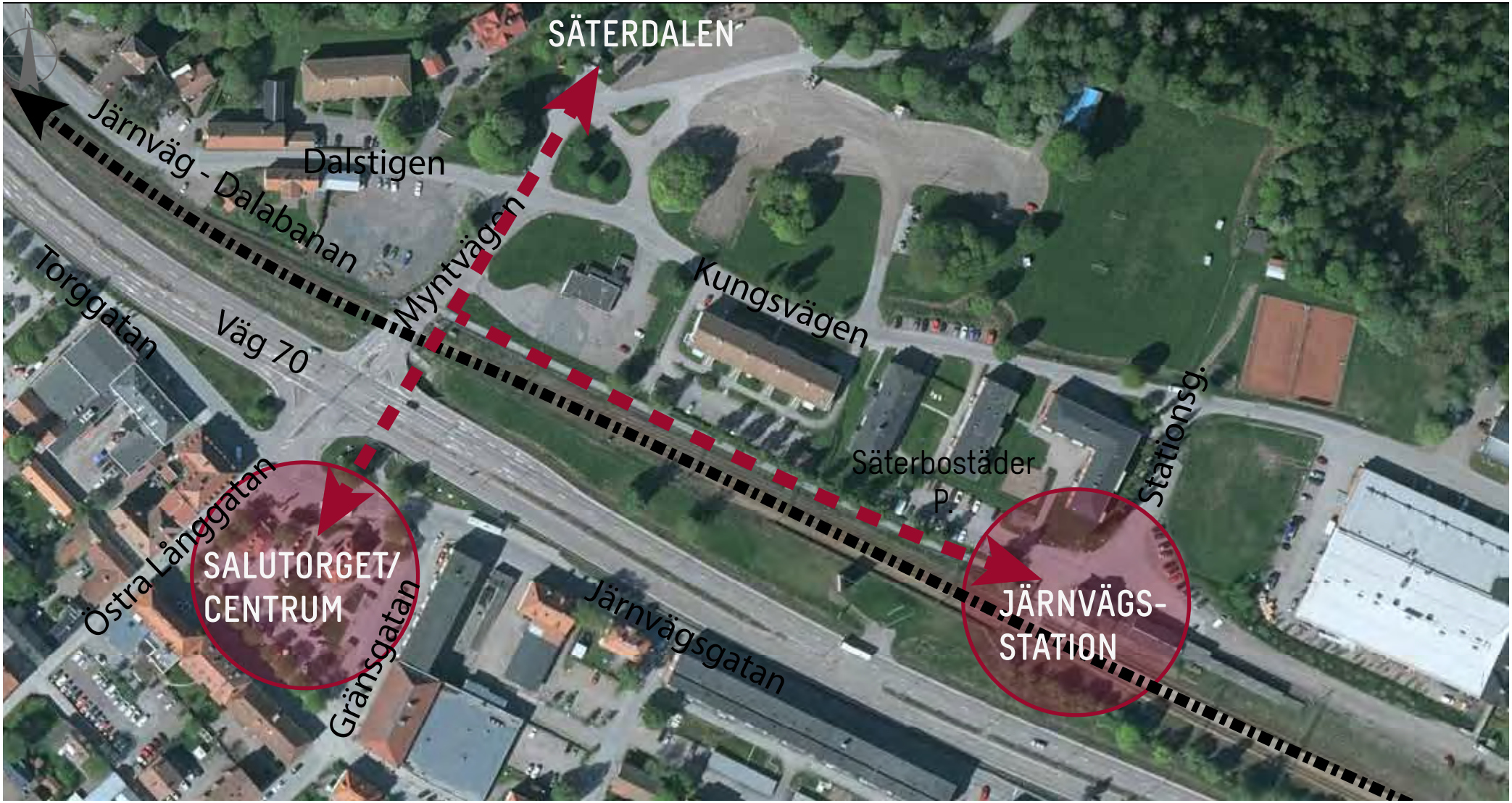


Planprogram

sambandet mellan Säters järnvägsstation och centrum

Säters kommun, Dalarnas län

SÄTERS KOMMUN

Godkänd i Kommunstyrelsen 2019-03-26, §107

Beställare: Säters kommun, samhällsbyggnadsförvaltningen
Konsult: Sweco Architects AB

SWECO

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING 4

Planförfarande och planprocess 4
Syfte och mål 4
Planprogrammets huvuddrag 4
Avgränsning 5
Begrepp och termer 6

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN 7

Globala målen 7
Riksintressen 7
Nationella mål och planer 7
Regionala mål och program 8
Översiktsplan 8
Gällande detaljplaner 9

PÅGÅENDE PLANERING AV MÖTESSPÅR PÅ DALABANAN 10

ÖVRIGA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 11

Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning 11
Trafik och gator 12
Trafiksäkerhet 13
Trygghet och Attraktivitet 14
Tillgänglighet 14
Hälsa, säkerhet och risker 14
Markägoförhållanden 15
Pågående kommunala projekt 15
Mellankommunala intressen 15

PLANFÖRSLAG 16

Översikt 16
Fokusområde - Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum 18
Fokusområde Järnvägsstationen 22

KONSEKVENSER 24

Scenarier som konsekvensbedöms 24
Stadsbild, kulturmiljö och områdets gestaltning 26
Trafik och gator 28
Trafiksäkerhet 31
Trygghet och attraktivitet 32
Tillgänglighet 33
Hälsa, säkerhet och risker 34
Riksintressen 35
Övrigt 36
Mellankommunala frågor 36
Pågående kommunala projekt 36

BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING ENLIGT MILJÖBALKEN 37

Detaljplan(er) för etapp 1 37
Detaljplan(er) för etapp 2 37

FORTSATT PLANARBETE 38

Detaljplaner 38
Fördjupad översiktsplan 39
Behov av vägplan 39

INLEDNING

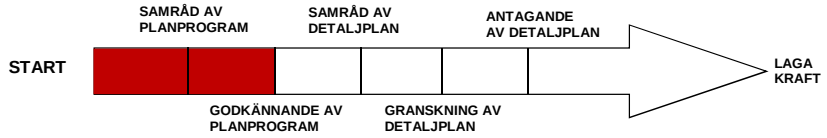
Planförfarande och planprocess

Ett planprogram är första delen i en detaljplaneprocess, vilken regleras i plan- och bygglagen (PBL). En planprocess sker i flera steg med politiska ställningstaganden mellan varje skede. Planprogrammet godkänns i detta fall av kommunstyrelsen.

Syftet med ett program är att bredda kommunens beslutsunderlag och förbättra kunnandet på en övergripande nivå. Samråd sker med sakägare, boende, myndigheter och övriga som bedöms ha ett väsentligt intresse av programmet. I efterföljande detaljplan(er) ges ytterligare tillfälle för synpunkter för de som då berörs av respektive detaljplan.

Planprogrammet skickades ut på samråd under perioden 27 december 2018 – 7 februari 2019 och beräknas kunna godkännas under mars 2019.

Planprocessen



Syfte och mål

Planprogrammet syftar till att skapa en helhetsbild av flera processer som pågår parallellt kring järnvägen Dalabanan, utveckling av den centrala delen av Säters stad samt utveckling av Säterdalen som turistmål och området runt stationshuset. Genom att upprätta ett planprogram samordnas kommunens och Trafikverkets olika planer och projekt. Planprogrammet ger en riktning och målbild för utvecklingen av sambandet mellan järnvägsstationen och centrala Säter. På så vis skapas möjligheter att direkt eller etappvis utveckla området i en önskvärd riktning.

Planprogrammets mål är att bidra till att den nuvarande transportkorridoren, som väg 70 och järnvägen utgör, omgestaltas till ett attraktivt stadsrum med en tydlig infart till centrum, utan barriärer för gång- och cykeltrafikanter och en kollektivtrafiknod med hållplats- och stationslägen i nära anslutning till stadskärnan. Detta bedöms öka möjligheterna och viljan hos invånare och besökare i Säter att åka tåg och buss till/från staden samt i större utsträckning besöka centrum och Säterdalen för lek, rekreation, upplevelse och umgänge. Målet bedöms även kunna bidra till att öka möjligheten till ett hälsosamt och hållbart liv i Säter genom att tillgängliggöra och tydliggöra kopplingen mellan stadens olika områden.

Planprogrammets huvuddrag

Utgångspunkten för planprogrammet är Trafikverkets pågående arbete med kapacitetshöjande åtgärder på Dalabanan. (Se sidan 10)

En gångtunnel planeras av Trafikverket mellan stationsperrongen och norra sidan av järnvägen. Där gångtunneln ansluter till kommunens mark på norra sidan av järnvägen vill kommunen att den allmänna platsen ska hålla en hög kvalitet med avseende av tillgänglighet och gestaltning som en del i ett större stadsbyggnadsprojekt för stråket mellan järnvägsstationen och centrum. Ytor omdisponeras för att förbättra situationen för cykelparkering, bilparkering, hämta-lämna och bussangöring. Hela stationsområdet föreslås gestaltas för att öka attraktiviteten och tydliggöra länken med gång- och cykelstråket mellan järnvägsstationen - Myntgatan och centrum. För att uppnå detta är det avgörande att både kommunen och Trafikverket är delaktiga i detta arbete.

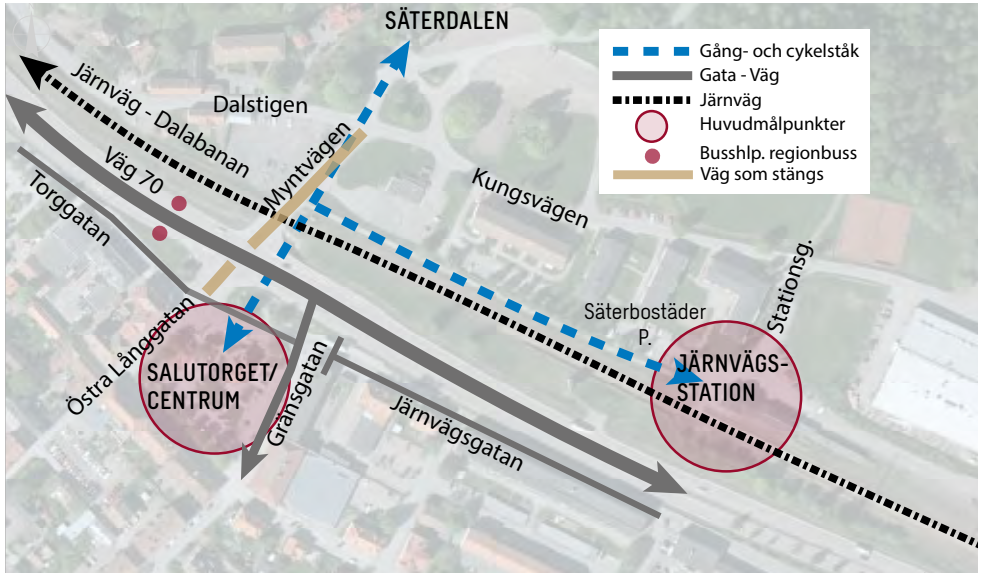
Myntvägen med passage över järnvägen stängs för trafik. Istället anläggs en ny tunnelförbindelse under järnvägen och väg 70 för gång- och cykeltrafik.

Kommunens målsättning är att denna tunnel förläggs i ungefär samma stråk som den nuvarande sträckningen för Myntvägen med en tydlig siktlinje mellan Salutorget och Säterdalens entré. Detta skapar en trygg och tillgänglig länk för gång- och cykeltrafik under väg 70 och järnvägen. Gång- och cykeltunneln blir tillgänglig med ramper och skapar ett starkt samband mellan stationen och centrum samt mellan Säterdalen och centrum genom att den ansluter till Salutorget mot Järnvägsgatan.

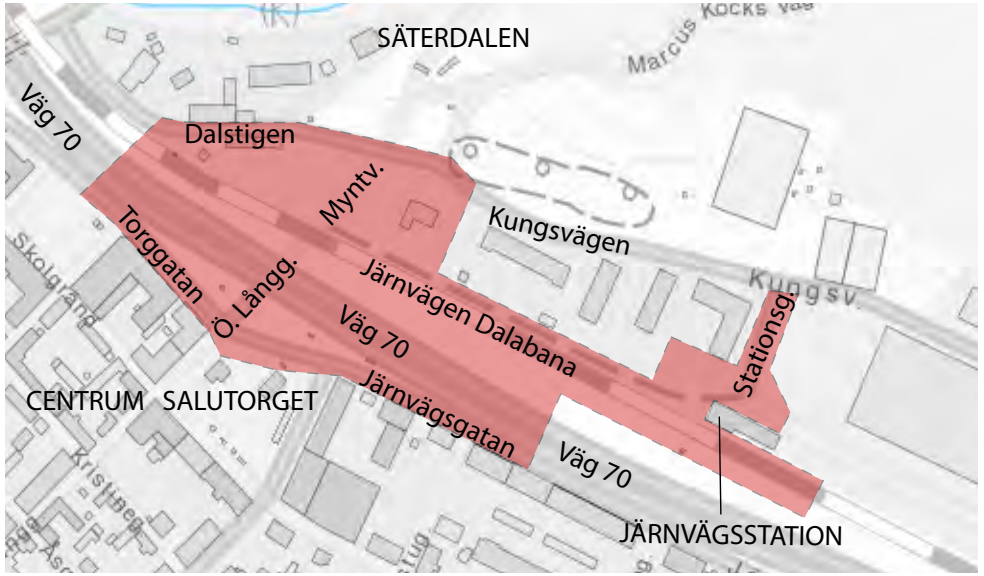
Planprogrammet föreslår att Östra Långgatans anslutning mot väg 70 kan stängas och ersättas med anslutning mot Gränsgatan, som då blir det nya huvudstråket i Säters stadskärna. Stängningen möjliggör en passage under väg 70 och järnvägen för bland annat rullstol och cykel.

Järnvägsgatan vid Salutorget föreslås anpassas till gående och cyklande för ökad attraktivitet. Hållplatslägen för regional busstrafik flyttas till vardera sidan av väg 70. Gånganslutningar till dessa hållplatslägen sker dels via södra sidan av väg 70, dels via den nya gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen. Planförslaget möjliggör anläggande av parkeringsplatser och pendlarparkering på flera platser. Salutorget och dess kringliggande gator kan utvecklas för att i större utsträckning prioritera gång- och cykeltrafik och mänskliga möten.

Flera åtgärder i planförslaget förutsätter mer utredning innan slutligt val av lösningar och utformning kan bestämmas. Detta gäller särskilt genomförandet av åtgärder kopplade till väg 70 liksom anslutningen av gång- och cykeltunneln till Järnvägsgatan/Salutorget (planförslagets etapp 2). Mer utredning krävs även för att identifiera eventuellt behov av åtgärder på de kommunala gator som påverkas av planförslagets trafikföring, t.ex. i centrum och längs Kungsvägen-Dalstigen. Säters kommun kommer därför att genomföra en trafikutredning och en parkeringsutredning. För genomförandet av etapp 2 behöver Trafikverket ta fram en vägplan.



Planprogrammets huvuddrag



Planområdet (färgat område)

Avgränsning

Planprogrammets planområde omfattar området där Östra Långgatan-Myntvägen korsar järnvägen och väg 70 (i planprogrammet benämnt ”Fokusområde - korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum”), området vid järnvägsstationen (i planprogrammet benämnt ”Fokusområde - Järnvägsstationen) samt gång- och cykelstråket längs med järnvägens norra sida mellan de två ovan nämnda områdena. Planområdet innefattar även den del av järnvägen där åtgärder planeras genom Trafikverkets järnvägsprojekt och som samtidigt berör kommunens planering enligt plan- och bygglagen.

Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum inkluderar delar av gatorna Myntvägen, Östra Långgatan, Torggatan, Järnvägsgatan, Dalstigen och Kungsvägen samt delar av väg 70. Även områdena på vardera sida av Östra Långgatan och Myntvägen ingår både på norra och södra sidan av järnvägen. Detta inkluderar marken för den f.d. bensinstationen på östra sidan av Myntvägen och den större grusytan på västra sidan av Myntvägen liksom grönytor mellan Torggatan-Järnvägsgatan och väg 70. Även anslutningar till norra sidan av Kungsvägen och södra sidan av Järnvägsgatan ingår.

Vid järnvägsstationen innefattar planområdet stationsperrongerna, entréytan vid järnvägsstationen på norra sidan av järnvägen, delar av Sätersbostäders parkeringar som ligger på kommunal mark samt Stationsgatan mellan stationshuset och Kungsvägen. Stationshuset ingår inte i detta planprogram.

Till följd av de ställningstaganden som görs i detta planprogram kommer även infrastruktur (t.ex. gator, vägar, gång- och cykelvägar, järnväg, korsningar) utanför det definierade planområdet att påverkas. I avsnittet ”Konsekvenser” beskrivs översiktligt vilken infrastruktur detta är och vilka konsekvenserna bedöms bli för denna infrastruktur vid ett genomförande av planförslaget. Säters kommun kommer även att genomföra en trafikutredning för att djupare studera de förändrade trafikflödena och vilket behov av åtgärder detta medför på de kommunala gatorna.

Begrepp och termer

I planprogrammet används bland annat följande tekniska begrepp och termer:

plankorsning/korsning i plan
: korsning där väg och järnväg korsar varandra på samma marknivå/i samma plan. Se motsatsen ”planskild korsning”

planskild korsning/passage
: korsning där väg och järnväg korsar varandra på olika marknivåer/i skilda plan, t.ex. genom en vägtunnel under järnvägen.

helbomsanläggning
: vägskydd i en plankorsning i form av en eller flera bommar på varje sidan spåret som täcker hela vägbanan/vägbanorna som ska förhindra vägtrafikanter från att korsa järnvägen när ett tåg närmar sig

oskyddade trafikanter
: trafikanter som jämfört med bilens skyddande hölje, är betydligt mer oskyddade, t.ex. gående, cyklister och mopedister.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Globala målen

Agenda 2030 och globala målen innehåller 17 mål som till år 2030 ska ha räddat världen från fattigdom, orättvisor, ojämlikheter och klimatkris. Planprogrammets olika delar berör flera av de 17 målen. De tre följande målen har tydlig koppling till detta projekt:

Mål 9: ”Hållbar industri, innovationer och infrastruktur” som bland annat inkluderar målet bygga ut och upp en tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, en infrastruktur som främjar regional och ekonomisk utveckling och människors välbefinnande som alla har lika tillgång till.

Mål 10: ” Minska ojämlikhet inom och mellan länder.” Målet är att nå ett jämlikt samhälle som bygger på principen om allas lika rättigheter oberoende på vem du är. Oavsett kön, etnicitet och funktionsnedsättning ska samhället ha en rättvis fördelning av resurser och alla ha såväl ekonomiskt som politiskt inflytande i samhället.

Mål 11: ”Hållbara städer och samhällen.” Delmål 11.2 handlar om att tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Trafiksäkerheten samt kollektivtrafiken ska förbättras, med särskild uppmärksamhet på behoven hos kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer.

Riksintressen

Planområdet berörs av Dalabanan och riksväg 70 som båda är av riksintresse för kommunikationer. Säters stadskärna är riksintresse för kulturmiljövård. Utanför planområdet i Säterdalen finns riksintresse för naturvård och friluftsliv.

Nationella mål och planer

Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål – tillgänglighet samt ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.
I dessa mål ingår ett förbättrat järnvägssystem. Den nu pågående planeringsprocessen hos Trafikverket för ökad kapacitet på Dalabanan är en del i att uppnå detta mål. Ett annat av de transportpolitiska målen är ökad trygghet och säkerhet vid stationer.

Nationell plan för transportinfrastruktur

I ”Nationell plan för transportsystemet 2018-2029”, beslutad av regeringen 31 maj 2018, ingår bl.a. följande namngivna objekt:

- ”Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1” (219 mkr samt ytterligare 100 mkr för tillkommande finansieringar utöver den nationella planens finansiering), pågående projekt
- ”Dalabanan, åtgärder för utökad turtäthet och kortare restid” (131 mkr), med planerad byggstart år 2021-2023

Nationella mål för den statliga politiken för arkitektur, formgivning och design

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.
Detta mål ska uppnås genom att:

- hållbarhet och kvalitet inte underställs kortsiktiga ekonomiska överväganden
- kunskap om arkitektur, form och design utvecklas och spridas
- det offentliga agerar förebildligt
- estetiska, konstnärliga och kulturhistoriska värden tas till vara och utvecklas
- miljöer gestaltas för att vara tillgängliga för alla, och samarbete och samverkan utvecklas, inom landet och internationellt

Nationella mål för jämställdhetspolitiken

Ett av delmålen för nationella jämställdhetspolitiken är:

- Mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Detta delmål innebär att samhällsplaneringen bland annat ska bidra till att skapa trygga utomhusmiljöer så att kvinnor och flickor likt män och pojkar kan röra sig fritt i samhället under både dag- och kvällstid utan att känna otrygghet.

Regionala mål och program

Dalastrategin - Dalarna 2020

Dalastrategin innehåller vision och mål för Dalarnas utveckling. Målen som berör programmet är:

- ”Dalarna lever i ett aktivt utbyte med omvärlden – ett utbyte som underlättas av ständigt förbättrade kommunikationer.”
- ”Dalarna kännetecknas av ett tydligt regionalt ledarskap och av en förmåga att samla alla krafter för en positiv utveckling av regionen”

Åtgärdsvalsstudie - Tillgänglighet Bytespunkt Säter

Trafikverket tog tillsammans med Säter kommun och Region Dalarna fram en åtgärdsvalsstudie för bytespunkt Säter (2016-04-06). Följande punkter (från Åtgärdsvalsstudien kap. 7) är några av de förutsättningar som planprogrammet följer:

- ”Inriktningen bör vara att en ny gång- och cykeltunnel byggs i samband med ombyggnad av Dalabanan.”
- ”En ny anslutning från Gränsgatan till väg 70 ger betydligt bättre möjligheter till att förbättra miljön vid Salutorget och kan därför betraktas som en stadsutvecklingsåtgärd.”
- ”En planeringsprocess för utveckling av Salutorget, utformningen av bytespunkten och av en ny anslutning från Gränsgatan till väg 70 bör initieras.”

Översiktsplan

Förslaget i planprogrammet följer tydligt behoven och målen i gällande översiktsplan för Säter från 2013. En vision lyder: *”Visionen för Säter är att nuvarande transportkorridor omgestaltas till ett attraktivt stadsrum med en tydlig infart till centrum, utan barriärer för gång- och cykeltrafikanter och ett resecentrum med hållplats- och stationslägen i nära anslutning till stadskärnan.”* (sid 27 ÖP)

I översiktsplanen framgår behovet av kvalitetshöjande åtgärder av genomfarten och entrén till centrum för att besökare ska få en positiv bild av staden och förbättra möjligheten och viljan att stanna till.

Riksvägen och järnvägssträckningen skapar en barriär i staden som översiktsplanen beskriver ger negativa effekter på såväl stadsmiljön och trafikmiljön. Att transporterna fungerar effektivt är viktigt i ett regionalt perspektiv och avgörande för Dalabanans framtid. Kollektivtrafiken påverkar fortsatt tillväxt och ökad sysselsättning. Översiktsplanen beskriver att Säter ska skapa hållbara transportmöjligheter som är kopplade till trygga och säkra gång- och cykelförbindelser för att främja miljö och människa.

I översiktsplanen finns ett delområde T1 – Säter som omfattar Säter stad.
I riktlinjerna för Säters stad står:

- Vid utformning av allmänna platser, gator och trafikmiljöer ska i första hand hänsyn tas till gällande lagstiftning samt till miljö-, trafiksäkerhets- och estetiska aspekter på den aktuella platsen.

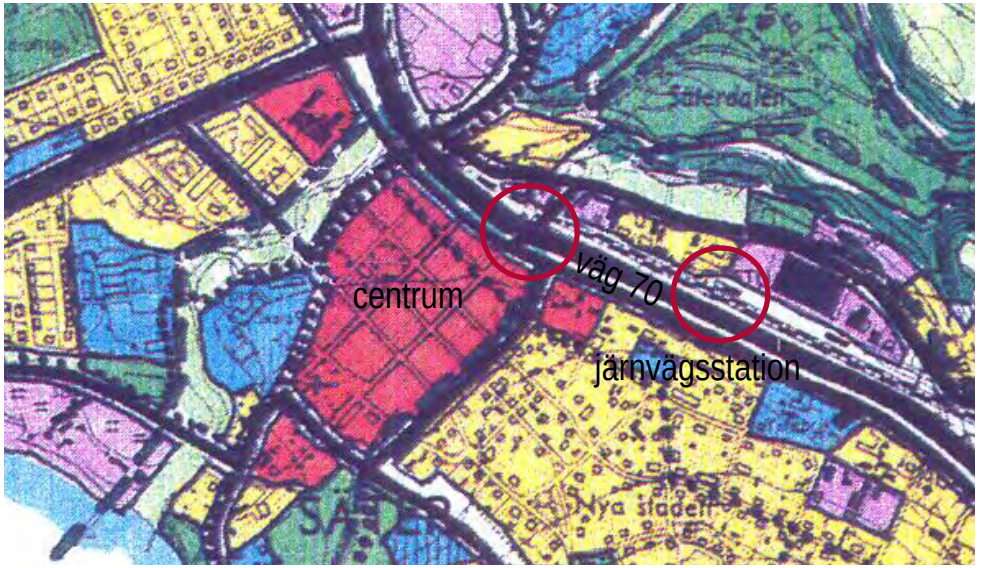
Gällande fördjupad översiktsplan för Säter, dvs Säter stad från 1990, finns medtagen i den kommuntäckande översiktsplanen (karta C). Kommunen har påbörjat ett arbete med att se över den gällande fördjupade översiktsplanen för Säters stad.

Gällande detaljplaner

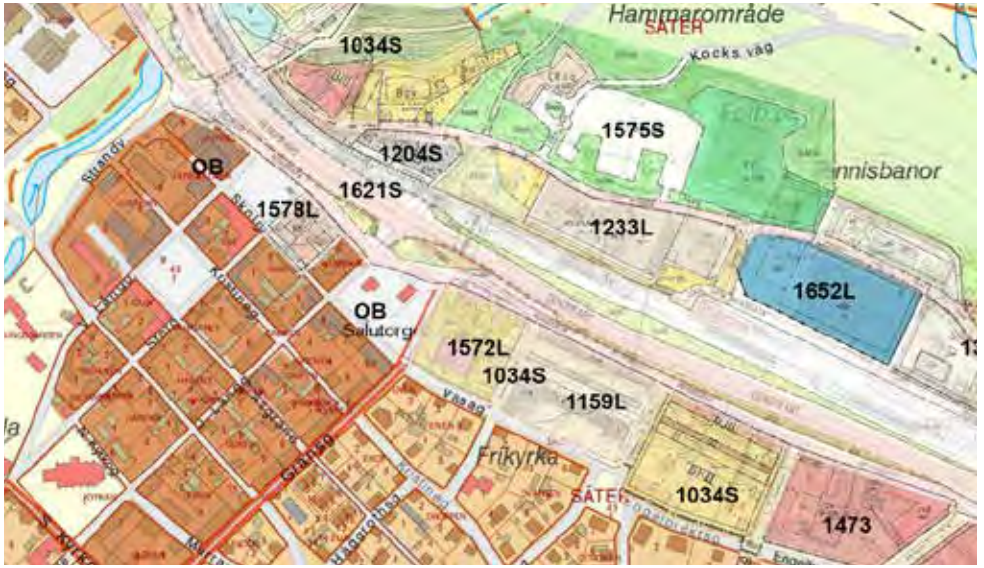
Inom planprogramsområdet finns ett flertal gällande detaljplaner.

För korsningen med järnväg och riksväg 70 till centrala delarna av Säters stad gäller:

- *Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr 1621S).* Genomförandetiden har gått ut.



Utdrag ur karta för fördjupad översiktsplan för Säter med markering av järnvägsstationen och korsning för oskyddade trafikanter med väg 70 och järnvägen



Mosaik över gällande detaljplaner i anslutning till väg 70 och järnvägen, med kommunens beteckning av detaljplanerna

För området kring järnvägsstationen:

- *Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr 1621S).* Genomförandetiden har gått ut.
- *Ändring av stadsplan för kvarteret Fasaden i Säter, laga kraft 1968-11-27 (plannr 1233L).* Genomförandetiden har gått ut.

I anslutning till Salutorget gäller

- *Områdesbestämmelser för Säters innerstad, laga kraft 1995-05-24 (plannr 1584S).*

I anslutning till stationsområdet gäller:

- *Detaljplan för industrihuset, del av Fabriken 6, laga karft 2014-01-10 (plannr 1652L).* Genomförandetiden gäller fram till 2024-01-10.

På följande platser överensstämmer inte den pågående markanvändningen med gällande detaljplaner:

- Myntvägens plankorsning med järnvägen är öppen för trafik. Enligt gällande detaljplan är plankorsningen stängd och Myntvägen mellan väg 70 och Kungsvägen är planlagd som park (allmän plats).
- Gångtunnelns läge under väg 70 med anslutning i söder mot turistbyrån. Enligt gällande detaljplan finns en tunnel för både gång- och cykeltrafik under både väg 70 och järnvägen och ligger i ett östligare läge med anslutning i söder mot Gränsgatan.
- På tomten för den gamla bensinstationen står byggnad kvar men marken används inte som bensinstation. Enligt gällande detaljplan är marken planlagd delvis som park (allmän plats), delvis som parkering (kvartersmark).
- Stationsgatan är öppen för trafik. Enligt gällande detaljplan är Stationsgatan planlagd som SKYDD (allmän plats) - område som skyddar mot störning.

PÅGÅENDE PLANERING AV MÖTESSPÅR PÅ DALABANAN

Dalabanan är en viktig transportsträcka mellan Dalarna och Stockholm. Trafikverket planerar därför att, inom ramen för projektet ”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan”, förlänga befintliga mötesspår samt bygga nya mötesspår på sträckan. Genom att bygga mötesspår kan tågen mötas utan att behöva stanna, och fler tåg kan trafikera Dalabanan. Detta medför att kapaciteten ökar på Dalabanan och restiderna kortas.

År 2021 planerar Trafikverket att bygga ut befintlig järnväg med dubbelspår genom centrala Säter genom att förlänga befintliga spår för att möjliggöra så kallad samtidig infart mellan två tåg. I järnvägsprojektet ingår även en tillgänglighetsanpassning av järnvägsstationens perronger och anslutningen till perrongerna i form av en gångtunnel under spåren för att nå perrongen på ett trafiksäkert och tillgängligt sätt. Perrongen förlängs, breddas och anpassas höjdmässigt till de tåg som trafikerar järnvägen. Åtgärderna gångtunnel till stationsperrong och breddad perrong föreslås bl.a. i ”Dalabanan - effektivisering genom smärre åtgärder”.

En vägkorsning med en järnväg med dubbelspår, med den hastighet som möjliggörs genom de kapacitetshöjande åtgärderna, får enligt VGU (”Vägar och gators utformning”, Trafikverket) inte utformas som en korsning i plan mellan väg och järnväg. Därför stängs plankorsningen Myntvägen/järnvägen. Istället anläggs en ny planskild korsning under järnvägen för gång- och cykeltrafik.

Just nu pågår dialog mellan Trafikverket och Säters kommun. Arbete sker med att undersöka möjligheterna för olika typer av utformning av förlängd plattform och passager för gång- och cykeltrafik.

Järnvägsprojektet är avgränsat till att hantera åtgärder inom den befintliga järnvägsanläggningen. Åtgärder utanför järnvägsfastigheten, t.ex. åtgärder som berör väg 70, ingår inte.

ÖVRIGA PLANERINGS-FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadsmiljö, kulturmiljö och gestaltning

Dagens situation vid entré till Säters stadskärna utgörs till stor del av en tung trafikled, väg 70, och en trafikljuskorsning i flera filer. Det är en miljö anpassad för snabb biltrafik på genomresande och inte som en välkomnande entré till stadens centrum. Väg 70 och järnvägen skär idag genom Säter stad och skapar en barriär mellan stadens viktiga målpunkter. På ena sidan staden finns bostadsområden, skolor, service, museum och mötesplatser kring natur, friluftsliv och kultur. På den andra sidan ligger Säterdalen med lekplats, friluftsliv, folkpark, evenemang med mycket mer. På den här sidan ligger också Säters tågstation med goda kopplingar till omvärlden där Stockholm, Arlanda, Mälarregionen och Falun Borlänge-regionen nås inom två timmar.

Gräsbeklädd mark skiljer järnvägen från väg 70 och andra gator. Gång- och cykeltrafikanters möjlighet till rörelse inom området är begränsad, svårorienterad samt otrygg och osäker. Gångtunneln under riksvägen upplevs mörk, trång och motbjudande att stiga ner i med otydlighet från ena sidan var tunneln leder på andra sidan trafikleden. Den här delen av staden är planerad utifrån bilens framkomlighet istället för människans rörelser, gående och cyklande.

Inom planområdet finns den nedlagda bensinstationen och stationshuset. I direkt anslutning till bebyggelsen, på och runt torget, inom centrum och längs med väg 70 och järnvägen består bebyggelsen av en blandning från olika tider. På Salutorget står stadens gamla badhus från 1930 där turistbyrån idag huserar. En byggnad med gatukök finns också på torget.

Bild från Järnvägsgatan mot gångtunneln (google maps)

Bild från Östra Långgatan mot riksvägen

Foto: SB Media

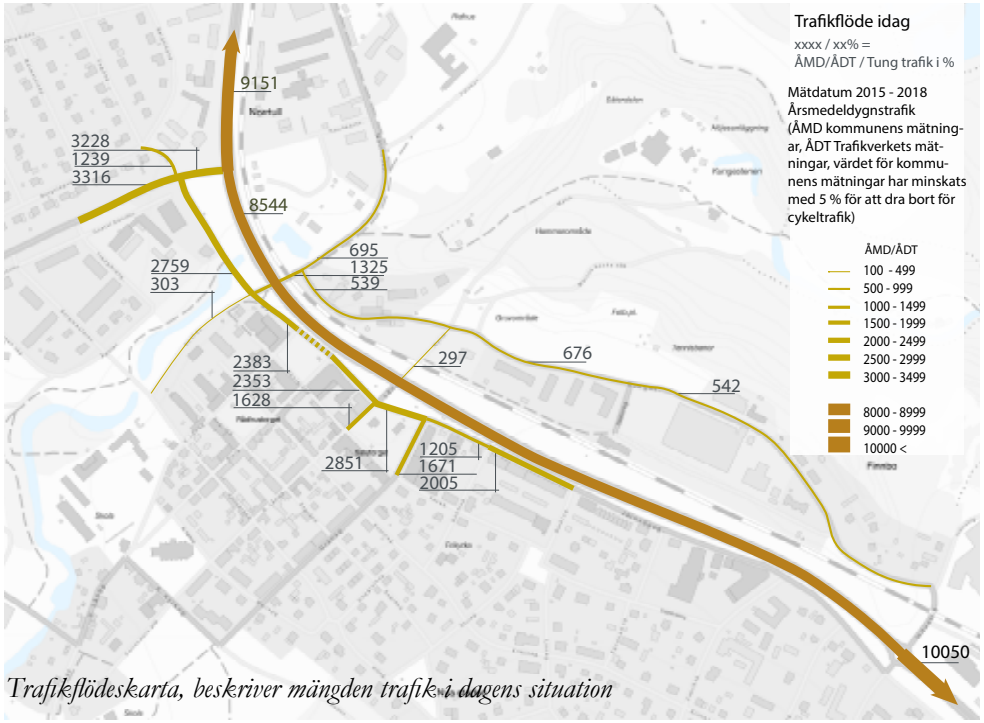
Stationshuset från järnvägsperrongen

Stationshuset

Nedlagda bensinstationen

Turistbyrån

Gator och vägar beröra av planprogrammet



Trafikflödeskarta, beskriver mängden trafik i dagens situation

Den unika kulturmiljön i Säter centrum angränsar till planområdet men är, på grund av utformningen av gaturummet och dess sidoområden, inte synlig från trafikleden. Vissa framträdande byggnader syns längs leden med bland annat turistbyrån inom planområdet och biografmuséet söder om området.
Den småskaliga rutnätsstrukturen på centrumsidan skiljer sig från strukturen på norra sidan där bebyggelsen med industrier och bostäder följer vägarnas och järnvägens sydöstliga-nordvästliga riktning.

Trafik och gator

Inom planområdet har väg 70 idag dubbla filer i båda riktningar. Vid korsningen väg 70/Myntvägen-Östra Långgatan är det ytterligare filer för av- och påfart. Hastigheten är reglerad till 60 km/h men där upplevelsen är att många bilister kör för fort.

Parallellt med väg 70 går Järnvägsgatan - Torggatan, med skyltad hastighetsgräns 40 km/h, som gränsar till bebyggelsen i centrum och Nämnsbo. Upplevelsen är att denna gata väljs av många bilister för förflyttningar mellan stadens olika delar. Längs sträckan finns flera busslägen med samlad bussnod vid Salutorget. Turisttåget TURis trafikerar denna sträcka med flera av sina turer.

Gränsgatan skiljer centrum från Nämnsboområdet och är trafikerad i dubbla riktningar med kantstensparkering och trottoar. Östra Långgatan från väg 70 leder både till bilparkering på Salutorget och längre in i centrala Säter, till Säters kyrka. Gatan är mycket smal och saknar trottoar och förgårdsmark.

Myntvägen från väg 70 till Dalstigen - Kungsvägen är en av två avfarter från väg 70 som direkt når området med Säterdalen, Gruvplan, idrottsverksamheter, järnvägsstation, verksamheter och bostäder.

Av de gator med kommunal väghållare som i första hand berörs av planprogrammet har Kungsvägen-Industrigatan, Torggatan-Järnvägsgatan, Strandvägen-Norrtullsvägen och Smedjebacksvägen skyltad hastighetsgräns

på 40 km/h. De flesta övriga gator med kommunal väghållare har skyltad hastighetsgräns 30 km/h. Ett fåtal gator i centrala Säter är utformade som gångfartsgator, däribland Vasagatan längs Salutorgets södra sida.

Inom planområdet eller i angränsande stadsmiljö finns få anlagda cykelbanor. Det finns en gång- och cykelväg mellan järnvägsstationen och Myntvägen. För att sedan ta sig med cykel över till centrum hänvisas cyklister till gångtunneln under väg 70, vilket innebär att cykeln måste dras i trapporna.

För gående finns trottoarer längs de flesta gator i området men på flera ställen bryts gångbanan och den oskyddade trafikanten hänvisar till bilvägens kant.

Trafiksäkerhet

I Myntgatans passage över järnvägen finns en järnvägsbom på båda sidor järnvägen, en så kallad helbomsanläggning. Att korsa järnvägen innebär viss risk för oskyddade trafikanter som rör sig till fot eller cykel. Eftersom gångtunneln under väg 70 inte är tillgänglig samt upplevs otrygg är det många oskyddade trafikanter som passerar över vägen, vilket är riskfyllt ur trafiksäkerhetshänseende. Övergångsstället över Järnvägsgatan mellan Salutorget och gångtunneln under väg 70 ligger nära busshållplatser där flera bussar passerar. Viss risk finns för oskyddade trafikanter då sikten för att passera vägen kan vara delvis skymd med bussar som står still.

Vid stationshuset saknas infrastruktur för gående och cyklister. Vid lämning och hämtning vid stationen kan det förekomma att bilar blockera vägen till spårområdet.

Bild av trafikmiljön vid väg 70, Östra Långgatan, Järnvägsgatan och busshållplatser

Bild av väg 70, söder ifrån (google maps)

Järnvägsgatan

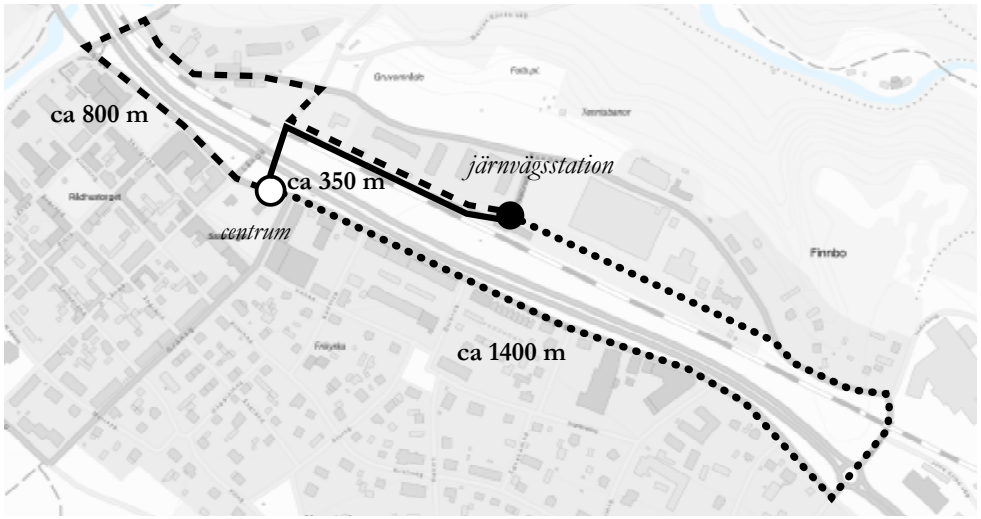
Bild från Myntvägen mot väg 70 och gångtunneln (google maps)

Bild Myntvägen mot gångtunneln

Trygghet och Attraktivitet

Planområdet ligger i Säters mest centrala del med flera olika målpunkter i närheten så som butiker, arbetsplatser, järnvägsstation och besöksmål. Området har flera korsningspunkter för människor som rör sig mellan målpunkterna, men få platser är utformade som sociala mötesplatser. Området är skapat mer för trafiken än för människan där skalan på infrastrukturen, de råa materialen och tempot bidrar till att stadsmiljön upplevs otrygg. Eftersom miljön är utformad för trafiken är det många som väljer att åka bil istället för att gå och cykla, vilket bidrar till att det är färre människor på gatorna som i sin tur skapar en mer otrygg känsla än vad en miljö med många människor till fots skapar.

Tunneln under väg 70 upplevs mycket otrygg av många invånare. Hårda material, mörker och en instängd känsla i tunneln samt avsaknaden av överblickbarhet och siktlinje när man närmar sig tunneln bidrar till otryggheten. Att flera väljer att röra sig över vägen och utsätta sig för hög påkörningsrisk istället för att gå ner i tunneln beskriver det stora behovet av att öka tryggheten och



Omvägar mellan centrum och järnvägsstationen för personer med funktionsnedsättning

attraktiviteten i området under och över väg 70 och järnvägen. Genom bredd och rymd, belysning, material, mjuka former, konst och ljus- och ljudinstallationer kan en tryggare miljö skapas under marken.

Längs med gång- och cykelstråket mellan Myntvägen och järnvägsstationen finns ett visst behov av ökad attraktivitet för ökad trygghet. Stråket är långt och smalt med sly och stängsel längs med ena sidan. En känsla av instängdhet och utsatthet kan upplevas här.

Tillgänglighet

Idag är oskyddade trafikanter på väg mot centrum från järnvägsstationen eller Säterdalen i första hand hänvisade till passage av järnvägen i plan och därefter via trappor genom en gångtunnel under väg 70. Gångtunneln är inte tillgänglighetsanpassad. Personer med funktionsnedsättning, t.ex. personer med rullstol eller rullator eller personer med barnvagn, är tvingade att passera väg 70 i plan eller ta en längre omväg österut via Kungsvägen-plankorsningen Industrivägen/järnvägen, korsa väg 70 och sedan gå längs med Järnvägsgatan på södra sidan av väg 70. Detta innebär en väg som är cirka 1400 meter lång, istället för den gena vägen som är cirka 350 meter. En annan möjlig omväg går västerut längs med Kungsvägen via Norrtullvägen-Strandvägen planskilt under järnvägen och väg 70 samt vidare österut på Torggatan på södra sidan av väg 70. Detta innebär en väg som är cirka 800 meter, 450 meter längre än den gena vägen. För att med cykel ta sig säkert från den ena sidan till den andra måste cyklisten hoppa av cykeln och leda den ned för trapporna i gångtunneln. Cykel med cykelkärra med barn leds dock via någon av tidigare beskrivna omvägar.

Hälsa, säkerhet och risker

På platsen där det tidigare har funnits en bensinstation kan verksamheten ha efterlämnat föroreningar i marken. Området är betecknat med ”mindre känslig markanvändning” enligt Länsstyrelsens planeringsunderlag. Planområdet

är utsatt för risker kopplat till olyckor på järnvägen liksom risker kopplat till transporter med farligt gods på både väg 70 och järnvägen. Området är utsatt för buller från trafiken på riksväg 70 och järnväg.

Markägoförhållanden

Trafikverket står som ägare till järnvägen medan kommunen är markägare till väg 70, torget och de flesta övriga ytor inom planområdet. I övrigt berörs även Säterbostäder och vissa privata markägare. Trafikverket har vägrätt för väg 70.

Pågående kommunala projekt

Säterdalen

Säterdalen är ett viktigt besöksmål i Säters kommun och besöks av cirka 100 000 – 150 000 personer per år. Besökarna vistas främst i området under vår-sommar-höst, med det högsta besöksantalet under sommarmånaderna.

Säters kommun har tagit fram dokumentet ”Strategi för utveckling av Säterdalen” som ska utgöra grunden för det fortsatta utvecklingsarbetet av besöksmålet Säterdalen. Ambitionen är att behålla och stärka Säterdalens position som ett tydligt besöksmål. Genom att öka områdets attraktivitet som besöksmål förväntar sig kommunen att antalet besökare på sikt kommer att öka från dagens nivåer till cirka 300 000 besökare per år. I takt med ett ökat antal besökare till Säterdalen ser kommunen ett behov av att se över nuvarande trafikströmmar och vilka åtgärder som kan vara aktuella. Under våren 2018 togs en trafikutredning fram för att studera dessa aspekter.

Fördjupad översiktsplan för Säter stad

Arbete har påbörjats med en fördjupning av Säters översiktsplan för delen Säters stad. Fördjupningen beräknas kunna gå ut på samråd under 2019. Planprogrammet kommer att utgöra ett underlag till fördjupningen av översiktsplanen vad gäller stråket centrum-järnvägsstationen.

Mellankommunala intressen

Säters kommun samarbetar i mellankommunala frågor i ett flertal sammanslutningar, däribland Region Dalarna, Falun-Borlänge-regionen AB, Dalbanans intressenter och Intresseföreningen Bergslaget (initiativtagare till Tåg i Bergslagen).

Säters geografiska läge möjliggör arbetspendling till och från t.ex. Falun, Borlänge och Hedemora liksom Stockholm- och Mälardalsregionen. 2016 pendlade ungefär 1 200 personer från Säters tätort över kommungränsen dagligen och ungefär 1 300 personer pendlade mellan tätorterna inom kommunen. För att möjliggöra denna pendling är både väg 70 och järnvägen Dalabanan av mellankommunalt intresse, inkl. järnvägsstationen och busshållplatser liksom gång- och cykelförbindelser till järnvägsstationen och busshållplatserna.

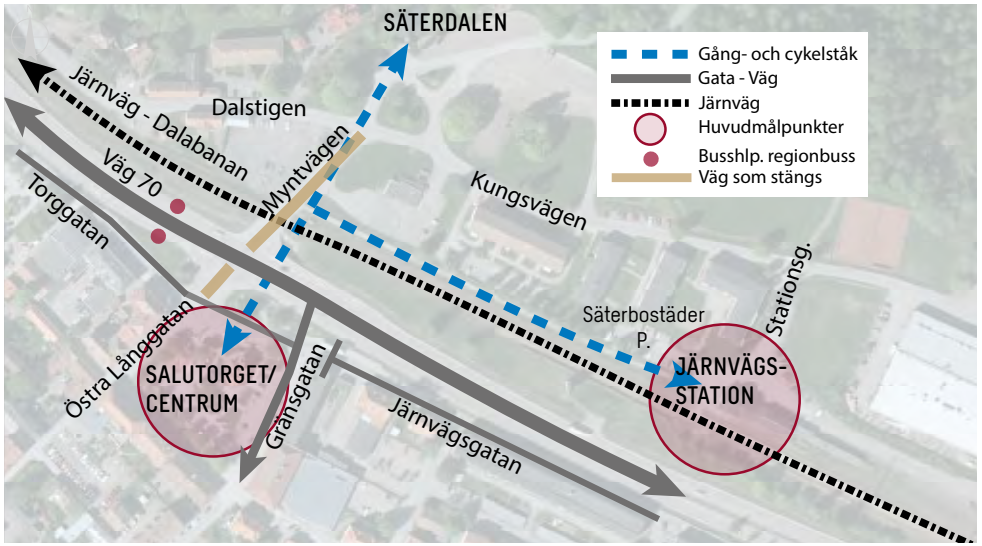
Av Säters kommunövergripande översiktsplan framgår att Säters kommun prioriterar en utbyggnad av sammanhängande stråk för gång- och cykeltrafiken, även över kommungränserna, och avser att föra fram denna fråga som ett mellankommunalt intresse.

PLANFÖRSLAG

Översikt

För att skapa en attraktiv och funktionell stadsmiljö i Säter finns behov av att utveckla sambandet mellan Säters centrum och Säters järnvägsstation. Även kopplingen mellan Säters centrum och Säterdalen förstärks i planförslaget. De båda stråken, från järnvägsstationen och från Säterdalen, möts där Myntvägen korsar järnvägen Dalabanan och väg 70. Målet är att skapa tydligare, säkrare, tryggare och mer tillgängliga stråk för gående och cyklister samt att anpassa väg 70 till stadens skala och utforma den som en entré till staden.

Planförslaget utgår från att järnvägens kapacitet ökar genom fler spår och nya växlar samt mer tillgängliga plattformar på järnvägsstationen, i enlighet med vad Trafikverket planerar i ett parallellt projekt (se avsnitt ”Pågående planering av mötesspår på Dalabanan”). De olika infrastrukturprojekten påverkar varandra och skapar behovet av ett övergripande planprogram där infrastrukturplanering och stadsplanering går hand i hand.



Översiktsbild

Etappindelning

Kommunen ser planförslaget som ett (1) sammanhållet projekt där det är önskvärt att utföra båda etapperna samtidigt, eller så nära i tid som möjligt för att uppnå en god stadsmiljö, trygghet och tillgänglighet samt helhetskänslan av att binda ihop stadsdelarna. På grund av att Trafikverkets järnvägsprojekt inte är samordnat med en framtida ombyggnad av väg 70 kan kommunen dock bli tvungen att dela upp genomförandet av planförslaget i två etapper (se mer under avsnitt ”Fokusområde - Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum”):

Etapp 1: alla åtgärder i planförslaget förutom de åtgärder som är beroende av en vägplan för väg 70

Etapp 2: åtgärder i planförslaget som är beroende av en vägplan för väg 70

Stråk och kopplingar

För att öka sambandet mellan centrum och Säterdalen föreslår planen ett tydligt och tillgängligt gång- och cykelstråk genom en rak axel mellan Salutorgets öppna yta och Säterdalens entrétorg. Genom en rak axel skapas en siktlinje mellan torgen som välkomnar och bjuder in besökare till platserna. Gång- och cykelstråket förläggs planskilt under väg 70 och järnvägen i tunnlar.

Sambandet mellan centrum och järnvägsstationen för gång- och cykeltrafikanter nyttjar samma gång- och cykeltunnel under väg 70 och järnvägen som förbindelsen centrum-Säterdalen. Det befintliga gång- och cykelstråket Myntvägen-järnvägsstationen längs med norra sidan av järnvägen ansluts till det nya stråket centrum-Säterdalen.

Alla nya gång- och cykelvägar tillgänglighetsanpassas till personer med funktionsnedsättning, vilket innebär anpassad lutning av vägarna. I utformningen av området kan det innebära att justeringar behöver göras där mer mark tas i anspråk för att klara lutningen.

Trafik och infrastruktur

Järnvägens breddning med flera spår påverkar trafiken på och i anslutning till Myntvägen. Korsningen över järnvägen måste stängas och får till följd att Myntvägens korsningar vid väg 70 och Dalstigen-Kungsvägen också tas bort för biltrafik.

Väg 70, som fungerar som genomfart genom Säter samt entré till stadskärnan, har många filer och snabbgående trafik. Planförslagets mål är att skapa en god stads- och trafikmiljö samt öka stadens attraktivitet. Genom att anpassa vägens utformning till stadsmiljön kan hastigheterna på trafiken anpassas till skyltad hastighet och den upplevda barriären som väg 70 utgör i staden kan minska. En ny utformning av genomfarten bibehåller framkomligheten för trafiken men förbättrar situationen för staden och infarten.

Markanvändning

Planprogrammet föreslår i stora drag samma markanvändning som i gällande detaljplaner och i enlighet med dagens användning, men med behov av vissa tillägg och ändringar.

Norr om järnvägen finns kommunalägd mark på båda sidor om Myntvägen i form av grusytan väster om Myntvägen och den nedlagda bensinstationen öster om Myntvägen. Dessa ytor är inte helt iordninggjorda. Här förestår planprogrammet ett bredare spektrum av användningar som ger möjligheter till mer aktivitet på norra sidan av väg 70 och järnvägen (Säterdalssidan) med bland annat byggrätter för kontor, handel eller verksamheter med begränsat antal besökare samt allmän plats för torg och park samt viss yta närmast järnvägen för pendlarparkering. Behovet och utformningen av markanvändningen behöver studeras vidare i det efterföljande detaljplanearbetet.

Den befintliga tillfartsvägen till järnvägsstationen, Stationsgatan, har i gällande detaljplan beteckningen ”SKYDD” och medger ingen gata där Stationsgatan idag går. Enligt gällande planer ska tillfart till järnvägsstationen ske direkt öster ifrån från Kungsvägen längre österut mot Industrigatan, längs med järnvägen. Planprogrammet föreslår att ändra markanvändningen på Stationsgatan till gata (allmän plats) för att bibehålla den befintliga gatan och utveckla den med nödvändiga kringfunktioner till järnvägsstationen, t.ex. bilparkeringar och busshållplatser.

Genom ett färdigställande av planförslaget får väg 70 en förändrad utformning. Ytorna för vägens körbana minskas till förmån för nya busshållplatser, särskilda busskörfält till busshållplatserna, gång- och cykelförbindelser under väg 70 och järnvägen, gång- och cykelförbindelser till de nya busshållplatserna, en bättre anpassad grönstruktur till stadsmiljön samt en välkomnande entréyta mot centrum vid gång- och cykeltunnelns södra utgång.

Stadsbild och gestaltning

Säters centrum utmärks delvis av breda stråk för trafikflöden genom staden där människan och Säters unika kulturmiljö underordnas trafiken. Stadsbilden domineras av personbilar och tung trafik, trafikleder med höga hastigheter och centralt en stor trafikljusreglerad korsning.

I en attraktiv och hållbar stad är bilden av staden viktig för såväl upplevelsen på plats som marknadsföringen av staden utåt. För centrala Säter innebär det att forma en stadsmiljö där människor får mer plats och där trafikutformningen anpassas till de oskyddade trafikanternas villkor. En stadsmiljö med ett helhetsperspektiv på gestaltning och utformning med tydliga länkar, kopplingar och samband mellan målpunkterna centrum, Salutorget, Säterdalen och järnvägsstationen. Detta görs genom en omgestaltning av stråket cen-

trum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. De nuvarande trafikytorna för biltrafik föreslås nyttjas för gång- och cykeltrafikanter och kollektivtrafik i större utsträckning, till viss del ges en mer stadsmässig utformning som gör att trafikytorna upplevs vara anpassade för oskyddade trafikanter i högre grad. Sociala värden som tillgänglighet, närhet, stadsliv, säkerhet och trygghet skapas genom god gestaltning och integration av människor. Sammantaget bedöms dessa åtgärder bidra till en attraktiv stadsbild av Säter.

Att utforma blickfång och visuellt rama in viktiga platser underlättar för invånaren och besökaren att orientera sig och att uppleva stadens kvaliteter. Planeringen av stadens rum och rörelsemönster bör ta sin utgångspunkt i människans perspektiv i stället för bilens. I Säter vill kommunen framhäva Säterdalen, Salutorget och kollektivtrafiknoderna för buss och tåg och det kan ske genom att visuellt framhäva dessa platser.

Genom att gestalta de två ytorna vid Kungsvägen som vetter mot det nya gång- och cykelstråket mellan järnvägen och Säterdalen ramas stråket in och siktlinjen blir tydligt markerad mellan de två målpunkterna.

Planprogrammets planområde och de åtgärder som planprogrammet föreslår berörs direkt och indirekt av riksintresset för kulturmiljövård (”Säters stadskärna”), enligt miljöbalken 3 kap 6§, då riksintresseavgränsningen delvis tangerar planområdet. Det är dock idag svårt att uppfatta stadskärnans unika miljö som resenär på väg 70 eller från tåget. Förändringar i den byggda miljön och den allmänna platsen närmast väg 70 och järnvägen bör syfta till att förbättra kontakten mellan trästaden och väg 70/järnvägen.

Fokusområde - Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum

Planprogrammet presenterar en målbild för såväl en god trafikmiljö som en god stadsmiljö. Förslaget som i sin helhet beskrivs under rubrik Etapp 2 skapar en säker situation för oskyddade trafikanter och skapar en trygg och tillgänglig stad för alla oavsett ålder, kön och funktionsbehov. I etapp 1 beskrivs de delar av projektet som får direkta konsekvenser av järnvägens breddning och därför måste byggas om eller till i samband med järnvägsprojektet. Etapp 1 bidrar inte till en stadsmiljö som uppfyller de mål som är satta för en trygg, attraktiv och tillgänglig stadsmiljö i Säter. Önskvärt är att utföra båda etapperna samtidigt, eller så nära som möjligt i tid, för att uppnå en god stadsmiljö, trygghet och tillgänglighet samt helhetskänslan av att binda ihop stadsdelarna.

Etapp 1

(Se skiss på nästa sida.)
Som konsekvens av järnvägens breddning stängs Myntvägen mellan Dalstigen/Kungsvägen och väg 70. Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås anläggas vid nuvarande Myntvägens läge, som del av den tidigare nämnda kopplingen mellan Salutorget och Säterdalen. Stråkets lutning är 3,5 grader och uppfyller full tillgänglighet. En gång- och cykeltunnel under järnvägen ersätter den plankorsning som stängs till följd av järnvägsprojektet. Tunneln och stråkets norra del placeras enligt planförslagets målbild, med rak axel från Säterdalens nya entrétorg mot Salutorgets centrala öppna yta.

Som en temporär lösning föreslår planprogrammet att i den första etappen bibehålla den befintliga gångtunneln under väg 70. Enligt kommunens förslag ansluter den nya tunneln under järnvägen till den befintliga gångtunneln under vägen via en trappa och en hiss. Eftersom den befintliga tunnel under väg 70 ligger högre och längre mot sydost än önskat läge, måste en anslutning göras mellan tunnlarna som inte skapar ett gent, rakt och plant stråk under väg och

järnväg. Det är oklart om hiss mellan tunnlarna ingår i Trafikverkets pågående planering av mötesspår för Dalabanan.

Kommunen föreslår att gång- och cykeltunneln under väg 70 i etapp 1 tillgängliggörs från Järnvägsgatan/Salutorget med en hiss. En tillfällig gångpassage från Järnvägsgatan till den tillfälliga hissen föreslås i etapp 1. Det är oklart om hiss ingår i Trafikverkets pågående planering av mötesspår för Dalabanan.

Myntvägens stängning påverkar den befintliga korsningen mellan Myntvägen och gång- och cykelvägen mot järnvägsstationen. Den nya delen av detta stråk som kopplar på gång- och cykelstråket mellan Säterdalen och tunneln är del av etapp 1 för att möjliggöra rörelse till tågstationen och kringliggande bostäder och verksamheter.

Observera att illustrationerna inte är slutliga skisser utan kan komma att förändras under den fortsatta planeringsprocessen. Skisserna exemplifierar kommunens principiella ställningstagande om hur passage av väg och järnväg bör lösas.

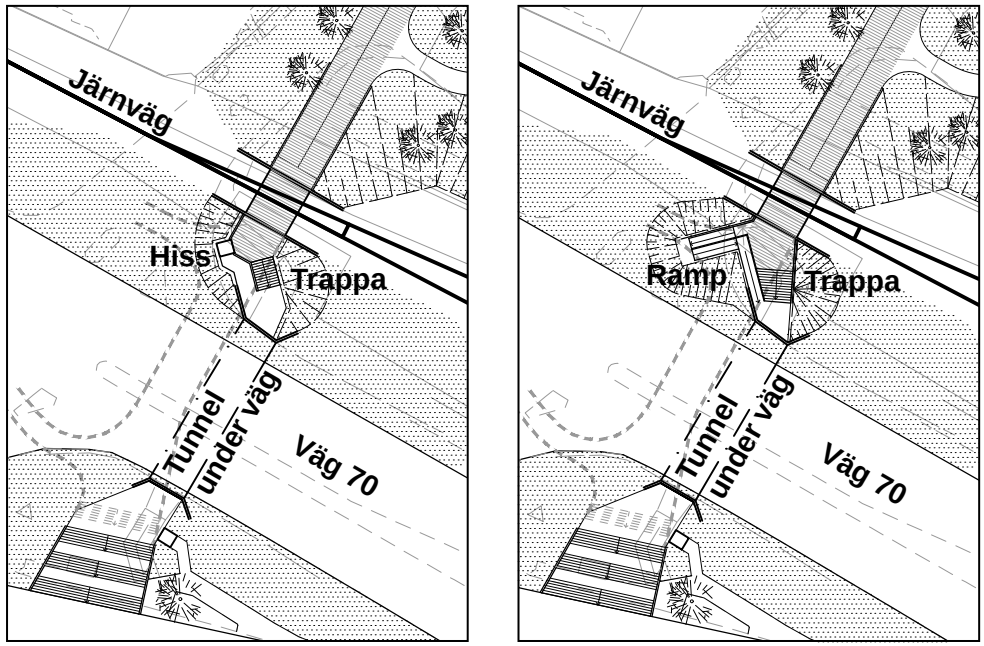


Illustration av tänkbara alternativa utformningar (etapp 1) av förbindelsen mellan befintlig gångtunnel under väg 70 och ny tunnel under järnvägen, med olika hiss- och ramplösningar.

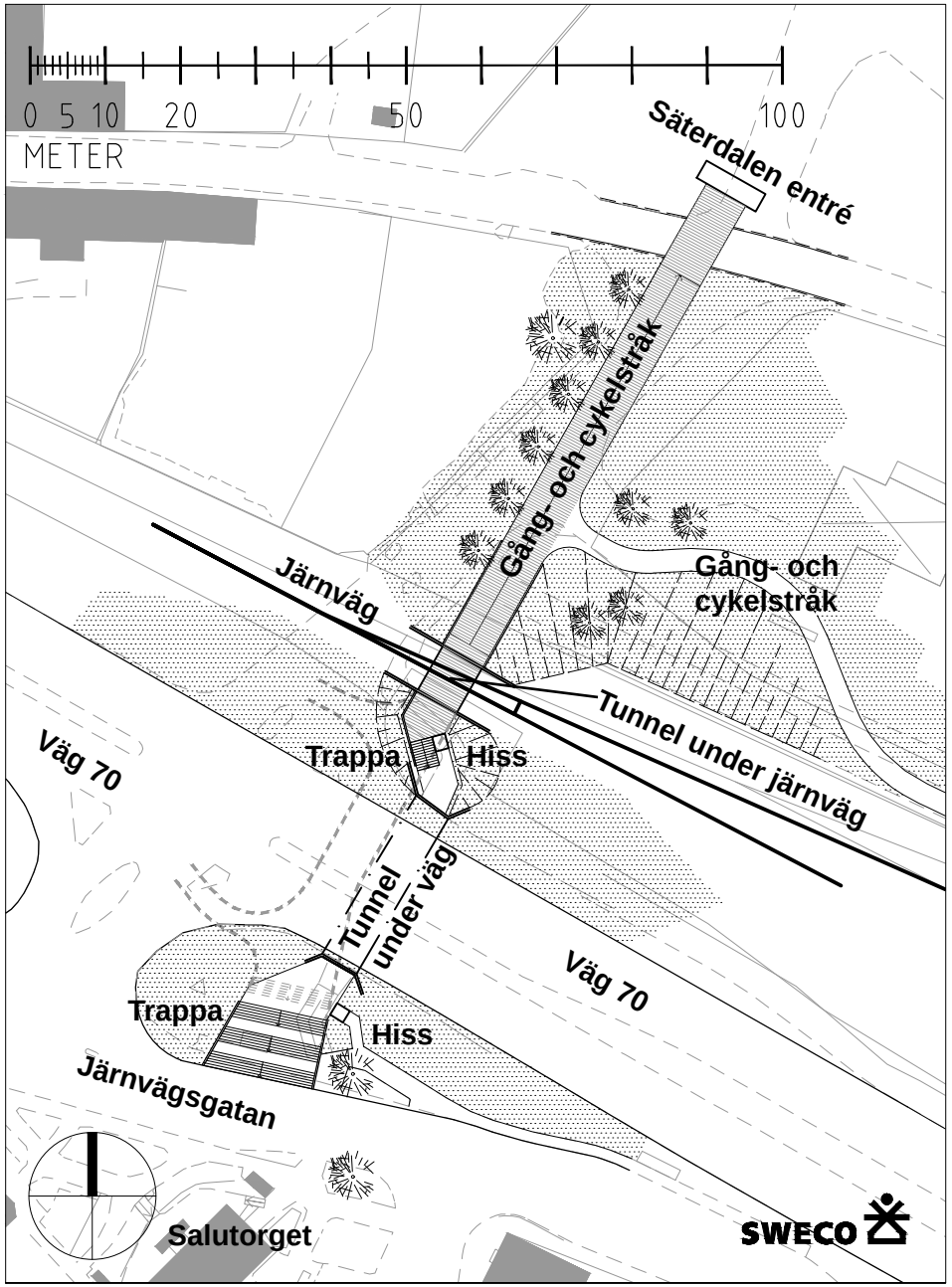


Illustration av tänkbar utformning (Etapp 1 - "Fokusområde Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum") av gång- och cykelförbindelsen mellan norra och södra sidan av järnvägen.

Etapp 2

(Se skiss på nästa sida.)
I etapp 2 slutförs länken mellan Säterdalen och Salutorget med ett nytt tunnelläge för gång och cykel under väg 70 som skapar ett gent och rakt stråk utan höjdskillnad mellan de två tunnlarna. Stråkets form är brett och öppet för att skapa en ljus och attraktiv miljö för människan med robusta material som är tåliga över tid. En bred trappa öppnar upp sig från tunneln mot Salutorget och Järnvägsgatan med en gestaltning som gör att hela stråket upplevs som del av stadens öppna rum och inte enbart som tunnelpassage under väg/järnväg. Stråkets nya utformning och dragning binder samman de två sidorna av staden och minskar väg 70:s och järnvägens barriärseffekter.

För alla människor, rullstolsburna, cyklister, rullskidåkare, barnvagnar med fler som inte använder trappan skapas en gång- och cykelramp med 5 graders lutning som är tillgänglig för många. För de som inte klarar denna lutning finns hiss. Rampen kopplas till Järnvägsgatan och Salutorget samt till nordöst där nya busshållplatslägen mellan väg 70 och Torggatan föreslås.

I dagens läge angör all busstrafik hållplatser längs Järnvägsgatan vid Salutorget där förslag finns på ny gestaltning och omdisposition. Nya hållplatslägen för långdistans/regionbussar får nya lägen längs med väg 70, på egna bussavfarter på var sin sida vägen. För norrgående bussar nås dessa genom en ramp från gång- och cykeltunneln mellan väg 70 och järnvägen. Södergående hållplatslägen finns på södra sidan av väg 70 och kopplas till rampen mellan Torggatan och väg 70.

Planen föreslår att väg 70 smalnas av vid Säters mest centrala del och där den trafikljusreglerade korsningen mellan väg 70 och Östra Långgatan stängs och flyttas till Gränsgatan. Utformningen av den nya korsningen bör studeras vidare men planförslaget har anpassats för att en ljusreglerad trevägskorsning alternativt en cirkulationsplats får plats. Gränsgatan är en bredare väg än Östra långgatan och kopplar till stadens olika områden på ett tydligare sätt för bil-trafikanter. Genom att flytta korsningen frigörs också plats för att möjliggöra den gång- och cykelramp som beskrivits tidigare som behövs för att tillgängliggöra gång- och cykeltunneln under väg 70 och järnvägen på ett tryggt och enkelt sätt.

Genom att tillskapa en ny korsning vid väg 70 och Gränsgatan kan det skapas ett lugnare läge vid Salutorget och en reducerad mängd trafik på Järnvägsgatan-Torggatan. Skissen visat ett förslag där Järnvägsgatan sydöst ifrån stängs för biltrafik vid korsningen Gränsgatan och nya parkeringar tillskapas. Passage för gång och cykel över Gränsgatan är likt befintlig situation.

Behov av utredningar inför etapp 2
Eventuell förändring av trafikföringen och utformningen av gaturummet kring Salutorget och längs Torggatan-Järnvägsgatan behöver utredas vidare innan slutlig beslut tas om hur detta ska göras i detalj. En trafikutredning och parkeringsutredning kommer att tas fram för att studera konsekvenserna av planförslaget och eventuellt behov av åtgärder på de kommunala gatorna.

Flytten av anslutningen Salutorget-väg 70 från Östra Långgatan till Gränsgatan behöver först utredas vidare i en trafikutredning och vägplan.

I skissen har korsningen väg 70/Gränsgatan illustrerats som en cirkulationsplats. Detta beror på att planprogrammet vill pröva om en sådan lösning får plats eftersom en cirkulationsplats är den mest ytkrävande korsningslösningen. Den illustrerade korsningslösningen är inte beslutad utan måste utredas vidare inom ramen för en trafikutredning och vägplan, vilket kan leda till att det i slutändan blir en annan korsningutformning.

Observera att illustrationen inte är en slutlig skiss utan kan komma att förändras under den fortsatta planeringsprocessen. Skisserna exemplifierar kommunens principiella ställningstagande om hur passage av väg och järnväg bör lösas.

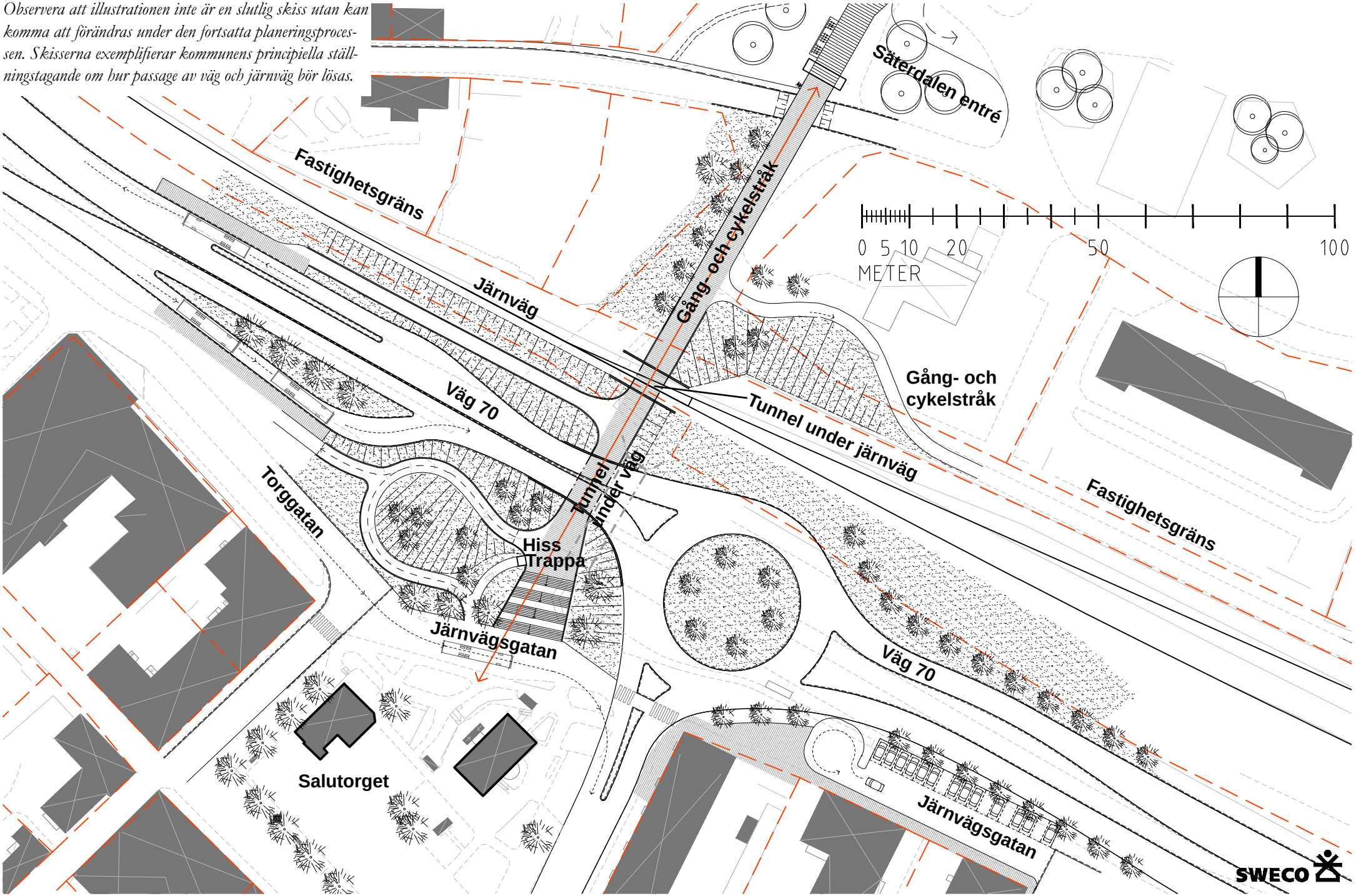


Illustration av tänkbar utformning (Etapp 2 - "Fokusområde Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum") av gång- och cykelförbindelsen mellan norra och södra sidan av järnvägen.

Fokusområde Järnvägsstationen

Alla förändringar kring järnvägsstationen ingår i planförslagets första genomförandesteg (etapp 1).

(Se skiss på nästa sida.)
Utbyggnaden av järnvägen i centrala Säter ger nya förutsättningar för området kring Säters stationshus. De förlängda spåren ger behov av ny och förlängd plattform för persontåg. Efter ombyggnad kommer totalt 3 spår att finnas i anslutning till järnvägsstationen varav 1 genomgångsspår, 1 mötesspår samt 1 stickspår. För att säkert ta sig till plattformen byggs en gångtunnel under spåren med trappa och hiss mellan nivåerna.

I planprogrammet föreslår kommunen en ny entréplats väster om stationshuset med trappor i två olika riktningar samt hiss. Från gångtunneln leder en trappa mot det befintliga gång- och cykelstråket längs järnvägen mot centrum och till det föreslagna stråket under riksvägen och järnvägen som leder till Salutorget. Den andra trappan från gångtunneln under spåren riktar sig mot Stationsgatan där angöring finns för bil och busshållplats för linjetrafik och ersättningsbussar. Trapporna utformas så att de upplevs öppna för att nedgången till gångtunneln ska kännas bred, tillgänglig och trygg samt följa samma formspråk som trapporna vid Salutorget. Trapporna kompletteras med hissar för funktionsnedsatta och resenärer med tungt bagage eller barnvagn. Det är oklart om alla hissar vid stationsbyggnaden ingår i Trafikverkets pågående planering.

Förslaget visar anläggningar för cykelparkering, bilparkering och plats för hämtning och lämning. Med en attraktiv gestaltning ska stationsområdet skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande.

Gång- och cykelstråket från centrum, förbi järnvägsstationen, föreslås fortsätta mot Industrigatan för att skapa tydlighet, orienterbarhet och närhet till Säters södra bostadsområden. Fortsättningen ligger utanför detta planprogram men är en rekommendation för vidare arbete.

Observera att illustrationen inte är en slutlig skiss utan kan komma att förändras under den fortsatta planeringsprocessen. Skisserna exemplifierar kommunens principiella ställningstagande om hur området kring järnvägen bör förändras.

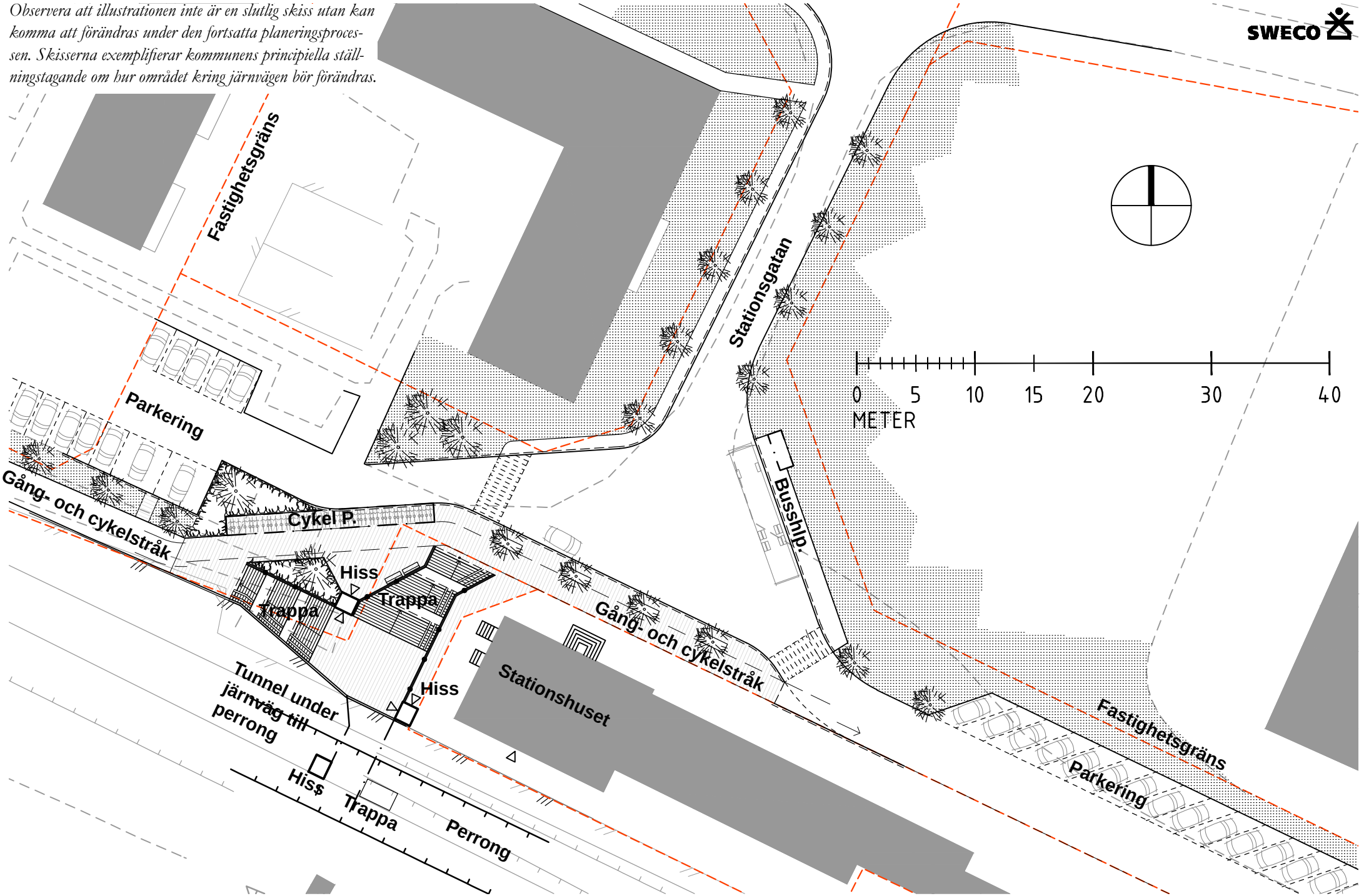


Illustration av tänkbar utformning (Etapp 1 - "Fokusområde järnvägsstationen") av området kring järnvägsstationen.

KONSEKVENSER

Scenarier som konsekvensbedöms

Konsekvenserna beskrivs för följande alternativ/scenarier:

- Planförslaget, som där det är relevant beskrivs uppdelat på etapp 1 respektive etapp 2
- Nollalternativ
- Pågående markanvändning

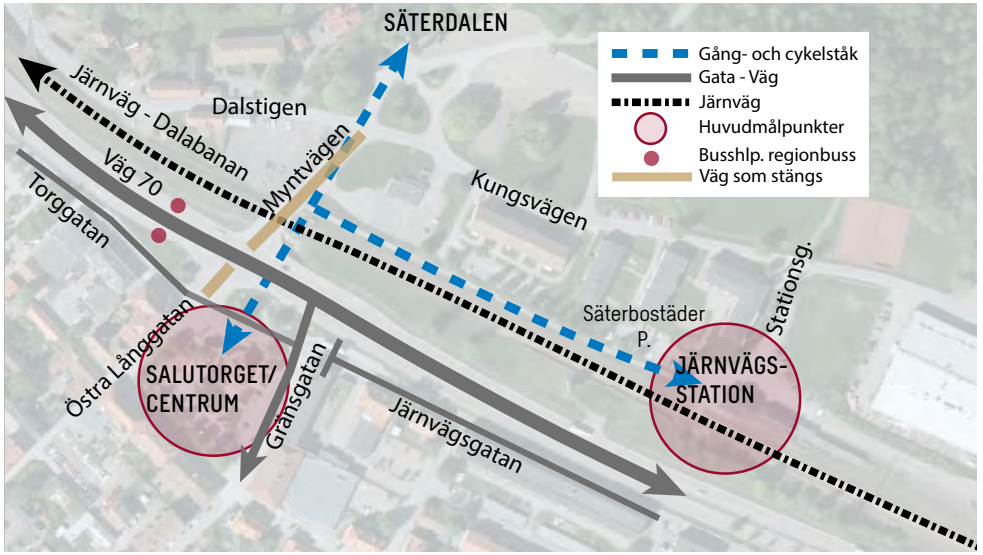
De delar av Trafikverkets parallella järnvägsprojekt (”Kapacitet- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan”) som inte är beroende av en ny detaljplan förutsätts genomföras oavsett scenario nedan. Detta innebär sådana åtgärder som kan genomföras inom de delar av Trafikverkets fastighet som är detaljplanelagd för järnvägsändamål (T_1) och som inte kräver åtgärder inom angränsande fastigheter.

Planförslaget

Etapp 1

Infrastruktur och markanvändning när första genomförandesteget av planförslaget är genomfört:

- Befintligt läge för gångtunnel under korsningen vid centrum under väg 70 behålls. Ny gång- och cykeltunnel anläggs under järnvägen. Gående och cyklande kan nyttja tillgänglighetsanpassad gång- och cykelväg för att ta sig upp från gång- och cykeltunneln norr om järnvägen. För att ta sig upp från gångtunneln söder om väg 70 förespråkar kommunen att utöver en trappa som ansluter den nya tunneln under järnvägen till den befintliga gångtunneln under vägen, måste även en hiss anläggas i detta läge. Eftersom den befintliga tunneln under väg 70 ligger högre och längre mot sydost än önskat läge, måste en anslutning göras mellan tunnlarna som inte skapar ett gent, rakt och plant stråk under väg och järnväg. Kommunen förespråkar också att en ny hiss måste anläggas vid södra delen av befintlig gångtunnel under väg 70 (mot Salutorget). I Trafikverkets ursprungliga planer finns ovanstående hissar ej medtagna.
- Under förutsättning att tunnel anordnas för gång- och cykeltrafik under järnvägen kan plankorsning där Myntvägen korsar järnvägen stängas i enlighet med gällande detaljplan.
- Anslutning från Säters centrum till väg 70 i befintligt läge från Östra Långgatan.
- Ny gångtunnel under järnvägen anläggs från järnvägsplattformen till den norra sidan av järnvägen vid järnvägsstationen med hiss till plattform och anslutning till befintlig gång- och cykelväg. Kommunen förutsätter att även hissanslutning anordnas mot stationsbyggnad/Stationsgatan.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är öppen för trafik.



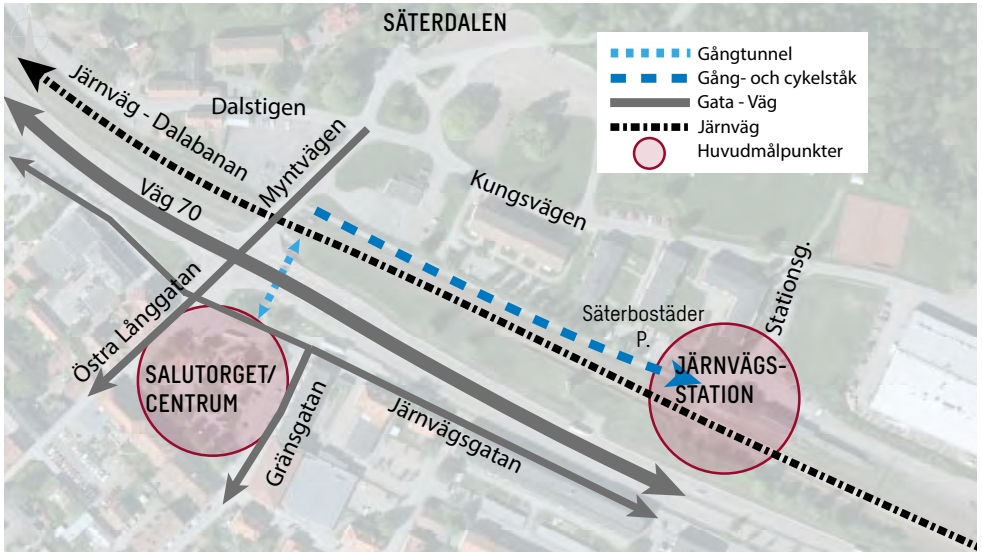
Översiktsbild Planförslaget

- Boendeparkeringar på kommunal mark i anslutning till järnvägsstationen har omvandlats till besöksparkeringar för järnvägsstationen.

Etapp 2

Infrastruktur och markanvändning när planförslaget är helt genomfört och innebär följande förändringar utöver åtgärder enligt etapp 1:

- Gång- och cykeltunnel i nytt läge under korsningen vid centrum under korsningen med både väg 70 och järnvägen. Gång- och cykeltrafik kan nyttja både trappor och tillgänglighetsanpassad gång- och cykelväg för att ta sig upp från gång- och cykeltunneln både norr om järnvägen och söder om väg 70.
- Väg 70 smalnas av förbi korsningen vid centrum. Anslutning från Säters centrum till väg 70 i nytt läge från Gränsgatan.
- Busshållplatser för regionala bussar finns i anslutning till väg 70.



Översiktsbild Pågående markanvändning (nuläge)

Nollalternativ

Infrastruktur och markanvändning enligt gällande detaljplaner om detaljplanerna är genomförda fullt ut:

- Plankorsning där Myntvägen korsar järnvägen är stängd.
- Gång- och cykeltunnel under korsningen vid centrum finns under både järnväg och väg men i ett östligare läge jämfört med pågående markanvändning, i linje mellan f.d. bensinstationen och Gränsgatan.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är inte öppen för trafik utan används som allmän plats för skydd mot störningar (SKYDD).
- Lokalgata med vändplan är anlagd väster om stationshuset på Trafikverkets fastighet.

Pågående markanvändning

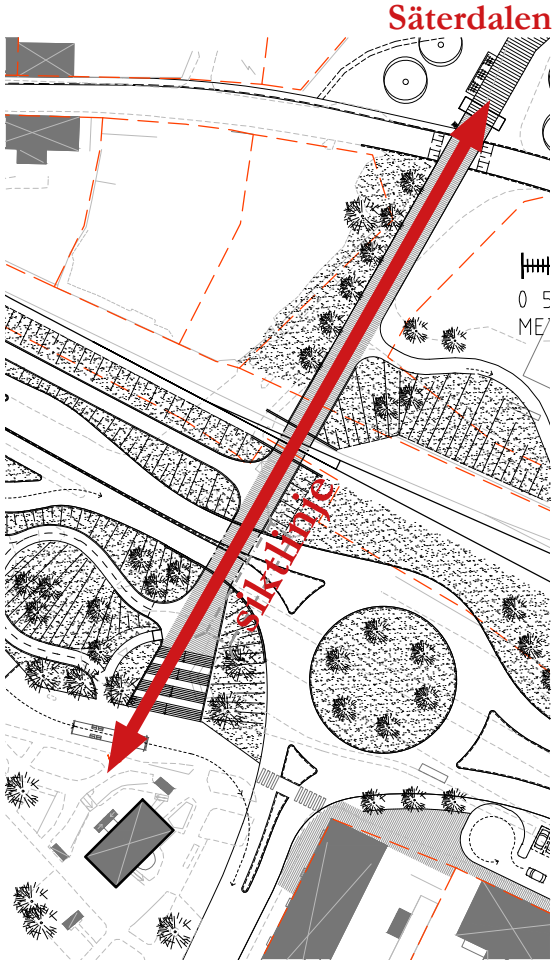
Infrastruktur och markanvändning enligt pågående markanvändning, som det ser ut idag.

- Befintligt läge för gångtunnel under korsningen vid centrum under väg 70. Ingen tunnel under järnvägen. Passage av järnväg sker via befintlig plankorsning vid Myntvägen.
- Stationsgatan från järnvägsstationen och norrut till Kungsvägen är öppen för trafik.
- Ingen planskild järnvägskorsning vid stationshuset.

Stadsbild, kulturmiljö och områdets gestaltning

Planförslaget

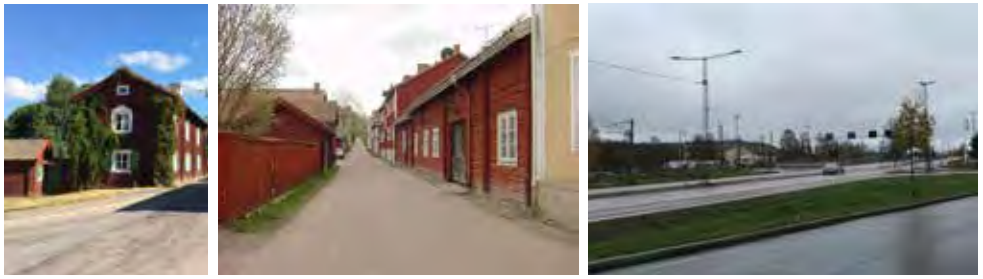
- Staden knyts samman på ett bättre sätt - stadsdelen norr om väg 70/järnvägen knyts samman med centrum söder om väg 70/järnvägen. En siktlinje skapas mellan Säterdalen och centrum.
- Oskyddade trafikanter ges bättre möjligheter att orientera sig enkelt och trafiksäkert mellan centrum och järnvägsstationen respektive centrum och Säterdalen
- Bättre förutsättningar skapas för att väg 70 och järnvägen kan gestaltas på ett sätt som visar upp Säters centrum, trästaden, på ett bättre sätt.
- Kontrasten mellan den småskaliga trästaden och den mycket storskaliga infrastrukturapparaten väg 70/järnvägen minskas. På så vis anpassar sig väg 70 och järnvägen till den urbana miljön och de oskyddade trafikanternas perspektiv.
- Byggrätten norr om järnvägen (med nya byggnader och/eller allmän plats med genomtänkt utformning) kan bidra positivt till stadsmiljön genom att den fyller det ”tomrum” som finns norr om järnvägen (i form av t.ex. grusytor och den f.d. bensinstationen). Byggrätten bidrar till att ”göra klart” denna del av staden i större utsträckning och stärker sambandet mellan centrum och Säterdalen.
- Bättre åtkomst skapas mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger bättre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- En ny entréplats skapas väster och norr om stationshuset med trappor och angöring som binder samman gångtunneln med ovanliggande stationsplan. Detta bidrar till att skapa en mer stadsmässig miljö kring stationen. Gatumiljön ges en tydligare gestaltning och området ger förutsättningar för ett mer hållbart resande.



Siktlinje mellan Säterdalens entré och Salutorget i centrum

Säterdalen och turistbyrån på Salutorget

Konstraster i centrala Säter - småskalig trähusbebyggelse och storskalig trafikapparat



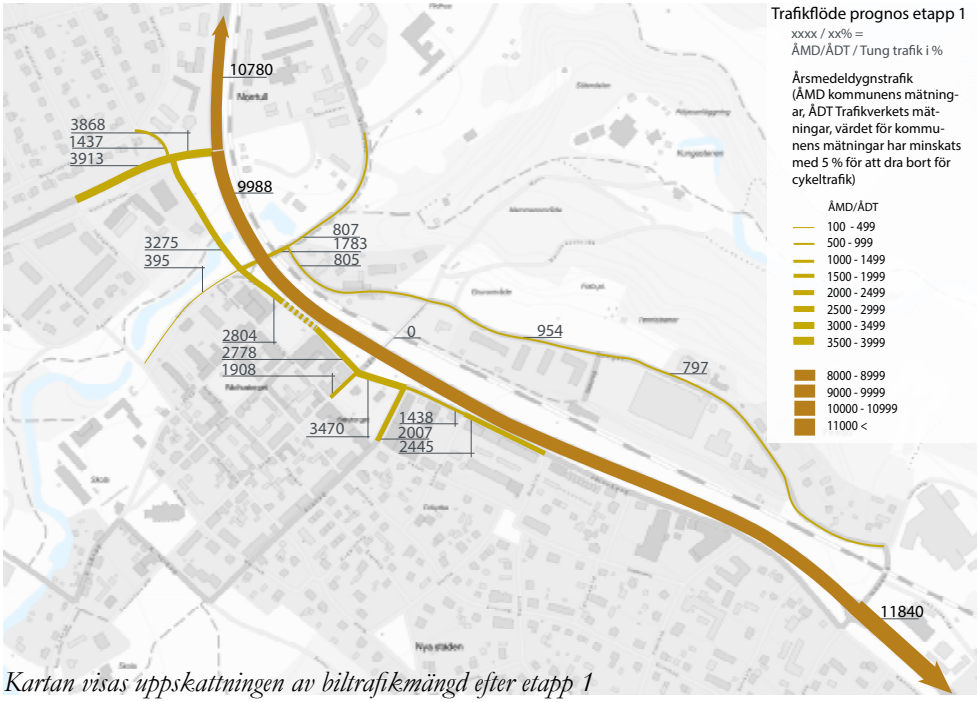
Gator och vägar beröra av planprogrammet

Nollalternativ

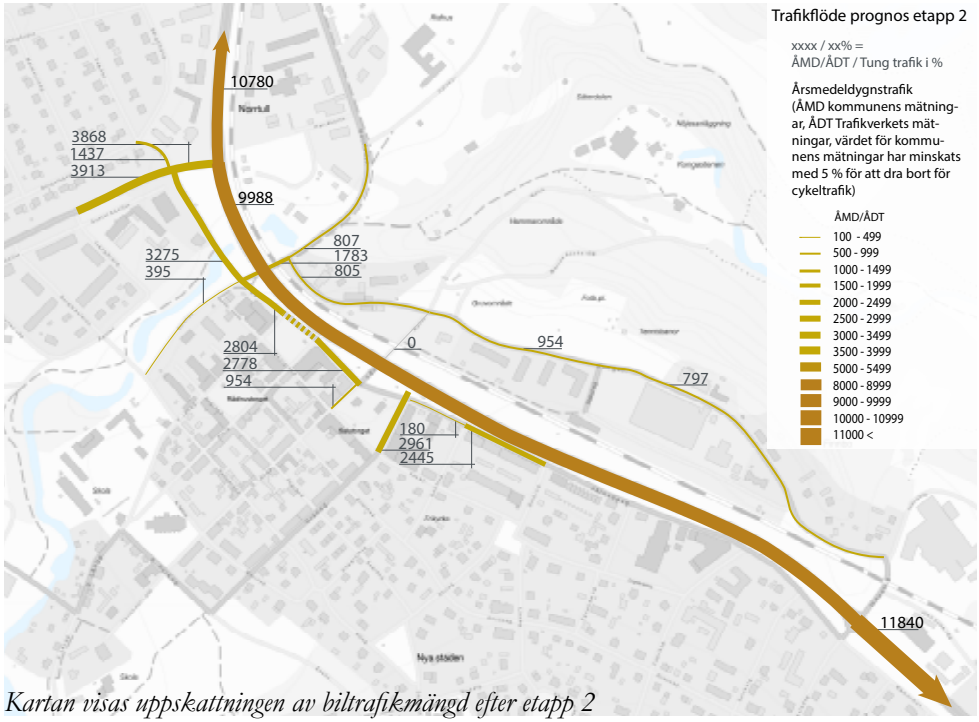
- Oskyddade trafikanter har något svårare att orientera sig mellan centrum och järnvägsstationen respektive centrum och Säterdalen då stadens struktur inte ger förutsättningar för tydliga siktlinjer över järnvägen och väg 70.
- Ytorna kring Myntvägen norr om järnvägen används i låg grad och utgör ett ”tomrum” i stadsmiljön.
- Kontrasten mellan den småskaliga trästaden och den mycket storskaliga infrastrukturapparaten väg 70/järnvägen bibehålls.
- Något sämre åtkomst mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger sämre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- Vid stationshuset stängs Stationsgatans anslutning till Kungsvägen och en vändplan anläggs väster om stationshuset.

Pågående markanvändning

- Oskyddade trafikanter har något svårare att orientera sig mellan centrum och järnvägsstationen respektive centrum och Säterdalen då stadens struktur inte ger förutsättningar för tydliga siktlinjer över järnvägen och väg 70.
- Ytorna kring Myntvägen norr om järnvägen används i låg grad och utgör ett ”tomrum” i stadsmiljön.
- Kontrasten mellan den småskaliga trästaden och den mycket storskaliga infrastrukturapparaten väg 70/järnvägen bibehålls.
- Något sämre åtkomst mellan riksintressena i centrum (kulturmiljö) och i Säterdalen (friluftsliv och naturvård) när stadsmiljön ger sämre förutsättningar för besökare till riksintressena att orientera sig mellan centrum och Säterdalen.
- Kring stationshuset finns en otydlighet vad gäller trafikytor för gående, cyklade respektive biltrafik.



Kartan visas uppskattningen av biltrafikmängd efter etapp 1



Kartan visas uppskattningen av biltrafikmängd efter etapp 2

Trafik och gator

Planförslaget

När plankorsningen Myntvägen/järnvägen stängs i etapp 1 bedöms följande omfördelning av biltrafik ske (se illustration till vänster):

- trafikflödet för biltrafik ökar på Kungsvägen mellan Myntvägen och anslutningen med väg 70 vid Industrigatan. Ett ökat trafikflöde spiller även över på Järnvägsgatan.
- trafikflödet för biltrafik ökar på Dalstigen mellan Myntvägen och korsningen Norrtullsvägen/Torggatan/Strandvägen. Ett ökat trafikflöde spiller även över på Torggatan, Strandvägen samt korsningarna Smedjebacksvägen/väg 70 och Smedjebacksvägen/Torggatan.
- trafikflödet för biltrafik minskar något på väg 70 mellan korsningen väg 70/Industrigatan och korsningen väg 70 Smedjebacksvägen.

När väg 70 smalnas av och anslutningen mellan centrum och väg 70 flyttas från Östra Långgatan till Gränsgatan i etapp 2 bedöms följande omfördelning av biltrafik ske (se illustration till vänster):

- trafikflödet för biltrafik ökar på Gränsgatan och minskar på Östra Långgatan i de kvarter som ligger närmast väg 70 och Salutorget. Detta beror på den ändrade anslutningen från väg 70 som medför att Gränsgatan naturligt blir ett nytt huvudstråk som fler bilar kommer att passera. Det är dock mer osäkert hur trafikflödena fördelar sig på Gränsgatan längre ifrån Salutorget.
- trafikflödet för biltrafik på Järnvägsgatan vid Salutorget beror bland annat på hur fordonsströmmarna till Östra Långgatan längs Salutorgets västra sida kommer att ledas. Fördjupade trafikstudier erfordras för att bedöma lämplig framtida trafikföring i den centrala delen av Säters innerstad.

- trafikflödet för biltrafik minskar på Järnvägsgatan på sträckan mellan Gränsgatan och Badstugatan. Detta beror på att Järnvägsgatans anslutning mot Gränsgatan stängs för genomgående trafik - endast trafik till kvarterets fastigheter tillåts. Den genomgående trafiken fördelas istället mellan att färdas via väg 70 eller på gator söder om Järnvägsgatan.

Punkter för biltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet kan behövas studeras närmare i både etapp 1 och 2:

- korsningen Strandvägen/Torggatan/Norrtullsvägen. Trafiken bedöms öka vad gäller vänstersvängande fordon på Torggatan in på Norrtullsvägen.
- korsningen Dalstigen/Norrtullsvägen. Viss ökning av trafiken på Dalstigen till och från Säterdalen samt med boende i närområdet.
- korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen Smedjebacksvägen/Torggatan. Korsningarna är redan idag problematiska trafiksäkerhetsmässigt vilket blir märkbart i än högre utsträckning vid ett genomförande av planförslaget. Behov finns av översyn av korsningarnas utformning.
- korsningen mellan ny cykelväg centrum-Säterdalen (fd Myntvägen) och Kungsvägen. Cykelpassagen över Kungsvägen behöver utformas på ett trafiksäkert sätt. Samtidigt behöver även Kungsvägen i anslutning till passagen utformas för att biltrafikens hastighet ska anpassas till den nya cykelpassagen.
- korsningen Industrivägen/väg 70. Troligtvis uppstår inga problem för biltrafiken kopplat till varken framkomlighet eller trafiksäkerhet då cirkulationsplatsen har en relativt god kapacitet för att klara ett ökat trafikflöde. Cirkulationsplatser är i sig också en mer trafiksäker korsningslösning, vilket troligtvis gör att inga trafiksäkerhetsmässiga problem uppstår.

Punkter för biltrafik där framkomlighet och trafiksäkerhet kan behövas studeras närmare som gäller endast etapp 2:

- Gränsgatan, som får en ökad trafikbelastning, kan behöva ses över för att förbättra gatan utifrån dess nya funktion som huvudstråk i centrum. Kapaciteten och utformningen behöver studeras vidare.
- Järnvägsgatan förbi Salutorget kan få en ökad trafikbelastning, lite beroende på hur gatan i framtiden utformas. Det är viktigt att utformningen möjliggör för en tillgänglig och trafiksäker passage för oskyddade trafikanter mellan gång- och cykeltunneln och Salutorget.

Ett genomförande av planförslaget bidrar till:

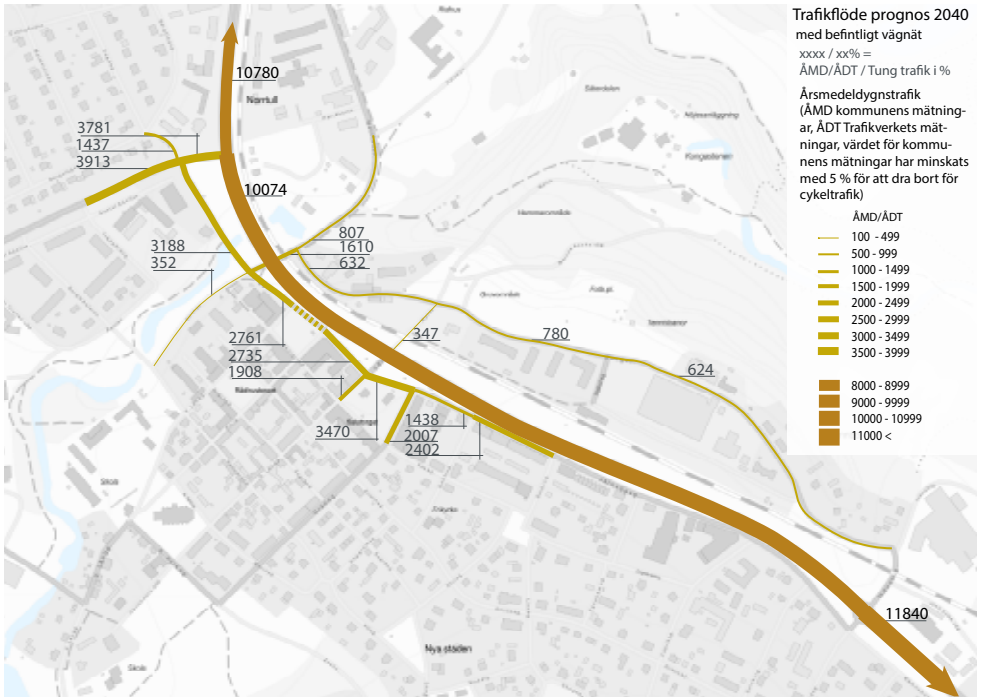
- att öka gång- och cykeltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen till följd av förbättringar vad gäller t.ex. tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Om hissar anläggs i etapp 1, i enlighet med kommunens förslag, bedöms en liten förbättring ske främst för personer med barnvagn och personer med funktionsnedsättning och till del för cyklister. Om inte hissar anläggs blir det en påtaglig försämring för dessa grupper.
- att underlätta resande med kollektivtrafik inom regionen och mellan regioner, genom nya busshållplatser för regional busstrafik vid väg 70 (endast i etapp 2) och förbättrad åtkomst till järnvägsstationen och dess perronger.
- att underlätta byten mellan olika färdmedel genom att bättre kopplingar skapas mellan järnvägsstationen, busshållplatser för regional
- busstrafik, busshållplatser för lokal busstrafik samt (potentiellt) pendlarparkeringar (etapp 2). Det positiva bidraget är litet i planförslagets etapp 1, som inte kan samordnas med nya busshållplatser för regional busstrafik.
- något försämrad tillgänglighet för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som oskyddade trafikanter.

Nollalternativ

I nollalternativet stängs, i likhet med planförslagets etapp 1, plankorsningen Myntvägen/järnvägen. Omfördelning av biltrafiken bedöms därför bli liknande som i planförslagets etapp 1 (se illustration Trafikflöde prognos etapp 1). Även konsekvenserna i form av kritiska punkter bedöms i stort sett bli desamma som för planförslagets etapp 1.

Nollalternativet (dvs. ett genomförande av gällande detaljplaner) bidrar till:

- att öka gång- och cykeltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen till följd av förbättringar vad gäller t.ex. tillgänglighet, trafiksäkerhet och trygghet. Det positiva bidraget är större för sträckan centrum-järvägsstationen än sträckan centrum-Säterdalen.



Kartan visas den generella ökning av biltrafik fram till år 2040 på befintligt vägnät.

- att resande med kollektivtrafik inom regionen och mellan regioner hämmas, eftersom nya busshållplatser för regional busstrafik vid väg 70 inte kan byggas, att åtkomsten till järnvägsstationens perronger inte förbättras samt att kapaciteten på Dalabanan inte kan höjas genom Säters tätort.
- att byten mellan olika färdmedel i centrala Säter är bristfälliga och ineffektiva då kopplingarna mellan järnvägstationen, busshållplatser för regional busstrafik, busshållplatser för lokal busstrafik och pendlarparkeringar inte är fullt utvecklade.
- något försämrad tillgänglighet för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som oskyddade trafikanter.

Pågående markanvändning

Scenario ”Pågående markanvändning” innebär att infrastruktur och markanvändning är oförändrat mot idag. Därför sker ingen omfördelning av biltrafik mellan olika gator.

Punkter där viss problematik föreligger vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet för biltrafik:

- korsningen Strandvägen/Torggata/Norrtullsvägen där korsningsytan är relativt stor och likaså radierna mot anslutande gator. Hastigheterna i korsningen är därför periodvis höga vilket leder till att det kan vara svårt att bedöma när utfart säkert kan ske. Punkterna där GC-vägen korsar Torggatan och Strandvägen har bristfällig utformning vilket bidrar till osäkerhet och de höga hastigheterna.
- korsningen Dalstigen/Norrtullsvägen har vissa brister i siktförhållandena, framförallt mot GC-vägen som korsar Dalstigen. En bättre utformning av GC-passagen skulle förbättra trafiksituationen. Dalstigen lutar kraftigt mot korsningen med Norrtullsvägen vilket framförallt vintertid innebär ökad risk för olyckor.
- korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen Smedjebacks-

vägen/Torggatan. Korsningarna är redan idag problematiska trafiksäkerhetsmässigt vilket blir märkbart i än högre utsträckning år 2040 då trafikflödet ökat något jämfört idag. Det upplevs vid vissa tider vara svårt att komma ut på väg 70 i nordlig riktning från Smedjebacksvägen. Behov finns av översyn av korsningarnas utformning.

- korsningen mellan Myntvägen/järnvägen och Myntvägen/väg 70. Närheten mellan korsningarna skapar problematik vid bomfällning på järnvägen för biltrafik som svänger av från väg 70 och norrut in på Myntvägen mot järnvägen då köbildning kan växa ut på väg 70. Biltrafik på väg söderut på Myntvägen mot väg 70 kan vid köbildning riskera att fastna på spåren mellan trafiksignalen för järnvägen och trafiksignalen för väg 70.

”Pågående markanvändning” innebär att:

- gångtunneln i korsningen Östra Långgatan-Myntvägen är otillgänglig och upplevs otrygg. Som följd tar fotgängare och cyklister olämpliga genvägar över väg 70 istället för att använda gångtunneln, med risk för allvarliga olyckor. Korsningen saknar övergångsställen eller annan ordnad passage i plan. Tunneln går endast att nå via trappor i vardera änden, vilket medför att den är helt otillgänglig för personer med funktionsnedsättning.
- kopplingen till Salutorget kommer att vara fortsatt svag och blir därmed en begränsning för kommunen att utvecklas och en begränsning för utvecklat resande med kollektivtrafiken. Resande med kollektivtrafik inom regionen och mellan regioner hämmas, eftersom nya busshållplatser för regional busstrafik vid väg 70 inte kan byggas, att åtkomsten till järnvägsstationen och dess perronger inte förbättras samt att kapaciteten på Dalabanan inte kan höjas genom Säters tätort.
- byten mellan olika färdmedel i centrala Säter är bristfälliga och ineffektiva då kopplingarna mellan järnvägstationen, busshållplatser för regional busstrafik, busshållplatser för lokal busstrafik och pendlarparkeringar inte är fullt utvecklade.
- Järnvägstrafiken bedöms enligt prognosen (Källa: AKJ, Anläggningsspecifika krav järnväg avseende Säter Samtidig infart) öka med cirka 65 procent fram till år 2030. Detta skulle innebära ett ökat antal bomfällningar som i sin tur ger fler stopp för biltrafik vid plankorsningen väg 70/Myntvägen-Östra Långgatan och en oförutsägbar förbindelse för oskyddade trafikanter mellan centrum och järnvägsstationen då förbindelsen periodvis är stängd vid passerande tåg. På så vis försämras tillgängligheten något för biltrafiken på sträckorna centrum-järnvägsstationen och centrum-Säterdalen. Biltrafiken är dock inte lika känslig för mindre omvägar som de oskyddade trafikanter som ska passera järnvägen.
- Järnvägsstationens plattform är för smal och för låg och miljön uppfattas som ”avvisande”. Gångpassage till plattformen sker i plan med järnvägen.

Trafiksäkerhet

Planförslaget

- Gång- och cykeltrafik färdas planskilt under väg och järnväg från centrum på väg mot järnvägsstationen och Säterdalen, vilket innebär en trafiksäkrare lösning än ”Pågående markanvändning”.
- Vid stationshuset sker passagen av järnvägen planskilt, vilket innebär väsentlig ökning av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt skapas en tydlighet vad gäller gång- och cykelstråk, möjlighet till lämplig busshållplats och bilangöring.
- Utanför planområdet men som en direkt konsekvens av planförslaget blir korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 mer problematisk för trafikanter som ska svänga ut på väg 70, särskilt vid vänstersväng i riktning norrut. Korsningens stora trafikrum uppmuntrar till höga hastigheter för trafiken som färdas på väg 70, vilket försvårar för anslutande trafik att åka ut på väg 70 på ett trafiksäkert sätt.

Nollalternativ

- Gång- och cykeltrafik färdas planskilt under väg och järnväg från centrum på väg mot järnvägsstationen och Säterdalen, vilket innebär en trafiksäkrare lösning än ”Pågående markanvändning”.
- Korsningen Smedjebacksvägen/väg 70, samma som i ”Planförslaget”.
- Vid stationshuset stängs Stationsgatan för genomfart till Kungsvägen och en vändplan anläggs väster om stationshuset. Inga större förändring vad gäller trafiksäkerhet.

Pågående markanvändning

- Fotgängare färdas planskilt under väg 70, men passerar järnvägen i plan via bomanläggningen.
- Korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 är problematisk, svårighet att komma ut på väg 70 i nordlig riktning från Smedjebacksvägen.
- Kring stationshuset finns en otydlighet vad gäller trafikytor för gående, cyklade respektive biltrafik vilket bidrar till ökad risk för olycksincidenter.

Trygghet och attraktivitet

Planförslaget

- Förslaget innebär förbättring trygghetsmässigt av gång- och cykelvägen längs med norra sidan av järnvägen mellan järnvägsstationen och korsningen Myntvägen/järnvägen genom genomtänkt utformning och ny bebyggelse i anslutning till gång- och cykeltunnelns norra entré mot Säterdalen.
- Planförslagets gång- och cykeltunnlar under järnvägen och väg 70 vid korsningen vid centrum bidrar till en tryggare och mer attraktiv stadsmiljö och passage av väg 70 och järnvägen. Planförslagets tunnel under väg 70 är, i och med avsmalningen av väg 70, kortare än i ”Nollalternativ” och planförslagets etapp 1. Föreslagen tunnelstruktur är bredare, öppnare och kilas och sluttas ner, vilket bidrar till mer ljus och bättre överblickbarhet. Den ytterligare utgången/rampen mellan vägen och järnvägen till hållplatslägen vid väg 70 ökar också säkerheten i form av flera flyktvägar.
- Etapp 1 innebär förutom den längre befintliga trånga gångtunneln under väg 70 även en riktningsförändring mellan tunnlarna som skapar en sämre överblickbarhet. Även den södra entrén av tunneln som vetter mot centrum innebär en riktningsförändring uppför trapporna.
- Etapp 1 innebär även att personer med funktionsnedsättning, barnvagn och cykel hänvisas till hiss för att ta sig upp från gångtunneln i den södra entrén, vilket kan skapa en otrygghet hos många personer som gör att dessa kan komma att välja en annan väg för att ta sig mellan norra och södra sidan av väg 70 och järnvägen, vilket innebär en betydande omväg via Industrigatan-Järnvägsgatan eller Norrtullsvägen-Torggatan. Det är även möjligt att personerna väljer ett annat färdmedel för att undvika de otrygga miljöerna. Höga krav behöver ställas på hissarnas utformning liksom utformningen av närmaste omgivningen för att motverka en upplevd otrygghet. Om hissar inte byggs vid passagen under väg 70 kan inte funktionsnedsatta, personer med barnvagn med fler använda passagen. Det gäller även hissarna vid järnvägsstation så att alla kan åka tåg. Hissar i offentlig miljö ställer också höga krav på underhåll, renhållning och ständig beredskap vid tekniska fel.
- Planförslaget innebär möjlighet att skapa en generös och öppen plats vid stationshuset som ansluter till tunneln under järnvägen mot plattformen. Det är viktigt att utformningen av denna plats är öppen och ljus för att öka den upplevda tryggheten.

Nollalternativ

- Gångtunnlarna/gång- och cykeltunnlarna under järnvägen och väg 70 strax öster om korsningen vid centrum kan potentiellt bidra till en

tryggare och mer attraktiv stadsmiljö och passage av väg 70 och järnvägen om dessa utformas väl ur trygghetshänseende.
- Gång- och cykelvägen mellan stationen och Myntvägen längs med järnvägens norra sida upplevs lång och händelsefattig, en otrygg miljö under den mörka delen av dygnet.

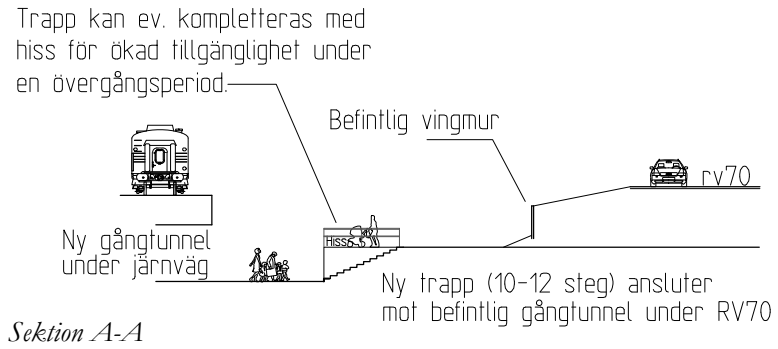
Pågående markanvändning

- Förutom den befintliga trånga gångtunneln under väg 70 innebär den pågående markanvändningen även riktningsförändringar vid tunnelns båda entréer, vilket skapar en dålig överblickbarhet. Detta kan skapa otrygghet hos vissa personer som gör att dessa väljer en annan väg för att ta sig mellan norra och södra sidan av väg 70 och järnvägen. Detta innebär troligtvis att de passerar väg 70 i plan med biltrafiken, vilket i sig skapar en risk trafiksäkerhetsmässigt. Det är även möjligt att personerna väljer ett annat färdmedel för att undvika de otrygga miljöerna.
- Gång- och cykelvägen mellan stationen och Myntvägen längs med järnvägens norra sida upplevs lång och händelsefattig, en otrygg miljö under den mörka delen av dygnet.
- Inga förändringar vid stationshuset.

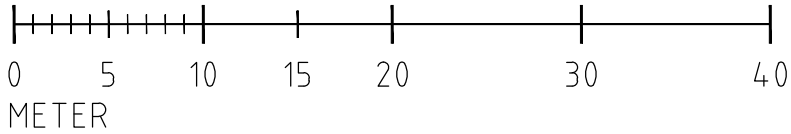
Tillgänglighet

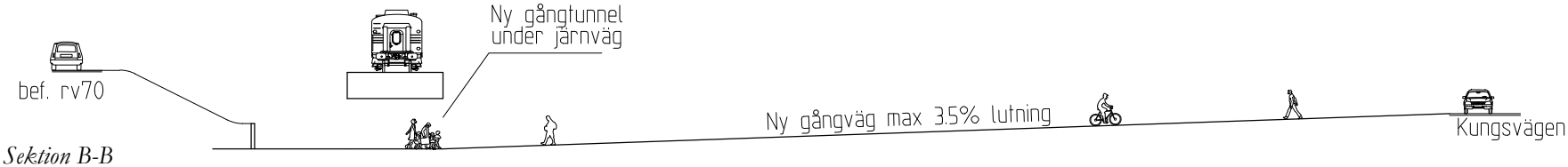
Planförslaget

- I planförslagets etapp 1 ligger den nya gång- och cykeltunneln under järnvägen djupare än den befintliga gångtunneln under väg 70 på grund av modernare utformningsstandard för gång- och cykeltunnlar och för att en cykeltunnel kräver högre fri höjd än en gångtunnel. Behov finns av åtgärder för att överbrygga denna höjdskillnad som

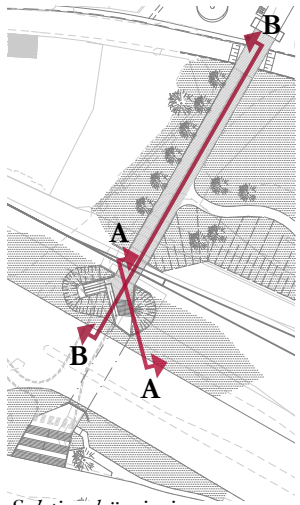


Sektion A-A





Sektion B-B



Sektionshänvisning

Sektioner etapp 1

uppstår mellan gång- och körbanan i de båda tunnlarna. Lutningen bedöms överstiga den rekommenderade för tillgänglighetsanpassning och viloplan. Enligt kommunens förslag ska hiss installeras. Det finns då behov (både i samband med detaljplan och framtida byggprojekt) att titta närmare på de skilda marknivåer som hissen behöver anslutas till i etapp 1 jämfört med etapp 2. Detta kan resultera i olika tekniska lösningar kring hissen. Om inte dessa hissar installeras blir den nya gång- och cykeltunneln under järnvägen inte tillgänglig för cyklister, trafikanter med barnvagn, rullator och annan funktionsnedsättning

- Under förutsättning att hiss installeras i tillräcklig omfattning innebär etapp 1 att vissa trafikantgrupper (t.ex. cyklister, trafikanter med barnvagn, rullator och annan funktionsnedsättning) visserligen kan använda den nya tunneln, men att det innebär en längre restid för dem på väg mellan centrum och järnvägsstationen jämfört med etapp 2 och nollalternativet samt uppskattningsvis en liknande restid som för ”Pågående markanvändning”.
- Etapp 2 innebär att en gen, planskild gång- och cykelförbindelse med god tillgänglighet skapas under väg 70 mot järnvägsstation och Säterdalen. Planförslaget skapar bättre tillgänglighet för invånare och besökare till Säter, även för människor med funktionsnedsättning mm.
- Den nya gångtunneln vid stationshuset, under järnvägen anläggs från den norra sidan av järnvägen till järnvägsplattformen. Tunneln ansluts via trappor till befintlig gång- och cykelväg. God tillgänglighet uppnås under förutsättning att hissanslutning anordnas förutom till perrong också mot stationsbyggnad/Stationsgatan.
- Stationsområdet utformas också så att god tillgänglighet kan nås för gående, cyklister, bilresenärer och med möjlighet för angöring av kollektivtrafik.

Nollalternativ

- Tillgänglighetsanpassad passage av väg 70 mot järnvägsstationen och Säterdalen finns, men hur denna anslutning i söder mot Järnvägsgatan kan utformas är något oklar.
- En vändplan anläggs för Stationsgatan väster om stationshuset, vilket innebär att det inte finns utrymme för en tillgänglig anslutning för att nå ny gångtunnel under järnvägen till perrong.

Pågående markanvändning

- Trafiksäker, tillgänglighetsanpassad passage av väg 70 mot järnvägsstationen och Säterdalen saknas.
- Vid stationsområdet passerar oskyddade trafikanter järnvägen i plan för att nå perrongen.

Hälsa, säkerhet och risker

Planförslaget

- Ny bebyggelse för verksamheter norr om nuvarande korsning Myntvägen/järnvägen behöver ta hänsyn till trafikbuller och risker kopplade till olyckor på järnvägen och transporter av farligt gods på både järnvägen och väg 70.
- I samband med järnvägsprojektet behöver Trafikverket ta fram riskutredning och bullerutredning till följd av de åtgärder som planeras, särskilt för boende längs Dalstigen och Kungsvägen. I samband med kommande vägplan för förändringar som berör väg 70 kommer Trafikverket att ta fram riskutredning och bullerutredning. I kommande detaljplan(er) kommer dessa frågor hanteras utifrån Trafikverkets utredningar.
- Det planlagda skyddområdet ”SKYDD” mellan Säterbostäders bostadshus och det planlagda industriområdet i kv Fabriken utgår och Stationsgatan bibehålls. Nuvarande verksamhet på fastigheten Fabriken 6 är inte störande för omgivningen. För att säkerställa att framtida verksamhet inte medför störningar för omgivningen behöver detaljplanen för kv Fabriken ändras så att markanvändningen enbart omfattar verksamheter som inte får vara störande för omgivningen.

Nollalternativ

- Skyddsområde anläggs mellan Säterbostäders boastadhus och industrikvarteret (kv Fabriken).

Pågående markanvändning

- Ingen förändring gentemot dagens situation.

Riksintressen

Planförslaget

- Planförslaget möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen. Planförslaget skapar bättre förutsättningar för att nå järnvägsstationen för resande med tåg på riksintresset för järnväg. Sammantaget innebär planförslaget positiva förändringar för riksintresset Dalabanan.
- Planförslaget innebär förändring av utformningen av väg 70 (riksintresse) genom stängning av nuvarande korsning vid Östra Långatan/ Myntvägen, som ersätts med ny trevägskorsning alternativt cirkulationsplats lite längre söderut samtidigt som vägen smalas av till en körfil i vardera riktningen vid korsningen. Lämplig utformningen av väg 70 ska studeras närmare i samarbete med Trafikverket. Nyttjandet av väg 70 (riksintresse) bedöms dock inte påtagligt försvåras av föreslagna åtgärder.
- Planförslaget förbättrar åtkomsten och tillgängligheten till riksintressena för naturvård och friluftsliv i Säterdalen och ökar möjligheterna för oskyddade trafikanter att ta del av och nyttja riksintressena via det nya gång- och cykelstråk och stadsrum som skapas mellan centrum, Säterdalen och järnvägsstationen.
- Riksintresset för kulturmiljövård bedöms inte påverkas negativt.

Planförslaget minskar kontrasterna mellan den småskaliga trästaden (riksintresset för kulturmiljövård) och det storskaliga infrastrukturstråket som väg 70 och järnvägen tillsammans utgör genom att väg 70 smalnas av och möjliggör en bättre kontakt mellan trafikanter på väg 70 och Säters trästad. Infrastrukturen anpassar sig på så vis till den urbana miljön och den humana skalan. Då förändringar i den byggda miljön och den allmänna platsen närmast väg 70 och järnvägen syftar till att förbättra gestaltningen av trästaden mot väg 70 och järnvägen bedöms planförslaget inverka positivt på riksintresset för kulturmiljövård.

Nollalternativ

- Nollalternativet innebär att Myntvägen kan stängas vid järnvägen, men detaljplanelagd gång- och cykeltunnel under järnvägen ligger på fel ställe för passage av järnvägsanläggningen. Varken uppgång från tunnelpassagen till plattformen vid stationen eller från tunnelpassagen vid Myntvägen kan anläggas utan detaljplaneändring, vilket innebär att Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) inte kan genomföras, vilket får negativa konsekvenser för järnvägens funktion.
- Nollalternativet innebär inga förändringar för övriga riksintressen.

Pågående markanvändning

- Pågående markanvändning innebär att Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) inte kan genomföras, vilket får negativa konsekvenser för järnvägens funktion.
- Pågående markanvändning innebär inga förändringar för övriga riksintressen.

Övrigt

Planförslaget

- Planförslaget innebär att Säterbostäders parkeringsplatser på kommunal mark helt eller delvis tas i anspråk för annan markanvändning. Detta hanteras separat.

Mellankommunala frågor

Planförslaget

- Planprogrammet möjliggör ett genomförande av Trafikverkets kapacitetshöjande åtgärder på riksintresset för järnväg (Dalabanan) för en förbättrad funktion hos järnvägen samt förbättrar förutsättningar för att nå järnvägsstationen. Förslaget möjliggör även anläggande av busshållplats för regionala bussar i anslutning till väg 70. Detta stärker möjligheterna till arbetspendling över kommungränsen.
- Stationsområdets gestaltning och utformning av ytor för gående och cyklande samt förbättrad situation för hämtning och lämning med bil och möjlighet till busshållplats bidrar till främjande av pendling och övrigt tågresande.

Nollalternativ

- Nollalternativet innebär att gång- och cykeltunnel anläggs under väg och järnväg i ett östligare läge, vilket innebär att den inte kan ansluta till eventuell busshållplats på väg 70 och att det är svår att tillskapa en tillgänglighetsanpassad anslutning för gående och cyklande mot järnvägsstationen. Alternativet innebär ingen förbättring av möjligheter till arbetspendling.

Pågående markanvändning

- Ingen förbättring av möjligheter till arbetspendling.

Pågående kommunala projekt

Planförslaget

- Planförslaget skapar goda förutsättningar för att genomföra *utvecklingsprojekt i Säterdalen* genom att knyta Säterdalen närmare centrum genom ett stärkt stråk för oskyddade trafikanter mellan Säterdalen och centrum liksom Säterdalen och järnvägsstationen. Gång- och cykeltrafik mellan centrum och Säterdalen kan nyttja gång- och cykeltunnlarna under väg 70 och järnvägen. I etapp 1 kan cykeltrafik nyttja hiss från gångtunnelns södra entré upp till Järnvägsgatan.

Nollalternativ

- Gång- och cykeltunnlarna under järnvägen och väg 70 strax öster om korsningen vid centrum kan potentiellt bidra till bättre förutsättningar för att genomföra projekt i Säterdalen men medför inte att Säterdalen och centrum sammanbinds genom ett tydligt stråk och siktlinje på det sätt som sker i planförslaget.

Pågående markanvändning

- Ingen påverkan på pågående projekt.

BEHOV AV MILJÖBEDÖMNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Om en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan så ska kommunen enligt 4 kap 34 §) plan- och bygglagen och 6 kap 9–19 §§ miljöbalken göra en miljöbedömning. För varje detaljplan är det nödvändigt att avgöra om miljöbedömning behövs, d.v.s. om detaljplanens genomförande kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Bedömning om sådant behov föreligger görs genom en så kallad undersökning enligt 6 kap 5–6 §§ miljöbalken.

Detaljplan(er) för etapp 1

Ett genomförande av en eller flera detaljplaner för etapp 1 av planförslaget antas inte medföra betydande miljöpåverkan. Således föreligger inget behov av miljöbedömning enligt 6 kap 9–19 miljöbalken. Förändringarna berör huvudsakligen enbart allmän platsmark och utformningen av den. Berörda riksintressen bedöms inte påverkas påtagligt negativt.

Trafikverkets åtgärder inom sin fastighet för järnvägsändamål kan komma att medföra sådana förändringar av bullernivåer och risker vad gäller transporter av farligt gods. Detta kan komma att medför betydande miljöpåverkan. Trafikverkets utredningar kommer i sådant fall att utgöra underlag till detaljplanen.

Detaljplan(er) för etapp 2

Ett genomförande av en eller flera detaljplaner för etapp 2 av planförslaget bedöms eventuellt kunna antas medföra betydande miljöpåverkan. Således kan ett behov föreligga av miljöbedömning enligt 6 kap 9–19 Miljöbalken.

Etapp 2 innebär bl.a. att väg 70 smalnas av samtidigt som den befintliga anslutningen från Säters centrum till väg 70 flyttas från Östra Långgatan till Gränsgatan. Detta kan leda till ökad bullerpåverkan på vissa bostäder på södra sidan av väg 70. Miljöbedömningar för en ombyggnation av statlig infrastruktur (t.ex. ny eller ändrad anslutning) görs normalt inom ramen för en vägplan genom upprättande av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). När detaljplan upprättas för nämnda förändringar på väg 70 kommer detta sannolikt ske genom samordnad planprocess, vilket innebär att vägplanens MKB utgör underlag även för detaljplanen. Om detaljplan för förändring av väg 70 föregår arbetet med vägplan kan upprättande av MKB krävas i detaljplanearbetet.

FORTSATT PLAN- OCH UTREDNINGSARBETE

Detaljplaner

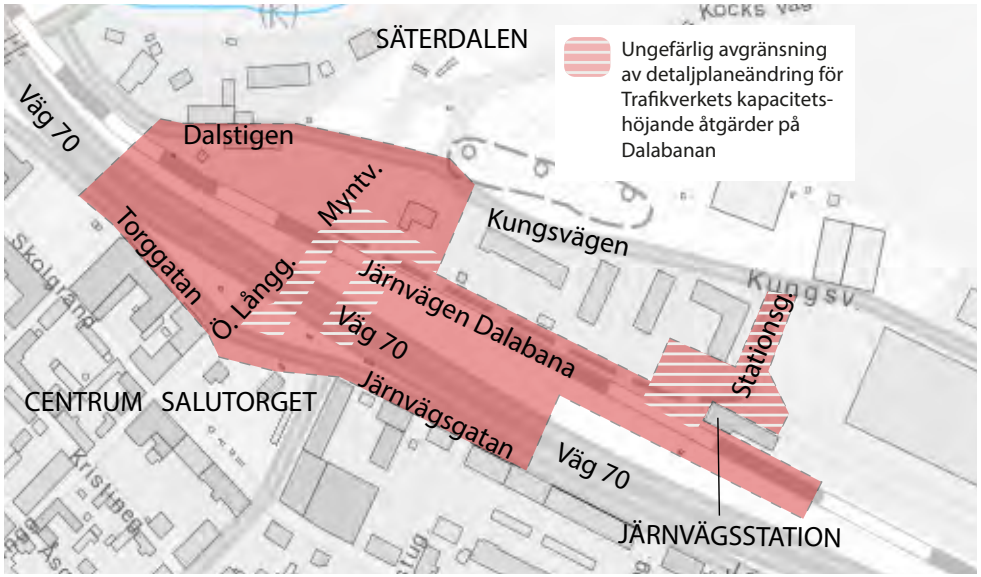
Analysen av behov av förändringar av gällande detaljplaner redovisas uppdelat på två fokuspunkter:

- Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum
- Järnvägsstationen

Korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum

För korsningen gäller:

- Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr. 1621S). Genomförandetiden har gått ut. Denna detaljplan omfattar även området norr om järnvägen med gamla bensinstationen.



Området gränsar i söder till Säters innerstad som är kulturmiljö av riksintresse.

Behov planändringar

Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70 kan behöva ändras vad gäller:

- Det planlagda tunnelläget är inte längre aktuellt, utan måste ersättas av ett läge längre väster ut. Kommunen har ambition att knyta samman Säters innerstad via Salutorget mot Säterdalens entré.
- Möjligheterna för gående och cyklande att på ett attraktivt, säkert och tillgängligt sätt nå planerad tunnel måste säkerställas på respektive sida av tunnelöppningen. Detta kan innebära behov av planändring av allmän platsmark söder och norr om blivande tunnel.
- Avgränsningen mellan parkmark (PARK) och kvartersmark för parkering (P) på norra sidan av järnvägen kan behöva ses över. Möjligheterna att uppförande av byggnader för någon form av verksamheter i stället för parkering bör prövas.
- I gällande detaljplan är delar av kommunens mark planlagd för järnvägstrafik (T1). Denna mark bör planläggas som allmän plats för att eventuellt möjliggöra anläggande av busshållplats för regionala bussar i anslutning till riksväg 70.

Järnvägsstationen

I anslutning till järnvägsstationen gäller följande detaljplaner:

- *Detaljplan för genomfart Säter med riksväg 70, järnvägen och angränsande områden, laga kraft 2003-02-10 (plannr 1621S).* Genomförandetiden har gått ut. Denna detaljplan omfattar järnvägsanläggningen samt f.d. stationshuset, som är planlagda för järnvägstrafik (T1). I enlighet med befintliga förhållanden är området längsmed järnvägens norra sida planlagt för gång- och cykelväg och området väster om och norr om stationsbyggnaden är planlagd som lokalgata. I anslutning till östra sidan av kvarteret Fasaden är ett skyddsområde utlagt över den befintliga Stationsgatan. Befintliga parkeringsplatser i anslutning till sydöstra delen av kvarteret Fasaden är planlagd för bostadsändamål, parkering.

- Ändring av stadsplan för kvarteret Fasaden i Säter, laga kraft 1968-11-27 (plannr 1233L). Genomförandetiden har gått ut. Kvarteret är planlagt för bostadsändamål, friliggande hus i två våningar.

I anslutning till stationsområdet gäller:

- *Detaljplan för industrihuset, del av Fabriken 6, laga kraft 2014-01-10 (plannr 1652L).* Genomförandetiden gäller fram till 2024-01-10. Området är planlagt för industri och på marken närmast stationsområdet får byggnad inte uppföras. På ett mindre område närmast befintliga Stationsgatan ska planerade träd och buskar finnas (n1).

Behov planändringar

- Området närmast den norra mynningen av den nya gångtunneln till plattformen måste planändras för att ge utrymme för kommunikationsmöjligheter för gående att nå omgivande marknivåer. Idag är området planlagt för lokalgata/vändplan.
- Angöring för biltrafik och kollektivtrafik behöver säkerställas liksom för parkeringsplatser.

Övriga behov av planändringar

- Kommunen och Säterbostäder ska utreda eventuellt behov av nya parkeringsplatser utanför Säterbostäders fastighet Fasaden 11.
- Ändring av regleringen av markanvändningen av fastighet Fabriken 6 till verksamheter som inte är störande för omgivningen för övervägas.

Fördjupad översiktsplan

I det pågående arbetet med fördjupningen av den kommunövergripande översiktsplanen för Säters tätort behöver planprogrammets ställningstaganden sättas i ett större sammanhang sett till hela tätorten. Stråk och kopplingar, trafik och infrastruktur liksom markanvändning, stadsbild och gestaltningen av stadsrummet behöver kopplas samman med motsvarande frågor för angränsande delar av tätorten, t.ex. med Säters centrum, där Salutorget och den anslutande gång- och cykeltunneln under vägen och järnvägen är en naturlig länk. Målpunkter och rörelsemönster, med olika färdmedel, behöver ses till tätorten som helhet. Planprogrammet utgör på så vis ett underlag till arbetet med fördjupningen av översiktsplanen.

Behov av vägplan

För de delar av etapp 2 som innebär en avsmalning av väg 70 och en flytt av anslutningen till väg 70 från Östra Långgatan till Gränsgatan samt anläggande av regionala busshållplatser behöver en vägplan tas fram. Vägplanen bör ta ett något större grepp på väg 70 genom Säter för att sätta avsmalningen i sitt sammanhang till de närmaste korsnignarna på väg 70. Sträckan fram till korsningen väg 70/Smedjebacksvägen bör inkluderas med tanke på den bristfälliga utformning som korsningen har redan idag.

Samordnat planförfarande enligt 5 kap 7a § plan- och bygglagen kan tillämpas om vägplan och detaljplan för samma område tas fram parallellt.

Trafikutredning och parkeringsutredning

För att studera konsekvenserna av planprogrammets förändringar djupare samt föreslå åtgärder för att komma tillrätta med eventuella problem kopplat till t.ex. kapacitet för biltrafik, tillgänglighet för oskyddade trafikanter och trafiksäkerhet för alla trafikslag kommer en trafikutredning att tas fram. Trafikutredningen bör bl.a. hantera trafik och förändringar på Dalstigen, Kungsvägen, Smedjebackskorsningen, Torggatan-Järnvägsgatan, kring Salutorget, Gränsgatan, övriga gator i centrum, tillgängligheten till butiker i centrum samt variationer i trafikflöde t.ex. vid evenemang.

För att göra en översyn av nuvarande parkeringsplatser, identifera framtida behov samt ge förslag på förändringar kommer en parkeringsutredning att tas fram.