

Fördjupad översiktsplan - Falu tätort och området runt Varpan

Remissvar från Naturskyddsföreningen i Falun, 2018-03-23

Allmänt om planprocessen

I vårt remissvar till den förra versionen av planen menade vi att den inte nådde upp till kriterierna för samråd enligt PBL 3 kap 9 §. Vi fick medhåll av Länsstyrelsen som ansåg att planen mer var att betrakta som en ambitiös programhandling, ett försteg till en egentlig plan. Även i det nu aktuella förslaget anser vi att alltför många konkreta frågor förblir obesvarade eller skjuts framåt till kommande planer.

Det dröjde dessutom hela sex veckor efter att planen gick ut på remiss till dess att samrådsredogörelsen blev tillgänglig. Planen har goda förutsättningar att bli bra, men det fordras att planprocessen sker i en sådan takt och ordning att alla som är engagerade ges möjligheten att förstå de överväganden som berör deras synpunkter. Det handlar om planens och framtidsdiskussionens demokratiska legitimitet. Vår slutsats är att kommunen avsatt alldeles för lite resurser för att kunna hantera processen.

Vi föreslår att aktuellt förslag ska betraktas som ett förnyat samrådsförslag.

Målkonflikter och konsekvensbeskrivning

Något av det som är svårast att få grepp om i planen är konsekvensbeskrivningen. Läsaren hänvisas nämligen till den kommunomfattande översiktsplanen för FalunBorlänge (KÖP). Men i KÖP uttrycker man sig så här: *“I ... kommande fördjupade översiktsplaner fördjupas beskrivningen av konsekvenserna.”* (KÖP, Avsnitt 22. Konsekvenser). Knappast vägledande och översiktsplanarbetet i kommunen tycks lida av en kronisk brist på konkretion. Så här skriver Länsstyrelsen om KÖP: *“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.”* Och i en kommentar till aktuellt planförslag skriver man så här: *“Den fördjupade översiktsplanen bör kompletteras genom att det förtydligas vad kommunen vill göra och hur planens många viljeriktningar och mål ska verkställas och följas upp. Det behöver framgå hur kommunen planerar att tillgodose olika intressen och behov och på bekostnad av vad. Vissa aspekter och strukturer behöver tydliggöras. Kommunens ställningstaganden i olika frågor behöver motiveras på ett tydligt sätt.”* I planen rekommenderas läsaren visserligen att läsa mer i kommunens *“Miljöprogram 2020 (ekologisk hållbarhet)”* och *“Folkhälsoprogram 2020 (social hållbarhet)”*. Det finns dock ingen tydlig koppling mellan planen och dessa program av betydelse för hållbar utveckling. Eftersom

planen gäller över en lång tid framöver är det viktigt att det finns klara riktlinjer eller rekommendationer så att den framtida tolkningen av övervägandena följer planens intentioner.

Vi föreslår att planens övergripande riktlinjer för hur målkonflikter ska hanteras preciseras på områdesnivå så att det vid detaljplanläggning, bygglov med mera går att förstå eventuella konflikter och rimligheten i det ställningstagande som markanvändningskartan representerar.

Tiskenleden

Konsekvenserna av en eventuell framtida utbyggnad av Tiskenleden behöver studeras på nytt. En ny väg kommer att generera miljökostnader i form av mer trafik. Vi föreslog i vår förra remissvar att vägreservatet skulle slopas. Den stora nackdelen med att behålla Tiskenledsreservatet är att detta hindrar byggandet av bostäder i ett centralt läge. Många saker har förändrats sedan Tiskenleden lanserades för 24 år sedan. Det handlar inte bara om vem som ska betala utan också om hur man ser på möjligheten att gå ner i Tiskens sediment, trafikvolym, buller till omgivningen och avgasnormer, den samhällsekonomiska beräkningen, utvecklingen av nya transportlösningar etc.

Vi föreslår att det görs en formell bedömning om förslaget kan innebära en betydande påverkan på miljön följt av en utredning av vilka konsekvenser en utbyggnad av Tiskenleden skulle ge. En utredning ska också svara på konsekvenserna av att behålla vägreservatet.

Utvidga området för ny fördjupad översiktsplan runt stationen

Vi ser att kommunen avser att göra fördjupade utredningar för Korsnäsvägen och området runt Tisken. Det är bra, men vi anser att områdena behöver knytas ihop i en sammanhållen utredningsprocess som omfattar Korsnäsvägen, järnvägen och Strandvägen bort mot Norelius väg och vägkorridoren mot Origorondellen, Tiskens stränder, västra sidan av Kvarnberget och vägreservatet för Tiskenleden för att på allvar kunna utveckla bostadsförsörjningen på ett klimatmässigt gynnsamt sätt. Det är både lämpligt och logiskt att en förnyad utredning av Tiskenleden tas med i de fördjupade utredningar som ska utföras när de gäller Tiskenområdet, Korsnäsvägen med fler uppräknade områden. Vi föreslår att ni läser om vårt remissvar i de delar som behandlar Tiskenleden och Korsnäsvägen. (Bilagorna 4 och 6 i tidigare remissomgång).

Vi föreslår att man utvidgar området för ny fördjupad översiktsplan runt stationen enligt ovan.

Områden föreslagna för exploatering

Det utställda förslaget innehåller flera positiva ställningstaganden. Det är till exempel bra att det föreslagna bostadsområdet söder om Källviken får anstå tills mer centrumnära platser är bebyggda. Vidare att det finns en ambition att inte bygga i gröna värdekärnor, exempelvis att området norr om Hälsingberg inte längre är aktuellt. Vidare att markanvändningskartan inte markerar de små oexploaterade, i stadslandskapet insprängda ytorna, som platser för nya bostäder. Det är mindre bra att det föreslagna bostadsområde väster om Vällan, som av många remissinstanser getts omfattande kritik, trots allt finns kvar och lämnas för vidare utredning. Det borde helt tas bort av anförda hållbarhetsskäl för tätortens utveckling. Likaså är det angeläget att närbeläget förslag till verksamhetsområde helt slopas. Det är vidare olämpligt att det för framtiden strukturellt olämpliga verksamhetsområdet vid avfarten från europaväg 16 till länsväg 850 mot Svärdsjö finns kvar. Vi har också gett stark kritik mot bebyggande av Simonsberget innan järnvägssträckningen är utklarad. Kritiken gäller att man föreslår att bygga villor och radhus. En pendeltågsstation vid Källviken kräver ett betydligt högre

exploateringstal. Dessutom anser vi att topografin på platsen är olämplig för den typ av bebyggelse som föreslås. Byggande av villor i perifera områden ger dessutom upphov till ökade trafikmängder och störningar efter vägen.

Vi föreslår att bostadsområde väster om Vällan, verksamhetsområdet väster om Vällan samt verksamhetsområdet vid avfarten från europaväg 16 till länsväg 850 avförs helt från fortsatta planer för exploatering. Vidare att föreslaget bostadsområde vid Simonsberget inriktas mot flerbostadshus och exploateringen anstår till dess att järnvägsfrågan klarnat.

Grönska och vatten

Precis som i tidigare version av planen anser vi att det är otydligt vad kommunen vill göra med de olika grön/naturområdena och hur man vill bevara eller utveckla de ekosystemtjänster som redovisas. Hur avser man att förbättra tillgången till grönområden där det saknas idag?

I planen redovisas riktvärden för tillgång till park, grön- och naturområden med precisa avstånd mellan bostäder och grönområden. Här anser vi att man borde ange mer i detalj vad som menas med ”större natur-, rekreations- och friluftsområden”.

Vi föreslår att man preciserar vad som menas med ett större natur-, rekreations- eller friluftsområde.

Biltrafik har flera effekter än på klimat och luftkvalitet

Bland remissvaren från tidigare version av planen finns remissvar som ifrågasätter värdet av att ”kraftigt minska biltrafiken” i en tid när elbilen är på frammarsch. Fördelarna med att överföra resor från bil till gång, cykel och kollektivtrafik stannar dock inte vid enbart effekter på koldioxid och lokala luftföroreningen. Vi stödjer kommunens utgångspunkt om att minska biltrafiken då det skulle ge positiva effekter på folkhälsan genom ökad fysisk aktivitet, det skulle minska den totala energi- resursanvändningen, ge minskat buller, mindre trängsel och tryggare trafikmiljöer, mer attraktiva stadsmiljöer och minskad social exkludering.

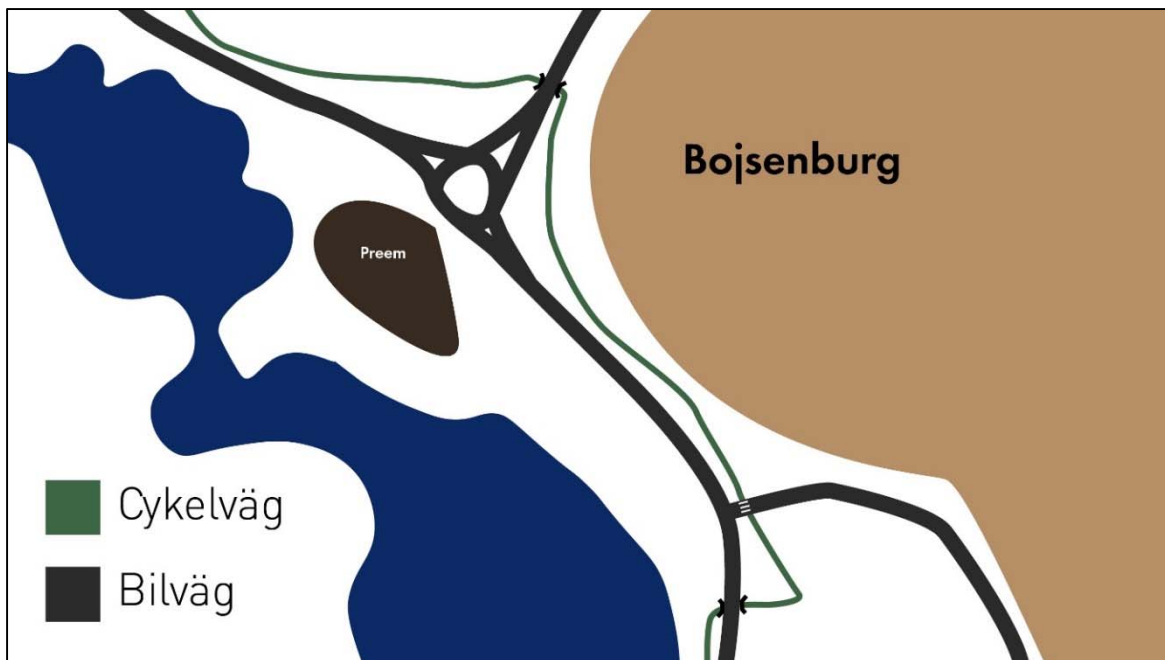
Vi föreslår att de positiva ekonomiska, sociala och hälsomässiga effekterna av minskad biltrafik beskrivs mer utförligt i planen.

Genomför cykelplanen

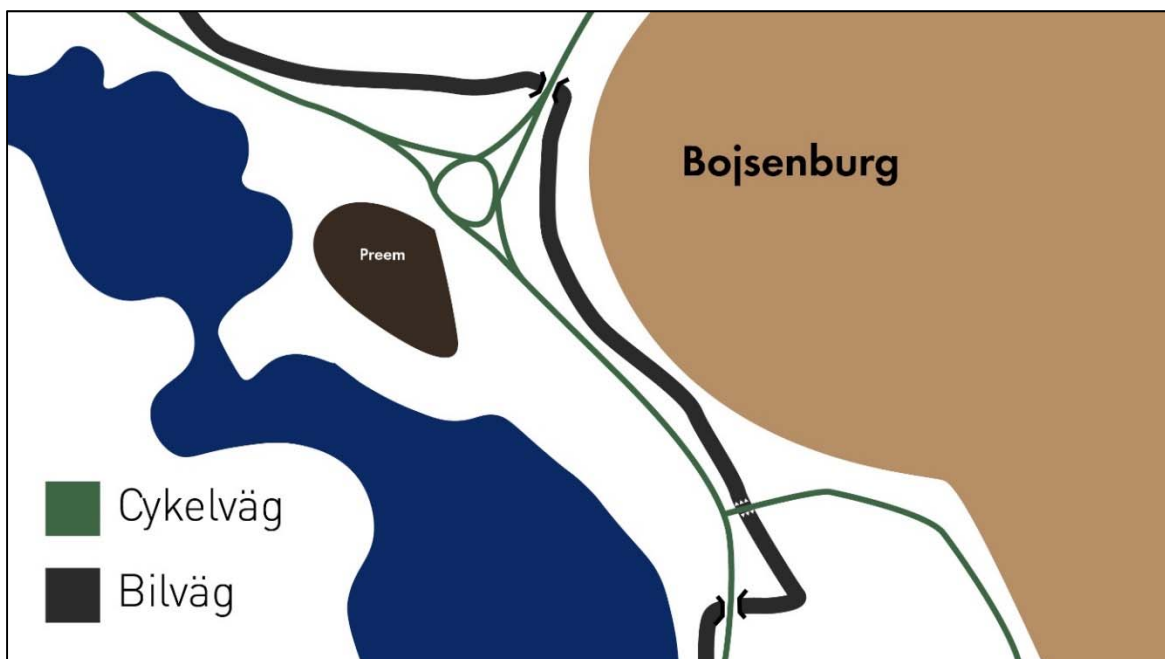
Naturskyddsföreningen vill betona hur viktigt det är att cykelplanen genomförs i den takt som föreslås i planen, d.v.s. så att den blir fullt genomförd till 2030.

På nästa sida följer ett litet tankeexperiment som visar hur lågt prioriterade cykel- och gångvägar i praktiken är jämfört med bilvägar. Vi har valt rondellen mellan brandstationen och Preem som exempel. Figur 1 är läget idag. Cyklister tar en tydligt längre väg och får sicksacka från sida till sida, vänta vid övergångsställen och cykla under bilvägen. I figur 2 får bilen ta omvägen. Det finns alltså mycket kvar att göra för att prioritera det hållbara resandet och de oskyddade trafikanterna. Det krävs nytänkande och kreativa idéer på en helt ny nivå.

Vi föreslår att kommunen i den fysiska planeringen på allvar börjar prioritera gång- och cykeltrafiken, bl.a. genom att genomföra cykelplanen.



Figur 1. Nuvarande trafiklösning där biltrafiken har gen sträckning medan cykeltrafikanten tvingas till omvägar, höjdskillnader där GC-vägen går i tunnlar samt får lämna företräde.



Figur 2. Samma trafiklösning som i figur 1 men där cykeltrafiken har gen sträckning, undviker höjdskillnader och slipper lämna företräde.

Naturskyddsföreningen i Falun 2018-03-23

Christine Riedwyl
Ordförande

Anna-Karin Axellie
Styrelseledamot

Kontaktperson: Anders Gottberg, andersgottberg@gmail.com