



Leksands Noret
Centrumutveckling
Rapport för samråd
2010-01-26

INNEHÅLL	sid nr
1. UPPDRAGET	3
2. NORET IDAG	3
3. ANALYS AV FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR CENTRUMUTVECKLINGEN	4
3.1 Trafik –behov av tillgänglighet och samspel trafik-gående	6
3.2 Den yttre miljön- en styrka men i behov av upprustning och förnyelse	7
3.3 Bebyggelse- handel och boende i kombination kan skapa ett hållbart centrum	9
4. EN STRATEGI FÖR UTVECKLING	12
5. FÖRSLAG TILL CENTRUMUTVECKLING	
5.1 Trafik	14
5.2- Det gemensamma offentliga rummet	17
5.3 Bebyggelse, handel och boende	20
6. PRIORITERADE DELOMRÅDEN	23
7. TILLGÄNGLIGHET	34
8. SÄRSKILD STUDIE AV ICA-LOKALISERING	35
9. PRIORITERADE KOSTNADER	35
10. KÄLLOR	36
11. BILAGOR	36

1. UPPDRAGET

Uppdraget har omfattat att ta fram idéer och förslag för att utveckla och stärka Leksands Norets roll som ett aktivt levande centrum i tätorten, i kommunen och regionen.

Omfattningen av uppdraget baseras på en kommunal problemformulering som omfattar handel och verksamheter, trafik och det offentliga rummet, bebyggelse och boende mm.

En viktig del av uppdraget är att prioritera och förankra idéer såväl i den kommunala förvaltningen som hos olika intressentgrupper, fastighetsägare, handel m fl. Vikt har lagts på en diskussion om Leksands Norets varumärke och vilken målbild som planering och åtgärder ska ta sikte mot.

Arbetet har genomförts i en mindre styrgrupp med miljö- och byggchef Åke Sjöberg, stadsarkitekt Tommy Ek, bitr. stadsarkitekt Anna Ograhn, planingenjör Malin Bengtsson. Arbetet har löpande diskuterats vid möten i styrgruppen och förankrats i referensgruppen som består av politiker, kommunala tjänstemän, köpmannaföreningen, företagarföreningen, fastighetsägare, Norets byalag med flera samt redovisats i plankommittéen. Två s.k. stadsvandringar på Noret har genomförts med medverkan från tjänstemän och nämndrepresentanter, Norets Byalag, särskilt kallade personer, fastighetsägare, köpmannaföreningen m fl.

Under arbetet har även en genomförd studieresa till Örebro för att studera trafiklösningar med inriktning mot oskyddade trafikanter och till Nora för att studera goda exempel på småskaliga levande miljöer. I resan deltog styrgruppen och delar av referensgruppen.

Konsultgruppens huvudansvariga har varit Peder Melin samordning och stadsmiljö/grönstruktur, Kristina Knutsson trafikplanering från Ramböll samt arkitekt Kurt Axelsson Mondo arkitekter bebyggelse och fördjupad utredning angående en ny lokalisering för ICA inom Noret. Carin Öman har varit medverkande landskapsarkitekt under arbetet med bland annat lay-out av rapporten.

2. NORET IDAG

Leksand som varumärke är etablerat. Detta byggs upp av de symboler som bland annat midsommarfirandet, ett öppet leende landskap med byar och fäbodalar formar och som ingår i den turistiska Sverigebilden. I Dalarna är Leksand ett klassiskt mål för en stor mängd turister under semesterperioden.



T.v. Hantverkaregatan på Noret har hus och gator med behagliga proportioner



T.h. Norsgatan -en småstadsmiljö som skapar trivsel

En av Leksands Norets stora kvaliteter som tätort är den måttfulla skalan där gaturum och hushöjder har behagliga och fattbara proportioner. Det lokala gatunätet har variationer och mått som har en historia och är framväxt under lång tid präglad av lokala förhållanden där gaturum och bebyggelse naturligt hör ihop. Detta uppfattas som en genuin och äkta miljö som förmedlar trivsel och trygghet. Varumärket stöds av dessa faktorer som är viktiga att vara medveten om i utvecklingen av centrum för såväl handel, boende, arbete, turism mm. Att marknadsföra Leksands Noret som en "genuin småstad" med gata, hus, kvarter och människan i centrum, kan därför utgöra en bärande del av varumärket.

Inom Noret finns idag behov av utveckling och förnyelse. Det beror bland annat på att delar av handeln på Noret förlorar kundunderlag i konkurrens med externa handelsetableringar inom regionen. Detta märks på att affärslokaler står tomma, den fysiska miljön är i behov av upprustning och att centrum upplevs otidligt som handelsområde. Kontakten mellan Torget-Konsum-Norsgatan behöver stärkas och få en bättre koncentration och "puls" för att bli mer attraktivt. Detta har även tidigare

3.1 Trafik –behov av tillgänglighet och samspel trafik-gående

Trafikanalys- sammanfattning

- behov av att prioritera oskyddade trafikanter i handelstråken i centrum
- ökad tröghet för genomfartstrafiken kan förbättra trafiksäkerheten
- alternativa infartsvägar till centrum studeras
- behov att stärka kopplingen mellan centumparkeringar och gångstråk
- hållplatser för kollektivtrafik i centrum kan ge ökad tillgänglighet för ej bilburna

Från väg 70 matas trafiken till Leksands centrum via två infarter, den södra vid Moskogen resp. den norra vid Statoilmacken. Genom centrala Leksand passerar också lokal genomfartstrafik bestående av boende omedelbart söder om älven som får en omväg när de skall ut på väg 70 för att resa norr ut.

Tillgängligheten för bilburna är till vardags god på Noret och är en viktig faktor för att behålla kundunderlaget. Här finns stort utbud av parkeringsplatser. Beläggningen bedöms normalt som mycket låg. Under icke turistsäsong eller evenemang överskrider beläggningen aldrig 60 %. Prioritering av biltrafiken via Leksandsvägen är en naturlig kvarleva sedan stråket var den enda passagen för all trafik förbi Leksand. Detta skapar problem för bilisterna att tolka vem som har företräde Korsningen Leksandsvägen – Norsgatan. Utformning av platsen norr om brofästet antyder att biltrafikens huvudstråk böjer av vidare Norsgatan mot väster medan en stor del av flödet ansluter till eller från Leksandsvägen.

För oskyddade trafikanter är tillgängligheten i centrum begränsad på grund av att biltrafiken via Torget skär rakt igenom fotgängarstråken och medför risker framför allt i korsningarna Leksandsvägen – Faluvägen och Leksandsvägen - Norsgatan. Det stora trafikflödet och den höga tillåtna hastighet 50 km/tim medför att fotgängare och cyklister underordnas biltrafiken när de vistas i centrum.

Cyklisterna har smala enkelriktade cykelbanor bl.a. utmed Leksandsvägen och i korsningarna ges mycket litet stöd åt cyklisterna. Fotgängare har gångbanor utmed flertalet gator och målade övergångsställen. Ingen hastighetsdämpning förekommer i de oskyddade trafikanternas passagepunkter.



T.v. Leksandsvägens södra del- alla ska ha plats men i lugnt tempo.



T.h. Sparbanksgatan föreslås utgöra genomgående trafikstråk genom centrum

Kollektivtrafikens funktion som skolskjutsar upplevs som den dominerande uppgiften. Bussarna trafikerar Norets yttre gator och upplevs som undanskuffad då det saknas central hållplats vid torget.

För att hävda en tilltalande miljö på det centrala Noret bör utformningen av gaturummen i området närmast torget prioritera de oskyddade trafikanterna. Fotgängare ska lätt kunna röra sig längs och tvärs gatorna. Bilarnas hastighet skall vara låg och bilister och fotgängare samspela i gaturummen.

Från väg 70 matas trafiken till centrum via två infarter, den södra vid Moskogen resp. den norra vid Statoilmacken. Genom centrala Leksand passerar också lokal genomfartstrafik som via väg 70 skulle kunna avlasta Leksands centrum. Undantag gäller för boende omedelbart söder om älven som får en omväg när de skall ut på väg 70 för att resa norr ut. Väg 70's funktion som förbifart bör förstärkas och uppgiften att avlasta Leksandsvägen tydligare hänvisningsskyltas. Leksandsvägen bör utformas så att den annonserar att genomfartstrafik avvisas, att biltrafiken är underordnad och att hastigheten skall

vara låg. Trafik i centrum förutsätts ha mål där och söka parkeringsmöjlighet nära handels- och serviceutbudet.

För att avlasta centrum och prioritera en bra miljö för fotgängare skulle trafik från norra infarten och även från Siljansvägen kunna ledas ner till Stationsgatan via anslutningsvägen vid järnvägsbron vid norra infarten. Faluvägen är sedan från Stationsgatan den naturliga anslutningen in mot centralt belägna parkeringar. Trafik från öster, Tibbleområdet och Falun, kan liksom idag ansluta direkt till Stationsgatan även om plankorsningen med järnvägen tidvis försämrar framkomligheten. En planskild passage bör på sikt anordna.

Den lokala trafik som passerar Leksands centrala delar bör från bron i söder ledas via Norsgatan, vidare Sparbanksgatan, förbi Torget, via Bygatan till Leksandsvägen och vidare mot norr. Samma stråk skall gälla för trafik i sydlig riktning. Möjlighet att välja Leksandsvägen på hela sträckan mellan Torget och Norsgatan skall finnas men med en utformning som medger begränsad framkomlighet för biltrafiken med prioritet för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter.

3.2 -den yttre miljön en styrka men i behov av upprustning och förnyelse

Analys yttre miljön - sammanfattning:

- struktur och kontinuitet för Norets gångstråk är inte tydlig och sammanhållen
- brister i den fysiska miljöns tillgänglighet
- markbeläggningar och markutrustning är slitna och i behov av förnyelse
- belysningen är av ojämn kvalitet och har varierande standard på armaturer
- trädplanteringar saknas för att stärka rumslighet och struktur

Med den yttre miljön avses här de platser och ytor i centrum som är tillgängliga för allmänheten. Det kan alltså vara kommunal gatu- och parkmark eller tillgänglig kvartersmark för parkeringar eller gångstråk. Ytor avsedda för fordonstrafik är även behandlade under Kapitel 3.1 Trafik, men ingår även i denna analys avseende brister i gaturummens visuella kvaliteter och rumslighet.

Gator och parkeringar är en stor del av ytan i centrum där många gående korsar och rör sig över trafikytor. Det finns därför ett behov av att öka och samla ytor för gående till tydliga stråk i centrum. Det finns också behov av att nyansera och dela upp ytorna med olika beläggningsmaterial för att tydliggöra gåendes "revir".



T.v. En tilltalande vy –men är detta ett torg?



T.h. Variation, småskalighet och gröna inslag en småstadsmiljö att ta vara på

I analysen av den yttre miljön är följande faktorer av betydelse:

Strukturen

Den fysiska rumsliga strukturen i de offentliga rumsambanden som en del av tätortsmiljön. Detta påverkar tydlighet och orienterbarhet i centrum och försämras genom bristande samband och kontinuitet, genom avbrott, trånga passager eller barriärefekter.

Funktion, användning och tillgänglighet

Analys av konflikter mellan den yttre miljöns olika användare. Om rådande användning står i motsats till avsedd eller önskvärd användning. Om utformningen uppfyller användningens funktionskrav. Hur framkomligheten är i gaturummet och tillgängligheten till målpunkter och affärer.

Standard och slitage

Om standarden är i nivå med användningens behov. Om miljön är sliten och i behov av upprustning eller förnyelse.

Möblering, material och växtmaterial

Om markutrustningen (soffor, cykelställ mm) är relevant för platsen. Om materialvalen av ytskikt på mark är lämpliga. Om planteringar eller träd bidrar till att ge attraktivitet åt platsen.

Trivsel och trygghet

Den upplevda helhetsupplevelsen av platsen och som kan uttryckas med trivsel, trygghet, variation. Den sociala trivseltorn kan bygga på om platsen är befolkad och om byggnadernas väggar är "vänliga" dvs. har många fönster, olika butiker, skyltning, uteservering mm
Belysningen påverkar starkt känslan av trygghet efter skymningen men har även andra betydelser som möblerande fysiskt återkommande element som kan förstärka stråk.

Torget

Platsens tydliga avgränsning ger förutsättningar till ett öppet samlande stadsrum på Leksands Noret. Den befintliga användningen medför bristfälliga gångsamband till Torget och över själva torgytan. Dessa kommer att kunna åtgärdas om torgytan omdisponeras och trafiken runt Torget ges nya förutsättningar.

Parkeringsfunktionen dominerar och blockerar torgytan och bör bättre avvägas mot annan användning som ytor för salutorg, tillfälliga evenemang, festivaler, representativ samlingsplats eventuellt med konstnärlig utsmyckning och fungera som en självklar central social mötesplats på Noret med sittplatser m. m.



En naturlig diagonal passage över Torget försvåras av dagens utformning

Parkeringslösningen bör utformas som en integrerad del av hela torgmiljön som ska kunna utökas vid behov och användas till annan tillfällig verksamhet. I linje med en ökad användning av Torget ökar behovet av att här kunna placera en busshållplats. Torgets golv är av varierande ytskikt och slitaget och bör ersättas med en materialbehandling som utgör en gemensam nämnare för hela torgrummet. Vegetationen på torget motverkar idag sikt, orientering och öppenhet och ges en ny utformning som svarar mot detta.

Leksandsvägen

Den nuvarande genomfarten är med dagens funktion och utformning hårt trafikbelastad och utgör en barriär för att utveckla ett sammanhållet centrumstråk. Uppdelningen av gaturummet med refuger och träd försvårar väsentligt passagen för gående längs vissa delar. Anslutningarna mot Norsgatan resp. Faluvägen är två av de mest kritiska punkterna mellan fordonstrafik och gående. De behöver åtgärdas

för att stödja utvecklingen av ett samlat centrumstråk. Dagens funktion gata – gångbana bör nyanseras till gångfartsgata med bättre tillgänglighet och passagemöjlighet för gående. Det betyder förändring till varierat materialval, skalanpassad trafikskyltning och belysning.



T.v. I korsningen med Leksandsvägen behöver Norsgatans kontinuitet bli tydligare och säkrare för gående mot Kulturhuset och Kyrkan

T.h. Vid infarten till Konsumparkeringen finns skyltning och belysningsmaster kvar från den gamla landsvägsgenomfarten.

Konsumparkeringen

Denna yta inom kvarteret Köpmannen är en viktig länk i ett sammanhållet gångstråk i centrum. Dess läge i centrumstrukturen mellan Norgatans gågatudel och Torget innebär passage av många gående. Parkeringsfunktionen såsom den är utformad utgör därvid ett avbrott i ett önskat samband. Platsens läge och gångtrafik ger även förutsättningar att skapa en nod i gångvägsystemet i form av en mötesplats, ett minitorg, genom omdisponering av parkeringsplatser/gångytor. Då kan även tillgänglighet och exponering av butiksentréer förbättras.



T.v. Konsumparkeringens stora asfaltytor dominerar i ett viktigt stråk för gående genom centrum

T.h. Z-torget en fin plats i gågatusystemet men kanske lite övermöblerad

Norsgatan och Z-torget

Norsgatan är Norets självklara etablerade gågata öster om Leksandsvägen. Dess rumsliga rytm varierar längs gatan och ger inbyggda kvaliteter i skala och variation. Det finns inga direkta konflikter med trafiken förutom i korsningen med Leksandsvägen vid majstångsplatsen. Denna plats bör ges en tydligare identitet som uppehållsplats i kontrast till gatusträckningen. Inom gågatudelen finns problemen kopplade till behov av förnyelse av sliten markbeläggning, anpassning av skyltning, enhetlig belysning och bristande tillgänglighet. Flera viktiga butikers bottenplan ligger flera trappstegshöjder från gatuplanet. Z-torget utgör en naturlig avslutning av gågatudelen men bör ges en tydligare identitet.

3.3 Bebyggelse- handel och boende i kombination kan skapa ett hållbart centrum

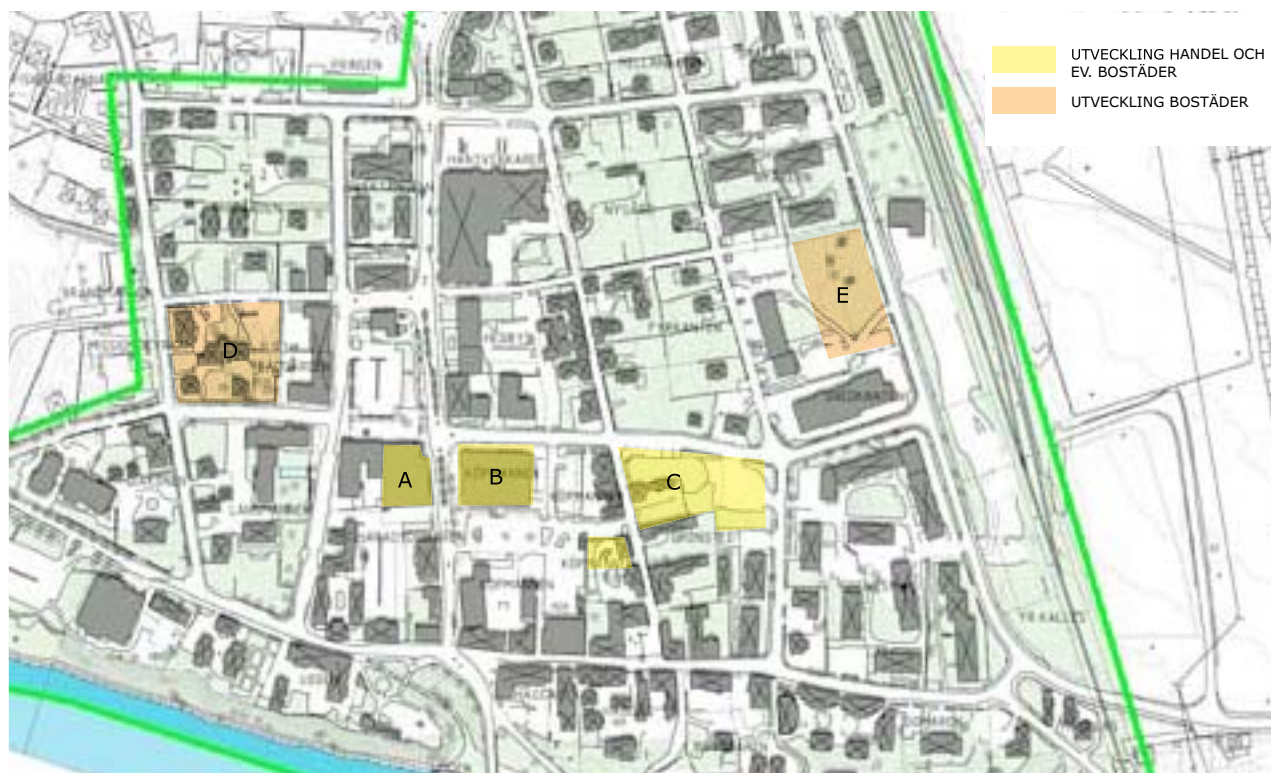
Analys av handel och boende - sammanfattning:

- Leksands Noret är en attraktiv "småstad", framvuxen under lång tid med en blandning av bostäder, handel, kontor, kultur, verksamheter mm som är den kvalitet som förstärker småstadskänslan (varumärket "Leksands Noret"). Detta är en kvalitet som bör vårdas och utvecklas.
- luckor förekommer i vissa kvarter, i huvudsak utnyttjade för parkering som är helt nödvändiga för centrumhandeln, men "stör sammanhanget och helhetskänslan. Vissa byggnader i Noret upplevs som "för låga" i relation till sin plats, främst ICA och Konsum och bör "byggas på" för en mer sammanhållen stadsbild.
- handeln domineras av tre livsmedelsbutiker och en småskalig handel, delvis inriktad mot turism. Förutsättningarna för handeln behöver generellt förbättras.
- Noret är attraktivt som bostadsmiljö, men nybyggandet är lågt och bör stimuleras (svårt att få ekonomi i projekten).
- Leksands Norets framtida utveckling är främst beroende av utvecklingen när det gäller handel och boende. Ett hållbart centrum förutsätter en levande och lönsam handel samt en successiv ökning av antalet boende.

Handel

Handeln är idag utsatt för hård konkurrens från framför allt Hjultorget i Insjön och Kupolen i Borlänge. Tomma handelslokaler förekommer i mindre omfattning i Noret, främst i de mindre attraktiva lägena i centrumskanter. En del butiker har lönsamhetsproblem.

Förutom den ökade konkurrensen från andra handelscentra, har även en viss chansering när det gäller byggnader och gatumiljö medverkat till en försämring av den kommersiella miljöns attraktivitet, vilket medför en risk för försämring av Leksands Norets varumärke. Detta kan i sin tur medföra försämringar av förutsättningarna för en utveckling av handeln.



BEBYGGELSEUTVECKLING



De två stora dagligvarubutikerna dominerar centrala Noret

Kv Häradsmaren (A)

Utvecklingen av handeln kring torget behöver främst inriktas på att lösa ICA:s utvecklingsbehov, där det svårligen går att åstadkomma de ytor som butiken behöver för att kunna utvecklas vidare. Samtidigt ställer koncentrationen av livsmedelshandeln till hörnet Faluvägen/Leksandsvägen stora krav på parkering i denna del av centrum, vilket är svårt att tillgodose. Dessutom innebär livsmedelshandel i ett så centralt läge problem med godshantering.

Förutsättningarna för att flytta ICA studeras inom ramen för detta uppdrag, men redovisas särskilt. En flyttning skulle möjliggöra ett bättre utnyttjande av det goda läget, med en ny byggnad för handel i torgplanet och ett par bostadsvåningar ovanpå.

Kv. Köpmannen (B)

Kv. Köpmannen domineras av Konsum och en stor parkeringsplats i norr, samt av en diversifierad, småskalig handel längs Norsgatan i söder. Några påtagliga utvecklingsbehov för handeln finns inte i kvarteret, men Konsumhuset som byggnad skulle gestaltningsmässigt må väl av en påbyggnad med bostäder i två våningar och då bättre ansluta till Norets stadsbild.

Härutöver skulle en ny mindre byggnad utmed Leksandsvägen, mellan Konsum och apoteket, vara önskvärd för att sluta kvarteret mer upplevelsemässigt, men kan vara svår att åstadkomma ur ekonomisk synvinkel. I övrigt finns idag små möjligheter till ytterligare lokaler för handel i kvarteret.

Kv Grönstedt (C)

I norra delen av Kv. Grönstedt, i anslutning till "Allans Sport", finns goda utvecklingsmöjligheter för handel. Främst vad gäller livsmedel, eftersom området ligger väl till för både trafikangöring och parkering, och ligger i direkt anslutning till själva centrum.

Vid en etablering av en större ICA-butik i denna del av Noret, skulle förutsättningarna för kvarterets utveckling radikalt förbättras, vilket skulle komma även nuvarande butiker i området till del. Om någon ICA-etablering ej genomförs, är förutsättningarna för en utveckling av handeln längs Hantverkaregatan inte lika självklara.

Övriga områden

I övriga delar av Noret finns mindre behov av handelsutveckling, främst kring Z-torg och längs Hantverkaregatan. Dessa påverkas av de föreslagna förändringarna när det gäller ICA och huvudstråk för gående och behandlas i avsnitten om trafik och gatumiljö.

Boende

Leksands Noret betraktas av många som en attraktiv bostadsort och efterfrågan på bostäder är relativt stor. Eftersom det är svårt att få ekonomi i nya bostadsprojekt, byggs det dock få nya bostadslägenheter inom centrumområdet för närvarande.

Byggande av fler bostäder är en av de nyckelaktiviteter som bör prioriteras för att förbättra handelns utvecklingsmöjligheter i Noret. Ett utökat antal boende inom Noret skulle bidra till att förbättra villkoren för handeln och öka dess lönsamhet.

De områden som i första hand är intressanta när det gäller av utveckling av bostäder i Noret är:

Kv. Trädgården (D)

Ett flerbostadsprojekt med ett trettiotal hyreslägenheter projekteras för närvarande för genomförande av Leksandsbostäder. Detta projekt har hög prioritet.

Kv. Köpmannen (B)

Bostäder ovanpå Konsum och ev. nybyggnad vid nuvarande ICA.

Kv Grönstedt (C)

Bostäder ovanpå ett eventuellt nytt ICA och p-garage.

Kv. Snekanten (E)

Eventuellt bör bostäder kunna byggas längsmed Stationsgatan nedanför kommunhuset.

Övriga områden

Ett tiotal bostadsrätter (HSB) har för några år sedan uppförts utmed Dalälven, vilka såldes utan problem. Detta innebär att det finns förutsättningar för att tillskapa nya bostäder i goda lägen. Möjlighet att bebygga lucktomter förefaller finnas i bl. a Kv. Nygård och Fyrkanten.



T.v. Modern bostadsbebyggelse i anpassad skala bör gå hand i hand med utveckling av handeln

T.h. En bostadsmiljö som kommer att bli allt mer attraktiv

4. EN STRATEGI FÖR UTVECKLING

Leksands Noret har som tidigare nämnts sina konkurrensfördelar i den småskaliga miljön som uppfattas som trygg och trivsam. Tillgängligheten till Noret för externa besökare bygger på parkeringslösningar i centrum som är väl lokaliserade i förhållande till viktiga målpunkter. En lyckad utveckling av Norets handel bygger också på att man ska kunna röra sig säkert som gående längs butikstråken där konflikt-punkterna mellan gående och trafik måste få en trafiksäker utformning för att behålla en "puls" i centrum.

Bilden av trygg småstad bör vårdas och utvecklas på flera sätt. I den yttre miljön bygger trygghet och trivsel bland annat på orienterbarhet och identifiering av kända element i centrum. Detta kan stärkas med ett offentligt rum där man är mån om att skapa tydliga gränser mellan kvartermark och gata så att gaturummet får fattbar struktur och kontinuitet i samklang med bebyggelsekvarteren. Detta förhållningssätt ligger till grund för en strategi som utvecklats från diskussioner på möten, samråd, stadsvandringar, studieresa och en "minienkät" om varumärket .

Formuleringen av en STRATEGI tjänar syftet att ge gemensamma utgångspunkter och rätt "kompasskurs" för alla parter som deltar i centrumutvecklingen. Strategin bygger på en gemensam målbild som utgår från VARUMÄRKET LEKSAND

- *Norets miljökvaiteter är UNIKA och skall vara byggstenar i en profilering där trafikens behov och ny bebyggelse vägs in i en anpassad hållbar stadsutformning som resulterar i "HELA STADSRUM" som förbättra både byggnadernas, de enskilda butikernas och den omgivande offentliga miljöns design, för att skapa en känsla av "framgång", dvs. att butikerna går bra, är attraktiva och har attraktiva varor.*
- *Åtgärderna som genomförs i den fysiska miljön skall samverka till ett TYDLIGARE CENTRUM som koncentrerar och förtätar handeln inom befintligt område och stråk som utnyttjar Norets konkurrensfördelar av "småstadskänsla" och mångfalden av både små och stora butiker.*
- *att tydliggöra och koncentrera de centrala gångstråken syftar till att "växla upp" PULSEN i centrum, stimulera uteserveringar, trivsamma sittmöjligheter, etc. i strategiska lägen som ökar centrumets trivsel och därmed lusten att "gå på stan".*
- *trafiktillgängligheten och välbelägna parkeringsplatser finns i direkt anslutning till Norets daglig varuhandel och "stråk" men bör ges en förbättrad utformning och inramning som samspelar med miljön. Det ska upplevas som lika "lätt att hitta en parkeringsplats i Noret som vid Hjultorget".*
- *för handelns utveckling gäller att kommunala beslut och åtgärder ska medverka till att: förhindra externa etableringar (utmed riksvägen, mm) inom branscher och verksamheter som kan vara lokaliserade i centrumkärnan*
- *för utveckling av boendet som en bidragande orsak till ett levande centrum i kombination med handeln gäller att öka boendet genom ombyggnad och tillbyggnad av befintlig bebyggelse och genom ny småskalig bebyggelse i lämpliga lägen skapa en förtätd, attraktiv "småstadsmiljö". Planeringsstrategin bör således inriktas mot att tillvarata, utnyttja och utveckla de förutsättningar för bostadsbyggande som finns i Noret.*
- *förnyelsen och vården av Noret är ett långsiktigt arbete som dels, måste utföras löpande enligt principen SMÅ STEG i rätt riktning, dels genomförs i mer omfattande singelprojekt*
- *de PRIORITERADE PROJEKTEN i rapporten skall kopplas till en budgeterad FINANSIERING med definierade ANSVARSFÖRHÅLLANDEN för ett kvalitetssäkrat genomförande*
- *en dialog och samverkan som påbörjats under arbetets gång ger en plattform för ENGAGEMANG OCH SAMVERKAN med fastighetsägare, handel och verksamheter som är några av de kritiska faktorerna för lyckat genomförande*
- *som en följd av denna centrumutvecklingsplan bör även en medveten detaljplanering genomföras av de delområden där förutsättningarna för bostadsbebyggelse bedöms som mest gynnsamma.*
- *En CENTRUMLEDARE tillsätts som kan driva och hålla ihop centrumutvecklingen nära kommunledningen*



+

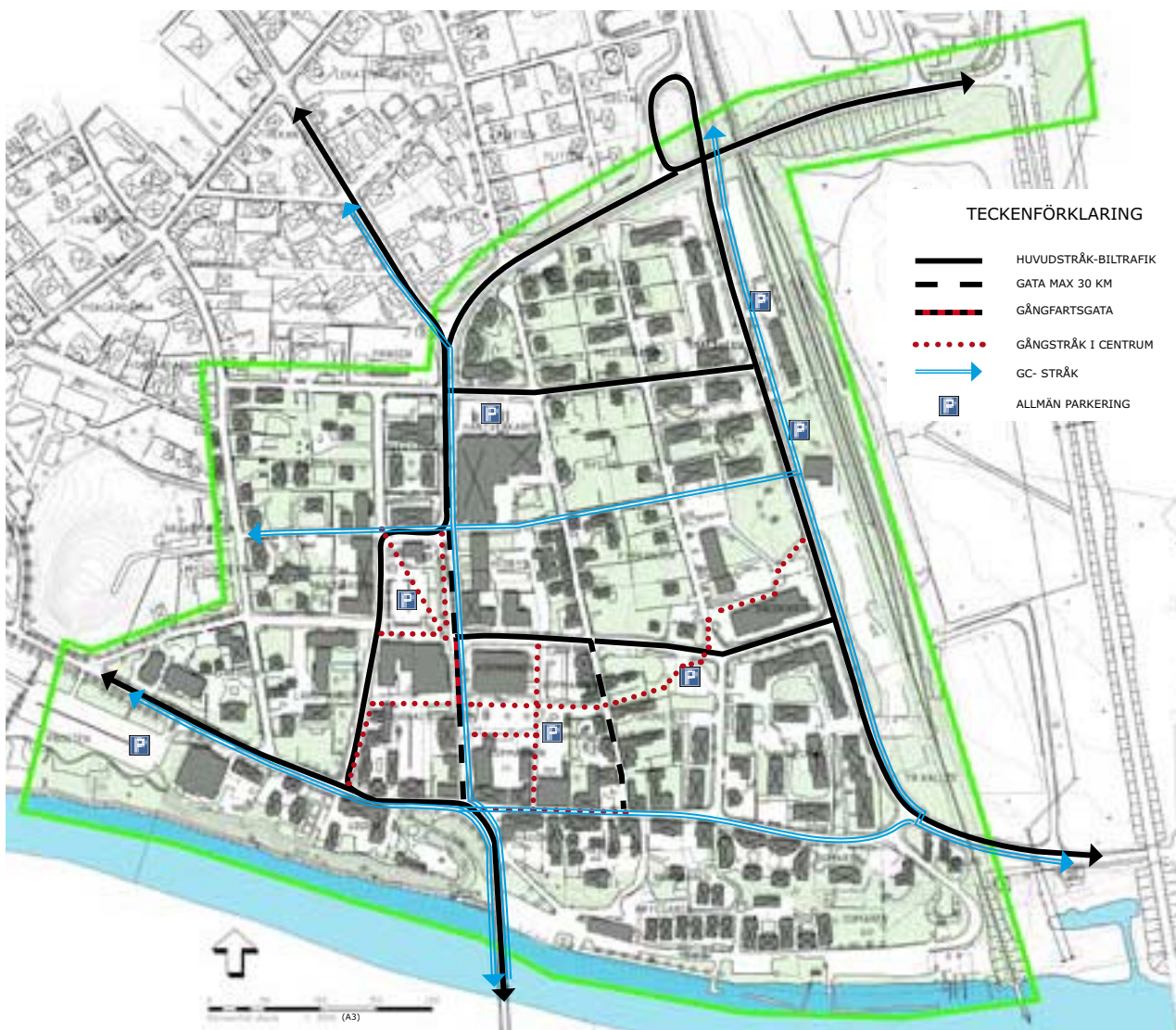
-



De översta fotona visar exempel på några miljöer som i enkäten bedömdes som positiva och stödjande i varumärket. De nedre miljöbilderna uppfattades som negativa och inte stödjande varumärket för Leksands Noret

5. FÖRSLAG TILL CENTRUMUTVECKLING

5.1 -Trafik



TRAFIKPLANEN – visar förslag på trafikens huvudtråk in mot och igenom centrum för fordon, cyklar och gående liksom större allmänna parkeringar

Väg 70's funktion som förbifart förbi Leksands centrum bör förstärkas och uppgiften att avlasta bl.a. Noret tydligare hänvisningsskyltas. Leksandsvägen bör utformas så att den annonserar att biltrafiken är underordnad att genomfartstrafik avvisas, och att hastigheten skall vara låg. Trafik i centrum förutsätts ha mål där och söka parkeringsmöjlighet nära handels- och serviceutbudet.

Gaturummen i området närmast torget bör prioritera de oskyddade trafikanterna. Fotgängare ska lätt kunna röra sig längs och tvärs gatorna. Bilarnas hastighet skall vara låg och bilister och fotgängare samspela i gaturummen.

För att avlasta centrum och prioritera en bra miljö för fotgängare föreslås att trafik från norra infarten och även från Siljansvägen leds ner till Stationsgatan via anslutningsvägen vid järnvägsbron vid norra infarten. Faluvägen är sedan från Stationsgatan den naturliga anslutningen in mot centralt belägna parkeringar. Trafik från öster, Tibbleområdet och Falun, kan liksom idag ansluta direkt till Stationsgatan även om plankorsningen med järnvägen tidvis försämrar framkomligheten. En planskild passage bör på sikt eftersträvas.

Den lokala trafik som passerar Leksands centrala delar från bron i söder bör ledas via Norsgatan, vidare Sparbanksgatan, förbi Torget, via Bygatan till Leksandsvägen och vidare mot norr. Samma stråk skall gälla för trafik i sydlig riktning. Möjlighet att välja Leksandsvägen på hela sträckan mellan Torget och Norsgatan skall finnas men med en utformning som dämpar framkomlighet för biltrafiken men underlättar och ger stöd för oskyddade trafikanterna. Kollektivtrafik skall kunna trafikera delen förbi Torget.

Vägvisning – skyltning

Vägvisning i tätortens tillfarter bör tydligt styra genomfartstrafiken till avsedda stråk utanför Leksands mest centrala delar. De stora trafikströmmarna vid evenemang och matcher i Ejendals arena bör i första hand vägvisas via norra infarten från RV 70.

Besökstrafiken till centrum bör informeras om anvisad väg till parkering redan i tätortens ytterområde. Vägvisning och skyltning i tidigt skede när man närmar sig orten kan avlasta trafik från bl.a. Leksandsvägen och öka trevnaden och skapa förutsättningar för vistelse och underlättar för fotgängare och cyklister att röra sig i centrum.

Hastighetssättning

Minskad biltrafik och dämpad hastighet vid Torget och dess omgivning är eftersträvansvärd för att höja säkerheten på Noret. Trafikflödet på Leksandsvägen föreslås dämpas till förmån för oskyddade trafikanter genom fysiska åtgärder t.ex. med upphöjda korsningar. Sparbanksgatan blir den alternativa vägen där biltrafikens framkomlighet tillgodoses.

Gällande hastighetsbegränsning i tätorten är i huvudsak 50 km/tim. En sänkning av hastigheten i de centrala delarna där oskyddade trafikanter rör sig mellan butiker och övrig service bör genomföras. Översyn kommer att ske i samband med pågående utredningen "RÄTT FART I STADEN".

Parkeringsriktlinjer

De tre stora dagligvarubutiker som ligger i omedelbar anslutning till Torget bidrar till att dra kunder och skapar liv i centrum. Verksamheternas bilplatsbehov skall tillgodoses i anslutning till resp. fastighet. Tillsammans med de allmänna bilplatserna i anslutning till Torget är enligt parkeringsräkningar bilplatsbehovet mer än väl tillgodosett.

Turistsäsongen och matcher och evenemang vid Ejendals Arena ger upphov till exceptionell trafik tillströmning. Dessa temporära behov ställer krav på särskilda lösningar av trafikytor och parkeringar. De får inte vara dimensionerande så att de försvårar att skapa småskalighet, trivsel och trevnad i gaturummen som är ett av Leksands varumärken.

Kommunens parkeringsnorm är daterad 1989. Utarbetande av en ny eller en revidering är aktuell. Mot bakgrund av den låga beläggningen på de centralt belägna bilplatserna är en inventering och parkeringsutredning viktig att genomföra för att hitta det optimala bilplatsbehovet för centrum.

Cykelstråk

Cykeltrafikanterna bör ges bättre tillgänglighet och förbättrad säkerhet. Cykelstråk i nord- sydlig riktning föreslås utmed Leksandsvägens västra sida från Norsgatan i söder till Siljansvägen i norr. I öst-västlig riktning bör stråk skapas längs Bygatan mellan Stationsgatan i öster till Fiskgatan i väster. På de mindre trafikerade delarna kan cykeltrafiken ledas i blandtrafik. (Cykelstråk, se Trafikplan sid 14)

Resecentrum

Ett komplett resecentrum bör på sikt utvecklas vid järnvägsstationen. Här skall all kollektivtrafik sammanstråla. Vid ankomst till Resecentrum skall utformningen av den miljö man möter vara välkomnande och lätt överskådlig. Tillgängligheten till busshållplatserna skall vara anpassad för äldre och personer med nedsatt funktion. Det skall finnas bekväma angoringsmöjligheter, gång- och cykelanslutningar mot skolorna och mot centrum. Skyddad cykelparkering under tak är önskvärd och för bilister pendlar-parkering och korttidsparkering samt plats för husbilar. Här bör turistinformation finnas, biljetter säljas och t. ex. cyklar för uthyrning tillhandahållas som ger tågresenärer vidgade möjligheter att ta sig vidare särskilt under semesterperioder

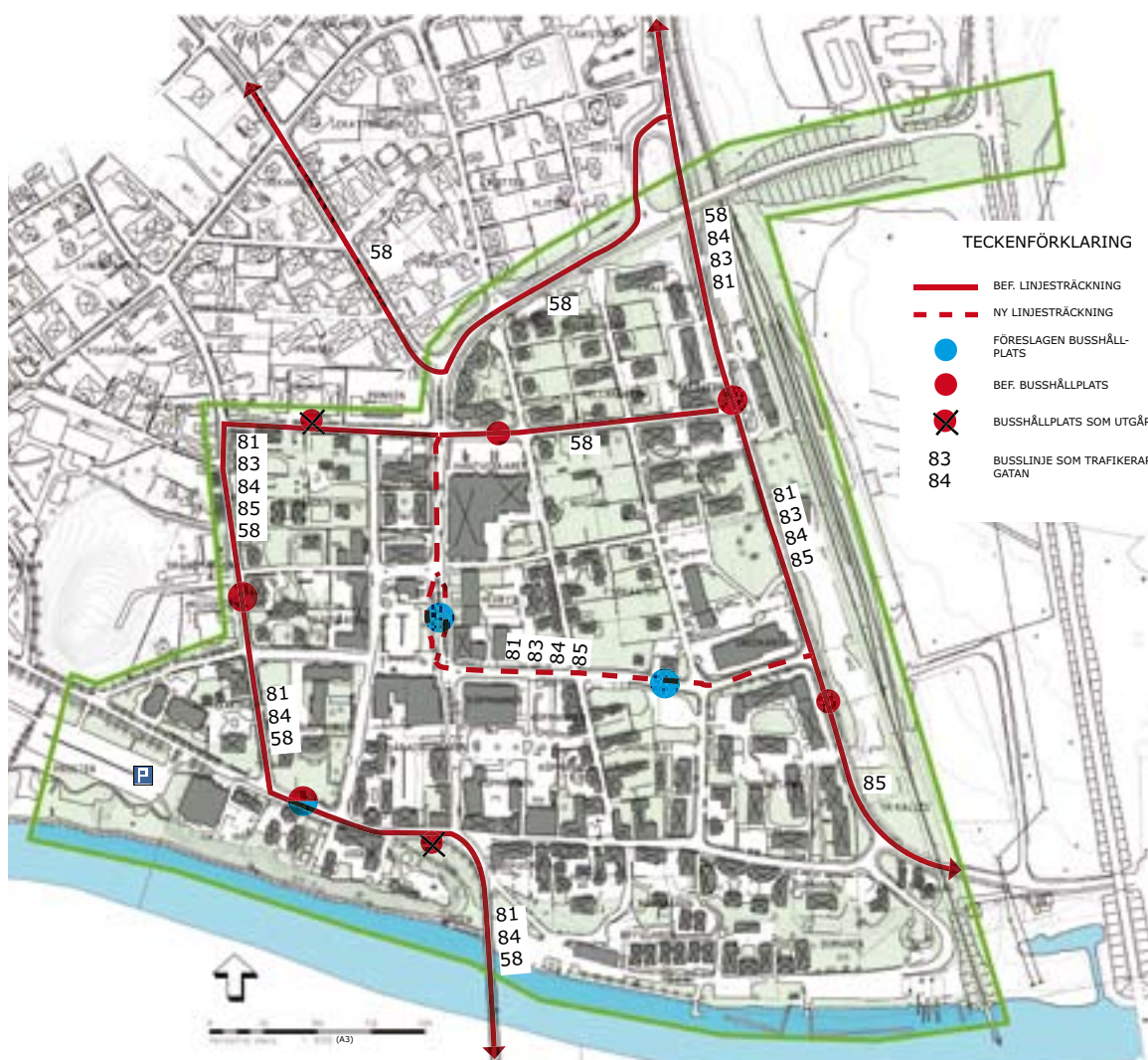
Tre huvudstråk för gående och cyklister leder mot centrum, dels via Villagatan, dels via Bygatan som förlängs ner till Stationsgatan och dels via ett nytt gångstråk över kvarteret Snedkanten.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken föreslås få höjd status och resenärerna prioriteras så deras tillgänglighet och säkerhet förbättras och hållplatserna handikappanpassas. Förbättrat utbud på kollektivtrafik med god tillgänglighet kan öka andelen kollektivtrafikresenärer och på sikt bidra till minskat bilåkande och därmed minskad belastning på miljön.

Kollektivtrafikresenärer i Leksands centrum föreslås få en ny linjesträckning för samtliga lokala linjer. Trafikering föreslås med linjesträckning mellan Stationsgatan via Faluvägen, Leksandsvägen via Torget, Sveagatan och vidare Fiskgatan. Bussarna lyfts fram och en central hållplats skapas vid Torget vilket höjer statusen och förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken. Hållplatsen föreslås utformad som stopphållplats vilket innebär att buss på hållplats stoppar all trafik i samma riktning under av och påstigning.

Som ett alternativt kan dagens linjesträckning bibehållas och hållplatsen vid Torget vara anropsstyrd (s.k. flextrafik) och endast trafikeras på beställning. Antalet turer runt Torget blir färre och hållplatsen vid Torget bör utformas som enkel kantstenshållplats. Leksandsvägen kan därmed ges en gestaltning som mer inlemmas den med Torget. Lösning innebär att kollektivtrafiken inte synliggörs i samma utsträckning i samhället och blir inte ett lika bekvämt alternativ i konkurrens med bilen.



KOLLEKTIVTRAFIKPLANEN- visar på bussarnas befintliga och föreslagna linjesträckningar. En hållplats på Torget skulle lyfta fram den lokala bussen som tillgängligare resealternativ än idag.

5.2 – Det gemensamma offentliga rummet

Den yttre miljön utformad med en balanserad trafiksituation med tillgänglighet och trygghet för oskyddade trafikanter bidrar till en positiv bild av centrala Noret. Stråk och mötesplatser uppskattas där människor vistas i samspel med butiker, uteserveringar, aktiviteter och evenemang så att omgivningen upplevs som befolkad och inte ödslig och övergiven. Även tidsmässiga aspekter som butikernas öppet-hållande, bra belysning mm förlänger vistelsen.

Designmanual

För att fokusera och förstärka Norets värden bör all förändring av det offentliga rummet ske medvetet och med förankring i platsens egenskaper och kvaliteter. Det betyder ett noggrant val av markutrustning men hellre att man utvecklar en "Noret-design" för gatans möblering och färgsättning i en särskild designmanual. Helhetsperspektivet på att lyfta fram design som en del av varumärket ska tydligt komma fram i den yttre miljön. Syftet med riktlinjer eller en designmanual är att ha ett instrument som kan utgöra ledning för kommunens förvaltningar, fastighetsägare, näringsidkare m fl. som berörs av utvecklingen av Noret.

I den Fördjupade översiktsplanen för Leksands Noret finns ett kapitel Gestaltungsriktlinjer. Där visas den historiska framväxten av stadens gatunät som idag bildar stommen i strukturen på Noret. Norsgatan som en tidig del av etableringen av ett bebyggelsestråk är idag tack vare sin småskalighet och variation en speciell och attraktiv del av Noret. Senare utbyggnader följer andra strukturer och visar en allt större skala i det offentliga rummet. Den historiska bakgrunden är en viktig utgångspunkt när stadsmiljön ska utvecklas i centrum.

Utgår man från gestaltungsriktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen från 2003 har flera positiva åtgärder genomförts i centrum både i stort och smått. I stadsmiljön har bland förändringar av markutrustning och belysning skett. Stora förändringar kan dock hänföras till det s.k. infrastrukturprojektet som gav förändringar i gatunät, belysning och grönstruktur. Exempel är Ejendals Arena, Esplanaden, Klockargatan, miljön kring Sammilsdalsgymnasiet mm.

För centrumutvecklingen på Noret är nu fokus på dess centrala delar. För att lyfta och tydliggöra dess kärna är nyckelordet samordning. Denna ska utgå från ett dokument, designmanualen ett "rättesnöre" som ska följas. Samordning av åtgärder i den fysiska miljön betyder att en tydlig huvudman, centrumledare också bör ta plats.

Manualen ska, dels ha en beskrivning av lämpliga fysiska förändringar, dels vara operativ i den meningen att åtgärder definieras, budgeteras och tidplanläggs. En centrumledare med legitimitet att driva

processen håller ett fast tag i detta. Det innebär att kommunen lyfter och ger ett mer övergripande mandat till genomförande av en utveckling av Noret.

Delen med fysiska förändringar ska utgå från en helhetssyn på Noret som ska påverka den detaljerade beskrivningen. Hela det offentliga rummets golv, väggar belysning, utrustning, vegetation och skyltning ses i ett sammanhang och redovisas samordnat. En utgångspunkt är att definiera naturligt sammanhängande stråk och platser som sedan ges en gemensam "Noret" karaktär.



T.v. Säkra materialval och omsorg i utformning av detaljer påverkar gaturummets attraktivitet

T.h. Leksandsplattan – identitetsskapande på detaljnivå

Ljussättning

Belysningen av befintlig miljö bör utgå från en ljussättning av miljön där gaturum, bebyggelse och enskilda objekt som träd lyfts fram mer medvetet än vad som sker med "utplacering av lyktstolpar". En belysningsplan bör prioriteras som ger ledning för att styra omvandlingen tidigt mot tydliga kvalitetsmål. Finns en plan är ljussättningen av centrum ett exempel på en åtgärd enligt principen "små steg" som kan genomföras år från år med en fördelning av anläggningskostnaden.



T.v. Belysning av vald lyktmodell samspelar väl med småstadsmiljön

T.h. Den finns en potential i att ljussätta fler platser på Noret

Skyltning

Skyltning bör generellt anpassas till bebyggelsekaraktären, byggnadstypen och den verksamhet som bedrivs. Skyltningen skall samverka, inte motverka, husens fasadarkitektur. För Norsgatan, idag finns både utarbetade råd och regler för butiks- och företagsskyltning men för hela kommunen. Dessa är relativt klara och detaljerade och ger anledning till en positiv kontakt mellan sökanden och kommunen. För att stärka centrumstråken är en samordnad skyltning inom dessa ett medel att öka attraktiviteten. Man bör därför se över anvisningarna och ta fram anpassade riktlinjer för Noret som stöder strategin i centrumutvecklingen. Viktigt vid skyltning är att det sker ett möte mellan sökanden och kommunen så att den platsanpassade rätta lösningen kan ske i samråd med kompetent rådgivning.



T.v. Skyltningen fyller en viktig funktion för besökare och bör finnas på fler platser i centrum

T.h. Den finns många objekt på Noret som skulle kunna få en diskret "historisk skyltning"

Träd

Leksands Noret uppfattas som en grön tätort. Kyrkallén framstår som ett föredöme för den klassiska imponanta allén. I andra gaturum som Leksandsvägen och några centrumgator förekommer framför allt björkar som gatuträd i rader med begränsad längd. Vegetationen i många kvarter bidrar till att ge gaturummen en grön inramning. Inom gaturum och större parkeringar är det relativt få planterade träd.

Träden i den byggda miljön bidrar bland annat till att stärka gatans identitet och skönhetsvärde. I utvecklingen av Noret bör dessa möjligheter tas till vara. På flera ställen där gatans roll förändras som t ex Faluvägen och Leksandsvägen föreslås förnyad och utökad trädplantering som markerar gatans betydelse i gatusystemet. I trängre gaturum som Norsgatan bör man vara återhållsam med vegetation där synliga fasader står för den småskaliga rumsupplevelsen. Stamträd bör placeras i gaturummet efter principen accenter och landmärken i siktlinjer och knutpunkter.

Norets begränsade storlek innebär att man inte kan generalisera principer fullt ut för trädplantering. Varje gaturum har speciella förutsättningar och variationen på Noret är en kvalitet att snarare slå vakt om.

Stadsträd inom gator och öppna platser bör användas "strukturellt" eller som "accenter" för att

- stödja och markera kvartersgränser
- stödja och markera gaturum, platser
- utgöra solitära accenter på platser och i siktlinjer

Placeringen ska utgå från en helhetssyn på platsen och på den funktion och det skönhetsvärde en plantering bidrar med. Den rumsliga analysen av platsens avgränsningar ligger i botten och tar hänsyn till fasader och skalan. Artval och attribut som trädskydd, trädgaller, belysning med uplights mm bör dock hållas samman genom att utveckla i en särskild trädmanual.



T.v. På flera ställen finns utrymme för solitärträd som ger karaktär åt en hel plats

T.h. Stadsträd på rad ger ryggraden åt gator och stråk

Markutrustning

Med markutrustning menas soffor, bänkar, papperskorgar, cykelställ m. m. Liksom för övriga insatser i centrum gäller även här samordning och tydlighet. Befintlig utrustning kan på sikt ersättas utifrån en antagen och förankrad manual. Även omdisponeringar av lös utrustning inom Leksand kan påskynda en kvalitetshöjning i centrum.



T.v. Sittplatser är attraktiva och en egen soffmodell är en detalj som kan stödja varumärket.

T.h. Soffans utformning ska ha rätt höjd och armstöd för funktionsnedsatta personer

I en designmanual ska antingen vald prefabutrutning framgå eller om "Noretdesignad" utrustning skall tas fram. Betydelsen av att ta fram en egen designad utrustning bör dock vägas mot alla de kvalitetsaspekter som kan bidra till ett attraktivare centrum som förnyad belysning, markbeläggningar, vegetation m. m.

5.3- Bebyggelse, handel och boende

Bebyggelse

I den Fördjupade översiktsplanen för Leksands Noret (FÖP 2003) beskrivs Leksands Norets nuvarande bebyggelsestruktur på ett relativt detaljerat sätt och det finns inga egentliga motiv att i denna centrumutvecklingsplan förändra de huvudprinciper som där beslutades gälla. Frågeställningarna i denna plan rör snarast på vilket sätt som FÖP:s principer ska kunna genomföras i verkligheten.

I en "småstad" med Leksands identitet och varumärke, är varje förändring i form av ny- eller ombyggnad viktig för att förstärka identiteten. Genom att tillväxt- och förändringstakten är måttlig, sker en bebyggelseutveckling oftast genom att man bibehåller och förstärker ortens egen identitet i samband med mindre till- och nybyggnader. Samtidigt kan de ekonomiskt begränsade förutsättningarna för kommun och fastighetsägare göra att man inte har råd att bygga sina miljöer på ett sätt som stämmer överens med ambitionerna, utan helt enkelt får bygga vad man har råd med. Samtidigt som en långsam och försiktig utbyggnad kan vara till fördel i vissa avseenden, kan den svagare ekonomin också innebära att en önskvärd förnyelse eller komplettering antingen inte blir genomförd, eller att det som byggs inte uppfyller uppställda kvalitetsönskemål.

Inom Noret finns det flera lägen där man genom avrivning tillskapat parkeringsplatser. Dessa äventyrar upplevelsen av kvarterens form och skapar en splittrad bebyggelsestruktur utan sammanhang. Ambitionen bör vara att dessa "luckor" successivt tätas för att kvarterens ska hållas ihop och en mer trivsam "gåstad" skapas. Tendenser finns även idag att handeln vill åstadkomma mer närbelägen parkering i centrum genom att riva ännu fler befintliga byggnader. Detta vore olyckligt för miljön och bör undvikas, i synnerhet i miljöer som stärker varumärket Leksands Noret (typ Hantverkaregatan).

Förslag till åtgärder

- En viss förtätning av bebyggelsen i Leksands Noret är allmänt sett önskvärd för att utveckla Norets "småstadskänsla". Detta gäller i synnerhet i de delar av Noret där byggnader rivits för att ge plats för parkering. Om det inte finns möjligheter att bygga nya byggnader, bör i vart fall olika konstbyggnader, plank, etc. byggas för att hålla ihop kvarteren och gaturummen.
- I FÖP 2003 betonas bl. a vikten av att byggnader i anslutning till torget (främst ICA och Konsum) bör få byggas på med ytterligare ett par våningar. Detta önskemål är fortfarande i högsta grad aktuellt.
- Nya byggnader i Noret ska uppföras med de våningsantal som anges i FÖP 2003.



T.v. Kan bostäder på de stora livsmedelshallarna återskapa en bättre balans i centrum?

T.h. Långa fasader utan fönster bidrar inte till trygghet och trivsel längs gångstråk i

Riktlinjer för gestaltningen

Att förvalta och vidareutveckla det arv i form av bebyggelsekultur som skapats av tidigare generationer är ett stort ansvar som kräver både kunskap och engagemang. Ett sätt att "garantera" att inte några misstag görs, är att upprätta detaljerade gestaltningsprogram, som tydligt anger hur om-, till- och nybyggnader ska/får utföras. Att upprätta ett sådant detaljerat program ingår ej i detta uppdrag.

Det finns också risker med att vara alltför styrande i sådana anvisningar eller riktlinjer, eftersom det begränsar möjligheterna för kreativa och kompetenta fastighetsägare, arkitekter, m fl. att vidareutveckla bebyggelsen på ett positivt sätt. Vi vill ändå, genom att ange några förhållningsregler, beskriva vad som är allra viktigast när det gäller Leksands Norets bebyggelsemässiga utveckling:

- Utformning av fasader ska ske med stor respekt för angränsande bebyggelse, men utan att försöka "återskapa" äldre byggnadskultur. "Typhusutförande" ska undvikas utan varje byggnad ska formas efter sin plats.
- Fasader utförs i puts eller trä och färgsätts med ljusa kulörer, alternativt falurött, beroende på omgivningen.
- Vid utformning av detaljer (fönster, portar/dörrar, balkonger, taksprång, etc.), ska ett "lätt" utförande med enkla och smäckra former, eftersträvas.

Handel

Den pågående trenden när det gäller handelns utveckling är att vissa typer av sällanköpshandel med förkärlek etablerar sig i externa köpcentra, dvs. i Kupolen eller vid Hjultorget. Denna typ av handel är således ej aktuell i Leksands Noret.

Dagligvaruhandeln är däremot troligare att den stannar kvar och utvecklas i centrum, under förutsättning att den ges rimliga förutsättningar och god tillgång på närbelägen parkering. Det är således ytterst angeläget att de planmässiga förutsättningarna för sådan handel görs så goda som möjligt.

Utöver dagligvaruhandeln bör förutsättningarna vara goda även för utveckling av en turistinriktad handel samt för sådan handel som gärna etablerar sig i småstadskärnor.

Förslag till åtgärder

- Handeln i Leksands Noret utvecklas inom nuvarande handelsområde. Några stora förväntningar när det gäller tillskott av ny handel, som kräver nya handelsytor inom Noret finns inte för närvarande.
- Handeln koncentreras inom triangeln "Torget" (Hemköp, Siljans konditori, Konsum) – "Norsgatan" (inkl Z-torg) – Kv. Grönstedt ("Allans Sport", nya ICA).
- Sammanhängande, förtätade stråk skapas mellan hörnen i denna "triangel", utmed vilka i stort sett all handel koncentreras. Sammantaget skulle detta möjliggöra en förtätad småstadskänsla och därmed öka trivseln och intensiteten i Norets handel.
- Livsmedelshandeln ska ges goda utvecklingsmöjligheter. ICA ges möjlighet att etablera sig i Kv. Grönstedt, intill Allans Sport, och där uppföra en butik på drygt 2000 kvm.
- Om ICA:s omlokalisering blir verklighet, skapas förutsättningar för ny handelsbyggnad i nuvarande ICA:s läge, ca 600 – 800 kvm.
- Vid en ICA-etablering i Kv. Grönstedt förstärks handelsstråket utmed Hantverkaregatan, från Allans Sport ner till Z-torg, vilket ökar livskraften för butiker i anslutning till torget.
- Om fler och fler väljer att ta sig till Leksands Noret via Faluvägen och samtidigt fler och fler upptäcker att Stationsgatan är en bra väg att ta sig till centralt belägna parkeringar, kommer detta att förstärka behovet av nya parkeringar i detta läge. Möjlighet finns att skapa p-garage med upp till ca 100 under en ny ICA-byggnad i Kv. Grönstedt. De ekonomiska villkoren för detta utreds i samband med utredningen angående etableringen av ICA.

Inriktningen på Norets handel i övrigt ska ha som mål att stärka Leksands Norets "varumärkesidentitet" genom att erbjuda just den handel som besökande förväntar sig ska finnas i Leksands centrum, exempelvis lokaler för "Daladesignprodukter" (typ Nygårds Anna, Jobs, m fl.). Ambitionen borde alltså vara att söka intressenter för att utveckla en sådan handel som komplement till den nuvarande.

(Om ICA inte flyttas, uppstår en annan situation. Dels måste ICA utveckla sin verksamhet med de begränsade förutsättningar som den nuvarande tomten ger, dvs. inga betydande förbättringar åstadkoms i detta läge. Ur handelssynpunkt hålls synbarligen handeln mera koncentrerad, men tyngdpunkten kommer att vara så dominerande vid torget (ICA, Konsum, Hemköp, Café Siljan, Swedbank, m fl.) att Norsgatan en vanlig dag utanför turistsäsongen riskerar att hamna helt utanför intresseområdet, särskilt de delar som ligger närmast Z-torg. I synnerhet som förbindelsestråken mellan dessa delar är av tveksam kvalitet.)

Bostäder

Det är ytterst angeläget att fler bostäder byggs i Leksands Noret eller i angränsande tätortsdelar, såväl för kommunens egen utveckling i stort som för utvecklingen av själva tätorten och Noret. Om konkurrensen från Hjultorget och Kupolen medför att viss sällanköpshandel får svårare att utvecklas i Noret, måste förutsättningarna för handeln förbättras genom att allt fler boende utnyttjar centrum för sin "närhandel".

Förslag till åtgärder

Ökat boende i Noret kan i första hand åstadkommas genom att

- Fullfölja planerna på byggande av flerbostadslägenheter i Kv. Trädgården, ca 30 lgh.
- Bygga bostäder ovanpå nuvarande Konsum (ett par våningar), ca 20 lgh. Förutsättningarna att använda Konsums källare som p-garage för boende utreds.
- Beroende på konstruktionssvårigheter lär förutsättningarna att bygga bostäder ovanpå det befintliga ICA-huset inte vara så goda, men om ICA flyttar skapas förutsättningar att bygga en ny byggnad med småskalig handel i torgplanet och bostäder ovanpå i ett par våningar, ca 15 lgh.
- Vid en etablering av ett nytt ICA i Kv. Grönstedt, bör möjligheterna att bygga en bostadsvåning ovanpå ICA tas tillvara, ca 10-12 lgh.
- I nordöstra delen av Kv. Grönstedt, finns förutsättningar för att bygga bostäder ovanpå ett eventuellt p-garage, ca 15 lgh.
- Skapa förutsättningar (planera) för en förtätning där så är möjligt (i första hand mindre kompletteringar på privat mark). Detta är exempelvis möjligt i Kv. Nygård och Fyrkanten.
- På Hantverkaregatan bör befintliga byggnader bevaras i högre grad än vad som regleras i gällan de detaljplaner. Om nya byggnader ändå uppförs ska småskaligheten behållas. Flera "liknande" byggnader får ej byggas längsmed gatan, utan en variation när det gäller t ex gavlar, fasad utformning, mm ska eftersträvas så att byggnaderna får olika utseende.
- Utöver de ovan föreslagna lägena bör förutsättningarna för ny bebyggelse i Kv. Snedkanten (kommunhuskvarteret) prövas i en särskild skissutredning. I detta fall är det sannolikt fråga om bostäder i två våningar närmast Stationsgatan (med mellanliggande park mot kommunhuset), ca 10-15 "stadsradhus". Under förutsättning att buller från järnvägen inte upplevs som störande, kan utsikten mot Limsjön och bergen bortom ge betydande boendekvaliteter.
- Ersätta handel i mindre attraktiva lägen med bostäder (dvs. där det blir svårt att upprätthålla handel med tillräckligt goda villkor)
- När det gäller zonen utmed järnvägen på östra sidan om Stationsgatan, från nuvarande stationsbyggnad ner till järnvägsviadukten, finns möjligheter till etablering av ytterligare verksamheter av det slag som finns där idag. Denna bebyggelsezon är av utomordentlig betydelse när det gäller Leksands ansikte mot riksvägen och därmed angelägen att hanteras på ett planerings- och genomförandemässigt ansvarsfullt sätt. (Eftersom det lär dröja innan den s.k. "Siljansporten", på östra sidan av järnvägen, blir genomförd, kommer bebyggelsen utmed Stationsgatan att under långsiktiga tider utgöra förbifarandes "bild av Leksand", åtminstone de som inte tar sig in i samhället).

6 PRIORITERADE DELOMRÅDEN



ÖVERSIKTSKARTA PRIORITERADE DELOMRÅDEN

1. Faluvägen

Se situationsplan Del 2 och 3

Detta breda gaturum föreslås få en tydligare identitet som en viktig länk in mot centrum. Gatuträd i grönremsan planteras längs OK-tomten vilket ger en alléeffekt med befintliga träd på motsstående sida. Gångbanan längs OK-tomten föreslås utgå och genom justering av gatusektionens bredd kan en bredare gångbana erhållas på motsatta sidan. I korsningen med Hagagatan ges Faluvägen prioritet och korsningsytan kan minskas. Gångpassager anläggs över Faluvägen mot nytt gångstråk över fastigheten Grönstedt 14 in mot centrum. Detta gångstråk leds vidare bakom kommunhuset mot Resecentrum. Träd föreslås bli ett genomgående element längs Faluvägen upp till Leksandsvägen. Befintlig gatubredd gör det möjligt att skapa grönremsa på 2 m utanför den norra gångbanan. Längs södra sidan finns utrymme med avbrott för vissa funktioner att också etablera en trädrad. Från Falugatans övre delar har man visuell kontakt med omgivande landskap mot öster som lyfter in omgivande landskap som en fond i stadsbilden.

Klassificering: Integrerat transportrum (förklaring av begrepp se sid 24)



T.v. Idag ett brett gaturum som föreslås få en bredare gångbana och trädallé
T.h. Landskapet som gatufond är ett perspektiv som inte bör skymmas bort

Klassificering av gatunätet inom Noret har införts enligt Livsrumsmodellen, som RÄTT FART i STADEN, Vägverkets publikation 2008:549, har föreslagits för indelningen av gaturummen. (Förenklad beskrivning redovisas nedan.)

Livsrumsmodellen delar in staden/tätorten i tre olika rum och två mellanrum.

Frirum Utformningen utgår från gåendes och cyklisters perspektiv och hastighet. Här avses bilfria områden som parker och lek- och fritidsområden.

Integrerat frirum Fotgängare och cyklister är prioriterade. Motorfordon har möjlighet till begränsad inkörning. Entréer vänder sig ofta mot rummet.

Mjuktrafikrum omfattar större delen av stadens/tätortens gaturum. Bilister och oskyddade trafikanter samspelar. Biltrafikens ytor begränsas så långt som möjligt.

Integrerat transportrum Oskyddade trafikanter färdas i rummet men har ringa anspråk på att korsa mer än i korsningar. Oskyddade trafikanter har anspråk på trygghet mot övriga trafikanter utan att samspela med dem.

Transportrum har en renodlad transportfunktion. Gång och cykelpassager är på ett bekvämt och tryggt sätt separerade från övrig trafik.

2. Norsgatan

(Se situationsplan - Del 2)



T.v. En attraktiv miljö att flanera och shoppa

T.h. Fler uteserveringar ger gatan liv och lockar folk



Gatans skala, variation och folkliv är dess tillgång. Gatans golv och vissa av affärernas tillgänglighet dess problem. Den befintliga markbeläggningen av Leksandsplattor, asfalt och s.k. borgmästarsten (granithällar) har en struktur och ett slitage som behöver åtgärdas. Granithällarna är värdefulla och ger gatan en historisk återkoppling. De bör användas till att "återupprätta" ett linjärt mönster i gatans längdriktning. Hällarna läggs i marknivå som en symbolisk gräns mellan gata och gångbana. I övrig beläggning bör ingå smågatsten och en kvadratisk platta, antingen att man behåller Leksandsplattan eller går ner i format. Gatans golv ska kännas enhetligt och sammanhållet -fasader, skyltning, folkliv ger variation och puls. Z-torget och framför Ohlssons är platser som kan ges en nyanserad avvikande gestaltning med samma materialkombinationer.

Belysningen består idag av utplacerade parkarmaturer av relativt modern snitt med "lyttkaraktär". Längs gatan utgör affärsbelysningen från skyltar och fönster en väsentlig del som måste beaktas. Inom gatans gågatudel behöver en mer nyanserad ljussättning genomföras. Den ska undersöka möjligheterna att få bort stolpar i gaturummet genom s.k. vägghängd belysning som kan ge bra effekt i trängre gaturum. Fasadbelysning av vissa byggnader bör ingå i detta koncept. Z-torget liksom platsen framför Ohlssons bör som platser poängteras belysningsmässigt med ljus på fasad och solitärträd. Som gågatudel och kommersiellt stråk kan markutrustningen i form av bänkar, papperskorgar m. m. ges ett något mer profilerat uttryck än den standard som gäller för Noret i övrigt. En "egen" Noret-design som alternativ till prefabricerade produkter bör diskuteras här.

Inom gågatan spelar vegetation främst roll som möblerande element i planteringskärl och liknande. Det har stor betydelse hur dessa är utformade och hur de placeras. En plan för placering kan betyda att man samordnar gaturummets möblering till en bättre helhetsverkan. Rätt utformade planteringskärl kan ge funktionella och estetiska avgränsningar kring uteserveringar. All möblering i det trånga gaturummet måste dock vara återhållen.



SITUATIONSPLAN -DEL 2- förstärkta gångsamband, balanserad trafikbelastning och bättre struktur på p-ytorna kan bidra till höjd attraktivitet.

Z-torget som plats och avbrott i gatanätet är viktig. Den rumsliga avgränsningen är tydlig och placeringen av träd ska vara möblerande. Om befintliga träd behöver ersättas bör nya placeringen också beakta siktlinjer och hur man uppfattar grönskan från gågatan och Hantverkaregatan.

Skyllningen regleras genom befintliga Råd och regler för butiks- och företagsskyltning men bör ses över och eventuellt anpassas till förändringar i gaturummet. Detta gäller även råd för Uteserveringar där avgränsning och tillgänglighetsaspekter ses över. Till vissa affärer är det flera trappstegshöjder att övervinna som starkt begränsar tillgängligheten. Som "kamouflage" för ramper vid trappor kan samma princip prövas. Förslag till åtgärder redovisas under kapitel Tillgänglighet.

Norsgatans gångstråk mellan Z-torget och Kulturhuset får ett kontinuitetsbrott i samband med den trafikerade korsningen med Leksandsvägen. Genom den föreslagna trafiklösningen med företrädesplikt för södergående trafik på Leksandsvägen skapas förutsättningar för en bättre gångpassage i Ohlssons hörna. I Leksandsvägens mynning lyfts gångbanan upp och utformas genomgående tvärs över Leksandsvägen. Detta ger förutsättningar att tillsammans med markbeläggning, gatumöblering och val av belysning understödja gångstråket i Norsgatans sträckning i öst-västlig riktning för att markera gatans kontinuitet. I hörnet mot Olssons butik flyttas Leksandsvägens kantsten ut ca 1,5 m för att skapa en 3m bred dubbelriktad gång och cykelbana upp mot Torget. För att skapa en trygg passage för cyklister och gående över det genomgående trafikstråket breddas mittrefugen till ca 3 m.



Norsgatan åt väster ingår i den nya genomfarten genom centrum

Biltrafikstråket, bron – Norsgatan västerut, utformas genomgående och Leksandsvägen underordnad. Väster om Leksandsvägen ingår gatan som en del av det genomgående biltrafikstråket i nord sydlig riktning genom centrum. Varierande körbanebredd, min 5 m.

I korsningen med Sparbanksgatan ges företräde för svängande trafiken ut från Sparbanksgatan. Sparbanksgatans mynning förses med mittrefug. Gång och cykelbana byggs utmed gatans södra sida. Mitt för fastigheten Udden 2 föreslås att en gångpassage anordnas.

Klassificering: östra delen- frifrum/integrerat frifrum; västra delen- integrerat transportrum

3. Hantverkaregatan

(Se situationsplan - Del 3)

Motorfordon har möjlighet att i begränsad omfattning med låg fart trafikera gatan som bibehålles enkelriktad. Kortidsparkering längs gatan behålles i begränsad omfattning. Trafikskyltars placering och storlek anpassas till skalan och trafikeringen. Hela gaturummet ska genom sin begränsade bredd vara utan markerade gångbanor. I korsningen med Faluvägen läggs Faluvägens gångbanor upphöjda tvärs över Hantverkaregatanens båda anslutningar för att markera status lågfartsgata.

Klassificering: integrerat frifrum

4. Kv.Köpmannen

(Se situationsplan - Del 2)

Stora delar av Kvarteret upptas av iordningställda parkeringsytor i asfalt med målade uppställningsplatser. Funktionen av centralt beläggna parkering behålles men en förändring för bättre framkomlighet för gående bör genomföras. Kvarteret är en av länkarna i att binda ihop gångytorna i centrum. Ytor för gående föreslås bli en integrerad del av utformningen och knyta an till de övergripande stråkrörelserna Norsgatan- Leksandsvägen – Torget. En affärsutveckling av kvarteret Grönstedt ger en naturlig koppling till ett "tredje ben" med stråkrörelser mot Resecentrum och åt väster genom kvarteret Häradsdomaren och Kulturhuset.



SITUATIONSPLAN – DEL 3-”nya” Faluvägen, infartsparkering, ett öppnat gångsamband mellan centrum och resecentrum ger nya förutsättningar att utveckla handel längs Hantverkaregatan

Inom de öppna delarna av Kv. Köpmannen rör sig många men utformningen bör anpassas mer till ett parkeringstorg och mötesplats. Stråken genom ska vara breda och tydliga, centralt skapas en öppen yta med plast för bodar, takade cykelställ mm. Parkeringsytorna skall ges en inramning som gör att de blir en del av kvarterets/ torgets hela gestaltning och materialval.

Stora delar av kvarteret är en öppen yta med parkeringar. Platsen är välbelägen i de gågatumönster som genereras kring Norets affärer. I syfte att göra centrum tydligare bör gestaltningen av platsen stödja denna strategi.

Parkeringsplatserna är vitala för handeln och behålls. Miljön bör däremot göras med tydlig och gångvänlig för att stärka centrumets attraktivitet. Kör- och gångytor bör ges en struktur som beaktar gångmönstret bättre. De som passerar ska kontinuerligt kunna använda gångytor och inte behöva "klättra" över bilar.

Platsen är förbunden med Norsgatan genom en trång passage, med Leksandsvägen, Hantverkaregatan och Faluvägen. Trafikmatningen bör inte längre ske från Hantverkaregatan för att kunna prioritera och lyfta fram kontakten med denna gata med en potentiell utveckling av fler butiker.

Gestaltningen utgår från att avgränsa och tona ner intrycket från parkerade bilar och lyfta fram sammanhängande ytor att röra sig genom området. Avgränsningen kan bestå av vegetation eller en låg skärm i lämpligt material som hjälper till att bättre strukturera ytorna. Där stråken från de omgivande gatorna strålar samman skapas en öppen plats -ett minitorg. Utrymmet längs fasader och butiksentréer ses över.

Markmaterial inom p-ytor domineras av asfalt men avgränsningar och möten med gångytor behandlas med avvikande beläggning och bättre framkomlighet. Andelen kantstenar kan minskas och utgå där andra vertikala element utgör avgränsning.

Många människor rör sig över platsen, dels mellan bil och butik, dels över platsens gångstråk. Belysningen är viktig för säkerheten i mötet mellan bil och människa och för att orientera sig. Därför ska belysningen vara avbländad, stödja gångstråken och ge tillräcklig belysning för att nå sin parkerade bil. Platsen ska inte bara ha ljus den ska vara rätt belyst.

Funktionellt är kvarterets öppningar mot omgivande gator mot Leksandsvägen viktiga men öppningarna gör att kvarterets gränser och strukturen gata – kvarter blir otydlig. Detta påverkar upplevelse och orienterbarhet och är viktiga för att markera gräns mellan gata och kvarter. I en manual bör man studera hur stadsträd, cykeluppställningar och skärmar kan hjälpa till att hantera detta.

Den smala Hantverkaregatan bildar i öppningen mot Kv. Köpmannen en mindre plats som får en viktig roll i ett eventuellt förstärkt stråk. Träd, vintertid belyst, kan här bli ett viktigt landmärke. Det gäller även andra s.k. knutpunkter i ett förstärkt gångstråk i centrum och inom detta kvarter.



*T.v. Kvarteret Köpmannens stora öppningar bör få en tydligare gräns mot omgivande gator
T.h. Konsumparkeringen bör också ge plats för genomgående gångstråk*

5. Leksandsvägen genom centrum

(Se situationsplan -Del 2)

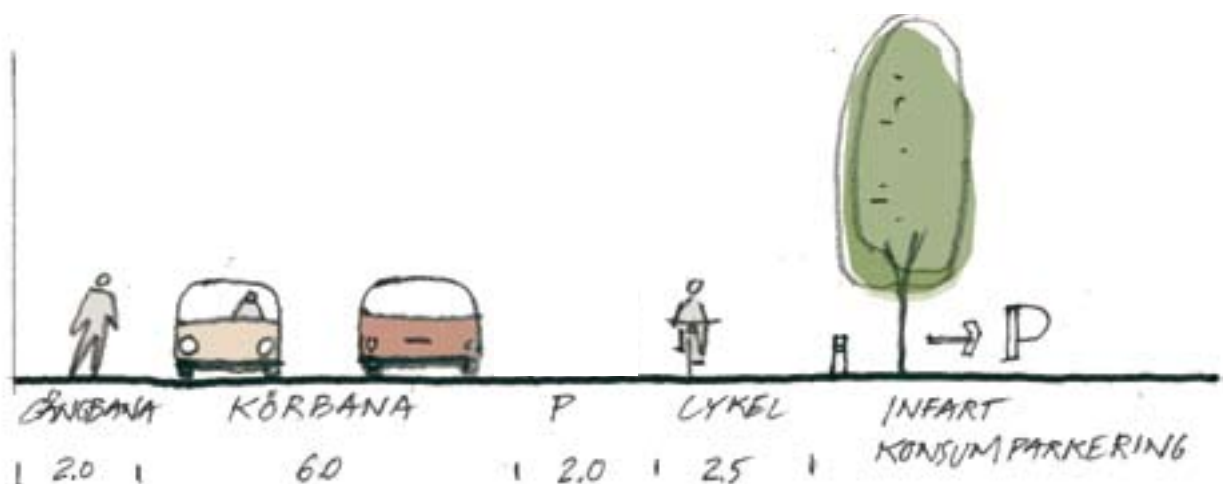
Södra del

Oskyddade trafikanterna är prioriterade. Motorfordonstrafiken färdas på gatan med låg fart och i begränsad omfattning. Separerade cykelstråket på dubbelriktad bana i nord sydlig riktning genom tätorten. Gatan 6,5 m har kantsten upp till infart till Konsumparkeringen. Gatans sektion ger även plats för gångbana på bägge sidor och GC-bana (2,5-3 m) på östra sidan

Vägverkets portalskyltar över vägen i fackverkskonstruktion samspekar inte med småstadsskalan och bör bytas mot annan anpassad skyltning.

Norr om infarten till Konsumparkeringen fram till Faluvägen utformas gatan som gångfartsgata för att underlätta för gående att röra sig över gatan. Gatunivån höjs till gångbanenivå och markbeläggningen utformas för visuell ledning av körytan. Pollare och träd används som avgränsning mellan gångbana och körbana.

Klassificering: mjuktrafikrum



På Leksandsvägen som gångfartsgata kan rymmas alla trafikslag i samspel

Norra delen förbi torget

(Se situationsplan - Del 1)

På sträckan längs Torget leds busstrafiken och en stopphållplats anläggs utmed torgets östra del utanför Kommunhuset. Stor- eller smågatsten som gatubeläggning i korsningens norra del markerar att biltrafikens asfalterade huvudstråk från Sparbanksgatan - Bygatan svänger av 90 grader i korsningen. Kantstensövergångar och markbeläggningar samordnas med torgytans beläggning för att understryka Torget som en helhet. Leksandsvägens roll som genomgående gång- och cykelstråk är underlag för en långsgående trädplantering som motsvarar dess betydelse.

Klassificering: integrerat frirum



En busshållplats på Leksandsvägen vid Torget ger bussen ett ansikte i centrum



SITUATIONSPLAN DEL 1 -ett öppnare och mer flexibelt utformat Torg öppnar upp gångsambanden genom Noret

6. Torget

(Se situationsplan - Del 1)

Förnyelsen av själva torgytan tar fasta på att skapa ett öppet torgrum med plats för både torgaktiviteter, evenemang mm men också för parkering. Den nuvarande buskplanteringen och en del av befintliga träden tas bort för att skapa större öppenhet. Den södra tredjedelen av torgytan utformas som en allmänt tillgänglig torgyta med sittplatser, utsmyckning mm. Nuvarande allmänt tillgänglig yta fördubblas. Den mittersta tredjedelen reserveras för parkering med en fast och en flexibel yta för uppställning. Den norra tredjedelen utformas med anpassning till torgbyggnaden och får mer grönt inslag i samband med uteserveringar m. m.

Torgets golv hålls ihop med samma karaktär på ytskiktet. Fasta vertikala avgränsningar som murar och häckar används i begränsad utformning. Pollare, även flyttbara kan användas för parkeringsavgränsning. Det gröna inslaget baseras på stamträd. Vid samlings- och sittplatser inslag av perenner och sommarblommor. Vattenanläggningen behålles.

7. Bygatan

(Se situationsplan - Del 1)

Sammanhängande GC-stråk i öst-västlig riktning genom staden föreslås längs gatan. Delvis i blandtrafik på lågtrafikerade delar.

Utmed Torget och i angränsande korsningarna höjs körbanan till samma nivå som intilliggande gångytor. På delen mellan Leksandsvägen och Sparbanksgatan förbi Torget läggs cykeltrafiken på separat bana. Större ytor för publika aktiviteter som uteserveringar kan här skapas längs gångstråket utanför hotell och restauranter. För dessas behov föreslås parkering i begränsad utformning. I gatans förlängning krävs nyanläggning av GC-vägen mellan Hagagatan och Stationsgatan.

Klassificering: mjuktrafikrum

8. Sparbanksvägen

(Se situationsplan - Del 1)

Biltrafikstråket i nord-sydlig riktning leds via Sparbanksgatan. Där gatan passerar torget gäller de oskyddade trafikanternas villkor. Körbanabredd 6 – 7 m. I korsningen mot Norsgatan ges företräde för svängande trafiken ut från Sparbanksgatan. Sparbanksgatans mynning förses med mittrefug.

Klassificering: integrerat transportrum – mjukt trafikrum (torgdelen)

9. Villagatan

Alternativ väg för att ta sig till Stationsgatan, resecentrum och centumparkeringar. Körbanabredd 6,5 m. Gatan utgör del av bussarnas slinga genom centrum.

Gatans nuvarande utformning behålls.

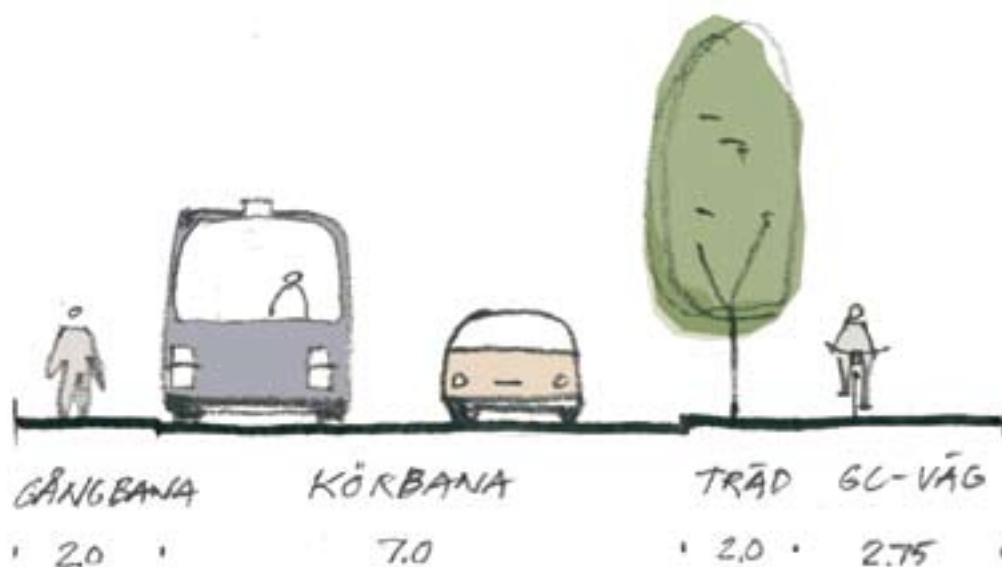
Klassificering: Integrerat transportrum

10. Stationsgatan

Utformas för biltrafik med 6-7m bred körbana. Cykeltrafik på separat bana.

Cykelbana kan skapas utmed gatans östra sida. Passage för oskyddade trafikanter iordningställs i Bygatans förlängning. En viktig länkning av GC-vägen är över kommunhusfastigheten Kv. Snedkanten mot centrumstråket genom Kv. Grönstedt. Hur denna anläggs beror på planerad exploatering med ev. bostäder.

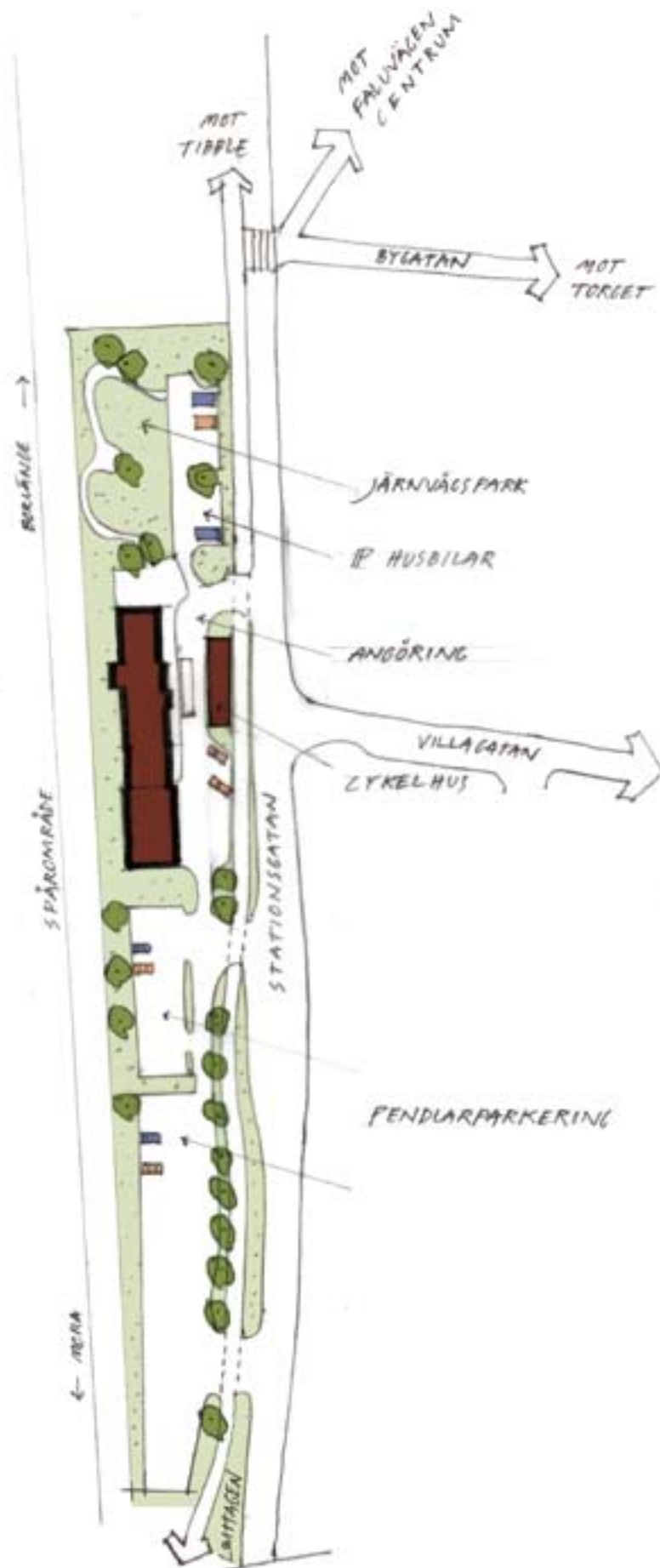
Klassificering: Integrerat transportrum



Längs Stationsgatan bör skapas bättre gång- och cykelförbindelser för att underlätta kontakten med resecentrum

11. Resecentrum

Här skall all kollektivtrafik sammanstråla. Tillgängligheten till busshållplatserna skall vara anpassad för äldre och funktionshindrade. Här bör turistinformation finnas, biljetter säljas och t.ex. cyklar tillhandahållas för uthyrning som ger tågresenärer vidgade möjligheter att ta sig vidare särskilt under semesterperioder. Komfortförbättring för bilparkering med motorvärmare och cykelparkering under tak för pendlare i anslutning till stationsbyggnaden. Kollektivtrafiken skall ha hållplatser i omedelbar anslutning till vänthall. Det finns behov av en husbilsparering för turister som kan anläggas här för att kunna samordna service- och hygienutrymmen. I övrigt bör man inom kvarteret bevaka möjligheter för pendlar- och turistparkeringar och komplettering med byggnadsutformning som stödjer varumärket Leksand, sett från riksvägen och från angöringarna från Norra infarten och Sågmyravägen.



Från Resecentrum som en framtida angöringspunkt förstärks gångförbindelserna mot centrum

12. Norra infarten

Norra infarten är första möte med tätorten för många besökare. Vägvisning till resecentrum och centumparkeringarna bör ske i god tid före korsningen vid järnvägsbrons västra brofäste där vägen (rampen) ner mot Stationsgatan ansluter.

Två förslag till korsningsutformning redovisas.

Korsningen kan dels omarbetas som "trevägs-korsning" med företräde för svängande trafik till och från rampen. Eller så kan korsningen utformas som "liten cirkulationsplats".

Utformning som cirkulation gör det enklare för trafikanterna att angöra vem som har företräde i korsningen. Med cirkulationsplats kan lutningen på den anslutande rampen medföra att det bli svårt att få plats för ett vilplan för trafik från Stationsvägen.

Omarbetning av korsningen mellan rampen och Stationsvägen kan utformas så att trafiken via rampen görs genomgående och Stationsvägens fortsättning mot norr underordnas.



Att nå Noret lättare via Stationsgatan kräver en ny utformning av anslutningen vid norra infarten enligt alternativa idéskisser ovan

7. TILLGÄNGLIGHET

En aspekt som gäller alla ytor i centrum är kraven på god tillgänglighet.

Den består av den fysiska dimensionen men också av den upplevda tillgängligheten. Det senare avser fysiskt tillgängliga miljöer men där andra faktorer som dålig belysning, frånvaro av människor i gaturummet, byggnader utan verksamheter mm bidrar till alternativa vägval. Inom centrumområdet är de fysiska restriktionerna tydliga längs Norsgatans affärer med entrétrappor. Enkla åtgärder som utläggande av ramper skulle mycket negativt påverka gågatans miljö. Principen bör i första hand vara att förbättra tillgängligheten i samspel med miljöns kvaliteter.

Den grundläggande utgångspunkten bör vara att behålla gränsen tydlig mellan gata och fasad. Då är man bunden till tekniska åtgärder som lösa ramper eller HKP-liftar som monteras i entrénischer. Här kan man tänka sig samordning av entréer för flera affärer eller hyresgäster. I varje enskilt fall ska även förutsättningarna att lösa tillgängligheten inne i själva byggnaden studeras. Ofta kan viss del av nivåskillnaden tas om hand med hjälp av mindre ramper, liftar, etc. inne i byggnaderna, som komplement till de utvändiga åtgärderna.

I Norsgatans gågatumiljö förekommer uteserveringar och exponering av varor ute på gatan. Verksamheten är tidvis en del av gatubilden och upplevs som ett positivt inslag. Ofta sker detta med enkla tillfälliga lösningar. I några fall kan man i samband med sådan verksamhet tänka sig att i gatan förhöja en mindre yta som i samspel med utnyttjandefunktionen, fasad och entréer gestaltas som en helhet. En ramp kan då byggas in i den förhöjda ytan och ytans avgränsning kan vara en del av gatans möblering med upphöjd plantering.

Även enbart långsmala planteringslådor kan bilda gräns och dölja en ramp mellan gågata och fasad och då upplevas som ett "naturligt" inslag i gågatumiljön. Används en gemensam modell för hela gatan kommer detta att stödja gatans utformning och inte den enskilda fastigheten och då kan tillgängligheten ges en slags estetisk legitimitet i gaturummet. Det finns ingen generell lösning utan alla lösningar måste prövas mot platsens förutsättningar.

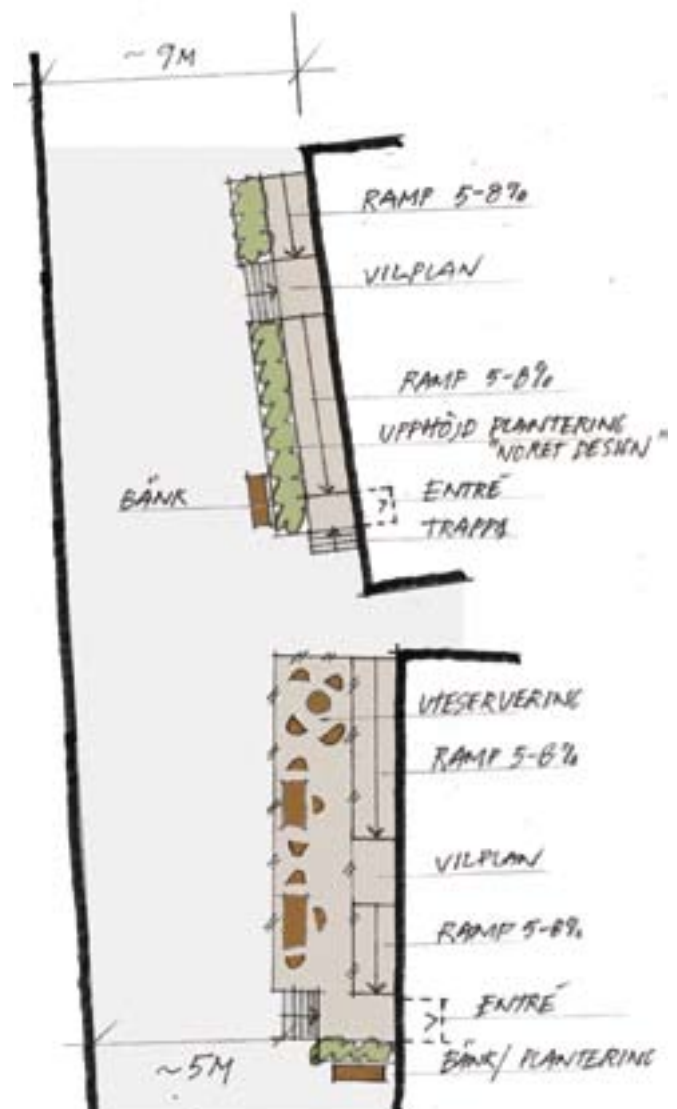
En annan tillgänglighetsaspekt är nivåskillnaden mellan Norsgatan nivå och Kajen nivå. Höjdskillnaden är ca 12-14 meter och lutningarna i Hotellbacken och Bryggarbacken överstiger långt möjligheterna att uppfylla gällande krav på ramplutningar. En vertikal allmänt tillgänglig hisslösning har diskuterats i samband med exploateringen av Kv. Englebrect men genomfördes inte. Förutsättningarna pekar mot att en hisslösning är ett effektivt sätt att lösa problemet.

Vi vill aktualisera detta och föreslå en allmänt tillgänglig hiss med placering i slänten söder om Färjebacken med en brygga från Färjebackens övre plan i direkt anslutning mot gångbanan. Hissens utformning ska stödja varumärket och bidra till att nydanande arkitektur med historisk förankring tillförs denna viktiga plats i mötet med Noret.



T.v. Ett problem på attraktiva Norsgatan är bristen på tillgänglighet till vissa affärer

T.h. Åtgärder för ökad tillgänglighet bör utformas samordnat och anpassat till gatumiljön med integrerade lösningar av ramper, räcken, smala planteringslådor mm



8. SÄRSKILD STUDIE AV ICA-LOKALISERING

Inom ramen för centrumplanutredningen, men som särskilt uppdrag, har förutsättningarna för att flytta ICA till ett nytt läge i Kv. Grönstedt (vid Allans Sport) studerats. Syftet har varit att dels möjliggöra byggandet av en större butik än den ICA idag har, dels finna ett läge som bättre tillgodoser behovet av parkering och goda godshantering.

Den särskilda studien redovisas i särskild bilaga. Som huvudalternativ anges en utbyggnad av fastigheterna Grönstedt 12, 14 och 18 med följande innehåll:

- Ett gångstråk skapas över Kv. Grönstedt, som förbinder Konsumparkeringen och Hantverkaregatan med Faluvägen i anslutning till Hagagatan.
- ICA-butik, drygt 2000 kvm
- Möjlighet till mindre utbyggnad av Allans Sport
- Parkering, antingen som markparkering 35 p-platser, eller som p-garage med upp till 110 platser, med infart från Hagagatan.
- Bostäder ovanpå ICA och p-garage, totalt ca 25 st.
- Godsangöring från Hagagatan.

Som möjlighet att tillskapa ytterligare parkering skisseras även en möjlighet till ca 20-30 p-platser i Kv. Köpmannen 4, på andra sidan Hantverkaregatan.

9. PRIORITERINGAR OCH KOSTNADER

En viktig del i centrumutvecklingen är att planera och budgetera medel. Att förändra fysiska strukturer är en process över tiden och det är viktigt att hitta ingångar som kan sätta igång och underhålla en förändring mot bestämda mål. Tabellen visar en översikt av olika åtgärder olika till sin karaktär. Den är tänkt att vara ett första underlag för en diskussion om hur medel till centrumets utveckling skall prioriteras och fördelas. Se även bilaga 5, sammanställning prioriterade delområden/konstnadsbedömning.

LEKSAND CENTRUMUTVECKLING Åtgärder i centrum - kostnadsrelationer	Ombyggnad kostnadsrelationer			Prio
	Låg	Medel	Hög	Tidplanelagda åtgärder
STRUKTURELLA FÖRÄNDRINGAR				
- FORDONSTRAFIK-infarter, omledning trafik, parkering, skyltning				X
- GÅNGTRAFIK- sammanhängande stråk, åtgärder för tillgänglighet och trygghet				X
- GRÖNSTRUKTUR- trädplantering för försköning, identitet och sammanhang				X
DELOMRÅDEN-FYSISK FÖRÄNDRING-OMBYGGNAD				
- gata, plats, torg, gågata, lågfartsgata enligt kap 6				X
- bebyggelse; ny- eller ombyggnad enligt kapitel 5				X
SMÅ STEG- effekt till låg kostnad,				Årliga åtgärdssteg
- belysning, ljussättning				X
- tillgänglighetsanpassning				X
- skyltning, historisk skyltning på byggnader				X
- plantering, utsmyckning, markutrustning, designmanual				X
- planering för anpassning bostäder-lokaler				X
- planering -policy för profilerad handel -typ design-hantverk				"Engångsåtgärd"
- anställning av centrumledare				X
- etablera fast forum för centrumgrupp för samordning med fastighetsägare, näringsidkare m fl				x

10. KÄLLOR

FÖP Leksand, Terraforma- Husplan 2003

Leksands Noret Kollektivtrafikutredning, BN – Trafiksystem AB 2004

Leksand Handelsutredning, Nordplan, okt 2008.

Gestaltningssprogram för Norsgatan Leksand ,Lenngren Ark.kontor-Wahlström, Blomqvist landskapsarkitekter-2003

Parkeringsutredning Mika Viisteensarri 2002

Leksand-Lugnet Plan och Trafikutredning, Gillark, BN Trafiksystem, A5 Arkitekter 20040203

Rätt fart i staden, vägverket, Publ. 2008:54,

11. BILAGOR

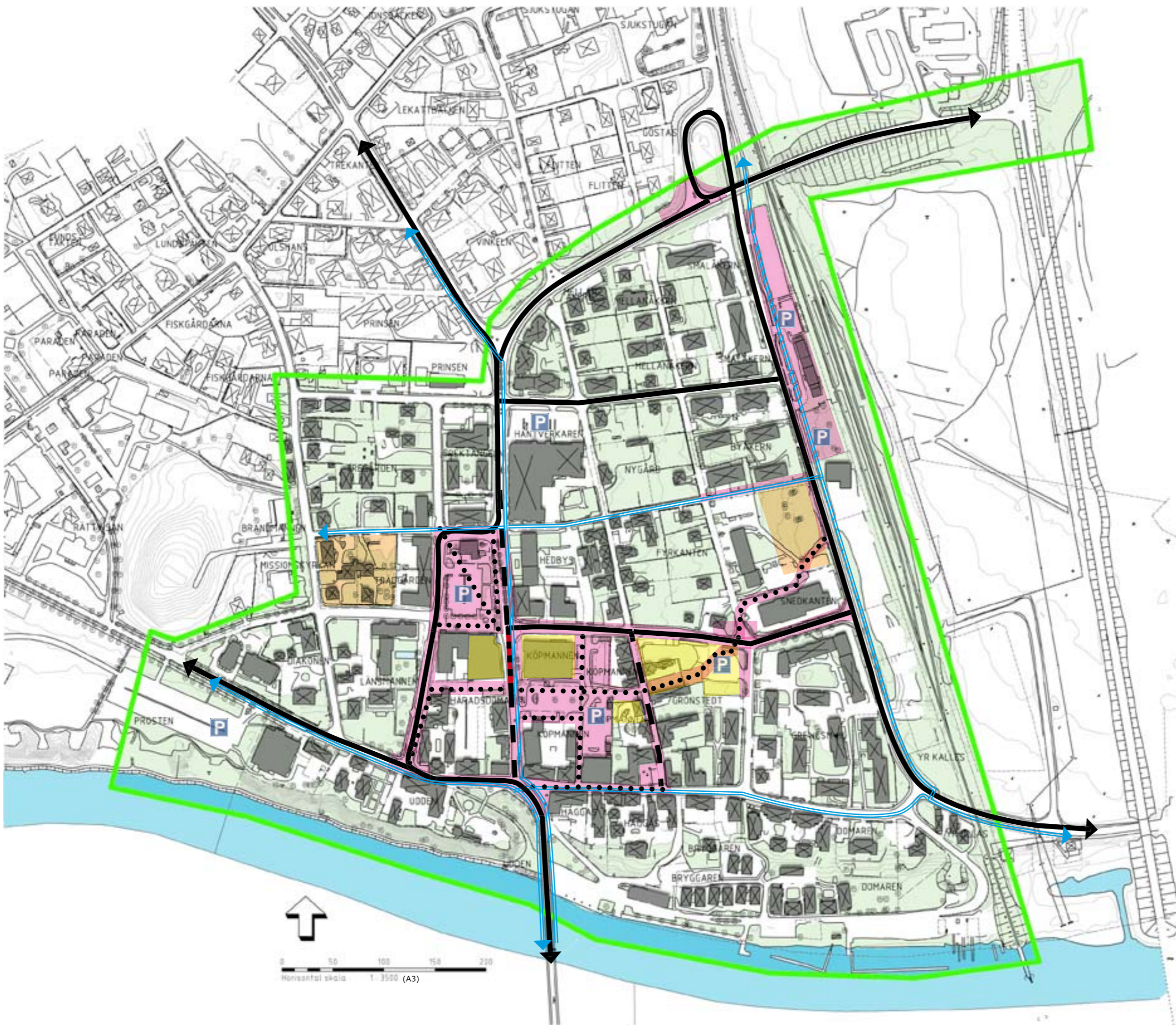
Bilaga 1, Situationsplan Översikt (A3)

Bilaga 2, Trafikplan (A3)

Bilaga 3, Kollektivtrafikplan (A3)

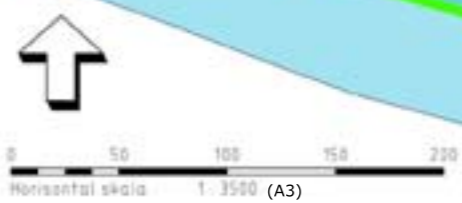
Bilaga 4, Bebyggelseutvecklingsplan (A3)

Bilaga 5, Sammanställning Prioriterade delområden/åtgärder/konstnadsbedömning



TECKENFÖRKLARING

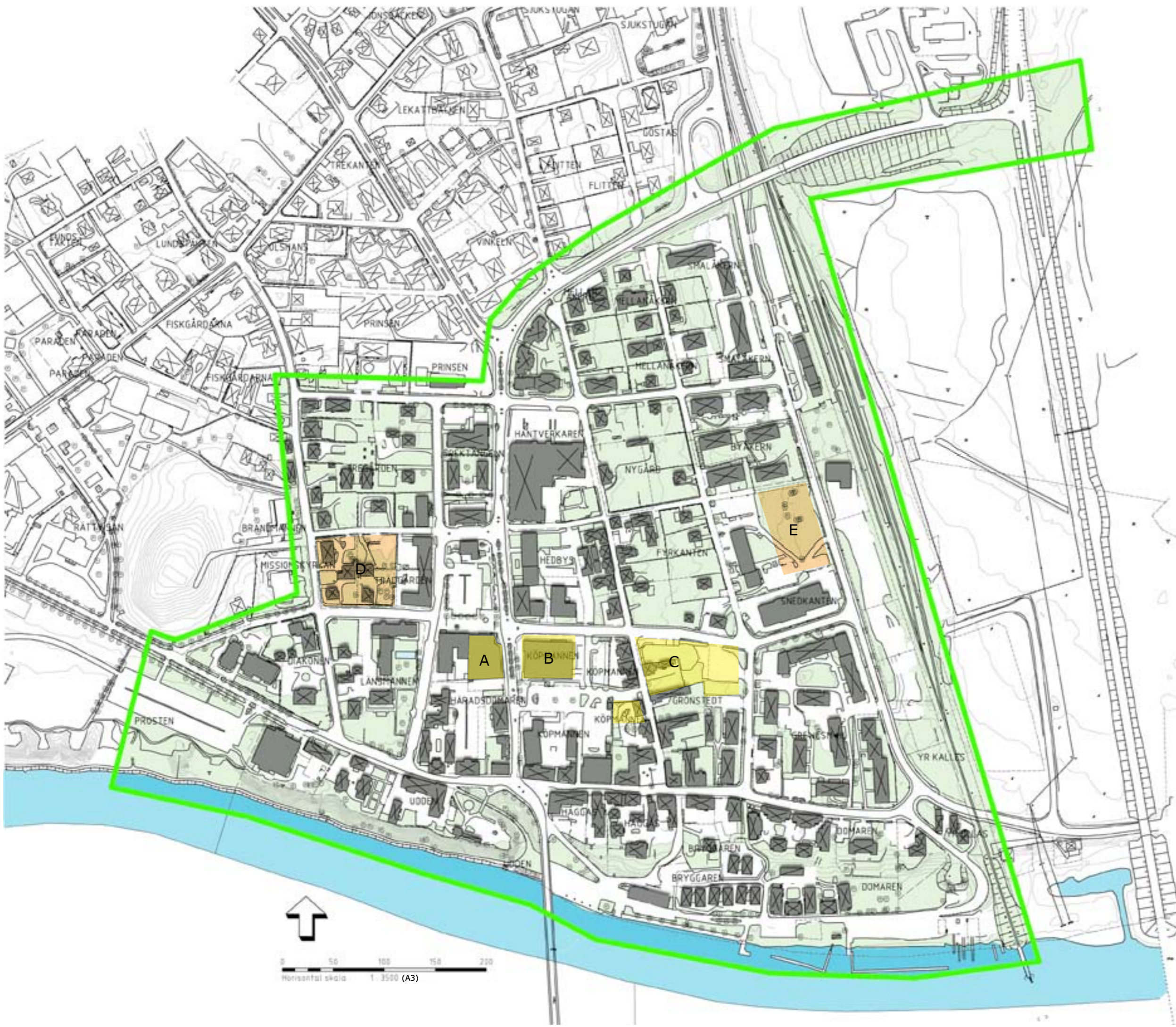
- PROJEKTOMRÅDESGRÄNS
- GATUMARK/TORG MED FÖRSLAG PÅ NY UTFORMNING
- UTVECKLING HANDEL OCH EV. BOSTÄDER
- UTVECKLING BOSTÄDER
- HUVUDSTRÅK-BILTRAFIK
- GATA MAX 30 KM
- GÅNGFARTSGATA
- GÅNGSTRÅK I CENTRUM
- GC- STRÅK
- P ALLMÄN PARKERING



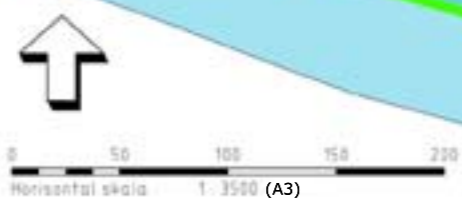
LEKSANDS KOMMUN
LEKSANDS NORET
CENTRUMUTVECKLING

SITUATIONSPLAN ÖVERSIKT
Peder Melin, Ramböll



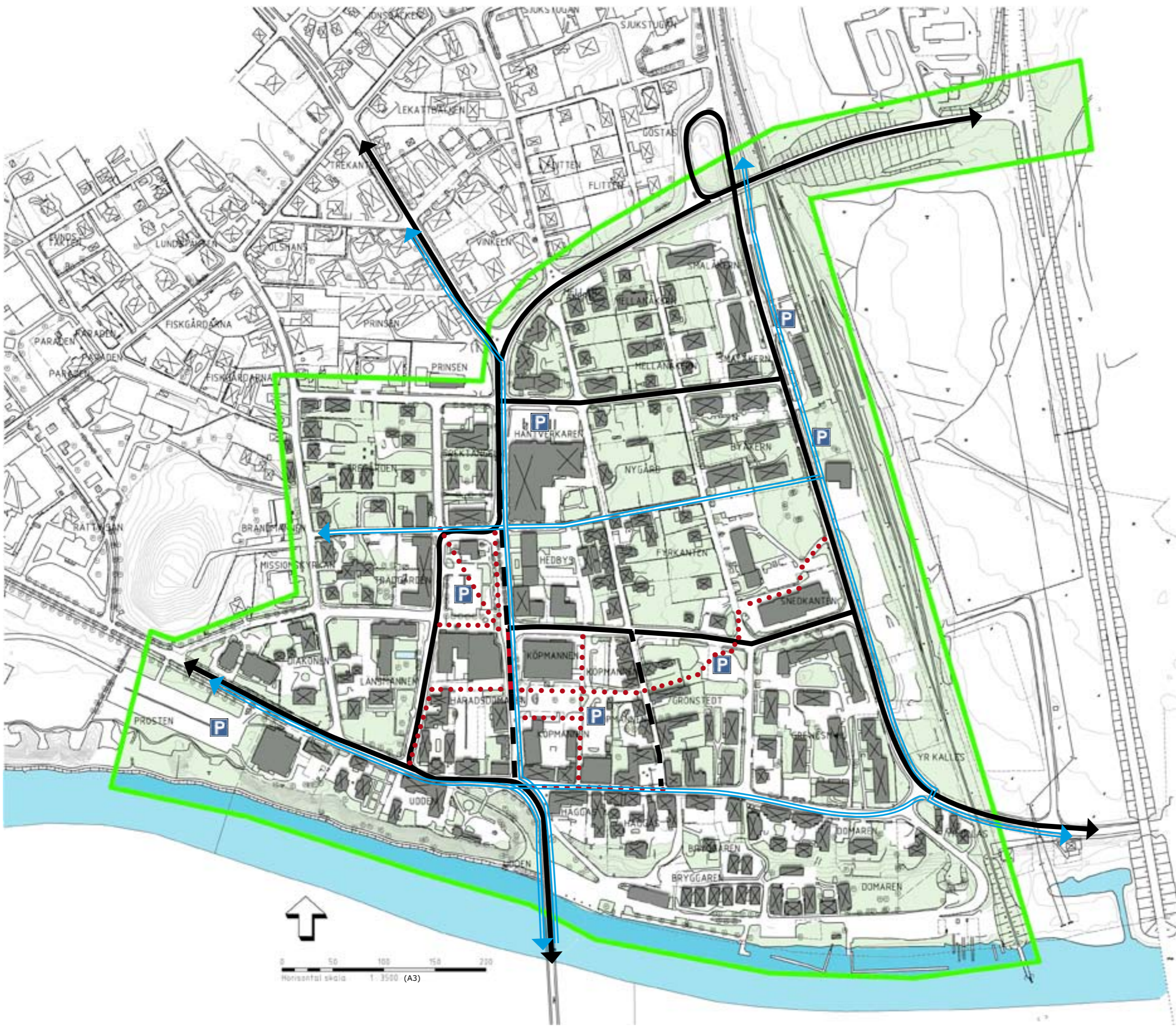


- UTVECKLING HANDEL OCH EV. BOSTÄDER
- UTVECKLING BOSTÄDER









LEKSANDS KOMMUN
LEKSANDS NORET
CENTRUMUTVECKLING

Bebyggelseutveckling

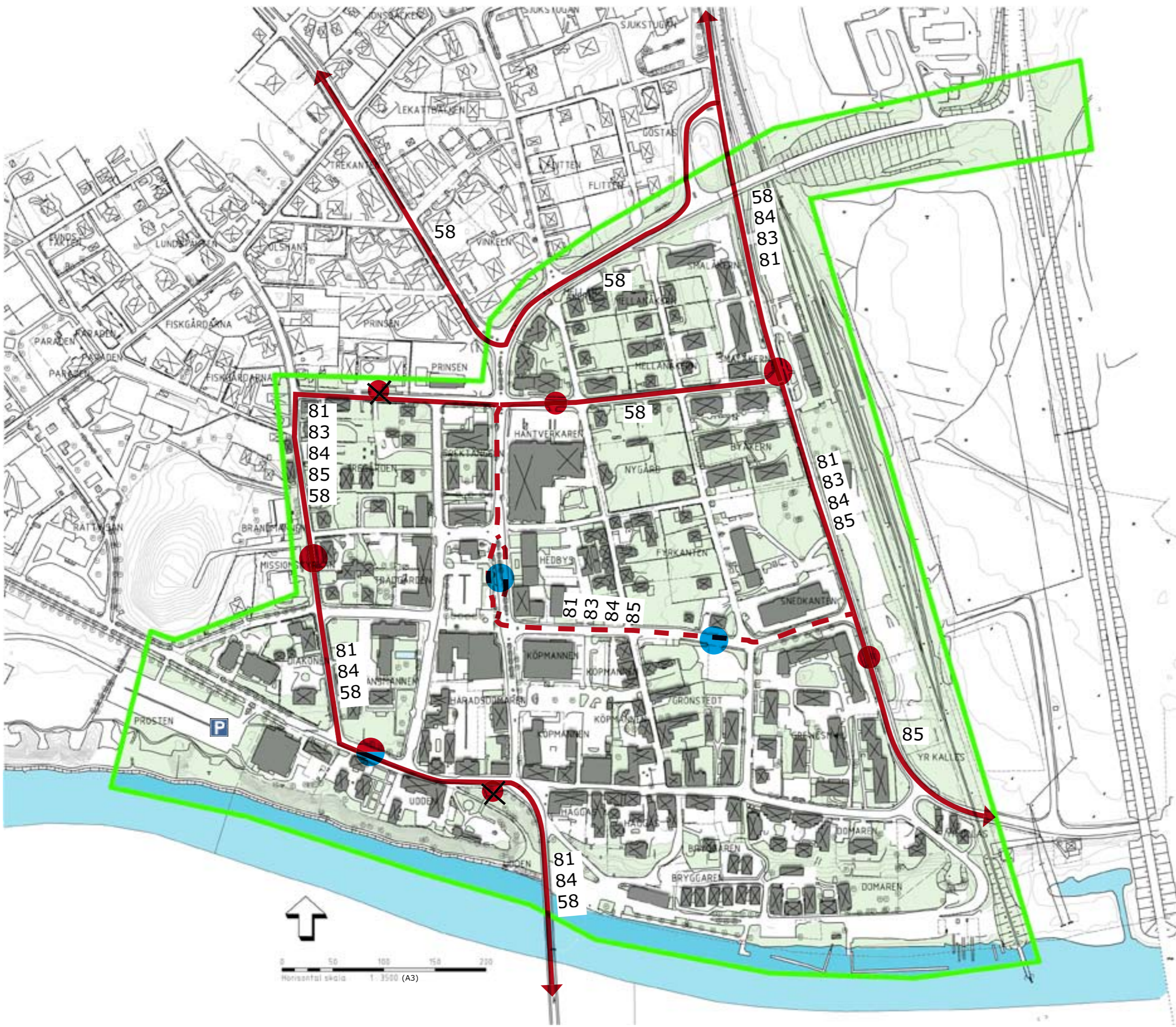


TECKENFÖRKLARING

-  HUVUDSTRÅK-BILTRAFIK
-  GATA MAX 30 KM
-  GÅNGFARTSGATA
-  GÅNGSTRÅK I CENTRUM
-  GC- STRÅK
-  ALLMÄN PARKERING

LEKSANDS KOMMUN
 LEKSANDS NORET
 CENTRUMUTVECKLING

Trafikplan



TECKENFÖRKLARING

- BEF. LINJESTRÄCKNING
- - - NY LINJESTRÄCKNING
- FÖRESLAGEN BUSSHÅLLPLATS
- BEF. BUSSHÅLLPLATS
- ⊗ BUSSHÅLLPLATS SOM UTGÅR
- 83
84
- BUSSLINJE SOM TRAFIKERAR GATAN

LEKSANDS KOMMUN
LEKSANDS NORET
CENTRUMUTVECKLING

Kollektivtrafik

BILAGA 5 SAMMANSTÄLLNING PRIORITERADE DELOMRÅDEN -ÅTGÄRDER-PRIORITET-KOSTNADSBEDÖMNING

	Område	Vision	Åtgärd	Stöder "varumärket"	Priori- tet	Kostnads- bedömning
1	Faluvägen	Infartsgata med ny centrumparkering och stärkt identitet	Anpassa gatumiljön gångbana och träd; bygg P-hus och anslut gångstråk till centrum Icas lokalisering nyckelfråga som utreds	Delvis, ingår i nytt stråk mot centrum	4	≈2 milj
2	Norsgatan	Gågatudelen	Tillgänglighetsanpassning, ny markbehandling, skyltning, ljussättning	Helt- stärker gågatans värde	4	≈1,5 milj
2	Norsgatan	Från Leksandsvägen vid Ohlssons - västerut	Utforma en trygg gångpassage. Öka trafiksäkerhet för gående. Stärk Norsgatans förlängning mot Kulturhuset i gaturummets utformning.	Helt - bibehåller kulturvärdet-utvecklar trafiksäkerhet och tillgänglighet	1	≈1,5 milj
3	Hantverkare- Gatan	Gåfartsgata med fler "designbutiker"	Anpassa gatumiljön, markbeläggning, belysning, skyltar, enkelriktad trafik	Helt- ingår i stärkt centrumstråk och etablering av småbutiker	4	
4	Kv. Köpmannen	Utveckla handel och miljö mot mer småskalighet. Öka tillgänglighet för gående.	Skapa genomgående tillgängliga gångstråk som binder samman centrum genom omfördelning av p- ytor. Ge p-ytor en inramning och håll ihop kvartersgränser med cykeltak, bodar mm.	Helt - ingår i stärkt centrumstråk	3	
5	Leksands- vägen genom centrum - södra delen	Del som gåfartsgata med dämpad trafik	Ge plats för ett genomgående GC-stråk. Gåfartsgata norr om infart till parkeringen	helt	2	≈1,5 milj
6	Leksands- vägen genom centrum förbi Torget	Trafikavlastning av hörnet mot Faluvägen - underlätta för gående	Ny korsningsutformning vid Faluvägen-prio. Gående; busshållplats vid Torget	helt	2	≈1,0 milj
7	Torget	Ett flerfunktionellt torg för flexibel användning -en naturlig samlingsplats med omsorg i utformningen Ny busshållplats.	Öppet torg med parkering i mitten och större torgytor i norra och södra delen. Bussgata och "trög" dubbelriktad genomfart via Leksandsvägen. Prioriterad genomfart vi Sparbanksgatan.	helt	2	≈6,0 milj
8	Bygatan	Ett tvärgående GC-stråk med blandad trafik	Kontinuerlig GC-bana mellan Stationsgatan (resecentrum) och Gropen.	delvis	4	≈0,3 milj
9	Sparbanks-	Ny roll som del i	Korsningsutformning	delvis	1	2,0 milj

BILAGA 5 SAMMANSTÄLLNING PRIORITERADE DELOMRÅDEN -ÅTGÄRDER-PRIORITET-KOSTNADSBEDÖMNING

	gatan	"centrumringen"	med företräde i T-korsning Norsgatan,			
10	Villagatan	Del i "centrumringen"	Anpassning för utrymmeskrav busstrafik	delvis	5	
11	Stationsgatan	Ny länk i matningen mot P i centrum, stärkta gångsamband mot centrum	Utformning-skyltning av anslutande infartsgator, GC-stråk med anslutningar mot centrum. Viktig del i "ansiktet" mot riksvägen	delvis	3	≈1,5 milj
12	Resecentrum	Stärkt roll i framtida kommunikationsstruktur	Utveckling av parkeringsfunktion . Anpassning till parkmiljön	Helt	4	
13	Norra infarten	Annonserad avfart mot Noret centrum via Stationsgatan	Ny gestaltning och skyltning, belysning, av avfart	helt	1	1,0-3,0 milj