Korsnäsavägen idag ligger utvecklas från trafikstråk till ett grönt stråk mellan Vasaparken och Faluån,

det s k Luffarstråket. Det innebär att Korsnäsavägen flyttas från sänkan. En mindre del av sänkan kan även bebyggas, som skärm mot trafiken och avslutning på centrum. Dessa nya byggnader bör inte innehålla bostäder, då de kommer att angränsa till den nya infartsgatan till centrum med den trafik som går på Korsnäsavägen idag. En mer detaljerad beskrivning av Luffarstråket ges i avsnitt 7. "Grönstruktur".



Framtida markanvändning i Södra centrum

5. TRAFIKSTRUKTURER

5.1 Förhållningssätt och strategi

Gatustruktur och stadsmiljö

En effektivare markanvändning eftersträvas i hela området. Det innebär att områdets gatustruktur inte bör splittra ytorna i området utan hålla dem samman i väl avgränsade kvarter enligt den gatustruktur som finns i centrum.

För att uppnå en tätare stadsstruktur bör parkeringsytorna i området inte göras för stora, utan delas upp och inpassas mellan t ex byggnader. I första hand bör sådan mark användas för parkering som är svår att använda för andra ändamål, t ex närmast järnvägen.

Barriärer

Barriärerna i Södra centrum ska minskas utan att nya barriärer skapas på andra håll. Det bör ske på två sätt:

- I. Motortrafikens hastighet och utbredning begränsas och anpassas till den täta stadens mönster och skala. Framförallt Korsnäs vägen bör utformas som en stadsgata istället för genomfartsled.
- II. Banvallen ges större öppningar så att kontakten mellan centrum och Tisken förbättras. Detta är avgörande för att uppnå bättre kontakt mellan centrum och Tisken. Korsnäs vägen måste sänkas vid banvallen för att detta ska vara meningsfullt.

De problem som idag skapas av trafiken ska i så hög utsträckning som möjligt lösas inom Södra centrum, och inte flyttas till andra områden genom att bilisterna väljer andra vägar. Det förslag som läggs för Södra centrum ska inte heller förutsätta att en södra förbifart byggs för att avlasta centrum från genomfartstrafik.

Ur vision 2025:

Den tillgängliga staden... uppnås genom :

- *Ökad närhet, som i sin tur uppnås genom en tät stadsstruktur, minskning av trafikens barriäreffekter och samlokalisering av kollektivtrafik och viktiga funktioner.*
- *Ökad säkerhet, trygghet och komfort i trafiken, som i sin tur uppnås genom goda lösningar för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.*
- *Ökad tydlighet och orienterbarhet, som i sin tur uppnås genom väl gestaltade stadsmiljöer och varsamhet om natur- och kulturvärden.*

För att skapa goda förutsättningar...för möten behövs:

En stadsstruktur med parker, gator och torg... Kvarterstaden är på många sätt idealisk för detta ändamål.



Korsnäs vägen och banvallen skiljer idag centrum från Tisken.

Samband

Sambanden mellan olika stadsdelar och viktiga målpunkter ska utvecklas, både genom ett förändrat gatunät, men framförallt genom ett genare och bättre utbyggt gång- och cykelvägnät. Detta är en viktig del av strategin att skapa ”den täta staden”.

Prioritering av kvaliteter i trafiknäten

Gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik ges prioritet framför biltrafik för att dessa trafikslag ska kunna utgöra attraktiva alternativ till biltrafiken. Bland kvaliteterna i biltrafiknätet prioriteras tillgänglighet och trafiksäkerhet högre än framkomlighet (hastighet). För gång- och cykeltrafiken är tydlighet, genhet, trafiksäkerhet och trygghet viktigt. Väl fungerande planskildheter är svåra att ordna med hänsyn till nivåskillnader och av trygghetsskäl. Oskyddade trafikanter

bör ha minst lika god framkomlighet som motortrafiken. Platser där motortrafik och oskyddade trafikanter möts utformas så att olycksrisken minimeras. Det innebär lägre hastighet, högst 30 km/h, för i dessa punkter.

En viktig kvalitet är utformningen av gaturum och stråk i området. För att skapa samband som fungerar måste stråk där människor rör sig upplevas som vackra, trivsamma, trygga och säkra. Utformningsprinciper för gaturummen redovisas i avsnittet ”Bebyggelsestruktur och karaktär”.

Riksintresse för kommunikationer

Järnvägen genom Falun är av riksintresse ur kommunikationssynpunkt. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som försvårar tillkomsten och utnyttjandet av järnvägen. De förslag som läggs i avsnittet ”resecentrum” syftar till att underlätta nyttjandet av järnvägen. I avsnitt 9 redovisas de skyddsavstånd som ska tillämpas vid etablering av ny bebyggelse nära järnvägen. Tillämpning av dessa bedöms innebära att riksintresset tillgodoses.

5.2 Förslag

Motortrafik

Korsnäsavvägen tas bort på sträckan genom det sk ”riksvägsdikedet” och ersätts med en ny, för biltrafiken huvudsakligen tvåfilig, gata i Tullkammargatans nuvarande läge. Anslutning till centrum sker dels genom en förlängning av Trozgatatan norr om Johanssonska huset i Åsgatans historiska läge och genom en direkt anslutning till Promenaden. Korsningen med Grycksbobanan sker i plan.

Dagens planskildhet med Grycksbobanan vid behålls som alternativ väg för utryckningsfordon vid bomfällning.

Mellan centrum och Tiskens norra strand sänks den nya gatan till norra strandens nivå för att minska barriären och skapa bättre kontakt mellan centrum och Tisken denna åtgärd samverkar med att större öppningar görs i banvallen.

Tillkommande parkering och etableringar på stationsområdet ska ha god tillgänglighet från det övergripande trafiknätet. Denna fråga studeras i de parallella uppdragen för Resecentrum Falun.

En anslutning mellan Korsnäsavvägen och delar av parkeringen på Tiskens norra strand skapas för biltrafiken, antingen genom befintlig vägtunnel, eller genom en bredare öppning. Den befintliga vägtunneln bör ses som en tillfällig lösning som inte är acceptabel under längre tid, då den ger en låg utrymnesstandard för gång- och cykeltrafikanterna.

Strandvägen flyttas närmare järnvägen för att frigöra markytor längs Tiskens strand. Strandvägen utformas då också för en lägre hastighet på sträckan förbi detta område.

Gång- och cykeltrafik

Nya gång- och cykelstråk (GC-stråk) skapas från centrum mot Dalregementet längs Parkgatan och längs Åsgatans historiska sträckning, (se avsnittet ”Motortrafik” ovan) över stationsområdet till Dalregementet. När Korsnäsavvägen smalnas av till två körfält utnyttjas utrymmet bredvid för att skapa bättre gång- och cykelstråk.

I sänkan där Korsnäsavvägen går idag skapas ett gångstråk i parkmiljö som även är framkomligt för utryckningsfordon (se även avsnittet ”Motortrafik” ovan).

I Holmgatans förlängning skapas ett rakt stråk ner till Tisken, där det avslutas i ett torg eller en hamnplan. Stråket passerar den ombyggda Korsnäsavvägen i plan, vilket fordrar särskild omsorg kring korsningspunktens utformning från både framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Längs Faluån dras GC-stråk fram på åns båda sidor. GC-stråket längs Tisken utvecklas till ett bredare, mer varierat strandstråk med inslag av kajer m m.

I arbetet med resecentrum bör studeras hur kontakten mellan stationsområdet och Tisken kan förbättras genom ytterligare GC-passage genom järnvägsbanken eller som gång- och cykelbro över bangården från Regementsvägen.



Gång- och cykelstråk utvecklas på båda sidor längs Faluån



Passagen under Korsnäsavvägen ersätts med ett rakt stråk i Holmgatans förlängning när Korsnäsavvägen byggs om.

Resecentrum

Den i centrumplanen föreslagna knutpunkten för bl a tätortsbussar är en naturlig del av resecentrum och en bärande del i kollektivtrafikplanen. Knutpunkten fungerar som en central omstigningshallplats för byten mellan tätortsbussar eller mellan tätortsbuss och regionalbuss. Knutpunkten placeras som en rak bussgata mellan Korsnäs vägen och Trotzgatan. Läget ger god tillgänglighet till centrum och järnvägstrafiken och skapar förutsättningar för en bättre utformad stadsmiljö i detta område.

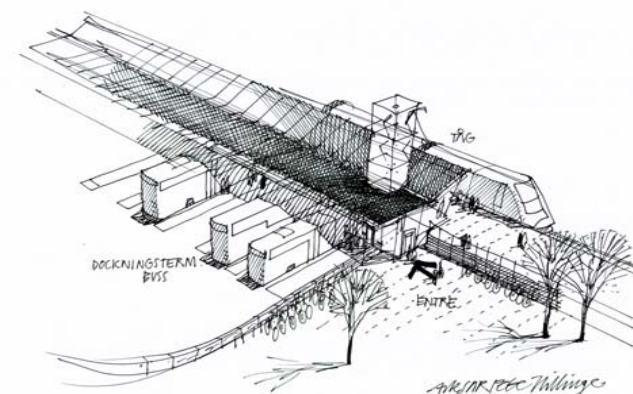
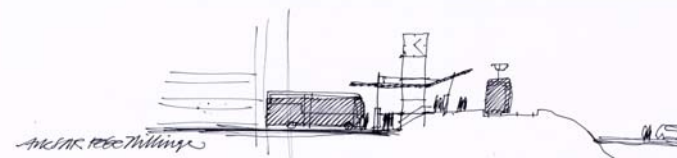
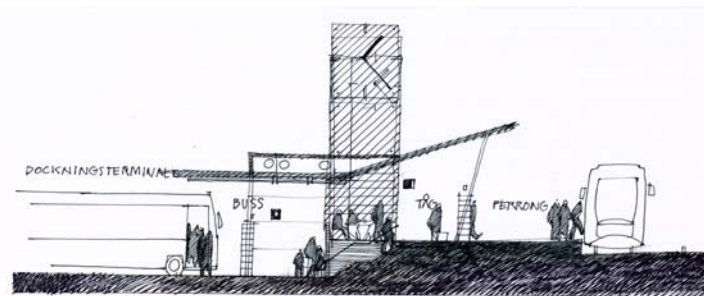
Region- och fjärrbussterminalen bör utvecklas som en "dockningsterminal" med en ny terminalbyggnad, som då kan fungera som väntehall för både region- och fjärrbussar och tåg.

Mellan dessa båda tyngdpunkter skapas en järnvägspark med god överblick som knyter ihop funktionerna. En flytt och ombyggnad av Korsnäs vägen är avgörande för att detta ska kunna genomföras.

Resecentrum blir en betydande mötesplats i Falun där kopplingarna till angränsande stadsdelar måste fungera bra. Gång- och cykelvägarna till och från resecentrum blir därför mycket viktiga. Bredare öppningar i banvallen är också betydelsefulla, både för bättre tillgänglighet, och för bättre överblick och förståelse för hur området hänger ihop. Bredare öppningar är också en förutsättning för förbättrad kontakt mellan centrum och Tisken.

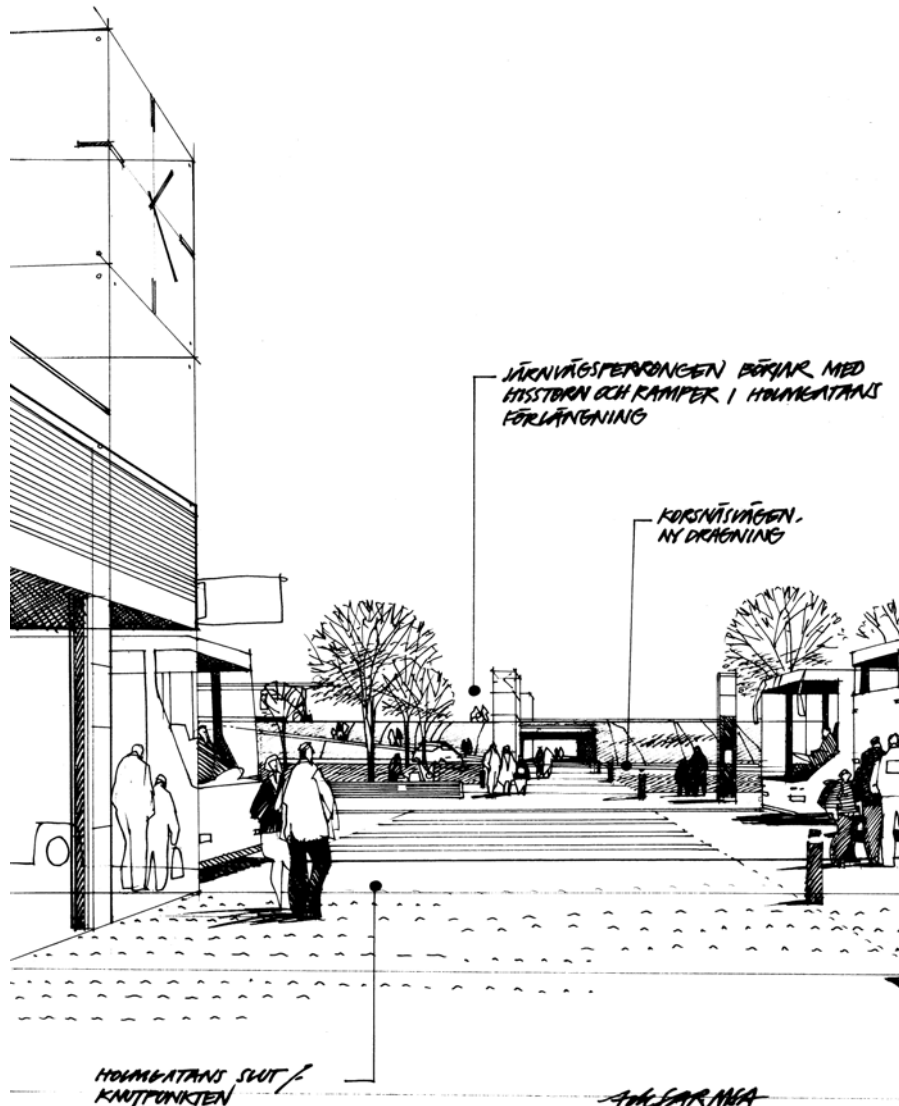
En avgörande förutsättning för att knutpunkten ska komma till och hela dess närområde utvecklas är att lastintaget till kv Gamla Bergsskolan från söder tas bort. Ett nytt läge föreslås istället mot Trotzgatan. Rampen för bilar från Kajenparkeringen till parkeringsgaraget måste också tas bort. Detta ger, förutom möjligheten att bygga knutpunkten, även mindre konflikt med gång- och cykeltrafik längs Holmgatan. Det ger tyvärr även upphov till vissa störningar för närboende vid Trotzgatan. Dessa ska så långt möjligt minimeras vid detaljutformningen av intaget. Även om nackdelar uppstår lokalt bedöms det allmänna intresset av

helhetsförslaget och de fördelar och kvaliteter som det innebär för området och för hela Falun, väga tyngre.



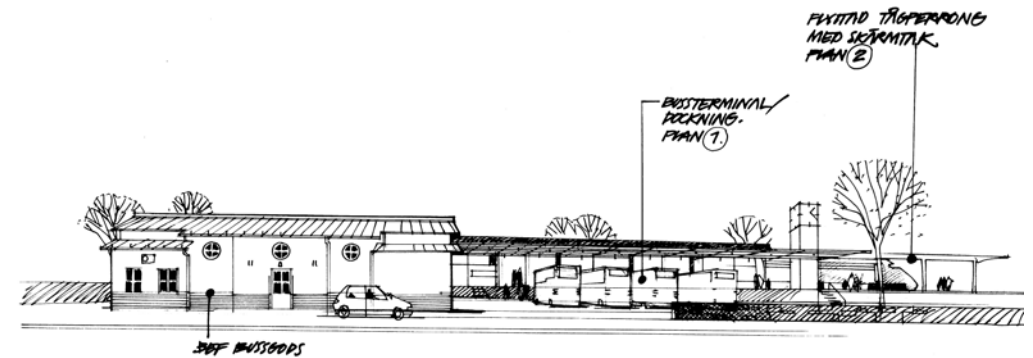
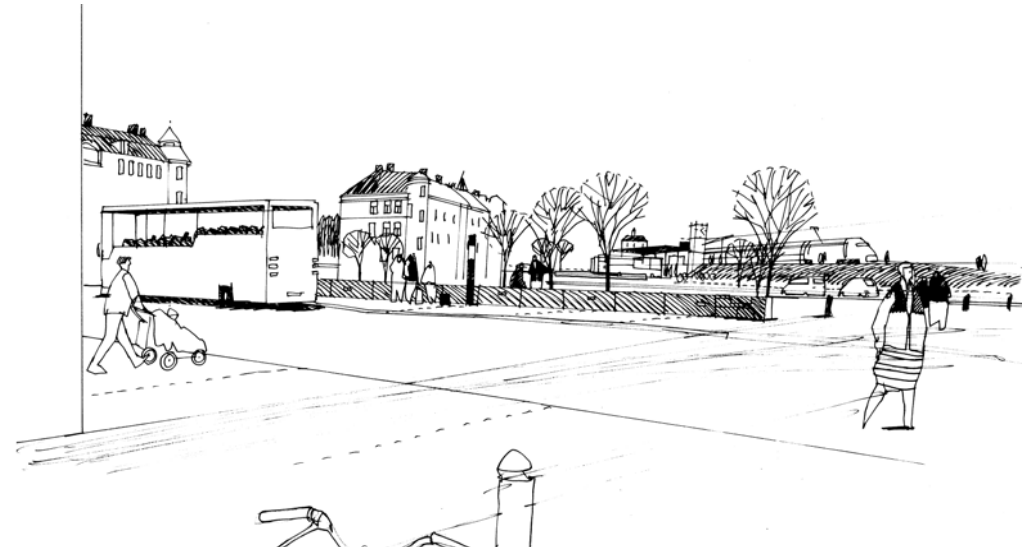
Principskisser över relationen mellan en utvecklad fjärrbussterminal och plattformar för tågtrafiken

FALUN RESECENTRUM



✳ SWECO VBB, SWECO FFNS

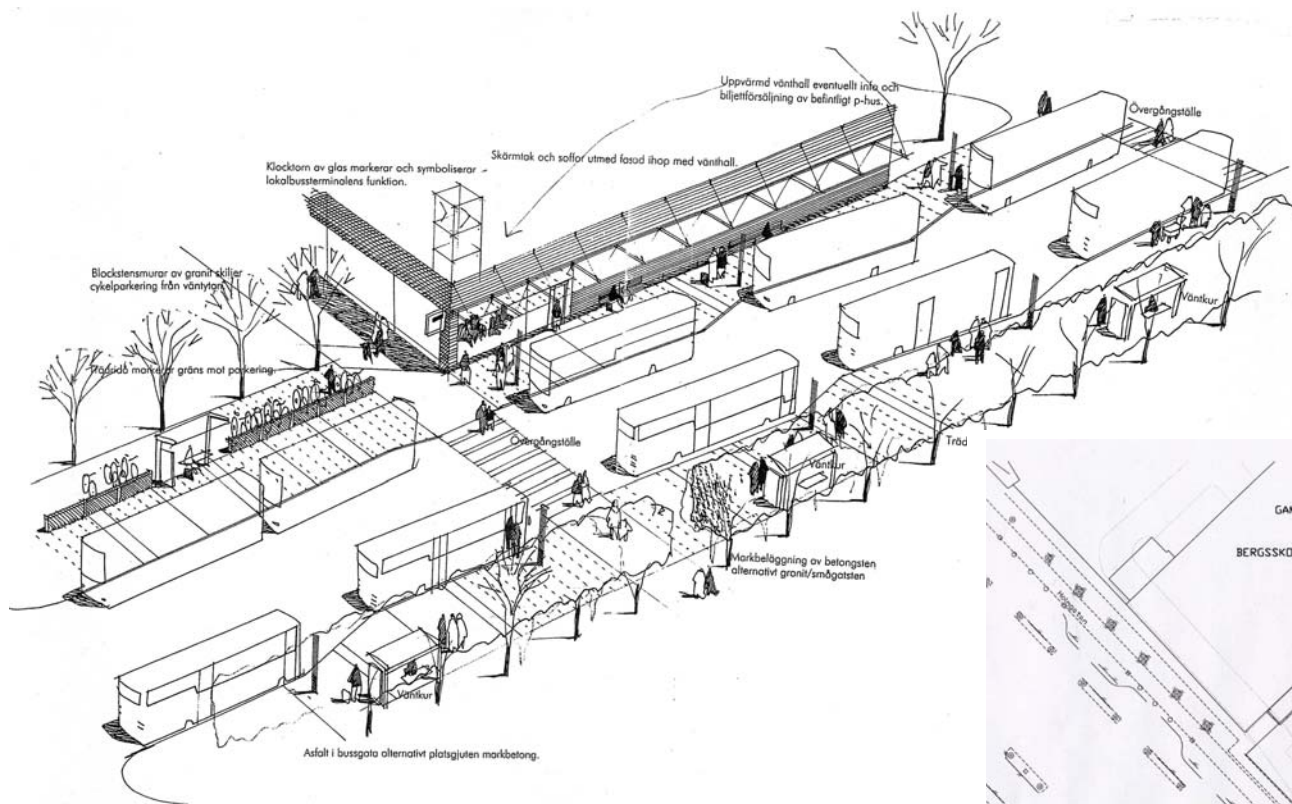
ANSLAGNING
FÖR HÅLLNING
2003.11.14



Vänster: Resecentrum med knutpunkten i förgrunden sett från Holmgatan. Bredare öppningar i banvallen eftersträvas.

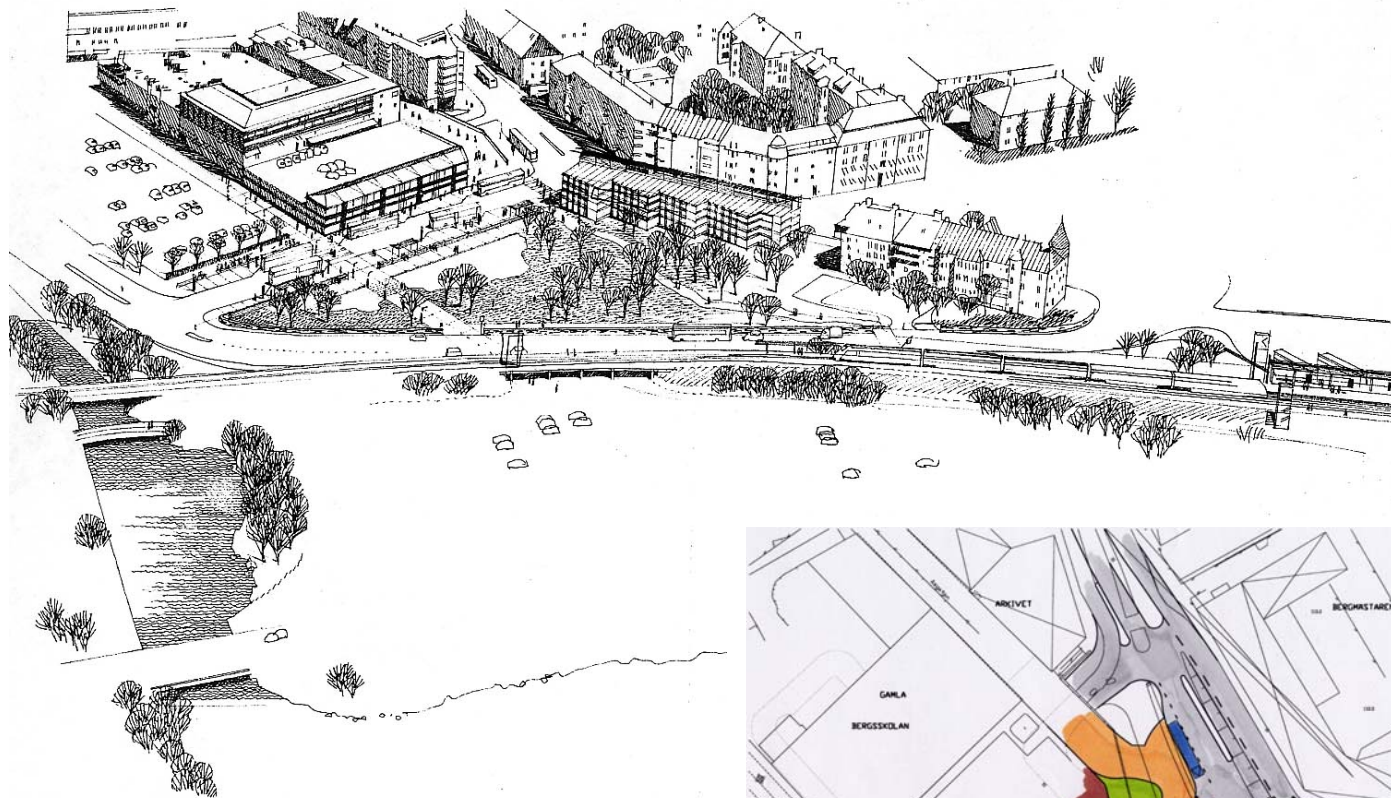
Höger ovan: Utsikt mot Järnvägsstationen från Holmgatan och knutpunkten. Korsnäs vägens stora korsning är ersatt med en park, medan vägen är flyttad mot banvallen.

Höger nedan: Den nya fjärrbussterminalen med vänthall i direkt anslutning till nya tågplattformer



Resecentrum kan byggas etappvis, där knutpunkten kan byggas i en första etapp. Korsnäs vägen kan då ligga kvar i sitt nuvarande läge, men Trotzgatan förskjuts mot kv Bergmästaren, och gatans anslutning till Korsnäs vägen får också ett delvis ändrat läge. Ett av körfälten på Korsnäs vägen tas i anspråk för busshållplatser.

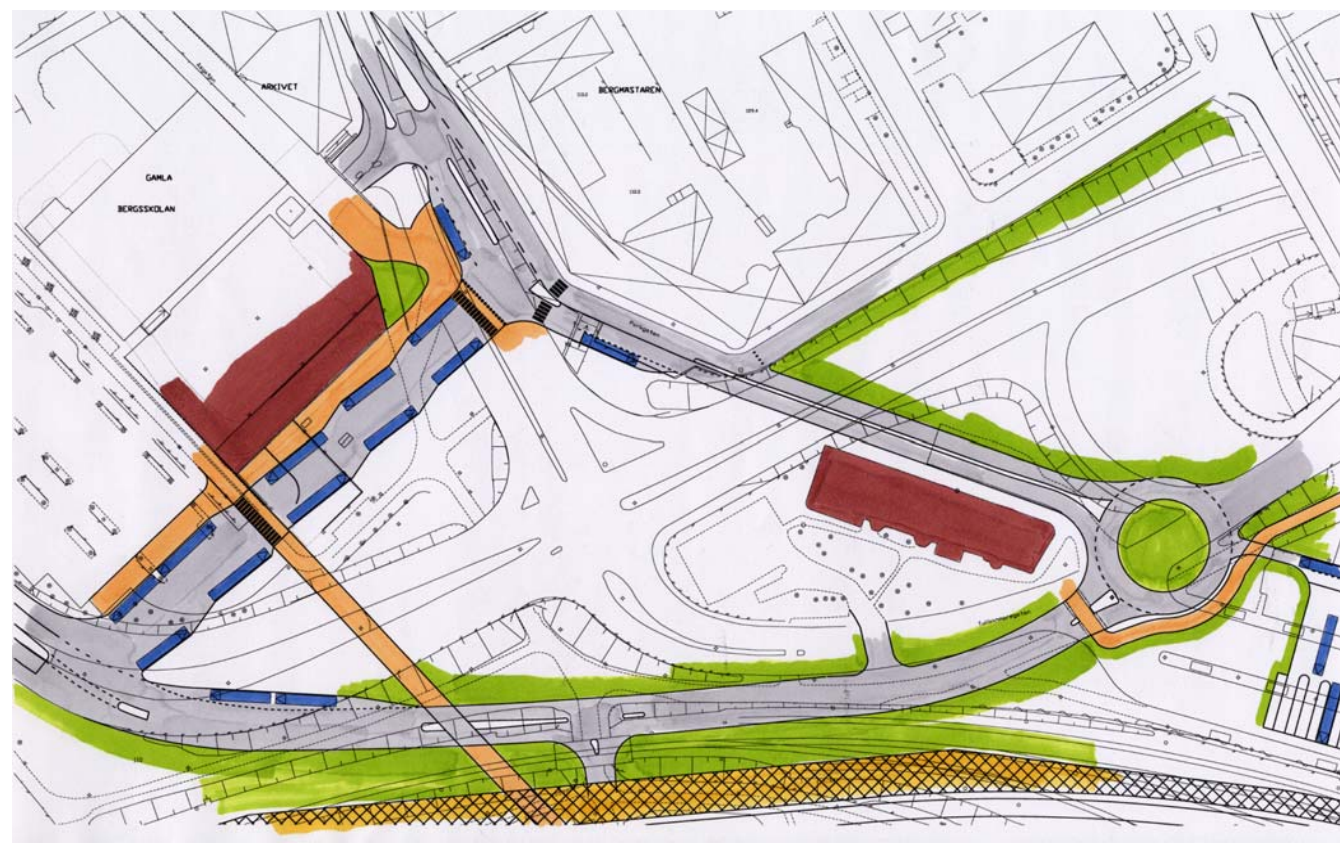
Gång- och cykelvägens tunnel under Korsnäs vägen och under Trotzgatan tas bort och GC-vägen lyfts upp och korsar Korsnäs vägen i plan, med övergångsställen. Mot Tiskenparkeringen skapas en ny vägförbindelse för både bilar och gång- och cykeltrafik genom den befintliga vägporten.



I en andra etapp kan Korsnäsvägens läge ändras och anslutningarna till fjärrbussterminalen och stationsområdet utvecklas. Det blir då också möjligt att frigöra mark nära centrum för parker och bättre kontakt med Tisken.

Området mellan knutpunkten och fjärrbussterminalen är viktigt för att knyta samman de olika delarna av resecentrum till en helhet.

Även om det går att genomföra förändringarna i två etapper är det både praktiskt och ekonomiskt fördelaktigt att genomföra båda etapperna samtidigt. Resecentrum blir en verklig helhet först när även etapp två är genomförd.





Föreslagen disposition av Tiskens norra strand

Delområde	P-platser idag	P-platser i förslaget	Allmänna p-platser i förslaget	Privata p-platser i förslaget
Tisken	350	352	284	68 (Bostäder vid Tiskens strand)
Stationsområdet			200	355
Infartsparkering		120		
Godsmagasinet		45		
Verksamheter	Ca 70	265		
Lokstallen		45		
Resecentrum	61	80		
		540		
Kv Kajen	149	135	135	
Kv Gamla Bergsskolan	171 (garage)	450	380	70 (Befintliga privata platser samt flyttade från Parkgatan)
Parkgatan	21	0		
Johanssonska huset	30	30		30
Summa	852 p	1522 p	999 p	523 p

Ungefärligt antal parkeringar i Södra centrum idag och i förslaget

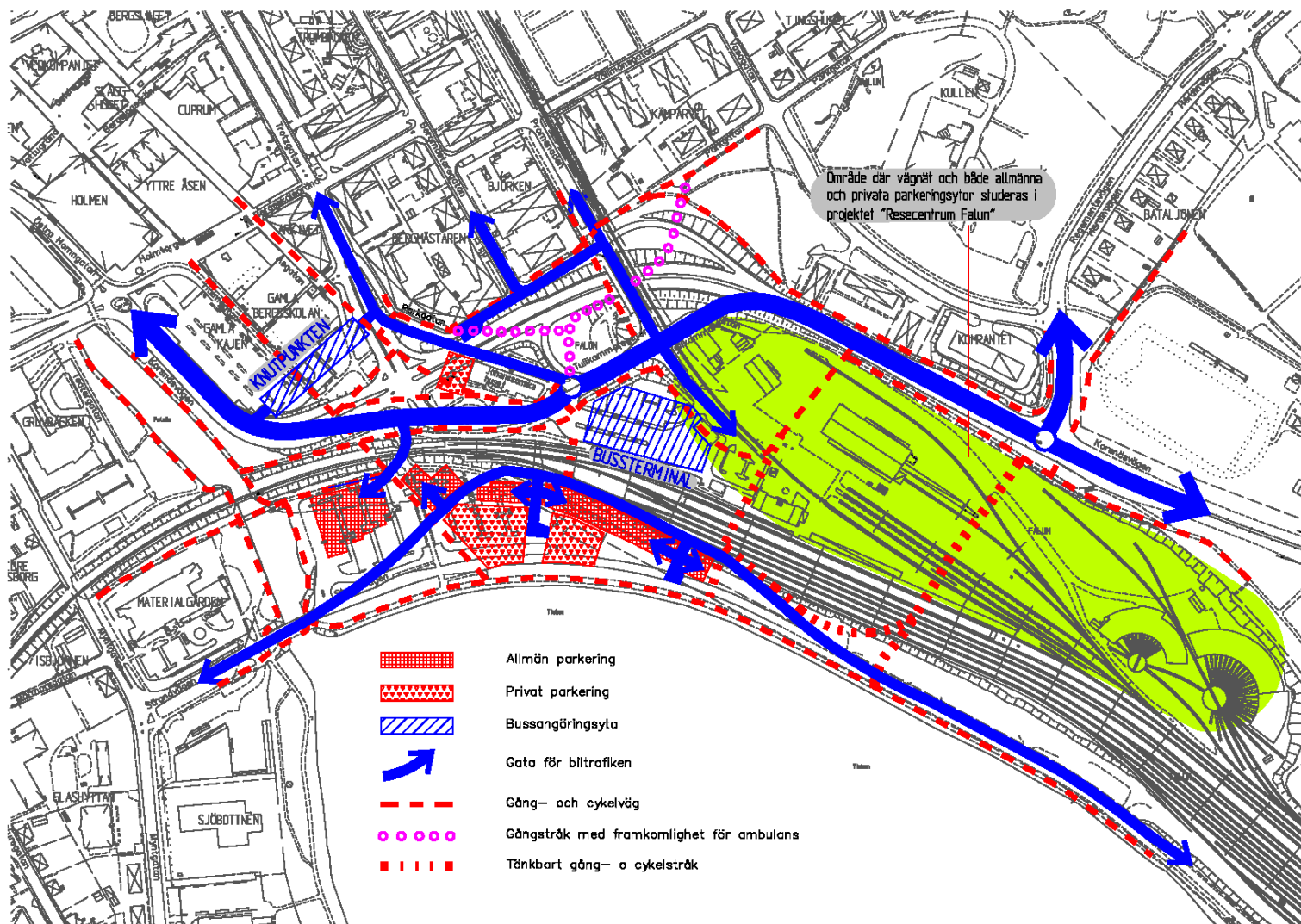
Parkering

Parkering för ett utvecklat resecentrum ges hög prioritet framför övrig parkeringsyta och bör lokaliseras så nära järnvägen som möjligt.

En infartsparkering för pendlare till centrum m m anläggs på stationsområdet, men bör samordnas med övrig parkering för att inte göras för dominerande.

Tiskenparkeringen omdisponeras och minskas något för att möjliggöra bl a ny bebyggelse vid Tiskens norra strand. Tiskenparkeringen fyller en viktig funktion, men det attraktiva läget vid Tisken gör att parkeringen bör omdisponeras för att frigöra mark närmast sjön för andra ändamål. De allmänna parkeringsplatser som försvinner från Tiskenparkeringen ska ersättas, i första hand på stationsområdet.

För att möjliggöra ytterligare centumparkering samt som ett andra alternativ kompensera minskningen av parkeringsplatser på Tiskens norra strand, bör parkeringsgaraget i kv Gamla Bergsskolan på sikt byggas till eller rivs och återuppföras med fler våningar. I övrigt får kompensation ske genom de förslag till utökad parkering som redovisas i centrumplanen.



Framtida trafikstruktur i Södra centrum

6. BEBYGGELSESTRUKTUR OCH KARAKTÄR

Ur vision 2025:

För att nå en bättre stadsbild i Södra centrum och för att utveckla Faluns identitet i området är följande viktigt...:

- Ökad varsamhet med kulturhistoriskt och arkitektoniskt värdefulla miljöer.
- Höga krav på arkitektonisk kvalitet vid tillskott eller förändringar i stadsmiljön.

Den tillgängliga staden...ska uppnås genom:

- Ökad tydlighet och orienterbarhet, som i sin tur uppnås genom väl gestaltade stadsmiljöer och varsamhet om natur- och kulturvärden.

6.1 Förhållningssätt och strategi

Struktur och tydlighet

En ”stomme” måste skapas i Södra centrum som är generell och flexibel och kan ”fyllas” efterhand. Centrums kvartersstadsstruktur är utgångspunkten för den framtida stadsstrukturen. Medan innehållet och karaktären i övrigt varierar ska kvartersstrukturen bidra med den nödvändiga tydlighet och orienterbarhet som saknas idag. Gatu- och parkstrukturernas utformning är därvid minst lika viktig som ny bebyggelse.

Siktlinjer, visuella axlar och utblickar i området är viktiga för orienterbarhet och som estetiska element i stadsbilden och utgör en utgångspunkt vid förändringar. De bör också förstärkas genom grönska, bl a i form av trädplanteringar och kan i vissa fall förtydligas genom nya byggnader.

Södra centrum ska utgöra en port till stadskärnan för alla resenärer. Utformningen av resecentrum och ny bebyggelse på stationsområdet är viktig både för tydligheten och för att förmedla stadens karaktär och identitet.

Karaktär och identitet

Genom järnvägen och gatunätet delas Södra centrum i mindre delområden som vart och ett bör utveckla sin egen karaktär. Gemensamt för dessa områden är dock att den lilla stadens skala och formspråk bör tillämpas, d v s den stadskaraktär som Falu centrum har idag. Centrums randbebyggelse och siluett med Västra skolan och Kristine kyrka är de främsta landmärkena. Ny bebyggelse får inte konkurrera med eller avsevärt skymma dessa.

Den sammanhängande kvartersstadsstrukturen ska utformas med avgränsade gaturum där grönska, t ex i form av trädplanteringar utgör ett betydande inslag. Detta kan tidigt ge stadga åt området om det tar lång tid innan t ex nya byggnader kommer till.

Upplevelsetätheten längs viktiga stråk ska vara hög. Det innebär dels att stråken ska utformas med stor omsorg, men också att verksamheter längs stråk och vid platser har god kontakt med de offentliga ytorna genom omsorgsfullt utformade entrévåningar. Nya platser bör utformas i varje delområde som torg eller annan typ av mötesplats. Dessa



Entrén till Falu centrum från Korsnäs vägen

platser bör ha en offentlig prägel med hög ambitionsnivå i gestaltning och utsmyckning.

Alla utformningsåtgärder ska föregås av ett medvetet formulerat koncept eller gestaltungsprogram redan i detaljplaneskedet. Här lämnas endast mer generella riktlinjer och principer.

Riksintresse för kulturmiljövården

Södra centrum ingår till största delen i riksintresseområdet K8015 för kulturmiljövården som även omfattar Falu centrum. Området ingår även i världsarvet. Det innebär att kommunen i planeringen ska säkerställa att befintliga kulturhistoriska värden bevaras.

Södra centrum berörs till större delen av ytan av fornlämning nr 68. Här gäller kulturmiljölagens 2 kap att all exploatering ska föregås av länsstyrelsens beslut vilket ofta innefattar krav på någon form av arkeologisk undersökning.

Nästan alla byggnader i Södra centrum är kulturhistoriskt intressanta och har ett högt bevarandevärde enligt bevarandepLANEN "Husen berättar". De ska i detaljplaner förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser. Hänsynsbestämmelser bör införas för tillkommande bebyggelse. Utökad lovplikt kan också behöva införas i detaljplanerna. Se även förslag för delområdena för ytterligare åtgärder för att bli tillgodose riksintresset.

6.2 Förslag

Resecentrum

Resecentrum består av olika delar som alla kräver en egen form utifrån sin funktion. Det är dock viktigt att funktionerna hålls samman för att resecentrum ska bli tydligt. Det bör ske med följande åtgärder:

- Siktstråk bör finnas mellan olika viktiga funktioner i resecentrum.

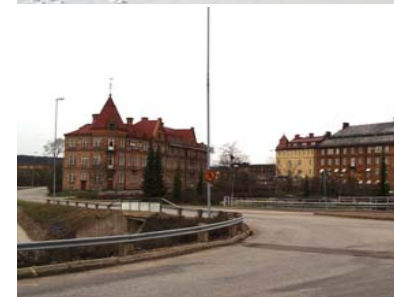
- Tydliga gång- och cykelstråk bör finnas mellan de olika funktionerna.
- En järnvägspark anläggs som knyter samman de olika funktionerna och i vilken de viktigaste stråken ligger. Parken blir även en viktig offentlig plats, vars utformning är viktig i stadsbilden. Se vidare avsnittet "Grönstruktur" beträffande järnvägsparken.
- Möbler, belysning, markbeläggning och byggnader utformas på ett sätt som understryker sammanhanget och betonar helheten inom resecentrumområdet.

Resecentrum blir det första många besökare till Falu centrum kommer att se. Ambitionsnivån i utformningen bör därför vara hög. Området ska vara representativt för Falun och förmedla en positiv bild av staden. I det fortsatta arbetet bör ett mer detaljerat utformningskoncept tas fram för resecentrum. (se även avsnittet "Markanvändning" beträffande resecentrum).

Gestaltning av gaturum

Gatustrukturens gestaltning är en lika viktig del av stadsbilden som bebyggelsens. Vad gäller gatunätet ska följande gälla:

- Johanssonska huset knyts till centrum genom att Trots-gatan dras framför huset i Åsgatans historiska sträckning. Trots-gatans och Promenadens siktlinjer och gaturum ska löpa fram till nuvarande stationsbyggnad. Johanssonska huset bör knytas till centrum på ett tydligare sätt med hjälp av grönska och, om det i efterföljande detaljplanearbete bedöms lämpligt, även en ny byggnad.
- Träd planteras längs de största gatorna – Korsnäs-vägen, Promenaden, Trots-gatan och Strandvägen. Korsnäs-vägen är en infartsgata till centrum och bör ägnas särskild omsorg beträffande gestaltningen.





Sjöbodar föreslås vid Tiskens strand (bild från Hjo)



En hamnplan skapas vid Tisken i Holmgatans förlängning (bild från Askersund)

- Nuvarande sänka för Korsnäsvägen ges en utformning som överensstämmer med centrumets struktur och skala. Principer för detta utvecklas i avsnittet ”Grönstruktur”.
- Gatorna ska ha i huvudsak två körfält och tydlig gräns i form av kantsten med trottoar eller motsvarande.
- Gatubelysning placeras i gatans kant och ska utgå från riktlinjerna i belysningsprogrammet för centrum. När det gäller Trotzgatan ska utformningen anpassas till gatans roll som en del av den inre ringen.
- Gator ska utformas för god orienterbarhet och trafiksäkerhet så att antalet skyltar kan minimeras.

Stationsområdet

Stationsområdets järnvägskaraktär bör bibehållas. Vid en exploatering och förtätning av området bör därför kvartersstadens mönster kunna utvecklas väster om Godsmagasinet. Även öster om godsmagasinet kan emellertid en kvartersindelning vara rationell från markanvändningssynpunkt.

För att bibehålla förståelsen för områdets funktion ska det finnas fritt visuellt samband mellan stationshuset, godsmagasinet och lokstallarna. Mellan dessa bör i princip inga nya byggnader placeras. Lämpliga lägen för ny bebyggelse är istället längs Korsnäsvägen. Mellan godsmagasinet och Korsnäsvägen bör ny bebyggelse behandlas restriktivt med hänsyn till Godsmagasinet.

Nya byggnader får uppföras i högst två - tre våningar och ska avseende materialval och färgsättning ta hänsyn till befintliga äldre byggnader. Hänsyn ska också tas till att den täta staden ska kunna uppnås, vilket innebär att alltför stor-

skaliga byggnadsvolymer och last/lossninganordningar bör undvikas.

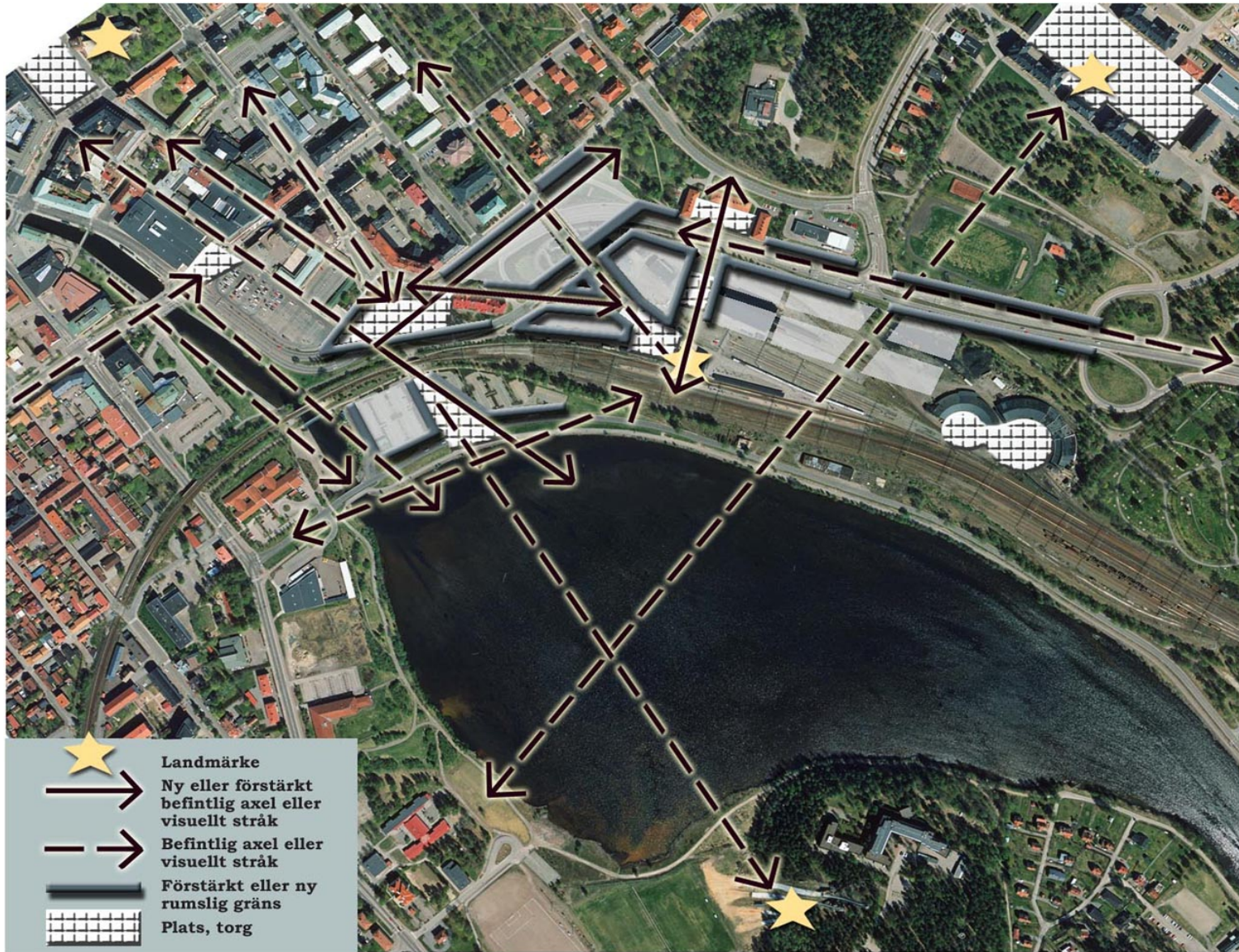
Stationsområdet öster om godsmagasinet bör få behålla sin karga bangårdskaraktär. Ny växtlighet bör vara sparsam och placeras i anslutning till platser, parkeringar och nya gator. I det fortsatta arbetet bör ett mer utvecklat gestaltungsprogram för stationsområdet tas fram inför framtagandet av detaljplaner.

Tiskens strand

Centrum ska inte bara öppna sig mot Tisken, utan också nalkas vattnet i form av ny bebyggelse. Denna strand blir ett av de mest exponerade bebyggelseområdena i staden och ska därför ägnas särskild omsorg vid utformning och placering.

Hänsyn ska tas till de siktlinjer och utblickar som redovisats. Det är också viktigt att husen inte bryter stadssiluetten. Nya byggnader ska huvudsakligen inte vara högre än tre våningar. Vid utloppet till Faluån bör de inte vara högre än två våningar. Samtliga byggnader bör ha god vattenkontakt utan att upplevas som en mur mot vattnet.

En stor del av eventuell ny bebyggelse vid Tiskens strand bör innehålla bostäder. Vid utformningen av bostadsgårdar och uteplatser är det viktigt att stråket längs stranden inte upplevs som privat. Tydliga gränser mellan privat/halvprivat och offentligt ska därför eftersträvas.



Förslag för framtida kvartersformer, bebyggelsestruktur och karaktär i Södra centrum

7. GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION

Ur vision 2025:

För att skapa goda förutsättningar för...möten behövs:

- *En stadsstruktur med parker, gator och torg där människor kan mötas.*
- *Stadsrum som är väl utformade utifrån människors behov av att vistas.*

För att nå en bättre stadsbild... och för att utveckla Faluns identitet... är följande viktigt:

Utveckling och satsning på parkerna, som utgör några av de viktigaste och mest uppskattade platserna i Falun.

Park- och promenadstråk ska knyta samman de gröna områdena i det inre delarna av centrum med Tiskens strandområde.

7.1 Förhållningssätt och strategi

Ett grönnare centrum

Grönskan ska bidra till en tät och tydlig stadsstruktur i Södra centrum. Trädplanterade gaturum, nya parker och gröna gång- och cykelstråk ska ge en mjuk och levande inramning och bidra till det välkomnande intryck som eftersträvas i området. Grönskan har också betydelse för den biologiska mångfalden, samtidigt som den bidrar till ett bättre lokalklimat och förstärker upplevelser av skönhet och årstidsvariationer.

Trädplantering på gator och parkeringar används för att skapa avgränsningar och förstärka stadsrummen. Trots gatan och delar av Korsnäs vägen ges karaktären av lugnare stadsgator bl a med hjälp av trädplanteringar.

Samband och gröna stråk

De gröna stråken skapar, tillsammans med gång- och cykelvägar, samband inom hela tätorten, både visuellt och kommunikationsmässigt. Den ekologiska betydelsen av de gröna stråken i stadens centrala delar ska inte överbetonas, men finns och ska därför beaktas. Stråket utmed Faluån binder samman Östanforsån med Tiskenområdet. Mellan Faluån och Stadsparken/Lugnet finns behov av ett sammanhängande grönt stråk – ”Luffarstråket” – som knyter ihop centrum med Myranområdet och Lugnet (se avsnittet ”Luffarstråket” nedan). Här finns också viktiga förbindelser mellan centrum och lasarettet och centrum och Dalregementet som behöver förstärkas.

Dessa stråk möts i det område där resecentrum föreslås ligga. Denna strategiska punkt måste därför utformas med god inre överblickbarhet och orienterbarhet och med kommunikationsmässiga och visuella samband med omgivning-

arna. En park anläggs och utformas i det läget, för att dels samla och leda människor som rör sig mellan de olika stadsdelarna, dels för att hålla samman de olika funktionerna inom resecentrumområdet. Se vidare avsnittet ”Järnvägsparken” nedan.

Södra centrum ska bli en viktig mötesplats och porten till Falun. Det är därför av största vikt att utformningen av den



De gröna stråken är viktiga som länkar mellan områden

Mötesplatser och rekreation

ytte miljön - gator och stråk, torg, platser och parker - är väl genomtänkt och av hög kvalitet. Tillräckligt stora ytor för mötesplatser och rekreation måste skapas för att balansera de olika trafikfunktionerna i området kring resecentrum. Vid Tiskens strand ska staden möta vattnet, och en hamn och strandpromenad anläggas som en del i Tiskenprojektet.

6.2 Förslag

Järnvägsparken

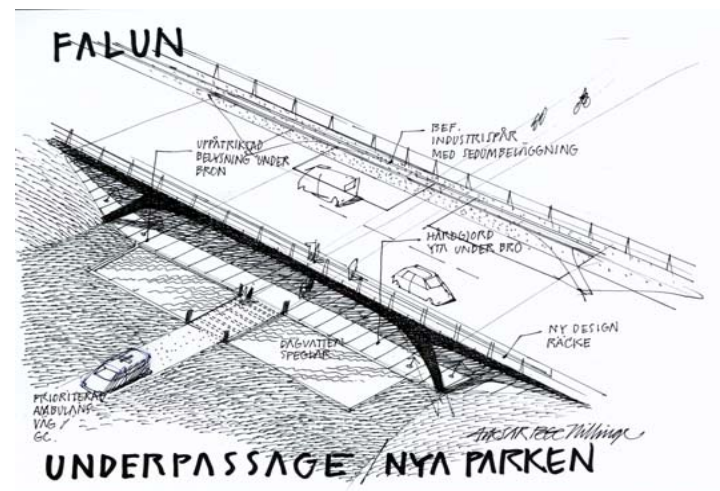
Mellan knutpunkten, Korsnäs vägen och Trots gatan anläggs en park, Järnvägsparken, (se avsnittet "Samband och gröna stråk ovan). Den bör få karaktären av en tydligt anlagd och ordnad park, ett nav för gång- och cykeltrafik åt olika håll med god orienterbarhet samtidigt som den är vacker och inbjudande. Goda möjligheter till sittplatser i sol och skugga, konstnärlig utsmyckning, inslag av vatten, träd och blommor gör den till en attraktiv mötesplats. En öppen karaktär med god överblickbarhet, vacker belysning och väl fungerande skyltning gör parken trygg som väntplats och att passera igenom. I parken inordnas gårdsmiljön för Johanssonska huset.

Skapandet av Järnvägsparken innebär ett återupprättande av den gamla park - Luffarparken - som låg i området innan Korsnäs vägen drogs fram.

Luffarstråket

På andra sidan Trots gatan, i sänkan för Korsnäs vägen, bör ett parkstråk, Luffarstråket, anläggas. Det blir huvudsakligen ett kommunikationsstråk från centrum mot Dalregementet och lasarettet. Bron med Promenaden och Grycksbo-banan bibehålls. Sänkans slänter bör planas ut och stråket ges en mjukare utformning, med parkvägar och stigar för promenader och motion nere i dalgången och under bron. Vatten i form av bäckar och dammar för dagvatten bör fin-

nas i stråket. Parkvägen genom dalen ska också vid bomfällning kunna användas som utryckningsväg för ambulanser i särskilt brådskande fall. Det primära gång- och cykelstråket går uppe på kanten, på Parkgatan.



Luffarstråket blir tillsammans med Järnvägsparken den sammanbindande länken mellan å-rummet och Vasaparken/Stadsparken/Lugnet, och en viktig kommunikationsled mot Dalregementet. Stråkets öppenhet är därför viktig för att skapa god orientering, vilket måste vägas in såväl vid planteringar som placering av byggnader i stråket.

Stationsområdet

På stationsområdet anläggs inga nya parker. I anslutning till Godsagasinet och lokstallarna bör trädplanteringar göras med försiktighet, så att områdets karaktär bevaras. Nya gator och stråk samt entréområden vid nya byggnader bör dock planteras för att skapa en god utemiljö.

Marken framför godsmagasinet sydvästfasad är ett utmärkt läge för t ex uteservering eller uteplats.



Stråket längs Tisken utvecklas (bild från Vadstena)

Å-rummet och Tiskens strand

Å-rummet med sina promenadstråk, torg och mindre parker är ett viktigt grönt stråk genom centrala Falun. Öppningar i banvallen på ömse sidor om ån eller hängande GC-bryggor i befintlig broöppning vid ån skapas för att leda stråket ner till Tisken. Mellan vårdcentralen och ån finns redan idag ett område som bör iordningsställas och planteras, och på den östra sidan frigörs mark i ett ungefär lika brett stråk, genom att Tiskenparkeringen omdisponeras.

När Tisken är muddrad och slussen återställd bör en hamn anläggas vid Faluåns utlopp. Hamnen kan innehålla en gästhamn och bryggor för ångbåtar och andra passagerarbåtar.



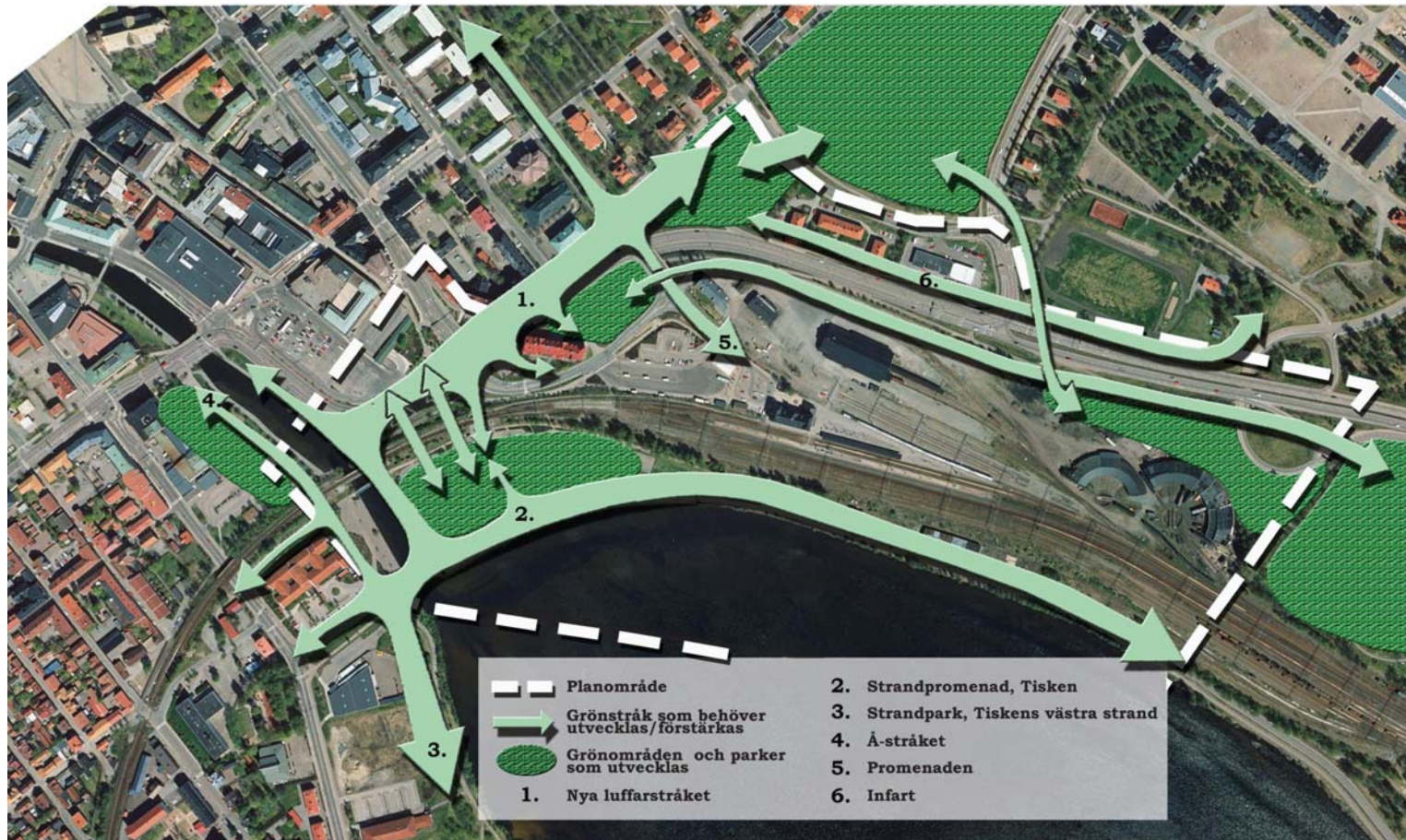
Nya öppningar i banvallen vid ån (Bild från Eskilstuna)

Öster om hamnen, i Holmgatans direkta förlängning, anläggs en öppen plats, eller ”hamnplan”. Hamnplanen flankeras på båda sidor av bebyggelse – på östra sidan hamnbodar och lokaler för sjö- och rekreationsanknuten verksamhet, på östra sidan bostäder. (Se skiss, sid 12).

Från hamnen anläggs en strandpromenad som sträcker sig söderut ungefär i jämnhöjd med stationshuset. Hamnplanen och strandpromenaden blir den plats där staden möter vattnet, och de bör därför ges en stadsmässig utformning. Hamnpromenaden övergår i ett långsträckt, mjukare parkområde med såväl gång- och cykelväg som enklare promenad- och löpstigar. Hamnpromenaden och det fortsatta stråket bör vara ca 20 meter brett.



Vattenkontakt och aktiviteter vid Tisken (bild från Hjo)



Utveckling av Grönstrukturen i Södra centrum

8. TEKNISKA STRUKTURER

8.1 Vatten, avlopp och dagvatten

Vatten och avlopp

Inom området finns ett flertal ledningar för både dricksvatten, avloppsvatten och dagvatten nedlagda. Ibland följer de gatornas sträckning, men inte alltid. Samtliga typer av ledningar ligger på relativt stort djup i området mellan banvallen och kv Gamla Bergsskolan. Förändringarna i området kommer att innebära ingrepp i ledningsnäten.

All ny bebyggelse ska anslutas till det kommunala vatten- och avloppsnätet.

Dagvatten

Ett lokalt omhändertagande av dagvatten bör eftersträvas, framförallt när det gäller vatten från centrum som därefter leds ut i Tisken, men även från stationsområdet och lasarettet. I första hand handlar det om att minimera de hårdgjorda ytorna så att marken blir vattengenomsläpplig.

Med hänsyn till markens innehåll av restprodukter från industri- och transportverksamheter (se avsnittet Miljö- hälso- och riskfaktorer) bör markundersökningar genomföras för att avgöra var det är olämpligt med genomsläppliga yt-skikt. Vid anläggande av nya hårdgjorda ytor bör också en bedömning göras av hur det påverkar grundvattnets väg i marken genom området. Av/påvfarten till Korsnäsvägen vid Norslunds kyrkogård kan studeras när det gäller anläggandet av fördröjningsdammar för dagvatten. När sänkan för Korsnäsvägen omvandlas till ett grönt stråk bör möjligheten att anlägga dagvattendammar studeras även där.

8.2 Fjärrvärme

Fjärrvärme är dragen genom Vasaparken till kv Kompaniet och ansluter även till fastigheter längs Parkgatan. I övrigt saknas utbyggnad av fjärrvärme inom Södra centrumområdet. När eventuell ny bebyggelse tillkommer bör den anslutas till fjärrvärmenätet. Det är då en fördel om utbyggnaden kan följa en framtida gatustruktur i området.

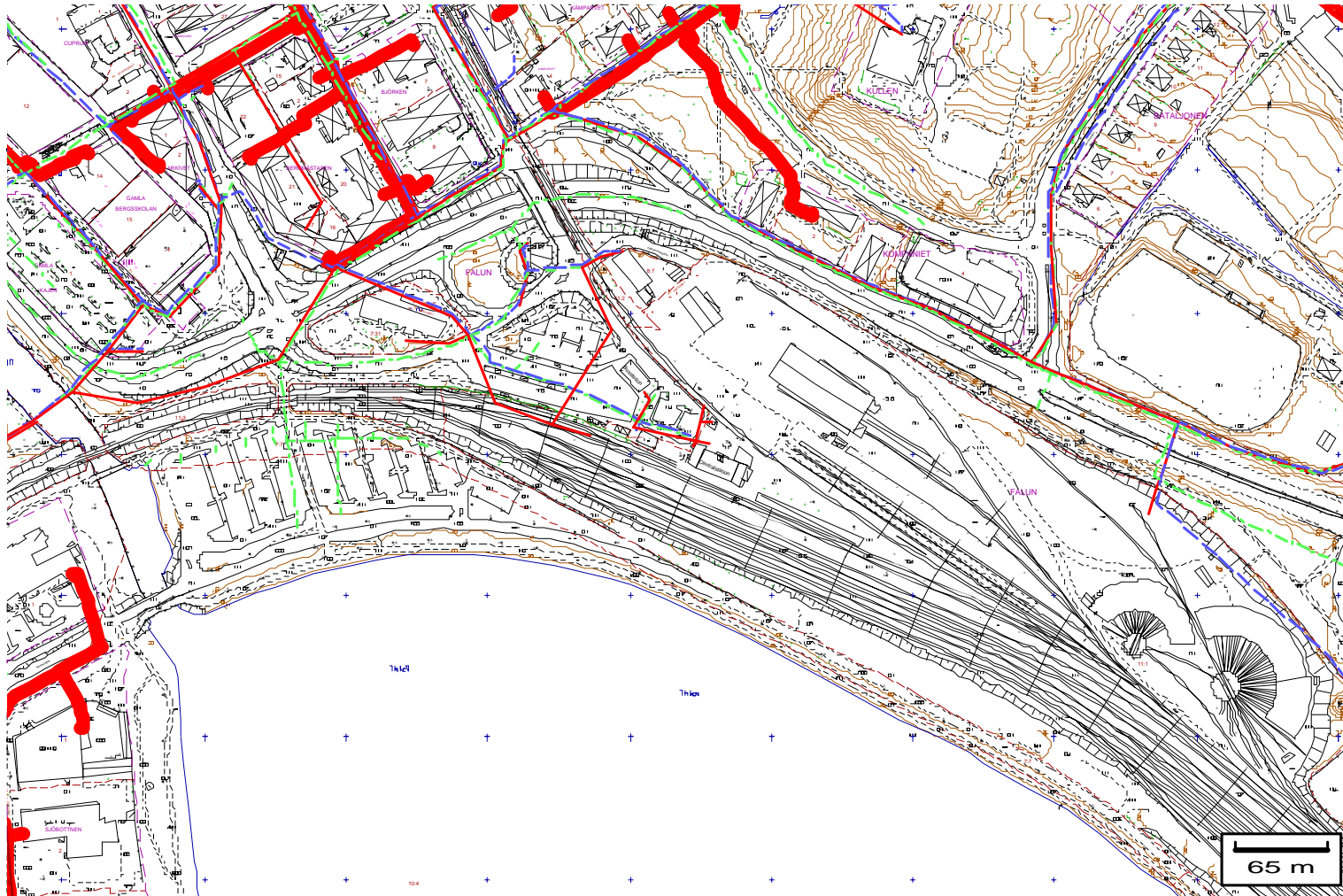
8.3 Avfall

En återvinningsstation för avfall är placerad på Tiskenparkeringen vid Faluån. Denna får inte försvinna från området i samband med ombyggnader. Det finns dessutom behov av ytterligare en, centralt placerad återvinningsstation i närheten av Kajenparkeringen. Exakt läge för en sådan station får studeras i kommande detaljplanearbete. Ytterligare stationer får vid behov lokaliseras i samband med detaljplanläggning och med hänsyn till den nya bebyggelsens utbredning och funktion.

8.4 Elledningar och transformatorstationer

Vid järnvägsstationen finns idag en transformatorstation som behöver flyttas i samband med att resecentrum utvecklas. Ett nytt läge bör hittas inom resecentrumområdet i samband med att planeringen av detta område fördjupas i det fortsatta arbetet.

De kontaktledningar som löper längs Grycksbobanan fram till Tullkammaren bör tas bort för att göra det möjligt att bättre utnyttja marken där.



Befintligt ledningsnät i Södra centrum

Fjärrvärmeledning:	grov röd linje
Vattenledning:	streckad blå linje
Spillvattenledning:	tunn röd linje
Dagvattenledning:	tunn grön linje

9. MILJÖ-, HÄLSO- OCH RISKFAKTORER

9.1 Markförhållanden

Marken i stora delar av Södra centrum utgörs av utfyllnadsmassor. Faluans stränder har under årens lopp fyllts ut med slagg och annat material från Falu koppargruva. Stationsområdet höjdes kraftigt vid anläggandet av bangården genom massor som delvis schaktades om inom området för att få en stor plan yta. Tillsammans med det djupa diket för Korsnäsvägen under Promenaden har områdets höjdförhållanden kraftigt omformats under de senaste 150 åren.

Grundundersökningar

En översiktlig grundundersökning har gjorts för Tiskens norra strand (Tiskenparkeringen) samt östra stranden. Marken består till stor del av fyllnadsmassor. Den bebyggelse som föreslås uppföras vid norra stranden fordrar pålning för att stå helt stabilt. Det är liknande förhållanden som på de flesta platser i centrum utmed Faluån.

Även för Korsnäsvägen och banvallen finns äldre grundundersökningar. Här ska geoteknisk undersökning göras i samband med projektering inför ombyggnader. För stationsområdet saknas undersökningar.

Inga markundersökningar har gjorts för att fastställa markens innehåll av föroreningar i Södra centrum. När det gäller Tiskens norra strand ligger eventuella föroreningar på sådant djup att de inte berörs av smärre ingrepp, men kan komma att påverkas vid pålning eller djupare ingrepp i marken.

Markundersökningar bör genomföras innan detaljplaner för ny bebyggelse, anläggnings- eller schaktningsarbeten antas. Muddring av rännan för Faluans utlopp i Tisken bör inte ske under nivån + 104,5 meter (RH 70).

9.2 Översvämningar

De låglänta partierna längs Tiskens strand samt längs Faluån drabbas mer eller mindre regelbundet av översvämningar. Normalt vattenstånd i Tisken och Faluån är +107 meter över havet. Ny bebyggelse ska inte lokaliseras till områden som ligger under nivån +110 meter över havet, vilket motsvarar ett 100-årsflöde vid en översvämning. Endast komplementbyggnader, t ex bodar och garage, kan tillåtas på lägre nivå. Föreslagen bebyggelse på norra stranden fordrar att marknivån höjs 0,5 – 1 meter för att nivån + 110 ska klaras.

Ingrepp i marken bör inte ske under nivån +107 meter över havet, då det skulle innebära pumpning på grund av inträngande grundvatten vid normalvattenstånd.

9.3 Riskkällor och skyddsobjekt

Trafiksäkerhet och trafikolyckor

Det är angeläget att trafiknätet utformas så att det bidrar till låg hastighet genom området så att olyckor med döda eller svårt skadade undviks helt. Särskilt viktigt är det att skapa säkra gångpassager i de korsningspunkter där många fotgängare och cyklister korsar biltrafiken.

Transporter med farligt gods

Farligt gods passerar genom området både med lastbil och godståg. Lastbilarna använder Regementsvägen, Korsnäsvägen och Myntgatan. Järnvägens höga läge på banvallen är en nackdel i händelse av en olycka, då ämnen lättare sprider sig. Inom 50 meter från järnvägen får inga bostäder, vård- och omsorgsbyggnader, byggnader med besöksintensiv verksamhet, utbildningsanstalter eller samhällsviktiga

funktioner placeras. Inför varje nyetablering inom området bör en särskild riskutredning genomföras senast i detaljplaneskedet. Riskutredningen ska klargöra vilka skyddsåtgärder som behöver vidtas för att minimera konsekvenserna av en olycka med farligt gods.

Fasta risker

Idag utgör endast bensin- och serviceanläggningen vid Regementsvägen - Korsnäsvägen en fast risk genom de bensintankar som finns där. Enligt Boverkets allmänna råd "Bättre plats för arbete" bör det finnas ett riskavstånd från denna typ av anläggningar på 100 meter till närmsta bostadshus. Idag ligger kv Kompaniets bostäder alldeles intill.

9.4 Luftföroreningar

I Falu centrum är luftföroreningshalterna tidvis för höga, dvs halter i nivå med de högsta tillåtna värdena – de miljö kvalitetsnormer som finns. Detta inträffar under inversions-tillfällen framförallt vintertid. Höga värden kan befaras i centrala Falun i trånga gatusektioner, i avsnitt mellan hus. De förändring som detta planförslag innebär medför att det finns risk för att utsläppen av luftföroreningar ökar som en följd främst av att fordonstrafikens hastighet sjunker. Då förslaget innebär att förutsättningarna för kollektivtrafiken förbättras, vilket innebär en långsiktigt bättre transportstruktur än idag, ger en samlad bedömning att denna negativa effekt på de lokala luftföroreningshalterna får accepteras. Ny bostadsbebyggelse bör emellertid inte tillkomma längs Korsnäsvägen.

9.5 Buller

På flera av de gator, både i och utanför Södra centrum, som berörs av förslaget överskrider redan de riktvärden som finns för buller, vilket medför att bullersaneringsåtgärder måste vidtas. De förändringar som föreslås innebär en så stor försämring av bullersituationen på Promenaden att åtgärder måste vidtas även där. Kostnaderna för åtgärder bör normalt delas mellan kommunen och fastighetsägarna eftersom förbättrade fönster även ger andra positiva effekter än att sänka ljudnivån inomhus.

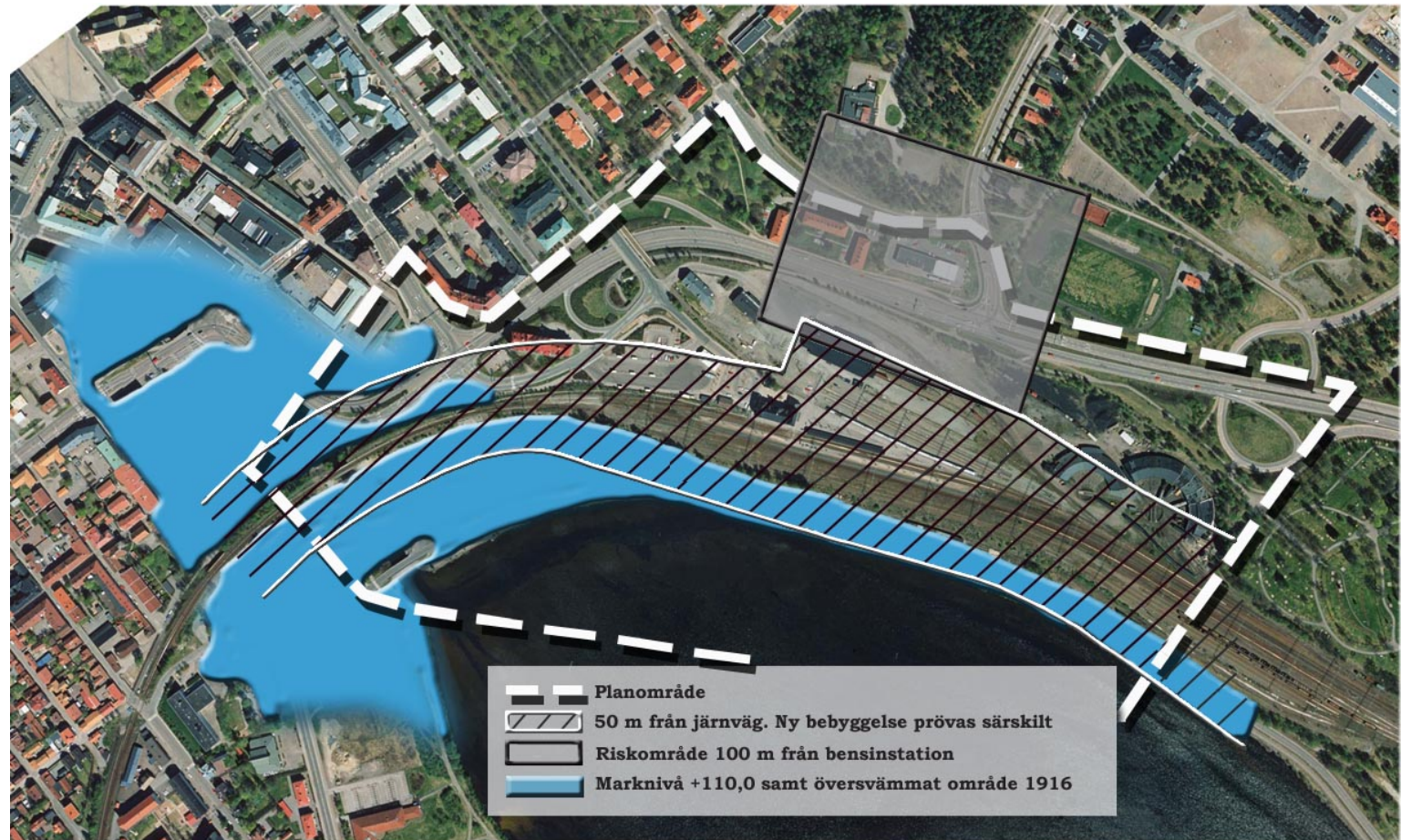
Förslagets konsekvenser när det gäller bullernivåerna redovisas i en särskild konsekvensbeskrivning.

Inga nya bostäder bör tillåtas i områden där den ekvivalenta bullernivån överstiger 55 dBA utomhus vid fasad eller uteplats. Det innebär att det är olämpligt med nya bostäder på stationsområdet och längs den ombyggda Korsnäsvägen. Eventuella bostäder vid Tiskens strand bör avskärmas från järnvägen så att gällande riktvärden inte överskrider. Avskärmningen bör i första hand ske vid bullerkällan, dvs längs järnvägsspåret, men kan även innebära att bebyggelsen utformas så att bostäderna inte vetter mot järnvägen.

För de nya parker som föreslås bör en minskning av ljudnivåerna eftersträvas, bl a genom väl utformade bullerskärmar. Detta blir aktuellt när det gäller Luffarstråket och Järnvägsparken.

9.6 Vibrationer

Vibrationer förekommer från järnvägstrafiken via järnvägsbanken, men kan även orsakas av tunga lastbilstransporter på Korsnäsvägen och Strandvägen. Mätningar längs järnvägen i Falu kommun visar att inga vibrationer överstiger den högsta acceptabla nivån på 2,5 mm/s.



Risker i Södra centrum som ska beaktas vid detaljplanering

Sammanfattning

Södra centrum är ett strategiskt viktigt område för Falun, inte minst ur kommunikationssynpunkt. Området ligger också på gränsen mellan centrum, Dalregementet och Tisken. Barriärer och dålig tillgänglighet till bl a järnvägsstationen är dock stora problem som gör att områdets utvecklingspotential kan utvecklas fullt ut. I samband med centrumplanens antagande 1998 fick stadsbyggnadskontoret ett utredningsuppdrag för området, som resulterade i dokumentet *Södra centrum 2025 - förslag till vision*, som kommunstyrelsen ställde sig bakom i januari 2001. Visionen anger en huvudinriktning för områdets utveckling på lång sikt, men utan att vara konkret. I ett program från 2001 redovisades och diskuterades olika alternativ för områdets utveckling i ett brett samråd.

Det föreliggande förslaget till fördjupad översiktsplan innebär ett förtydligande och en konkretisering av visionen och det tidigare programsamrådet. I likhet med centrumplanen fokuserar detta förslag för Södra centrum på den övergripande markanvändningen i området samt utveckling av:

- Bebyggelsestruktur och karaktär (ett vackrare centrum)
- Grönstruktur (ett grönare centrum)
- Trafikstrukturer (ett miljövänligare och trafiksäkrare transportsystem)

Huvuddragen i de förslag som lämnas är:

- att utveckla området till "den täta staden" med kvartersstadens mönster som utgångspunkt.
- Att förbättra de kollektiva kommunikationerna genom ett resecentrum och en knutpunkt.
- Att minska barriärerna genom att dämpa Korsnäsvegens dominans i området och genom att öppna järnvägsbanken mellan centrum och Tisken.
- Att samla de idag splittrade ytorna så att marken i området kan bli lättare att använda för att skapa en bättre stadsmiljö och en tilltalande entré till centrum.
- Att utveckla sambanden mellan stadsdelarna bl a genom bättre gång- och cykelvägar.
- Att utveckla grönstråken och parkerna så att de binder ihop olika stadsdelar och skapar en god närmiljö i området.
- Att utveckla stadens möte med Tisken genom bebyggelse och attraktiva stråk längs sjön.

Planförslaget är resultatet av en brett programsamråd kring ett omfattande idématerial som har kompletterats med djupgående utredningar. Synpunkterna från programsamrådet finns sammanställda i en samrådsredogörelse. En kompletterande underlagsrapport med bl a konsekvensbeskrivning har tagits fram. Handlingarna finns att tillgå i sin helhet på stadsbyggnadskontoret i Falun, telefon 023-83591.