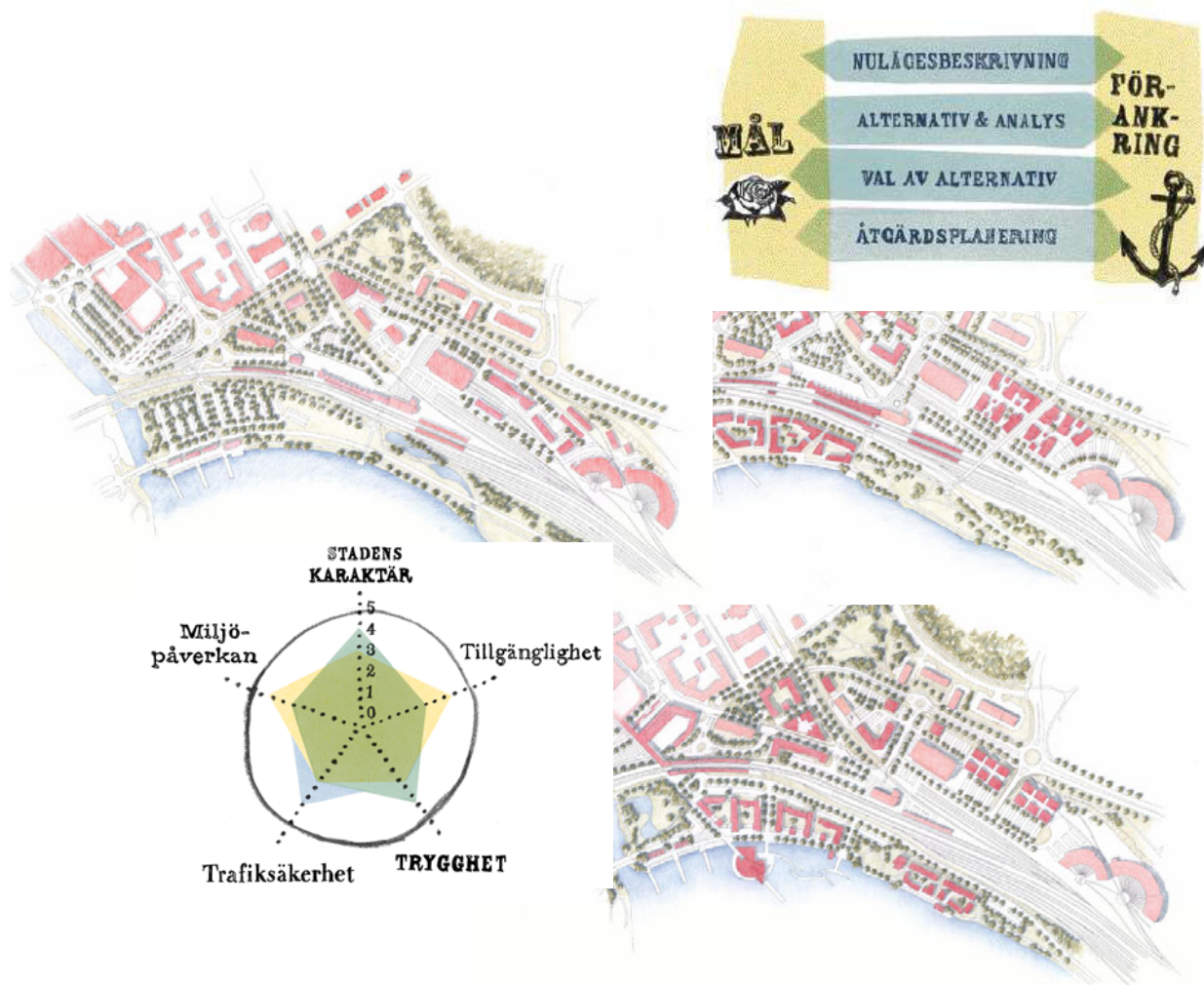


TRAFIKANALYS

EXEMPEL PÅ BILAGA TILL FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDRA CENTRUM.



2005-08-25

Innehåll

1	BAKGRUND OM SÖDRA CENTRUM.....	4
2	MÅL OCH VISIONER.....	5
2.1	NATIONELLA MÅL.....	5
2.1.1	<i>Arkitekturpolitiska mål</i>	5
2.1.2	<i>Transportpolitiska mål</i>	5
2.1.3	<i>Miljö kvalitetsmålen</i>	7
2.2	ÖVERGRIPANDE KOMMUNALA MÅL.....	7
2.3	MÅL FÖR SÖDRA CENTRUMS UTFORMNING.....	8
3	NULÄGESBESKRIVNING.....	9
3.1	STADENS KARAKTÄR.....	9
3.2	RESBEHOV.....	11
3.3	TILLGÄNGLIGHET.....	13
3.4	TRYGGHET.....	17
3.5	TRAFIKSÄKERHET.....	17
3.6	MILJÖ.....	18
3.7	SAMMANSTÄLLNING AV NULÄGE.....	20
4	ALTERNATIVA INRIKTNINGAR.....	21
4.1	FRAMTIDSBILD B, SMÅSTADEN.....	21
4.1.1	<i>Karaktär</i>	22
4.1.2	<i>Resbehov</i>	25
4.1.3	<i>Tillgänglighet</i>	26
4.1.4	<i>Trygghet</i>	34
4.1.5	<i>Trafiksäkerhet</i>	35
4.1.6	<i>Miljö påverkan</i>	36
4.1.7	<i>Sammanställning av alternativ</i>	38
4.2	FRAMTIDSBILD A, KVARTERSSTADEN.....	39
4.3	FRAMTIDSBILD C, STADSLANDSKAPET.....	43
5	VAL AV ALTERNATIV.....	45
6	ÅTGÄRDSPLANERING.....	48
7	LITTERATURFÖRTECKNING.....	49

Inledning

Analysen av planarbetet med Södra centrum i Falun är en del i ett pilotprojekt och kommer att ingå i en exempelsamling som ges ut av Sveriges kommun och Landsting och Vägverket under hösten 2005. Pilotprojektet är ett praktiskt exempel på hur den nya trafikplaneringshandboken TRAST kan användas vid planarbetet med ett centralt beläget stationsområde med resecentra. Metodiken i TRAST uppmuntrar en trafikplanering som tar stor hänsyn till helhetsperspektivet och söker balanserade trafiklösningar med avvägningar mot andra intressen i syfte att få den attraktiva och hållbara staden. TRAST är med andra ord ett instrument för att förbättra samspelet mellan bebyggelse- och trafikplanering.

En TRAST-revision av planarbetet är genomförd. I rapporten har avvikelser framförts när det gäller planens uppbyggnad ur ett TRAST-perspektiv. Revisionen tydliggör också behovet av kompletteringar i utredningsarbetet. Dessa redovisas i föreliggande rapport, som är ett utkast till en trafikbilaga till revisionen för Södra centrum. I denna trafikbilaga. Rapporten innehåller både en sammanfattning av de trafikutredningar som är gjorda hittills för Södra Centrum och förslag på kompletteringar och förbättringar. Rapportstrukturen är enligt den som föreslås i TRAST-handboken. Med tillgängligt material kunde endast rubrikerna under framtidsbild B (utställningsförslaget) fyllas på. Falu kommun har även tillgång till en del material som skulle kunnas fylla på rubrikerna för de två andra framtidsbilderna.

Syftet med denna rapport är att dels ge exempel på hur en trafikbilaga till en kommunal plan kan se ut enligt TRAST, och dels skall den fungera som underlag för Falu Kommun i deras fortsatta arbete med den fördjupade översiktsplanen för Södra centrum.

Medverkande:



Mathias Wärnhjelm
Anna Söderhäll



Sari Wallberg



Anders Liljekvist
Mathias Westin
Beate Löfvenberg
Tony Svensson



Claes Johansson
Morteza Ghoreishi
Patrik Wirsenius



Yvonne Seger

1 Bakgrund om Södra centrum

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. 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 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att, i samarbete med övriga berörda förvaltningar, ta fram utredningsdirektiv för det fortsatta planeringsarbetet kring

Dalregementet i Falun, och omfattar bl a stationsområdet och Tiskens norra strand. Området är strategiskt viktigt för Falun, inte minst ur kommunikationssynpunkt.

Sedan år 2000 bedriver Falu kommun ett planeringsarbete som syftar till att göra Södra centrum mer attraktivt genom bl a bättre resandemöjligheter, bättre samband mellan olika stadsdelar, mindre barriärer i området och en trevligare stadsmiljö. Arbetet sker genom upprättande av en fördjupad översiktsplan, som är ett vägledande strategiskt dokument för den fysiska utformningen och användningen av området.

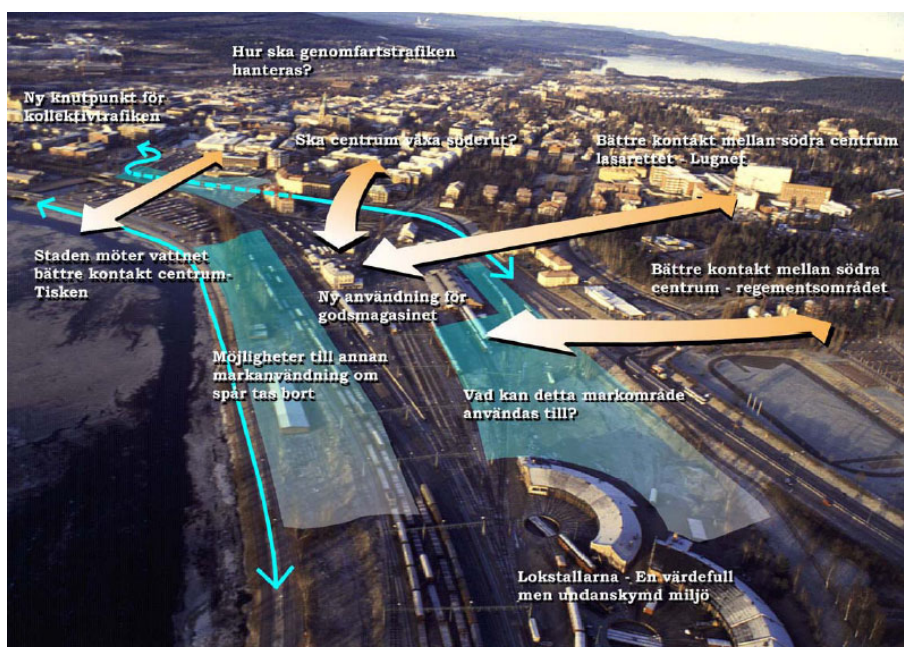


Bild 1. Översikt över aktuella frågeställningar i Södra centrum

2 Mål och visioner

2.1 Nationella mål

De nationella målen utgör grunden i arbetet med målformuleringen. Tre målområden är särskilt aktuella; arkitektur, transport och miljö.

2.1.1 Arkitekturpolitiska mål

De arkitekturpolitiska delmålen gäller också för trafiksystemet.

- Arkitektur, formgivning och design skall ges goda förutsättningar för sin utveckling
- Kvalitet och skönhetsaspekter skall inte underställas kortsiktiga ekonomiska överväganden
- Kulturhistoriska och estetiska värden i befintliga miljöer skall tas tillvara och förstärkas
- Intresset för hög kvalitet inom arkitektur, formgivning och offentlig miljö skall stärkas och breddas
- Offentligt och offentligt stött byggande, inredande och upphandling skall bli förebilder i sina kvalitetskrav
- Svensk arkitektur och formgivning skall utvecklas i ett fruktbart internationellt samarbete.

2.1.2 Transportpolitiska mål

Sex delmål anger ambitionsnivån på lång sikt, delmålen har utvecklats vidare och för en del av dem redovisas etappmål. Delmål och etappmål framgår av nedanstående:

Tillgängligt transportsystem: Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov tillgodoses.

- Senast år 2010 bör kollektivtrafiken vara tillgänglig för funktionshindrade.

- Ett etappmål är att cykeltrafikens andel av antalet resor ökar, särskilt i tätort.
- Ett uppföljningssystem med mått och indikatorer bör utvecklas för delmålen om Tillgänglighet och Positiv regional utveckling.

Hög transportkvalitet: Transportsystemets utformning och funktion ska erbjuda medborgarna och näringslivet en hög transportkvalitet.

- Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör – mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet och informationstillgång – successivt förbättras.
- Sverige bör arbeta för att kunna göra jämförelser med övriga EU-länder för dessa kvalitetstermer. Ett uppföljningssystem med mått och indikatorer bör utvecklas.

Säker trafik: Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas efter dessa krav.

- Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom alla trafikslag bör, i enlighet med nollvisionen, fortlöpande minska. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras.
- Antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör fram till år 2007 minska med hälften räknat från 1996 års nivå.
- Trafiksäkra transportsystem bör utvecklas. Ökad användning av teknik som främjar god trafiksäkerhet är en del i detta.
- Kommuner, skolor, företag och frivilligorganisationer bör engageras ytterligare i trafiksäkerhetsarbetet.

En god miljö: Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till en god och hälsosam livsmiljö för alla. Natur- och kulturmiljöer ska skyddas mot skador och en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas. För att konkretisera detta delmål har regeringen lagt fast ett antal tidsbundna etappmål som närmare finns redovisade i regeringens proposition 1997/98:56 ”Transportpolitik för en hållbar utveckling”.

Positiv regional utveckling: Transportsystemet ska främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader mellan olika delar av landet när det gäller möjligheterna att utvecklas, och dels motverka nackdelar med långa transportavstånd. Etappmål för delmålen *Tillgänglighet och Positiv regional utveckling*.

- Tillgängligheten för medborgare och näringsliv, mellan glesbygd och centralorter samt mellan regioner och omvärlden bör successivt förbättras.
- Tillgängligheten inom storstadsområden och mellan tätortsområden ska öka.

Ett jämställt transportsystem: Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjlighet att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

2.1.3 Miljö kvalitetsmålen

De nationella miljö kvalitetsmålen är: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Gifrfri miljö, Skyddande ozonskikt, Säker strålmiljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans, levande kust och skärgård, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Storslagen fjällmiljö och God bebyggd miljö. Dessa miljömål utgör inriktning för utveckling och förändring. Några av dessa berör trafiksektorn i särskilt hög grad. Exempel på dessa mål är effektivare transporter.

2.2 Övergripande kommunala mål

Den trafiksäkra staden

- Inga trafikanter skadas allvarligt eller dödas i trafiken (nollvisionen).
- De oskyddade trafikanterna, särskilt barnens och äldres säkerhet skall prioriteras

Den tillgängliga staden

- Staden ska vara tillgänglig för alla
- Ökad närhet, vilket uppnås genom en tät stadsstruktur, minskning av barriäreffekter 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.
- Viktiga målpunkter ska nås med attraktiv kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik

Den livfulla staden

- En stadsstruktur med parker, gator och torg där människor kan mötas. Kvarterstaden 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.
- 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.

2.3 Mål för Södra centrums utformning

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 de inre delarna av centrum med Tiskens strandområde.

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

- "Riksvägsdiket", del av Korsnäsvägen genom centrum ska försvinna och gatorna ges en mer stadsmässig karaktär med kvartersstaden som mönster.
- Bebyggelse, parker och planteringar ska ersätta ödsliga asfalts- och markytor.
- 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.

3 Nulägesbeskrivning

3.1 Stadens karaktär

Stadens struktur med sina byggnader, verksamheter, gator, övrig transportinfrastruktur, parker, vatten och grönområden bidrar till stadens karaktär och identitet. Det gör också det omgivande landskapet med till exempel floder, sjöar och berg. En tät och funktionsintegrerad bebyggelsestruktur och en medveten planering för att undanröja fysiska och mentala barriärer för såväl gående och cyklister som personer med funktionshinder ökar förutsättningarna för ett hållbart resande.

Södra centrum saknar tät bebyggelsestruktur. Området präglas av magasinsområdets byggnader för järnvägsändamål och magasin. Dessa utgör tillsammans en karaktärsfull samling byggnader som tydliggör området funktion i staden, både historiskt och idag. De stora byggnadsvolymer är dock sparsamt utnyttjade vilket gör delar av området ödsligt.



Bild 2 och 3. Södra centrum har outnyttjade resurser

Det s k Johanssonska huset är den sista resten av den centrala stadsåsens täta stadsbebyggelse. Sambandet med bebyggelsen i centrum bryts av Korsnäsvägen och Trotzgatan. Tiskens norra strand saknar helt bebyggelse. Området som helhet ger ett splittrat, glest, och öde intryck.

Södra centrum ingår till största delen i ett riksintresseområde 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 fornlämning som omfattar äldre delar av Falu centrum. Här gäller kulturmiljölagens 2 kap att all exploatering ska föregås av länsstyrelsens beslut vilket ofta innefattar krav på någon form av arkeologisk undersökning.

De båda lokstallarna, godsmagasinet, Falu järnvägsstation, Tullkammaren och Johanssonska huset är alla kulturhistoriskt intressanta och har ett högt bevarandevärde enligt bevarandeplanen "Husen berättar".

Parker och gröna stråk saknas i stor utsträckning i Södra centrum idag. Vasaparken, som ligger i utkanten av området, är en del av ett grönt stråk från Lugnet/Myran via stadsparken och kullen ner mot centrum. Idag saknas dock länken som knyter ihop detta stråk med stråket från att nå fram till centrum och å-rummet.

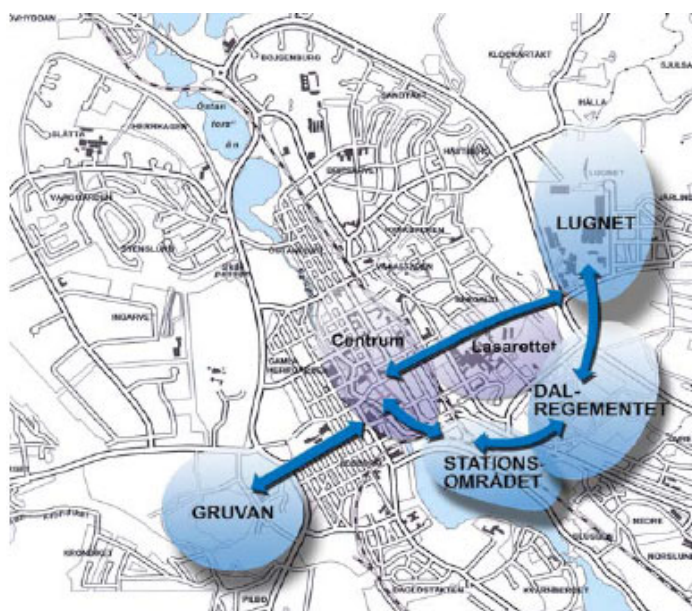
Övriga grönska inom planområdet utgörs till största delen av planterade vägkanter, refuger och parkeringsplatser. Det gröna stråket utmed Faluån bryts av järnvägsbanken.

3.2 Resbehov

Med resbehov avses människors behov av att förflytta sig till olika aktiviteter på fritiden och i arbetet samt näringslivets behov av att transportera varor, material mm. Behoven kan omsättas till uppgifter om hur trafiksystemet används av olika grupper och om trafikens omfattning, sammansättning och fördelning i tid och rum.



Bild 4. Exempel på resmönster i en familj.



Karta 1. Utvecklingsområde för näringslivet i Falu innerstad

Kan kompletteras med:

Text/diagram/tabeller som redovisar eventuella resevaneundersökningar i Falun under de senaste åren.

Trafikens utveckling

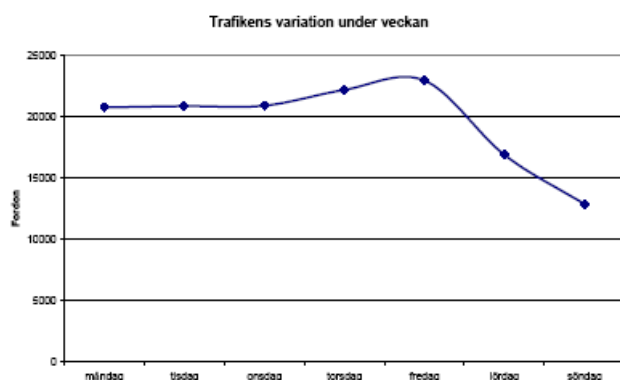


Diagram 1 och 2. Biltrafikens variation under dygn och veckodagar på Korsnäs vägen mellan Trotzgatan och rondellen

Kan kompletteras med:

Text/diagram/tabeller som beskriver trafikutvecklingen i Falun under de senaste åren.

Målpunkter i Södra centrum

Kan kompletteras med:

Text/karta med befintliga målpunkter i Södra centrum.

Kollektivtrafik

Kan kompletteras med:

Text/diagram/tabeller som beskriver utbud av tåg, regionalbuss, busshållplatser samt antalet på- och stigande.

Gång- och cykeltrafik

Kan kompletteras med:

Text/diagram/tabeller som kartlägger andel som går och cyklar samt resmönster.

Enligt cykelräkning från 2003 är stråket mellan centrum och Tisken/järnvägsstationen tätt trafikerat av cyklister, ca 1252 cyklister ett typiskt vardagsdygn i september månad. Under maxtimme eftermiddag ett sådant dygn passerade ca 236 cyklister. Det kan jämföras med det relativt tätt trafikerade stråket utmed Tisken, som under samma period hade 660 cyklister på ett veckodygn.

Biltrafik

Kan kompletteras med:

Text/diagram/tabell som kartlägger resmönstret för biltrafiken.

Godstransporter

Kan kompletteras med.

Text/diagram/tabeller som beskriver andel tunga fordon samt eventuella depåer i området kan markeras på en karta.

Utryckningstrafik

Kan kompletteras med:

Text/diagram/tabeller som beskriver startpunkter för utryckningsfordonen, polisstationer, sjukhus, Räddningstjänst.

3.3 Tillgänglighet

Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken alla medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av i samhället. Lättheten beror på hur stor uppoffringen är i restid, kostnader, hinder, otrygghet, tillgång till färdmedel och så vidare för att nå önskad destination. Lättheten är också olika för olika användare av transportsystemet. Användargrupper som barn, äldre och personer med funktionshinder ställer särskilda krav på att trafiksystemet är tillgängligt och

användbart och är därför i många sammanhang dimensionerande i planeringen. Utgångspunkten måste vara att transportsystemet skall vara tillgängligt för alla.

Gång- och cykeltrafik

Två större gång- och cykelstråk (Holmgatan och Åsgatan) möts och leder mot Tisken och järnvägsstationen via en tunnel under Korsnäsvägen. Cykelvägen mot Tisken fortsätter genom en port i banvallen. Mindre gångstråk leder mot Parkgatan via en tunnel med trappa under Trotzgatan och mot Faluån. Ett gång- och cykelstråk leder från promenaden mot järnvägsstationen planskilt över Korsvägen och under Tullkammargatan. En annan anslutning är ett cykelstråk mot Norslund längs Korsnäsvägen. Cykeltrafiken är separerad från biltrafiken.

Kan kompletteras med:

Karta/text som beskriver gc-vägar och eventuella tillgänglighetsproblem inkl passager och dess tillgänglighet, gångvägarnas genhet, barriärer och eventuella hinder.

Kollektivtrafik



Karta 2. Utbud av busslinjer och järnväg samt hållplatser för busslinjer i centrala Falun

Kan kompletteras med:

Framkomligheten för busstrafiken klassificeras. Även busshållplatsernas upptagningsområde.

Biltrafik

Området domineras av den fyrfältiga Korsnäsvägen med dess av- och påfartsramper, korsningen med Troztgatan samt planskildheten med Promenaden och Gryckobobanan. Korsnäsvägen och Troztgatan ingår i huvudvägnätet och även delar av den Inre ringen med Tullkammargatan, Parkgatan, Holmgatan och Åsgatan till lokalvägnätet. Holmgatan och Åsgatan är endast öppna för gång- och cykeltrafik samt distributionsfordon. Cykeltrafiken är separerad från biltrafiken, vilket ger god trafiksäkerhet och framkomlighet med dålig överblickbarhet, genhet och upplevd trygghet.

Korsnäsvägen fungerar i praktiken som en genomfartsled för långväga trafik samt som en länk mellan olika stadsdelar i Falun. Genom att utgöra den genaste förbindelsen mellan östra och västra Falun har Korsnäsvägen det högsta trafikflödet i stan, trots tillkomsten av de egentliga förbifarterna Hanröleden och Lugnetleden.

Trafikanalys av nuvarande och föreslagen gatuutformning samt kompletterande utredningar, SWECO VBB, 2004-11-03 redovisar nuvarande utformningen och kapacitetssituationen idag och för år 2010. Analysen är gjort för korsningarna längs Gruvgatan och Korsnäsvägen.

Kan kompletteras med:

Trafikflödeskarta, hastigheter, klassificering av biltrafikens framkomlighet, restriktioner, parkeringsplatser, vägvisning.

Godstransporter

Kan kompletteras med:

Karta med depåer, angörningsplatser (lastzoner).

Utryckningstrafik

Kan kompletteras med:

Primära utryckningsvägar och klassificering av dem.

3.4 Trygghet

Den blandade och livfulla staden medverkar till trygghet. En stadsdel där människor både bor och arbetar och där det är folk på gatorna stora delar av dygnet ger trygghet. Placering och utformning av hållplatser och stationer liksom gaturummets belysning har stor betydelse.

Kan kompletteras med:

Mörka och ödsliga punkter. Även de platser gående går längs med eller/och korsar huvudvägnätet.

3.5 Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bestäms av de risker som trafikanterna utsätts för. Risk består av två delar sannolikhet och konsekvenser. Sannolikheten är det antal situationer som trafikanten utsätts för där konsekvenserna av en olycka ger personskada. Konsekvens är skadans svårighetsgrad. Olyckor som leder till död eller svår personskada måste reduceras eller helst elimineras. Vägledning för trafiksäkerhetsarbetets ambition är nollvisionen. Olika trafikantgrupper påverkar trafiksäkerheten på olika sätt. Den trafikantgrupp som ger andra trafikanter lägst risk är gående, samtidigt är det den mest sårbara och utsatta gruppen. Trafiksystemet i en tätort måste därför ta sin utgångspunkt från de oskyddade trafikanternas villkor. Det trafikslag som ger bäst skydd för dem som färdas är den spårburna trafiken. Det är också det trafikslag som fordrar de mest rigorösa säkerhetsåtgärderna eftersom konsekvenserna av olyckor med spårburen trafik som regel blir mycket allvarliga.

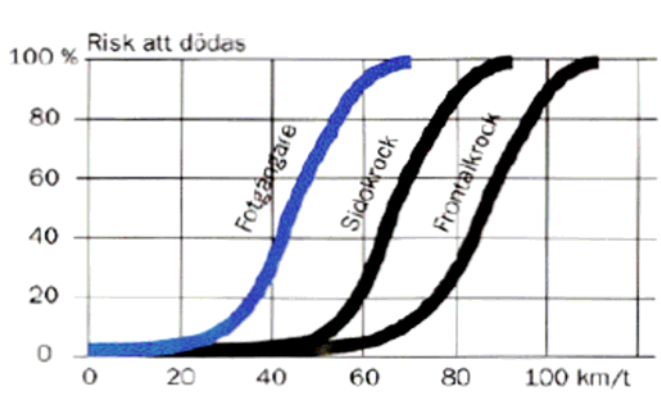


Diagram 3. Människors tålighet mot krockvåld i olika trafiksituationer

Kan kompletteras med:

Trafiksäkerhetsproblemets omfattning (antal polisrapporterade trafikolyckor) uppdelade på ålder, kön, trafikslag, skadegrad m m.

Sjukvården statistik över trafikolyckor

Dagens gc-vägar, passagebehov och kvalitetsbedömning av gc-vägar och passager

Gång- och cykeltrafik

Kan kompletteras med:

Oskyddade trafikanternas passager om klassificering.

Biltrafik

Kan kompletteras med:

Klassificering av biltrafikens säkerhet.

3.6 Miljö

Transportsystemet ska anpassas till en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. Även om stora delar av de offentliga rummen fylls av liv och rörelse, är det viktigt att buller och luftföroreningar begränsas längs gator och gångstråk och att det finns lugna platser för möten och rekreation. Miljöfaktorer,

såväl ekologiska som kulturella, är fundamenten i en hållbar samhällsutveckling. Hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser ska främjas. Nulägesbeskrivningen omfattar hälsofrågor, buller, luft, förorenad mark och vatten, dagvatten, magnetiska fält och vibrationer samt även trafik- och parkeringsanläggningars ytkonsumtion.

Markföroreningar

I projekt Resecentrum Falun har en markundersökning genomförts för Magasinsområdet för att klargöra om det finns föroreningar i marken. Undersökningar visar att det inte finns föroreningar som kräver sanering. 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.

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.

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 inversionstillfällena framförallt vintertid. Höga värden kan befaras i centrala Falun i trånga gatusektioner, i avsnitt mellan hus.

Buller

På flera av de gator och järnväg, både i och utanför Södra centrum, som berörs av förslaget överskrider redan de riktvärden som finns för buller, vilket medför att bullersaneringsåtgärder måste vidtas.

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.

Kan kompletteras med:

Bullerkartor eller andra miljökartläggningar som beskriver nuläget.

3.7 Sammanställning av nuläge

En sammanställning av nulägesbeskrivningen kan göras med en så kallade värderos. Poängen är att värderosor är bra som diskussionsunderlag och gör det möjligt att hålla många frågor tydliga samtidigt.

Denna bedömning kan man sedan återkomma till och använda som grund för de jämförelser mellan olika scenarier. Cirkelns linje är de mål man fastställt. Den blåa ytan visar hur stor del av dessa mål som uppfylls nu. Avståndet är ett sätt att visa var bristerna är störst.

Den värderos som visas nedan är en subjektiv bedömning av nuläget gjord av mötesdeltagarna vid ett projektmöte. På mötet deltog representanter från kommunen, Vägverket och SWECO.

Med hänsyn till att värderosen baseras på ett fåtal människors subjektiva bedömning bör den enbart ses som en indikation på dagens situation i Södra centrum.

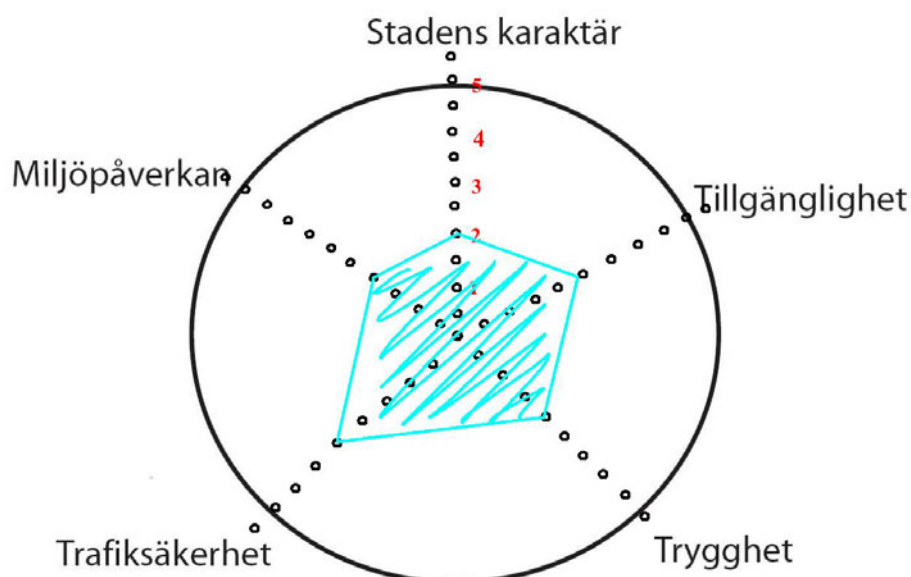


Diagram 4: Värderos för nuläget av Södra centrum utifrån en subjektiv bedömning av representanter för kommunen, Vägverket och SWECO

Mötesdeltagarnas subjektiva bedömning utifrån karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan visar att Södra centrum nuvarande utformning inte uppfyller de uppsatta målen. Denna bedömning kan ligga för grund vid fortsatta diskussioner samt för jämförelse av motsvarande bedömning för de andra framtidsbilderna.

4 Alternativa inriktningar

För att belysa programförslagets generella riktlinjer togs tre konkreta framtidsbilder för områdets utformning fram. Dessa tre bilder avsåg belysa olika stadsbyggnadsideal och olika investeringsnivåer. Här nedan beskrivs och kartläggs de olika framtidsbilderna i enlighet med det upplägg TRAST rekommenderar.

4.1 Framtidsbild B, Småstaden

Sjöstaden Falun återuppstår genom att ny, låg bebyggelse uppförs längs delar av Tiskens strand. Det nya området hänger ihop med centrum via två breda gång- och cykelstråk genom järnvägsbanken . befintlig vägport som breddas upp och en ny port vid Faluån.

Holmgatan fortsätter rakt fram ända ut till vattnet. Bebyggelsen innehåller framförallt bostäder som vetter mot vattnet, men även vissa verksamheter som hör sjöstaden till. Strandvägen flyttas upp mot Banvallen för att lämna plats för den nya bebyggelsen. Det lämnar stranden fri från biltrafik.



Illustrationsskiss1. Framtidsbild B

4.1.1 Karaktär

Stadsstrukturen i Södra centrum ska vara flexibel och kunna "fyllas" på under en lång tidperiod. Kvarterstadens struktur utgör utgångspunkt för detta. Siktlinjer, axlar och utblickar ska tas tillvara och förstärkas med grönska. Bebyggelsens skala ska utgå från bebyggelsen i centrum. Stadens siluett får inte brytas. Hänsyn ska tas till den historiska karaktären på stationsområdet och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Sikten mellan stationshuset, Godsmagasinet och lokstallarna får inte brytas. Ny bebyggelse bör tillkomma i första hand på stationsområdet och Tiskens norra strand. Enstaka lägen är tänkbara längs Trotzgatan och Korsnäsvägen invid "riksvägsdiket" Ny bebyggelse bör inte bli mer än 2-3 våningar hög. Gaturummen ska vara tydligt avgränsade med vegetation, belysning och, där det är lämpligt, även byggnader.



Bild 4. Siktlinjer, axlar och utblickar tillvaratas och förstärkas med grönska.

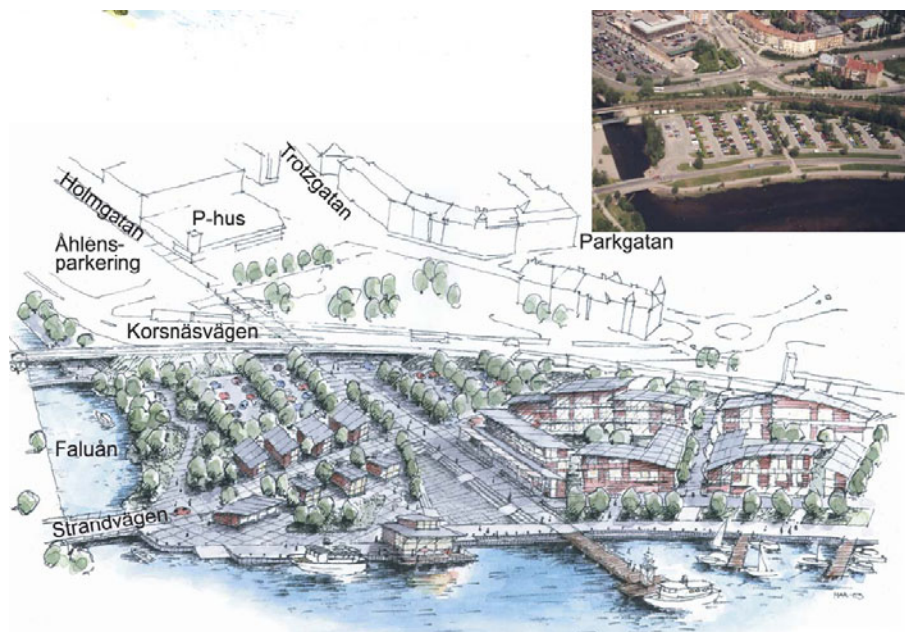
Ett Resecentrum byggs etappvis med bl a knutpunkten i ett första steg, men för att bli fullt fungerande förutsätts Korsnäsvägen flyttas till det föreslagna nya läget närmare järnvägen.

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.



Illustrationsskiss 2. Stationsområdet med dess transportstruktur blir en viktig punkt

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.



Illustrationsskiss 3. Bostäder längs Tiskens strand

4.1.2 Resbehov

Målpunkter i Södra centrum

Kan kompletteras med:

Nya målpunkter.

Kollektivtrafik

Kan kompletteras med:

Minskning/ökning av kollektivtrafikresenärer. Nya busslinjernas upptagningsområde och linjesträckningar.

Gång- och cykeltrafik

Kan kompletteras med:

Nya gång- och cykelvägar samt bedömning om ökning/minskning av andel oskyddade trafikanter.

Biltrafik

Kan kompletteras med:

Resemönster för biltrafike.

Godstransporter

Kan kompletteras med:

Depåer och angörningsplatser (lastzoner) i området.

4.1.3 Tillgänglighet**Gång- och cykeltrafik**

Nya gång- och cykelstråk (GC-stråk) skapas från centrum mot Dalregementet längs Parkgatan och längs Åsgatans historiska sträckning, över stationsområdet till Dalregementet. När Korsnäsvägen smalnas av till två körfält utnyttjas utrymmet bredvid för att skapa bättre gång- och cykelstråk. I sänkan där Korsnäsvägen går idag skapas ett gångstråk i parkmiljö som även är framkomligt för utryckningsfordon.

I Holmgatans förlängning skapas ett rakt stråk ner till Tisken, där det avslutas i ett torg eller en hamnplan. Stråket passerar den ombyggda Korsnäsvägen 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.

Tillgängligheten ökar i hela området genom de nya cykelvägar som föreslås. Cykelvägnätet blir också genare, främst för flera stadsdelsövergripande stråk. Förändringarna är ett viktigt steg i

skapandet av "den täta staden". Det är främst genom kvalitativa gång- och cykelförbindelser detta uppnås.

När det gäller kontakten mellan centrum och stadsdelarna "innanför" järnvägen blir enligt ovan framkomligheten försämrade genom den nya utformningen av Holmgatans stråk med en GC-passage i plan. Fördelen med Holmgatans utformning är emellertid den överblick över området som skapas när planskildheten med Korsnäsvägen försvinner, samt tydligheten i cykelstråkets riktning ner mot Tisken/in mot centrum. Genom att upprätta stråk för cyklister även utmed Faluån förbättras tillgängligheten genom fler valmöjligheter, vilket i viss mån kan kompensera för den försämrade framkomligheten.

Den ökade tillgängligheten minskar upplevelsen av barriärerna i Södra centrum. Både riksvägsdiket, Korsnäsvägen och banvallen får underordna sig eller ge vika för det nya gång- och cykelvägnätet, vilket gör att de tidigare isolerade delområdena nu tydligare knyts samman. Området blir därmed också lättare att orientera sig i.

Kan kompletteras med:

Karta med gångstråk och cykelstråk uppdelat efter trafikantkategori.

Exempel med genhetskvot för cykel (mellan t ex Tiskens strand och järnvägsstationen)

Kollektivtrafik

Resecentrum

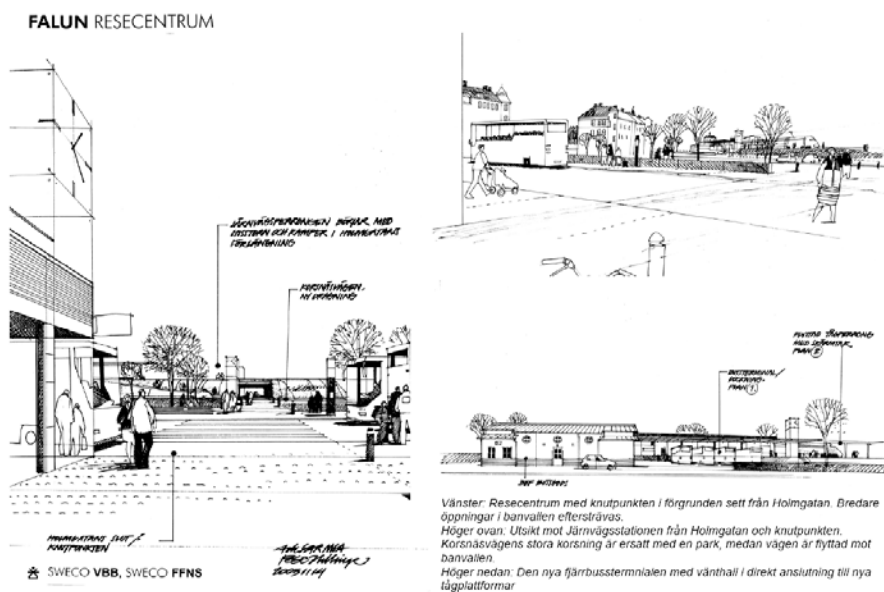
Ett resecentrum som samlar och underlättar byten mellan olika transportslag är viktigt för Faluns utveckling, inte minst när det gäller att skapa en större pendlingsregion för arbete och boende.

Resecentrum i Falun består av följande delar:

- Plattformar för tågtrafiken närmare centrum än idag.
- En knutpunkt för kollektivtrafiken, som alla bussar angör, men där särskilt tätortsbussarna har sin viktigaste hållplats.
- En förbättrad bussterminal för fjärr- och regionbusstrafiken.
- Angöring för taxi, bussgods samt persontrafik i bil och på cykel.
- Byggnader och anläggningar för service, information m m.
- Park- och kommunikationsytor som binder samman övriga funktioner.

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 Korsnäsveggen och Trotzgatan. Läget ger god tillgänglighet till centrum och järnvägstrafiken och skapar förutsättningar för en bättre utformad stadsmiljö i detta område.

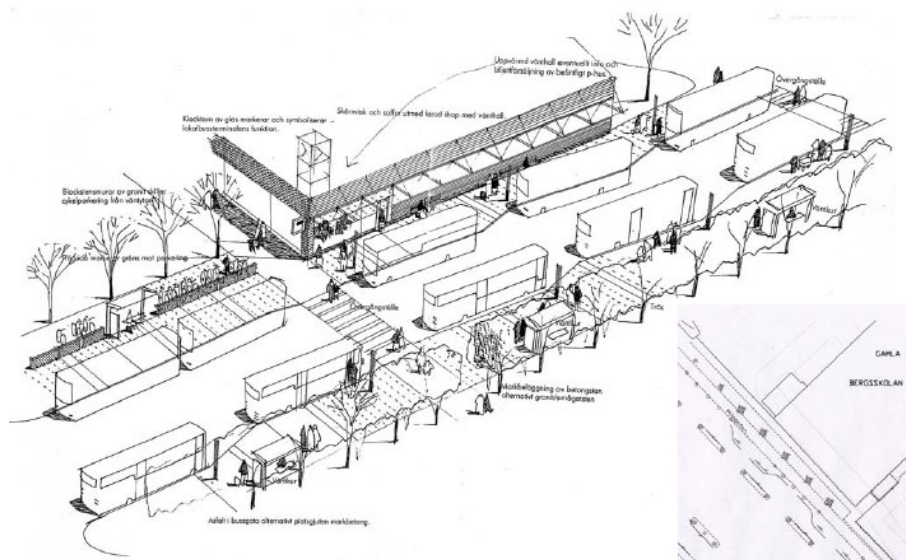
Region- och fjärrbussterminalen bör utvecklas som en "dockningsterminal" med en ny terminalbyggnad, som då kan fungera som vänthall för både region- och fjärrbussar och tåg. Mellan dessa båda tyngdpunkter skapas en järnvägspark med god överblick som knyter ihop funktionerna. En flytt och ombyggnad av Korsnäsveggen är avgörande för att detta ska kunna genomföras.



Illustrationsskiss 4. Resecentrum

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.



Illustrationsskiss 5. Knutpunkten

Tillgängligheten förbättras generellt för kollektivtrafiken till sina målpunkter, Knutpunkten och regionbussterminalen, genom förändringarna av främst Korsnäsavägen och Trotzgatan. Kollektivtrafikens tillgänglighet har bedömts ingående vid utvärderingen av de parallella uppdragen för Resecentrum Falun. Kommentarer med anledning av detta redovisas i rapporten "Resecentrum Falun. Bedömning av parallella uppdrag, utlåtande, maj 2004."

Kan kompletteras med:

Restid till resecentrum inom t ex 1 km resp. 5 km för olika trafikslag (för att jämföra med upptagningsområden i nuläget)

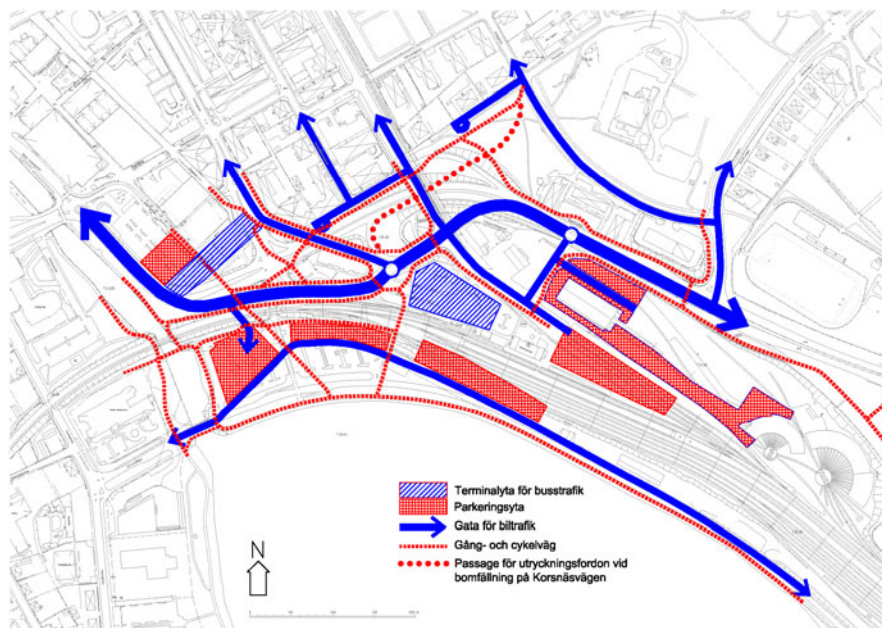
Biltrafiken

Utformningen av det övergripande trafiknätet i Södra centrum innebär att framkomligheten på Korsnäsavägen begränsas något jämfört med idag. Detta leder till en omfördelning av trafiken i området. De framtida trafikmängderna på de gator som berörs har beräknats och redovisas i tabellen nedan.

Av de beräknade trafikflödena är det framförallt värdena för Korsnäsvägen, Trotzgatan, Promenaden och Nybrogatan som påverkas. På Engelbrektsgatan sker en stor trafikökning till följd av att gatan blir en dubbelriktad gata och del av den inre ringen. Regementsvägen påverkas, men främst av att trafiken till och från Dalregementet förväntas öka. Vad gäller Gruvgatan beror trafikökningen både på förändringarna i Södra centrum, dubbelriktningen av Engelbrektsgatan och allmän trafikökning. Öppnandet av Tallenleden förväntas inte påverka trafikmängderna på Gruvgatan (på den aktuella sträckan) i nämndvärd omfattning. För övriga berörda gator är det svårt att säga hur stor del av trafikökning eller minskning som beror på förändringar i Södra centrum och hur stor del som beror på allmän ökning av trafiken.

Genom ombyggnad av Korsnäsvägen minskar medelhastigheten genom området, vilket ger en jämnare trafikrytm. Köer uppstår under vardagar i mest berörda trafikriktning under högtrafiktimmarna morgon och kväll. Nya köbildningssituationer uppstår vid signalprioritering vid Knutpunkten samt vid bomfällning vid Grycksbobanan.

Nya övergångsställen där GC-stråken korsar biltrafikstråken kommer också att påverka trafikrytmen så att trafiken går långsammare. Det är svårt att förutsäga hur stor inverkan övergångsställena har. Om signalprioritering används för att öka framkomligheterna för GC-trafiken kommer dock köbildning att uppstå vid rött ljus för biltrafiken.



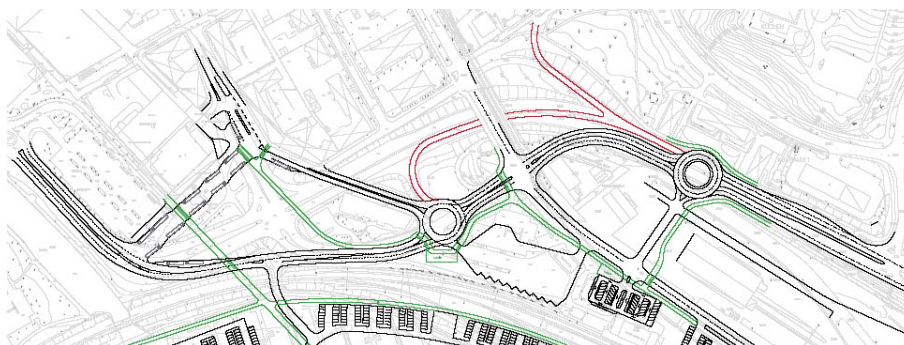
Karta 3. Trafikstrukturen i framtidsbilden B. Blå linje är bilvägar och röd linje är gång- och cykelvägar

Gatunamn	Åvadt (00-03)	Åvadt (2010)	Förändring
Gruvgatan (Ö. Hamng-Myntg)	20 400	23 100	+2 700 (+13%)
Korsnäsvägen (Väster om Johanssonska huset)	20 500	23 300	+2 800 (+14%)
Korsnäsvägen (Öster om Johanssonska huset)	15 800	17 500	+1 700 (+11%)
Svärdsjögatan (Trotzg-Bergmästareg)	8 900	9 700	+800 (+9%)
Vasagatan (Vallmansg-Parkg)	1 900	2 200	+300 (+16%)
Promenaden (Svärdsjög-Vallmansg)	1 700	2 000	+ 300 (+18%)
Trotzgatan (Bergskolegr-Trotzg)	7 800	8 500	+ 700 (+9%)
Nybrogatan (Ölandsg-Engelbreksg)	5 700	7 000	+1 300 (+23%)
Engelbrektskatan (Nybrog-Kristineg)	1 400	4 700	+3 300 (+236%)
Myntgatan (Gruvg-Mormorsg)	10 100	11 200	+1 100 (+11%)
Regementsvägen (norr om Lasarettsvägen)	6 100	8 100	+2 000 (+33%)

Tabell 1. Framtida trafikflöden i Södra centrum och på övriga berörda gator¹

¹ Värdena i tabellen ovan baseras på att Korsnäsvägen byggs om och begränsas till huvudsakligen två körfält samt i övrigt byggs om i enlighet med planförslagets trafikstruktur. Även en förväntad allmän ökning av trafikflödet på ca 1.3% per år enligt SIKA ingår år 2010.

Studier av trafiksystemets kapacitet idag och med förslagets förändringar visar att främst Korsnäs vägen idag har en överkapacitet och att vägen även efter ombyggnad klarar en förväntad trafikökning med bibehållen god framkomlighet. Antalet körfält är i det sammanhanget inte avgörande på vägens sträckor, utan det är korsningspunkternas utformning som avgör. Kan dessa utformas med tillräckligt antal körfält, lämplig trafikreglering m m så kan god framkomlighet bibehållas trots viss köbildning under högtrafik. Förslaget tar hänsyn till detta. Se rapporten Resecentrum Falun. Trafikanalys av nuvarande och föreslagna gatuutformning samt kompletterande utredningar, SWECO VBB, 2004-11-03 för mer ingående redovisning av köbildning och framkomlighet i olika korsningar.



Skiss 1. Förslag till gatustruktur i trafikanslysen

Korsnäs vägens plankorsning med Grycksbobanan påverkar trafikflödet vid bomfällning, då köer på i genomsnitt ca 15 fordon i vardera riktningen uppstår. Cirkulationsplatsen Trotzgatan – Korsnäs vägen kan påverkas kortvarigt av sådan köbildning. En bomfällning kan pågå ca 2,5 minuter som mest, och inträffar 4 gånger dagligen vardagar och lördagar samt totalt ca 100 gånger ytterligare under sommarhalvåret då museitågen kör. Tågens passage är förlagda utanför rusningstid.

Framkomligheten på Strandvägen begränsas genom att vägen byggs om till en stadsgata med GC-prioritet i korsningarna och begränsad hastighet förbi Tisken. Detta påverkar inte trafikflödet i nämnvärd omfattning.

Beträffande övriga gator i centrum kommer inte framkomligheten att påverkas i nämnvärd omfattning av de förändringar som föreslås för Södra centrum.

Tillgängligheten till Magasinsområdet ökar betydligt, med infart och utfart åt två håll. Detta gör att resecentrum kommer att fungera väl för busstrafik och angöringstrafik av olika slag.

Anslutningen från Korsnäsvägen till Tiskenparkeringen innebär mindre trafikarbete för att nå parkeringen främst för bilister som kommer österifrån. Trycket att vilja parkera på parkeringen kommer därför att öka. Det är viktigt att parkeringens avgränsning blir väl utformad, annars uppstår smittrafik mellan Strandvägen och Korsnäsvägen.

Tillgängligheten till P-huset i kv Gamla Bergsskolan försämras genom att en infart stängs när knutpunkten byggs. Det blir därmed en ökning av trafiken på P-husets östra sida.

Tillgängligheten till butikerna i kv Bergmästaren längs Parkgatan påverkas av förändringarna i gatunätet. Genom att Trozsgatan flyttas närmare kvartersgränsen ökar tillgängligheten till dessa butiker. Nya kantstensparkeringar längs Trozsgatan behöver dock tillskapas för att tillgängligheten ska kunna utnyttjas av bilister.

Parkering och angöring

Förslagets utökning av antalet parkeringsplatser för hela området gör att Falu centrum upplevs som lättillgängligt. Förändringen av Tiskenparkeringen kan dock upplevas som en försämring genom att parkeringen delas upp så att en del är nåbar från Korsnäsvägen och en del från Tiskensidan. Förändringen av antalet parkeringsplatser för just Tiskenparkeringen bedöms inte få några större effekter, då antalet parkeringsplatser i Södra centrum som helhet ökar. Detta förutsätter dock en mer effektiv användning av Tiskenparkeringen så att den renodlas för centrumbesök och resecentrumparkering. Pendlings- och infartsparkering bör mer renodlat ske på Magasinsområdet.

Angöringsmöjligheterna studeras inte i detalj, men det förutsätts att nuvarande butiker och verksamheter i kommande detaljplanering ges angöringsmöjligheter som i stort motsvarar dagens. Fastigheten Gamla Bergsskolan 14 (Systembolaget) kommer dock att uppleva en försämring med längre distributionsväg inne i byggnaden till följd av

att lastintaget flyttas. Detta bör så långt det är möjligt kompenseras genom ombyggnader i huset samt utformning av nytt lastintag så att denna olägenhet minimeras.

En effekt av detta blir dock längre uppehållstider för transportfordon och merarbete för personal vid mottagning av varuleveranser. En positiv effekt av flytten är att transporterna inte längre inkräktar på allmän plats på Kajenparkeringen och Holmgatan. Detta ger bättre trafiksäkerhet och en mer ordnad trafiksituation där.

Godstransporter

För distributionstrafik blir uppehållstiden vid det nya lastintaget i P-huset längre genom att distributionsvägarna inne i P-huset blir längre. Det kan också inträffa att flera lastbilar anländer samtidigt, och att det blir fullt i angoringsfickan. Eventuella väntande lastbilar bör tas omhand genom en nära belägen väntficka för att undvika rundkörning i centrum. Distributionen till kv hela kvarteret Gamla Bergsskolan kommer att studeras närmare i kommande detaljplanearbete, och en särskild studie för P-huset kan öppna för andra, långsiktiga lösningar för distributionen till kvarteret.

Utryckningstrafik

För ambulanstransporter kommer plankorsningen med Grycksbobanan inte att innebära några problem, då dagens planskildhet bibehålls och kan användas vid bomfällning i kritiska situationer. Avsikten är dock att man i vanliga fall ska använda Korsnäs vägen. Lösningen förutsätter att någon form av utryckningssignal används i grönstråket för att garantera trafiksäkerheten där. Passagen genom Luffarstråket ger, vid de tillfällen den används, en genare och kortare väg än idag om passagen ansluts direkt till Parkgatan, vilket innebär en förbättring jämfört med dagsläget. I övriga fall påverkas utryckningsfordon på samma sätt som övrig biltrafik av planförslaget.

4.1.4 Trygghet

Tillgången till ett mer vitt förgrenat cykelvägnät gynnar i synnerhet kvinnor, som utför fler korta resor inom tätorten dagligen än män och således har större nytta av cykelbanor. Om kvinnor idag i högre utsträckning använder cykelvägnätet är svårt att säga, men det är en fördel från trygghetssynpunkt att de planskilda cykeltunnlarna och trapporna försvinner, då dessa generellt uppfattas som otrygga

miljöer. Förslagets nackdelar för mindre barn kan dock samtidigt sägas vara till nackdel för kvinnor, som, åtminstone i dagsläget, har större del av tillsynen av de mindre barnen än män har. Förslagets utformning av trafikmiljön fordrar på vissa platser större tillsyn av barn.

Kan kompletteras med:

De gåendes trygghet i form av mörka och ödsliga punkter. Även de platser gående går längs med eller/och korsar huvudvägnätet markeras.

4.1.5 Trafiksäkerhet

Kan kompletteras med:

Vad får förslaget för konsekvenser när det gäller antal minskning/ökning av antalet olyckor och skadade. Bedömning av förändring av samhällsekonomiska kostnader.

Gång- och cykel trafik

Lägre hastighet för biltrafiken ger en minskning av trafikolyckornas svårighetsgrad. Däremot kan antalet olyckor där bilar och oskyddade trafikanter är inblandade öka, då mötespunkterna med biltrafiken blir fler. Dessa mötespunkter måste därför hastighetssäkras och få en i övrigt trafiksäker utformning. Ett ökat antal gång- och cykelvägar i området ger dock även bättre förutsättningar att röra sig och slippa smita över trafikfarliga gator där passage inte är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt.

I knutpunkten skapas två konfliktpunkter mellan busstrafiken och GC-trafiken. Här finns risk att framförallt cyklister kan krocka med bussar. God sikt och en gatuutformning som förhindrar hög hastighet hos både bussar och cyklister är viktig, och kan bidra till att konfliktpunkterna ändå blir trafiksäkra.

Trafiksäkerheten inne i centrum förbättras betydligt på Östra Hamngatan och Falugatan när busstrafiken försvinner därifrån. En mer fotgängarvänlig trafikmiljö kan skapas med gott om utrymme för oskyddade trafikanter. Även Stigaregatan, som i centrumplanen föreslås bli en GC-gata, blir mer trafiksäker som en konsekvens av att busstrafiken flyttas.

Kan kompletteras med:

Oskyddade trafikanternas passager samt klassificering.

Bil- och busstrafik

Risken för att en olycka inträffar påverkas troligen inte nämnvärt av de föreslagna förändringarna. Däremot minskar skadegraden, d v s det blir färre allvarliga olyckor. Främsta orsaken till detta är att kapacitetsminskningen och fler vägkorsningar på Korsnäs vägen tillsammans ger en lägre hastighet hos biltrafiken. En annan orsak är att möten med oskyddade trafikanter ska hastighetssäkras till 30 km/h eller lägre, vilket också minskar biltrafikens hastighet. Som helhet skapas därför en mer trafiksäker miljö för biltrafiken än i dagsläget, när hastigheten ofta är relativt hög.

Utformningen av det nya resecentrum med knutpunkten och ny dockningsterminal måste utformas noga för att bli trafiksäker. Trafiksäkerheten är här en grundförutsättning för att anläggningen ska fungera. Bli får ingen ha tillträde till den yta där bussar backar i dockningsterminalen.

När det gäller Knutpunkten är förutsättningarna goda för att skapa god trafiksäkerhet eftersom inga bilar blandas med bussarna. Däremot är det viktigt att fotgängare inte passerar bussgatan på ett ostrukturerat sätt. Angivna passager bör användas. Dessa, tillsammans med resten av bussgatan och dess närområde, måste detaljutformas så att man rör sig på rätt sätt. Under dessa kontrollerade former kommer trafiksäkerheten att bli god.

Kan kompletteras med:

Klassificering av biltrafikens säkerhet.

4.1.6 Miljöpåverkan

Luftföroreningar

De föreslagna förändringarna innebär att det finns viss risk för att utsläppen av luftföroreningar kommer att öka och att därmed luftkvaliteten kommer att förändras negativt. Detta eftersom hastigheten blir lägre. Främsta orsaken är den ökade köbildningen på vissa avsnitt av Korsnäs vägen (mellan knutpunkten och Promenaden) till följd av minskat antal körfält och trafiksignaler vid

knutpunkten. Det är främst gatorna utanför Södra centrum, i första hand Engelbrektsgatan, där problem kan befaras. Orsaken till detta är det slutna gaturummet. Luftmiljön på Falugatan förbättras betydligt när busstrafiken försvinner.

I en samlad avvägning mellan å ena sidan de risker som finns för att utsläppen av luftföroreningar ökar och den negativa följd som det har och å andra sidan att den föreslagna förändringen ökar möjligheterna att fler åker kollektivt samt den miljömässigt bättre transportstruktur som det medför kan de negativa effekterna accepteras.

Buller

Enligt tabellen har Gruvgatan, Korsnäs vägen, Svärdsjö gatan, Trots gatan, Nybrogatan och Myntgatan redan idag bullernivåer som är 65 dB(A) eller högre. Det innebär att väghållaren – kommunen – redan idag är skyldig att bidra till att åtgärder vidtas för att nedbringa främst inomhusvärdena till en acceptabel nivå. För Engelbrektsgatan förändras också bullersituationen kraftigt, men denna förändring är i första hand orsakad av centrumplanens förslag att göra Engelbrektsgatan till en del av den inre ringen för biltrafik runt Falu centrum. Trafikökningen och bullersituationen där är bl a beroende av vilka åtgärder som vidtas för att begränsa biltrafiken på Östra Hamngatan.

Gatunamn	Beräknad bullernivå (ekvivalent/max) [dB(A)]		Förändring bullernivå
	idag	2010	
Gruvgatan (Ö. Hamng-Myntg)	67 (65) / 77	67 (65) / 77	+/-0
Korsnäs vägen (Johanssonska husets södra sida)	62 (60) / 77	66 (64) / 73	+4
Korsnäs vägen (Johanssonska husets norra sida)	63 (61) / 71	67 (65) / 85	+4
Svärdsjö gatan (Trotsg-Bergmästareg)	67 (65) / 84	67 (65) / 84	+/-0
Vasagatan (Vallmansg-Parkg)	60 (59) / 81	61 (59) / 81	+1
Promenaden (Svärdsjög-Vallmansg)	57 (55) / 79	58 (56) / 79	+1
Trots gatan (Bergskolegr-Korsnäs v)	65 (63) / 82	65 (63) / 80	+/-0
Nybrogatan (Ölandsg-Engelbreksg)	65 (63) / 86	66 (64) / 86	+1
Engelbrektsgatan (Nybrog-Kristineg)	61 (59) / 88	66 (64) / 88	+5
Myntgatan (Gruvg-Mormorsg)	67 (65) / 84	67 (65) / 84	+/-0

Tabell 2. Beräknade bullernivåer längs gator där trafikflödet förändras

Bullernivån på den aktuella gatan är beräknad på det gatuavsnitt som har den högst årsvardagsdygnstrafiken (Åvadt). I ett första skede är bullernivåerna framtagna med den förutsättningen att marken mellan gatan och mottagarpunkten ligger på samma nivå och är hårdgjord. Alla bullernivåer är inklusive fasadreflektion. Medelhastigheten är skyltad hastighet, i detta fall 50 km/tim. Ofta är medelhastigheten i centrum lägre än den skyltade därför är en bullernivå, inom parentes, för medelhastigheten 40 km/tim framtagen. De framräknade bullernivåerna för "idag" är gjorda utifrån dagens gatunät och -sektioner och nivåerna för "2010" med de föreslagna förändringarna i gatunätet och -sektionerna.

4.1.7 Sammanställning av alternativ

I likhet med nulägesbeskrivningen sammanställs här nedan de olika aspekterna i alternativet med en sammanhållen bedömning i form av värderos. Cirkelns linje är de mål man fastställt Den blåa ytan är visar hur stor del av dessa mål som uppfylls vid alternativet.

Den värderos som visas nedan är en subjektiv bedömning av utställningsförslaget gjord av mötesdeltagarna vid ett projektmöte. På mötet deltog representanter från kommunen, Vägverket och SWECO.

Med hänsyn till att värderosen baseras på ett fåtal människors subjektiva bedömning bör den enbart ses som en indikation på den aktuella framtidsbilden för Södra centrum.

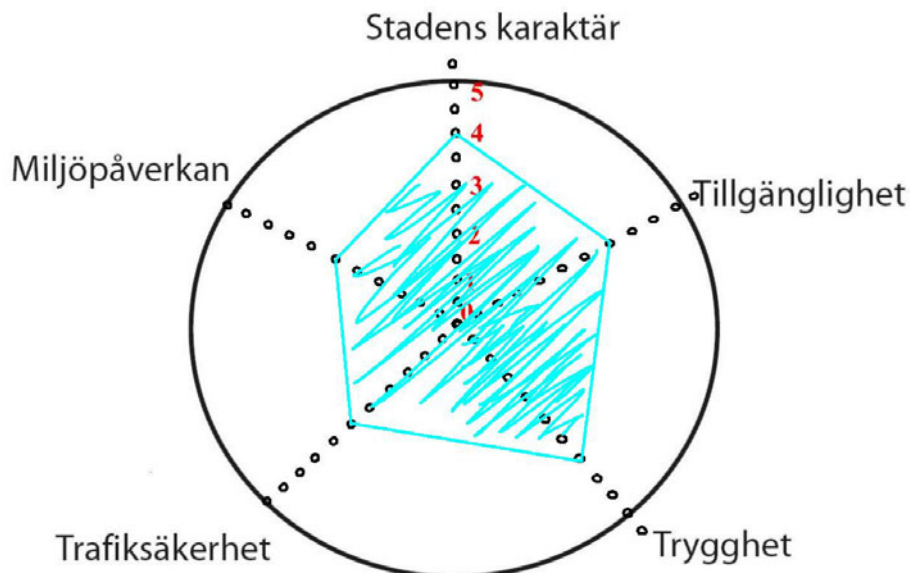


Diagram 5: Värderos för framtidsbild B av Södra centrum utifrån en subjektiv bedömning av representanter för kommunen, Vägverket och SWECO

Mötesdeltagarnas subjektiva bedömning utifrån karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet och miljöpåverkan visar att framtidsbild B närmar sig de uppsatta målen för karaktär, tillgänglighet och trygghet medan miljöpåverkan och trafiksäkerhetsaspekterna har en bit kvar att nå målen. Det är tydligt att mycket resurser har satsas på att förbättra karaktären av stadsdelen på bekostnad av andra frågor. Genom detaljutformning kan trafiksäkerheten, tillgängligheten, tryggheten och miljö få högre måluppfyllelse är värderosen. Dessa frågor bör beaktas i det fortsatta arbetet.

Denna bedömning kan ligga för grund vid fortsatta diskussioner samt för jämförelse av motsvarande bedömning för de andra framtidsbilderna.

För övriga framtidsbilderna saknas uppgifter om resbehov, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet miljöpåverkan.

Här nedan följer endast en kort beskrivning av de övriga framtidsbilderna.

I en fullständig rapport behandlas/dokumenteras de övriga framtidsbilderna på samma sätt som i framtidsbild B. I likhet med framtidsbild B görs även en subjektiv bedömning i form av värderosor.

4.2 Framtidsbild A, Kvartersstaden

Tiskens strand

Ny, tät bebyggelse uppförs längs Tiskens strand i 4 – 6 våningar. Järnvägsbanken ersätts med en järnvägsbro. Under denna bro knyter två gångstråk ihop den nya stadsdelen med centrum. Den nya bebyggelsen innehåller en blandning av verksamheter och bostäder som vetter mot vattnet. För att befria strandkanten från trafik flyttas Strandvägen upp mot järnvägsbanken och ansluts istället till Korsnäsvägen genom järnvägsbanken. Tiskenparkeringen tas bort till förmån för bebyggelse och en ny park med bl a dagvattendammar.

Centrumparkering som ersätter Tiskenparkeringen förläggs längs den nya vägen. Ytterligare parkering förläggs till ett parkeringsdäck under bostäderna. Däcket byggs så att det klarar översvämningar och görs planteringsbart för att bostadsgårdarna ovanpå ska bli så gröna som möjligt. Trappor och ramper tar upp nivåskillnaden mellan gårdarna

och strandkanten. Längs stranden skapas ett brett promenad- och cykelstråk med både naturliga stränder och anlagda kajer och bryggor.

Stråket utformas som delsträckor med olika karaktär, mest stadsmässig nära centrum och mer naturlig ju närmare Slussen man kommer. En småbåtshamn anläggs vid Faluåns utlopp i sjön. Båtbryggor kantar därefter hela östra stranden. I Holmgatans förlängning anläggs en brygga för ångbåtar. I anslutning till denna byggs en flytande restaurang med auditorium och scen för konferens, föreställningar m m ute på vattnet. Dess stora fönster mot vattnet blir en lanterna som markerar porten till Falu centrum från sjön.

Knutpunkten

Som ett första steg i att utveckla mötes- och resefunktionerna i området byggs en knutpunkt för kollektivtrafiken. Bussterminalfunktionen flyttas så småningom också till knutpunktens läge. Järnvägen byggs ut till dubbelspår förbi Falu centrum och plattformar anläggs på ömse sidor om spåren fram till och över Faluån. Det gör det möjligt för alla tåg att stanna nära centrum. Dagens stationsläge överges för andra verksamheter. Tågplattformarna knyts ihop med bussterminalen och knutpunkten via en uppvärmd vänthall/gång planskild från Korsnäs vägen. Vänthallen fortsätter ner under spåren genom järnvägsbanken och mynnar ut vid den nya parken vid Tisken. Taxiängörning skapas på Kajenparkeringen och cykelparkering finns i båda dessa lägen. Ett komplett resecentrum uppstår.

Vasaparken sträcks ut mot väster över Promenaden. En ny stor park skapas på Tiskenparkeringen. Stråket längs Faluån blir mer sammanhängande genom att gång- och cykelförbindelser skapas längs ån. Området mellan Kajenparkeringen och banvallen förändras avsevärt genom att ett komplett resecentrum skapas för såväl tätortsbussar, regionalbussar, tåg, taxi, fotgängare och cyklister.

Resecentrum/stationsområdet

Området mellan Kajenparkeringen och banvallen förändras avsevärt genom att ett komplett resecentrum skapas för såväl tätortsbussar, regionalbussar, tåg, taxi, fotgängare och cyklister.

Godsmagasinet med närområde blir en annan mötesplats. Byggnaden rustas upp och ges en användning så att byggnaden är

tillgänglig för allmänheten. Ytorna runt magasinet iordningställs som torg. Riksvägsdiket däckas över och bebyggs. Genomfartstrafiken förs fram i en tunnel som mynnar öster om Grycksbobanan och väster om Johanssonska huset. Ovanpå tunneln återskapas Åsgatans gamla sträckning mot stationshuset och knyts ihop med Promenaden. Korsnäsvägens bank sänks för att biltrafiken ska kunna gå in i tunneln. En ny cirkulationsplats vid Johanssonska huset ansluter Tullkammargatan till Korsnäsvägen och gör det möjligt att nå Åsgatans förlängning och på så vis även Inre ringen. Vid stationsområdet skapas en ny gata mellan Promenadens avslutning och Korsnäsvägen förbi Godsmagasinet. På så vis blir även stationsområdet lättillgängligt. Från Korsnäsvägen skapas ytterligare en anslutning till stationsområdet genom en förlängning av Regementsvägen. Nya cykelstråk skapas i Åsgatans förlängning och förbi Godsmagasinet, längs Faluån mot Tisken och längs Parkgatan mot Vasaparken.

Transportstruktur

Korsnäsvägen läggs i tunnel och en ny anslutning till Trotszgatan skapas runt Johanssonska huset. Nya anslutningar från Korsnäsvägen till stationsområdet. Strandvägen flyttas.

Riksvägsdiket däckas över och bebyggs. Genomfartstrafiken förs fram i en tunnel som mynnar öster om Grycksbobanan och väster om Johanssonska huset. Ovanpå tunneln återskapas Åsgatans gamla sträckning mot stationshuset och knyts ihop med Promenaden. Korsnäsvägens bank sänks för att biltrafiken ska kunna gå in i tunneln. En ny cirkulationsplats vid Johanssonska huset ansluter Tullkammargatan till Korsnäsvägen och gör det möjligt att nå Åsgatans förlängning och på så vis även Inre ringen. Vid stationsområdet skapas en ny gata mellan Promenadens avslutning och Korsnäsvägen förbi Godsmagasinet. På så vis blir även stationsområdet lättillgängligt. Från Korsnäsvägen skapas ytterligare en anslutning till stationsområdet genom en förlängning av Regementsvägen. Nya cykelstråk skapas i Åsgatans förlängning och förbi Godsmagasinet, längs Faluån mot Tisken och längs Parkgatan mot Vasaparken.

Bebyggelse

Den nya kvartersstrukturen fylls med en hög, tät kvartersbebyggelse med innergårdar och slutna gaturum. Denna struktur har sin avslutning vid Godsmagasinet, där en mer storskalig men fortfarande

strikt struktur tar vid. Bebyggelsen vid Tisken är sluten mot järnvägen, men öppnar sig mot vattnet för att skapa god vattenkontakt. Kvarterstaden växer söderut Framtida bebyggelsestruktur Ny bebyggelse i kvarter längs Tisken. Ny bebyggelse över riksvägsdiket och på stationsområdet.

Gatustruktur

Gatorna i området förtydligas genom trädplantering. Det gäller särskilt Korsnäsvägen, där den historiska allé-planteringen återskapas. Vasaparken förlängs längs Parkgatan med ett smalt grönstråk fram till Åsgatans förlängning. Längs Tisken planteras träd och nya grönytor för rekreation i anslutning till den nya stadsdelen vid vattnet. En ny parkanläggning skapas mellan Tisken och järnvägsbron och Faluån med dammar, träd och öppna gröna ytor, tillgängliga både från Tisken och från centrum.



Illustrationsskiss 6. Framtidsbild A

Den nya bebyggelsen har karaktären av traditionell kvarterstad som skapar slutna gaturum. Det är ganska tunga byggnader i tegel med putsade fasader i den typiska Falufärgskalan: beige, gul, brun, röd.

Likaså är bebyggelsen vid vattnet traditionell kvartersbebyggelse med balkonger och uteplatser mot vattnet. På stationsområdet försvinner mycket av den oordnade järnvägskaraktären till förmån för stora verksamhetsbyggnader med samlade husvolymen som bryts upp i mindre kroppar i två - tre våningar. De historiska byggnaderna finns kvar, men behåller inte sin funktion. De flesta spåren tas bort. Infarten från Korsnäs vägen till centrum är tydligt markerad i form av en cirkulationsplats vid kv Kompaniet och byggnader med samspelt utformning som flankerar infarten över stationsområdet förbi Godsmagasinet.

4.3 Framtidsbild C, Stadslandskapet

Centrum och Tisken binds ihop med ett nytt gång- och cykelstråk längs Faluån, men i övrigt är de två områdena skilda från varandra som idag. Vattenkontakten längs Tisken utvecklas genom att sjön blir farbar för småbåtar. Det skapas därför en småbåtshamn och en sträcka med kaj längs stranden närmast Tiskenparkeringen. En ny båtrestaurang placeras vid småbåtshamnen. Tiskenparkeringen bibehålls ungefär som idag och fortsätter att vara en viktig parkering för centrum. Den ansluts därför till det övergripande trafiknätet genom den befintliga vägporten i järnvägsbanken. Det nya cykelstråket utmed Faluån dras genom järnvägsbanken så att broöppningen för ån vidgas. En mindre del av Tiskenparkeringen utvecklas som ett grönstråk för cykelvägen längs ån mot utloppet i Tisken.

Då flera spår på bangården tas bort lämnas en bank kvar mot Tisken som schaktas och terrasseras i flera olika nivåer mot sjön. I terrasserna skapas dammar för omhändertagande av dagvatten från stationsområdet, och hela området mellan Tisken och bangården utvecklas till en vattenpark med promenadvägar. Parken knyts ihop med stationsområdet med en ny gång- och cykeltunnel under bangården vid stationshuset.

Ett resecentrum utvecklas vid järnvägsstationen, där en ny bussterminal byggs som ändstation för landsbygdstrafiken byggs. Bussarna angör denna genom att docka vid bestämda lägen. Byggnaden fungerar som en utvecklad vänthall för både bussar och tåg, och dess placering mellan Johanssonska huset och stationen gör att resecentrum kommer lite närmare centrum. En plattform för tågen anläggs från stationshuset och sträcks ut mot centrum. I centrumänden på plattformen byggs knutpunkten för busstrafiken, där alla bussar passerar. På så vis skapas en koppling mellan de olika trafikslagen och tillgängligheten till centrum från tågen förbättras.

Utvecklingen av resecentrum skapar en ny mötesplats på stationsområdet. Etableringar i Godsmagasinet och i den nya bebyggelse som tillkommer bidrar till att föra in mer aktivitet i området. Knutpunkten byggs som en rak gata i kvartersstadens struktur.

Mellan knutpunkten och vägporten i järnvägsbanken går gång- och cykeltrafiken planskilt under Korsnäsvägen som idag, men tunneln breddas avsevärt och ett sluttande torg skapas som börjar vid knutpunkten, går under Korsnäsvägen och slutar vid järnvägsbanken. Detta förbättrar kontakten med både Tisken och den tågplattform som dras fram till knutpunkten.

Den typ av stad som utvecklas i området är oberoende av kvartersstadens mönster och gränser. Det täta centrum slutar i princip vid Parkgatan och Vasaparken. Gatunätet som utvecklas utgör stommen i denna fria struktur. Korsnäsvägen lyfts upp ur riksvägsdiket, som fylls igen, och placeras i Parkgatans nuvarande sträckning. Det innebär att centrum återfår sin historiska entré vid Vasaparken i korsning med Promenaden. Korsnäsvägen passerar sedan knutpunkten ungefär i samma läge som idag, men med en cirkulationsplats som ersätter korsningen. Tullkammargatan görs om till parkering för resecentrum, med en förbindelse genom banvallen till Tiskenparkeringen. Stationsområdet ansluts till det övergripande trafiknätet genom en förlängning av Promenaden som korsar Grycksbobanan. Ett nytt gång- och cykelstråk dras fram längs Åsgatans gamla sträckning förbi Johanssonska huset mot resecentrum. Därifrån dras ett stråk upp mot kv Kompaniet förbi Godsmagasinet och ansluter till cykelvägen mot Norslund. Detta stråk går också från resecentrum mot Tisken under bangården. Ovanpå det igenfyllda riksvägs diket planteras ett parkstråk från Vasaparken mot Tisken. I detta gröna stråk anläggs också en ny cykelväg från knutpunkten upp mot Dalregementet. Övrig grönska utgörs främst av den nya vattenparken längs Tiskens strand samt allé-plantering längs Korsnäsvägen.

Den nya bebyggelse som utvecklas placeras enligt det glesa stadslandskapets princip som solitärer. Mellan stationen och centrum byggs därför endast ett fåtal nya, fristående byggnader. På stationsområdet byggs ett antal nya, mindre byggnader för verksamheter, kontor och hantverk. De placeras enligt områdets befintliga struktur utmed spåren, som på så vis kan bevaras. Utrymmena mellan husen utnyttjas främst till parkering.



Illustrationsskiss 7. Framtidsbild C

Södra centrum bibehåller genom de måttliga förändringarna mycket av den karaktär området har idag. Då inte så mycket ny bebyggelse eller park utvecklas på stationsområdet kan den lite karga järnvägskaraktären bevaras. Områdets gränser förtydligas genom den smalare, men trädplanterade Korsnäsvägen. De nya byggnaderna mellan stationen och centrum kan göras mer individuella och egensinniga i sin utformning än om de hade varit tvungna att inordna sig i en tät kvartersstad. Något hus bryter stadssiluetten och reser sig över området. Genom att inte bebyggelsestrukturen och grönskan aktivt utnyttjas för att binda ihop området med omgivande stadsdelar förblir Södra centrum ett område för sig självt. Möjligheterna att passera genom området är dock bättre.

5 Val av alternativ

Med utgångspunkt från effekter och konsekvenser av de utställningsförslaget och de olika framtidsbilderna genomförs en återkoppling till uppsatta målen. På så sätt kan de olika alternativen jämföras och ställas mot varandra.

I en kompletterande handling till den fördjupade översiktsplanen gjordes en utvärdering av de olika framtidsbilderna i ett tabellformat vilket visas här nedan.

Målformuleringar, ur vision 2025	Viktning	Framtidsbild A	Framtidsbild B1	Framtidsbild B2 (samrådsförslag)	Framtidsbild C	Nollalternativ (Nuläge + resecentrum)
Centrum ska möta vattnet	2	X	X	X		
Falun ska åter bli en sjöstad	2	X	X	X		
Barriärerna centrum – Tisken ska övervinnas	2	X	X	X		
Båtlivet och vattennära bebyggelse ska utvecklas	2	X	X	X		
Parker och promenadstråk ska knyta ihop centrum och Tisken	1	X	X	X	(X)	(X)
Södra centrum ska bli ett nav för resandet	1	X	X	X	(X)	(X)
Området ska bli en mötesplats	1	X	X	X	(X)	(X)
Området ska bli en port till stadskärnan	1	X	(X)	(X)		
Området ska inrymma centrumkompl. Funktioner	3	X	X	X	(X)	(X)
Ett resecentrum utvecklas	1	(X)	(X)	X	(X)	(X)
Stadsdelarna möts i ny kvartersstruktur	2	X	X	X		
Riksvägsdikedet försvinner	2	X	X	(X)	X	
Gatorna ges en mer stadsmässig karaktär	2	X	X	X		
Bebyggelse, parker och planteringar ersätter ödsliga asfaltsytor	2	X	X	X	(X)	
Delar av bangården får lämna plats för bebyggelse, planteringar och parkering	2	X	X	X	(X)	(X)
Historien och framtiden möts i ny stadskaraktär	3	(X)	X	X	(X)	
Egen identitet	3	X	X	X	(X)	
Historisk hänsyn	1		(X)	X	(X)	(X)
Åsgatans historiska sträckning återupprättas	2	X	X	X		
God trafikfunktion för biltrafiken	2	(X)	(X)	(X)	(X)	X
Tillgänglighet till centrum och viktiga funktioner	2	(X)	X	X	(X)	(X)
Framkomlighet för icke centrumorienterad trafik	3	X	(X)	(X)	X	X
Trafiksäkerhet	2	(X)	(X)	(X)	X	X
Utvecklade samband för gång- och cykeltrafiken	1	X	X	X	(X)	(X)
Tillgänglighet till viktiga funktioner och angränsande stadsdelar	1	X	X	X	(X)	(X)
Framkomlighet vid nivåskillnader och vid övriga hinder	1	(X)	(X)	(X)	X	X
Trafiksäkerhet och trygghet på sträckor och i korsningar	1	X	(X)	(X)	(X)	(X)
Hög kvalitet i trafiknätet för kollektivtrafiken	1	X	X	X	(X)	(X)
Tillgänglighet - tydlighet och handikappvänlighet	1	X	X	X	(X)	(X)
Framkomlighet för busstrafiken i trafiksystemet	1	X	X	X	X	(X)
Trafiksäkerhet i resecentrum och i trafiksystemet	1	X	X	X	X	X
Ekonomi (kommunal investering)		Ca 375/315 Mkr	Ca 70 – 90 Mkr	Ca 70 Mkr	Ej beräknad	Ej beräknad

X Hög uppfyllelse av visionens mål
 (X) Viss uppfyllelse av visionens mål
 Där markering saknas uppfylls inte visionens mål

Kostnaden för framtidsbild A (med biltunnel) är beräknad utifrån det underlag för investering som räknats fram i rapporten *Resecentrum Falun. Trafikanalys av nuvarande och föreslagna gatuumformning samt kompletterande utredningar*. Den ursprungliga framtidsbild A innehåller även bebyggelse m m ovanpå vägtunneln, vilket inte är möjligt med den tunnel som kostnadsberäknats. Ska bebyggelse kunna uppföras krävs ytterligare investeringar i tunnelns "tak".

Tabell 3. Utdrag ur "Redogörelse för plan process och återstående alternativ, utvärdering av framtidsbilderna från programsamrådet, samrådsförslaget samt nollalternativ

Nedanstående värderos är ett annat sätt att beskriva måluppfyllelsen för de olika egenskaperna för nuläget (mörkblå) och framtidsbild B (ljusblå). Att sammanfatta alternativen på det här sättet kan öka förståelsen för de egenskaper som skall jämföras mot varandra.

Värderosen som visas nedan är en subjektiv bedömning av nuläget och framtidsbild B gjord av mötesdeltagarna vid ett projektmöte. På mötet deltog representanter från kommunen, Vägverket och SWECO.

Den sammansatta värderosen baseras på ett fåtal människors subjektiva bedömning och bör därför enbart ses som en indikation på dagens och framtidens situation för Södra centrum.

Kan kompletteras med:

Värderosor från övriga framtidsbilderna.

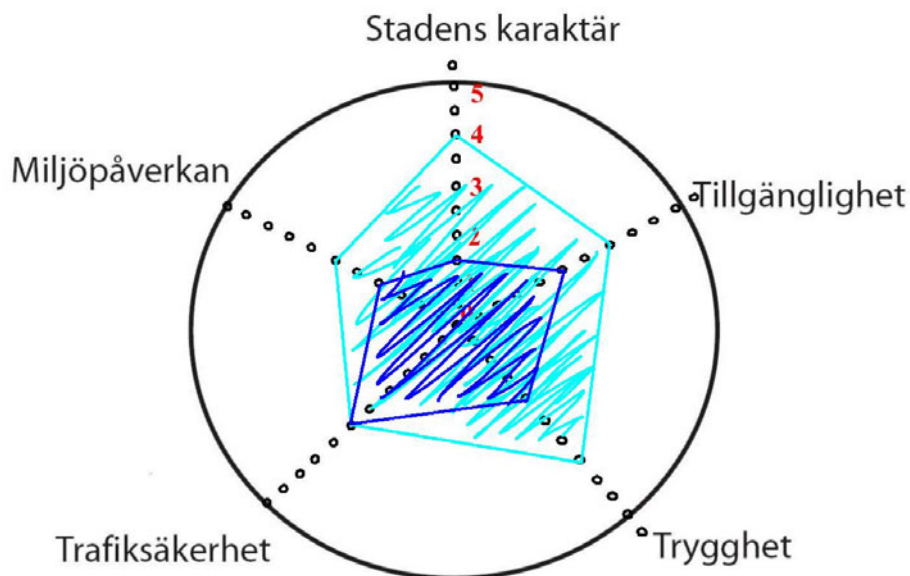


Diagram 6: Sammansatt värderos för nuläget (mörkblå) och framtidsbild B (ljusblå) av Södra centrum utifrån en subjektiv bedömning av representanter för kommunen, Vägverket och SWECO

Den sammansatta värderosen visar att utställningsalternativet når nästan målen för stadens karaktär. Även för tillgänglighet och trygghet kommer resultatet av utställningsförslaget att vara positivt medan trafiksäkerheten bedöms vara oförändrad. Miljön förbättras med en enhet.

Oftast blir resultatet det alternativ som hämtar sin huvuddel ur en av framtidsbilderna men kompletteras med vissa lösningar i de andra framtidsbilderna.

Skillnaden mellan tabell 3 och diagram 5 (den sammansatta värderosen) är att tabellen har viktning för de olika målformuleringarna och en kostandsbedömning vilket gör den mer användbar för beslut medan värderosen ger en indikation på de viktiga frågorna TRAST genom sin pedagogiska utformning är ett bra instrument vid förankringsprocessen. Värderosorna kan tas fram

innan tabellen. Dessa olika sätt att utvärdera framtidsbilderna är inte alls på något sätt motsägelsefulla och på ett bra sätt kompletterar varandra.

6 Åtgärdsplanering

Det förankrade alternativet pekar på olika åtgärder. En handlingsplan bör tas fram. I den planen bör vissa prioriteringar föreslås. Det som är viktigast bör prioriteras högre. På grund av projektets stora omfattning bör en etappindelning göras.

Där nedan Bifogat redovisas anläggningsdelarna i projektet Resecentrum Falun. Uppgifterna är hämtade från Ramavtal för detta projekt.

Projektet omfattar följande anläggningsdelar:

- A Knutpunkten (omstigningsplats för resenärer på samtliga bussar samt för resenärer mellan stadsbussar och tåg, del av Korsnäsvägen, parkytor)
- B Regionbussterminal (omstigningsplats för resenärer mellan regionbussar och tåg, bussgodsterminal, körytor)
- C Servicebyggnad (byggnad med diverse serviceaktiviteter)
- D Spårområde (genomgående järnvägsspår, Grycksbobanan, övrigt spårområde, plattformar)
- E Banvallen (öppningar för gator- och gc-vägar)
- F Järnvägsstationen
- G Magasinsområdet (nyexploatering inom Falun 11:4 - Jernhusen och Falun 11:1 - Banverket)
- H Parkering (angörings- och långtidsparkering)
- I Gator (del av Korsnäsvägen, gata inom Magasinsområdet)

Anläggningarnas omfattning kan komma att ändras efter de fortsatta utredningar som skall göras.

Kan kompletteras med:

Komplettering/samordning av Resecentrums anläggningsdelar med övriga utbyggnadsplaner i Södra centrum.

7 Litteraturförteckning

Fördjupad översiktsplan för Södra centrum, samrådsredogörelse, utställningshandling, Falu Kommun, november 2003

Redogörelse för planprocess och återstående alternativ, Fördjupad översiktsplan för Södra centrum, Falu Kommun, december 2004

Fördjupad översiktsplan för Södra centrum, utställningsversion, koncept, Falu Kommun, januari 2005

Konsekvensbeskrivning, utställningshandling, Fördjupad översiktsplan för Södra centrum, koncept, Falu Kommun, januari 2005

Falun Resecentrum – Sammanställning av utredningsskisser, SWECO VBB, SWECO FFNS, oktober 2002

Falun Resecentrum – Sammanställning av utredningsskisser del 2, SWECO VBB, september 2003

Förslag till Resecentrum Falun, SWECO FFNS, mars 2004

Resecentrum Falun, Trafikanalys av nuvarande och föreslagen gatuutformning samt kompletterande utredningar, SWECO VBB, november 2004

En levande stad är en stad i förändring, Falu Kommun