

Miljö- och Bygghkontoret,
Box 303,
793 27 Leksand

Leksands Noret Centrumutveckling – rapport för samråd 2010-01-26

Ullvi by vill framföra följande synpunkter och förslag.

Sammanfattning

Inledningen

Övriga byar utanför Noret borde, liksom Norets byalag, haft representation i referensgruppen eftersom det i vissa avseende har stor betydelse för byarna utanför centrum hur centrum planeras och utformas.

Parkering

Eftersom ca 90 % av invånarna i kommunen bor utanför gångavstånd för att handla i Leksands Norets centrum, är tillgång till parkeringsplatser i närhet till butikerna av avgörande betydelse. Med tanke på det bristfälliga underlaget i utredningen vad gäller tillgång till och utnyttjande av p-platser idag, måste en mer seriös utredning presenteras i den delen.

Busshållplatser

Vi föreslår en förenklad och enhetlig bussrutt i centrala Noret med gemensamma hållplatser. Den innefattar även ett nytt attraktivt hållplatsområde på Torget, där samtliga busslinjer utgår ifrån resp. inkommer till.

Leksandsvägen

Vi avvisar tanken på att leda trafiken runt via Sparbanksgatan då det kommer att skapa trafik- och miljömässiga problem. Vi anser att trafiken kan fortsätta att gå på Leksandsvägen då vi inte upplevt några svårigheter att p.g.a. biltrafiken röra sig tryggt och fritt mellan de olika delarna i centrala Noret. Vi tillstyrker en hastighetssänkning till 30 eller 40 km/tim.

Nytt centrumstråk och ny ICA-tomt

Vi är positiva till en upprustning av Torget, mellan Mårtas och Torgkiosken i den mån det kan ske utan att man tappar för många p-platser.

Vi är tveksamma inför idéerna att omplanera Konsumparkeringen på det sätt som redovisas, dels p. g. a. bortfall av p-platser, dels då den föreslagna utformningen utan intern förbindelse mellan olika delar av parkeringen sannolikt leder till ökad trafik på omgivande gator.

Vi är positiva till åtgärder som kan aktivera Hantverkargatan, Z-torget och borte delen av Norsgatan.

Vi ifrågasätter det föreslagna läget för en ny ICA-hall dels därför att den enligt planförslaget skulle kräva ett parkeringsgarage, dels förefaller det oss bättre med ett läge i kvarteret Snekanen med entré från Hantverkargatan samt parkeringsytor tillgängliga direkt från Stationsgatan, helst med entré också från Stationsgatan.

Stationsgatan och resecentrum

En förtätning med lokaler för handel och verksamheter i anslutning till kvarteret Snekanen och Stationsgatan skulle kunna bidra till att bättre integrera resecentrum med befintligt affärscentrum.

Därmed skulle kvarteret Grönstedt kunna utnyttjas för önskade centralt belägna bostäder, med ett ur trafiksynpunkt mindre utsatt läge än utmed Stationsgatan.

Vi tycker att längan med service- och hygienutrymmen som Resecentrum har försetts med givits en olycklig placering mitt för stationshusets entré i fonden av Villagatan.

Kajenområdet

Vi saknar en diskussion om Kajens betydelse som attraktiv besöksplats och hade gärna sett förslag på en bättre sammanlänkning mellan centrum och Kajen.

Sågmyravägens anslutning till Noret

Vi passar på att kommentera det förslag som finns på att ändra anslutning av Sågmyravägen till Noret. Vi tycker att man bör undvika att blanda trafiken till och från byarna i öster med trafiken på Rv 70.

Vi tycker det skulle vara säkrare, enklare och ur flera synpunkter fördelaktigare att förlägga anslutningsvägen emellan Rv 70 och järnvägen alternativt förordar vi en viadukt under järnvägen med anslutning till korsningen Faluvägen-Stationsgatan, som medför en naturligare och kortare anslutning till centrum.

Övrigt

De viktiga resonemangen om Leksand Norets bebyggelsemiljö, park- och markplanering skulle ha varit enklare att diskutera om de uttryckts lite mer koncentrerat och lättillgängligt.

Mera ingående redovisning av våra synpunkter och förslag

Centrumutvecklingsplanen är framtagen med syfte att ”utveckla och stärka Leksands Norets roll som ett aktivt levande centrum i tätorten, i kommunen och regionen”. Bakgrunden är

främst en oro för en vikande utveckling och stagnation, bl a till följd av en ökad konkurrens från Hjultorget, Kupolen i Borlänge m fl etableringar som vuxit kraftigt under de senaste åren. Denna utveckling har redan resulterat i ett ökat antal tomma butikslokaler.

Sedan Centrumutvecklingsplanen presenterats i januari har det tillkommit förslag som är relevanta att kommentera i detta sammanhang. Det gäller dels ändrad anknäytning av Sågmyravägen till Noret, dels frågan om skärpta parkeringsbestämmelser i Noret, dels förslag på sänkt hastighetsgräns i Noret. Vi har valt att kommentera även dessa frågor här.

Vi vill till att börja med kritisera den inledande förankringsprocessen. I förslagets inledning sägs att arbetet har förankrats i en referensgrupp där bl. a. Norets byalag ingått. Norets by utgör ju endast **en** av alla Leksands ca 100 byar. Hur centrum planeras och utformas har i vissa avseende den allra största betydelse för byarna utanför centrum, som framgår av synpunkterna och förslagen nedan. Övriga Leksandsbyar borde därför ha varit representerade i referensgruppen.

Parkering

I förhållande både till sin geografiska storlek och till sitt totala invånarantal är Leksands Noret en liten tätort. Endast ca 1/10 av kommunens invånare bor i Noret, med rimligt gångavstånd till butikerna i centrum. Övriga ca 90 % bor spridda i alla Leksands byar med ofta begränsade möjligheter till kollektiv kommunikation. Detta gör att en mycket stor majoritet av de kunder som skall försörja och försörjas av Norets butiker är bilburna även om vi tar hänsyn till att det finns ett bra affärsutbud i Insjön (där ca 16 % av invånarna bor). God tillgång till välordnade parkeringsplatser i närhet till butiker är därför av avgörande betydelse både i Noret och vid Hjultorget i Insjön både för kunderna och för affärsidkarna med tanke bl a på att de vardagliga inköpen till stor del innebär att bära tunga matkassar från butikerna.

I planutredningen (sid 5) sägs: ”Tillgängligheten för bilburna är till vardags god på Noret och är en viktig faktor för att behålla kundunderlaget. Här finns ett stort utbud av parkeringsplatser. Beläggningen bedöms normalt som mycket låg. Under icke turistsäsong eller evenemang överskrider beläggningen aldrig 60%”.

Vi ställer oss **mycket** frågande inför detta lakoniska konstaterande. Har utredarna räknat in alla Norets p-platser, inklusive de mellan biblioteket och kyrkan? Är de angivna 60% någon form av dygnsmedelvärde? Av artikel i Falu Kuriren den 18 mars framgår att underlaget i förslaget för hur folk parkerar är flera år gammalt. Den senaste utredningen handlar dessutom om parkeringen de kvällar det är hockey och är från år 2004 och inte om dagparkeringen som är relevant i detta sammanhang.

Vår upplevelse och erfarenhet är, tvärtemot utredningens påstående, det motsatta. Vid de tidpunkter då flertalet av kunderna söker sig in till Leksand d.v.s. på eftermiddagarna och i synnerhet på fredagar och lördagar, är det ofta svårt att finna en p-plats, detta oavsett årstid. Sommartid gäller detta förhållande oavsett veckodag. Vi tror att detta har en menlig påverkan på Norets framtid som handelscentrum. Vi ifrågasätter i detta sammanhang också att de få parkeringsplatserna som finns vid Z-torget under just turistsäsongen decimeras till 3 platser; en uppfattning som vi delar med affärsidkare runt Z-torget.

Centrumutvecklingsförslaget innebär en kraftig reduktion av antalet parkeringsplatser jämfört med idag på Torget och på Konsumparkeringen såvitt framgår av skisser i förslaget. Detta föreslås utan någon redovisning av vare sig befintligt antal platser idag eller föreslagen reduktion. Om det, som utredningen säger på sid 12, ”ska upplevas lika lätt att hitta en parkeringsplats i Noret som vid Hjultorget”, krävs en avsevärt mer ingående redovisning än den som ges i planförslaget annars är det väldigt svårt att bedöma hur det skulle bli!

I Falu Kuriren den 15 mars redovisas det ett par förslag som rör parkering på Noret. Det finns dels planer på att införa parkeringsvakter året om, dels höjda p-böter. De problem som åberopas med vild parkering som att stå för nära övergångsställe och på trottoarer gäller såvitt vi förstår inte bara hockeykvällar. De kan därför sägas vara ett symptom på att det inte alls finns den goda tillgång till p-platser som det sägs i utredningen.

Det förslag till sänkt hastighetsgräns till 40 km i timmen i Noret som redovisas i Falu Kuriren den 23 mars ställer vi oss helt bakom. Vårt förslag var annars att sänka farten till 30 km i timmen på Leksandsvägen, delen Villagatan-brofästet, men vi köper Niclas Camarstrands argument för 40 km i timmen och det för hela Noret.

Busshållplatser

Om det ska upplevas som gångbart alternativ att utnyttja bussen för att handla i Noret är det av avgörande betydelse att det finns attraktiva busshållplatser nära butikerna; annars väljs det alternativet bort. Vem vill släpa tunga matkassar flera kvarter till en busshållplats?! Det är därför i och för sig bra med de föreslagna nya busshållplatserna vid kommunkontoret.

En mycket bättre lösning, som dessutom skulle innebära ett helhetsgrepp på busstrafiken i centrala Noret, är dock att skapa ett enhetligt busstrafikflöde med gemensamma, centralt placerade, hållplatser separerade från övrig trafik där det är möjligt.

Enligt vårt förslag går all busstrafik i endast en bestämd dubbelriktad rutt, med fyra gemensamma hållplatser för alla linjer, inne i centrala Noret. Detta har flera fördelar både för passagerare och miljön!

Vårt förslag innebär att man skapar ett attraktivt, parkliknande hållplatsområde med kiosker på den del av Torget, som i förslaget ligger närmast Mårtas, Nordea och bort till Länsförsäkringar (gamla Posten). Detta område ska naturligtvis endast vara tillåtet, och tillgängligt, för bussar genom avskärmade spårviddshinder. Hållplatsområdet ska ta emot bussar från båda hållen.

Av dessa skäl ifrågasätter vi därför lämpligheten att leda alla trafik den vägen.

Finns det inte också risk för att butiker och andra lokaler utmed dessa gator därmed skärs av från det attraktiva centrum, planförslaget vill skapa?

Erfarenheterna som gångtrafikanter i Noret är idag enbart goda vad gäller att förflytta sig över Leksandsvägen. Bilisterna är, tycker vi, mycket duktiga på att stanna och släppa över fotgängare från "Mårtassidan" till "Konsumsidan" på de sju övergångsställena som finns vid alla naturliga stråk mellan de båda delarna på den relativt korta delen av Leksandsvägen från Carl Olssons hörna till Villagatan. Några svårigheter att p.g.a. biltrafiken röra sig tryggt och fritt mellan de olika delarna i centrala Noret har vi alltså inte upplevt. Vi anser därför att trafiken fortsatt kan gå på Leksandsvägen genom centrum.

Nytt centrumstråk och ny ICA-tomt

Planförslaget har en uttalad ambition att skapa ett attraktivt stråk mellan Torget och resecentrum, via en slingrig väg som utgörs av del av Leksandsvägen, en delvis omplanerad Konsumparkering i kvarteret Köpmannen, Hantverkargatan, kvarteret Grönstedt (med Allans sport och p-ytan öster om denna butik) samt kvarteret Snekanten utmed Stationsgatan.

Vi är positiva till en upprustning av Torget, mellan Mårtas och Torgkiosken, även om denna sker till priset av en (måttlig) reduktion av p-platser. Helst bör dock denna kompenseras med andra p-platser i närområdet.

Vi är tveksamma inför idéerna att omplanera Konsumparkeringen på det sätt som redovisas, dels p.g.a. bortfall av p-platser, dels då den föreslagna utformningen utan intern förbindelse mellan olika delar av parkeringen sannolikt leder till ökad trafik på omgivande gator, Faluvägen och Leksandsvägen.

Vi är positiva till åtgärder som kan aktivera Hantverkargatan, Z-torget och borte delen av Norsgatan.

Vi ifrågasätter det föreslagna läget för en ny ICA-hall främst därför att den enligt planförslaget skulle kräva ett parkeringsgarage. Vi tror inte denna lösning är ett gångbart alternativ i Leksand. Om nu ICA skall omlokaliseras förefaller det oss bättre att undersöka ett läge i kvarteret Snekanten med entré från Hantverkargatan samt parkeringsytor tillgängliga direkt från Stationsgatan. Ännu bättre vore om denna hall även kunde ges en entré också från Stationsgatan.

Stationsgatan och resecentrum

Till följd av närheten till järnväg och trafik på såväl Rv 70 som Stationsgatan är det kanske mindre lämpligt med bostäder utmed Stationsgatan. En förtätning med lokaler för handel och verksamheter skulle däremot kunna bidra till att bättre integrera resecentrum med befintligt affärscentrum.

Därmed skulle kvarteret Grönstedt kunna utnyttjas för önskade centralt belägna bostäder med lugnare läge än utmed Stationsgatan.

Resecentrum har försetts med en länga med service- och hygienutrymmen som givits en olycklig placering mitt för stationshusets entré i fonden av Villagatan. Den särskilda utredning som skall genomföras bör föreslå en mer tilltalande lösning.

Kajenområdet

Av **detaljplan för Kajen** framgår att den planens syfte är att göra Kajen-området till en attraktiv besöksplats. I det föreliggande förslaget saknar vi en diskussion om Kajens betydelse. Norsgatan saknar tydliga öppningar mot älven och kajenområdet får därför, enligt vår mening, ingen förutsättning att bli en del av ortens nya centrum. Det finns ju en tydlig ambition i förslaget, att Leksand även framledes ska attrahera turister och dagens turister uppskattar att befinna sig vid vatten. Restauranger och turistbåtar, som finns där idag, skulle troligen tjäna på att det finns välplanerade stråk även för fotgängare i detta område, som har så stor potential. Centrumutvecklingsplanen borde därför på ett tydligare sätt ta tillvara att Leksand är centrum vid Siljans utlopp genom en bättre sammanlänkning mellan centrum och Kajen.

Sågmyravägens anslutning till Noret

Vi vill också passa på att kommentera det förslag som finns på att ändra anslutning av Sågmyravägen till Noret. Trafiken måste idag passera över järnvägen och det blir många gånger köer vid bomfällningar (som i framtiden med en tänkt tätare trafik kommer att bli fler). Förslaget som vi förstått det är att istället utnyttja den befintliga räddningsvägen, som går på det gamla stickspåret till Norsbro och sedan fortsätta på Limsjösidan av Rv 70 på en nyanlagd väg, som skulle länkas till en ny rondell på Rv 70 vid Statoil. Den vägdragningen skulle innebära dels en utfyllnad av vägbank i Limsjöns kant, dels uppsättning av en avskärmning mellan riksvägen och den nya vägen för att undvika ömsesidig störning från trafiken på resp. väg.

Här måste man tänka till så att man inte hamnar ur askan i elden; d.v.s. att man bara byter en propp mot en annan! Om trafiken till och från byarna ska korsa riksvägen innebär det ju en stor risk för köbildning för trafiken genom den tänkta rondellen, både för trafiken på riksvägen och till och från byarna p.g.a. företrädesreglerna i rondellen!

Vi tycker att man bör undvika att blanda trafiken till och från byarna i öster med trafiken på Rv 70 i en rondell vid Statoil som skulle innebära att trafiken till och från byarna både skulle störa och störas av förbifartstrafiken på riksvägen. Dessutom skulle den dragningen naturligtvis medföra ytterligare störning för vandringsleden och kanske djurlivet på och vid Limsjön utmed den delen av sjön. Vi har tittat på andra alternativa sträckningar och en annan anslutning Leksandsvägen vid Statoilmacken.

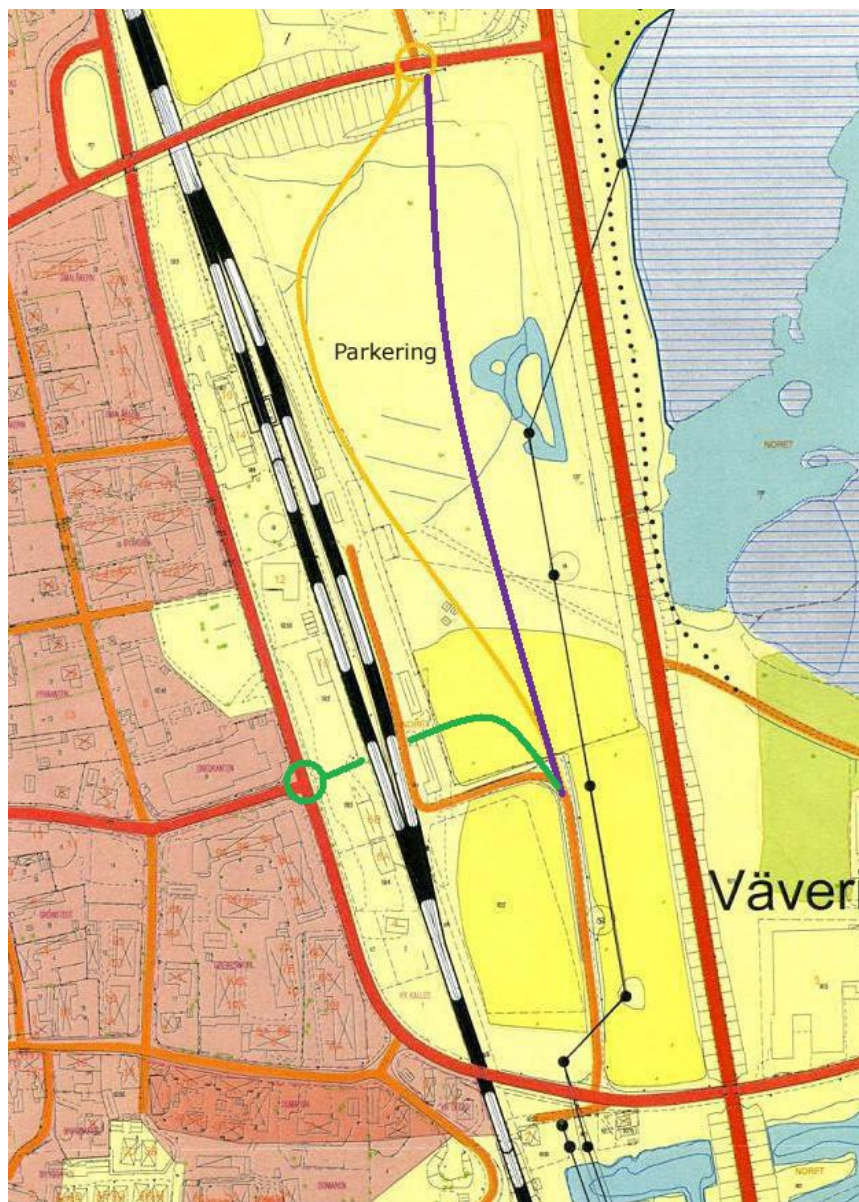
Vi tycker det skulle vara säkrare, enklare och ur flera synpunkter fördelaktigare att förlägga anslutningsvägen mellan Rv 70 och järnvägen, från en anslutningspunkt mellan underfarten och järnvägsövergången fram till en punkt på Leksandsvägen mittför Statoilinfarten. Vi har tittat på två alternativa sträckningar; den ena mera rakt på anslutningen vid Statoil, den andra

skulle tangera järnvägsstationen och därmed förkorta vägen till stationen och resecentrum från byarna. Även P-platser kunde anläggas på östra sidan av spårområdet.

Vi har också tittat på möjligheten ansluta Sågmyravägen till centrum vid Faluvägen- Stationsgatan via en underfart. Trafiken från Sågmyrahållet skulle då inte belasta vare sig Rv 70, Leksandsvägen från Statoil eller korsningen vid Villagatan. Vi inser dock att det inte är möjligt att få plats med ramper som skulle tillåta underfart för höga fordon (4,7 m), möjligen personbilar (3 m).

Vi visar nedan de alternativa dragningar (gul, violett resp. grön) som vi diskuterat.

En reflektion i sammanhanget är att när nu räddningstjänst och ambulans har en alternativ väg att tillgå via det gamla industrispåret till Norsbro, kanske övrig trafik får finna sig att vänta några minuter vid bomfällning.



Övrigt

Vi uppskattar den omsorg som planen uttrycker i sina resonemang om Leksand Norets bebyggelsemiljö, park- och markplanering mm. Det skulle dock vara enklare att diskutera dessa om de uttrycktes lite mer koncentrerat och lättillgängligt.

För Ullvi byalag

Ulf Sundén
Ordförande