

Trafikplan 2014-2025

Hedemora stad

Kommunfullmäktige
Antagen plan



Förord

Hedemora kommun kan nu äntligen redovisa ett första förslag till ny Trafikplan för Hedemora stad med sikte på perioden 2014-2025. Trafikplanen utgör vårt viktigaste underlag för en fortsatt framgångsrik stadsutveckling mot ett mer hållbart och attraktivt trafiksystem.

Trafikplanen grundas på centrala nationella och lokala politiska målsättningar samt under planeringsarbetet genomförda samrådsdiskussioner och trafikanalyser. Resultatet har lett fram till tydliga slutsatser om hur trafiksystemet i Hedemora stad bör utvecklas i tidsperspektivet mot 2025 för att svara upp mot våra viktigaste framtida krav.

Dokumentet riktar sig till en bred grupp intressenter från kommunens beslutsfattare och tjänstemän som arbetar med trafik- och samhällsplanering men också till allmänheten, lokala företag som kommer att medverka i det framtida stadsbyggandet.

Hedemora 2014-09-16

Ulf Hansson, Ordf. Kommunstyrelsen

Gun Drugge, Ordf. Strategiutskottet

Per Fagerström, Ordf. Miljö- och Samhällsbyggnadsnämnden



Innehållsförteckning

1. Inledning

- 1.1 *Trafik för en framgångsrik stad*
- 1.2 *Hedemora i Regionen*
- 1.3 *Planuppdrag och inriktning*
- 1.4 *Planutformning*
- 1.5 *Framtagningsprocess*

2. Målsättningar

- 2.1 *Transportpolitiska mål*
- 2.2 *Kommunens trafikmål*

3. Trafikens samhällspåverkan

- 3.1 *Miljö- och hälsopåverkan*
- 3.2 *Trafiksäkerhet*
- 3.3 *Trygghet*
- 3.4 *Tillgänglighet*
- 3.5 *Slutsatser*

4. Framtida stadsutveckling

- 4.1 *Trafiken i stadsutvecklingen*
- 4.2 *Attraktiva pendlingsmöjligheter*
- 4.3 *Fler verksamheter i staden*
- 4.4 *Kommersiell handel och service*
- 4.5 *Nya bostäder*
- 4.6 *Trafikutveckling*



5. Trafik för en framgångsrik stad

- 5.1 *Nya huvudtrafikleder*
- 5.2 *Trivsamma och säkra hastigheter*
- 5.3 *Nya G/C-vägar och cirkulationsplatser*
- 5.4 *Bättre tillgänglighet och framkomlighet vid RV70-Moränget*
- 5.5 *Utveckla stadens affärscentrum*
- 5.6 *Trafiken i centrum*
- 5.7 *Trafiken i kulturmiljön*
- 5.8 *Parkeringar för alla*
- 5.9 *Miljö- och trafiksäkerhetsutveckling*
- 5.10 *Utveckla tillgängligheten*
- 5.11 *Trafikplanering & Mobility Management*

Bilagor;

B1. Trafikanalys

B2. Källor, referenser

B3. Åtgärdsprogram

[separat åtgärdsdel, kommer att färdigställas under hösten 2014]



1. Inledning

1.1 Trafik för en framgångsrik stad

Vi lever idag i en starkt konkurrensutsatt regional omvärld där det blir allt viktigare att framgångsrikt bygga vidare på den egna bygdens utvecklingsförutsättningar.

Allt fler städer i vår närhet gör idag mycket medvetna satsningar på att bygga attraktiva och konkurrenskraftiga stadsmiljöer som förbättrar utsikterna till lokal tillväxt av både invånartal och nya och befintliga näringsverksamheter.

Där människorna trivs och vill bo kommer företagen att finna det intressantast att lokalisera sig. Studie efter studie påvisar idag att de orter som bäst har förstått utformningen av vår tids krav på attraktiva livs- och boendemiljöer, miljöer för framgångsrikt företagande också är de där tillväxten är starkast.

Framgångsreceptet handlar här inte i huvudsak om att formulera eleganta och genomtänkta planer utan framförallt om en verklig förmåga att snabbt gå till ett konkret genomförande.

En stads transportsystem är ett av de strategiskt viktigaste och tyngsta åtgärdsområdena i ovanstående sammanhang. Med en väl utvecklad trafikmiljö och trafikarkitektur skapas en grundförutsättning till den attraktiva och framgångsrika staden.

Framtidens transportsystem i en stad som Hedemora kommer att ställa helt nya krav när det gäller utformning, gestaltning, framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet, trygghet, miljömässig hållbarhet, än någonsin tidigare.



1.2 Hedemora i regionen

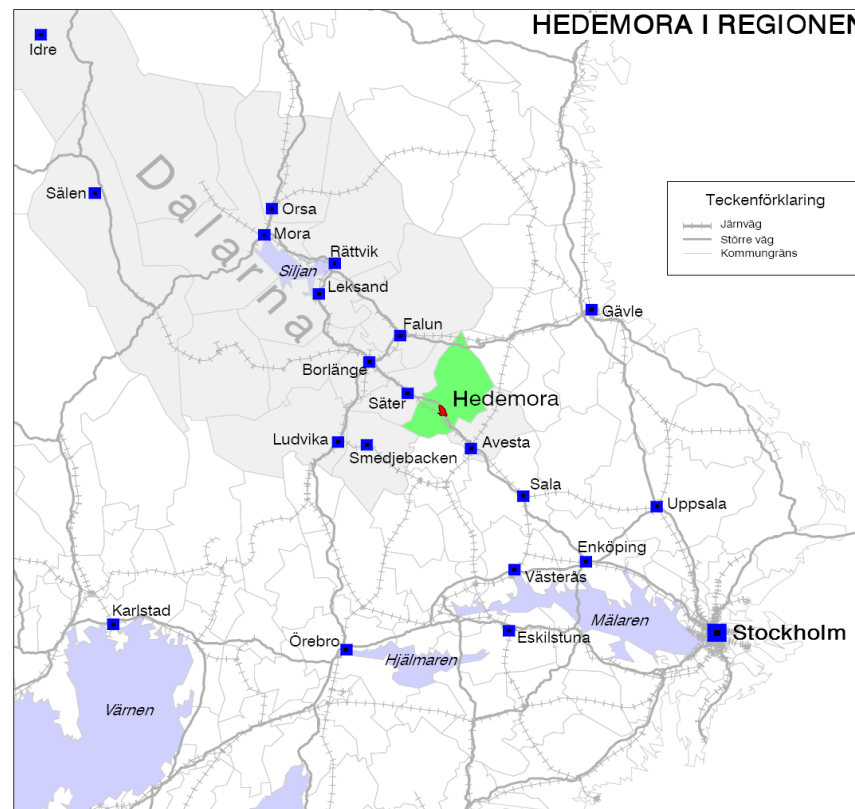
Hedemora stad är en attraktiv liten småstad med ett strategiskt geografiskt läge i Södra Dalarna med stor närhet till omgivande städer i närregionen och till Stockholm-Mälardalen. Staden är Dalarnas äldsta med historiska rötter in i medeltiden och erbjuder idag en idyllisk boende- och livsmiljö för ca 7500 invånare.

Väl utbyggda kommunikationer förstärker Hedemoras fördelaktiga läge som bosättnings- och etableringsort. Hedemora har länge varit ett viktigt genomfartsområde för väg- och järnvägstransporter, där såväl järnvägsstråket Dalabanan som riksvägarna 70 och 69 ansluter direkt till Hedemora stad.

En hög kommunikationsstandard möjliggör en mycket god tillgänglighet såväl inom regionen som till övriga destinationer i Sverige och Europa. Med tåg nås Stockholm på 1 timme och 50 minuter och Arlanda flygplats på 1 timme och 30 minuter. Regional expressbuss- och tågtrafik möjliggör tillgänglighet till ett stort utbud av arbetsplatser och service, handel i näraliggande orter, inom bekväma restider.

Från 17 augusti 2014 har införts en mycket snabb regional stråktrafik med buss i hela länet som möjliggör arbetspendling med restider som motsvarar körning med eget bilfordon. Stråktrafiken möjliggör även prisvärda direktförbindelser från Hedemora till Siljansområdet och fjällvärlden [Sälen, Idre] för rekreation och upplevelser.

Hedemora stad är helt klart det nära alternativet för attraktivt boende och företagsetableringar som kommer att utvecklas starkt framöver i samverkan med närbelägna tillväxtområden i Dalarna och Stockholm-Mälardalen.



1.3 Planuppdrag och inriktning

1.3.1 Bakgrund

Vid framtagningen av den fördjupade översiktsplanen för Hedemora stad 2010 genomförde kommunen en del översiktliga nuläges- och problembeskrivningar av Hedemora stads transportsystem, resmönster och övriga trafikförutsättningar.

Utifrån trafikanalysen och de rekommendationer på tänkbara åtgärder som redovisades i den fördjupade översiktsplanen har Kommunstyrelsens strategiutskott fattat ett beslut om att en ny trafikplan skall utarbetas för Hedemora stad med mer utförliga behovsanalyser och med konkreta förslag på nödvändiga trafikåtgärder.

Tidigare Trafikplan för Hedemora arbetades fram i början av 1990-talet och har idag till stora delar genomförts.

Uppdraget att ta fram en ny trafikplan lämnades till Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningens den 10 december 2012.

1.3.2 Vidare plansyften

Det övergripande syftet med den nya trafikplanen är att redovisa hur ett effektivt och attraktivt trafiksystem kan byggas upp i Hedemora stad som svarar upp mot idag högt ställda politiska krav både nationellt och lokalt på *framkomlighet, tillgänglighet, trafiksäkerhet* och en *långsiktigt hållbar samhällsutveckling*.

Självklart har mycket hänt i Hedemora sedan kommunens nu gällande trafikplan antogs i november 1992.

Framförallt betonar dagens trafikverklighet och medborgarnas framförda åtgärdsbehov på ett helt annat sätt betydelsen av en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för stadens mer oskyddade trafikantgrupper.

En hållbar trafiksituation är idag en given förutsättning för en trevlig, trygg och lättframkomlig stad.

Målsättningen är här en trafikplan som aktivt bidrar till ett mer attraktivt och hållbart Hedemora.

Detta vill kommunen uppnå genom att i trafikplanen ha en tydlig inriktning på gående, cyklister och kollektivtrafik och med ett starkt fokus på miljö, hälsa och säkerhet

Att i detta sammanhang ändå skapa fortsatt goda betingelser för biltrafik- och godstransporter i Hedemora stad blir mot bakgrund av ovanstående krav och målsättningar en mycket stor utmaning i arbetet med den kommande trafikplanen

Den nya trafikplanen skall ges en tydlig funktionalitet som ett grundläggande strategiskt informations- och beslutsunderlag som utifrån en helhetssyn kan ge ett viktigt stöd för kommunens politiker och tjänstemän, privata företag och organisationer som skall verka inom det framtida samhällsbyggandet i Hedemora stad.

En viktig uppfattning är också att ett framgångsrikt planarbete inte bara involverar Hedemora kommun utan kräver andra aktörers aktiva medverkan i både planeringsprocess och genomförandet, bland annat lokalt näringsliv, medborgare och regionala samarbetspartners.

1.3.3 Arbetsuppläggning

Huvudstrategin i planarbetet är att tydligt arbeta efter nationellt antagna trafikmålsättningar och den s.k. *fyrstegsprincipen*.

Val av åtgärder ska således göras i följande ordning:

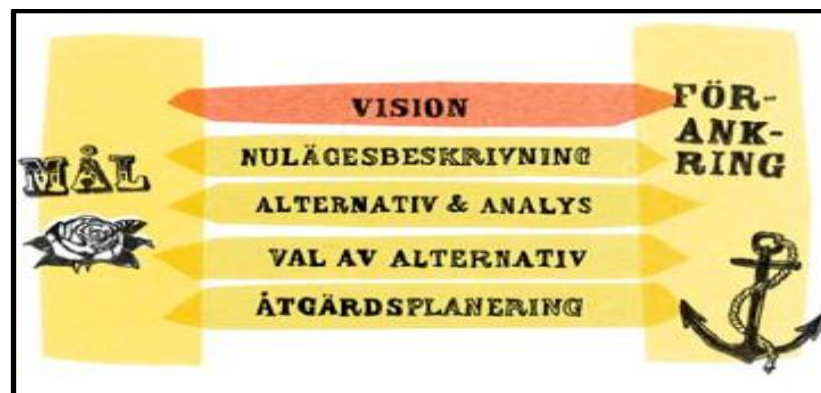
- Åtgärder som kan påverka transportbehovet och/val av färdmedel
- Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur
- Begränsade ombyggnadsåtgärder
- Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Det är viktigt att i planen tydligt kunna utläsa den samlade effekten av föreslagna trafikåtgärder mot bakgrund av vägledande målsättningar för planarbetet samt hur olika delåtgärder samverkar för att uppnå valda kriterier och målsättningar. En enklare Miljö konsekvens beskrivning [MKB] bör här komplettera planens slutversion.

Vidare föreslås följande *basprioritering* mellan trafikslagen gälla som utgångspunkt vid utformningen av nya trafikrelaterade plan- och åtgärdsförslag:

1. Gångtrafik
2. Cykeltrafik
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

I stråk och områden med flertal konkurrerande anspråk och behov bör utformningen mot ovanstående bakgrund prioritera en hög trafik-säkerhet och ett effektivt samspel mellan trafikantgrupperna inom samma trafikyta.



2. Målsättningar

Föreliggande trafikplan för Hedemora stad bygger på de grundläggande principer som finns att återfinna i nationella liksom lokala trafikpolitiska målsättningar samt vidare strategiska utvecklingsplaner, samhällsanalyser, politiska ställningstaganden som författats på övergripande planeringsnivåer, nationellt, regionalt och lokalt.

Trafikfrågor är ofta mycket komplexa då det är viktigt att de bedöms och åtgärdas utifrån en helhetssyn likväl som utifrån en gedigen kunskap om specifika lokala planeringsförutsättningar.

2.1 Övergripande transportpolitiska mål

Transportsystemets utformning och användning skall självklart utformas mot bakgrund av rådande lagstiftning samt internationella, nationella, regionala och lokala politiska mål.

Nedan återfinns några exempel på viktiga mål som direkt påverkar transportsystemen och utgör utgångspunkter för bl.a. kommunens trafikplanering.

2.1.1 Internationella mål

Det internationella samarbetet för att begränsa klimatförändringar styrs främst genom FN:s klimatkonventionen (UNFCCC) om klimatförändringar och i det tillhörande Kyotoprotokollet²¹.

Inom ramen för Kyotoprotokollet har EU åtagit sig att minska sitt utsläpp av koldioxid med åtta procent under perioden 2008-2012.

På klimatkonferensen i Doha 2012 beslutades att förlänga avtalet till 2020.

EU har även beslutat att sänka egna utsläpp av växthusgaser med 20 procent till 2020 jämfört med 1990.

Ytterligare högre reduktionskrav på 30-40 % diskuteras nu som nya inriktningsmål.

EU:s och Sveriges målsättning är att jordens medeltemperatur inte ska tillåtas öka med mer än två grader jämfört med förindustriell nivå.

För att ha en rimlig chans att nå detta mål krävs en utsläppsminskning på 85 % för det svenska energi- och transportsystemet till 2050 jämfört med 1990.

I den reviderade hållbarhetsstrategi som antogs av Europeiska rådet i juni 2006 pekas transporter ut som en av sju nyckelfrågor.

Strategins övergripande mål på transportområdet är att skapa ett trafiksystem som uppfyller samhällets ekonomiska, sociala och miljömässiga behov samtidigt som oönskade effekter på ekonomi, samhälle och miljö minimeras.

2.1.2 Nationella transportpolitiska mål

Det **övergripande målet** för transportpolitiken, enligt proposition 2008/09:93, skall fortsatt vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Därtill finns ett **funktionsmål** rörande tillgänglighet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Funktionsmålet innehåller också ett viktigt krav på att transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot män och kvinnors transportbehov.

Det finns vidare ett **hänsynsmål** som syftar till att utformning, funktion och användning av transportsystemet ska bidra till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till ökad folkhälsa och att miljö-kvalitetsmål uppnås. Nedan ges vidare aspekter:

- Trafikverket har tillsammans med flera andra aktörer satt upp etappmål för 2020. Målen grundar sig på vad som är nödvändigt för att uppnå ett minskat antal dödade. Målet är att det ska vara max 220 dödade i vägtrafiken år 2020. År 2013 omkom 264 personer.

Etappmålet för allvarligt skadade är att detta ska minska med 25 % till år 2020. Följande generella mål och målnivåer föreslås vara uppnådda senast år 2020.

- 80 procent av trafikarbetet på de statliga vägarna sker inom rådande hastighetsgränser.
- Hastighetsefterlevnaden på kommunala gator har ökat med 86 procent.
- 99,90 procent av trafikarbetet sker med nyktra motorfordonsförare (under 0,2 promille).
- Högst 5 procent av förarna uppger att de somnat eller nästan somnat vid bilkörning under senaste året.
- 99 procent av förare och passagerare i personbil använder bilbälte.
- 70 procent av cyklisterna använder hjälm.
- 100 procent av nya bilar har högsta säkerhetsklass enligt Euro NCAP.
- 100 procent av nya tunga fordon har nödbromssystem.

- 75 procent av trafikarbetet på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim sker på vägar som är mötesseparerade.
- Öka andelen säkra GCM-passager på huvudnätet.
- Öka andelen säkra korsningar på huvudnätet.
- Minska tiden från skada till adekvat sjukvård.
- Nollvisionen är en viktig grundsten för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige.

I Nollvisionen slås fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv.

Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar.

Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.



2.2 Kommunens trafikpolitiskamål

I planarbetet har transportsystemets olika aspekter analyserats utifrån befintliga förutsättningar. Inriktningen förhåller sig till fastlagda politiska mål, [nationella, regionala och kommunala], samt genomförd nulägesbeskrivning.

Som underlag har även ett antal övergripande planer och policys beaktas samt inkomna synpunkter internt och externt under arbetsprocessen.

2.2.1 Övergripande trafikmålsättningar

Aktuella övergripande trafikpolitiska målsättningar av betydelse för denna trafikplan återfinns i nyligen framtagna utvecklingsförslag gällande;

- Kommunens Fördjupade översiktsplan för Hedemora stad 2010-2025.
- Den nya kommunomfattande Översiktsplanen för perioden 2015-2029.
- Kommunens inspel till Dalarnas trafikförsörjningsprogram för perioden 2014-2016 berörande utveckling av Dalarnas transportinfrastruktur och kollektivtrafik.
- Dalastrategin [Dalarna 2020] som Region Dalarna nyligen antagit [maj 2014] är ett viktigt underlagsmaterial för denna trafikplan.

För en mer komplett redovisning av dessa kommunala och regionala måldokument hänvisas till respektive plandokument enligt bilagd källhänvisning.



2.2.2 Strategiska inriktningsmål för trafikplanen

Kommunstyrelsens strategiutskott beslutade i november 2012 att ge följande specifika direktiv och inriktningsmål för den nya Trafikplanen med följande huvudinriktningar:

1. Skapa en säker, trygg och miljöanpassad trafikmiljö i Hedemora centrum med en hög funktionalitet för gående, cyklister samt biltrafik som kan bidra till att en attraktiv, tillgänglig och framgångsrik stadskärna för handel och service kan etableras.
2. En utgångspunkt i stadsplaneringen är att skapa ett trafikmässigt homogent stadscentrum med en likartad trafikutformning inom geografin mellan Borganäsvägen och österut fram till Kyrkogatan. Ett område som inrymmer viktiga besöksmål för privat handel, offentlig service inom administration, utbildning, rekreation, kyrka och kultur. Upplevelsen att allt detta funktionellt hänger ihop skall stärkas i den fysiska trafikutformningen.
3. Åsgatan och Hökargatan utgör idag tydliga fysiska trafikbarriärer som splittrar stadsbilden och omöjliggör att viktiga funktions samband i trafikmiljön kan förverkligas. Detta försämrar upplevelsen av staden och hindrar möjligheterna att med hög tillgänglighet ta del av service- och handelsutbud. Det är av stor betydelse att trafikplanen förmår att hantera detta problem utvecklingsmässigt.
4. Möjliggöra för invånare i samtliga stadsdelar att med cykel eller som gående på ett tryggt och trafiksäkert sätt kunna ta sig in till Hedemora centrum och viktiga målpunkter för service, arbete, handel och kollektivtrafik.
5. Transportinfrastrukturen samt viktiga målpunkter för service, arbete, skola, handel och kollektivtrafik i centrala Hedemora stad bör inom den beslutade åtgärdsperioden realisera en fullgod tillgänglighet och en hög funktionalitet för alla samhällsgrupper oavsett fysiska begränsningar.
6. Möjliggöra en god tillgång till parkeringsplatser för bil- och cykel-fordon inom bekvämt promenadavstånd till viktiga målpunkter för handel, service och arbete i centrala Hedemora.
7. Utveckla trafikrummet så att det bättre lyfter fram Hedemora stads kulturhistoriska kvaliteter så att de ger ett framträdande bidrag till stadens attraktionskraft.
8. Utveckla attraktiva, välskyttade och effektiva transportleder in till Hedemora centrum som gör det lätt för besökare att finna lämpliga parkeringsplatser, målpunkter för handel och service.



2.2.3 Övriga målsättningar för trafikplanen

- Alla individer som rör sig i Hedemora stads offentliga miljö ska känna sig trygga och säkra oavsett val av transportsätt.
- Trafikplaneringen ska utreda näringslivets transporter med fokus på effektivisering i form av samordning, omlastnings-platser och framkomlighet.
- Andelen transporter som genomförs med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska öka jämfört med bil.
- Transportsystemet ska tillgodose alla individers behov av tillgänglighet och vara rättvist. Tillgänglighet i form av kvalitet och genhet ska prioriteras för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Vid utformning, drift och underhåll ska utgångspunkten vara de oskyddade trafikantgrupperna. Uppställda tillgänglighetskrav ska uppfyllas vid planering och utformning av gaturummet.
- God drift och underhåll, så som snöröjning, är avgörande för att tillgängliggöra den offentliga miljön.
- Kommunen ska aktivt arbeta med Mobility-Management. Mobility-management syftar till att påverka människors beteende och bidrar till att trafiksystemet nyttjas resurseffektivt för att minska resor och transporters negativa konsekvenser.
- I Hedemora stad ska gång och cykel vara ett attraktivt transportslag för kortare resor vilket bland annat kräver att cykelnätet byggs ut och förbättras, fler cykelparkeringar och insatser för att möjliggöra cykling året om skall realiserats.
- Kommunens parkeringspolicy för Hedemora stad skall utredas vidare. Parkeringsfrågan behöver tydliggöras och säkerställa att kommunens mark nyttjas på bästa sätt utan att äventyra transportsystemets funktion.
- I detaljplane- och bygglovsprocessen ska cykelparkering och bilparkering behandlas likvärdigt.

- Vissa av kommunens invånare har ett stort behov av infarts-parkering för att transportera sig vidare i regionen. Infarts-parkering för bil och cykel fungerar som en viktig del i resandet för personer som bor i områden där kollektivtrafiken inte är väl utbyggd.

Kommunen ska vara observant på framtida behov av utbyggnader av denna typ av pendlarparkeringar, trafikbytespunkter.

- Bilen halva resan är en viktig policy för att minska det totala bilanvändandet och relaterad miljöpåverkan.



3. Trafikens Påverkan

Trafikens miljö- och klimatpåverkan är väl känd och det är idag uppenbart att bilen inte längre kan gälla som enskild planeringsnorm i tätbebyggda stadsmiljöer, utan planeringen måste i mycket större utsträckning baseras på gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Bilen kommer dock även fortsättningsvis att ha en oersättlig funktion i både tätorts- och landsbygdssammanhang och ska självklart användas när den ger bäst nytta.

För att klara uppställda miljö- och klimatmål krävs även en omfattande teknisk utveckling men det räcker inte hela vägen, bilanvändningen måste också minska för att nå målen.

Även utrymmesmässigt tar bilen idag alltför stor andel av ytor i centrala stadsdelar som måste kunna nyttjas till andra ändamål än bilparkeringar. Bara i centrala Hedemora upptar parkeringsytorna närmare 15 000m².

3.1 Miljö- och hälsopåverkan

Folkhälsoeffekter; Trafiken påverkar oss inte bara genom olyckor utan ger även negativa hälsoeffekter i övrigt.

Alla är vi bekanta med bilens bekvämlighet vilket ofta gör den till vårt förstahandsval även för korta avstånd när vi skall köpa kvälls tidning eller några mjölkpaket till middagen.

Vi skjutsar barnen till kompisar och träningsmatchen och oss själva till gymmet fastän den bästa träningen borde vara att vi tog en välbehövlig promenad.

Bristen på motion i vardagen är idag en av våra farligaste ovanor. Fler människor dör idag i förtid på grund av ett alltför stillasittande liv än genom trafikolyckor. Detta är något vi måste ta till oss och ändra på när vi bygger våra samhällen och arrangerar våra individuella och kollektiva transporter.

Trafikbuller; Alla upplever vi emellanåt störande buller och att det påverkar oss mentalt och fysiskt. Oväsen och buller kan leda till sömnsvårigheter och att Du får tyngre att orka med ett aktivt arbetsliv, det påverkar din inlärningsförmåga, koncentration och kan ge allvarliga humörsvängningar, ökad irritabilitet.

Allt fler hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck, kan finna sin grund i ovanstående bakgrunder. Helt klart måste vi hantera detta i vårt samhällsbyggande i den framtida tekniken för transporter.

Vibrationer; Ljud- och tryckvågor kan orsaka allvarliga skador på hus och byggnader. Gatubeläggningar, fordons hastigheter kan minska problemen men inte alltid under ogynnsamma geotekniska förhållanden. I kombination med buller uppstår problem för vår hälsa och välbefinnande enligt välkända mönster.

Luftföroreningar; orsakar varje år tusentals döds- och allvarliga sjukdomsfall i Sverige. Sjukdomar i andningsvägar och lungor är mycket allvarliga och handikappande.

Luftkvaliteten har succesivt förbättrats inte minst av bilmotorernas tekniska framsteg men samtidigt ökar trafikvolymerna och fortfarande finns en allvarlig luftproblematik i många städer. Utsläppen av koldioxid bidrar också till växthuseffekten och andra miljöstörningar i mark och vatten.

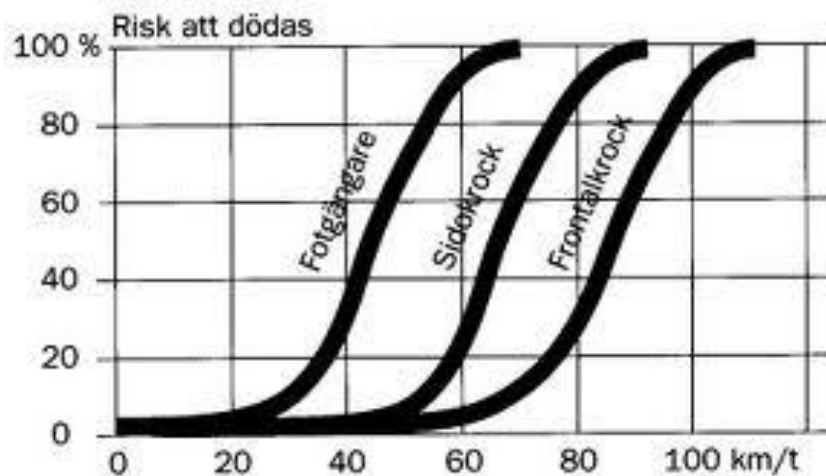
[Läs vidare Planera för rörelse, Boverket 2013](#)

3.2 Trafiksäkerhet

Nollvisionen; som antogs riksdag 1997 utgör grundstomme för trafiksäkerhetsarbetet i Sverige. Det självklara målet är att ingen skall dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

Sambandet mellan antalet trafikanter, fordonshastigheter, gatuutformning, oskyddade trafikmiljöer, är mycket tydligt. På det kommunala vägnätet i våra tätorter sker flest olyckor i innerstaden, vid passager och vägkorsningar.

Hastigheten är en mycket hög riskfaktor som ofta står i direkt proportion till risken att skadas eller förolyckas enligt nedanstående diagram.



Vad diagrammet tydligt visar är att de flesta som blir påkörda i hastigheter under 30 km/h överlever eller får mindre allvarliga skador, medan det vid högre hastigheter över 50 km/h oftast slutar med mycket allvarliga konsekvenser,

Det är en viktig slutsats att fordon inte bör hålla en hastighet över 30 km/h där oskyddade trafikanter gör anspråk på samma gatuutrymme. Flera olyckor sker varje år där oskyldiga trafikanter skadas allvarligt eller avlider i situationer där de utsatts för betydligt lägre skaderisker om fordonet haft en lägre hastighet.

Även vid sido- och frontalkollisioner gäller detta samband mellan skaderisk och hastighet. Högre hastighet ger också föraren mindre tid att reagera och att avvärja en olycka gentemot t.ex. gående och cyklister.

Stoppsträckan är som vi vet summan av reaktionstid och bromssträcka. Vid korsningar där hastigheten vid cirkulationsplatser sänkts sker helt klart betydligt färre allvarliga trafikolyckor.



Rätt hastighet
- för en attraktiv kommun

3.3 Trygghet

Betydelsen av en trygg och säker trafikmiljö gäller både yngre och äldre, kvinnor som män, flickor som pojkar. Vi vill alla att gator och vägar skall vara väl utformade så att vi klarar oss säkert i såväl dagsljus som i vintermörkeret på väg till våra arbeten, skola, kompisar eller till service- och vårdbesök. Detta oavsett om vi åker bil eller färdas till fots eller med cykel.

När man blir äldre blir människans kropp mycket bräckligare. Därför kan de äldre löpa en mångfaldigt större risk att få allvarliga skador eller omkomma i trafikolyckor jämfört med yngre trafikanter.

De skador som uppstår vid en olycka är mera allvarliga för en äldre person, och det tar en längre tid för dem att bli återställda. De äldre är speciellt utsatta i trafiken när de rör sig till fots eller på cykel.

Med stigande ålder försämras ofta hörseln och synen. Man rör sig mera långsamt, och det är inte längre lika lätt att ta en titt över axeln. Detta får dock inte utgöra ett hinder för säker rörlighet.

Om trafikmiljön är osäker, vågar många äldre personer inte lämna sitt hem. Den värdefulla vardagsmotionen uteblir och man hindras från att sköta sina ärenden och att umgås med sina vänner.

Självklart är det viktigt att både unga, vuxna och äldre vågar sig ut i trafiken och att trafikmiljön är så utformad att den stimulerar oss att bli mer rörliga.

En viktig trygghetsaspekt gäller belysning som berör både bilvägar som gång- och cykelvägar. Ofta fokuseras ljuset till bilfordonens gatudelar medan G/C-vägarna får nöja sig med ströljus från huvudbelysning. Ljus framkallar också väl utformat attraktiva utemiljöer som förhöjer synupplevelsen av våra tätorter, vägar och enskilda fastigheter. Ljuset är kanske enskilt ett av de mest effektiva verktygen att lysta våra utemiljöer.



3.4 Tillgänglighet

Tillgänglighet är ett av de viktigaste trafikpolitiska målen och berör samtliga invånare. För att alla ska kunna ha möjligheter att ta del av vårt samhälle måste den fysiska miljön utformas på ett sådant sätt att personer med olika förutsättningar ska kunna förflytta sig, med eller utan fysiska hjälpmedel, på våra gator och torg.

Det är många aspekter som ska vägas in vid stadsplanering; miljön ska vara tillgänglig för alla, trafiksäker och estetiskt tilltalande och inte förknippad med för höga driftskostnader.

Tillgänglighetsbegreppet har även stärkts ytterligare i den nya plan- och bygglagen [PBL], gällande från 2 maj 2011. Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning ska liksom alla medborgare kunna vistas i och förflytta sig i den fysiska miljön.

I Hedemora är andelen äldre personer hög med över 23 % pensionärer i befolkningen. Enligt befolkningsprognosen från 2014 beräknas åldersgruppen öka framöver och uppgå till över 27 % år 2030.

Antalet personer över 75 år i staden uppgick år 2013 till 911. Antalet beräknas öka till över 1250 [+40%] personer år 2030.

Denna starka ökning av antalet äldre kommer att medföra att kraven på en tillgänglig miljö blir ännu viktigare för att alla ska kunna ta del av samhällsservice och handel i framtiden.

Avfasade kanter, jämna gångvägar, bra belysning och bänkar med arm- och ryggstöd underlättar särskilt för barn, småbarnsföräldrar, äldre och personer med funktionsnedsättningar.

Om närmiljön och kollektivtrafiken görs tillgänglig för alla kan äldre och personer med funktionsnedsättning bo kvar i sitt område och uträtta ärenden och promenera i grönområden på lika villkor som andra människor.

Detta gynnar inte bara den som har svårt att gå utan även på sikt miljön och folkhälsan samt inte minst den offentliga ekonomin.



3.5 Slutsatser

Det går knappast att bygga en utvecklingsstrategi för en attraktiv, hållbar och tillgänglig stad utan att på allvar ta tag i hur dagens trafik påverkar oss avseende trafikbuller, vibrationseffekter, luftföroreningar, trafikrisker, brister i gaturummets utformning.

Helt klart är det dags att i Hedemora starta ombyggnaden av vår trafikmiljö i en mer hållbar utvecklingsriktning. Målet att bygga en attraktiv framtidsstad med en trafikmiljö som gynnar oss alla på ett positivt sätt, är ett viktigt steg om Hedemora skall finnas med på tillväxtkartan i framtiden.

För att attrahera de unga nya stadsinvånare vi vill få att flytta till Hedemora gäller att vi tar dessa viktiga livsmiljöfrågor på mycket stort allvar i stadens utvecklingsplanering.

Vi måste också göra allt för att våra äldre skall hålla sig vitala långt in i livet genom att underlätta deras möjligheter att tryggt och trafiksäkert ta sig fram på våra gator med hög tillgänglighet och framkomlighet.

Även yngre och medelålders behöver röra sig betydligt mer än idag p.g.a. ett ofta alltför stillasittande vardagsliv. Med väl byggda cykel- och gångvägar blir steget lättare att låta bilen stå kvar i garaget vid arbetspendling, rekreation och serviceärenden.

De investeringar som måste göras för att förbättra våra gatumiljöer kommer också att vara samhällsekonomiskt mycket väl motiverade och förutsättningar för att både äldre och yngre invånare ska vilja och kunna bo kvar i Hedemora stad.

4. Framtida utveckling

Hedemora måste i ett strategiskt framtidsperspektiv rikta in sig på att bygga attraktiva miljöer för unga och barnfamiljer för att få en positiv framtid och ny tillväxt.

Redan idag har Hedemora stad mycket givet i grunden avseende ett mycket bra kommunikationsläge, intressant natur, goda rekreativ-förutsättningar, historiska stadskvaliteter.

Kompletterat med moderna stadsformer, nya intressanta bostäder, en ny konkretare livsstilsstrategi för att locka miljömedvetna unga människor att satsa på vår stad, är det självklart möjligt att bana en positiv väg för Hedemoras framtid.

Helt klart befinner vi oss idag som kommun, stad, i en situation där vi mycket seriöst måste ta oss an dessa utvecklingsutmaningar, för att synas i en hårt konkurrerande omvärld av alltmer fokuserad samhällstillväxt. En värld där det definitivt inte finns plats för småstäder eller landsbygder utan tydlig och unik framtoning.

Hörs vi och märks vi inte i det omgivande geografiska mediebruset, uppmärksammar bilisterna på riksvägen inte att staden vid sidan om ter sig intressant, chick o kul, är det ett tecken om något på att vi redan ligger slocknade i framtidens skugga.

Att bli en stad för unga människor som vill bo och verka här är en mycket stor utmaning, unga stannar definitivt inte i städer som är på väg att gå ur tiden. Tar vi inte denna utmaning på allvar är det mycket stor risk att vi på trafikspråk kommer att "stå kvar på perrongen" under mycket lång tid framöver.

Helt klart finns det ingen som kommer att låta detta hända, det är dags nu att formulera och agera strategiskt kring dessa för Hedemora stad helt avgörande framtidsfrågor!. Denna Trafikplan är en del av vår framtidsstrategi.



4.1 Trafiken i stadsutvecklingen

På vägen mot Hedemoras framtida trafiksystem måste vi återfinna det unika med stadens historiska gestaltning. Hedemora byggdes en gång i tiden med fokus på handel, köpenskap, turism och rekreation. Stadens gator var funktionella och stenbelagda för den tidens miljöanpassade transporter med tonvikt på gående, cyklister och hästskjutsar. Antalet bilar var få och med små utrymmesanspråk.

Gatorna var till för alla som i lugnt tempo vistades i samma trafikmiljö, i anpassade hastigheter. Det fanns ingen trafikseparering, det fanns inga trottoarer och man kanske ej heller hade det så bråttom som vi har i dagens samhälle. Det fanns rikligt med torg, caféer, butiker där unga och äldre folk kunde träffas och umgås i trivsamma yttre miljöer.

Många av den tidens gatumuljöer är de som nutidens moderna trafiksystem eftersträvar och som vi måste försöka hitta tillbaka till för att nå fram till den attraktiva och hållbara småstad vi alla eftersträvar.



Utvecklingsmål

- Hedemora är Dalarnas enda medeltida stadsbildning. Stadens helt unika karaktär med historiska gatu- och torgmiljöer, tilltalande topografi, med flera stadssjöar, parker och intressanta byggnadsmiljöer, utmärkta kommunikationsförhållanden, är en fantastiskt förmånlig grund för stadens fortsatta utveckling.
- Utformningen av den framtida trafikmiljön ett av våra absolut viktigaste redskap för att ytterligare förädla Hedemoras värdefulla grundresurser.

En tydlig utvecklingsinriktning är här att förverkliga viktiga moderna hållbara åtgärder i trafikmiljön som ökad tillgänglighet, G/C-vägar och en hög trafiksäkerhet som samtidigt kan framhäva stadens unika och historiska småstadskaraktär.

Trafikplanens förslag måste därför ha ett mycket brett utvecklingsperspektiv, där syftet förutom de rent trafikpolitiska, är att säkra stadens goda tillväxtpotential och attraktion som bostads- och verksamhetsort.

4.2 Attraktiva pendlingsmöjligheter

Hedemora stad har en utmärkt geografisk positionering med nära resavstånd till våra viktigaste arbetsmarknadsorter. Med tåg och buss tar man sig mycket bekvämt och snabbt till Falun-Borlänge, Sala, Västerås, Uppsala och andra viktiga arbetsmarknadsorter i närregionen.

Trafikutvecklingen med både regional tåg och busstrafik gör att en mycket stor och mångfacetterad arbetsmarknad ligger inom tidavstånd under 1 timma, vilket är mycket positivt för ett boende i Hedemora. Likaså ger detta mycket goda möjligheter för lokala företag att finna en god personalförsörjning.

Under sommaren 2014 startar länet upp en mycket pendlingsanpassad stråktrafik med komfortabla regionbussar. Från Hedemora tar man sig enkelt upp till Falun-Borlänge och flera andra näraliggande orter med en tidfaktor som motsvarar egen bilkörning. Hedemora stad står således mycket väl rustat för att våra invånare lätt skall kunna nå intressanta och utvecklande jobb i närområdet.



Utvecklingsmål

- Det är av hög strategisk betydelse att Hedemora i samverkan med länets övriga kommuner kraftfullt verkar för att Dalaregionen utvecklar mycket goda transportinfrastruktur- och trafikmässiga förutsättningar till effektiva arbets-, studie- och serviceresor i närregionen.
- Hedemora skall aktivt verka för att möjligheterna att ta *"bilen [eller cykla, gå] halva resan"* nu kan realiseras. Möjliggörandet handlar om åtgärder inom transportinfrastrukturen med goda G/C-vägar, bytespunkter och pendlarparkeringar.
- Strategiskt lokaliserade pendlarparkeringar i hela kommunen kan öka resandet med kollektivtrafiken och bidra till att långa dyra bilresor kan omvandlas till miljö- och prisvärda och bekväma kollektivtrafikresor.

Pendlarparkeringar kan också bidra till att minska fordonstrafiken och behovet av ytkrävande parkeringsplatser i centralorterna samt härigenom också ge goda miljöeffekter genom minskade utsläppsnivåer.

4.3 Fler verksamheter i staden

Hedemora stad måste bli en högattraktiv stad för företagande och helt klart finns det mycket goda grundförutsättningar genom ett enormt bra kommunikationsläge, en god transportinfrastruktur och en mycket stark omgivande företags- och konsumentmarknad.

Att stödja denna näringslivsutveckling är ett mycket viktigt mål för trafikplaneringen både i Hedemora stad och övrigt i kommunen. Transportinfrastrukturen måste anpassas till de krav som näringslivet har på en god framkomlighet och tillgänglighet för både gods och kunder.

Etablering av nya attraktiva industriområden i stadens närhet, kräver en utbyggnad av transportinfrastrukturen med nya eller förbättrade vägar och transportlänkar. Även möjligheterna att realisera nya förutsättningar för en tillväxande servicehandel i Hedemora centrum kräver att transportinfrastrukturen följer dagens krav på tillgänglighet och gestaltning.



Utvecklingsmål

- Bygg ut transportinfrastrukturen kring Hedemora stad så att fler industriområden kan etableras med direkt närhet till RV70 och nya RV69 [Norberg-Hedemora-Falun-Rättvik].
- Lokal sysselsättningstillväxt är en viktig faktor för att nå en hållbar trafikutveckling, detta genom att transportarbetet kan minskas. Likaså är detta viktigt för att göra staden intressantare för boende och företagande inom länkade näringslivssektorer.
- Näringslivet måste göras mer delaktiga i planeringsprocessen kring transportinfrastrukturen både i ett lokalt och regionalt sammanhang.

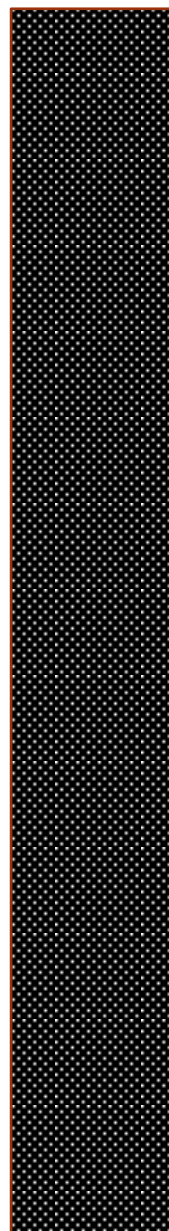
Kreativa idéer med krav, förutsättningar och möjligheter inom transportinfrastrukturen är mycket viktiga som grund för en fortsatt framgångsrik näringslivsutveckling i Hedemora.

4.4 Kommersiell handel och service

Den kommersiella handeln och servicen i Hedemora behöver utvecklas inte minst i de centrala stadsdelarna. Ett attraktivt centrum ställer höga krav både på butikernas framtoning, konkurrenskraft, likväl som en centrum- och trafikmiljö som ger mycket god framkomhet, tillgänglighet för breda kundgrupper.

Den allt tuffare affärskonkurrens som idag har byggts upp i vår absoluta närregion kan mycket snabbt göra att idag knappa marginaler i befintliga Hedemorabutiker lätt kan dras ner ytterligare. Helt klart behöver alla småstäder i Dalarna offensivt värna om att kunna bibehålla och helst utveckla den lokala när servicen.

Hedemora stad har långa traditioner som köpstad och det bör vara en stark målsättning att de attraktiva handelsförutsättningar som staden redan idag inrymmer skall utvecklas ytterligare.



Utvecklingsmål

- I samband med att förslag angående upprustning av stadens gaturum framläggs i denna trafikplan, bör en tydlig samverkan byggas upp mellan kommun, fastighetsägare och butiker.

Detta för att viktiga åtgärder som krävs för att höja stadens attraktion som köpstad, kan genomföras väl koordinerat i ett gemensamt och långsiktigt utvecklingsprojekt.

- Samverkan kan här beröra t.ex. samtidig upprustning av fastigheter i anknäytning till kommunens ansvar för gaturummet, belysningsprojekt för ge en attraktiv fasad- och gatubelysning, att viktiga tillgänglighetsåtgärder kan utföras samordnat både i yttre och inre affärsmiljöer.

4.5 Nya attraktiva bostäder

Bostadsbyggandet av nya moderna hyreslägenheter och bostadsrätter i Hedemora stad är mycket betydelsefullt för vår lokala tillväxt och framtidstro. Vi vet idag att det finns en stor efterfrågan på nya bostäder i Hedemora centralort med omnejd. Det framtida bostadsbyggandet är en av kommunens viktigaste strategifrågor och handlar ytterst om att våra egna invånare, ungdomar som äldre, hittar önskade bostäder och att potentiella inflyttare väljer Hedemora istället för våra konkurrerande bostadsorter inom Dalarna och närregionen.

Varför då nämna detta i en trafikplan, självfallet hänger våra framtida möjligheter att finansiera vår nya trafikmiljö intimt ihop med att vi har en tillväxt befolkningsmässigt. Utan fler attraktiva bostäder kommer vi självfallet ej att uppnå denna tillväxt varken i folkmängd, näringsliv eller i kommunens ekonomi.

Attraktiva bostäder och en långsiktigt hållbar trafikmiljö är starka grundförutsättningar för att Hedemora skall bli en framgångsrik ort på den regionala bostadsmarknaden.



Utvecklingsmål

- Hedemora kommun måste i bred intressesamverkan med bostadsmarknadens aktörer ta fram ett utvecklingsprogram för att kunna erbjuda attraktiva moderna bostäder till medborgare och potentiella nyinflyttare.
- Mycket viktigt är att få till effektivt fungerande flyttkedjor där äldre villa-boende ges möjlighet att flytta till bekväma och funktionella hyres- eller bostadsrätter samtidigt som yngre hushåll i åldrar för familjebildning ges möjlighet att hitta attraktiva villafastigheter i intressanta prislägen.
- Kommunen bör omgående i samverkan med egna bolag och privata intressenter få till en studie kring Hedemoras framtida bostadsmarknad, dess förutsättningar och behov av renoveringar av befintliga fastigheter, långsiktigt nybyggnadsbehov gällande såväl flerfamiljs- som villafastigheter.

4.6 Mot ett hållbart resande

Hedemora har en mycket stark identitet inom bilkulturen. Staden anammade tidigt symboler för det nya industriella välståndet och snygga bilar, motorcyklar. har blivit synonymer för *Hedemora motorstaden*, *TT-staden*. Folksjälens motorintresse och behovet av bilen som nödvändigt transportredskap för oss landsbygdsboende, symbol för goda tider, älskat rekreationsredskap, är givetvis en viktig tillgång och utgångspunkt även för det framtida Hedemora.

Men vi måste ta in nya kompletterande synsätt i den framtida stadsmiljön där bilanvändningen sker på miljömässigt vettiga grunder och där vi ej stänger ute möjligheterna att bygga vidare på andra mer hållbara transportsätt som ger oss nyttig fysisk rörlighet och bättre stadsmiljö.

Hedemora blir i framtiden kanske inte bara känt som motorstaden utan även för att vi framhäver grönare transporter för att bli en fortsatt attraktiv och framgångsrik inflyttarstad. Raggabil på helgen och buss och cykel till vardags är ingen dålig transportkombination.



Utvecklingsmål

- Värna gestaltningsmässigt om 50-talsmiljön och de äldre medeltida kulturgatorna i Hedemoras centrala stadsdelar, kompletterad med en modern funktionalitet för gång- och cykeltrafik samt en hög tillgänglighetsstandard.
- Skapa attraktiva möjligheter till mänskliga möten, med viloplatsar, trevliga uteserveringar längs Åsgatans affärsstråk i förbindelse med Hedemoras kulturkvarter.

Möjligheterna för folk att ses, synas och mötas är oerhört viktiga framgångsfaktorer om vi skall lyckas som attraktiv framtida bostadsort för yngre generationer.

- Verka för att de bästa centralt belägna parkeringsplatserna verkligen kommer handeln tillgodo och ej som idag ofta nyttjas som bekväma arbetsplatsparkeringar eller långtidsparkeringar för centrumbesökare.

4.7 Rörelse- och hälsoperspektivet

Hedemora kommun har som organisation ett stort ansvar för folkhälsa och fysisk aktivitet. Genom sitt planmonopol och ansvar för byggande och förvaltning av den byggda miljön, skola- och äldreomsorg har kommunen en stor möjlighet att påverka utformning och strukturer som befrämjar fysisk aktivitet bland alla medborgargrupper.

Utifrån folkhälsa och fysisk aktivitet är det vardagliga resandet ett område där de allra enklaste och största hälsovinsterna kan göras. Det innebär att utveckla transportinfrastrukturen för aktivare transporter- att gå och cykla, så att den hälsobefrämjande fysiska aktiviteten enkelt kan ökas.

Ett hela-res-kedjan perspektiv från dörr till dörr med hög fysisk tillgänglighet måste tydliggöras i planeringen. Resan bli inte mer attraktiv än sin minst prioriterade del. Om exempelvis möjligheten att cykla eller gå från hemmet till bussen inte upplevs som bekväm, trygg och säker, blir heller inte resan som helhet attraktiv och bilen framstår som det enda självklara transportmedlet. Hedemora måste i sin framtida utvecklingsplanering och trafikplanering ta väl vara på detta hälsoperspektiv för ökad fysisk mobilitet i vardagen



Utvecklingsmål

- Många allvarliga hälsoproblem är tydligt kopplade till att vi rör oss för lite i vår vardag. Betydelsen av att vi har en byggd stads- och trafikmiljö som stimulerar till fysisk aktivitet på fritiden och på väg till våra arbeten är en oerhört viktig samhällsfråga.
- Ett mycket viktigt mål för Hedemoras framtida samhällsbyggnad är att skapa de trafikmässiga förutsättningar som möjliggör för stadens invånare, att oavsett ålder, kön och fysiskt handikapp, på ett attraktivt sätt, till fots eller med cykel, andra hjälpmedel, kunna transportera sig inom staden.
- Idag ses det som en självklarhet att vi skall ha full framkomlighet med bil. Istället måste samhällsplaneringen mer inriktas på att utforma miljöer som stimulerar till ökad fysisk aktivitet, till fots, med cykel, både till vardags och som nyttigt rekreation.

Med en kraftigt ökande äldre andel stadsinvånare blir detta en mycket viktig samhälls- och kommunal-ekonomisk fråga.

5. Utvecklingsförslag

Med denna trafikplan vill vi ta ett viktigt steg framåt i att formulera de utvecklingsåtgärder som kan ge Hedemora en tydlig position som en attraktiv småstad på den regionala tillväxtkartan.

Vi vill skapa en intressant och livfull stad som har de mänskliga och kulturella värden som framtidens samhällsbyggnad måste inrymma.

Framtidens Hedemora skall lyckas förverkliga ett hållbart samhällsbyggande med en trafikmiljö som förmår lyfta stadens arv som kulturhistorisk köpstad och bostads- och verksamhetsort med en mycket hög konkurrens- och attraktionskraft.

Vårt mål är helt klart att bli Dalarnas attraktivaste småstad för boende, turism och företagande.

De utvecklingsförslag som trafikplanen här presenterar tror vi är mycket viktiga för småstaden Hedemoras framtid.

Utvecklingsförslagen presenteras här efter åtgärdsgrupper, för utförliga detaljförslag hänvisas till Trafikplanens separata åtgärdsbilaga [ej klar i dagsläget].



5.1 Bygg nya effektiva trafikleder

Det sker 10 000-tals enskilda transporter i Hedemora stad varje dag inom samtliga transportslag. Ett stort antal av dessa är transporter sker med personbilar och tyngre fordonstrafik. Mycket trafik fokuseras idag genom befintliga trafikleder till Hedemoras centrala gator t.ex. Gussarvsgatan och Åsgatan.

Antalet fordon som belastar Hedemoras Gussarvsgatan och Åsgatan uppgår till mellan 5000 till 10 000 fordon/dygn. En inte obetydlig del av trafiken i stadskärnan är genomfartstrafik med fordon som tar genvägar för att snabbt nå in eller ut från olika bostadsområden, andra målpunkter. Att så mycket trafik fokuseras i stadens centrala stadsdelar är naturligtvis ej önskvärt. Helt klart medför denna belastning problem både avseende trafik- och boende/vistelsemiljön i centrum. Vill vi förverkliga ett trivsammare och attraktivare Hedemora så är detta mycket viktiga framtidsfrågor.

I en nära framtid planerar också Trafikverket att stänga samtliga plankorsningar efter järnvägen i Hedemora, bl.a. vid Sturegatan, vilket då ger endast en trafiklänk, Brunnsjögatan för trafikförsörjningen mot Åhagen/Svedjan.

Viktiga framtida utvecklingsåtgärder är att bygga ut alternativa trafikleder som effektivt kan leda fordonstrafiken direkt mot väg 70 och 69. Flera sådana trafikleder har idémässigt diskuterats i stadens trafikplaneringen sedan tidigt 80-tal.

Viktiga förslag gäller här bl.a. den s.k. *Brunnaleden* mellan stadsdelen Svedjan och RV69/70 och ytterligare en länk från Haggården-Brunnavägen [*Haggårdslänken*] med anslutning mot Åsgatan, möjligen med fortsatt dragning direkt till Vårdcentralen-Åkargatan-RV70.

Även i området Emaus där Fältvägen-Broddvägen idag har en länkfunktion mellan Vikmanshyttevägen [väg 671] och Sätervägen/RV70 finns behov av att utreda alternativ som ej sker som direkt genomfart i områdets villabebyggelse.



Idag påverkas många villaboende av en hög trafikbelastning som helt klart drar ner områdets boendekvaliteter. När stadsdelarna byggdes på 60/70-talet var trafikintensiteten sannolikt betydligt lägre, men är idag på volymer som motiverar vidare studier och effektiva åtgärdsförslag som kan förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö.

Trafikförslag

5.1. 1. Brunnaleden byggs ut för att möjliggöra en ny effektiv trafiklänk mot riksvägsnätet [RV69/70], som kan avlasta Hedemoras idag högt trafikbelastade centralgator. Val av vägsträckning och utformning skall utredas vidare i en fördjupad åtgärdsvalsstudie.

5.1.2. En utredning görs angående det framtida behovet av nya trafiklänkar inom Hedemora stad som kan möjliggöra en effektivare trafikförsörjning av stadsdelarna på båda sidor om Dalabanen. Utredningen skall även uppmärksamma trafiksituationen inom Emausområdet och behovet av utvecklade väglänkar mellan väg 671 och väg 760.

5.2 Trivsamma och säkra hastigheter

Lägre fordonshastighet ger en positiv verkan på miljön, ett lugnare tempo utanför skolor och förskolor och en ökad trygghet och trivsel i våra bostadsområden.

Vårt nuvarande hastighetssystem är över 30 år gammalt. Dagens situation med nya vägtyper och nya trafikkriterier, som bygger på den s.k. nollvisionen, gör att vi måste sätta hastigheter som människa och miljö tål.

Nollvisionen sätter den mänskliga hälsan i centrum. Om det sker en olycka ska krockvåldet inte vara högre än den människan tål. Därför är det viktigt med lägre fordonshastigheter i en befolkningstätare stadsmiljö.

Hur allvarliga följder en olycka får beror på hastigheten bilen har i kollisionögonblicket. Så många som 9 av 10 överlever om de blir påkörda i 30 km/h. Att jämföra med 2 av 10 som överlever om bilen kört i 50 km/h.

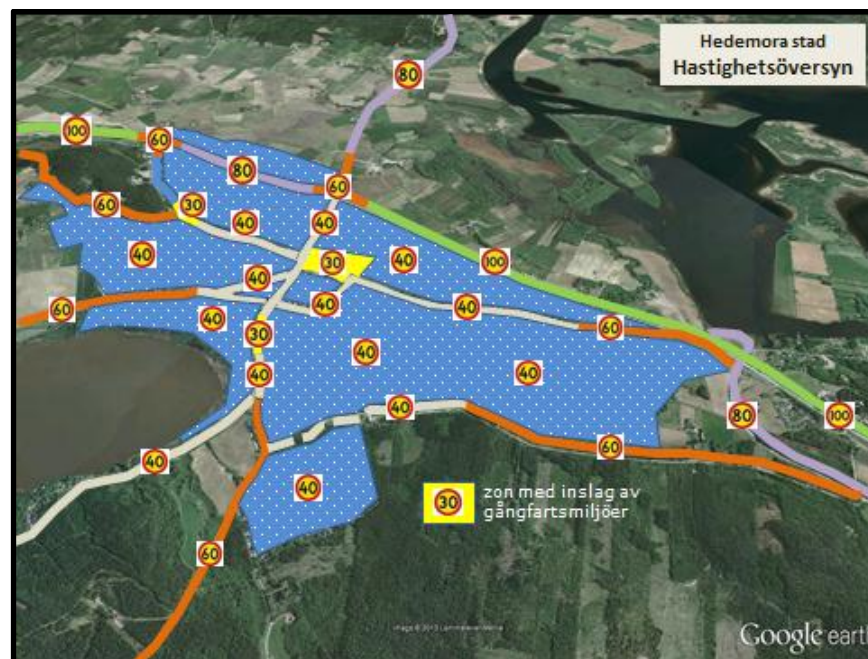
Hastigheten påverkar reaktionstid och bromssträcka. Ju högre hastighet desto längre blir både reaktionstiden och bromssträckan. Reaktionstiden kan variera från förare till förare. Bromssträckan räknas generellt till cirka 27 meter om bilen kör 50 km/h. Om bilen kör 30 km/h är bromssträckan cirka 13 meter. Hastigheten är således starkt avgörande för risken att dödas eller skadas allvarligt i en trafikolycka. I vissa områden kan vi behöva ännu längre hastigheter för att nå en god trafiksäkerhet.

Trafikförslag

5.2.1 En generell bashastighet införs i Hedemora stad som sänker högsta hastighet från nuvarande 50 till 40 km/t.

5.2.2. En lågfartzon med 30km/t införs i Hedemora stadscentrum för att tillförsäkra en högre trafiksäkerhet och ökad anpassning till oskyddade trafikanter.

5.2.3 Effektiva hastighetsdämpande åtgärder vidtas i de trafikmiljöer inom staden där riskerna är som störst, t.ex. vid skolor, gång- och cykelpassager, utsatta villaområden.



5.3 Nya G/C-vägar och cirkulationsplatser

Hedemora är en småstad med relativt korta avstånd mellan bostadsområden och centrala stadsdelar. Med cykel i låg hastighet tar det knappast ens 10 minuter att nå Hedemora centrum från stadens mest avlägsna bostadsområden.

Trots detta väljer idag merparten av våra innerstadspendlare att ändå ta bilen till jobbet i centrala stan, varför. Varje bil tar upp minst 10m² parkeringsyta i ett city som varenda handlare tycker har för få parkeringsplatser. Enbart 750 bilburna stadspendlare tar upp lika mycket plats i centrala Hedemora som en hel fotbollsplan. Om vi istället ger bättre förutsättningar att cykla eller gå till jobbet kommer centrumhandeln att ha betydligt fler viktiga affärsnära parkeringar att tillgå.

Det är naturligtvis en komplex fråga varför stadens invånare väljer att oftast ta med sig bilen på korta innerstads resor. Självfallet bidrar det faktum att cykling idag inte upplevs som ett tryggt och säkert alternativ p.g.a. att vi ännu ej byggt ut G/C-vägnätet i tillräcklig omfattning.

Många upplever också att topografi och klimat är starkt påverkande. Men man undrar i sammanhanget varför kalla orter som Åre och Umeå kan ha en sådan stark cykelkultur som berör alla åldrar.

Att ändra trafiken i Hedemora till en hållbar gång- och cykelstad, låter sig givetvis ej göras i en handvändning. Transportinfrastrukturen måste komma på plats men det behövs också mycket påverkansåtgärder där vi börjar förstå vinsterna med ett mer rörligt liv, för både hälsa, plånbok och stadsmiljö.

Att cykla eller gå 30 minuter varje dag, att klara grundträningen redan till och från jobbet, är en investering i Dig själv och Din framtid och Hedemora liksom alla andra städer i landet måste anamma denna väg för att få en riktig hållbar utveckling både för samhälle och individ.



Trafikförslag

5.3.1. För att främja cykling och gående inom Hedemora stad byggs med hög prioritet de viktiga länkar som idag saknas i G/C-nätet.

Även i innerstaden saknas viktiga G/C-stråk som har stor betydelse för trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet till viktiga arbetsplatser, vårdcentral, livsmedelshandel, annan cityservice.

Se vidare detaljerade G/C-förslag i åtgärdsbilaga B3.

5.3.2. För att öka trafiksäkerhet och framkomlighet vid viktiga trafik korsningar i Hedemora stad utreds det framtida behovet av nya cirkulationsplatser, upphöjda gång- och cykelpassager i centrala Hedemora.

5.4 Skapa bättre tillgänglighet och framkomlighet vid RV70-Moränget

Hedemora stad har ett strategiskt mycket vällokaliserat industriområde beläget öster om staden invid RV70/69. Företagsområdet är mycket attraktivt för etableringar och har idag ett 50-tal industri- och handelsföretag med över 650 anställda. Potentialen bedöms vara mycket stor för ytterligare etableringar i en nära framtid.

För att realisera områdets tillväxtpotentialer krävs enligt Trafikverkets Förstudie [2012] betydande transportinfrastrukturförbättringar, så att en högre trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet kan uppnås.

Hedemora kommun vill tillsammans med företag och andra intressenter utveckla transportinfrastrukturen vid Morängetområdet. Förslaget som framlagts i Trafikverkets Förstudie är att en cirkulationsplats byggs vid korsningen RV70-Kraftgatan, tillsammans med en planskild G/C-väg.

Trafikverkets åtgärdsförslag har beslutats 2013 men verket har dock ej i närtid kunnat prioritera denna satsning i konkurrens med andra angelägna behov. Åtgärden kräver statliga investeringar på över 12 mkr och bedöms ej kunna prioriteras inom den närmaste perioden fram till 2025.

I kommunens trafikanalys har även uppmärksamats de mycket farliga trafikförhållanden som råder för oskyddade trafikanter vid RV70-Gussarvsrondellen, där trafiksäkerhets- och tillgänglighetskrav idag är mycket förbisedda av vägansvariga. En viktig utgångspunkt är att en planskild G/C-väg snarast kan förverkligas vid Gussarvsrondellen med vidare koppling till Moränget och väg 270-Hamre.

Trafikförslag

5.4.1. Kommunen för omgående fram åtgärdskrav till Trafikverket och Region Dalarna om de trafiksäkerhetsbrister som föreligger för oskyddade trafikanter vid Gussarvsrondellen.

5.4.2. Kommunen för fortsatta diskussioner med Trafikverket för att realisera att effektiva trafikåtgärder kan möjliggöras vid RV-70 Kraftgatan.



5.5 Utveckla stadens affärscentrum

Asgatans centrala delar är både Hedemora stads och hela kommunens affärscentrum och utgör en pulsåder för stadens kommersiella handels- och serviceutbud.

Gatumiljön är idag ålderstigen och har absolut ej den attraktiva och tillgängliga trafik- och affärsmiljö som måste uppnås i centrum för att i framtiden kunna utvecklas i en hård regional konkurrens om kunder och etableringsvilliga handelsföretag.

Att utveckla Åsgatans affärscentrum är ej bara ett ensidigt kommunalt gatuprojekt, minst lika viktigt är att fastighetsägare och butiksinnehavare i bred samverkan tar aktiv del i förnyelse- och upprustningsarbetet.

Hedemora kommun har i samband med trafikplanens framtagande anlitat arkitekter från Tyréns AB för att ta fram välgrundade skisser på hur Åsgatans och andra centralgators framtida omgestaltning kan se ut.

Idématerialet redovisas på kommande sidor och är avsett att ligga till grund för fortsatta ställningstaganden och genomförandediskussioner.

Trafikförslag

5.5.1 Åsgatans centrala vägavsnitt byggs om till ett trafikmässigt modernt, tillgängligt och funktionellt handelscentrum. Förslaget skall ta hänsyn till gatans tidstypiska arkitekturdrag från 50- och 60-talet.

Efter korsningen Brunnsjögatan-Åsgatan i Norr och Stationsgatan-Åsgatan i söder, smalnas gatan av med ett mellanliggande bilstråk för att skapa en tydlig och attraktiv portal in till stadens och kommunens främsta affärsgata.

Åsgatans centrala del enkelriktas fortsatt söderut och trottoarer breddas markant för gående besökare och cyklister. I avsnittet mellan Hökargatan-Stationsgatan höjs vägbanan upp med tydliga övergångspassager för hög trafiksäkerhet och tillgänglighet för besökare. Liknande nivåpassager med hög tillgänglighet byggs i övriga gatukorsningar längs Åsgatans centrumdel.

Centrala Åsgatan 2017



Skapa ett modernt och funktionellt handelscentrum på Åsgatan och näraliggande tvärgator.

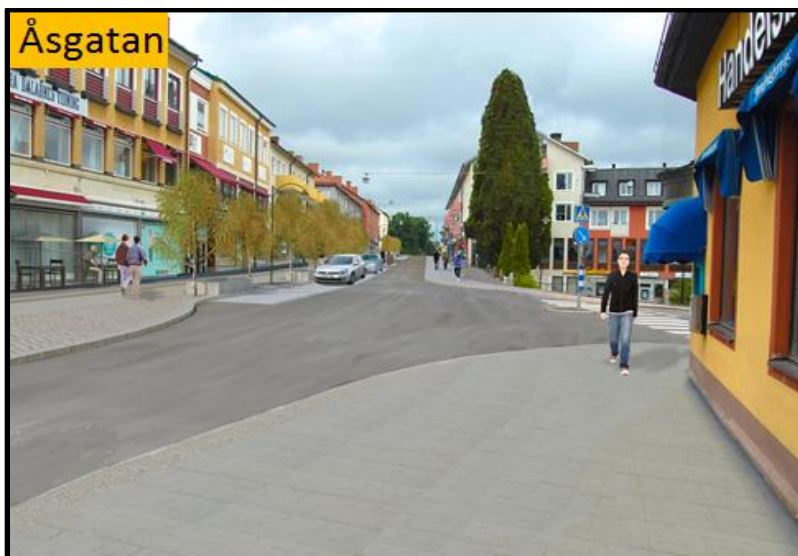
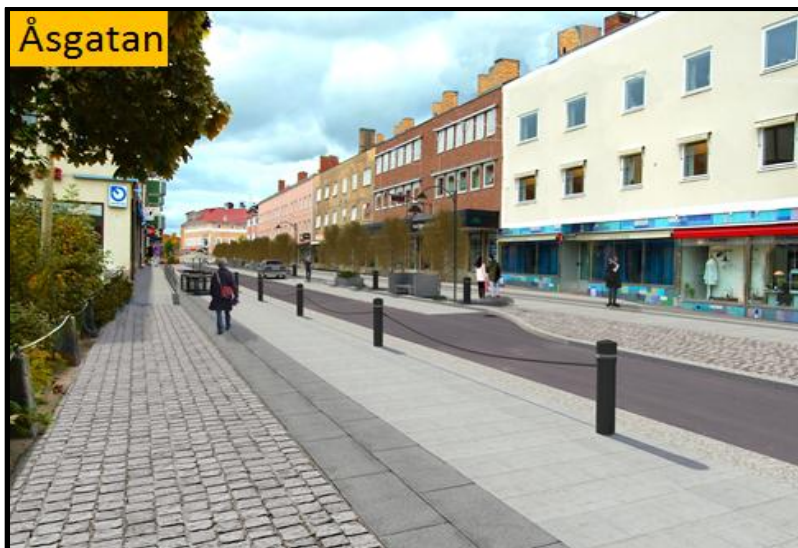
Korttidsparkeringar ordnas efter Åsgatans västra del, där butikskunder bekvämt kan stanna för kortare ärenden. Parkeringen avskiljs från trottoar/G/C-väg genom ett avskilt stråk av planteringar och bekväma sittplatser för besökare.

Vintertid ska man även kunna parkera butiksnära på den östra centraldelen av Åsgatan, med en permanenta avlastningszon belägen mellan parkeringszonerna. En funktionell flexibilitet av trafikrummet på Åsgatan skall här eftersträvas sommar- som vintertid.

5.5.2 Ett samverkansprojekt initieras mellan kommunen, fastighetsägare och butiksinnehavare för att diskutera den fortsatta upprustningen av Åsgatan avseende enskilda fastigheters upprustning av fasader, tillgänglighetsåtgärder.

Om möjligt skall det avtalas vilka delar som respektive part vill förbinda sig att ta ansvar för i det fortsatta upprustningsarbetet.

Trafikförslag Centrala Åsgatan



Planskiss centrala Åsgatan, delen
Hökargatan-Stationsgatan

5.6 Trafiken i centrum

Hedemora centrum måste ges en tydligare definition och trafikmässig avgränsning som stadens och även kommunens viktigaste område för offentlig och privat service, handel och affärsliv.

Ett stadscentrum måste ha en mycket hög standard när det gäller gestaltning, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Av stor betydelse är att centrum kan erbjuda väl belägna parkeringsplatser för såväl bilfordon som cyklande besökare.

Det är likaså viktigt att trafikens uppbyggnad är enkel och logisk att förstå avseende trafikriktningar, parkeringsstruktur och tillgänglighetskrav för olika besöksgrupper.

För affärslivet är det oerhört betydelsefullt att kunder har både hög framkomlighet till butiksnära parkeringar och att dessa ej tillåts belastas av butiksanställda och långtidsbesökare.

Om Hedemoras centrala affärsgator skall kunna konkurrera på en hög nivå kan de ej heller belastas för högt av genomgående person- och godstrafik, centrum skall upplevas attraktivt med låga bullernivåer och trivsamma gångytor för personliga möten.

Prioriteringen måste vara att ge ett trafikmässigt väl disponerat centrum med hög funktionalitet, trafiksäkerhet, trygghet och gestaltning för dess besökare, med inriktning på såväl bilburna besökare som cyklister och gående.

På följande sidor i kapitlet redovisas idékoncept till framtida trafikåtgärder på våra viktigaste centrumgator.



Trafikriktningar och fordonshastigheter i Hedemora centrum

Trafikförslag - Hedemora Centrum

5.6.1. Hedemora centrum uppgraderas som trafikmiljö med fokus på att skapa ett attraktivt, modernt affärs- och servicecentrum med hög tillgänglighet, framkomlighet, goda vistelsemiljöer för besökande gång-, cykel- och fordonstrafik.

En ombyggnad av de viktigare centralgatorna görs i riktning mot en gångvänligare trafikmiljö, med god anpassning till både till både nutidskrav som till stadens kulturhistoria.

Vidare ska en anpassning av trafikrummet, sommar- som vintertid med möjlighet att reglera trafikbilden efter behov av bilparkeringar, uteserveringar och besöksfrekvenser vid evenemang, eftersträvas.

5.6.2. Hökargatan enkelriktas in mot Åsgatan och omgestaltas som en gånganpassad gata med 30km/t som maxhastighet. Nya bilparkeringar för bibliotekets besökare, ficka för godshantering läggs på norrsidan. En G/C-väg byggs längs sydsidan förbi Tjädernhuset, Biblioteket med god anslutning till Kyrkogatan.

5.6.3. Kyrkogatan och Parkgatan enkelriktas mot Landsgatan samt omgestaltas mot en lugnare trafikmiljö med hög kulturhistorisk anpassning samt G/C-väg.

5.6.4. Nygatan, Ämbetsgatan och Fredsgatan byggs om med högre kulturhistorisk anpassning samt tillgänglighet för gående. Trafiken skall kunna regleras till att flexibelt användas som trafikgata och gågata, t.ex. sommartid, kvällar/helger. Nuvarande trafikriktningar med enkelriktning av Ämbetsgatan bibehålls.

5.6.5. Lagmansgatan kopplas mot Myrgatan samt kompletteras med en G/C-väg från Åsgatan-August Lindbergs plan fram till Hökartorget.

5.6.6. Hökartorget byggs om i tidstypisk prägel och anpassas till förlängningen av Lagmansgatan. Nuvarande parkeringar förläggs i direkt anslutning till Hökargallerian.

5.6.7 Enkelriktningen av Myrgatan skall utredas vidare angående möjligheterna att uppnå en enklare access till Myrtorgets parkering. Det skall övervägas i utredningen om tillgängligheten till Myrtorget kan lösas med en tunnel från Moränget under Gussarvsgatan.



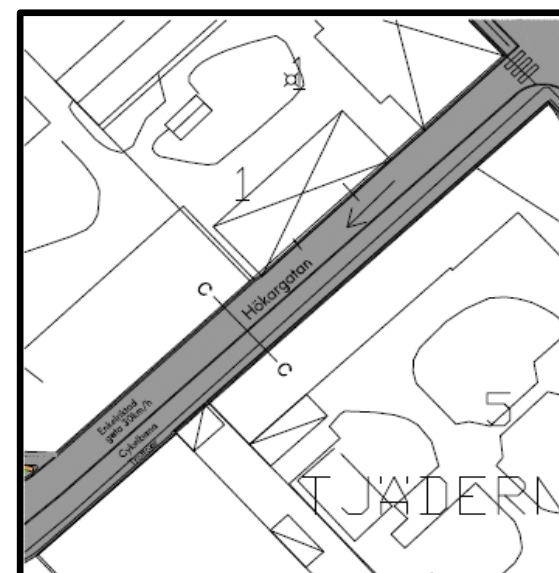
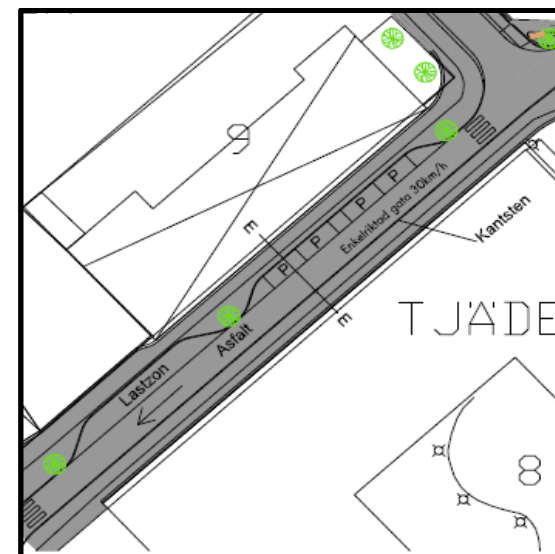
5.6.8. En parkerings- och skyltningsutredning genomförs för att nå fram till ett effektivare nyttjande av centralt belägna bilparkeringar samt en tydligare skyltning av trafikankvisningar och besöksmål i stadens centrum. I utredningen skall även övervägas olika fordonstypers tillträde till stadens gator, med anvisningar för tider, datum mm. Viktigt att skyltningen även är fullt anpassad till stadens gång- och cykelstråk.

5.6.9. August Lindbergs plan omgestaltas med syfte att ges en attraktivare och mer funktionell gestaltning med plats för såväl parkeringar som G/C-väg. Nerfartsväg från Åsgatan breddas med utrymme för G/C-väg. Trappa från Åsgatan omdesignas och görs säkrare med djupare stegytor, mitträcke.

5.6.10. Korsningen Lagmansgatan/Vasaplan omdisponeras med trafiksäkrare G/C-överfart och tryggare in- och utfarter till omgivande fastigheter, parkeringar.

Trafikförslag Hökargatan

Hökargatan



Planskiss Hökargatan,

5.7 Trafiken i kulturmiljön

Hedemora är en av Sveriges och Dalarnas äldsta stad med rötter långt in i medeltiden. Genom förändringar av gaturummet för att skapa utökad rum för biltrafiken har mycket av de kulturhistoriskt intressanta stadsmiljöerna förlorat sin viktiga tidsprägel.

Endast vid Stora Torget och Ämbetsgatan finns idag kvar något som ger en mer historisk stadsprägel. Men betydande parkeringsutrymmen längs de historiskt intressanta gatorna Kyrkogatan, Hökargatan, Nygatan och även Stora Torget, drar helt klart ner det kulturhistoriska helhetsintrycket trots bevarade byggnader med mycket god tidskaraktär.

Skall Hedemora ta steget fram som en unik och attraktiv småstad så måste en stor uppmärksamhet riktas på att återvinna stadens kulturhistoriska karaktär kring dessa viktiga gatumiljöer.

Möjligheterna att här skapa ett attraktivare "Hedemoras gamla stad" med ett lugnare biltempo, mindre buller, tillvaratagande av den historiska miljön, med hög tillgänglighet för gång- och cykel, trevliga småbutiker, uteserveringar, genomtänkt gestaltning, blir viktiga om Hedemora skall ta plats som en intressant "stad på kartan".

Trafikförslag

5.7.1. Det kulturhistoriskt mycket intressanta området kring Stora Torget, Ämbetsgatan, Hökargatan byggs om till en trafik- och gestaltningsmässigt mer sammanhållen stadsmiljö med hög tillgänglighet, trafiksäkerhet, kvalitet och tidsanpassning när det gäller markbeklädnad, gatu- och fasadbelysning. Val av gatumaterial fastställs i en senare projekteringsfas.



5.7.2. Avseende parkeringar skall eftersträvas att minska antalet permanenta parkeringar på Stora Torget och Kyrkogatan till förmån för områdets kulturprofil. Möjligheter till flexibilitet i parkeringsutrymmet kan möjliggöras vinter och sommartid.

Det är viktigt att parametrar för områdets parkeringsbehov och lösningar fastställs i den parkeringsutredning som skall genomföras som ett komplement till denna Trafikplan. [se punkt 5.8.1]

Trafikförslag Riksintresseområdet

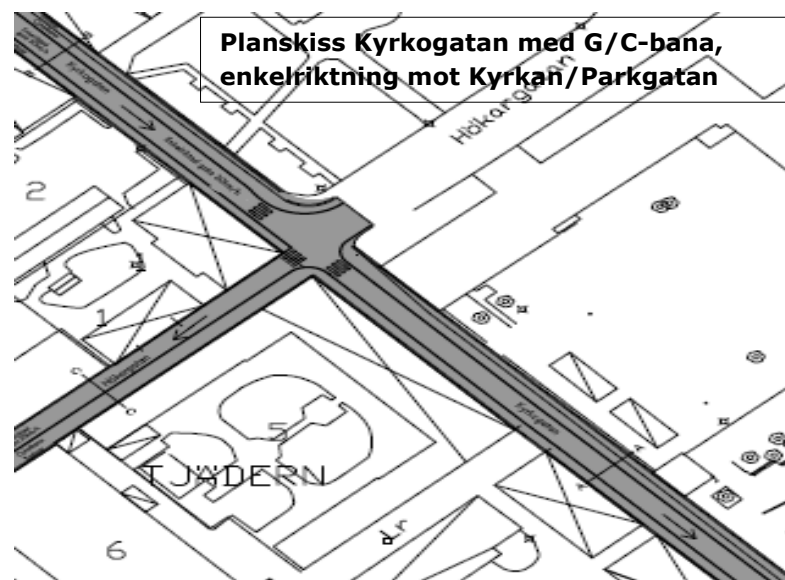
Kyrkogatan



Ämbetsgatan



Nygatan



5.8 Parkeringar för alla fordon

Hedemora är som handels- och verksamhetsort mycket beroende av centralt belägna och tillgängliga parkeringsplatser. Tillgången på parkeringsplatser för bilfordon uppgår idag till drygt 900 st, varav flertalet ligger i eller i direkt anslutning till stadscentrum.

Det totala antalet parkeringsplatser täcker mer än väl behovet men genom att det idag saknas en genomtänkt parkeringspolicy är det uppenbart att situationen i främst centrala stadslägen tidvis ej är helt tillfredställande.

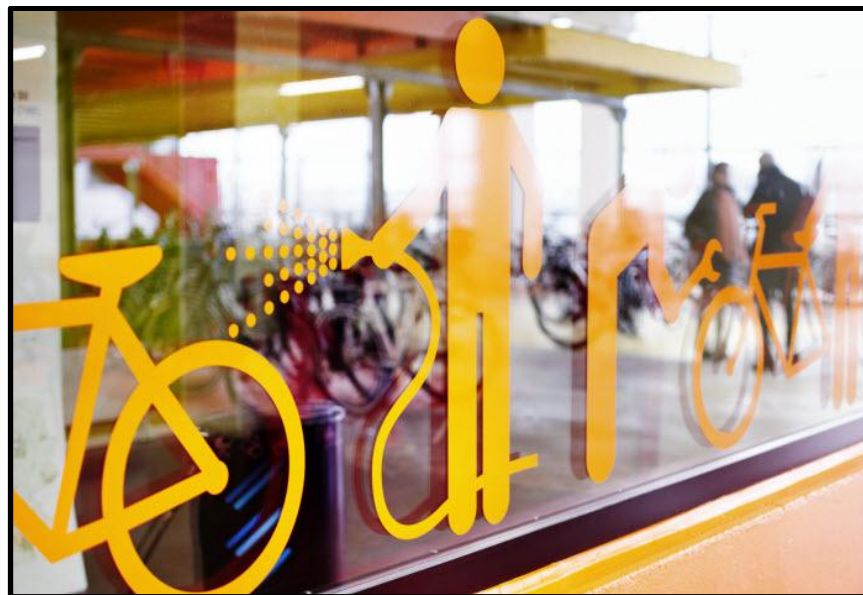
Många av stadens mest centrala parkeringsplatser nyttjas till hel-dagsparkeringar, istället för att komma handeln tillgodo som attraktiva kundparkeringar. Även många centrala arbetsplatser upplåter centrala parkeringsplatser till sina anställda med effekten att högt tillgängliga parkeringsplatser för turister, service- och handelskunder brister i antal.

En uppenbar brist i Hedemorans centrala stadsdelar är en närmast total avsaknad av tillgängliga cykelparkeringar. Behovet av att kunna ta cykeln till jobbet eller affären är mycket stort och måste uppmärksammas.

Idag satsar många städer på centrala cykelparkeringar av hög standard med både låsmöjligheter och väderskydd. Om cykeln skall bli ett intressant transportslag i Hedemora i en nära framtid är det mycket viktigt att snabbt få fram parkeringar av god standard i tillgängliga citylägen.

Trafikförslag

5.8.1. En parkeringsutredning genomförs för att utreda hur ett effektivare parkeringssystem i centrala Hedemora kan byggas upp som möjliggör tillgängligare affärsparkeringar, bättre söksystem/information kring lediga parkeringar etc.



I utredningen skall även möjligheterna till sommar- och vinterparkeringar utredas i syfte att sommartid möjliggöra attraktivare uteserveringar, större bilfria vägytor för cykel- och gångtrafik, mötesplatser, evenemang etc.

5.8.2. Cykelparkeringar med låsanordningar och väderskydd skall anordnas vid viktiga målpunkter för handel och service i Hedemora centrum

5.9 Miljö- och trafiksäkerhet

Hedemoras stadstrafik har förändrats under tidens lopp från en gammal gång- och cykelstad med få bilar till en stadsbild där bilen har getts en allt större dominans i gaturummet.

I många trafiksituationer är dagens trafikutformning ej fullt tillfredställande för oskyddade trafikanter till fots och till cykel.

Ett kvalificerat miljö- och trafiksäkerhetsarbete med god uppföljning och rapportering angående trafiksituationen utförs ej i dagsläget. Det kan anses nödvändigt att förbättra detta viktiga arbete för att i framtiden skapa ett bättre faktaunderlagi kommunens miljö- och trafiksäkerhetsarbete.

I studier ses tydliga skillnader mellan olika socioekonomiska grupper när det handlar om risken att skadas som ung bilförare i Sverige. Trafiksäkerhetsarbetet bör därför, liksom många andra problemområden som är relaterade till riskbeteenden, placeras inom ett vidare samhällsmål som handlar om social hållbarhet.

Av stor vikt är också att skapa bättre samverkan och kunskapsutbyte med Polismyndigheten och Trafikverket i dessa viktiga trafikfrågor.

5.9.1 En miljö och trafiksäkerhetsutredning för staden utförs med stöd av bl.a. STRADA och försäkringsbolagens statistik.

5.9.2 Utredningen ligger till grund för utformningen av kommunens framtida miljö- och trafiksäkerhetsarbete.

5.9.3 Ett utökat samarbete med Polismyndigheten och Trafikverket skall organiseras med syfte att få en utökad kompetens kring viktiga miljö- och trafiksäkerhetsfrågor.

5:9:4 Delar av trafiksäkerhetsarbetet ska i högre grad än idag kombineras med åtgärder som syftar till ökad social hållbarhet och minskning av sociala risker. Det är en viktig ansats som öppnar för nya former av intern och extern samverkan.



5.10 Utveckla tillgängligheten

Tillgänglighet handlar om hur lätt alla medborgare och yrkesverksamma kan ta del av viktig samhällsservice, arbetsmarknad, handel, övriga kommersiella aktiviteter samt fritidsaktiviteter de är beroende av för sitt vardags- och arbetsliv. Det är viktigt att en helhetssyn byggs upp som kan ge synergieffekter i samhällsbyggandet.

Med hög tillgänglighet i transportinfrastrukturen kan äldre- och funktionshindrade, småbarnsföräldrar med barnvagn etc., ta en aktivare del i samhällslivet vilket gagnar hälsa- och välbefinnande i samklang med en effektivare resurshushållning och en hållbarare utveckling i flertalet samhällssektorer. Att öka tillgängligheten ger förbättringar för alla och inte bara de funktionshindrade.

Hedemora stad har en gammal bebyggelse och en varierad topografi, vilket är en stor utmaning. Det är av största vikt att en övergripande tillgänglighetsplan tas fram som täcker hela Hedemora stad. Syftet är att kartlägga viktiga tillgänglighetsbrister, åtgärdsbehov avseende transportinfrastrukturen vid viktiga målpunkter för offentlig och privat service.

Att få *"hela-res-kedjan"* att fungera för alla resande inom staden bör här ses som en verkligt seriös utmaning

Trafikförslag

5.10.1 Tillgänglighetsarbetet systematiserats där det är av största vikt att olika organisationer, fastighetsägare, affärer etc. kommer med i planeringsarbetet.

5.10.2 Viktiga målpunkter i staden identifieras. Detta för att få till bra *"hela-res-kedjor"* där tillgänglighetsbrister åtgärdas i dessa stråk.



5.11 Trafikplanering & Mobility-Management*

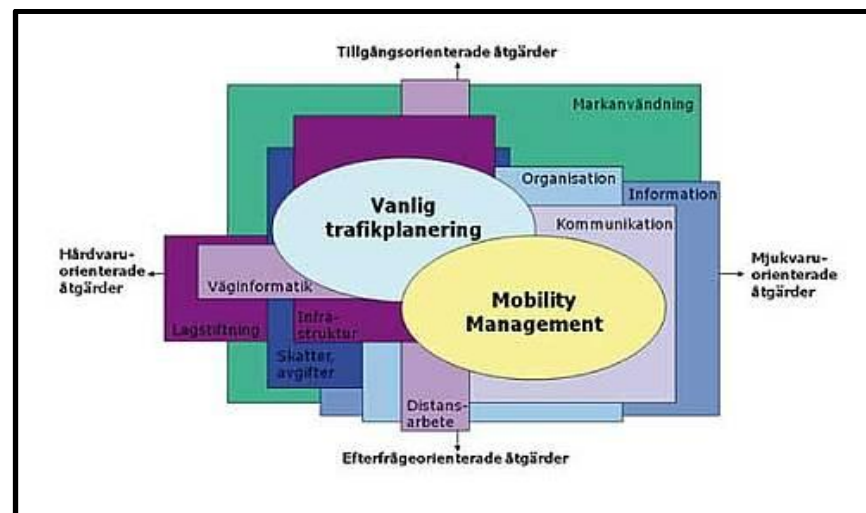
Mobility Management handlar om att på olika sätt främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden samt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjar. Konceptet ingår i steg 1 och 2 i Trafikverkets s.k. *fyrstegsprincip*.

Grundläggande för Mobility Management är "mjuka" åtgärder, som information och kommunikation, organisation av tjänster och koordinering av olika partners verksamheter. "Mjuka" åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos "hårda" åtgärder inom stadstrafiken (som t.ex. nya busslinjer, vägar eller cykelbanor). Mobility Management åtgärder (jämfört med "hårda" åtgärder) kräver inte nödvändigtvis stora finansiella investeringar och de kännetecknas samtidigt av en bra kostnadseffektivitet.

Vad kan Mobility-Management konkret innebära – en idélista

Övergripande åtgärder:

- » Rådgivning, konsultinsatser etc.
- » Information, upplysning och utbildning
- » Marknadsföring av allt från MM-tänkandet till konkreta tjänster och produkter
- » Stödja MM-åtgärder, ekonomiskt eller på annat sätt
- » Utveckla nya eller bättre tjänster och produkter för MM
- » Effektiv organisation och samordning av verksamheter, inklusive transporter
- » Bättre lokalisering av olika verksamheter
- » Forskning och undersökningar
- » Skapa lättillgänglig information om buss- och tågtider, bilpooler, linjesträckningar m.m.
- » Miljöanpassa transporter
- » Cykla & gå till-jobbet-kampanjer
- » Prova-på-perioder med cykel eller kollektivtrafik



Konkreta vardagsåtgärder:

- » Ersätta vanliga sammanträden med telefon- eller videokonferenser
- » Samåkning
- » Bilpooler
- » Samordnad hemkörning av varor
- » Distansarbete i olika former av telestugor, eller hemifrån
- » Stödja lokal handel och lokala producenter
- » Använda cykel och kollektivtrafik i stället för bil
- » Använda tåg i stället för flyg

Trafikförslag

5.11.1 Hedemora kommun inför Mobility-Management som en ny grundläggande arbetsmetodik inom trafik- och transportplaneringen.

* **Arbetsmetodik inom samhälls- och trafikplanering**

Planbilagor,

B1. Dagens trafiksystem

- B 1.1 Stadsstruktur och transporter*
- B 1.2 Övergripande trafikleder*
- B 1.3 G/C-vägnät*
- B 1.4 Trafik i stadscentrum*
- B 1.5 Trafikmiljöer i centrum*
- B 1.6 Stadens Villaområden*
- B 1.7 Stadens kulturgator*
- B 1.8 Centrumparkeringar*
- B 1.9 Kollektivtrafik*
- B 1.10 Tillgänglighet*
- B 1.11 Trafiksäkerhet och trygghet*
- B 1.12 Säkra skolvägar*
- B 1.13 Gods i staden*
- B 1.14 Rekreativstråk*
- B 1.15 Utryckningsvägar*
- B 1.16 Skyltning*
- B 1.17 Miljöpåverkan*
- B 1.18 Gatuunderhåll*
- B 1.19 JÄMT i trafiken*
- B 1.20 Slutsatser*

B2. Källor, referenser

B3. Åtgärdsprogram

[Separat åtgärdsdel, kommer att färdigställas under hösten 2014]

B1. Dagens trafiksystem

Hedemoras trafiksystem bär även idag en stark prägel av stadens historik och naturgeografiska förhållanden där *Badelundaåsen* med sin starkt varierande topografi, med djupa ravinleder och sjösystem, tidigt skapat begränsningar i utformning och lokalisering av gator och järnvägsstråk.

Den stadsstruktur som byggdes upp i Hedemora efter moderniseringsarna på 1950/1960-talet har i allt väsentligt följt tidigare medeltida gatumönster men anpassats till tidens krav på allt bättre förutsättningar för bilsamhällets ökande person- och godstransporter.

Biltrafiken blev snabbt till en huvudnorm för Hedemoras stadsutveckling, vilket även i nutid starkt dominerar stadens gestaltning, gatuutformning.

Dagens trafiksystem är i stora delar ej uppgraderat till de krav som idag måste ställas avseende framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Även de mycket viktiga miljökrav som idag ställs för att möjliggöra en mer hållbar framtida samhälls- och stadsutveckling kan ej realiseras utifrån dagens trafiksystem.

I följande trafikanalys ges en tydligare bild av var dagens mest angelägna trafikbrister och viktigaste utvecklingsområden föreligger.



B1.1 Stadsstruktur och transporter

Hedemora Stad har idag en mycket utspridd struktur avseende både privat och offentlig samhällsservice samt större arbetsplatser. Dagligvaruhandeln, liksom vårdcentral och resecentrum är som framgår av bilden nedan perifert lokaliserade till östra [RV70-området], respektive västra stadsdelarna.

Stadens centrum innehåller kommunadministration och ett antal större skolor, banker, apotek, systembolag, klädbutiker och restaurangnäring samt en mindre servicebutik.

Dagens utspridda strukturer både avseende service och arbetsplatser genererar betydande resandeflöden som idag, i avsaknad av sammanhängande G/C-nät, huvudsakligen sker med privata bilfordon. Höga trafikflöden i kombination med trafikmiljöer som huvudsakligen inriktats på biltrafik medför en otrygg och bristfällig trafiksituation för stadens oskyddade trafikanter.



Trafiksituation

- Utspridd servicestruktur genererar betydande resandeströmmar inom staden. Huvudgatan Gussarvsgatan har idag en trafikvolymmotsvarande RV70 med över 9000 fordon/dygn [ÅDT].
- Dagligvaruhandel, vårdcentral och resecentrum är perifert belägna vilket medför stora tillgänglighetsproblem för många icke bilburna, äldre och funktionshindrade invånare.

Bristerna uppvägs delvis av stadens väl utbyggda kollektivtrafik [linje- och flextrafik].

- Avsaknad av trygga och sammanhängande G/C-stråk i flertalet stadsdelområden innebär att potentialen att få fler Hedemorabor att cykla och gå till skolor och arbetsplatser ännu ej på långt när, är på fullt möjliga nivåer.

B1.2 Övergripande trafikleder

Trafiksystemet kring Hedemora är väl utvecklat för motorfordonstrafik och staden har en gynnsam regional positionering invid RV70, RV69 och järnvägsstråket Dalabanan. Staden har tre huvudinfarter från RV70 som samtliga har en mycket hög trafikbelastning. Trafikvolymerna i Hedemora centrum speciellt vid korsningen Gussarvsgatan-Centrum-rondellen är tidvis mycket höga vilket i vissa tidsintervall ger högst betydande framkomlighets- och miljöproblem.

Nya kompletterande trafikleder som kan motverka den starka fokuseringen av trafikflödena som idag finns i centrala Hedemora kan behöva övervägas. Trafikverkets planer på att stänga nuvarande plankorsningar vid en framtida utveckling av Dalabanan kan ge ytterligare motiv att redan nu utreda behovet av nya trafikleder.



Trafiksituation

- Hedemora har hårt belastade huvudtrafikleder inom staden. Mycket trafik fokuseras till de centrala stadsdelarna vilket tidvis medför avsevärda problem med trafikbelastning, framkomlighet och miljöstörningar.
- Den höga trafikintensiteten i kombination med avsaknaden av separerade G/C-stråk medför mycket osäkra förhållanden för oskyddade trafikanter. Detta minskar möjligheterna att uppnå fler G/C-transporter och en mer hållbar stadsutveckling.
- Trafiksystemet saknar idag viktiga alternativa länkar som effektivt kan leda genomgående personbils- och tyngre godstrafik i relationer till det regionala vägnätet.

B1.3 G/C-vägnät

Stadens gång- och cykelvägnät har successivt byggts ut under de senaste åren men fortfarande saknas viktiga länkar innan ett mer komplett och sammanhängande nät kan anses etablerat.

Mycket viktigt är, förutom ovan nämnda, att bygga ut G/C-nätet i centrala Hedemora med hög tillgänglighet till viktig offentlig och privat service, arbetsplatser, skolor och resecentrum.

Av betydelse är också att överväga hur kompletterande G/C-nät kan byggas ut till angränsande landsbygdsområden och tätorter. Idag saknas helt G/C-vägar med koppling till Hedemora stad från omgivande landsbygder. Viktigt även för turism- och rekreationscykling.



Trafiksituation

- Hedemora har trots en relativt snabb utbyggnad av stadens gång- och cykelvägar fortfarande kvar betydande brister i G/C-nätets framkomlighet. G/C-brister som även gäller viktiga kopplingar till näraliggande landsbygdsområden.
- Flertalet servicemålpunkter, arbetsställen i och kring Hedemora stad ligger inom bekvämt gång- och cykelavstånd. Utbyggnadsbristen medför dock att viktiga potentialer för en mer hållbar stadsutveckling, miljö- och hälsovinster ej kan realiseras innan angelägen G/C-utbyggnad är helt avklarad.
- Många gator har en mycket undermålig trottoarstandard med smala gångytor som ej medger möten med andra trafikanter.
- Trottoarerna är ej heller fullständigt utbyggda i sammanlänkade och funktionsanpassade system.
- Ofta saknas viloplats efter G/C-vägarna vilket gör att många äldre ej vågar sig ut på välbehövliga promenader och cykelturer.
- Bristen på trafiksäkra G/C-vägar till våra skolor i centrala Hedemora är ett stort hinder för elevernas självtransporter.

B1.4 Trafik i stadscentrum

Hedemora stads affärscentrum är idag ålderstiget och har absolut ej den attraktiva och tillgängliga trafik- och affärsmiljö som måste uppnås för att i framtiden kunna utvecklas positivt i en hård regional konkurrens om kunder och etableringssökande handelsföretag.

Dagens prägel av en starkt bildominerad 40/50-talsmiljö med tunga asfaltytor och bristande gatutrymme för gång- och cykelburna kunder, måste ges en attraktivare och mer tillgänglig gestaltning. I många år har ämnet behandlats utan att några konkreta utformningsförslag kunnat förevisas. Kontroversiella delar handlar om ett bibehållande och helst utökande av gatans parkeringsutrymmen att balansera med andra krav från oskyddade trafikantgrupper.



Trafiksituation

- Åsgatans trafikmiljö är starkt bildominerad där mycket stora ytor tas i anspråk till fordonsparkeringar och bilkörbana.
- Gatan saknar helt utrymme för cyklisterna och även trottoarutrymmet för gående är bristfälligt på flera ställen.
- Höga hastigheter för att vara i ett affärscentrum [50 km/t] medför miljö- och trafiksäkerhetsproblem samt otrygghet för många boende och speciellt äldre och funktionshindrade affärsbesökare.
- Många fastigheter saknar helt modern tillgänglighetsanpassning vilket innebär svårigheter för många individer att ta del av Åsgatans service- och affärsutbud på lika villkor.
- Cykelparkeringar för de kundgrupper som inkommer per cykel saknas helt på Åsgatan.
- För funktionshindrade och andra som ej enkelt kan gena över gatan innebär nuvarande vägutformning och trafikvillkor långa omvägar för att nå närbelägna affärer och servicemål.
- Trafikmiljön i centrum är avgörande för att göra Hedemora till en framgångsrik köpstad i hård konkurrens med omgivande orter.

B1.5 Trafikmiljöer i centrum

Dagens gatuutformning i centrum med breda dubbelriktade asfaltytor bidrar starkt till att mycket av Hedemoras potentiella småstadscharm klätts i gatumiljöer som bättre passar ett industriområde. Miljön kring Hökargatan där man på 1990-talet byggde upp vackert anpassade kulturhus i stadsunik gårdsmiljö, har egentligen aldrig kommit till sin fulla rätt p.g.a. att gatuutformningen lämnats helt oförändrad.

Den bristande trafikutformningen i denna miljö är också trafiksäkerhetsmässigt bristfällig med avsaknad av goda G/C-utrymmen, undermåliga gångpassager, hög trafiknivå. Även viktiga gång- och cykelstråk som Lagmansgatan saknar helt anpassning till de normer som idag måste säkerställas för denna viktiga centrumgata. Behovet av omgestaltning gäller både estetiska och trafikfunktionella krav.



Trafiksituation

- Hökargatan är en av stadens mest trafikerade innerstadsgator. Gatan är idag utformad för dubbelriktad trafik men saknar helt den trafiksäkerhetsstandard och framkomlighet för oskyddade trafikanter som förväntas av en centralgata med betydande gång- och cykeltrafik mot närbelägna skolor servicefunktioner och arbetsplatser.
- Även de viktiga innerstadsmiljöerna kring August Lindbergs plan och Lagmansgatan har idag en bristfällig trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Smala trottoarer och avsaknad av riktiga gång- och cykelvägar medför idag betydande trafikrisker i det viktiga stråket mellan Kommunhuset, Vasahallen upp mot Södra Åsgatan.
- Trafikkopplingen mellan Lagmansgatan, Hökartorget och Myrgatan måste tydliggöras för att avlasta Hökargatan från östgående trafik och möjliggöra en effektiv utfart mot Gussarvsgatan.

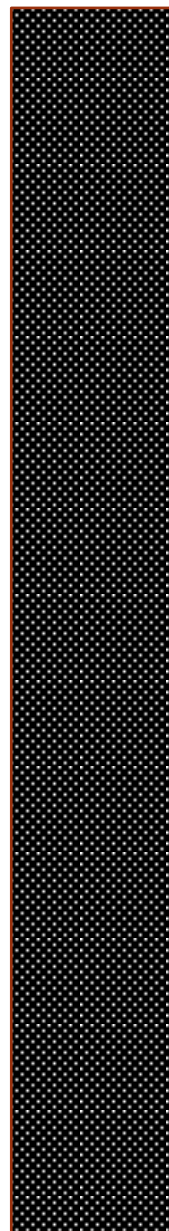
B1.6 Stadens villaområden

Många av Hedemoras äldre villaområden har en trafikmiljö som behöver en gedigen översyn. Vägunderhållet är ej tillfredställande speciellt för oskyddade trafikanter.

Privata fastigheter har i många fall häckar, träd och buskar som breder ut sig på trottoarer och andra gemensamma gångutrymmen vilket skapar problem för både framkomlighet och trafiksäkerhet.

För barn som skall vistas ute i dessa trafikmiljöer på fritid och på väg till skolan finns idag risker som borde övervägas. Helt klart behöver en långsiktig utvecklingsplan arbetas fram för stadens villaområden så att relevanta åtgärder kan genomföras.

Höga hastigheter på många villagator är ett markant trafikproblem.



Trafiksituation

- Många villagator i Hedemora har en undermålig trafikstandard för främst områdets oskyddade trafikanter.
- Hög trafikintensitet, höga hastigheter och relaterade miljöproblem med buller-, vibrationer och luftpåverkan är vanligt förekommande i flera av stadens villaområden.
- I flera fall är underhållet så förbisett att trottoarer knappt är urskiljbara. Även privata fastighetsägare upprätthåller ej sina skyldigheter att hålla häckar och annan växtlighet trimmad så att passager och siktmöjligheter ej hindras.
- Problemen är av en sådan vikt för stadens trafikmiljö och attraktivitet för boende och inflyttning att de måste inventeras och någon form av utvecklings- och åtgärdsprogram tas fram omgående.

B1.7 Stadens kulturgator

Hedemora är Dalarnas och en av norra Sveriges äldsta städer med rötter in i medeltiden. Många av det historiskt värdefulla kulturmiljöerna har tyvärr under det senaste halvsekleet döljs av "modern" gatubeläggning [asfalt] som idag täcker in gaturummet kring tidspräglade byggnader vid Kyrkogatan, Hökargatan- och Nygatan.

Helt uppenbart är denna kulturmiljö en mycket värdefull resurs för Hedemoras framtida stadsbyggnad som förtjänar att framhävas. Genom att bygga om gaturummet och få en bättre anpassning kulturhistoriskt av valda byggmaterial kan Hedemora definitivt nå en betydligt högre rang som attraktiv småstad för såväl besökande turister som en miljö att bo och verka i.



Trafiksituation

- Hedemoras värdefullaste kulturhistoriska stads kvarter har förlorat mycket av sin tidsprägel genom det senare halvseklats användning av asfaltbeläggningar på våra absolut viktigaste kulturgator. Anpassningen är illa vald om man vill framhäva Hedemoras unika identitet som Dalarnas enda medeltida stad.
- Smala knappt användbara trottoarytor har lagts till för att hålla gångtrafikanter borta från hårt prioriterade bilutrymmen. Trots att utrymmet för oskyddade trafikanter historiskt varit mer tongivande i det äldre gaturummet.
- Parkeringsplatserna vid Stora Torget, med klassiskt Rådhus, Stadshotell och gamla Apoteket, bör anpassas bättre till den kulturhistoriskt unika och mycket intressanta torgmiljön.
- Även Kyrkogatan har långsgående parkeringar som tar ner mycket av gatans tidsprägel och charm. Det bör övervägas alternativa närbelägna parkeringar så att gatans tidskaraktär kan återvinnas.
- Stadens kulturkvarter saknar helt angelägna cykelparkeringar, sköna sittbänkar för gående.

B1.8 Centrumparkeringar

I Hedemora centrum finns över 900 markerade bilparkeringsplatser, belägna längs gator och på större parkeringsytor. Utbyggnaden av nya G/C-vägstråk och bättre utrymmen för oskyddade trafikanter innebär att vissa gatubelägna parkeringar måste ifrågasättas.

Många bilparkeringar har idag en svag nyttjandegrad medan andra är centralt belägna parkeringar är hårt efterfrågade. Helt klart behövs åtgärder för att effektivisera användningen. Centralt belägna city-parkeringar bör reserveras för stadens affärskunder, besöksresenärer, medan anställda i stadens näringar bör dirigeras till de parkeringsytor som ej direkt berör tillgängligheten till stadens affärer och serviceinrättningar.



Trafiksituation

- Det är oerhört betydelsefullt att centrala affärsparkeringar finns i tillräcklig omfattning och är lätt tillgängliga. Dagens parkeringssystem måste här utvecklas så att tillgängligheten ökar i viktiga lägen för handel och service.
- Viktigt är också att se över att boendeparkeringar finns i centrala lägen och i harmoni med övriga anspråk att främja framkomlighet för oskyddade trafikanter och möjligheter att bättre kunna framhäva stadens kulturmiljöer för invånare och besökare.
- Cykelparkeringar är mycket bristfälligt utbyggda i stadens centrum. Även i viktiga affärslägen längs t.ex. Åsgatan saknas de helt. Det är viktigt för cityhandeln att observera att även stadens cyklister och gående kan utgöra en mycket viktig kundkrets i vår lilla stad.
- Parkeringsskyltningen behöver förbättras för att uppnå högre tydlighet. Likaså behöver parkeringarnas gestaltning och standard nogt övervägas. Grönpartier och belysning är viktiga tilläggskrav.
- Vasahallsparkeringen bör möjliggöra bekväm parkering av besökande husbilar.

B1.9 Kollektivtrafik

Hedemora har en mycket väl utbyggd kollektivtrafik både inom staden som inom kommunen och regionalt. Järnvägen Dalabanan och en regional stråkbussstrafik ger en mycket snabb tillgänglighet till omgivande arbetsmarknader och större serviceorter som Falun-Borlänge, Västerås och Uppsala.

Dalabanan mellan Uppsala-Borlänge står inför betydande upprustningar som tillsammans med en tidseffektiv regional och lokal busstrafik kommer tillföra ytterligare möjligheter till regionförstoring både till Stockholm-Mälardalen och inom Dalaregionen. Inom Hedemora stad finns en effektiv s.k. "Flextrafik" [anropsstyrd kollektivtrafik], som ger en snabb och bekväm tillgänglighet med körningar på adressnivå inom hela staden. Hedemora är Sveriges minsta stad med en egen lokal stadstrafik. Nytt resecentrum invigdes i Hedemora i juni 2013.



Trafiksituation

- Effektivare anslutningar i lokaltrafiken behövs från och till ankommande – och avgående fjärrtåg- och busstrafik i viktiga intervall för arbets- och studiependling.
- Utbyggnad av ytterligare parkeringsutrymme behöver övervägas vid viktiga lägen för trafikbyten, Resecentrum, stråkbelägna centrumhållplatser.

Här måste även möjligheterna att tryggt och väderskyddat parkera cykel förbättras. Möjligheterna att *"ta bilen eller cykeln halva resan"* är mycket viktigt att utveckla.

- Hedemora kommun skall verka för att ta bort de taxezongränsar som idag finns inom kommunen och som gör det betydligt dyrare för vissa kommuninvånare att nå viktig central samhällsservice.

Att uppnå ett "rundare Hedemora" är viktigt för att öka kollektivtrafik användningen och tillgängligheten till viktig service på likvärdiga villkor.

B1.10 Tillgänglighet i staden

Att verka för en hög tillgänglighet är en av vår tids riktigt stora utvecklingsfrågor. Det är idag ett självklart samhällsmål att alla människor skall kunna förflytta sig utan hinder i gaturummet, i kollektivtrafiken och i fastighetsmiljö och kunna vara fullt delaktiga i samhällslivet på lika villkor. Tyvärr är det i verkligheten så att det fortfarande finns avsevärda hinder i detta avseende vilket leder till att många individer med funktionshinder ej klarar av att transportera sig till arbete, servicepunkter och andra viktiga besöksmål. Det finns många exempel i Hedemora stad på både trafikmiljöer och enskilda fastigheter, offentliga miljöer som brister starkt när det gäller tillgänglighet. Agendan för att åtgärda dessa tillgänglighetsbrister måste vara ambitiös och sträva efter resultat i nutid.



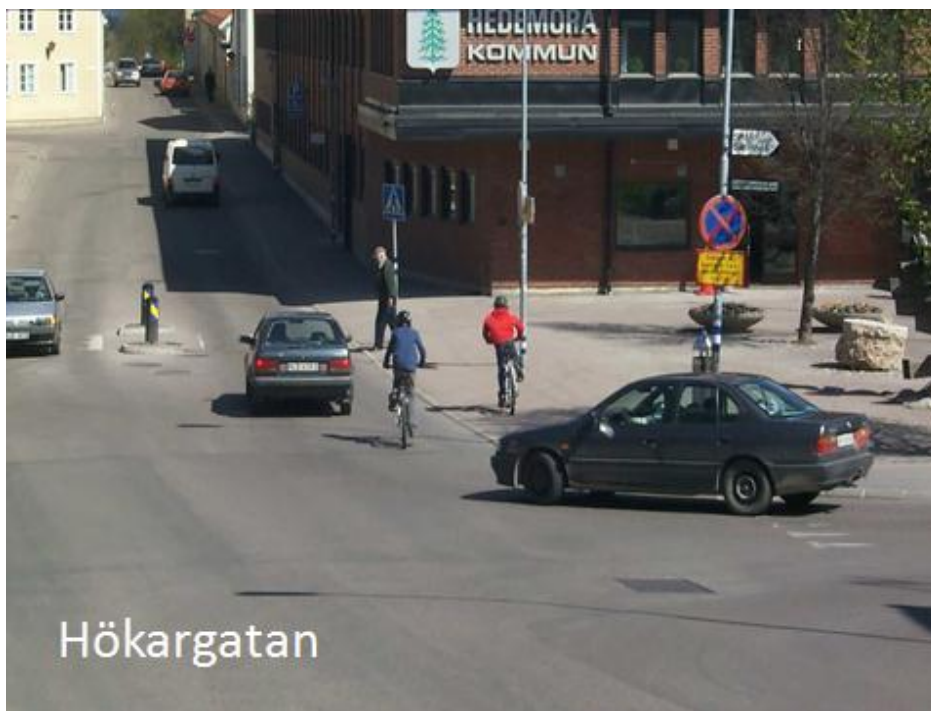
Trafiksituation

- Bilden till vänster är ej från Hedemora stad men symboliserar många av våra mest centralt belägna fastigheter som idag inrymmer viktig handel, restauranger, privata serviceinrättningar.
- Detta är miljöer som idag helt utestänger medborgare med vissa funktionshinder och som även är svårigen tillgängliga för många äldre.
- Om Hedemora skall lyckas bli en attraktiv stadsmiljö så måste dessa tillgänglighetsbrister snabbt byggas bort.
- Samtidigt uppnås även andra viktiga förnyelsekriterier som är avgörande för att utveckla Hedemora mot en modernare och attraktivare stadsmiljö.
- Behov finns av att få tillstånd ett målinriktat och konstruktivt samarbete med fastighetsägarna i Hedemora centrum så att viktiga fastighetsåtgärder för att öka tillgängligheten kan synkroniseras med kommunens utvecklingsåtgärder för att förbättra gatumiljöer och den yttre tillgängligheten.
- Åtgärder för att öka tillgänglighet måste ligga på en hög ambitionsnivå. Många gånger läggs ribban för lågt vilket menligt kan inverka på att göra centrum riktigt attraktivt.

B1.11 Trafiksäkerhet och trygghet

Många av Hedemora stads gatumiljöer bär prägel av ett trafiksäkerhetstänkande som tillhör en svunnen tid. Bristerna har sin grund i att bara biltrafikens utrymmesbehov varit normerande för gatuutformningen sedan decennier tillbaka. Framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på väg till skolor, arbetsplatser och service har inte på något sätt funnits med i planeringsnormen vid planeringen av dessa centrala trafikmiljöer på 60/70-talet. Även hastighetsnivåerna i vår stadstrafik är ett mycket stort problem.

Idag lär det vara uppenbart för de flesta att denna bristfälliga trafikmiljö ej följer vår tids krav och måste ges en hög prioritering och förbättring i Hedemoras framtida stads- och trafikplanering.



Trafiksituation

- Avsaknad av sammanhängande G/C-vägar längs viktiga stråk till service-, skola- och omsorg.
- Smala och i många fall dåligt underhållna trottoarer i viktig centrum- och villamiljö.
- I vissa villaområden [bl.a. Emaus] har många trottoarytor tagits bort till förmån för ytterligare parkeringsutrymmen för bilar utan att hänsyn tagits till oskyddade trafikanters behov. Gång- och cykelytor hamnar här mitt i bilkörbanan med dagens 50 km/t fartgräns.
- Höga fordonshastigheter och bullernivåer.
- Riksvägsområdet saknar planskilda och trafiksäkra G/C-övergångar till bl.a. Moränget, trots mycket frekvent biltrafik vid dagens övergångslägen.
- Otydliga och skymda gångpassager vid t.ex. Nygatan Hökargatan [Biblioteket] skapar riskmoment för både bil- och gångtrafikanter.
- Passagen från Åsgatan till August Lindbergs plan [Taxiplan] saknar trafiksäkert utrymme för oskyddade trafikanter. Med en smal vägyta och 50 km/t hastighet ger detta en hög riskfaktor.

B1.12 Säkra skolvägar

Skolvägen utgör elevernas resväg för deras arbetsresor. Barn har allmän skolplikt och har därför rätt till en trygg och säker skolväg. De utgör när de tar sig till och från skolan på egen hand en oskyddad och mycket utsatt trafikantgrupp som gående och cyklande i ofta undermåliga och trafikosäkra miljöer.

Upp till 12 års ålder saknar barn förutsättningar att i alla situationer visa ett säkert beteende och därför måste man ta hänsyn till det vid planering av vägar.

Ett viktigt mål är att öka andelen barn och unga som på egen hand kan nyttja vägtransportsystemet till och från skolan. Det är betydelsefullt för barnens utveckling att röra sig fysiskt och kunna ta sig fram på egen hand. Denna frihet och möjlighet är idag inskränkt p.g.a. undermåligt utvecklade skolvägar, gång- och cykelvägar. Många skolbarn blir idag av trafiksäkerhetsskäl skjutsade av sina föräldrar till stor nackdel för både miljö och personlig utveckling.



Trafiksituation

Hedemora stads G/C -vägar är ej fullt utbyggda och trafiksäkert sammankopplade med ortens skolor och fritidsanläggningar.

Stureskolans entréer är inte anpassade till dagens skjutsstruktur. Idag blandas olika trafikantgrupper, gående, cyklande, kollektiva skjutsar och av föräldrar skjutsade elever.

Omfattande elevskjutsar medför att trafiksituationen blivit sämre kring skolorna och att olycksrisken har ökat på de oskyddade trafikanternas bekostnad.

Bussåkande elever tvingas idag gå mitt i gatan med dubbelriktad [50km/t] trafik p.g.a. alltför smala trottoarer vid bl.a. Hökargatan, Kyrkogatan.

Bergslagsgatan saknar cykelväg vilket medför att eleverna måste cykla på gatan. Sturegatan saknar en sträcka trottoar vilket medför att eleverna till Stureskolan måste gå ute på gatan. Cykelväg saknas från Hamre mot Hedemora centrum.

Trafiksituationen vid Fyrklöverskolan och Olympiska skolan är ett gytter av blandade trafikantgrupper, korsningar, avsaknad av trottoarer och cykelvägar, parkeringar, bristfälliga hållplatser.

Våra cykelvägar bör ges en översyn så att det finns tillräckliga skyddszoner mellan parkerade bilar och cykelväg.

B1.13 Godstrafik i staden

Väl fungerande godstransporter är en mycket viktig förutsättning för att en stad skall kunna fungera. Varor måste levereras till butiker, restauranger och som insatsvaror i annan produktion, avfall måste transporteras bort, likaså måste färdiga produkter transporteras till sina marknader.

Godstransporter medför negativa konsekvenser för stadsmiljön med minskad framkomlighet för andra trafikanter, buller och utsläpp samt trafiksäkerhetsrisker.

Hedemora utgör inget undantag i detta avseende men helt klart är våra kunskaper om stadens godstransporter mycket bristfälliga och behöver kompletteras. Från kommunalt håll har vi ett intresse av att effektivisera transporterna så de följer de villkor vi vill sätta upp för att kunna realisera en långsiktig hållbar stadsutveckling.



Trafiksituation

- Hedemora har idag en omfattande genomfartstrafik med gods som har externa mottagare i t.ex. Vikmanshyttan, andra landsbygdslokaliserade företag. Det finns anledning att se över alternativa transportvägar för denna godstrafik.
- Mycket tung trafik fokuseras vid Åsgatan-Gussarvsgatan-Centrumrondellen-Brunnsjögatan. En vidare utbyggnad av alternativa transportlänkar som t.ex. Brunnaleden, från Svedjan ut mot RV69, kan möjliggöra avlastning som berör både gods- och personbilstrafik i centrala Hedemora.
- Nya distributionskanaler med direktleveranser till kunder vid t.ex. internethandel ökar lavinartat. Detta ger givetvis en hög kundtillgänglighet men innebär samtidigt många utspridda godsleveranser som belastar trafiknätet. Detta att jämföra med leveranser till enskilda utlämningspunkter vid t.ex. dagligvaruhandel mm, som har hög besöksfrekvens vilka sammanfaller med andra individuella transportbehov för matinköp mm.
- Kommunens nuvarande kunskaper om godshanteringens storlek och trafikvolym är mycket begränsad. Behov finns av att kartlägga situationen för att få en bättre överblick över behov och problemområden.

B1.14 Rekreatiönsstråk

Hedemora stad har enormt goda förutsättningar att bygga attraktiva rekreatiönsstråk för både gång- och cykel. Idag är det få faktorer som är så betydelsefulla för att gynna inflyttning- och kvarboende som att ge invånare möjlighet till en inspirerande och tillgänglig vardagsfritid och rekreatiöns i vacker utemiljö. Detta också idag en huvudstrategi för att nå högre personligt välbefinnande och samhällshälsa.

Samhällsekonomiskt är varje investerad krona välinvesterad och ger mångfalt tillbaka i form av minskade sjukvårdskostnader och ökat välbefinnande i alla åldersgrupper. De stora möjligheter som finns i Hedemora behöver bättre tas tillvara i inspirerande utbyggnadsprogram för nya rekreatiönsleder, i direkt intressesamband med utbyggnad av stadsnära gång- och cykelvägar.



Trafiksituatiöns

- Hedemora stad har idag lång ifrån exploaterat de unika möjligheter som finns i stadens natur- och kulturgeografi att anlägga intressanta och attraktiva cykel, gång, och vandringsleder.
- Kompletterande investeringar kring angelägna framtida gång- och cykelstråk kan ge staden en mycket viktig grund för framtida tillväxt, nya invånare och en bättre lokal folkhälsa.
- Vi måste bli mycket bättre i kommunen och stadens samhällsplanering att se rummet, naturen, stadsmiljön som en yta för viktig rekreatiöns och hälsomässig utveckling.

Vi lever idag i ett så tidspressat sammanhang i våra arbetsliv att varje fysisk rörelse måste tas tillvara.

Hedemora måste bli en spetskommun när det gäller att ta tillvara dessa möjligheter.

B1.15 Utryckningsvägar

Utryckningsfordon har höga anspråk dels på att nå alla målpunkter i kommunen och dels på att detta sker inom rimliga tidsramar. Eftersom utryckningsfordonen till största delen använder sig av samma nät som den övriga biltrafiken byggs kraven upp på liknande sätt. Biltrafikens huvudnät motsvaras av de primära utryckningsvägarna vilka också sammanfaller till stora delar. Resterande utryckningsvägar består av övriga gator tillsammans med andra körbara ytor som gågator, vissa G/C-vägar och kvartersmark.

Utryckningstrafikens framkomlighet beror till största delen på de fördröjningar som uppstår i samband med korsningar. I högtrafik kan köerna vid vissa korsningar bli långa och påverka trafiken i ett stort område, korsningskapaciteter behandlas inte här.

De mätningar av medelhastigheter som gjorts och som använts för att bedöma framkomligheten för biltrafiken tyder på att utryckningstrafiken har god framkomlighet mellan korsningar på större delarna av de Hedemoras primära huvudvägnät.



Trafiksituation

- Hedemoras huvudvägnät har endast två anslutningar i tätorten mellan de stadsdelar som skiljs av Dalabanan. Dessa är viadukten vid Brunnsjögatan samt korsningen vid Sturegatan-Västra Järnvägsgatan.

Enligt Trafikverkets aktuella planer skall planövergången vid Sturegatan helt stängas för trafik i en nära framtid i samband med Dalabanans hastighetsupprustning. Ett uppenbart problem kan bli att vid en större olycka vid järnvägsviadukten så tappas alla möjligheter att snabbt nå västra Hedemora stad.

- De trafikutsatta korsningarna vid Centrumrondellen och Gussarvsrondellen har tidvis en hög belastning och köbildning som kan medföra problem för utryckningsfordonens framkomlighet.
- Ett fördjupat samarbete med Polismyndighet och Räddningstjänst kommer att utvecklas framöver så att viktiga synpunkter och kunskaper kan tas tillvara i den kommunala trafikplaneringen.

B1.16 Skyltning

Att en stad har en god skyltning till viktiga funktioner och besöksmål är oerhört viktigt både för trafikanter och trafikmiljö. Behovet av att lätt och effektivt kunna hitta det man söker gör transporten effektivare ur både tids- och energisynvinkel. Skyltar tjänar många ändamål för både trafikfunktioner och som informationsbärare för enskilda objekt och målpunkter.

Helt klart förtjänar skyltningen i Hedemora en genomgripande översyn som på bred front utvecklar ett ändamålsenligt skyltprogram. Dagens skyltning i Hedemora stad uppvisar tydliga brister som gör sig påminda i klagomål till bl.a. kommunen. Besökare hittar ej parkeringsplatser, tågresenärer finner ej centrums skyltning etc. Listan kan göras lång men viktigast är att få in ökade kunskaper och en tydlighet i hur en smartare skyltning kan förverkligas.



Trafiksituation

- Upplevda klagomål angående brister i stadens skyltning påvisar att någon form av uppgraderat skyltningsprogram behöver arbetas fram och genomföras.
- Bristerna finns dels i anvisningsskytning in mot staden och dels i innerstadsområdet. Redan från Riksvägsområdet saknas logiska anvisningar om hur man hittar in till Hedemora. Det är betydelsefullt att stadens affärs- och service parkeringar går lätt att finna.
- Även skyltning till viktiga funktioner som Apotek, Vårdcentral, Postservice, Resecentrum m.fl. är betydelsefulla för turister och andra obekanta besökare.
- Skyltningen är ej heller enbart till för bilister, utan även behovet för gående och cyklister bör finnas med i planeringen.
- Ett genomtänkt skyltningsprogram bör tas fram i bred intressesamverkan för att underlätta lokalisering av viktiga stadsfunktioner och service samt anslutande parkeringar.

B1.17 Miljö- och hälsopåverkan

Trafikens miljö- och hälsopåverkan är en viktig aspekt för Hedemora som attraktiv framtidsstad och måste vägas in i framtida planering. En strategi för detta är givetvis inte ensidigt inriktad på att lyfta bort bilarna från stadsrummet och våra liv. Självklart måste vi i en landsbygdsstad och landsbygdskommun som Hedemora att fortsatt behöva transportera oss med bil, både inom och utanför staden, för att nå kompletterande service- och arbetsplatser, rekreation och nöjen mm.

Vi måste dock ta stora steg i att se komplementen till bilen för kortare transporter och hur ett minskad bilåkande och mer egen fysisk rörelse kan ge både staden och oss själva en betydligt mer positiv och hållbar framtid.

I dagens Hedemora finns ingen konstruktiv debatt om hur vi vill ha framtidens trafikmiljö och hur vi vill bygga en attraktiv stad som passar in i kommande generationers, barnfamiljer livsstilsval. Klarar vi inte av att formulera detta och bygga en stad som möter nya villkor för miljö och hälsa är risken mycket stor att Hedemora hamnar utanför Dalaregionens tillväxtområden.



Trafiksituation

- Många av Hedemoras villaområden har idag en miljö som är starkt påverkad av den betydande biltrafiken. Buller och avgaser medför risker och påverkar trivsel i den egna boendemiljön.
- Kunskaperna om dessa miljöförhållanden är relativt bristfällig, buller och luftvärden är ej helt kända faktorer dagens samhälls- och trafikplanering. Mätningar behöver genomföras för att bättre kunna rikta in åtgärder och bristande ekonomiska resurser på de platser som är hårdast belastade.
- Att Hedemora stad idag saknar ett väl utbyggt och sammanhängande G/C-vägnät har som vi nämnt i flera sammanhang ett pris som kan omsättas i kostnader för bristande hälsa och negativ miljöpåverkan

B1.18 Gatuunderhåll

Helt klart speglar gatuunderhållet i Hedemora den ekonomiska samhällskris som många kommuner genomgått under perioden sedan 90-talet.

Underhållet är långt ifrån tillfredställande och kan i en snar framtid nå en nivå där effekterna kan ge andra än rent trafikmässiga konsekvenser. I många av stadens villaområden är gatumiljön långt ifrån tillfredställande, igenväxta och spruckna trottoarer, lapptäckes, reparationer. Risk finns att detta till slut påverkar boendekvaliteter, villapriser och stadsdelarnas förmåga att attrahera nya kommun-invånare.

Även nya krav på framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister ställer krav på förbättringar avseende snöröjning och gatuunderhåll. Risken för trafikolyckor, personsador är naturligtvis inte helt opåverkad av ovanstående underhållsfaktorer. Skall fler invånare attraheras av vår stad som boplats är det viktigt att kommunen har en mycket god planering över vad som behöver åtgärdas både avseende gatuunderhåll och utökade krav på en effektiv snöröjning.



Trafiksituation

- Underhållet av många av stadens gator och vägar är bristfällig och behovet av åtgärder uppenbart.
- Det finns idag ingen sammanhållen och långsiktig strategi och åtgärdsplan för hur underhåll och även ombyggnadsbehov skall kunna realiseras ekonomiskt.
- Paralleller finns även i kommunens övriga tätorter där underhållsbehoven tydligare måste uppmärksammas av samma skäl.
- Risken finns att en negativ utveckling tar vid som allvarligt kan inverka på stadens + övriga tätorters framtida tillväxtförutsättningar.

Redan idag påverkas bilden av Hedemora i helt fel riktning av dessa orsaker. Vill vi nå framgång som en attraktiv tillväxtort så måste dessa problem hanteras på en kvalificerad planeringsnivå.

B1.19 JÄMT i trafiken

Det är av stor betydelse att både kvinnor och mäns erfarenheter ges lika uppmärksamhet i trafikplaneringen. Sverige har idag ett övergripande jämställdhetsmål att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Förutom det jämställdhetspolitiska målet har Riksdagen fastställt två transportpolitiska mål, ett funktionsmål Tillgänglighet samt ett hänsynsmål, Säkerhet, miljö och hälsa. Dessa mål är helt jämbördiga.

Funktionsmålet Tillgänglighet uttrycker här att transportsystemet ska vara jämställt, dvs likvärdigt svara upp till kvinnors respektive mäns behov och det heter i preciseringarna att arbetsformerna, genomförandet och resultatet av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle.

Hedemora kommun har en hög ambition i frågan och jämställdhetsaspekten skall vara en grundläggande utgångspunkt i kommunens trafikplanering.



Trafiksituation

- Hedemora saknar idag ett kunskapsbaserat material som kan behandla den viktiga Jämställdhetsaspekten i den kommunala trafikplaneringen. Arbete pågår att bygga upp nuvarande kunskapsstandard som bas för vidare åtgärder.
- Hedemora stads trafikmiljöer är idag ej tillfredställande från en jämställdhets-synpunkt.
- Speciellt är gatubelysningen en aspekt som ofta framställs som grund för en otrygg utomhusmiljö för kvinnor.
- Området kräver kvalificerade studier så att trygghet och jämställdhet i trafiken kan förbättras.

B1.20 Slutsatser

Hedemora stads trafiksystem är med nuvarande standard till stora delar ej uppgraderat till de mycket viktiga krav som idag måste ställas avseende miljöhänsyn, framkomlighet, trafiksäkerhet, jämställdhet och tillgänglighet för inte minst oskyddade trafikanter. Viktiga krav som måste ställas för att möjliggöra en mer hållbar samhälls- och stadsutveckling.

Dagens brister i trafiksystemet har sin grund i att vi under lång tid valt bilen som vårt främsta transportmedel även för mycket korta service- och arbetsresor inom staden.

Effekten av att under lång tid ensidigt prioritera biltrafikens intressen är att Hedemora idag saknar trygga och sammanhängande G/C-stråk mellan villaområden och stadens viktigaste målpunkter för skola, handel, annan viktig samhällsservice och att tillgängligheten för många äldre och funktionshindrade invånare är rejält eftersatt.

Hedemora är idag utsatt för en mycket stark konkurrens från omgivande expansiva handelscentra och bostadsorter. Möjligheterna att hävda sig i denna konkurrens bygger mycket på att Hedemora förmår utveckla en attraktiv boende- och affärsmiljö där stadens trafiksystem och gaturum utgör helt avgörande utgångspunkter för en positiv upplevelse.

B2. Källor/Referenser

Bilder

Johan Lind, Hedemora kommun, flygfoton
Hanna Forslund, Hedemora kommun
Michael Bergman, Hedemora kommun

Illustrationer

Jenny Enbuske , omslagsbild, Höganäs2012
Tyréns AB, Illustrationer, Malin Hellman m.fl.

Plankartor

Per-Olof Herou, Hedemora kommun

Kommunala planer/utredningar

Översiktsplan för Hedemora kommun, pågående
utredningsarbete 2013/2014

Utvecklingsplan för Hedemora stad, En fördjupad
översiktsplan, Hedemora kommun 2010.

Ortsanalys för Hedemora stad,
Hedemora kommun 2009

Åsgatan, hur kan den göras attraktivare, 2003,
Examensarbete i samverkan med Sthlm.Univ

För ökad tillgänglighet i Hedemora Centrum, 2005

Synpunkter om Åsgatan, Barbro Sterner 2004

Regionalt underlagsmaterial

Dalastrategin, Region Dalarna 2014

Regionalt trafikförsörjningsprogram [RTP],
Kollektivtrafikmyndigheten i Dalarna 2012

Trafikverket/SKL m.fl.

Transportsystemet i samhällsplaneringen, Trafikverket 2013

TRAST-guiden, Trafikverket, SKL 2011

Trafiksäkra staden, Trafikverket, Boverket 2013

Trafik för en attraktiv stad [TRAST-handboken],
Boverket 2005

TRAST-guiden, Trafikverket, SKL, 2013

Hållbart resande i praktiken, Trafikverket, SKL 2010
Kritik mot teknik, SKL 2013

Parkering för hållbar stadsutveckling, SKL 2013

Vägen till ett cyklande samhälle, SKL 2012

Transporter av farligt gods, SKL 2012

Handbok för godstransporter, Trafikverket, SKL 2011

Effekter av trafikstrategier Trafikverket, SKL 2012

Trafiksmart, om trafik i lärande för hållbar utveckling. SKL 2012

Kön i Trafiken, jämställdhet i kommunal transportplanering, SKL 2013

Så blir bra bytespunkter bättre, Vinnova 2011

Planera för rörelse, Boverket 2013

Strategiska utvecklingsfrågor för trafikplanering i en attraktiv innerstad-
Prioritet för olika färdmedel och konsekvenser för handel. VTI 2009

Så får vi den goda staden, Trafikverket 2010

Vägutformning, VGU. Trafikverket, 2013

FRAMTAGNING SAR BETET

Styrgrupp

Kommunstyrelsens strategiutskott [SU] har bildat politisk styrgrupp för arbetet med huvudansvar att följa att antagna mål och riktlinjer förverkligas i planarbetet och i föreslagna trafikåtgärder. Även miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har bildat politisk förankringsgrupp i samtliga planfaser. MOS intar en central funktion som ansvarig trafiknämnd i kommunen.

Ansvarig förvaltning

Miljö- och Samhällsbyggnadsförvaltningen.
Anna Tosteby, Förvaltningschef

Arbetsgrupp

Arbetsgruppen uppgift har varit att verkställa planarbetet efter givna politiska riktlinjer och direktiv.

Arbetsgruppen inkluderar följande huvudansvariga kommun- tjänstemän;

Per-Olof Herou, Trafik- och planeringschef,

Mats Aronsson, Trafikplanerare

Bertil Karlsson, Trafik- och gatuingenjör

I övrigt har arbetsgruppen vid behov adjungerat ytterligare kompetens internt, externt som behövs för planarbetets genomförande.

Samverkansgrupp

Arbetsgruppen haft en aktiv samverkan med ett flertal ideella intressegrupperingar, näringslivet och även sökt en effektiv medborgardialog med företrädare för olika åldersgrupper och stadsområden.

Hedemora stads Centrumgrupp har utgjort en viktig samrådsgrupp under planarbetet för centrala Hedemora.


En bred medborgardialog har redan tidigare genomförts i samband med bl.a. den fördjupade översiktsplanen för Hedemora stad, hållbarhets- arbetet mm.

Konsultstöd

Arbetsgruppen har i avsnitt där specialistkompetens ansetts nödvändig anlitat arkitektstöd, bl.a. för att ta fram skisser på olika gestaltungs- förslag.

Anlitad konsult; Tyrens AB

Trafikverket har också medverkat aktivt i planeringarbetet med värdefulla synpunkter och specialistkompetens.



**HEDEMORA KOMMUN
MILJÖ- OCH SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN
BOX 201 77628 HEDEMORA**