

SAMRÅDSHANDLING:

## Fördjupad översiktsplan - Falu tätort och området runt Varpan

Remissvar från Naturskyddsföreningen i Falun, 2017-04-30

Naturskyddsföreningen i Falun har med intresse tagit del av förslaget till fördjupad översiktsplan. Vårt remissvar har utarbetats genom träffar i en studiecirkel med åtta deltagare. Synpunkterna har därefter förankrats i föreningens styrelse.

Till remissvaret finns ett antal bilagor som är fördjupningar av huvuddokumentet.

Till remissvaret har också fogats *inspel från enskilda medlemmar*, men har i sin helhet inte hunnits med att diskuteras i gruppen. En del av de tankar och idéer som framförs där har inarbetats i huvuddokumentet, andra har föreningen inte tagit ställning till. De är inte desto mindre intresseväckande och har förslag och idéer som kan ge ytterligare drivkraft åt planprocessen framöver. Dessa PM bör behandlas separat i samrådsredogörelsen.

## Allmänt om samrådshandlingen

Naturskyddsföreningen anser att den webbaserade samrådshandlingen har god läsbarhet. Det har varit enkelt att hitta vidare till tidigare planer och utredningar genom länkar. De underliggande utredningar som är tillgängliga har i flera fall varit mycket upplysande och gett kunskap och förståelse för frågornas komplexitet. På flera ställen redovisas var det finns brister i underlaget så att man även har kunnat förstå vad som *inte* går att utläsa. Kartmaterialet – med möjlighet att zooma och förflytta sig i omgivningen – har också varit mycket användbart.

Föreningen vill dock rikta kritik mot vissa delar av såväl tillvägagångssätt som ambitionsnivå när det gäller samrådshandlingens utformning. Det har varit svårt att förstå eventuella målkonflikter när det gäller markanvändningen. Det saknas en sammanlagd markanvändningskarta som gör det möjligt att få en överblick över planen som helhet. De förmodade konsekvenserna av de förslag som framförs framgår sällan. Vi hade gärna sett att kommunen redan i detta stadium inte bara redovisade målkonflikter och möjliga sätt att hantera problemen, utan i större utsträckning talade om vad man faktiskt avser att göra eller tillåta.

En annan brist är att det inte framgår hur äldre fördjupade översiktsplaner ska hanteras - utgår de, eller ska de ingå i den nya planen? Det framgår heller inte om områdena för exploatering redan är detaljplanerade, om planarbete pågår eller om det finns plantillstånd.

I PBL 3 kap 9 § står följande: "Under samrådet ska kommunen redovisa förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser...". Med anledning av det vi beskriver ovan menar vi att lagkravet för samrådshandlingen när det gäller medborgarnas möjlighet till insyn och påverkan inte kan anses vara uppfyllt.

I bilaga 1: Planens tydlighet och läsbarhet- aspekter på medborgardialog utvecklas synpunkterna.

## Bo och leva

### Övergripande

De övergripande planeringsinriktningarna som beskrivs i detta stycke är helt i linje med Naturskyddsföreningens syn på hur en socialt och ekologiskt hållbar bebyggelse bör utformas. Särskilt vill vi understryka att vi stödjer följande inriktningar:

- Att förtäta, i första hand i stadskärnan och kring resecentrum
- Att eftersträva en variation av upplåtelseformer
- Att eftersträva funktionsintegrering (blandning av bostäder, arbetsplatser, affärer, mötesplatser)
- Att nya bostäder byggs på mark som omvandlas från extensivt använda arbetsplatsområden (att föredra framför park- eller naturmark)

Föreningen är dock tveksam till det starka fokus som finns på att utbyggnad i första hand ska ske i riktning mot Borlänge. Vi anser att utbyggnad i så fall bör ske i anslutning till nuvarande (och framtida) kommunikationsstråk mellan Falun och Borlänge så att kollektivtrafik blir ett möjligt alternativ. Annars ser vi inga principiella fördelar med att bygga just i den riktningen. Möjligheten till hållbart resande bör vara en princip som är överordnad inriktningen att växa- mot Borlänge.

Föreningen anser att den prioriteringsordning som omnämns, att "utbyggnaden med nya bostäder i första hand ska ske inom den befintliga tätorten och i andra hand genom nya områden mot Borlänge" är mycket viktig. Den principen bör uttryckas som en övergripande planeringsinriktning.

Naturskyddsföreningen anser också att det är viktigt att – i linje med samrådshandlingen – inga nya externa detaljhandelsområden föreslås.

Föreningen anser att det tydligare bör framgå av den fördjupade översiktsplanen:

- Att nybyggnation i strandnära lägen inte ska ske i lägen där rekreation för

allmänheten och/eller biologiska värden hotas.

- Att odlingsmark och parker inte bör exploateras inom området för den fördjupade översiktsplanen.
- Att kommunen också bör ställa krav på energieffektiva byggnader i detaljplaner och vid omfattande omvandling av byggnader. Om sådana krav inte är möjliga att ställa enligt lagstiftningen bör kommunen ha en aktiv dialog med intressenterna i syfte att åstadkomma klimatneutrala hus eller plushus. En åtgärd kan vara att ställa krav på så kallad SOL-analys.

I samrådshandlingen ställs frågan om att "samla eller sprida". Föreningen ser möjliga för- och nackdelar med båda dessa förslag. Om en spridning av mötesplatser och målpunkter ut i bostadsområden sker på bekostnad av centrums attraktivitet kan det resultera i en försämrad transportsituation med ytterligare förstärkt externhandel. Ett attraktivt centrum behövs även i fortsättningen som motvikt mot externhandeln. Naturskyddsföreningen anser dock att grunden för en hållbar stadsutveckling är att skapa områden där människor med olika behov vill bo och leva. Då är närhet till vardagens målpunkter som matbutik, motionsanläggning, park- och skogsområden, föreningslokaler, apotek, vårdcentral etc oerhört centralt. Och inte minst bör barn och ungdomar kunna ta sig till skola, dagis och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt. I bostaden och i dess närområde bör vi hitta möjligheter både till vila och ett socialt liv. Vi ställer oss därför bakom en inriktning mot att varje stadsdel ska ha ett eget centrum med service och mötesplatser i framtiden.

Se för övrigt Bilaga 7: PM I. Den attraktiva staden.

### **Specifika synpunkter på planförslaget**

Naturskyddsföreningen säger nej till ett par områden som pekas ut för nybyggnation, vi är tveksamma till ytterligare några områden. Vi framför istället nya förslag på områden som vi anser är lämpliga att utreda som möjliga nya bostadsområden. Vi anser att planen inte fullt ut utnyttjat möjligheterna till centralt belägna områden för bebyggelse. Ytterligare fler bostäder i sådana lägen skulle betyda fler som väljer bort bilen i vardagen, och fler som handlar i stadskärnan. De föreslagna förändringarna beskrivs i text och förtydligas med hjälp av två kartbilder. Se Bilaga 2: Karta över förslag till nya bostadsområden.

Föreningen stödjer *inte* följande två förslag till exploatering för bostäder:

- Området "Väster om Vällan". Området ligger för långt från nuvarande kommunikationsvägar, dessutom med stor höjdskillnad jämfört med centrala Falun för att kunna bli en transportmässigt hållbar del av staden.
- Området "Norr om Hälsingberg". Detta område är både ett viktigt lek-, motions- och skolnaturområde och det finns biologiska värden. Ett ytterligare argument mot att exploatera detta område är att det tillsammans med det strategiskt olyckliga föreslagna verksamhetsområdet skulle förfula en viktig infarts- och förbifartsled.

Föreningen anser också att exploateringen av det stora området "Söder om Källviksberget" är mycket tveksam på kort sikt. Även här är avståndet från centrala Falun för stort för att det ska kunna motiveras med nuvarande möjligheter till hållbara persontransporter. En fördel jämfört med "Väster om Vällan" är dock att det ligger närmare kommunikationsvägarna mellan Falun och Borlänge. Områdena såväl norr som söder om

Källviksberget kan vara aktuella under förutsättning att den planerade järnvägen blir till, att en pendeltågsstation kan byggas och att de inte blir uteslutande "villamattor". Båda områden bör ligga mycket långt fram i utbyggnadsordningen och initierat programarbete är inte meningsfullt för närvarande. Vi föreslår också att omfattningen skärs ner så att man undantar de delar av områdena som inkräktar mest på den biologiska mångfalden. Toppen av Simonsberget har vidare en vacker tallskog. Om man hugger ner den och sätter upp höga hus påverkas upplevelsen av Runn som en "vildmarkssjö" omgiven av skogklädda berg vilket vore negativt för Faluns turistiska ambitioner.

En viktig faktor för stadens långsiktiga kommunikationsmönster och strukturella uppbyggnad är att en utbyggnad av nya områden medför att ett kollektivtrafikunderlag omgående erhålls. Därför bör lägenheter i flerbostadshus prioriteras framför villor och radhus i en utbyggnadsordning för det aktuella området. Krav bör ställas i detaljplan.

Föreningen anser som sagt att det bör gå att göra ännu mer för att hitta centralt belägna områden för bebyggelse. Det kan förstås finnas omständigheter som vi inte känner till som försvårar. Vi framför följande förslag på nya bostadsområden:

- I ett område mellan Gamla Grycksbovägen och väg 69, en fortsättning norrut på nuvarande kvartersbebyggelse. En fördel med detta läge är att det inte är några stora höjdskillnader jämfört med centrum och att området ligger i anslutning till ett planerat cykelhuvudstråk.
- I området för nuvarande drivmedelsstationen i korsningen Korsnäsvägen – Regementsvägen. Vi föreslår alltså att stationen flyttas så att man slipper skyddsavståndet och kan bygga bostäder i ett mycket centralt och attraktivt läge.
- Utmed Korsnäsvägen. När denna smalnas av till en stadsgata (se nedan under Hållbara resor och transporter och [bilaga 6: Ändring av Korsnäsvägen...](#)) bör det finnas plats för nya bostäder i området mellan Övre och Nedre Norslund.
- "Norr om Verkstadsvägen". Innebär en möjlighet att på sikt omvandla befintligt företagsområde till bostäder i avsnittet mellan Humlevägen och Hasselvägen.
- I ett område mellan Hälsningsstrand och Roxnäs. Förslaget innebär också att Strandvägen flyttas upp mot järnvägsbanken. Förslaget påverkar Trafikplanen.
- Industriområdet vid fd Scandbook omvandlas på sikt till ett bostadsområde.

En bedömning är att det handlar om 1000-1400 bostäder. Se karta. [Bilaga 2: Karta över förslag till nya bostadsområden.](#) De flesta förslagen är att hänföra till Kornäsvägens omvandling enligt beskrivningen i [Bilaga 6: Ändring av Korsnäsvägen och möjliga konsekvenser.](#) Vidare att ta i anspråk Tiskenledsreservatet för nya bostäder i ett centralt läge. [Se bilaga 4: Tiskenledsreservatet.](#)

En översiktlig beräkning på hur borttagandet av utvalda exploateringar inverkar på bostadsförsörjningen har gjorts av en av medlemmarna i studiegruppen. Sammanställningen visar att omkring 800 av föreslagna 5 500 nya bostäder är placerade på platser som förefaller olämpliga eller tveksamma att exploatera. Valet har gjorts utifrån de principer om grönområden, kommunikationslösningar och stadsbyggnadsstruktur som

framförs i allmänna ordalag och konkreta ställningstaganden i remissvaret. Exemplet visar att det med ganska enkla prioriteringar är möjligt att utveckla tätorten i en hållbar riktning. Värderingen av de enskilda områden som utgör underlag för beräkningen har dock inte stämts av med gruppen i övrigt och är således *inte att betrakta som Naturskyddsföreningens ställningstagande för enskilda områden*. Se [Bilaga 3: Beräkning. Tabell och karta](#).

## Övrigt

Kommunen bör upprätta en så kallad solkarta som underlag till intressenter för solelsproduktion.

## Grönska och vatten

Grön- och vattenområden medför många positiva effekter för människor såväl som för växt- och djurlivet. Naturskyddsföreningen anser att värden förknippade med grön- och vattenområden i Falu tätort beskrivs på ett bra sätt i planförslaget och stödjer de principer som lyfts i planen:

- Vegetationens betydelse för att dämpa buller och fånga upp luftföroreningar
- Grön- och vattenområdets betydelse för vattenrening och flödesutjämning
- Grön- och vattenområdets betydelse för klimatreglering
- Grön- och vattenområdets betydelse för hälsa och välbefinnande
- Grön- och vattenområdets betydelse för att främja kunskap om natur och miljö
- Riktvärden för tillgång till grönområden (eftersträva max 300 m)
- Att sammanhängande stråk är betydelsefulla både för att människor ska uppleva god tillgänglighet och för djur och växters möjlighet att spridas

Vi saknar dock en beskrivning av hur principerna ovan ska omsättas i praktiken. På de kartor som medföljer planen visas nuvarande förhållanden såsom befintliga rekreationsområden och befintliga gröna och blå stråk. För att kunna förstå den framtida inriktningen behöver kartorna kompletteras och inkludera ställningstaganden kring vilka grönområden som är viktigast att bevara och vilka nya grönområden som behöver anläggas för att uppnå de önskade positiva effekterna. På kartorna behöver det även framgå vilka stråk som är särskilt viktiga som spridningsvägar för växter och djur samt vilka nya stråk och kopplingar som behöver skapas. Naturskyddsföreningens förslag är att dessa ställningstaganden arbetas in i den fördjupade översiktsplanen.

Kartan över ekosystemtjänster är otydlig i den mån att det inte görs någon skillnad på om områdena utgörs av uppvuxen skog eller hyggen. Till exempel utgörs delar av de markerade områdena i Lugnetreservatet och området runt Stångtjärn av hyggen som har ett mindre värde för vattenbalans, biologisk mångfald och rekreation..

Framför allt de kulturella ekosystemtjänsterna är - som påpekas i planförslaget - bristfälliga. En upprustning av dem kan ha positiv inverkan också på reglerande och stödjande ekosystemtjänster. I den lilla skalan bör kommunen arbeta med grönska för att förhöja stadsrummets attraktivitet, som ett lummigt rum för trivsamma möten. Planeringen bör utgå från olika grupper i samhället, barn, äldre, människor med funktionshinder, gående,

cyklister, människor med barnvagn eller rullator så att alla ska uppleva stadsmiljön som trivsamt och tryggt. Detta till gagn för både falubor och besökare.

Som ett led i utvecklandet av fler grönområden föreslår Naturskyddsföreningen att Faluån i hela dess sträckning från Varpan till Tisken utvecklas till ett fint promenadstråk, med både naturvärden och kulturhistoriska värden.

Naturskyddsföreningen anser också att det är önskvärt att kommunen ser över möjligheterna att skapa en större, centralt belägen park, vilket saknas i dagsläget. Parken kan till exempel utformas med gott om soffor, träd, planteringar, fontän, konst, lekplatser och med ett sommarcafé.

För att öka trivsel och biologisk mångfald i nya bebyggelseområden bör kommunen arbeta med krav på så kallad grönytefaktor. Grönytefaktorn kan på ett konstruktivt sätt tillämpas i planbestämmelser vid alla typer av nybebyggelse. Se även referens till <http://malmo.se/download/18.3c0b3b6f15965118c0e11028/1491303714911/gr%C3%B6nytefaktordec%2B2014.pdf>

De försörjande ekosystemtjänsterna nämns men de finns inte med på kartan och diskuteras inte. Sådana tjänster handlar bland annat om odlingsmark, något som kommer att bli viktigt för vår livsmedelsförsörjning och en brist i framtiden. Hur påverkar planen Faluns framtida självförsörjningsgrad?

Se även [Bilaga 8: PM II. Behandling av grönstruktur i planen.](#)

## Hållbara resor och transporter

### Övergripande

För att göra den omställning som krävs mot ett mer hållbart samhälle behöver det vara enkelt, tryggt och tidseffektivt att gå, cykla samt nyttja kollektivtrafik. Bilismen har blivit alltför dominerande i våra samhällen på bekostnad av övriga trafikslag. Gång- och cykeltrafik upplevs av många som otrygg, vilket bidrar till en negativ spiral där fler väljer bilen.

Biltrafik är i jämförelse med andra trafikslag betydligt mer utrymmeskrävande. Genom att i högre grad ställa om till andra trafikslag kan utrymmet för bilar minskas och mark frigöras för andra ändamål, t.ex. nya bostäder.

En utvecklad kollektivtrafik är nödvändig för att detta ska bli ett realistiskt alternativ för många arbetspendlare som idag väljer bilen. Naturskyddsföreningen anser att Falu kommun aktivt bör verka för genomförandet av dubbelspårsprojektet samt anläggande av nya pendeltågstationer i Korsnäs och Källviken för att göra spårbunden trafik är mer lockande för resenärer, samt stödja utbyggda och kommande bostadsområden. Av klimatskäl bör också, när ett nytt område tas i anspråk för bostäder, lägenheter i flerbostadshus byggas före radhus och villor. Det ska så snabbt som möjligt bildas ett underlag för kollektivt resande och området löper mindre risk att i ett senare skede permanentas som "villamatta".

Som ett led i kommunens arbete mot ett mer hållbart transportsystem är det viktigt att den antagna cykelplanen prioriteras ekonomiskt och kompletteras med tidsatta åtgärder. Med höjd trafiksäkerhet och upplevd trygghet för cyklister kommer flera att välja det transportsättet. När det gäller synpunkter på cykelplanen hänvisar Naturskyddsföreningen till vårt remissvar 2013-11-09:

<https://falun.naturskyddsforeningen.se/wp-content/uploads/sites/262/2014/01/Cykelplan-Naturskydds%C3%B6reningen-i-Falun.pdf>

För att kunna utvärdera cyklingens fördelar föreslår Naturskyddsföreningen att samhällsekonomiska kalkyler för cykling övervägs som en del i planeringsarbetet.

Se för övrigt om åtgärder i samhällsplaneringen för att främja cykling. Bilaga 5: Hur Falun kan utveckla en cykelvänlig stad.

### **Synpunkter på planförslaget**

Naturskyddsföreningen saknar ett resonemang i planen om hur olika trafikslag ska prioriteras. Det är till exempel inte möjligt att ha lika god tillgänglighet för bilister om gång- och cykelstråk ska vara sammanhängande och trygga. Idag planeras ofta för bilvägar först och gång- och cykeltrafik får samsas på den plats som blir över. Vi anser att planeringen för de olika trafikslagen ska göras samtidigt för att resultaten ska bli bra för alla trafikantgrupper. Särskild omsorg ska läggas på oskyddade trafikanter.

Naturskyddsföreningen ser mycket positiv på förslaget med en avsmalning av Korsnäsvägen till ett körfält i vardera riktning. Förslaget som möjliggör anläggande av ett huvudcykelstråk parallellt med bilvägen ökar tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter. Förslaget är ett steg i rätt riktning i den omställning av trafikslag från bilanvändande till kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik som är nödvändig. Det ska vara lätt att vara klimatvänlig!

Naturskyddsföreningen ser också att Korsnäsvägen i förlängningen kan omvandlas från ett primärt trafikstråk för bilar till plats för bostäder. Se Bilaga 5: Ändring av Korsnäsvägen och möjliga konsekvenser.

Vi stödjer förslagen till planskilda korsningar som presenteras i planförslaget. Planskilda korsningar gör gång- och cykeltrafiken mer tidseffektiv, säker och minskar upplevelsen av barriärer.

Det är positivt att kommunen ser över parkeringsproblematiken då beläggningsgraden endast uppgår till cirka 65 procent.

Naturskyddsföreningen ser det som önskvärt att kommunen i målen för trafikplaneringen förtydligar vad som menas med *behöver* i "Tillgängligheten till Falu centrum ska vara fortsatt god för den som behöver åka bil".

Vi anser att den infartsparkering som beskrivs på Lugnet, där vidare färd till centrum ska ske via buss, är orealistisk med befintligt förslag. Den kräver extra god kollektivtrafik, troligen skytteltrafik om Lugnet ska bli attraktivt som infartsparkering.

**Övrigt**

Naturskyddsföreningen föreslår att kommunen skapar en bilpool där kommunens egna bilar kan nyttjas under kvällar och helger. Parkeringsplatser reserveras för bilpoolens bilar.

Naturskyddsföreningen i Falun 2017-04-30

Christine Riedwyl  
Ordförande i föreningen

Birgitta Johansson  
Ledamot i styrelsen

Kontaktpersoner: Anton Grenholm [anton.grenholm@gmail.com](mailto:anton.grenholm@gmail.com)  
Anders Gottberg [andersgottberg@gmail.com](mailto:andersgottberg@gmail.com)

Förlängd remisstid till 2017-04-30 beviljad av Per Grundström 25/4 2017.



# Bilagor

## Bilaga 1: Planens tydlighet och läsbarhet - aspekter på medborgardialog.

Planen har många förtjänster när det gäller läsbarhet. Det är bra att det finns länkar till underliggande dokument av betydelse för verklighetsbilden. Man redogör också för hur man kan olika angreppssätt att hantera problemställningar under rubriker som ”strategier att använda”. I många avsnitt finns också en katalog över brister i underlagsmaterialet, så att man förstår vad man inte kan utläsa. Det är ärligt! Karthanteringen är en bra finess och också att man kan lämna synpunkter i stort sett under varje rubrik. På det sättet är planen lättillgänglig och ett stort steg framåt jämfört med den kommunövergripande planen för FalunBorlänge. I sina bästa stunder är planen folkbildande genom länkar till gedigna utredningar. Exempelvis är utredningen om parkeringar mycket upplysande, utredningen om höga hus belyser väl de visuella och estetiska aspekterna på stadsbyggande, den kulturhistoriska analysen ger nödvändig bakgrund till stadens utseende och identitet och odlingslandskapsanalysen ger värdefull ingång till en bortglömd del av historien och som tidigare beaktats i ringa grad. På så sätt finns möjlighet att förstå komplexiteten i de överväganden som föregår infrastrukturlösningar, byggande av nya hus, exploatering av mark mm.

Det finns dock också anledning att rikta skarp kritik mot planens användbarhet som planeringsinstrument och när det gäller medborgarinflytandet i planprocessen.

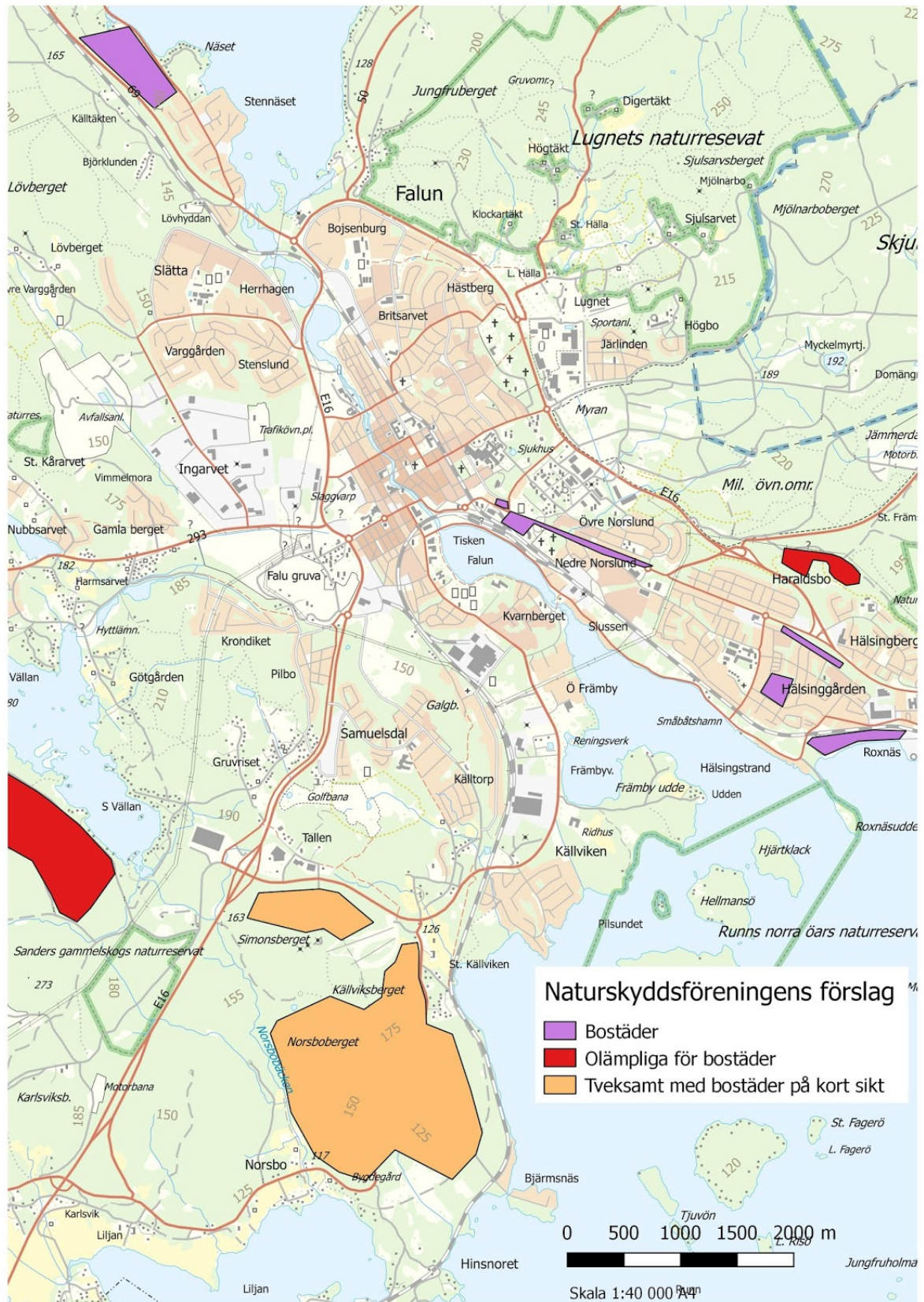
- Det framgår inte om nya förslag påverkar ställningstaganden i den kommunomfattande översiktsplanen. Som föregångare till det aktuella förslaget till fördjupad översiktsplan för Falu tätort och området runt Varpan finns också ett antal fördjupade översiktsplaner ( Nedre Gruvriset, 1990-02-08; Falu centrum, 1998-04-29; Södra Centrum, 2006-04-06; Runns norra strand, 2009-10-08; Myran, 2011-04-14; Born, 2015-09-10) som upphör att gälla när den nya planen antas, om inte annat framgår. Avsikten hur dessa planer hanteras i aktuell FÖP är otydlig. Ska de ingå i den nya planen, finns nya ställningstagande som påverkar dessa, eller återvinns arbetena i den nya planen?
- Det saknas vidare en översikt som visar om områdena för exploatering redan är detaljplanerade, om planarbete pågår eller om det finns plantillstånd. Det är ytterligare en sak som gör det svårt att orientera sig i och värdera informationen på kartbilagorna. Det är nog få som orkar tränga bakom rubrikerna! Informationen i kartbilagorna behöver klassificeras med aktuell status för de framförda områdena.
- Det förekommer sällan rekommendationer om hur man ska hantera intressekonflikter i planen. De anvisningar som lämnas ger oftast en vid tolkningsmån eller redovisar endast möjliga strategier. Det är exempelvis svårt att förstå innebörden av olika intressen när det gäller markanvändningen. Endast en klickbar kommentarsruta redovisar i bästa fall kryptiska anmärkningar om areal, antal bostäder, närhet till farligt gods, ekosystemtjänster mm, men sällan mer detaljerad och gripbar information om de konkurrerande markanspråken och heller inga geografiska överlägg om sådana. I FÖPen saknas också en sammanlagd markanvändningskarta som gör att man kan få en överblick över planen som helhet.

- Det finns en tendens att skjuta viktiga avgöranden på framtiden, avgöranden som är viktiga för medborgarnas inflytande. I KÖP FalunBorlänge förekom en omfattande kritik mot att det inte gick att utläsa målkonflikter i planen. I sitt granskningsyttrande skriver Länsstyrelsen angående planens konsekvenser: "De beskrivningar som görs av planens ekologiska, sociala och ekonomiska konsekvenser är så övergripande att de ger litet stöd för planens genomförande. I den fortsatta planeringen kommer dessa konsekvenser behöva utredas och beskrivas på ett mer utförligt sätt." Nu är vi där, och nu heter det att motstående intressen ska lösas på detaljplanenivå. Härigenom undviker man principdiskussioner. Praktiken blir att det skarpa läget återigen flyttas framåt i tiden och att principer istället riskerar att etableras/uppstå genom en praxis som förhandlas mellan ärendespecifika intressenter. Övriga förslag lämnas utanför.
- Kommunen har valt att göra planprocessen i två steg. I PBL 3 kap 9 § framgår att "syftet med samrådet är... att ge möjlighet till insyn och påverkan." Som tidigare nämnts tar kommunen på ett förtjänstfullt sätt in synpunkter från medborgarna. Väsentliga delar för att uppfylla samrådskraven saknas emellertid; nämligen att "under samrådet ...redovisa förslagets innebörd, skälen för förslaget, förslagets konsekvenser..." (PBL 3:9). Konsekvenserna av de förslag som framförs framgår dock sällan. Beakta följande exempel; hur ska den biologiska värdekärnan kunna upprätthållas när nya bostadsområden etableras söder om Källviksberget eller norr om Hälsingberg; hur ser de alternativ som invånarna har när en viktig plats för rekreation förloras om ett nytt bostadsområde byggs vid Kyrkbacksvägen/Blomstervägen; vilka är de förväntade trafikeffekterna i förslag till verksamhetsområde väster om Bergsgården och hur ser förutsättningarna ut för att nyttja Grycksbobanan för godstransporter i framtiden. Norr om Källviksberget föreslås 150 nya bostäder i form av villor och radhus. Uppdrag om programarbete har redan lämnats. Hur rimmar detta kläna kollektivtrafikunderlag med förslaget om en pendeltågsstation utmed en eventuell framtida järnvägslinje. Planen lämnar här liten vägledning.

Allmänheten välkomnas visserligen att lämna detaljsynpunkter, men bjuds inte självklart in att förstå, överväga och ha synpunkter på de övergripande konsekvenserna med förslaget. Även om man naturligtvis alltid kan diskutera detaljeringsgraden av ett planförslag bör det ändå vara så att medborgarna på en rimlig nivå måste kunna sätta sig in i följderna av planen i ett så tidigt skede som möjligt. Det räcker således inte med att planens konsekvenser får ingå i utställningsversionen. Planen i nuvarande utvecklingsfas är enligt vår mening att betrakta som ett försteg till en samrådshandling. I sig mycket innehållsrikt, men ändock utan att fylla kraven.

Meningen med en fördjupad översiktsplan är bland annat att konkretisera kommunens avsikter med den framtida markanvändningen och därigenom underlätta medborgarnas förståelse för framtida exploateringar och andra insatser i samhällsbygget (Se även Boverket/Kunskapsbanken/Samråd om översiktsplan/Samrådsretsen/Kommunens invånare). Kommunen bör inte endast redovisa målkonflikter och möjliga sätt att hantera problemet utan också tala om vad man avser att göra eller tillåta. **Naturskyddsföreningen anser, med stor respekt för planförfattarnas skicklighet, att lagkravet för samrådshandlingen när det gäller medborgarnas insyn mm inte kan anses vara uppfyllt.**

## Bilaga 2: Karta över förslag till nya bostadsområden mm.



## Bilaga 3: Beräkning. Tabell och karta.

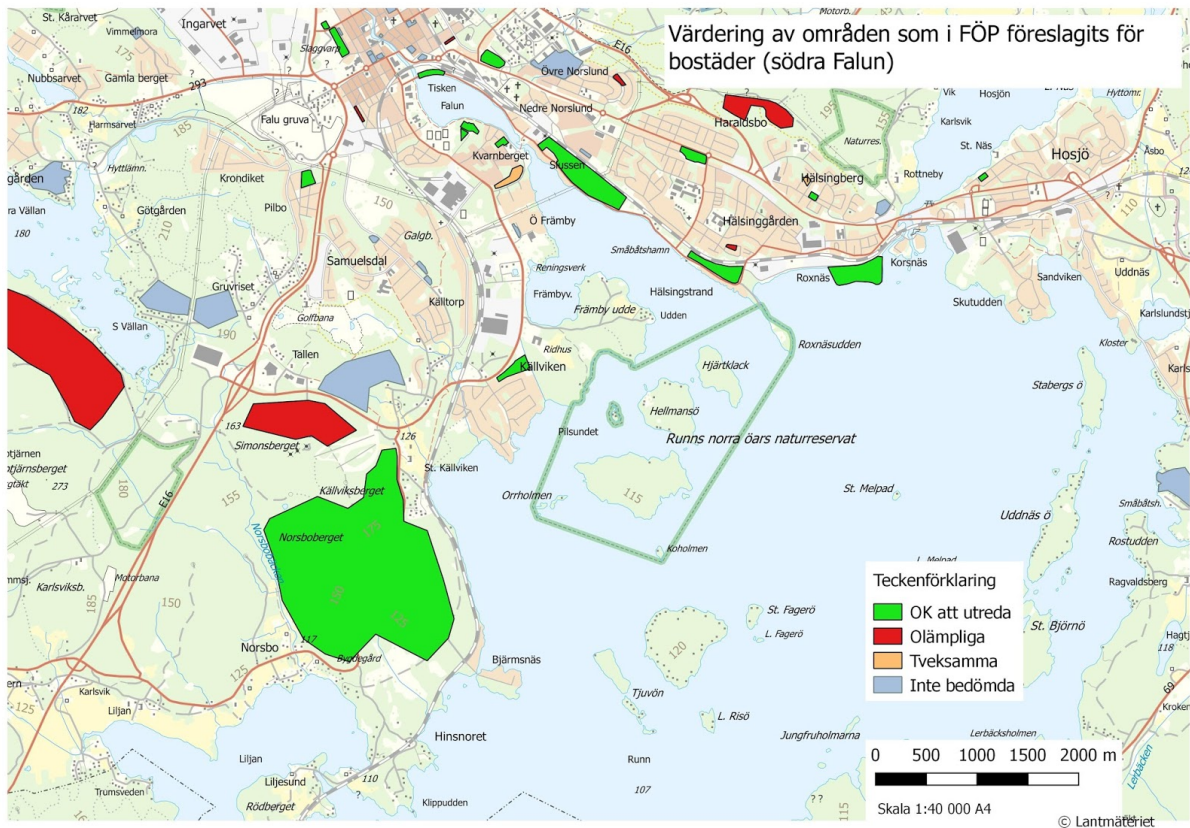
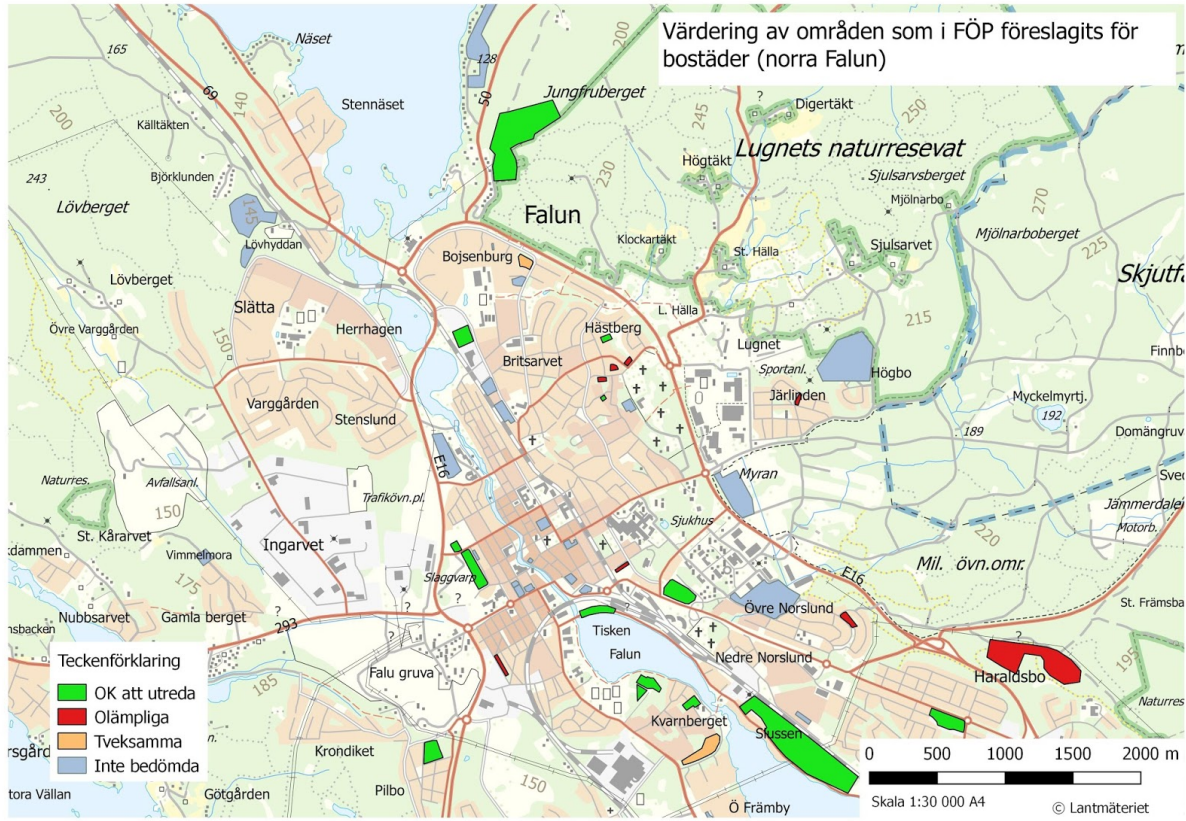
Ur webbkartan "Förslag på nya bostäder på objektsnivå" framgår 5 546 nya bostäder (uppgifter saknas för några områden). Av dessa beräknas utifrån allmänna principer och särskilda ställningstagande i remissvaret att 4 725 antingen är värda att utreda vidare eller att planprocessen gått så långt att de inte går att påverka utfallet i den fördjupade översiktsplanen. Med samma beräkningsantagande ligger 825 föreslagna nya bostäder på platser som är olämpliga eller tveksamma att exploatera. Det handlar i de centrala delarna av tätorten framför allt om att parkmark / naturmark, områden viktiga för rekreation eller att viktiga gröna kilar tas i anspråk. I ytterkanterna är det i allmänhet områden som saknar koppling till kollektiva färdmedel, ligger fel till för en utbyggnad av sådana eller har ogynnsamt cykelavstånd. Därigenom riskerar man att permanenta en för klimatet ogynnsam transportstruktur.

Objekt ID	Namn	Antal bostäder	Värdering	Kommentar
3	Gamla Bergsskolan 15	30	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
4	Parkgatan	20	Olämpligt	Viktigt grönt stråk. Programutredning bör avbrytas
6	Posten 10 / Postenparkeringen	60	-	Planuppdrag lämnat. Ändrar inte FÖP.
7	Falan 22	20	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
8	Dalavallen	200	OK att utreda	Bör utredas vidare
9	Teatern 11	90	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
10	Tallbacksvägen	40	-	Planuppdrag lämnat. Ändrar inte FÖP.
11	Vid Kyrkbacksvägen/Blomsterv	20	Olämpligt	Planbesked begärt men markanvisningsavtal finns. FÖP kan påverkas
12	Högbo	200	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
13	Torkels väg	25	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
16	Trumbäckesn	40	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
17	Hyttkammaren 8	25	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
18	Västra Falun 8 m fl	70	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
20	Brittsarvsskolan 4	40	Tveksamt	Bör utredas vidare

21	Kungsgårdsvägen/Surbrunnsv	330	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
22	Nordvästra Myran	150	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
24	Pelle Bergsbacke	30	OK att utreda	Bör utredas vidare. Grön kil, men det finns starka strukturella skäl
25	Norslundkogen	40	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
26	Korsnäs väggen/Hälsin ggårdsv	40	OK att utreda	Bör utredas vidare
27	Städet	40	OK att utreda	Ändring av detaljplan. Bör utredas vidare.
28	Bondegatan	10	Olämpligt	Ändring av detaljplan. Bör inte genomföras.
29	Kvarnberget Slusenledsreserv	90	Tveksamt	Ändring av detaljplan bör utredas vidare. Grön kil, men förbinder stadsdelar och ger bättre underlag för stadsdelsservice.
30	Vitsippan 4 och 5	125	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
31	Vitsippan 8 - 11	100	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
32	Vattenverkstomten	130	OK att utreda	Planbesked begärt. Bör utredas vidare.
33	Lilla Källviken	250	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
34	Norr om Källviksberget	150	Olämpligt	Programarbete påbörjat, men bör avbrytas. Strukturellt olämpligt med villamatta och innan järnvägsfrågan avancerat.
35	Bokbindarevägen	10	Tveksamt	Ändring av detaljplan. Bör utredas vidare med hänsyn till bollplan
36	Hosjö Stora Näs 2:2 (fd Bibliotek) Fritidsgård	5	OK att utreda	Bör utredas vidare
37	Järlinden 3 lgh	3	Olämpligt	Ändring av detaljplan. Bör inte genomföras med hänsyn till parkmark/naturmark.
38	Blåsippan	2	Olämpligt	Ändring av detaljplan. Bör inte genomföras med hänsyn till parkmark/naturmark.

39	Hagagatan / Kyrkbacksvägen	3	Olämpligt	Ändring av detaljplan. Bör inte genomföras med hänsyn till parkmark/naturmark.
41	Pilbo	10	OK att utreda	Utreds med hänsyn till världsarvet
42	Kvarnberget vid skolan	40	OK att utreda	Ändring av detaljplan. Bör utredas vidare, men med hänsyn till rekreation.
43	Born	150	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
44	Öster om Vällan	35	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
45	Väster om Vällan	400	Olämpligt	Bör inte utredas vidare av strukturella skäl
46	Sågudden	400	OK att utreda	Bör utredas vidare
47	Norr om Hälsingberg	50	Olämpligt	Bör inte utredas vidare av strukturella skäl, grön värdekärna och visuella värden
48	Östra Falhemsvägen	5	Olämpligt	Ändring av detaljplan kan ifrågasättas med hänsyn till parkmark/naturmark.
49	Övre Norslund	5	Olämpligt	Bör inte utredas vidare med hänsyn till gröna värden och rekreation
50	Gamla Berget	5	-	Ändrar inte FÖP.
51	Källviken	10	OK att utreda	Kan utredas vidare med beaktande av odlingsmark, rekreation mm
52	Stabergsviken	25	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP. Strukturellt olämplig plan.
53	Mellan Bergslagsbanan-Strandv	300	OK att utreda	Bör utredas vidare med hänsyn till våtmark
54	Hälsingstrand	50	OK att utreda	Bör utredas vidare.
55	Hökviken	40	OK att utreda	Bör utredas vidare.
57	Häggen 24		OK att utreda	Bör utredas vidare.
58	Kvarnporten	100	OK att utreda	Bör utredas vidare. Grön kil, men det finns starka strukturella skäl
62	Öster om Humlebacken	40	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
64	Söder om Källviksberget	800	OK att utreda	Strukturellt olämpligt innan järnvägsfrågan avancerat. Bör ligga långt fram i en utbyggnadsordning.
65	Norr om Varpan 2	5	Tveksamt	Innebär det början på exploatering av hela norra stranden på Varpan?

66	Norr om Varpan 1	3	Tveksamt	Innebär det början på exploatering av hela norra stranden på Varpan?
67	Norr om Varpan 3	5	Tveksamt	Innebär det början på exploatering av hela norra stranden på Varpan?
68	Kopparbergs-Hökviken	40	-	
869	Rödbro	40	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
870	Tisken-parkeringen	100	OK att utreda	
1271	Slånbäret 1	20	OK att utreda	
1669	Brittsarvsskolan 7	40	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
2069	Hälsingberg ICA-Planen	10	OK att utreda	Bör utredas vidare.
2070	Nedre Gruvriset 33:180	20	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
2071	Nedre Gruvriset 33:300	20	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
2870	Södra Zinkstigen	20	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
3270	Vilaudden	15	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
3671	Herrhagsskogen etapp 1b	35	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
3672	Herrhagsskogen etapp 2	40	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
3673	Hyttberget	200	OK att utreda	Bör utredas vidare.
3674	Teatern 6	30	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.
4070	Övre Gruvriset	35	-	Planarbete pågår. Ändrar inte FÖP.
4470	Brittsarvsskolan 7	15	-	Detaljplan finns. Ändrar inte FÖP.





## Bilaga 4: Tiskenledsreservatet.

Tiskenledsreservatets syfte i FÖP för Falu tätort 1993 var att öppna för handlingsfrihet utifrån vad man då ansåg som troliga krav på transportlösning för biltrafiken. Det ska sägas att Tiskenleden inte är ett statligt initiativ och ingår inte i det planerade statliga vägnätet, utan är en rent kommunal angelägenhet. Lugnetleden och Hanröleden ingår i det statliga vägnätet och fungerar idag som förbifart för tung trafik och som betydande vägar för lokaltrafiken.

Kostnaden för Tiskenleden beräknades 1993 till en anläggningskostnad av 400-500 miljoner kronor. Även kostnader för en alternativ utbyggnad av Hanröleden/Lugnetleden beräknades och slutade på 160-310 miljoner. De samhällsekonomiska kalkylen visade en tydlig fördel med att bygga Tiskenleden, framför allt genom att man minskade avståndet med 4,5 kilometer och trots att tidsvinsten endast blev 2,5 minuter. Inför FÖP för Falu tätort 1993 gjordes omfattande analyser av för och nackdelar för genomfartstrafiken. En viktig förutsättning i det dåvarande planeringsparadigmet var att lägga den så nära centrum som möjligt utan att för den skull gå rakt igenom. Det är en allmänt omfattad kunskap att en sådan lokalisering blir attraktiv för de lokala biltrafikanternas vägval. Om lokaltrafiken nyttjar leden får den en verklig avlastande effekt på centrum. 1993 beräknades 90 % vara lokaltrafik. Idag är trafikmängderna i absoluta tal högre, men tunga lastbilar får inte köra igenom.

Anläggningskostnaderna idag skulle bli väsentligt högre, även om det saknas beräkningar. Vi kanske får dubbla beloppen. Idag är beräkningsmodellerna bättre utvecklade och andra förutsättningar såsom trafikmängd, utsläpp, buller, transporteffektivitet mm har förändrats. Man bör dra slutsatsen att de samhällsekonomiska och andra överväganden som gjordes för 23 år sedan knappast är relevanta som planeringsunderlag idag. Även om samhällsekonomiska bedömningar idag håller en högre klass och att den teoretiska samhällsnyttan kvarstår är den politiska viljan och målbilden inte oväsentlig vid en så stor investering, både då och nu.

När Tiskenleden planerades förutsattes finansiering med generösa bidrag från staten i enlighet med en dåförtiden förekommande planeringsmodell för så kallade statskommunala vägar. Det vill säga kommunala vägprojekt, som har betydelse för det övergripande transportarbetet. Den kommunalekonomiska förutsättningen för att Tiskenleden ska kunna byggas är antagligen fortfarande att finansieringen måste göras med en stor andel statliga medel. Teoretiskt skulle även idag en statlig medfinansiering kunna göras genom att förordna statliga pengar till bygget i Länstransportplanen. Det är dock högst osannolikt med nuvarande regelverk. Se Trafikverket <http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-statlig-medfinansiering-till-region-ala-kollektivtrafikanlaggningar-trafiksakerhet-och-miljo/> De i Länstransportplanen totalt avsatta medlen för kommunala projekt uppgår totalt till kanske en tjugonedel av vad Tiskenleden idag skulle kosta. För övrigt har kommunen under alla år överhuvudtaget inte lyft frågan till Region Dalarna som är ansvarig för Länstransportplanen.

Tiskenleden är medtagen i KÖP Falun - Borlänge och äger därmed giltighet. I pågående arbete med FÖP för Falu tätort och Varpan finns inget särskilt uppdrag till tjänstemännen att se över förutsättningarna för Tiskenleden. I planen finns vägreservatet inritat med följande

kommentar: "Det är viktigt att mark inom reservaten inte tas i anspråk för andra ändamål så att framtida handlingsfrihet kvarstår." Frågan är om inte kommunen genom förslaget att bygga bostäder mellan Kopparvallen och Kvarnberget ändå håller på att omintetgöra reservatet. Med dagens krav på avstånd till en stor trafikled är det knappast förenligt med att bygga bostäder alldeles intill. Idag utgör reservatet, i delen söder om Tisken, en grön korridor som måste tas i beaktande, men utrymmet kan också innebära att mark frigörs för bostäder. Tiskenleden är vidare till nackdel för kulturvärdena genom att ett av lokstallen på norra sidan behöver rivas.

Det kan låta bra att "bevara handlingsfriheten" för framtiden. Men genom att ha kvar reservatet avhänder vi oss möjligheten till ett stort antal centralt belägna bostäder. Dessa måste i stället byggas betydligt längre bort från centrum, dvs i lägen där de flesta känner det naturligt att ta bilen in till stan. Det gör att behovet av Tiskenleden ökar! Dessutom visar forskning att nya trafikleder också genererar mer biltrafik, eftersom de ökar bilistens tidsvinst i jämförelse med att utnyttja andra trafikslag. Som framgår av FÖP 1993 är det mycket vanskligt att förutsäga framtida transportsценарier. Det gäller även idag. Men något annorlunda vet vi. I den omvärldsspaning som ingår som en del i aktuellt planunderlag framkommer exempelvis att en halvering av de korta bilresorna (<5 km) får en rad positiva effekter på hälsa, trafik, olyckor, behov av parkeringsplatser, handel mm och även "behovet av en ny Tiskenled" Att nå denna ändring av individens transportvanor är idag en i högsta grad verklig planeringsfaktor baserad på politisk vilja. Det är en allmän bedömning att Tiskenleden är otidsenlig.

**Naturskyddsföreningen föreslår att Tiskenledsreservatet tas bort till förmån för nya utvecklingsmöjligheter.**

## Bilaga 5: Hur Falun kan utveckla en cykelvänlig stad.

Falu kommuns uppmaning att vara vintercyklist till och från jobbet fick stort gensvar. Men cykelvägnätet är dåligt, med många riskmoment. Falun har antagit en ambitiös cykelplan som enligt fullmäktigebeslut ska vara färdigställd 2030, men med nuvarande långsamma utbyggnadstakt av cykelvägar missar Falun målet. Att genomföra planen med de ovanligt goda förutsättningar som finns skulle göra Falun till ett innovativt föredöme.

Cykelplanering måste ingå i en övergripande trafik- och samhällsplanering för att inte bli en halvmessyr. I London är cykelplanen en del i en övergripande infrastrukturplan som sträcker sig till 2050. Om olika delar av infrastrukturen planeras var för sig blir det ofta fel och i längden mycket dyrt utan att bli bra.

Gör cykling till en normal del i livet, som det känns bra att göra. Satsning på avstånd upp till 3 km är det som lättast lockar människor att cykla.

Trygg och säker cykling är en förutsättning för att många ska våga ta cykeln. Bristande säkerhet är det viktigaste skälet till att människor avstår från att cykla. Konflikter med bilar innebär alltid en säkerhetsrisk. Bilfria cykelbanor och korsningar med tydliga regler måste prioriteras. Företräde för cyklister i korsningar med bilar bör vara det normala.

Gångtrafik och cykeltrafik måste separeras på de mer tättrafikerade sträckorna. Konflikter mellan gående och cyklister innebär ett irritationsmoment för bägge trafikslagen, inte minst i tider när många gående har blicken i mobiltelefonen.

Cykeltrafik behöver också egna tydliga regler som talar om vem som har företräde och en fil med brett vingelutrymme i vardera riktningen.

Cykelvägnätet behöver tydlig skyltning, vägvisning och uppgifter om vem som har företräde, med varningar för säkerhetsrisker.

Tydliga trafikregler bidrar på sikt till att efterlevnaden blir bättre hos alla trafikantgrupper.

Tidsavståndet är viktigt, det ska gå snabbare att cykla (eller åka kollektivt) än att ta bilen.

Det ska vara trivsamt att cykla, planeringen behöver inbegripa vegetation, planering för snöröjning/snövallar, för skydd mot hård vind och cykelparkering med tak som skyddar mot nederbörd. I Londons cykelplan talar man om "a village in the city", med mer träd, flera fotgängare och mindre biltrafik.

Cykelåkning innebär större möjligheter att träffa andra människor, både dem man känner och nya bekanta.

Många städer planerar för bilfria områden eller bilfria stadskärnor. Oslo planerar för bilförbud i centrum 2019, Paris för bilfria stränder längs Seine. London bygger ut sitt cykelnät och cykelpendlingen har tredubblats sedan år 2000 samtidigt som bilpendlingen har halverats. London har en tioårig cykelplan som man satsar 913 miljoner pund på, motsvarande 10,5 miljarder kronor. Houten i Holland är från början byggd för fotgängare och cyklister, det går mycket snabbare att ta sig fram med cykel än med bil där.

Argument för bilfria stadskärnor:

- Klimatskäl – vi måste minska utsläpp av växthusgaser eftersom klimatet slår ständigt nya varmerecord, utsikterna att vi ska klara +1,5 grader är mycket små, att vi ska klara +2 grader är också små.
- Resursskäl – om alla i världen levde som vi i Sverige skulle det behövas 4,2 jordklot.

Resursanvändningen för tillverkning av bilar, även elbilar, är mycket stor. Sverige ligger fyra i världen när det gäller användningen av naturresurser.

- Hälsoskäl – cykling ger motion och trivsamt avkoppling (om både den upplevda och hälsomässiga miljön är bra). Både fysisk och psykisk hälsa kan förbättras.
- Ohälsoskäl – luften i många städer är dålig och bullernivåerna höga. Det gäller inte minst Falun. Lägre nivåer gör människor friskare och minskar ohälsotalen och dödligheten.
- Trafiksäkerhet – cyklister är oskyddade trafikanter, konsekvenserna vid kollision med bil blir ofta omfattande, med stora konsekvenser för både individ och samhälle.
- Minska trängseln. Det blir allt trängre när antalet bilar ökar. Vi behöver hushålla med marken och utnyttja den till annat än bilgator och P-platser.
- Samhällets kostnader kan minska drastiskt. Utbyggnad av infrastruktur för gående och cyklister är på sikt en bråkdel av vad infrastruktur för bilismen kostar. Utbyggnad av kollektivtrafik måste till en början kosta mycket pengar innan systemet är uppbyggt.
- Rättviseskäl. Med större inkomstskillnader blir det svårare för många att ha råd med bil. Och det finns grupper som inte kan ha bil, barn, människor med vissa funktionshinder, äldre. Tillåtande miljöer för fotgängare, cyklister och kollektivresenärer ger större möjligheter att ta sig fram utan bil.
- Ekonomiskt framgångsrika städer prioriterar utrymmeseffektiva lösningar vilket innebär gående, cykling, samåkning och kollektivtrafik. Okontrollerad spridning av tätortsbebyggelse, ”urban sprawl”, innebär dålig hushållning med mark.
- Trivsamma, välkomnande miljöer med ett rikt folkliv är något de flesta människor önskar sig, bofasta och besökare, unga och gamla. Bilfria miljöer bidrar till det. Uthyrning av cyklar blir allt vanligare i större städer och på turistorter. Turismen är beroende av trivsamma miljöer.

## Bilaga 6: Ändring av Korsnäsvägen och möjliga konsekvenser.

I planen föreslås att Korsnäsvägen mellan stationsområdet och Norslundsrondellen ges minskad kapacitet genom att två vägbanor tas bort och ersätts av bland annat en gen och höjdskillnadsbekväm sträckning för cykeltrafik. Fördelen med förslaget är att Korsnäsvägen smalnas av och hastigheten sänks från 80 till 40. Då matas inte trafiken på i samma hastighet som förut och det blir bättre genomströmning vid Knutpunkten. Det är bra! Åtgärden kan och bör förenas med flera andra planeringshorisonter.

*Steg 1a* Cykelleden kan provisoriskt genomföras omgående. Stäng helt enkelt av två filer för bilarna.

*Steg 1b* I en mer detaljerad projektering ges en mer ordnad gestaltning i samplanering med bil-, buss- och cykeltrafik om man väljer att stanna vid planens förslag.

*Steg 2* bör vara att göra en mer genomgripande strukturåtgärd genom att helt stänga Korsnäsvägen för biltrafik, mellan Regementsvägen och Norslundsrondellen, men med möjlighet för buss och cykel att ta sig fram.

Förslaget innebär att genomgående trafik i centrum leds från Lugnetleden via Regementsvägen. Åtgärden måste ledsagas av att den planerade rondellen vid korsningen Lugnetleden/Regementsvägen genomförs. Denna bör på kort sikt åtföljas av de förslag till framkomlighetsförbättrande och trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder som analyserats och föreslagits i samarbete med Trafikverket för Lugnetleden-Hanröleden.

De viktigaste konsekvenserna av förslaget är att planens intentioner med fler centralt placerade bostäder, enklare tillgång till kollektivtrafik och bättre kontakt med strandområden kan genomföras. Åtgärden medför omedelbara strukturella fördelar i stadsbyggandet och gynnar klimatvänliga transportlösningar. Marginellt blir Lugnetleden/Hanröleden mer attraktiv. Framkomligheten på Gruvgatan ökar troligen och en effekt kan vara att buller och kväveoxidhalter kan komma att minska genom bättre genomströmning.

Nya möjligheter med förslaget:

- Den yta som Korsnäsvägen erbjuder kan utnyttjas för ytterligare bostäder i hela sin längd. Mark frigörs dels genom vägområdet, dels genom att mark vid sidan av bättre kan tas i anspråk. I planen föreslås Dalavallen för nya bostäder, men ytterligare utrymme kan skapas genom att ta bort macken vid Regementsvägen. Ytorna blir effektivare genom att ett säkerhetsavstånd till macken inte längre behöver beaktas. Om vägreservatet för Tiskenleden tas bort kan vidare en bit av området mellan Magasinet och lokstallarna utnyttjas, liksom vid Surbrunnsmotet. Trafikmatning till de nya bostäderna kan lösas på varierande sätt i samtrafik med bussarna från Regementsvägen, Kungsgårdsvägen, Vallavägen, Norslundsrondellen och omgivande säckgator. Låt husens placering bestämma hur bussgata och cykelled dras genom området. Det är trafiksäkrare om det inte är en rak väg. Behåll undergången vid Surbrunnsmotet för cykeltrafik och eventuell fortsättning under järnvägen till Strandvägen. På södra sidan av Tisken skulle fler centralt belägna bostäder kunna

byggas på Kvarnbergets västsida.

- I FÖP Södra centrum föreslogs bostäder i de östra delarna av Tiskenparkeringen och även en utvidgning av parkeringsytorna i samma riktning. Vidare att Strandvägen ges en ny sträckning närmare järnvägen. Fullfölj denna idé genom att flytta fortsättningen av Strandvägen närmare järnvägsbanken eller upp på denna. Detta sker genom att spårområdet bredd minskas genom ett administrativt beslut som följs av fysiska åtgärder. Det är rimligt eftersom större delen av godshanteringen flyttats. På så sätt ökar den effektiva ytan mellan järnvägen och Tisken. Då kan strandområdet utökas alternativt ge plats för fler bostäder. Ytan kan tas i anspråk för järnvägen igen om privatbilismen i en framtid tar mindre plats. Förslaget stöds av att fullfölja intentionerna i Trafikplanen med en passage till stationen.

Sammantaget om man tar bort vägreservatet handlar det om 700-1000 nya bostäder jämfört med framlagt planförslag. Antalet är översiktligt bedömt av sakkunnig som en blandning av byggnader med olika höjd, dock högst fyra våningar. Det är bostäder i centralt och attraktivt läge, där de boende har gång- eller kort cykelavstånd till järnvägsstation och centrum. Det betyder fler som väljer bort bilen i vardagen och fler som handlar i stadskärnan.

- För att billedes kunna ta sig till stationen från olika håll behövs bland annat en förbindelse mellan Norslund rondellen och Strandvägen. Vägreservatet för Slussenleden är inte längre aktuellt, men den gamla vägkorridoren genom Norslund har bestått i form av outnyttjad mark. Det finns anledning att här åter reservera marken norr om Slussen för att möjliggöra en tvärförbindelse. Förslaget kommer i konflikt med ett viktigt grönområde i Norslund, men vi menar att de strukturella vinsterna är så stora att de gynnar övergripande hållbarhetsmål. I Trafikplanen anges att korsningen med järnvägen vid Nyrelius väg ska stängas för genomgående trafik. Detta är inte förenligt med nuvarande förslag. På sikt bör istället en planfri korsning anläggas. Strandvägen riskerar att bli en smitväg. Därför behöver den stängas, förslagsvis någonstans vid Tiskenparkeringen. Det möjliggör kollektivtrafikresenärer att nå stationen från fler håll.

**Naturskyddsföreningen föreslår att Korsnäs vägens omvandling ytterligare bör utredas med beaktande av konsekvenser och möjligheter som framförts i ovanstående förslag.**

## Bilaga 7: PM I. Den attraktiva staden.

Vad gör att vi trivs och mår bra i en stad? En kombination av många saker. Naturligtvis dess funktioner i första hand. Det ska vara lätt att komma till jobbet och att uträtta andra ärenden. Barnen ska kunna ta sig till skola, dagis och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt. I bostaden och i dess närområde ska vi få vila och ett socialt liv. Att staden fungerar praktiskt är alltså viktigt.

Falun har mycket bra förutsättningar, Faluån och flera sjöar i närheten. Ett kulturhistoriskt arv av globala mått. Kulturinstitutioner som gör staden spännande. Och Falun är inte större än att det blir ganska nära till både det ena eller det andra. En tät och småskalig stadskärna. Alla är nog ense om att de goda förutsättningarna ska utnyttjas på bästa sätt.

Mat, värme, och trygghet är essentiella. En annan och mer svårfångad aspekt är upplevelsen av välbefinnande. Hur känns det att leva i en stad? Planförslagets avsnitt om ekosystemtjänster tar upp betydelsen av parker, gröna kilar och tillgång till strandområden. Tillgången till gröna områden och den omgivande naturen är dokumenterat viktiga för att vi människor ska må bra. Man konstaterar samtidigt att det är ont om parker och grönområden i den tätt bebyggda staden. En slutsats borde vara att planera för mer grönska.

Nya bostäder föreslås till exempel vid Bondegatan i ett parkområde i Elsborg, en stadsdel som har ovanligt få gröna närområden. Förslaget till bostäder söder om Kvarnberget ingår i en viktig grön kil liksom vid Parkgatan. Elsborg får tragiskt sällskap av ett flertal andra parker. Föreslagna exploateringar innebär att grönstrukturen byggs bort. En del av områdena är utpekade som parkmark/naturmark i redan antagna detaljplaner och förutsätter planändringar. Många gånger har de här platserna liten betydelse för att lösa bostadsfrågan men stor betydelse för rekreation och blir också alltmer betydelsefulla för biologisk mångfald med den pågående utarmningen av våra skogsområden.

Ytterligare en aspekt är vårt förhållande till landskapet och den byggda miljön. Det påverkar hur vi vårdar våra sociala relationer, hur vi identifierar oss med och tar hand om vår stad. En tätbygd stad innebär, med förutseende planering, närhet till klimatvänliga kommunikationer, sociala/kulturella sammanhang och kommersiell service. Begreppet utglesning ("urban sprawl") refererar till att staden genom yttre tryck och på ett strukturellt ogenomtänkt sätt tillåts att växa från centrum och utåt. Gröna områden tas successivt i anspråk, exploateringstalen sjunker, befolkningstätheten minskar, medan restider och trafikmängder ökar. Den föreslagna exploateringarna vid Högbo, väster om Vällan och den tidigare antagna planen för Staberg är exempel på planeringsinsatser som inte gynnar hållbara mönster.

När det gäller chansen för stadskärnan i Falun att överleva är det glädjande att inga nya externhandelsområden föreslås. Ett radikalt förslag vore att helt stänga den historiska stadskärnan för genomfartstrafik för öka incitamentet för trivsel och kommers. Det framförs i den lokala politiska debatten att denna typ av åtgärd är något som man bara kan kosta på sig i storstäder. Den lilla staden Lindau vid Bodensjön med 20 000 invånare motsäger dock denna åsikt och har ett blomstrande affärsliv. Grunden är en skytteltrafik med 2 miljoner kollektivresor. Varför inte se närmare på det! I Falun skulle det innebära att nödvändig angöring till de centrala delarna med bilresor företas i säckgator, att samordnad varudistribution organisera och att det finns infartsparkeringar med hög kapacitet på skytteltrafik. Förslaget förutsätter att de trafiksäkerhets- och framkomlighetsförbättrande åtgärder som föreslagits av Trafikverket genomförs och att Lugnetleden/Hanröleden byggs ut till fyrfältighet. Det ska ses som ett mål att sträva efter och kan förverkligas inom 7-12 år om man nu bestämmer riktningen. Att leda trafikströmmen utanför centrum på detta sätt beräknades i Tiskenledsutredningen 1993 öka restiden med 2,5 minuter.

Den föreslagna etableringen av ett verksamhetsområde norr om Hälsingberg är ytterligare en plats som kan visa sig vara ett strategiskt misstag. Platsen är transportekonomiskt fördelaktig på kort sikt, men på längre sikt kan den bli olämplig genom brist på järnvägsanslutning. Det föreslagna 80 ha stora verksamhetsområdet väster om Vällan bör ifrågasättas av samma skäl. I denna strategiska kontext bör en del andra områden diskuteras som bättre lämpade, såsom det planerade industriområdet vid Lönnemossa (utanför planen), området öster om Bergsgården, Nicolai och förslagsvis en förtätning av området mellan fd Scaniafabriken och Källviken väster om Källviksvägen. När staden upplevs som en sammanhållen enhet är detta identitetsskapande. En klok planering måste gå hand i hand med de strukturella aspekterna på hur staden kan utvecklas i en hållbar riktning och möjligtvis även växa.

En självklart viktig del för Falun är vårt kulturarv. Tätorten Falun har dels stadsdelar som ingår i världsarvet, dels gruvan med omgivande industrilämningar. Det är en grannliga uppgift att i denna miljö föreslå nya byggnader, rivningar och andra anläggningar. I det avseendet finns goda och långtgående principer i planen. Antagna detaljplaner lever dock inte alltid upp till kravet på hänsyn till byggnadstraditionen; stadens uttryck. Ett förskräckande exempel är den nyligen antagna planen för kvarteret Teatern. Planprocessens resultat är att boendet måste kapslas in för att tillfredsställa kraven på gränsvärden för buller och kväveoxider. Fortfarande är det så att bilberoendet hindrar utvecklingen av en stilfull stadsmiljö och som dessutom medför att en vistelse på Gruvgatan är otrivsamt och ohälsosamt. Så länge bilismens avigsidor tillåts vara normen för stadens förnyelse kommer inte målet om en både miljövänlig och trivsam stad kunna förverkligas.



På andra platser har man i stadsutvecklingsprojekt istället för begreppet "attraktiv stad" arbetat med begreppet "platsens själ" (Genius loci). Det är insatser i den fysiska planeringen som är direkt kopplade till de tre dimensionerna för hållbar utveckling men också har starkt fokus på att behålla platsens ursprungliga värden, som i detta arbetssätt anses ha betydelse för den sociala hållbarheten. I planens mycket viktiga programförklaring för den attraktiva staden verkar dock den kulturhistoriska dimensionen förlorats till förmån för ett mer estetisk betraktelsesätt. Denna är också viktig, men det måste finnas en balans som gör att "genius loci" fungerar.

Planens bifogade utredning om "Höga hus" framhåller att exploateringstalen inte självklart ökar med höjden på byggnaderna. Däremot att trivseln har mycket att vinna på att vi inte bygger för höga hus. Slutsatsen av utredningen, även om det inte sägs rätt ut, är att stadens skala såsom den är idag är lämplig. De höga hus som vi redan har tjänar tillräckligt väl som landmärken. En del som emellertid saknas i utredningen om höga hus är hur de så kallade randbergen påverkar upplevelsen av staden. För den historiska delen är det en utmärkt kvalité att man fortfarande, när man befinner sig inne i rutnätsstaden, uppfattar den som avgränsad i förhållande till det omgivande landskapet. Det hänger ihop med att i stort sett inga byggnader och i varje fall inga höga byggnader finns i siktlinjerna. De är fortfarande oexploaterade och bör så förbli för att behålla den känslan. Ett likartat resonemang kan tillämpas för att skydda upplevelsen av Runn som en "vildmarkssjö" omgiven av skogklädda berg. Exempelvis är det pågående uppförandet av relativt höga hus på Galgberget till förfång för hur omgivningen ter sig utifrån sjön. Något liknande kan inträffa om höjdryggen vid Simonsberget bebyggs. Både rutnätsstaden och Runn är av betydelse för Faluns besöksnäring.

Man ska känna sig glad när man kommer till den stad man bor i. Den tillfällige besökaren ska känna nyfikenhet. För entréerna till världsarvet är det kanske självklart att ge dessa ett bra intryck. Anblicken från södra infarten är till exempel mycket anslående och måste värnas. Vi förutsätter att det finns en medvetenhet att komplex som nya COOP och det föreslagna nya bostadsområdet vid Pilbo måste utformas så att de inte blir alltför närgångna för det viktiga kulturarvet. Falun är dock mer än världsarvet. Mötet med staden Falun sker exempelvis även på Lugnetleden. Det blir allt vanligare med orter som förfular sina infarter och förbifartsleder med så kallade skyltlägen. Falun är på väg att ansluta sig till denna tristesse. Exempelvis genom etableringarna vid Regementsområdet, Myran och Majoren. Eller macken vid Rättviksvägen, som hindrar en annars vacker anblick av staden. Det föreslagna nya verksamhetsområdet vid Hälsingberg, Svärdsjövägens anslutning är tyvärr en placering som hakar på denna trend.

Medborgarmedverkan är en viktig del för att nå ett lyckat resultat. Det

kan vara intressant att se på hur man gjort på andra ställen. I Lidköping arbetade man under tre år med en modell som kallas "det dynamiska medborgarskapet". Kortfattat handlade det om medborgarinflytande i den politiska processen med utgångspunkt i betydelsen av öppenhet och insyn, politisk jämlikhet och meningsfullt deltagande. Dialogen ägde rum parallellt med den lagstadgade planprocessen för en reviderad översiktsplan. Avsikten var att medborgarförslagen skulle beaktas och ingå i den färdiga planen. Nu blev det inte riktigt så, men processen gav en stark medvetenhet hos befolkningen om vart man var på väg och vad man behövde göra för att bli en framgångsrik kommun.

Den fördjupade översiktsplanen är rätt plats att utveckla planer för en stad som vi kan tycka om att bo i. Men planen innehåller alltför många lösa trådar som behöver knytas samman. Kommunens planering måste gå ut på att kombinera service, trivsel, trafikförsörjning, grönska, bostad och jobb till konkreta förslag. Det kanske viktigaste en kommun kan göra för att bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle är att ha hållbarhetsmålen som tydliga riktmärken i planeringen. Då kan många av oss klara vardagen utan dyra individfordon, ha det mesta av det som vardagen kräver på nära håll, ha tillgång till kultur och grönska. En medveten planering kan då på ett avgörande sätt bidra till att förbättra stadens utveckling mot ett mer hållbart samhälle – klimat, biologisk mångfald, konsumtionsmönster, kultur och delaktighet.

Följande riktlinjer bör finnas i planen:

- De upplevelsemässiga och hållbarhetsstrategiska aspekterna ska identifieras och beaktas vid planeringen av nya områden.
- Markområden som tas i anspråk måste alltid bidra till att förbättra stadens strukturella utveckling mot ett mer hållbart samhälle. Antagna planer ska visa effekten på klimat, biologisk mångfald, konsumtionsmönster eller kultur. Argument för att avvika från denna princip ska alltid framföras.
- Frågan om trafiken genom centrum utreds med syfte att förhindra dess negativa effekter på såväl människor som byggnadskultur.
- Detaljplanering i områden utanför stadskärnan ska alltid föregås av studier om den visuella påverkan av den historiska stadskärnan och sjön Runn och beaktas så att upplevelsevärdet inte påverkas.

## Bilaga 8: PM II. Behandling av grönstruktur i planen.

### Sammanfattande synpunkter

- Bristerna i den tätortsnära grönstrukturen är allmänt stora och de har blivit större sedan grönstrukturplanen antogs 2006.
- Det saknas helt några förslag till t ex en riktig stadspark och exempelvis hur man gör Faluån till ett fint stråk hela vägen mellan Varpan och Tisken.
- En lång rad tätortsnära grönområden och gröna stråk bebyggs. De gröna korridorer som finns in mot stadskärnan krymper. Gröna stråk måste ha ett visst omfång för att människor ska uppleva dem som natur. För vilka organismer är de smala spridningskorridorerna tänkta?
- I både grönstrukturplanen och FÖP finns stora områden grönmarkerade, i FÖP kallade kulturella ekosystemtjänster. En ganska stor del av de ytorna utgörs idag av kalhyggen och kan inte på många år betecknas som lämpliga rekreationsområden.
- Ett generellt problem är att beslut som fattas i Falu kommun inte fullföljs. Se exempelvis trafik- och fritidsnämndens ansvar som det formuleras i grönstrukturplanen. (Se nedan.)
- Grönytor behöver samma tyngd i planeringen som andra planeringselement. De ska inte ”offras” när det finns behov av ny bebyggelse.
- Det hjälper inte att anta en ny grönstrukturplan om den inte ges utrymme i en översiktsplanering. Gröna områden kräver utrymme.
- Det finns behov av en genomtänkt planering där grönstrukturen planeras samtidigt med övriga funktioner, som en viktig del där nya visioner behöver utvecklas.

### Innehåll i övrigt

1. Omfattande dokumentation om nyttan med grönstruktur
2. Falu kommuns grönstrukturplan från februari 2006
3. Grönstruktur i den fördjupade översiktsplanen

#### 1. Omfattande dokumentation om nyttan med grönstruktur

Det finns idag en omfattande litteratur om grönstrukturens betydelse för att människor ska må bra. Vi behöver uppleva både ett grönskande stadsrum, små skogsdungar där barn kan leka och större tätortsnära skogsområden där vuxna kan koppla av. Några aktuella dokument som

lyfter fram grönstrukturens viktiga roll i kommunal planering:

**Urbana nyanser av grönt. Om grönskans roll i en förtätad klimatsmart stad.** Movium, SLU 2015, Wingren, Alsanius, Karlén, Lidström. Boken är ett resultat av gränsöverskridande samarbete mellan universitet, kommun, stat och företag. Flertalet kommuner förtätar. När rekreationsområden försvinner och det uppstår extrema situationer med vind och värmeöar vill författarna visa hur grönska kan bidra till att utveckla stadens mellanrum. Det handlar om klimat, trygghet, mötesplatser, biologisk mångfald och ”grön stadsbyggnadskonst”, nya begrepp och visioner.

**Naturvårdsverket 2016:** Tätortsnära skyddade områden (nationalparker, naturreservat, naturvårdsområden) dit människor lätt kan ta sig är extra viktiga för människors friluftsliv. Statistik från SCB visar att invånarna på Gotland och i Örebro län har i genomsnitt 1,8 kilometer till skyddade naturområden; det minsta avståndet bland landets län. I hela landet är avståndet i genomsnitt tre kilometer till skyddade naturområden. I Dalarna är det i snitt 3,1 kilometer till skyddad natur.

Fyra av fem i Sverige tycker det är viktigt för livskvaliteten att komma ut i skog och mark, många upplever att de blir avspända och harmoniska av att vistas i naturen.

I skriften *Naturen som kraftkälla. Om hur och varför naturen påverkar hälsan (NV 2006)* finns en lättfattlig forskningsmanställning. Naturen har inte bara biologiska värden utan också sociala. Det finns skäl att stärka den tätortsnära naturens ställning i förhållande till annan markanvändning.

### **SLUs tidning STAD 16, mars 2017, Tema: Bortom storstaden**

Platser som planerare betraktar som mellanrum och skräpmarker är sällan oanvända. Planerare bör utgå från att de fyller en funktion i sin omgivning och försöka utröna vad den funktionen består i. Det finns alltid en historia. (Karin Andersson)

*Centrum för framtida stadsrum* är nystartat. Tigran Haas, KTH, säger att det offentliga rummet är en underskattad del av samhällsbygget och en viktig del av den sociala hållbarheten. Man fokuserar för mycket på byggnaderna och för lite på mellanrummen. Det finns en resursbrist när det gäller gestaltningen av det offentliga rummet. En utmaning för centret är att skapa mer inkluderande offentliga rum. (Kolbjörn Guwallius).

Människor vill ha något fint att se på under kvällspromenaden och vara stolta över inför gäster. Gröna stadsbyggnadselement bidrar till att skapa trivsamma mötesplatser utomhus. (Michael Bergman).

Parken behövs i Smedjebacken. Unga personer som bildat familj flyttar tillbaka. Det finns en samhällsanda som tillåter upprustning av grönytor, torg, hamn och badplats. Runt samhället finns en uppskattad och väl använd slinga av promenadvägar och elljusspår på drygt en mil. Det är viktigt att skogen sköts så att den upplevs som vacker och trygg. Det är öppna och ljusa skogsmarker som invånarna av tradition efterfrågar närmast samhället. Det finns en starkt förankrad politisk vilja att satsa på parker och andra offentliga ytor. (Anna Lenninger)

### **Ny nordisk urban agenda**

FN antog en ny urban agenda som ska vara vägledande i samband med att Agenda 2030 genomförs. Det finns sex grundläggande principer för den nordiska urbana agendan: delaktighet, miljö, socio-ekonomiskt välbefinnande, hållbara bostäder, transporter, livsstil och kultur.

## 2. Falu kommuns grönstrukturplan från februari 2006

Grönstrukturplanen säger att boende ska ha tillgång till bostadsområdesparker 300-500 m från bostaden (lekplats, grillplats, bollplan, minst 3000 kvm), närströvområden 500-1000 m från bostaden (minst 10 ha) och friluftsområden inom 2,5 km från bostaden (minst 100 ha). Dessutom friytor i anslutning till bostaden. Bara friluftsområden redovisas i planen. Det är därför svårt att värdera hur väl de småskaliga grönområdena uppfyller planen.

Planen talar också om rekreationsstråk för människor och djur. Stråken har stor betydelse för invånarnas möjligheter att röra sig och för människors naturupplevelse.

Stora bostadsområden blir av med sina grönområden med aktuella utbyggnader. Myran var ett närströvområde för Övre Norslund, Järlinden m fl, nu är området en kal yta i väntan på externvauhus. Bristområden är Haraldsbo och Hälsinggården. Där finns förslag om utbyggnad av bostäder i skog på andra sidan Lugnetleden. Stråket mellan Lugnet och Stångtjärn skärs av vid räddningstjänsten – förstärkt av kommunens avverkning ovanför badplatsen. Flera av de gröna stråken är bra bitvis men har stora brister när de är avskurna.

Författarna till grönstrukturplanen var medvetna om bristerna: ”Många samverkande brister medför att delar av stadens mest centrala delar och några enstaka andra bostadsområden har brist på grönytor.” Och man redovisar fortsatt arbete med brister. Se nedan.

*6.3 Riktlinjer för Trafik- och Fritidsnämndens fortsatta arbete (fortfarande grönstrukturplanen från 2006). Trafik- och Fritidsnämnden ska ansvara för att:*

- initiera och driva säkerställande av mark med rekreationsintresse. Exakta avgränsningar och metod för säkerställande får avgöras inom genomförandearbetet.
- analysera tillgången till bostadsområdesparker, lekplatser och andra anläggningar i tätorten i kommande arbete med revidering av kommunens parkprogram.
- initiera och driva åtgärdande av utpekade bristande rekreationsstråk.
- bevaka utpekade rekreationsområden och stråk vid förändringar av markanvändning.
- initiera och driva åtgärdande av redovisade kritiska punkter.
- bevaka att en fortsatt satsning på kollektivtrafik till större friluftsområden sker.
- initiera en fortsatt utredning om grönstrukturens betydelse som förflyttningskorridorer för växter och djur samt dess betydelse för den biologiska mångfalden.
- utreda möjligheter att underlätta skidåkning från bostaden till närströvområden och friluftsområden, samt möjligheten att binda samman Lugnet och Stångtjärn med skidspår. (slut grönstrukturplan)

Vi kan inte se att någon av ovanstående punkter har fullföljts på något synbart sätt, möjligen med undantag för kollektivtrafik till Lugnet. På karta över naturvärdesinventering är Lugnet, ett område vid Vällan och Runn med öar de stora delarna. Stora skogsavverkningar har skett sedan grönstrukturplanen antogs. Hagmarkerna i Lugnet är utmärkta som kulturhistoriskt värdefulla parker. Och i förslaget till FÖP sägs: ”Lugnet har delvis mycket hårt nyttjad mark

för olika rekreations- och idrottsändamål. Här kan, utöver hot mot naturvärden, också kulturvärden i det gamla kulturlandskapet hotas om ett alltför hårt nyttjande sker. Gammal odlingsmark, murar, rösen mm kan t ex köras sönder. ” Här har ingrepp bl a gjorts i hagmarkerna med uppgrävda, grusade MTB-banor.

### 3. Grönstruktur i den fördjupade översiktsplanen

De *kulturella ekosystemtjänsterna* handlar om människans välbefinnande. En del positiva saker sägs. Boverket: Människor är villiga att gå 300 m från bostaden för att regelbundet använda parker och grönområden. För barn gäller ännu kortare avstånd. Blå och grön struktur kan utgöra plats för möten. Blå och grön struktur bidrar till kulturell identitet för en plats. Parker, kyrkogårdar, gamla natur- och kulturmarker, kulturlämningar, platser för kulturella högtider. Värden kan finnas eller kan skapas.

Allt detta är bra och allmänt positivt men här finns ingenting konkret. Kartan med ekosystemtjänster är missvisande. De kulturella tjänsterna på kartan består till ganska stor del av kalhyggen. Här kommer några synpunkter som gäller kulturella ekosystemtjänster mer i detalj:

- Det är ont om större gröna friytor i de täta och centrala delarna av tätorten och inom vissa stadsdelar.
- Många grönområden framförallt i de äldre och centrala delarna saknar också gröna förbindelser/kopplingar med varandra.
- Det saknas en större park som kan fylla funktionen som en stadspark inom tätorten.
- Kontakten med vatten är en viktig resurs som har potential att utvecklas – särskilt Årummet-Tisken-Varpan och Runns norra strand.
- Planering för kulturella ekosystemtjänster behöver omfatta olika grupper i samhället, barn, äldre, människor med funktionshinder, gående, cyklister, människor med barnvagn osv för att stadsmiljön ska upplevas som trivsamt och trygg för alla.
- Idag är det inte tydligt vad kommunen ska erbjuda inom de kulturella ekosystemtjänsterna. Kommunens ambitionsnivåer behöver tydliggöras. I första hand kan en reviderad grönstrukturplan alternativt ett park- och naturprogram skapas och lyftas in i översiktsplaneringen.

De här bristerna sammanfaller till stor del med brister i reglerande och stödjande ekosystemtjänster.

De *försörjande tjänsterna* finns inte med över huvud taget på kartan (mark för odling t ex). Det var något översiktsplanen för Falun-Borlänge kritiserades för. Odlingsmark är att betrakta som en ändlig resurs som det tar många hundra år att återskapa. Bristen kvarstår. Plan och bygglagen säger att odlingsmark bara i undantagsfall ska utnyttjas för bebyggelse. Med sämre klimat och ökad världsbefolkning är detta en viktig del som saknas i översiktsplaneringen.

*Stödjande ekosystemtjänster* är nödvändiga för andra ekosystemtjänster som jordbildning och biologisk mångfald. Biologisk mångfald kräver variationsrika miljöer. Rekommendation i FÖP: Bevara och utveckla gröna och blå områden, stråk och kilar. Mycket behöver åtgärdas enligt planförslaget:

Kartan med viktiga gröna och blå stråk sägs utgöra en viljeyttring. Men de gröna stråken är i

många fall så smala att vi undrar vilken nytta de ska ha. Vilka arter gynnas av de snuttar som finns? Hur ska människor utnyttja dem, en del av dem otrivsamma. Hur ska grönstrukturen *utvecklas*? Detta är en beskrivning av läget idag med fragmenterade små gröna plättar. Var finns en framåtsyftande plan?

Mål och strategier: Falun behöver arbeta aktivt med att bevara och utveckla den blå och gröna strukturen. Som grund ska ekosystemtjänsterna identifieras, kartläggas och utvärderas. Det sägs i FÖP-texten och det är bra. Frågan är hur blå och gröna värden ska kunna få utrymme i planeringen när de finns med så marginellt i förslaget till FÖP.

De *reglerande tjänsterna*, rening av luft och vatten och bullerdämpning handlar i förslaget till FÖP mest om vattenreglering. Det nämns att trafiken är en av de största störningskällorna för luftföroreningar och buller. Vegetation renar luften och dämpar buller. Grönområden längs gator, vägar, järnväg motverkar störningar. Vegetation binder vatten, renar dagvatten och reglerar temperatur i stadsmiljö varma dagar. I FÖP rekommenderas: Bevara och utveckla grön- och vattenområden för klimatreglering. Ja, men hur? I Falun är störningskällorna från trafiken tidvis över nationella gränsvärden och recept på en lösning saknas.



*Grönt stråk för myror, bilden ovan.*