



PM Trafiknätsplan

Underlagsmaterial till fördjupad översiktsplan
för Falu tätort och området runt Varpan

Antagen av kommunfullmäktige 2018-09-13

Rapporten är framtagen av
Mathias Westin, trafikplanerare
och
Lina Gozzi, planarkitekt
Falun kommun
Miljö- och samhällbyggnadsförvaltningen
Avdelningen hållbarhet och planering

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND	1
Varför en trafiknätsplan?.....	1
Syfte och avgränsningar	1
Effektmål.....	2
Underlag och utgångspunkter	2
TRAFIKNÄT I BALANS MED TÄTORTEN.....	3
Ett bredare synsätt	3
BILTRAFIKNÄTETS UPPBYGGNAD	3
Bilistens anspråk	3
Funktionsindelning.....	4
Huvudnätet	4
Lokalnätet.....	5
TRAFIKMÄNGDER	6
Trafikmängder på huvudnätet	6
Trafikmängder på lokalnätet.....	6
RISKER, BEREDSKAP OCH STÖRNINGAR.....	6
Olyckor.....	6
Farligt gods	7
Utryckningsvägar.....	7
Störningar	7
Buller	8
Luft	8
BEFINTLIGT TRAFIKNÄT OCH FÖRÄNDRINGAR.....	8
Inledning	8
Statliga vägar	9
Lugnetleden/Hanröleden (väg E16).....	9
Infarter till Falu centrum	9
Inre ringen	11
Strandvägen	11
Lokalgatunätet och 30-områden.....	11
Vägreservat	12
Busstrafiknät.....	12
Cykelvägnät	13
Gångnät	13
KARTOR	
BILAGOR	

Bakgrund

Varför en trafiknätsplan?

Uppdraget att ta fram en trafiknätsplan för Falu tätort gavs redan 2006. Av det PM som låg till grund för KSU:s beslut framgår bland annat:

- *En trafiknätsplan bör visa strategin för kontakt och trafikföring mellan statens vägnät och det kommunala trafiknätet samt för huvud- och lokalgator inom kommunens område.*
- *En analys av redovisat trafiknät ska genomföras, berörda gators roller klargöras och eventuella förslag till behövliga förändringar och utbyggnader anges.*

I uppdraget ingick även att ta fram en trafikstrategi för Falu kommun.

Stadsbyggnadskontoret påbörjade arbetet med en trafiknätsplan under 2007. Arbetet resulterade framförallt i en klassificering och funktionsindelning av gatunätet i Falu tätort samt kartläggning av övriga trafiknät (gång- och cykel, nät för utryckningstrafik, farligt gods samt busstrafik). Slutrapporten innehöll, förutom kartor för trafiknäten, en beskrivning av nuläget men var endast delvis analyserande och innehöll inga förslag på framtida om- eller utbyggnader av trafiknäten. Trafiknätsplanen togs aldrig upp för politiskt beslut om remiss.

Sedan 2007 har Falu kommun arbetat fram flera strategiska dokument som anger mål och förhållningssätt för trafikplaneringen, se nästa sida stycke Underlag och utgångspunkter. Alla är framåtblickande dokument med mål, strategier och åtgärder som trafiknätsplanen måste förhålla sig till. Med dessa som grund kan förslaget till trafiknätsplanen uppdateras och

”Transportsystemet för gods- och persontransporter är miljöanpassat, funktionellt, effektivt och resurssnålt, vilket bland annat innebär lägre energianvändning, mindre utsläpp av luftföroreningar och kortare väntetider. Verksamheter och arbetsgivare tar ett stort ansvar för både sina gods- och persontransporter. Transportsystemet är oberoende av fossila bränslen.”

Utdrag ur Vision för trafiken i Falun 2030. (Trafikstrategi för Falun kommun (2012))

omarbetas till en plan som tar hänsyn till en framtida utveckling av Falu tätort.

Syfte och avgränsningar

Syftet med trafiknätsplan för Falu tätort är att fastställa funktionsindelningen i gatunätet, det vill säga att gatunätets olika delar ges olika uppgifter beroende på hur trafikens behov ser ut. Den ska också bidra med aktuellt planeringsunderlag, både för översiktlig och detaljerad planering. Trafiknätsplanen tas fram i samband med arbetet med en ny fördjupad översiktsplan för Falu tätort och området runt Varpan (FÖP Falu tätort) och kommer att vara en delmängd av denna.

Trafiknätsplanen omfattar Falu tätort och ska bestå av ett kartmaterial där funktionsindelningen av gatunätet framgår samt en beskrivning i text. Gatunätet omfattar befintligt gatunät samt framtida exploateringsområden.

För framtida exploateringar visar trafiknätsplanen gatornas funktion och ungefärliga läge i förhållande till befintlig infrastruktur. Slutgiltiga trafiklösningar arbetas fram under detaljplane- och projekteringsprocessen.

Effektmål

Trafiknätsplanen ska stödja och bidra till att övergripande trafikrelaterade mål som finns för kommunen nås. Dessa exempel kommer från Trafikstrategin:

- *Andelen personer som känner sig trygga i trafiken ska öka*
- *Andelen dödade och skadade i trafiken ska minska*
- *Hälsopåverkande utsläpp och bullerstörningar från vägtrafiken ska minska*
- *Transporternas energianvändning ska minska och andelen förnybara drivmedel ska öka*
- *Klimatpåverkande utsläpp från fordonstrafiken ska minska*
- *Tillgängligheten till Falu centrum ska vara fortsatt god för den som behöver åka bil*
- *Trafikmiljön ska ges en mer estetiskt tilltalande utformning*

Enligt Falu kommuns vision, från Trafikstrategin, för trafiken 2030 ska transportsystemet bland annat vara funktionellt, effektivt och resurssnålt. Detta stöds av ett trafiknät som är tydligt utformat när det gäller roll och funktion. Det finns många internationella erfarenheter som visar att principen att differentiera (funktionsindela) leder till färre olyckor, mindre barriäreffekter, mindre miljöpåverkan och bättre förutsättningar för barn och äldre att röra sig i gaturummet.

Underlag och utgångspunkter

Trafiknätsplanen förhåller sig till och har utgångspunkt i en rad olika planeringsunderlag. Primära underlag är:

Ett större Falun, vision för Falun, 2013

Översiktsplan FalunBorlänge, 2014

Hållbarhetsprogrammen 2020

Trafikstrategi för Falu kommun, 2012

Energi- och klimatprogram för Falu kommun, 2012

Hastighetsplan för Falu tätort, 2010

Cykelplan för Falu kommun, 2014

Nationella transportpolitiska mål, 2009

Länstransportplan 2014-2025

Åtgärdsvalsstudie E16 genom Falun, 2014

Trafiknät i balans med tätorten

Ett bredare synsätt

Biltrafiken dominerar stora delar av tätortens trafiksystem, både fysiskt och mentalt. En hållbar stadsutveckling förutsätter att dominansen bryts och ersätts av ett bredare synsätt och en annan avvägning mellan olika trafikslag. Trafiknätsplan för Falu tätort behandlar i huvudsak biltrafiknätet, men ska förhålla sig till alla övriga trafikslag och deras anspråk på tillgänglighet och transportkvalitet. Trafikstrategi för Falu kommun och dess huvudstrategier ska vara vägledande i arbetet:

- **Tänk ”hela resan” och fokusera på helheten.**
- **Flytta fokus från rörlighet till tillgänglighet!**
- **Använd fyrstegsprincipen¹**

Biltrafiknätets uppbyggnad

Bilistens anspråk

Bilistens anspråk på tätortens väg- och gatunät beror på om resan utförs helt inom tätorten, har börjat utanför med mål inom tätorten, eller om resan går genom tätorten. Den totala restiden är alltid viktig, men inom tätorten är tillgängligheten viktigare än framkomligheten. Genomfartsbilisten önskar en hög framkomlighet, mätt i såväl hastighet som kapacitet.

Orienterbarheten är också viktig, inte minst för utifrånkommande besökare, som på ett enkelt sätt ska kunna hitta målpunkten. Bilisten har även behov av att resan sker bekvämt, säkert och tryggt, samt att gatumiljön erbjuder skönhet och positiva synintryck. Bilisten önskar

”I ett balanserat trafiksystem råder – just balans. En medveten avvägning har gjorts mellan de förflyttningar som boende och verksamma behöver göra, hur detta behov kan tillgodoses och vad staden och dess gaturum tål. Trafikslagen fungerar tillsammans. Varje trafikslag ger ett optimerat bidrag till helheten. Markanvändningen samspelar med trafiksystemets möjligheter.”

Utdrag ur Trafik För en Attraktiv Stad. TRAST, 2007.

parkeringar på ett acceptabelt avstånd från målpunkten och till en rimlig kostnad. Parkeringsfrågan behandlas i PM Parkeringsstrategi.

För att på ett effektivt sätt avväga bilisternas olika anspråk inom olika delar av bilnätet behöver nätet differentieras, det vill säga funktionsindelas. Olika länkar får olika uppgifter att fylla. Vissa länkar dimensioneras för att kanalisera mycket trafik som har målpunkter både inom och utanför tätorten, medan andra bara ska göra det möjligt för en begränsad mängd bilar att komma nära sina målpunkter inom tätorten. Den trafikmängd och vilken hastighet som gatan och dess omgivning behöver tåla skiljer sig därmed avsevärt mellan olika länkar i trafiknätet. Bilister som trafikerar dessa gator har dessutom helt olika förväntningar på gatusystemets utformning och funktion.

¹ Se Trafikstrategi för Falu kommun

Funktionsindelning

Biltrafiknätet delas upp i funktionsklasser utifrån deras huvudsakliga uppgift i trafiknätet.

Funktionsindelning		
Nättyp	Länktyp	Huvudsaklig trafikuppgift
Huvudnät	Genomfart/infart	Biltrafik genom eller till en tätort
	Huvudgata	Biltrafik mellan tätortens områden
Lokalnät	Uppsamlingsgata	Samlar upp trafik från lokalgator och leder den ut till huvudnätet
	Lokalgata	Biltrafik inom ett område som till övervägande del har målpunkt utmed gatan

Biltrafiknätets funktionsindelning visar gatornas struktur och hierarki (karta 1). Från genomfarterna/infarterna, via infarterna till Falu centrum och övriga huvudgator tar biltrafikanten sig vidare till lokalnätets uppsamlingsgator och lokalgator. Resan kan t ex starta från en genomfart/infart, där biltrafiken är prioriterad, har god framkomlighet och små fördröjningar, för att längre ner i nätets hierarki fortsätta med lägre hastighet och med större hänsyn till andra trafikanter.

Det är viktigt att gatan är ”självförklarande” – att en lokalgata känns och ser ut som en lokalgata och att det är tydligt hur biltrafikanten ska bete sig. Det är t ex mycket svårt att få bilister att hålla 30 km/h på en bostadsgata som är bred och rak och som inbjuder till högre hastigheter.

Huvudnätet

Huvudnätet binder samman tätortens olika områden. Inom huvudnätet finns också länkar som ingår i ett övergripande nät som används av trafik som har regionala eller nationella start- och målpunkter. Dessa länkar, som i Falun främst utgörs av genomfarter och infarter, bör

tillåta en högre reshastighet och kunna användas för tung trafik.

Huvudnätet Utformning och struktur

Tillräcklig kapacitet bör säkerställas för dagens trafikflöden plus det tillskott som beräknas till följd av tätortens kända expansion.

Beläggningen bör vara utan gropar, hål och större ojämnheter. Behovet av snabba insatser för åtgärder av brister i ytjämnhet ska prioriteras högre för gång- och cykelvägnätet. Farthinder i form av gupp eller andra förhöjningar får avvägas mot gående och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet.

Utafarter från tomter, parkeringar etc bör begränsas.

Huvudnätet bör medge en god färdhastighet och alternativa vägval. Korsningspunkter i plan bör vara så utformade att biltrafikens barriäreffekt minimeras.

Hastighetsanspråk

Genomfart/infart:	Huvudgata:
60-100 km/h	40-60 km/h



Genomfart/infart, Lugnetleden



Genomfart/Infart, länsväg 293



Huvudgata, Svärdsjögatan

Huvudgator i de centrala delarna av staden kan vara svåra att definiera då de ofta används av alla trafikslag, har stora biltrafikflöden och samtidigt kantas av bebyggelse och verksamheter. Längs dessa gator är oskyddade trafikanter vanligen separerade från övrig trafik. Däremot har gång- och cykeltrafikanterna behov att passera över gatan. Hastighetsgränsen kan då behöva sättas till 30 km/h även om gatan tillhör huvudnätet för biltrafik.

Lokalnätet

I lokalnätet finns två typer av gator; uppsamlingsgator och lokalgator. Uppsamlingsgatorna är länkar i lokalnätet för biltrafik som ansluter till huvudnätet och har ofta stor andel extern trafik. Uppsamlingsgatans funktion kan vara:

- Förmedla trafik till/från stadens centrala delar
- Förmedla trafik till/från viktiga handelsområden
- Del av kollektivtrafikens linjenät
- Samlar upp trafik till/från bostadsområden

Lokalgatan förmedlar trafik inom ett bostadsområde och har intilliggande fastigheter som start- och målpunkt. Lokalgatorna används av såväl bilister, gående och cyklister som lekande barn och andra som vistas i trafiken. Stor hänsyn måste tas till de oskyddade trafikanterna.

Lokalnätet Utformning och struktur

Den trafikbelastning som normalt råder vid högtrafiktid bör klaras.

Beläggningen bör vara utan gropar, hål och större ojämnheter. Farthinder i form av gupp eller fördröjningar är fullt acceptabla.

Lokalnätet bör möjliggöra för bilister att nå lokala målpunkter, parkeringar, hämta och lämna personer på lämpliga platser, lossa/lasta varor vid entréer.

Bilnätet behöver inte vara lika gent som lokalnätet för gående och cyklister. Bilistens krav på färdhastighet är låg.

Hastighetsanspråk

Uppsamlingsgata:	Lokalgata:
40-60 km/h	30-40 km/h



Uppsamlingsgata, Tranbärsvägen



Lokalgata, villakvarter, Stapelvägen



Lokalgata, centrumnära, Blindgatan

Trafikmängder

Trafikmängder på huvudnätet

Det föreslagna huvudnätet med genomfart-/infartsgator och huvudgator är de gator som har högst uppmätta trafikflöden. Allra högst flöde har Trafikverkets väg E16 mellan Gruvrondellen och Pilborondellen med 20 200

fordon per dygn (2014). På kommunens vägnät är det Gruvgatan och Korsnäs vägen som har flest fordon. Gruvgatan har flest fordon på delen mellan Myntgatan och Östra Hamngatan med 19 200 (2016) fordon per dygn och Korsnäs vägen delen mellan Östra Hamngatan Åsgatan med 18 300 (2016) fordon per dygn.

För trafikmängder på övriga gatusträckor som mäts i Falu tätort se karta 2.

Trafikmängder på lokalnätet

I det föreslagna lokalnätet med uppsamlingsgator och lokalgator är det del av Östra Hamngatan (Falugatan och Gruvgatan) och Strandvägen (Myntgatan och Nyrelius väg) som sticker ut med 4 500 (2012) respektive 5 600 (2016) fordon per dygn.

För trafikmängder på övriga gatusträckor som mäts i Falu tätort se karta 2.

Risker, beredskap och störningar

Olyckor

Under de senaste 5 åren (2011-07-01 -- 2016-06-30) skedde, det i Falu tätort, inte någon dödsolycka. När det gäller allvarliga olyckor rapporterades 16 olyckor var av 13 på det kommunala vägnätet (se karta 3). Dessutom har det skett 104 måttliga olyckor och 330 lindriga olyckor på det statliga och kommunala vägnätet, vara av 95 och 255 på det kommunala vägnätet.

Se karta 4 för alla ovan nämnda olyckor i Falu tätort.

Förutsättningar/Åtgärder

Kommunen tar fram ett trafiksäkerhetsprogram där olyckorna analyseras och ger förslag på åtgärder för att minska antalet olyckor.

Farligt gods

Länsstyrelsen har i samråd med berörda myndigheter antagit rekommendationer för transporter med farligt gods på vägar inom Dalarnas län. Det rekommenderade vägnätet är inte tvingande för transporter med farligt gods. Restriktioner kan göras med hjälp av lokala trafikföreskrifter.

Förutsättningar/Åtgärder

Tillsammans med Räddningstjänsten har rekommenderade vägar för farligt gods setts över för hela kommunen (karta 5 och 6). Falu kommun kommer att rekommendera länsstyrelsen att peka ut det nya nätet efter att FÖP Falu tätort har varit ute på samråd.

Utryckningsvägar

Räddningstjänstens primära utryckningsvägar stämmer väl överens med biltrafiknätets huvudnät. Liksom för biltrafiknätet är det gator klassade som genomfarter/infarter, som utgör stommen i utryckningstrafiknätet. Lugnetleden och Hanröleden utgör till exempel viktiga länkar när brandkåren rycker ut, men det är även på dessa länkar som man från brandkårens sida upplever flest framkomlighetsproblem.

Räddningstjänstens viktigaste utryckningsvägar framgår av karta 7.

Ambulansens utryckningsvägar används av cirka 3 250 så kallade prio 1-transporter (där ljud- och ljussignaler används) per år. Därutöver finns cirka 20 000 ytterligare transporter som färdas med lägre prioritet. Vägarna används för utfart till övriga kommundelar samt övriga länsdelar, men även

för brådskande transporter in till sjukhuset från hela länet.

Ambulanstransporternas största så kallade flaskhals är längs Korsnäs vägen-Gruvgatan, från Regementsvägen till Gruvrondellen. Längs hela Gruvgatan upplevs risker för olyckor med fotgängare som korsar vägen utanför de markerade övergångsställena. Vidare upplevs Regementsvägens korsning med Lugnetleden som farlig och svår att passera, vilket medfört att ambulanser i större utsträckning, vid färd mot Svärdsjöhället, använder sig av Korsnäs vägen.

Ambulansens viktigaste utryckningsvägar framgår av karta 8.

Förutsättningar/Åtgärder

Vid förändringar på det primära utryckningsnätet ska kommunen kontakta räddningstjänsten och ambulansen för att informera och ta in deras synpunkter på förändringen.

Störningar

Det finns i ÖP Falun/Borlänge flertalet beslutade planeringsinriktningar som syftar till att minska luft och buller påverkan från trafiken. Till exempel Hållbara transportsystem ska prioriteras och markytor ska överföras från biltrafik till förmån för gång-, cykel och kollektivtrafik och Biltransporter i centrum ska ske på gående och cyklisters villkor.

Även i Faluns miljöprogram 2020 finns direkta mål som syftar till att minska andel kilometer som körs med bil och förbättra förutsättningarna så att andel resor med cykel och buss ökar. Speciellt bör de korta resorna med bil inom tätorten minskas genom att åtgärder i cykelplanen prioriteras, då förbättras även hälsan genom mer fysisk aktivitet, mindre buller och bättre luft.

Buller

Bullret från trafiken kommer främst från fordonets motor och kontakt med vägbanan. Det vill säga det som påverkar trafikbullernivåerna är trafikmängder, hastighet, vilka fordon som trafikerar gatan, beläggning, reflektioner och hur marken och miljö mellan gatan och fastigheten ser ut.

När trafikmängden är runt 3 000 fordon och uppåt per dygn börjar det att bli intressant att kontrollera bullernivåer efter gatan eller om det är speciella förutsättningar.

Det har gjorts en översiktlig vägtrafikbullerkartläggning över Falu tätort (se karta 9). Den redovisar beräknade vägtrafikbullernivåer för större och vissa mindre gator. Kartläggningen är inte heltäckande vad gäller gator och buller från järnväg ingår inte.

Förutsättningar/Åtgärder

Kommunen tar fram ett bullersaneringsprogram med åtgärdsförslag vid de gator där vägtrafikbullernivåerna är högst.

Vid planering för nybyggnation så finns förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbebyggelse.

Luft

Centrum är påverkat av utsläpp från trafiken och under vissa dygn finns risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna. Gatans läge och utformning avgör hur mycket trafik den tål och vilka föroreningshalterna blir. Störst är problemen vid trånga gaturum med mycket biltrafik nere i centrum.

Utsläppskraven på fordon skärps kontinuerligt och man räknar därmed med att luftföroreningshalterna ska minska. Man ser idagsläget inte den minskning av halterna som man förutspått, detta kan bero på ändrad

sammansättning av fordonen (ökad andel dieselfordon) samt viss ökning av antal fordon och körsträcka.

Förutsättningar/Åtgärder

Minska utsläppen från biltrafiken, minska de korta resorna med bil som sker inne i centrum (framför allt i området innanför inre ringen) och minska trafiken i trånga gaturum.

Vid planeringen av nya bostäder behöver man se till att gaturummet får bra ventilation och goda förutsättningar för gång och cykel.

Det är även viktigt att utföra åtgärderna i cykelplanen för att förbättra och underlätta för gång och cykel och att det finns en bra kollektivtrafik för hela kommunen.

Befintligt trafiknät och förändringar

Inledning

Nedan följer en beskrivning av viktiga länkar och gator i huvud- och lokalnätet som analyserats djupare och större framtida förändringar. Funktionsindelningen för hela tätorten uppdelad efter befintliga och planerade gator återfinns i karta 1.

Kommande trafikutveckling och utvecklingstakten i kommunens bostadsbyggande kan innebära ett behov av ytterligare översyn av trafiknätet i Falu kommun i framtiden.

Förutsättningar/Åtgärder

För planerade gator visar trafiknätsplanen gatornas funktion och ungefärliga läge i förhållande till befintlig infrastruktur. Slutgiltiga trafiklösningar arbetas fram under detaljplane- och projekteringsprocessen.

Statliga vägar

De viktigaste statliga vägar som passerar Falun är väg 50 från Örebro/Söderhamn, E16 från Gävle/Oslo samt väg 69 från Fagersta/Rättvik. Väg 293 från Leksand är ytterligare en större väg som ansluter till Falun. Dessa är alla tydliga entrévägar till staden och klassificeras som genomfarter/infarter. Dessutom ansluter väg 850 från Svärdsjö, väg 851 från Skuggarvet, väg 840 från Hinsnoret, väg 854 från Danholm och väg 870 från Bergsgården till tätorten.

Väg E16, 50 och 69 delen mellan Falun och Rättvik är riksintresse för kommunikation.

Lugnetleden/Hanröleden (väg E16)

Lugnetleden och Hanröleden fyller en central funktion i biltrafikens huvudnät som genomfartsgator. Att framkomligheten är god är mycket viktigt för att Lugnetleden och Hanröleden ska kunna fungera som en attraktiv led runt staden. Det ska kännas naturligt och upplevas som mer smidigt att välja Lugnetleden för att ta sig till en målpunkt på andra sidan staden, i jämförelse med att köra genom Falu centrum.

Förutsättningar/Åtgärder

Vid planläggning kring E16 ska framtida breddning till fyra körfält bevakas.

För väg E16 mellan trafikplats Norslund och Pilborondellen har Trafikverket tagit fram en åtgärdsvalsstudie, E16 genom Falun. Den har kommit fram till 11 steg 1-2-åtgärder och 8 steg 3-4-åtgärder som parterna ska jobba vidare med (bilaga 1 och 2). Åtgärderna har också fått en prioritetsordning (bilaga 1). Även väg 293 och korsningen med Ingarvsvägen ingår i åtgärdsvalsstudien.

I den nationella transportplanen finns åtgärder med för att förbättra trafiksäkerheten i både korsningar och på sträckan mellan Klingvägen

och väg 69 mot Hedemora. Även korsningarna med Regementsvägen och Norra Järnvägsgatan finns med.

I samband med byggnationen av EcoDataCenter ska korsningen vid Nybrogatan utökas med ett ben samtidigt som plankorsningen för oskyddade trafikanter ändras till en planskild överfart. Även utformningen av korsningen med väg 293/Stigaregatan bör ses över.

Infarter till Falu centrum

Ett antal huvudgatuavsnitt har definierats och tydliggjorts som infartsgator till Falu centrum från Lugnetleden och Hanröleden. Dessa är Korsnäs vägen och Svärdsjögatan från Lugnetleden samt Gruvgatan och Nybrogatan från Hanröleden. Dessa infartsgator har i dagsläget relativt olika utformning och karaktär.

Längs Korsnäs vägen finns inga fastigheter med tomtufarter mot gatan och den har inte heller några korsande gång- och cykelstråk i plan förrän väster om Södra Stationsgatan. Gatan har dessutom fyra körfält stora delar av sträckan vilket medför mycket hög standard ur framkomlighetssynpunkt. Ett av de tre föreslagna huvudcykelstråken ska gå efter Korsnäs vägen.

Längs Svärdsjögatan finns näraliggande bostadsbebyggelse och ett stort verksamhetsområde, Falu lasarett, vilket medför krav på ett säkert stråk längs gatan och säkra korsningspunkter för oskyddade trafikanter. Ett av de tre föreslagna huvudcykelstråken går längs med Svärdsjögatan. Vid Promenaden korsar ett annat av de tre föreslagna huvudcykelstråken Svärdsjögatan.

Längs Gruvgatan finns näraliggande bostadsbebyggelse och ett skolområde, vilket medför krav på ett säkert stråk längs gatan och säkra

korsningspunkter för de oskyddade trafikanterna. Nära Hanröleden finns en planskild korsning för oskyddade trafikanter och på sträckan i övrigt ett signalreglerat övergångsställen, tre övergångsställen med blinkande skyltar (förstärkt information vid övergångsställen) och ett förhöjt övergångsställe.

Längs Nybrogatan finns närliggande bostadsbebyggelse i form av flerbostadshus, närmast Hanröleden finns en större parkeringsplats. Nybrogatan ansluter till Inre ringen vid Engelbrektsgratan. Gång- och cykelväg finns mellan Hanröleden och Ölandsgatan.

Förutsättningar/Åtgärder

Korsnäsavägen mellan Södra Stationsgatan och där väg 850 viker av från Korsnäsavägen sydost om Norslund rondellen utgör ett eget delprojekt

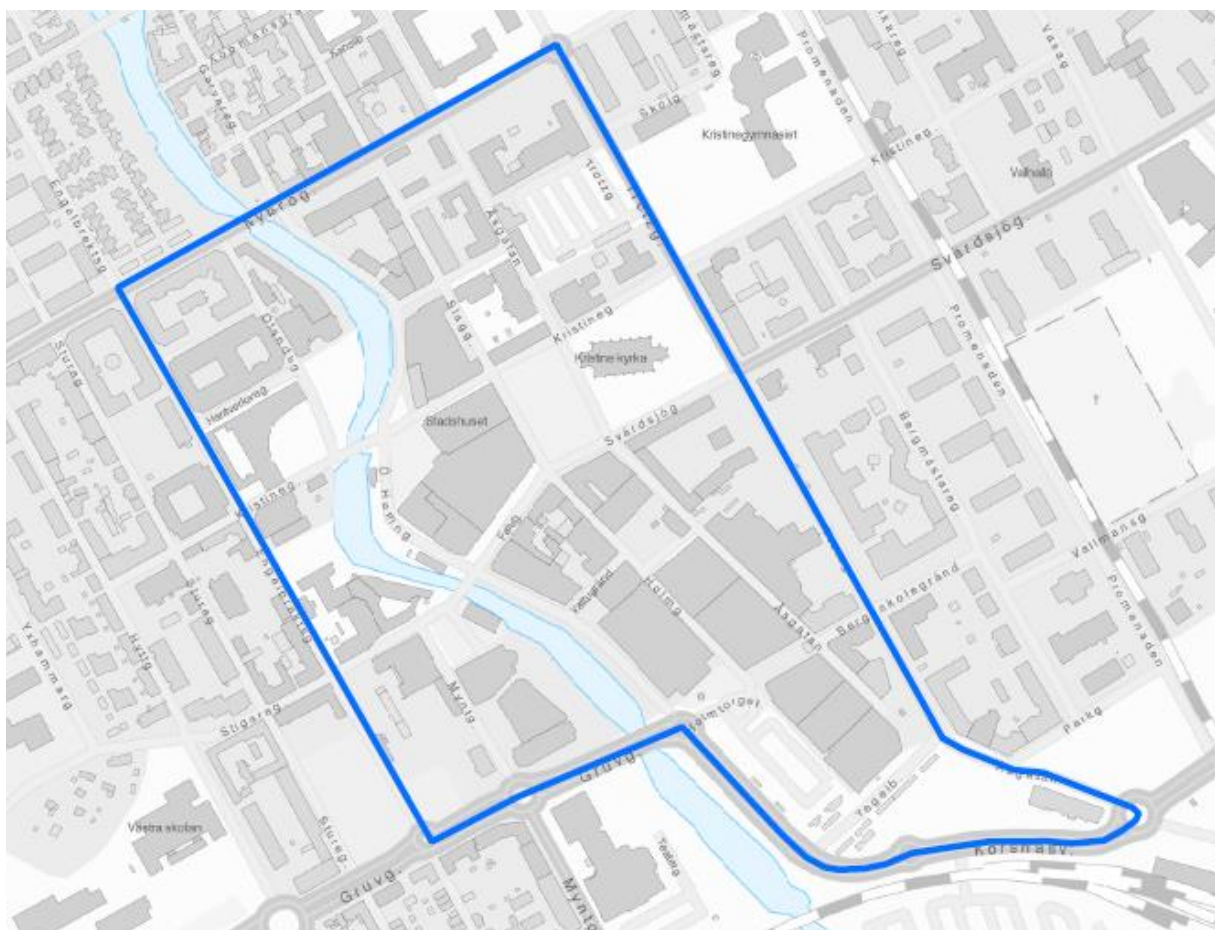
i FÖP Falu tätort och behandlas därför inte i denna PM.

Mellan väg 850 och Regementsvägen ska delar av ett av de tre huvudcykelstråken som finns med i cykelplanen anläggas. Där behövs även en säker passage över Kungsgårdsvägen.

Huvudcykelstråkets passager längs med Svärdsjöгатans alla tvärgator ska utformas som cykelöverfarter.

Cykelplanen föreslår att passagen över Svärdsjöгатan vid Promenaden, där ett av cykelhuvudstråken passerar, ska hastighetsanpassas.

Cykelplanen föreslår att passagen vid Västra skolan och vid Myntgatan, där huvudcykelstråket passerar Gruvgatan, ska hastighetsanpassas.



Inre ringen

Cykelplanen föreslår en förlängning av gång- och cykelvägen efter Nybrogatan fram till Daljunkaregatan.

Inre ringen

Inre ringen består av huvudgator med uppgift att samla trafiken från infartsgatorna och leda den vidare in mot centrum. Delar av Engelbrektsgratan, Nybrogatan, Trotzgatan, Åsgatan, Korsnäsgratan och Gruvgratan bildar tillsammans denna ring runt centrum.

Från Inre ringen fördelas sedan trafiken vidare in mot olika målpunkter i centrum. Här finns vägvisning till alla större parkeringar.

Förutsättningar/Åtgärder

På Inre ringen ska biltrafiken ha företräde. Huvudcykelstråkens passager över gator ska prioriteras med cykelöverfarter men över gatorna som tillhör Inre ringen ska bilarna ha företräde. Innanför Inre ringen ska oskyddade trafikanter prioriteras.

För att minimera söktrafiken innanför Inre ringen måste alla delar av Inre ringen skyltas upp. Dessutom bör skyltningen till parkeringsanläggningarna ses över så att alla allmänna parkeringsanläggningar tydligt är uppskyltade. För att ytterligare underlätta för fordonsförarna att hitta lediga parkeringsplatser bör ett parkeringslednings system införas och skyltas upp, se även PM Parkeringsstrategi.

Strandvägen

Strandvägen har funktionen av uppsamlingsgata där det även finns direktutfarter från bostäder och verksamheter. Gatan används även som infartsgata till centrum och genomfartsgata för vidare färd utanför tätorten. Vägen har skyltad hastighet mellan 30-60 km/tim. På vissa ställen är gatan väldigt smal med byggnader alldeles vid gatan och på andra bredare med bara skog på sidorna.

Förutsättningar/Åtgärder

För att kunna utveckla området mellan järnvägen och Runn med nya bostäder utan att trafiken ökar för de som redan bor i området föreslås i Fördjupad översiktsplan för Runns norra strand att det anläggs en parallellgata till Strandvägen längs med järnvägen från Nyrelius väg till Hälsingårdsvägen vidare till Roxnäsgratan. Då kan delar av Strandvägen anpassas för endast bostadsområdestrafik och för genomgående gång- och cykeltrafik.

På sikt föreslås också en ny vägport under järnvägen för säkrare tillfart till området vilket möjliggör en stängning av plankorsningen för biltrafik vid Nyrelius väg.



Strandvägens nya dragning (blå sträckad linje) och ny planskild korsning med järnvägen (röd ring)

Lokalgatunätet och 30-områden

2010 antog Falu kommun Hastighetsplan för Falu tätort med hastighetsgränserna 30, 40, 60 och 80 km/tim. Där huvudnätet har 40-80 km/tim och lokalnätet 30-40 km/tim. Där ingick även att alla bostadsområden fick 30 km/tim på lokalgatorna. Se karta 10 för dagens hastighetsgränser.

Förutsättningar/Åtgärder

På sikt bör alla infarter till 30-områdena förses med trafiköar med hastighetsmärket i en båge för att på ett tydligt sätt markera för fordonsföraren att de kör in på en lokalgata eller ett bostadsområde.



Portal med 30-skyld och stadsdelsnamn från Växsjö

Vägreservat

Tiskenledsreservatet går från en punkt på E16 söder om Pilborondellen, öster ut mellan Daglöstäkten och Främby hallar, Vidare norr om Kvarnberget över Tisken till Surbrunns trafikplats på Korsnäs vägen. En del av reservatet mellan väg E16, trafikplats Tallen och väg 293, Vallbro finns inom trafiknätsplanens utredningsområdet. För reservatets sträckningar se karta 1.

Förutsättningar/Åtgärder

Det är viktigt att mark inom reservatet inte tas i anspråk för andra ändamål och att marken närmast reservatet har/får ändamål som tål trafik så att framtida handlingsfrihet kvarstår.

Busstrafiknät

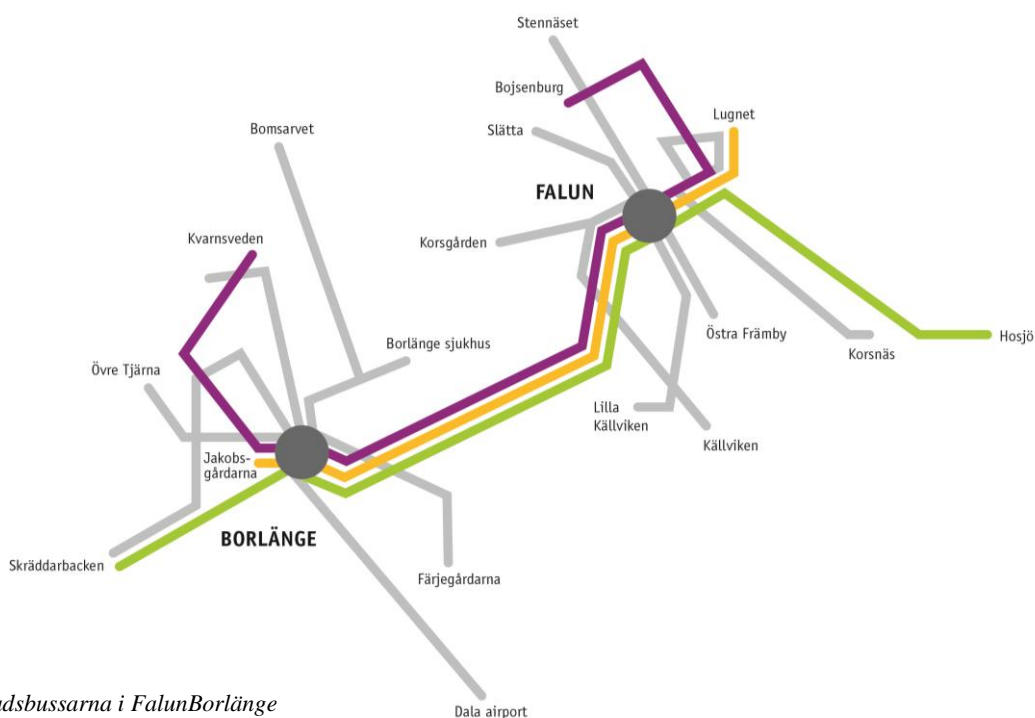
Ett stabilt stadsbussnät, med ett uthålligt utbud för stombusslinjerna som bas, skapar förutsättningar för kollektivtrafiken att öka sin marknadsandel och därigenom bidra till attraktion, tillväxt och minskade utsläpp. Se karta 11 för de gator som trafikeras av bussar.

Sammanflätningen av stadsbussarna i Falun och Borlänge ger möjlighet till nya och fler direkt och bytesfria resor i och mellan Falun och Borlänge. De kompletteras med busslinjer som går inom tätorten.

Nya Resecentrum Falun, som innefattar buss- och tågstationen och Knutpunkten, har nu varit i drift under ca 1 år och är det naturliga navet för utbudet i Falun.

Förutsättningar/Åtgärder

På de gator där bussarna trafikerar ska hastigheten helst inte understiga 40 km/tim. Detta för att bussarnas genomsnittshastighet ska vara tillfredsställande.



Stadsbussarna i Falun/Borlänge

Hållplatserna bör utformas som timglas vilket är mest bekvämt och trafiksäkert för resenären.

Vid trafiksignaler ges bussen prioritet samt färdväg rakt igenom rondeller där så behövs.

Framkomlighetsanalys med förslag på åtgärder tas fram.

Vid förändringar på gator som berör busstrafiknätet ska kommunen kontakta Dalatrafik för att informera och ta in deras synpunkter på förändringen.

Cykelvägnät

I april 2014 antog kommunfullmäktige en ny Cykelplan för Falu kommun. Den beskriver hur kommunen ska jobba med cykel frågan de närmaste 15 åren.

För befintliga och planerade gång- och cykelvägar enligt cykelplanen se karta 12.

Förutsättningar/Åtgärder

Kommunen fullföljer utbyggnaden av cykelvägnätet och cykelparkeringsplatser enligt cykelplanen.

Gångnät

Stadens övergripande struktur är avgörande för om människor väljer att ta sig fram till fots eller inte. En tät, blandad stad med ett finmaskigt gatunät ger underlag för en tillräcklig mängd målpunkter inom gångavstånd, en god genhet och bra orienterbarhet. Andra faktorer för att skapa den gångvänliga staden är trafiksäkerhet, att det finns attraktiva miljöer att promenera i samt att de allmänna ytorna är välskötta, tillgängliga för alla och att det finns sittmöjligheter. Stråken ska kännas trygga och ha en god belysning utmed hela nätet. Korsningspunkter med bilnätet bör vara utformade så att bilvägarnas barriäreffekt minimeras.

För befintliga och planerade gång- och cykelvägar enligt cykelplanen se karta 12.

Förutsättningar/Åtgärder

Falu ska planera för en attraktiv och gångvänlig stad med hög standard på gångytorna. För att sätta fokus på fotgängarna i planeringen bör Falu kommun ta fram ett fotgängarprogram för Falu centrum med identifierade förbättringsområden. Programmet ska vara ett hjälpmedel med riktlinjer vid planarbete och ny- och ombyggnation.

Innanför Inre ringen ska de oskyddade trafikanterna prioriteras.

Kartor

1. Biltrafiknätet funktionsindelning
2. Trafikmängder
3. Allvarliga trafikolyckor
4. Trafikolyckor
5. Rekommenderade vägar för farligt gods
6. Rekommenderade vägar för farligt gods - tätorten
7. Utryckningsnät – räddningstjänst
8. Utryckningsnät – ambulans
9. Översiktligt vägtrafikbuller
10. Dagens hastighetsgränser
11. Busstrafiknät
12. Befintliga och planerade gång- och cykelvägar

Bilagor

1. Tabell med åtgärder från Åtgärdsvalsstudie, E16 genom Falun
2. Karta med åtgärder från Åtgärdsvalsstudie, E16 genom Falun