

# Trafikutredning Gonäs Sjöfallet Brittsand

Bilaga 3 till detaljplan för Gonäs 12:2 med flera "Sjöfallet"



<b>Uppdrag</b>	Trafikutredning Gonäs-Sjöfallet-Brittsand
<b>Uppdragsnummer</b>	30047776
<b>Kund</b>	Ludvika kommun
<b>Datum</b>	2023-03-028
<b>Upprättad av</b>	Sara Johansson, Martina Berglund, Sofia Buhrgaard
<b>Dokumentreferens</b>	Elisabet Wigholm Leverans

# Innehållsförteckning

1	Inledning .....	4
1.1	Bakgrund .....	4
1.2	Syfte med trafikutredningen .....	4
1.3	Avgränsning.....	5
1.4	Utredningsprocess.....	6
2	Kommunala styrande dokument.....	7
2.1	Översiktsplan och FÖP .....	7
2.2	Trafikstrategi.....	9
2.3	Cykelplan och översyn trafikmiljö kring skolor och förskolor.....	9
2.4	Parkeringsnorm .....	10
3	Nuläge .....	10
3.1	Områdesbeskrivning.....	10
3.2	Motorfordonstrafik.....	11
3.3	Gång- och cykelmöjligheter .....	13
3.4	Kollektivtrafik .....	15
4	Kommande exploatering .....	16
4.1	Sjöfallet .....	16
4.2	Brittsand .....	18
4.3	Ytterligare utbyggnadsplaner .....	19
5	Nollalternativ.....	20
6	Upprustning av befintligt vägnät .....	22
6.1	Sammanfattande problembeskrivning för Brittsandsvägen.....	22
6.2	Möjliga åtgärder.....	22
6.2.1	Standardförbättring.....	22
6.2.2	Bygdeväg.....	22
6.2.3	Farthinder .....	25
6.2.4	Kollektivtrafik .....	26
6.2.5	Byggtrafik.....	26
7	Samlad bedömning.....	27
7.1	Åtgärdsförslag .....	27
7.2	Omfattning av etapp 1 Sjöfallet .....	29
7.3	Berörda aktörer.....	29
7.4	Fortsatt arbete .....	30
8	Referenser.....	32

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Förslag till detaljplan för Gonäs 12:2 med flera "Sjöfallet" syftar till att möjliggöra för bostäder enligt översiktsplanen, bostadsförsörjningsprogrammet och önskemål från markägare. Tidigare har brist på vatten- och avloppsnät i området förhindrat utbyggnad av bostäder. I samband med utbyggnad av Brittsand har sjöledning dragits via Väsman, även Sjöfallet kan kopplas till samma ledningsnät vilket nu möjliggör utbyggnad av området med bostäder.

Planerad utbyggnad av Sjöfallet kräver även en alternativ tillfartsväg till området då befintlig väganslutning via Sjöfallsvägen är för brant för att renhållningsfordon ska kunna trafikera området vintertid.

Positivt planbesked meddelades 2016, fortsatt planering har dock försenats då VA-frågan tidigare inte varit löst då angränsande planer för Brittsand överklagats. Detaljplanen för Brittsand vann slutligen laga kraft 2019-10-10.

Med flera nybyggnadsprojekt kring Gonäs samtidigt som det befintliga vägnätet, framför allt Brittsandsvägen, inte är anpassat för större trafikvolym har Ludvika kommun beslutat att låta göra en trafikutredning. Utredningen görs i syfte att se över behov av åtgärder samt ge inspel kring etappindelning av utbyggnaden i Sjöfallet. I en första etapp planeras utbyggnaden i delar av Sjöfallet påbörjas. I denna etapp kommer trafiken fortsätta färdas längs Brittsandsvägen genom Gonäs. Fokus i etapp 1 är att göra mindre insatser längs befintlig väg för att rusta upp denna och öka trafiksäkerheten. I en kommande andra etapp planeras för en större utbyggnad i Sjöfallet där även en helt ny väganslutning planeras för att minska belastningen på Brittsandsvägen och öka trafiksäkerheten genom Gonäs. Vidare utredning av helt ny anslutning kommer att genomföras som ett senare projekt i samband med detaljplanearbetet för Sjöfallets andra etapp.

## 1.2 Syfte med trafikutredningen

Syftet med utredningen är att undersöka hur en utbyggnad av Sjöfallet och Brittsand påverkar befintligt vägnät i Gonäs. I utredningen ingår att utreda behov av åtgärder på befintlig väg samt behov av kompletterande vägnät samt hur det på ett trafiksäkerhetsmässigt sätt är möjligt att ta sig till närmaste busshållplats.

Trafikutredningen skrivs som en rapport och på ett sådant sätt att trafikutredningen kan fungera som en bilaga till detaljplanens planbeskrivning.

Trafikutredningens syfte grundar sig i kommunens uppdrag att nå de övergripande målen för hållbar utveckling.

Trafikutredningen ska:

- Studera vägkopplingar mot Sjöfallet samt i viss mån även mot Brittsand utifrån
  - nollalternativ (hur planerna påverkar befintliga vägkopplingar utan att åtgärder genomförs)
  - upprustning/åtgärder längs befintlig väg
- Hur goda trafikförhållanden mot planområdet ska säkerställas

- Redogöra översiktligt för hur avfallshantering kan hanteras då fordon för avfallshantering har problem att angöra Sjöfallet vintertid på grund av lutning på befintlig väg
- Redovisa hur oskyddade trafikanter ska kunna ta sig till och från planområdet på ett trafiksäkert sätt i de olika utredningsalternativen
- Redovisa möjligheter och behov för linjetrafik/skolskjuts och dess hållplatser samt möjlighet att ta sig till/från hållplats på ett trafiksäkert vis
- Ge rekommendationer/förslag på inriktning gällande omfattning av utbyggnad samt åtgärder längs befintlig väg i etapp 1

Trafikutredningen kommer att utgöra underlag inför beslut om fortsättning med detaljplanarbetet samt utgöra underlag för politiskt beslut i Kultur- och Samhällsutvecklingsnämnden i Ludvika kommun.

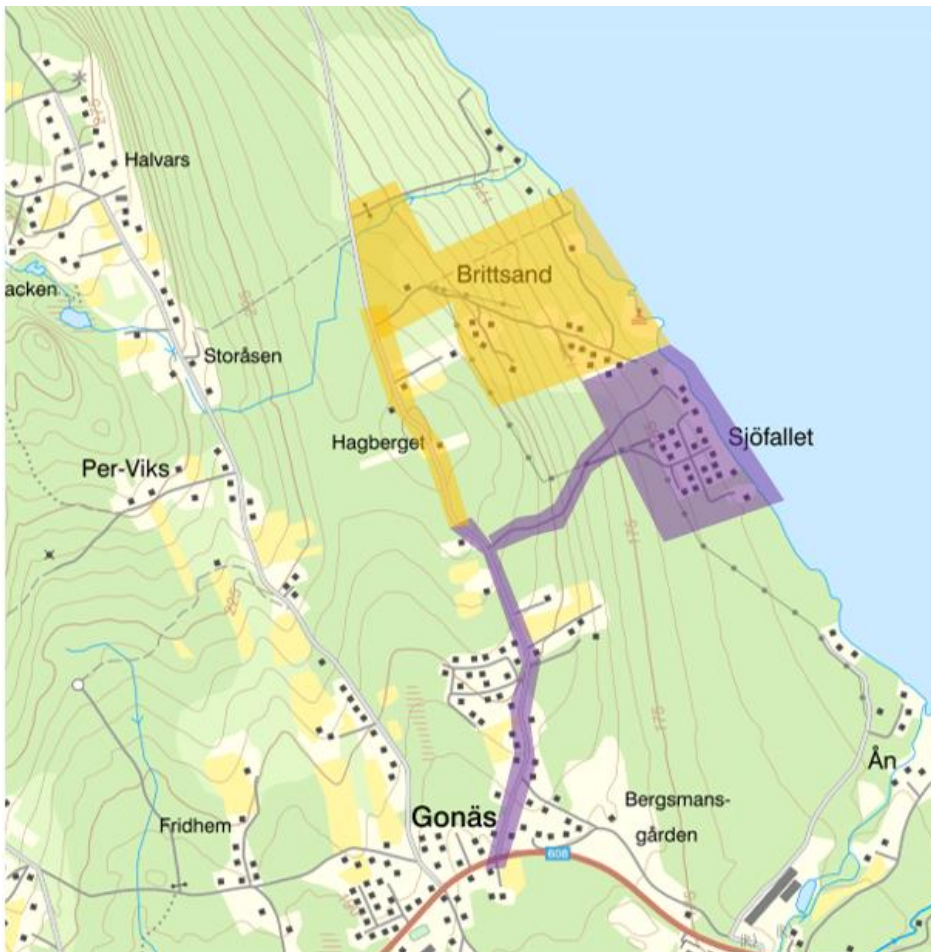
I en framtida andra etapp för Sjöfallet kan en helt ny väganslutning mellan Sjöfallet och södra delen av Gonäsvägen bli aktuell, i den mån förutsättningar för ny anslutning påträffas inom ramen för denna utredning kommer dessa att listas för att utgöra grund för kommande fortsättning.

Under detaljplanearbetet/utredningens gång kan fler frågor dyka upp som bör utredas.

### 1.3 Avgränsning

Trafikutredningen fokuserar på tillgänglighet till planområdet, hur trafik till och från området ska kunna ta sig fram. Däremot behandlar den inte detaljerade lösningar inom planområdet, såsom specifik angöring till bostäder eller miljöstation.

Ungefärlig utbredning av planområdet för Sjöfallet visas i lila i Figur 1. Området trafikförsörjs via Brittsandsvägen och Sjöfallsvägen som även dessa visas i lila. Sjöfallet har ett starkt funktionellt samband med Brittsand. Ungefärlig utbredning för detaljplan för Brittsand inklusive del av Brittsandsvägen illustreras i gult.



Figur 1. Avgränsning för trafikutredningen, lila område visar tänkt planområde i Sjöfallet samt befintliga vägar som trafikförsörjer planområdet medan gula området illustrerar detaljplan för Brittsand inklusive anslutningsväg. Bakgrundskarta: fastighetskarta © Lantmäteriet (2022) med egen bearbetning.

På sikt kan det vara aktuellt med samverkansmöten med Trafikverket gällande föreslagna lösningar som kan påverka den statliga väg 608. I trafikutredningen föreslås åtgärder på övergripande nivå som bedöms ge ringa/ingen påverkan på Trafikverkets vägnät vilket gör att ingen samordning sker i detta skede.

## 1.4 Utredningsprocess

Trafikutredningen har tagits fram och förankrats i dialog med kommunens tjänstepersoner inom plan och trafik/samhällsplanering.

Platsbesök har genomförts tillsammans med tjänstepersoner på Ludvika kommun 2022-10-21 där relevanta platser och sträckor för utredningen har studerats. Under platsbesöket fördes dialog med några personer, som var utomhus vid tillfället, som bor i Gonäs efter Brittsandsvägen.

Dialog kommer att föras med vägföreningarna i området för att förankra förslag på åtgärder.



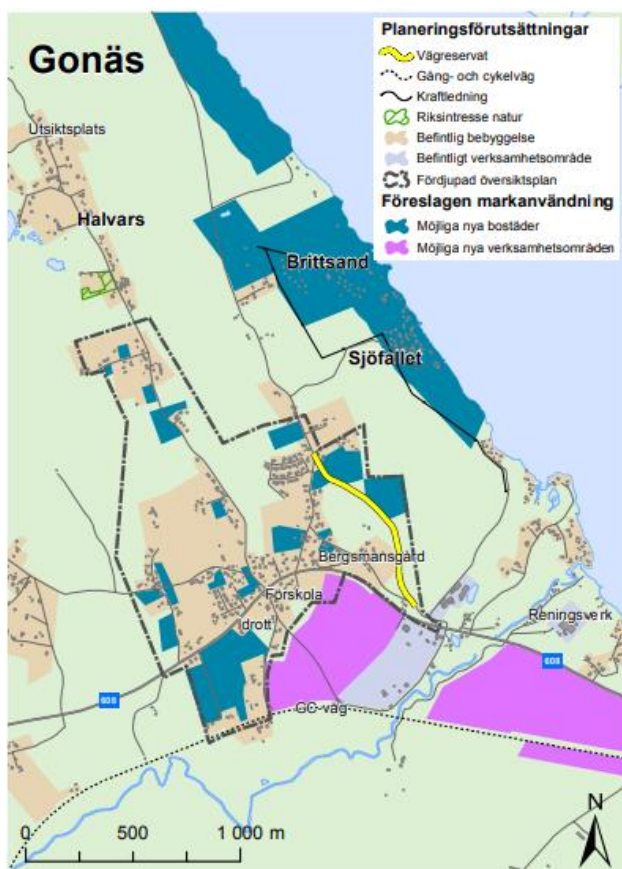
## 2 Kommunal styrande dokument

### 2.1 Översiktsplan och FÖP

Enligt översiktsplanen (Ludvika, 2013), se Figur 2, kan ny bebyggelse tillkomma i anslutning till befintlig bebyggelse utmed Fridhemsvägen, Halvarsvägen och Brittsandsvägen. Det är dock viktigt att den öppna jordbruksmarken bevaras. Brittsand och Sjöfallet är upptaget som LIS-område (landsbygdsutveckling i strandnära lägen) och föreslår bostadsbebyggelse. Även Mässanområdet, norr om Brittsand, är utpekad som LIS-område och föreslaget som bostäder och fritidshus.

Söder om Gonäs finns ett planlagt område för industriändamål som ännu inte är fullt utbyggt. Om de planlagda verksamhetsområdena bebyggs betyder detta en avsevärd förändring av Gonäs karaktär och betydelse, vilket kan ställa krav på utformningen av orten. Det bedöms dock inte påverka utbyggnad i Sjöfallet och Brittsand enligt aktuell detaljplan. På sikt kan större industriverksamhet söder om Gonäsvägen komma att påverka framkomligheten på Gonäsvägen och eventuellt ny anslutning till denna väg.

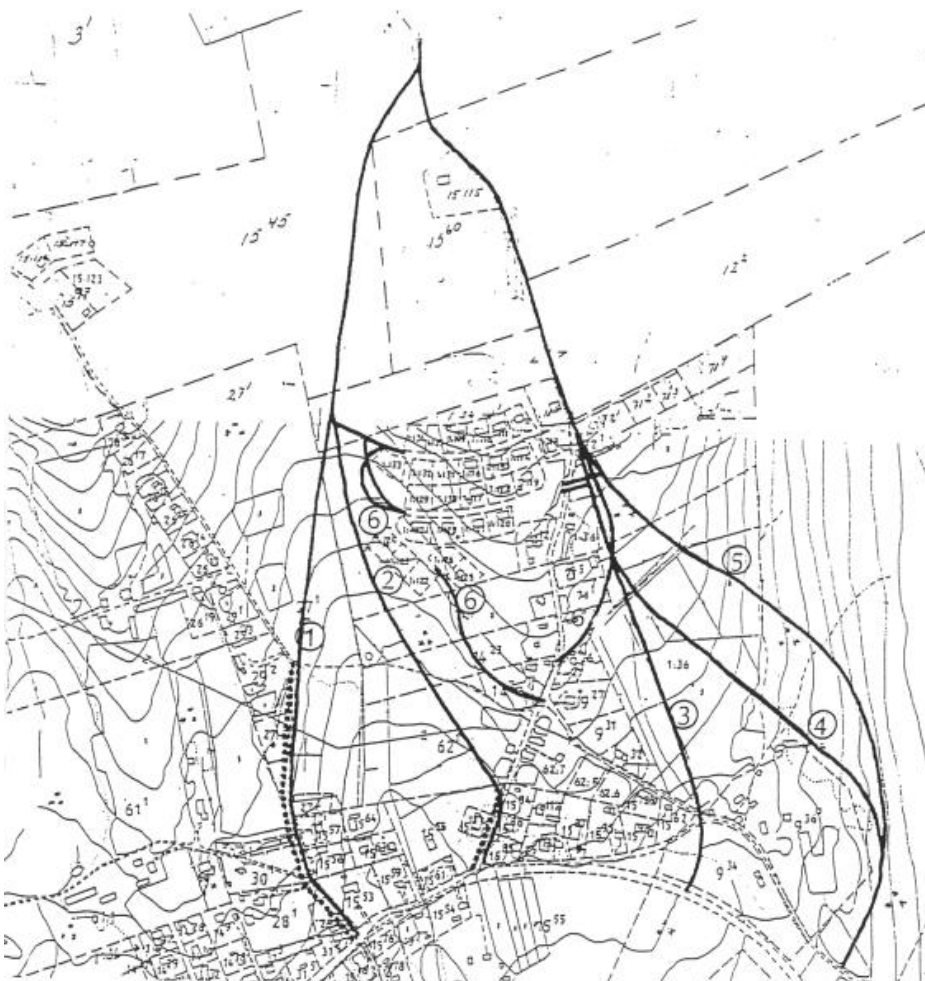
Gonäs genomkorsas av en större trafikled, länsväg 608, samt två matarvägar, Halvarsvägen och Brittsandsvägen. Krav på bättre standard av Brittsandsvägen har framförts och i fördjupningen av översiktsplanen har föreslagits en östlig vägsträckning som tidigare beräknats bli byggd i samband med utbyggnad av Brittsand.



Figur 2. Utdrag ur översiktsplan, ÖP Ludvika 2030, (Ludvika, 2013).

I en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Gonäs (Ludvika, 1997) diskuteras att Gonäs är intressant som bostadsort och att en exploatering av planlagda industriområden ändrar områdets karaktär vilket kan komma att ställa nya krav på utformningen av samhället. Redan i FÖP:en lyftes dock att Brittsandsvägen har en låg standard varför en ny vägsträckning bedömdes vara nödvändig, flera alternativ studerades, se Figur 3 samt avsnitt 7.4 *Fortsatt arbete*. I FÖP:en föreslogs även att ett antal kortare gång- och cykelvägar anläggs för att göra Gonäs mer trafiksäkert att gå och cykla i, dessa syns som prickade linjer i Figur 3.

Brittsandsvägens alternativa sträckningar



Figur 3. Alternativa sträckningar för Brittsandsvägen presenterade i fördjupade översiktsplan, (Ludvika, 1997)

Arbetet med framtagande av en ny översiktsplan har påbörjats under hösten 2022 men det kan ta flera år innan den kan antas.



## 2.2 Trafikstrategi

I Ludvika kommuns trafikstrategi (Ludvika, 2021a) beskrivs bland annat målbilden hur kommunen vill att trafiksystemet ska vara år 2040. Kommunen nämner fem mål:

- Hållbara trafikslag utgör grunden i transportsystemet
- Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken
- Trafiksystemet är tryggt och tillgängligt för alla
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- God tillgänglighet för näringslivets hållbara transporter

Mål om attraktiva landsbygdsmiljöer, ett tryggt och tillgängligt trafiksystem för alla samt hållbara trafikslag som grunden i transportsystemet har bäring på denna utredning och de förslag som föreslås. Utformningsförslag ska anpassas för god trafiksäkerhet där särskilt fokus ska läggas på trafiknätet för gående, cyklister och mopedister. Även om hållbara trafikslag ska utgöra grunden i transportsystemet uppger kommunen i dokumentet att bilen fortsatt kommer vara dominerande på landsbygden.

I trafikstrategin nämns även kommunens utmaningar som trafikstrategin behöver hantera för att nå målen. En av utmaningarna är att bilen är det dominerande färdmedlet i kommunen. För att påverka invånarna till att välja mer hållbara transporter behöver kommunen arbeta med beteendeförändringar.

Jämfört med andra delar av landet är det kollektiva resandet lågt. Resor som sker med gång och cykel måste öka i andel för att nå målen. Förutsättningarna för att gå och cykla måste förbättras, dessa trafikslag måste behandlas som separata trafikslag. Det är viktigt att kvaliteten och trafiksäkerheten är hög där gående, cyklister och motorfordon möts för att åstadkomma ett sammanhängande vägnät.

Samverkan mellan kommunen, Region Dalarna och Trafikverket är central för att utveckla kollektivtrafiken. Trafiken behöver effektiviseras för att kollektivtrafiken ska utvecklas, bland annat med kortare restider. Hållplatser för buss och tåg bör ses över med fokus på tillgänglighet och service för att kunna nås på ett säkert sätt för gång- och cykeltrafikanter.

Där gående och cyklister korsar vägar behöver motortrafikens hastighet vara låg för att underlätta ett samspel mellan motortrafikanter och gång- och cykeltrafikanter. Det är särskilt viktigt längs kommunens skolvägar och områden kring skolor.

I kommunen finns en efterfrågan på nya bostäder och verksamhetsområden. Ny bebyggelse bör lokaliseras till befintliga områden eller stråk för att effektivisera användningen av befintlig infrastruktur.

## 2.3 Cykelplan och översyn trafikmiljö kring skolor och förskolor

Ludvika kommun har en cykelplan framtagen år 2011, i denna nämns gång- och cykelväg mellan Ludvika-Grängesberg via bland annat Gonäs samt hur handelsetableringar på Lyviksberget ökat behovet att koppla ihop stråk längs Gonäsvägen med Kajvägen/Lyviksvägen genom centrala Ludvikas västra delar (Ludvika, 2011). Viss cykelstruktur finns på plats i området, separerade gång- och cykelvägar finns fram mot Lyviksberget samt längs en sträckning som följer

vattnet på Finnäset. Närmare Gonäs planeras dock inte några separerade gång- och cykelvägar.

Arbetet med att uppdatera kommunens cykelplan kommer påbörjas inom kort. Med fördel kan den nya cykelplanen kopplas samman med denna trafikutredning och de utbyggnadsplaner som är aktuella i och kring Gonäs samt resultat av översyn av trafikmiljöer vid skolor och förskolor (som utförs med några års intervall, senast 2017).

Vid den senaste översynen pekades behov av utökad och avgränsad hämta/lämna-plats vid Gonäs förskola ut (Ludvika, 2017a). Platsen har åtgärdats sedan 2017. Utöver fysisk utformning lyfter rapporten behov av beteendepåverkande åtgärder för att minska biltrafiken och därmed öka trafiksäkerheten kring förskolor och skolor men även generella förslag om att leda bort biltrafiken från skolornas närhet, separera varutransporter, tydlig skyltning samt utökat vinterunderhåll.

## 2.4 Parkeringsnorm

Ludvika har en framtagen parkeringsnorm (Ludvika, 2017b). Fokus för denna är främst tätortens centrala delar samt på parkering som inte sker på den egna tomten. Parkeringsnormen innehåller minimivåer för antalet parkeringsplatser för bil samt typ av åtgärder som exploitörer kan jobba med för att sänka kravet på antalet. I parkeringsnormen finns även p-tal för cykel.

I Sjöfallet föreslås primärt villor/fristående bebyggelse vilket gör att det i detaljplanen kommer att krävas att parkering anordnas inom respektive fastighet. Kommunen förväntar sig ett högt bilanvändande i området.

# 3 Nuläge

## 3.1 Områdesbeskrivning

Gonäs är en by med relativt spridd bebyggelse som är koncentrerad till en bykärna längs med vägarna Brittsandsvägen mot Sjöfallet/Brittsand och Halvarsvägen mot Halvars. Bebyggelsen bryts av med både skog och jordbruksmark. Orten är attraktiv med sin närhet till Ludvika, men den är också populär för fritidsboende med ett flertal sommarstugor belägna i Sjöfallet och Brittsand.

Gonäs växte fram i anslutning till en bergsmanshytta. Gonäs Bergsmansgård är skyddad enligt kulturmiljölagen, totalt innefattas sju byggnader av detta skydd (Ludvika, 2021b).

År 2012 bodde 414 personer i Gonäs vilket minskat till 329 vid utgången av 2021 (Ludvika, 2022a). I Gonäs finns en förskola med cirka 50 platser. För årskurs F-6 går barnen i Blötberget medan elever går på högstadiet i Ludvika. Övrig service i Gonäs är Folkets hus, i dagsläget finns inte några butiker/övrig service.

Vid platsbesöket (2022-10-21) framförde boende efter Brittsandsvägen en oro för höga hastigheter av passerande motorfordon samt förklarade att det de senaste åren flyttat in många barnfamiljer i området. Barnen som har släkt och vänner i fastigheterna på båda sidorna av Brittsandsvägen genom Gonäs rör sig tvärs vägen och går och cyklar längsmed den.

## 3.2 Motorfordonstrafik

Brittsandvägen kommer att utgöra anslutningsväg genom Gonäs mot Sjöfallet. Vägen är cirka 4,5-6,5 meter bred (viss osäkerhet på grund av äldre intolkade underlag) och är skyltad 40 km/h genom Gonäs fram till mellan Sjöfallet/Brittsand där hastighetsgränsen ökar till 70 km/h, se Figur 4. Vägen snirklar sig fram mellan bebyggelsen i Gonäs där den går i nära anslutning till gårdsplaner och bebyggelse.



Figur 4. Skyltad hastighet. NVDB, Trafikverket

Vägsträckan mellan Gonäsvägen och Sjöfallsvägen är belagd med asfalt i varierande skick, i övrigt utgörs vägnätet av grusväg. Brittsandvägen är belyst genom Gonäs. Gonäsvägen är statlig väg med Trafikverket som väghållare medan övriga vägar är enskilda vägar med vägföreningar som väghållare.

Sjöfallsvägen är cirka 4-5 meter bred och leder brant till Sjöfallet. Korsningspunkten mellan Brittsandsvägen och Sjöfallsvägen är belägen 213 meter över havet, punkt där Sjöfallsvägen förgrenas är belägen 183 meter över havet medan de lägst belägna delarna av befintligt vägnät är belägna på 158 meter över havet. De stora höjdskillnaderna gör att renhållningsfordon inte kan ta sig till området vintertid.

Trafikmätningar har genomförts i början av augusti 2022 vid fyra punkter enligt Figur 5, resultatet av mätningarna redovisas i Tabell 1 (Ludvika, 2022b). I mätningarna redovisas uppmätt hastighet för trafiken i vardera riktningen, både

för medelvärde och 85-percentilen (ett mått som innebär att 85% av mätvärdena understiger denna siffra).



Figur 5. Markering av mätpunkter vid trafikmätning augusti 2022. Bakgrundskarta: fastighetskarta © Lantmäteriet (2022), information om mätpunkter från Ludvika kommun, egen bearbetning

Tabell 1. Trafikmätning i augusti 2022.

Mätpunkt	Dygnslöde	Andel tung trafik (%)	Genomsnittshastighet	85 percentil	Högsta hastighet	Skyldad hastighet
Mässanvägen	144	1	43/48	55/60	84	70
Brittsandsvägen	447	4	34/31	42/39	73	40
Sjöfallsvägen	90	4	21/19	26/24	35	70
Halvarsvägen	265	6	40/42	49/50	83	40

Trafikflödet är förhållandevis lågt sett till teoretisk kapacitet på vägnätet, högst trafik har uppmätts på Brittsandsvägens södra del med cirka 450 fordon/dygn. Högsta hastigheten har uppmätts på Mässanvägen norr om nedfarten till Brittsand samt längs Halvarsvägen. På Brittsandsvägen har högsta hastigheten 73 km/h uppmätts vilket sett till trafikmiljön ändå kan upplevas som hög hastighet och motverka gång och cykel längs vägen. Genomsnittlig hastighet genom Gonäs ligger under den skyltade hastigheten. 85-percentilen har beräknats till 42 respektive 39 km/h, det innebär att cirka 15% av trafiken färdas över den skyltade hastigheten på Brittsandsvägen. På Sjöfallsvägen har samtliga fordon färdats under skyltad hastighet.

Enligt uppgift har det tidigare ställts ut blomlådor längs Brittsandvägen som en form av hastighetsdämpande åtgärd genom Gonäs vilket indikerar problem med hastigheten längs vägen.

### 3.3 Gång- och cykelmöjligheter

I Gonäs finns i nuläget en gångbana längs delar av Gonäsvägen, i övrigt saknas dedikerade utrymmen för oskyddade trafikanter, se exempelvis Brittsandsvägen i Figur 6.



Figur 6. Brittsandvägen genom Gonäs.

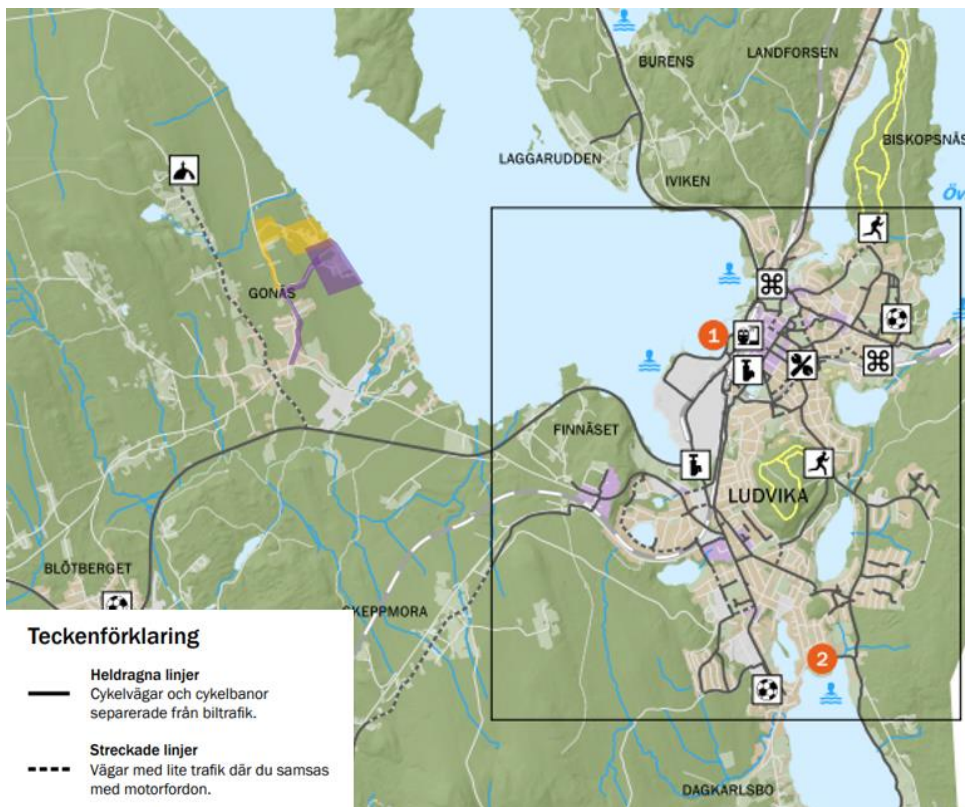
Mellan Ludvika och Gonäs finns gång- och cykelväg (GC-väg) öster om Lyviksberget samt på Finnäset. Väster om Finnäset viker GC-vägen mellan Ludvika och Grängesberg av söder om Gonäsvägen och passerar cirka 500 meter söder om Gonäs på en tidigare banvall. Möjlighet finns att nyttja denna GC-väg och någon av vägarna Slaggfallsvägen eller Fredmundbergsvägen för att nå Gonäs, se Figur 7 och Figur 8. Väster om Lyviksberget kan oskyddade trafikanter färdas längs mindre grusvägar innan de når GC-vägen alternativt längs Gonäsvägens vägren.

Längs Gonäsvägen finns ett antal iordningsställda passager för fotgängare.





Figur 7. Befintligt nät för gång-, cykel- och mopedtrafik (GCM). NVDB, Trafikverket samt egen bearbetning



Figur 8. Utdrag ur cykelkarta 2019. Ludvika kommun (2019a) samt egen bearbetning



### 3.4 Kollektivtrafik

I Gonäs finns i nuläget en hållplats i närheten av Gonäs Folkets hus. Hållplatsen angörs av linjerna 294 och 295, två ringlinjer som trafikerar Ludvika-Blötberget-Sunnansjö-Nyhammar-Ludvika i vardera riktningen. Buslinjerna trafikerar av 19 bussar vardera på vardagar och 3-4 bussar vardera på helgen, se Tabell 2. Utöver detta kan flextrafik på linje 521 "Flexområde Södra Ludvika" beställas på tisdagar och fredagar, två timmar innan resa önskas. (Dalatrafik, hämtat 2022-10-21)

Tabell 2. Kollektivtrafik i Gonäs

Linje	Antal turer			Kommentar
	Vardag	Lördag	Söndag	
294 Ludvika-Blötberget-Sunnansjö-Nyhammar-Ludvika	19, varav 4 endast på skoldagar	4	4	Medsols runt Väsman
295 Ludvika-Nyhammar-Sunnansjö-Blötberget-Ludvika	19, varav 3 endast på skoldagar 1 extra tur natt mot lördag/helgdag	4	3	Motsols runt Väsman

Hållplatsen är belägen längs en separat slinga längs Gonäsvägen och är utrustad med väderskydd, se Figur 9. I anslutning till hållplatsen finns ett enklare cykelställ utan tak eller möjlighet till ramlåsning.



Figur 9. Busshållplats i Gonäs

I Tabell 3 visas en sammanställning av nedre gräns för att elever ska vara berättigade till skolskjuts samt avstånd mätt från Gonäs Folkets hus, i samtliga fall är eleverna berättigade till skolskjuts. Elever är hänvisade till ordinarie

linjetrafik för sina resor och nyttjar den befintliga hållplatsen vid Folkets hus för skolskjuts till Blötberget (F-6) respektive centrala Ludvika (7-9).

Tabell 3. Sammanställning av avstånd för att beviljas skolskjuts och beräknade avstånd från Gonäs Folkets hus.

Årskurs	Avstånd skolskjuts	Anvisad skola	Avstånd
F-3	2	Blötberget	3,6
4-6	3	Blötberget	3,6
7-9	4	Lorensbergaskolan	6,2

## 4 Kommande exploatering

### 4.1 Sjöfallet

Sjöfallet planeras för bostadsbyggnation och är i kommunens ÖP utpekad för att detaljplanläggas och därmed utredas och inventeras ytterligare (Ludvika, 2013). Det tänkta planområdet har utvidgats vid flera tillfällen sedan positivt planbesked meddelades 2016. I detaljplanearbetet för Sjöfallet planeras för att möjliggöra nya bostäder, exakt antal kommer inte att regleras av detaljplanen. Se avsnitt 7.2 *Omfattning av etapp 1 Sjöfallet* för trafikutredningens slutsatser gällande lämplig storlek på den inledande etappen.

LIS-område enligt ÖP sträcker sig hela vägen fram till befintlig bebyggelse längs Åminnevägen vilket möjliggör att utvidga området på detta sätt i framtiden.

Inom området planeras framför allt villabebyggelse, men även radhus, parhus eller små flerbostadshus kan bli aktuellt. Trafik i området förutsätts främst vara kopplat till bebyggelsen och inte nyttjas av allmänheten i någon högre utsträckning vilket gör att enskilt huvudmannaskap föreslås för vägnät i området. Parkering för boende och deras besökare förutsätts lösas på den egna tomten.

Ett utkast till plankarta för etapp 1 ses i Figur 10 nedan. Gula ytor har beteckning B för bostäder, lila yta är avsedd för teknisk anläggning och betecknas E medan ljusgrön yta är avsedd för båthus och betecknas N<sub>1</sub>. Grå ytor utgör hårdgjord mark i form av gata, GC-väg samt torg medan gröna ytor utgör natur eller parkmark.



Figur 10. Utkast till plankarta för Sjöfallet. Konceptskiss 2023-02-21 (Ludvika, 2023)

I etapp 1 av utvecklingen Sjöfallet planeras inte någon ny väganslutning till området. Den första etappen planeras för genomförande på kort-medellång sikt för att befintliga bostäder i området ska kunna anslutas till kommunalt vatten och avlopp samt möjliggöra viss utbyggnad av området.

I etapp 1 behöver även möjligheten för renhållningsfordon säkerställas då de inte kan nyttja Sjöfallsvägen vintertid i dess nuvarande utformning. Renhållningsfordon föreslås i stället ta sig till Sjöfallet via Brittsand. En sådan tillfartsväg kan då komma att dras över det som i detaljplan Brittsand är markerat som naturmark, tillfartsvägen kommer att inkluderas i detaljplan för Sjöfallet. Ett alternativ kan vara att under en period tillåta renhållningsfordon att nyttja GC-vägen mellan områdena, denna har därför markerats med beteckningen GATA<sub>1</sub>; gata för gång- och cykeltrafik samt fordon för samhällsservice. Kommunen bör då verka för att dessa transporter sker dagtid, det vill säga utanför de perioder då flest tar sig mot skola eller arbete. Fordon behöver anpassa hastigheten vid ett eventuellt möte med oskyddade trafikanter. GC-vägen kan eventuellt breddas för att kunna stiga åt sidan vid eventuellt möte med fordon. Om problem uppkommer med obehörig

motorfordonstrafik på GC-vägen kan någon form av vägbom/hinder som kan öppnas av förare av renhållnings- och vinterväghållningsfordon bli aktuellt på längre sikt, risken bedöms dock liten då det inte innebär någon avsevärt kortare sträcka. Eventuell vägbom/hinder behöver i så fall anpassas för att inte hindra cyklister med lådcykel/cykelvagn eller gående med barnvagn eller rullator.

För att få en enhetlig förvaltning kan det bli aktuellt med en gemensam samfällighetsförening för Sjöfallet och Brittsand.

I en eventuell framtida andra etapp kan en ny väganslutning till Sjöfallet bli aktuell, denna föreslås då anslutas mot Åminnevägens nya del nära Swemas industrifastighet. En framtida väg ska då anpassas för såväl personbilar och tung trafik som gående och cyklister.

Att koppla samman Sjöfallet och Brittsand bedöms vara till nytta för boende i båda områdena och minska behovet av väginvesteringar redan i etapp 1. Om områdena inte kopplas samman skulle det även medföra att boende i Brittsand inte skulle kunna nyttja en framtida ny tillfartsväg mot Sjöfallet utan även fortsättningsvis vara hänvisade till Brittsandsvägen.

Sett till områdets läge/avstånd till Ludvika, tillgång till kollektivtrafik samt infrastruktur för gång och cykel med mera har varje bostad beräknats ge upphov till ca 5 fordonsrörelser med personbil per dygn. Kommunen bör medverka i satsningar för att sänka antalet transporter som sker med bil.

## 4.2 Brittsand

Även i Brittsand planeras utbyggnad, detaljplan för Sunnansjö 125:2 "Brittsand" antogs 2017-03-29 och vann laga kraft 2019-10-10 (Ludvika, 2019b). I detaljplanens planbeskrivning anges att cirka 60 tomter skapas utöver redan befintliga 14 avstyckade tomter.

I detaljplanen för Brittsand har Ludvika kommun pekat ut en förbindelsepunkt för anslutning till det kommunala VA-systemet. Inom ramen för utbyggnadsplanerna för Brittsand planeras inte för några åtgärder längs vägnätet i stort.

Brittsand och Sjöfallet kan komma att knytas samman för att renhållningsfordon ska kunna nå Sjöfallet som nämns ovan samt eventuellt även med stråk för cyklister och fotgängare närmare Väsman. Befintlig plankarta för Brittsand samt konceptskiss för Sjöfallet redovisas i sitt sammanhang i Figur 11.



Figur 11. Plankarta för detaljplan Sunnansjö 125:2 "Brittsand" inringad i gult samt konceptskiss för Sjöfallet inringad i lila. Bakgrundskarta: Ludvikakartan, konceptskiss Sjöfallet 2023-02-21 samt egen bearbetning

### 4.3 Ytterligare utbyggnadsplaner

Som nämns i avsnitt 4.1 *Sjöfallet* finns vissa planer på en andra utbyggnadsetapp i Sjöfallet som i så fall kommer att regleras via en separat detaljplan. I denna andra etapp finns även möjlighet att viss ytterligare bebyggelse längs Brittsandsvägen kan bli aktuell.

I samband med utvecklingen av Sjöfallet kan det på sikt bli aktuellt med en liten närbutik i form av en obemannad hybridbutik dit varor kan beställas digitalt och sedan levereras till butiken. En sådan butik skulle kräva en lastzon samt ett fåtal parkeringsplatser. På sikt kan det även bli aktuellt med en förskola i området. Båda dessa bedöms kunna bli aktuella i samband med en eventuell andra etapp.

Utöver föreslagen utbyggnad i Sjöfallet och Brittsand planeras inte någon ytterligare större exploatering. Enstaka bostäder kan komma att tillkomma längre norrut längs Mässanvägen, i översiktsplanen anges att detta område är föreslaget som bostäder och fritidshus samt att mindre uthyrningsstugor för jakt och fiske också kan vara lämpligt.

## 5 Nollalternativ

Brittsandsvägen genom Gonäs är smal med bitvis dålig sikt med bebyggelsen i direkt anslutning till vägen. Med bebyggelse och växtlighet nära vägen skapas en inbjudande karaktär som kan ge intrycket av att befinna sig på gården/inom tomtmark även om man är på vägen. Detta innebär trafiksäkerhetsrisker framför allt för barn som inte uppnått trafikmognad. Yngre barns lek tenderar att ta överhanden, vilket kan leda till att de tappar uppmärksamheten på omgivningen och överraskas av trafiken. Trafiken utgör generellt en trafiksäkerhetsrisk för barn eftersom de saknar kognitiva förmågor som krävs för att klara de allra flesta trafiksituationer.

Utan dedikerade utrymmen för oskyddade trafikanter kan det även vara svårt för förare av motorfordon att avgöra var oskyddade trafikanter kan förväntas röra sig. När det dessutom är sämre siktförhållanden och bebyggelse nära vägen minskar även möjligheterna för dem att upptäcka oskyddade trafikanter i god tid.

Att det saknas utrymme för oskyddade trafikanter kan även minska viljan att gå och cykla längs vägen. Med utbyggnad i Sjöfallet och Brittsand kommer trafikvolymen längs befintliga vägar att öka samt att det under delar av byggtiden innebär tunga transporter till själva utbyggnaden. Ökad trafik riskerar att befintlig väg upplevs mindre trafiksäker och att andelen som går och cyklar utmed sträckan minskar.

Brittsandsvägen utgör skolväg för såväl barn till förskolan i Gonäs som elever mot busshållplatsen vid Folkets hus. Skolvägarna behöver både vara trafiksäkra och upplevas som trygga av vårdnadshavare för att barn och unga ska ges möjlighet att ta sig till skolan på egen hand. Säkra och trygga skolvägar behöver finnas från bostaden hela vägen fram till förskolan eller skolan samt till hållplats för skolskjuts/kollektivtrafik.

Busshållplats, inklusive skolskjuts, ligger längs Gonäsvägen vid Folkets hus vilket gör att resenärer behöver ta sig till denna längs ett vägnät som inte är anpassat för barns behov och trafiksäkerhet. Ju osäkrare vägnätet upplevs, desto större risk att fler väljer att skjutsa sina barn och därmed själva bidrar till att öka motorfordonstrafiken längs vägen. För sammanställning av problembilden i nuläget se Figur 12





Figur 12: Brister efter Brittsandsvägen. Bild 1-2 illustrerar sprickbildningar och sättningar utmed vägen, bild 3 illustrerar fastigheter och vegetation nära vägen. Dedikerat utrymme för oskyddade trafikanter saknas. Bakgrundkarta: flygfoto © Lantmäteriet (2022).

Brister i vägnätet för oskyddade trafikanter riskerar att motverka de i trafikstrategin utpekade målen om hållbart resande och aktiva transporter. Utöver bristande utrymme för oskyddade trafikanter längs Brittsandsvägen saknas i nuläget ett gent sammanhängande stråk hela vägen in mot centrala Ludvika vilket ytterligare motverkar mål om hållbart resande.

Befintlig väg har bitvis låg standard med sprucken beläggning vilket gör det rimligt att anta att vägens underbyggnad och bärighet inte är anpassad för ett större antal tunga transporter i samband med nybyggnation av bostadsområde.

Den teoretiska kapaciteten för motorfordon längs Brittsandvägen bedöms inte vara begränsande i detta skede. Begränsningen ligger snarast i vad som kan tolereras i förhållande till de oskyddade trafikanter som behöver kunna nyttja vägen.

Problem med lutning längs Sjöfallsvägen och åtkomst till området vintertid kvarstår i nollalternativet. Åtgärder kommer ändå att krävas för att koppla samman Sjöfallet med vägnätet i någon punkt, troligen med Brittsand enligt principen som syns i Figur 11 i avsnitt 4.2 *Brittsand*.

Trafikmätningar visar att cirka 15 % av trafiken längs Brittsandsvägens södra del kör över gällande skyltad hastighet. Boende i området har också uttryckt en upplevelse att trafiken ökat och att hastigheten överträds. Det finns en rädsla hos de boende att ytterligare trafik utmed sträckan, på grund av utbyggnadsplanerna i Brittsand och Sjöfallet, kommer förvärra trafiksäkerhetsbristerna. Redan i dagsläget finns viss risk för mötesolyckor med smal och kurvig väg, med dålig sikt där vissa färdas över gällande hastighetsgränser.

## 6 Upprustning av befintligt vägnät

### 6.1 Sammanfattande problembeskrivning för Brittsandsvägen

En sammanfattning av beskrivna brister utmed Brittsandsvägen ger en problembeskrivning som framför allt handlar om trafiksäkerhetsrisker för oskyddade trafikanter. Dessa brister förvärras av tillkommande trafikbelastning för utvecklingen Brittsands-planen och Sjöfallet-planen. Föreslagna åtgärder kopplar mot denna problembeskrivning och flera av de brister som beskrivs för nollalternativet kan åtgärdas med upprustning av befintligt vägnät.

### 6.2 Möjliga åtgärder

#### 6.2.1 Standardförbättring

För att förbättra trafiksäkerheten bör buskage, häckar och övrig växtlighet nära vägen ses över för att förbättra siktförhållanden.

Sett till befintligt skick på Brittsandsvägen är en generell standardförbättring lämplig. Med ny beläggning kan bärighets- och sättningsproblematik åtgärdas.

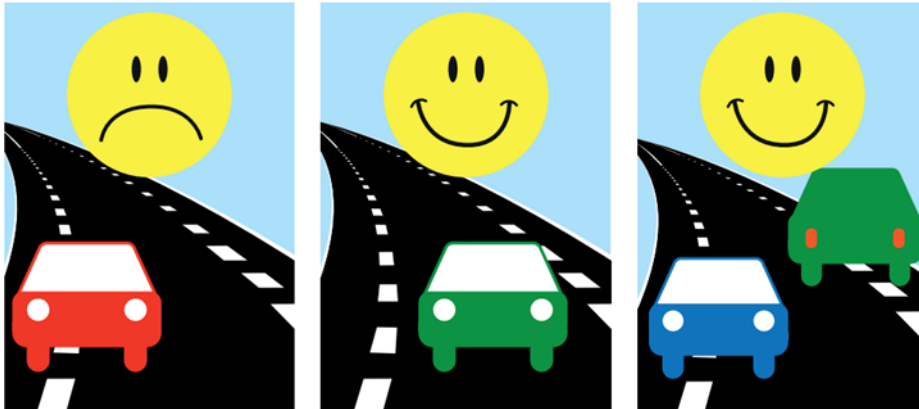
För att skapa en trygg miljö för oskyddade trafikanter kan belysning av vägen övervägas längs Brittsandsvägens norra del, norr om bebyggelsen i Gonäs.

#### 6.2.2 Bygdeväg

En ny gång- och cykelväg utmed Brittsandsvägen finns det i dagsläget inte fysiskt utrymme för i förhållande till befintlig bebyggelse/tomter fram till vägbanan längs sträckan.

Som ett alternativ till nya gång- och cykelvägar där det inte finns utrymme eller ekonomi anläggs ibland så kallade bygdevägar. Det är ett försök att tillskapa utrymme för oskyddade trafikanter utifrån befintliga förutsättningar. En bygdeväg är en väg med ett dubbelriktat körfält och breddad vägren. Biltrafik kör i mitten av vägen och nyttjar vägrenen tillfälligt endast vid möten, om det

kan ske utan fara, se Figur 13 för illustration som visar hur motorfordonstrafik ska köra.



Figur 13. Illustration av motorfordons trafikering av bygdeväg. Bild 1 påvisar hur trafikering inte ske, medan bild 2 och 3 visar hur motorfordon ska färdas då de är ensamma respektive får möte.

De oskyddade trafikanterna är hänvisade till den breddade vägrenen och får därmed ett eget anvisat utrymme utmed vägen. Syftet med bygdevägen är att förbättra tillgängligheten för bland annat gående, cyklister och mopedister. Det skapas en trafikmiljö där samtliga trafikanter måste samsas om utrymmet och visa hänsyn mot varandra. (SKR & Trafikverket, 2022)

Lösningen regleras genom vägmarkeringar för vägren (T1 och T4) samt varningsskylt om avsmalning av väg (A5), se Figur 14. Vid starten på bygdeväg kan markeringsskärmar användas för att visa avsmalningen. (SKR & Trafikverket, 2022)



Figur 14. Varningsskyltar för avsmalning av väg. (Transportstyrelsen, hämtat 2022-11-21)

Förutsättningarna för bygdeväg utmed Brittsandsvägen anses goda utifrån de krav som finns i VGU (Vägar och gators utformning, Trafikverket, 2022), se Tabell 4.

Tabell 4: Förutsättningar för bygdeväg enligt VGU (Trafikverket, 2022)

VGU	
Max vägbredd	7 m
Bredd vägren	Minst 0,75 m (plus markering 0,1 meter) men bör vara 1,5 meter
Bredd körbana	3 – 3,5 m
Max hastighet	60 km/h
Max trafikflöden	2 000 ÅDT
Sikt	Dubbel stoppsikt
Övrigt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vägen ska ha en lokal funktion</li> <li>• Potential för ökad gång och cykel</li> <li>• Hastighetsdämpande åtgärder bör prövas</li> <li>• Information till trafikanter</li> </ul>

Vägen behöver dock vara minst 4,7 meter för att möjliggöra bygdeväg. Enligt kartunderlaget är Brittsandsvägen smalare än så på sträckan mellan Gonäsvägen och anslutning mot Sjöfallet men mätning i flygfoto indikerar att den faktiska vägbredden är större än kartunderlaget anger. Inför fortsatt projektering skulle en inmätning av vägen behöva göras för bättre noggrannhet i underlaget.

Brittsandsvägen är hårdgjord till strax norr om Sjöfallsvägen.

Hastighetsgränsen är 40 km/h mellan Gonäsvägen och anslutning mot Sjöfallet. Mellan Sjöfallet och Brittsand är hastighetsgränsen 70 km/h. Denna skulle behöva sänkas om denna sträcka ska regleras som bygdeväg eftersom siktförhållandena inte är tillräckligt goda för att möjliggöra dubbel stoppsikt med så höga hastigheter. Förslagsvis sänks den i så fall till samma hastighet som den angränsande sträckan. Stoppsikt vid hastighet 40 km/h är enligt VGU cirka 35 meter (exakt längd beror av längslutning). Dubbel stoppsikt är därmed cirka 70 meter. Det finns platser längs sträckan där siktsträcka på 70 meter inte uppnås idag till följd av vegetation i trädgårdar samt skogsplantage.

För samtliga mätpunkter är den uppmätta trafiken långt under 2 000 fordon per dygn<sup>1</sup>. Detta ger förutsättningar för bygdeväg utifrån dagens trafikflöden men också utifrån den bedömda trafikstring som utbyggnadsplanerna genererar, se vidare resonemang om trafikstring i avsnitt 7.2 *Omfattning av etapp 1 Sjöfallet*. Även med full utbyggnad i Brittsand bedöms trafikflödet understiga denna gräns.

Förutsättning för bygdeväg utifrån befintliga förhållanden är troligen bäst där vägen omges av bebyggelse eftersom den då upplevs vara del av en bygd, och antal gående troligen är fler. För att säkra hastigheten är det möjligt att komplettera med farthinder i form av vägbulor, se avsnitt 6.2.3 *Farthinder*.

<sup>1</sup> I trafikmätningen redovisas dessa som årsmedeldygnstrafik (ÅDT) utan att viktning skett mellan trafikintensitet under olika delar av året.

### 6.2.3 Farthinder

För att säkra att trafiken följer hastighetsbegränsningen vid enskilda belagda vägar rekommenderar Trafikverket vägbulor eller så kallade cirkelgupp (Watts gupp), se exempel i Figur 15. För att anpassa efter tunga fordon kan det vara lämpligt att modifiera guppet, vilket innebär att vinkeln gentemot guppet jämnas ut något i angränsningen till den plana vägbanan.



Figur 15. Exempel på cirkelgupp (även kallat Watts gupp). (Trafikverket, hämtat 2022-11-10)

Vid enstaka farthinder är det lämpligt att använda vägmärke A9, se Figur 16, som placeras ut på ett avstånd mellan 5-75 meter innan farthindret vid hastighetsbegränsningar  $\leq 50\text{km/h}$ .



Figur 16. Vägmärke A9, varning för farthinder. (Transportstyrelsen, hämtat 2022-11-21)

Varje farthinder bör vara tydligt utmärkt med blå/gula sidomarkerings-skärmar eller stolpar, se Figur 17.





Figur 17. Rör 60\*900mm med symbol X3, markeringsskärm för farthinder. (Trafikverket, hämtat 2022-11-10)

Blomlådor, som är en annan typ av farthinder, har av boende tidigare placerats ut efter Brittsandsvägen. Dessa kan ha en god hastighetsdämpande effekt och indikerar att oskyddade rör sig i vägområdet.

Ludvika kommun arbetar med riktlinjer för de delar av vägnätet där kommunen är väghållningsmyndighet som anger att de produkter som placeras ut ska vara testade och godkända som hastighetsdämpande åtgärder, motsvarande resonemang bedöms tillämpligt även för de vägar där kommunen inte är väghållare.

#### 6.2.4 Kollektivtrafik

Med utbyggnad av Sjöfallet och Brittsand kan elevunderlaget i Gonäs antas öka vilket i sin tur gör att det bör övervägas att låta mindre/medelstora fordon ta sig in i området och hämta upp elever närmare hemmet för att undvika att de behöver ta sig längs den trafikerade vägen. Detta kan minska på skjutsandet av barn som ska till grundskola.

Att lösa ny kollektivtrafik efter Brittsandsvägen bedöms inte genomförbart varför det förblir viktigt att lösa så oskyddade trafikanter kan ta sig till befintlig hållplats vid Folkets hus.

#### 6.2.5 Byggtrafik

Sett till att oskyddade trafikanter, med en särskild hänsyn till att barn rör sig efter Brittsandsvägen för att ta sig till skola och busshållplats, är det lämpligt att se över vilka tider byggtrafiken bör trafikera sträckan. I möjligaste mån och i första hand bör man verka för att undvika byggtrafik under maxtimmen (mellan 07.00-08.00), för att inte sammanfalla med när skolbarn tar sig till skola/skolskjuts/hållplats.

Det är att föredra att undvika byggtrafik längs Brittsandsvägen sett till de oskyddade trafikanter som rör sig i vägområdet. Då etapp 2 av utbyggnaden i Sjöfallet kan komma att innebära en ny anslutningsväg till området, skulle det finnas en möjlighet att nyttja denna för byggtrafik redan för utbyggnad av etapp 1 om etapperna överlappar. Denna skulle till en början då kunna anläggas i form av en enklare skogsbilväg. Servicevägar för byggtrafik kräver inte samma standard som vanliga vägar varför de kan komma på plats tidigare. Även renhållningsfordon skulle då kunna nyttja denna sträcka.

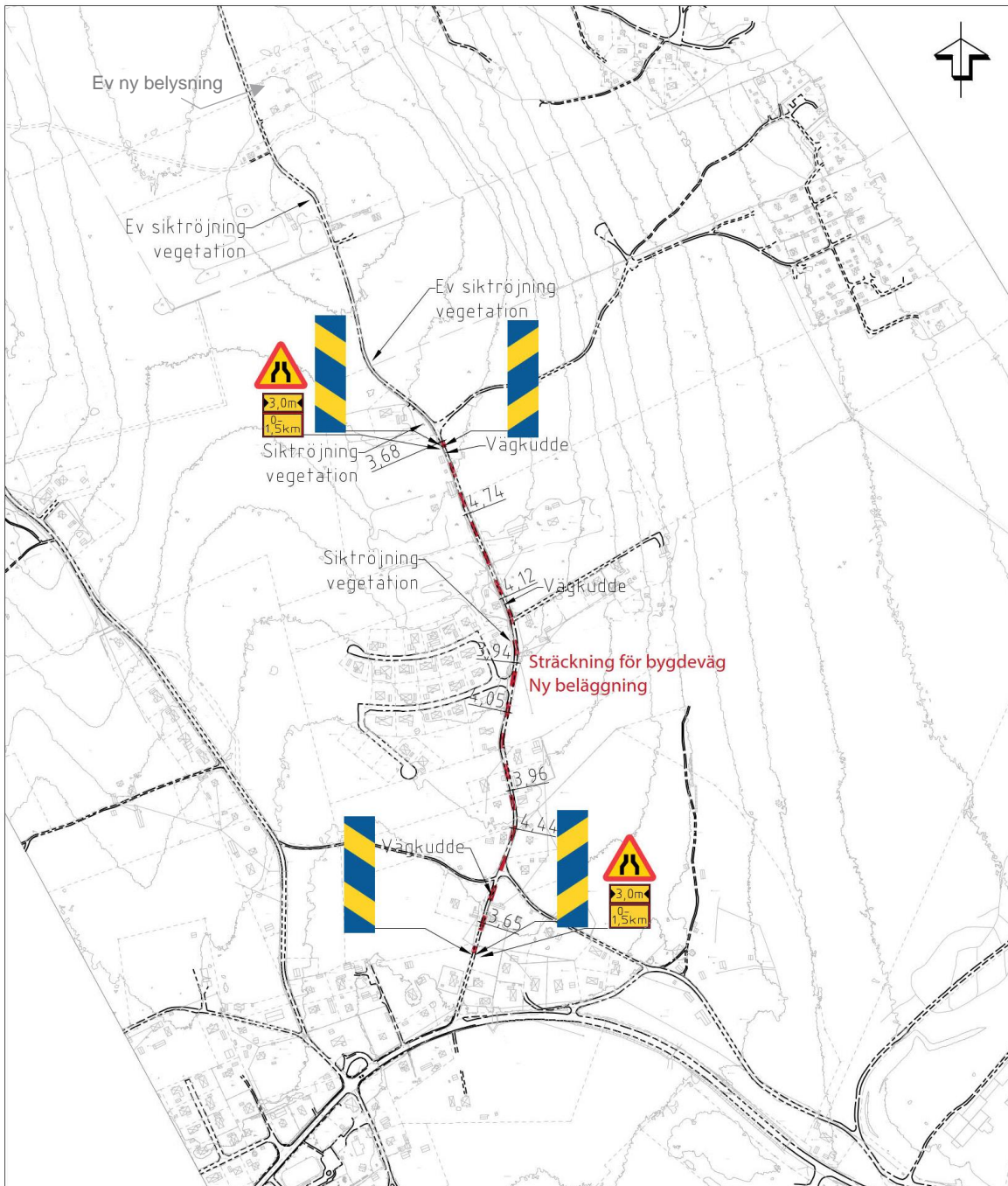


## 7 Samlad bedömning

### 7.1 Åtgärdsförslag

Oavsett utbyggnad av Sjöfallet och Brittsand bedöms det finnas ett behov av åtgärder efter befintlig väg Brittsandsvägen. Åtgärderna blir dock än mer relevanta med den förväntade tillkommande trafikallstringen.

En ny beläggning av vägen ses som nödvändig för att komma åt bärighets- och sättningsproblematik för sträckan som är belagd idag (från Gonäsvägen till strax norr om infarten till Sjöfallet). Åtgärder med syfte att sänka hastigheten samt förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ses även som nödvändiga. Därför rekommenderas farthinder i form av vägbulor som hastighetsdämpande åtgärd och bygdeväg för att skapa ett dedikerat utrymme för oskyddade trafikanter. Utplaceringen och val av farthinder behöver anpassas efter de fordon som kommer trafikera Brittsandsvägen med särskild hänsyn till tunga fordon som riskerar att få begränsad framkomlighet. En etablering av bygdeväg kräver röjning av vegetation vid enstaka bostadstomter samt i trädplantage på några platser längs vägen. Se förslagen i sin helhet i Figur 18.



Förutsättningar bygdeväg  
Skala 1:5000 i A3

Figur 18. Förslag på bygdeväg, skyltning och vägbulor efter Brittsandsvägen. Bakgrundskarta: primärkarta © Ludvika kommun (2022). Egen bearbetning med text, skyltar, pilar och linjer för bygdeväg.

Utöver detta rekommenderas att sträckan norr om bebyggelsen i Gonäs kompletteras med belysning för att öka tryggheten för oskyddade trafikanter. Det kan även finnas visst behov av att röja vegetation nära vägbanan denna sträcka för att uppnå bättre sikt och därigenom öka trafiksäkerheten.

Vägbanan behöver mätas in för att säkerställa att den har tillräcklig bredd för att anlägga bygdeväg. Vägföreningen i samråd med kommunen kan besluta att godta vissa avsteg jämfört med rekommendationer enligt VGU, till exempel gällande vägens bredd. VGU är endast kravställt för Trafikverkets vägar/projekt. Om inmätning visar att utrymme inte finns för att säkerställa en vägbredd om 4,7 meter på vissa delsträckor får beslut fattas om på vilka platser avsteg kan godtas.

Åtgärder som genomförs längs Brittsandsvägen i etapp 1 kommer att vara till nytta även vid en andra etapp då oskyddade trafikanter även fortsättningsvis förutsätts ha behov av att ta sig till Gonäs.

## 7.2 Omfattning av etapp 1 Sjöfallet

Givet föreslagna upprustningsåtgärder enligt avsnitt 7.1 *Åtgärdsförslag* har bedömningen gjorts att storleken på etapp 1 Sjöfallet bör begränsas för att hålla nere trafikökningen längs Brittsandsvägen. Den aktuella planen bör anpassas för att maximalt bidra med cirka 225 fordonsrörelser per dygn längs Brittsandsvägen, motsvarande 50 % av trafiken jämfört med nuläget. Områdets geografiska läge/avstånd till Ludvika, tillgång till kollektivtrafik samt möjligheter för gående och cyklister gör att för varje bostad beräknas cirka 5 fordonsrörelser med personbil per dygn. Det gör att utbyggnaden i den första etappen bör begränsas till maximalt 50 tillkommande bostäder.

I själva detaljplanen ryms även redan befintlig bebyggelse i området som beräknas ge upphov till trafik redan i nuläget.

Bedömningen av lämplig storlek för etapp 1 baseras på att åtgärder för upprustning av befintligt vägnät genomförs. En tydligare trafikmiljö där oskyddade ges ett eget utrymme i kombination med siktröjning och hastighetsdämpande åtgärder efter Brittsandsvägen bedöms ge positiva effekter gällande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Något som i sin tur kan leda till att fler väljer att gå och cykla efter sträckan och styr mot kommunens målsättningar i trafikstrategin.

Utan trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs befintligt vägnät bör inte någon egentlig utbyggnad i Sjöfallet göras då det riskerar att förstärka problem längs befintlig väg och inte ligger i linje med trafikstrategier och satsningen på hållbart resande.

Även utbyggnadsplaner i Brittsand bidrar till ökad trafik längs Brittsandsvägen och understryker behovet av åtgärder för att öka trafiksäkerheten i Gonäs.

## 7.3 Berörda aktörer

Rekommendationer eller åtgärder som presenteras i avsnitt 7.1 *Åtgärdsförslag*, baseras på det som framkommit i trafikutredningen. Aktörer som berörs eller ansvarar för de rekommenderade åtgärderna är följande:

- Exploatör/-er
- Ludvika kommun
- Gonäs samfällighetsförening och Sjöfallets vägsamfällighet (väghållare)
- Region Dalarna (kollektivtrafikhuvudman)
- Trafikverket (enbart när det gäller väg 608)

Utifrån befintlig vägs standard bedöms det nödvändigt att genomföra en upprustning av denna innan utbyggnad av området påbörjas. Ludvika kommun samt eventuella exploatörer bedöms behöva vara involverade i denna upprustning innan vägen återlämnas till vägföreningen/-arna för fortsatt förvaltning. Avtal behöver träffas mellan Ludvika och eventuell exploatör å ena sidan och vägföreningar å andra sidan innan upprustning av befintlig väg kan genomföras. Med utbyggnad av Sjöfallet och Brittsand ändras nyttjandet av befintlig väg, det gör att nya andelstal behöver tas fram vid en ny vägförrättning. I samband med ny förrättning vore det lämpligt att även se över möjligheten till en gemensam samfällighetsförening för Sjöfallet och Brittsand med andelstal anpassade för respektive område.

Översyn av kollektivtrafik och samordning med skolskjuts bedöms lämpligt att göra tillsammans med Region Dalarna som kollektivtrafikhuvudman.

Samråd med Trafikverket bedöms bli aktuellt först i en andra etapp då det kan bli aktuellt med ny anslutning mot Trafikverkets väg, väg 608 Gonäsvägen

## 7.4 Fortsatt arbete

Inför det fortsatta arbetet med detaljplanen bör inmätningar genomföras för att säkerställa vägbanans utbredning och lämplighet för bygdeväg. Då detta är genomfört kan skissen förfinas med förslag och kostnadsbedömning för att kunna fatta beslut om genomförande.

På längre sikt kan det bli aktuellt med en ny anslutning till Sjöfallet. Denna har inte detaljstuderats i samband med utbyggnadens första etapp. Några alternativ har ändå framkommit i olika sammanhang/underlag, dessa illustreras översiktligt i Figur 19. Figuren visar ungefärligt läge för en framtida väganlutning men dessa behöver utredas vidare i ett kommande skede där även fler alternativ kan komma att identifieras.

1. I kommunens översiktsplan finns ett vägreservat strax öster om Bergsmansgården upptaget.
2. Alternativ från Åminnevägens avslutning – ger anslutning mot huvudgata genom Sjöfallet.
3. Anslutning genom skogsparti mellan förslaget i ÖP (1) respektive Åminnevägens avslutning (2).
4. Anslutning från Halvarsvägen, har delvis utretts i samband med FÖP Gonäs från 1995.



Figur 19. Översiktlig princip för alternativa anslutningar till Sjölfallet vid en framtida andra etapp.

Alternativ 1, 2 och 3 tar samtliga ny mark i anspråk som idag nyttjas för jordbruksändamål respektive skog. I FÖP Gonäs anges att med en ny östlig sträckning av Brittssandsvägen kan miljön vid Bergsmansgården marginellt påverkas. Från kommunens skogsbruksplan anges att den äldre skogen har vissa naturvärden genom sin ålder (117 år) samt att den delvis är sumpskog som planeras förbli orörd. En eventuell ny tillfartsväg bör därför dras genom ungskog (37 år) så långt det är möjligt. Alternativ 1 avviker direkt från Gonäsvägen medan alternativ 2 och 3 färdas längs Åminnevägen, dessa behöver studeras vidare för att se påverkan på Trafikverkets vägnät samt utreda lämpliga korsningstyper. Beroende på exakt placering kan eventuellt ytterligare marklösen utöver själva vägen komma att bli aktuellt.

Alternativ 4 har studerats i samband med framtagande av fördjupade översiktsplan för Gonäs år 1995 men har där bedömts som mindre lämpligt. Utgångspunkten var då heller inte exploatering av Sjölfallet och löser inte problematiken med brant anslutning i nuläget. Att leda trafiken via Halvarsvägen riskerar även att förflytta problemet med bristande utrymme för oskyddade trafikanter från Brittssandsvägen till Halvarsvägen. Alternativet bedöms därför inte lämpligt att studera vidare i samband med en eventuell andra etapp för Sjölfallet.

Om ny väganslutning anläggs bör denna redan från start utformas med utrymme för oskyddade trafikanter samt möjliggöra för kollektivtrafiken att kunna trafikera vägen.

## 8 Referenser

- Dalatrafik, tidtabeller för kollektivtrafik i närområdet, hämtat 2022-10-21:  
<https://www.dalatrafik.se/sa-reser-du-med-oss/sokresa/tidtabeller/>
- Lantmäteriet, Fastighetskarta © 2022, hämtat 2022-10-21:  
<https://minkarta.lantmateriet.se/>
- Ludvika, 2022b. Trafikmätningar (arbetsmaterial).
- Ludvika, 2023. Utkast plankarta Sjöfallet, konceptskiss 2023-02-21 (Arbetsmaterial).
- Ludvikakartan, hämtat 2022-11-10:  
[https://karta.ludvika.se/?l=kommun!&bl=LudvikaTM\\_WMTS&t=start&c=487149%2C6674581&s=228571](https://karta.ludvika.se/?l=kommun!&bl=LudvikaTM_WMTS&t=start&c=487149%2C6674581&s=228571)
- Ludvika, 2021a. Trafikstrategi. Beslutad 2021-03-25.
- Ludvika, 2021b. Kulturhistoriska byggnader, kulturmiljöer, hämtat 2022-10-10:  
<https://www.ludvika.se/bygga-bo-och-miljo/bygga-nytt-bygga-om-bygga-till-eller-andra/kulturhistoriska-byggnader-kulturmiljoer>
- Ludvika, 2019a. Cykelkarta Ludvika kommun, hämtat 2022-11-11:  
[https://www.ludvika.se/download/18.472050ed16b46120fd73ef9e/1561461287600/Ludvika\\_cykelkarta2019\\_web.pdf](https://www.ludvika.se/download/18.472050ed16b46120fd73ef9e/1561461287600/Ludvika_cykelkarta2019_web.pdf)
- Ludvika, 2019b, detaljplan för Sunnansjö 125:2 "Brittsand". Antagen av KF 2017-03-29. Laga kraft 2019-10-10.
- Ludvika, 2017a. Trafikmiljö vid skolor och förskolor, 2017-04-26.
- Ludvika, 2017b. Parkeringsnorm – Ludvika kommuns flexibla parkeringsnorm. 2017-01-17.
- Ludvika, 2013. ÖP Ludvika 2030. Antagen av KF 2013-08-26. Laga kraft 2013-09-25.
- Ludvika, 2011. Cykelplan Ludvika kommun 2011. Antagen 2011-12-19.
- Ludvika, 1997. Förslag till FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR TÅTORTEN GONÅS, LUDVIKA KOMMUN. Antagen 1997-08-28. Laga kraft 1997-09-24.
- SKR & Trafikverket, 2022. Mobilitet för gående, cyklister och mopedister – En handbok med fokus på planering, utformning, underhåll och uppföljning. Publ.nr: 2022:020
- Trafikverket, 2022. Vägar och gators utformning. Publ.nr: 2022:001
- Trafikverket. Nationell VägDatabas NVDB på webb, hämtat löpande 2022-09-15 – 2022-11-23:  
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>
- Trafikverket. Farthinder på enskild väg, hämtat 2022-11-10:  
<https://bransch.trafikverket.se/om-oss/var-verksamhet/sa-har-jobbar-vi-med/Enskilda-vagar/Underhall-av-enskild-vag/farthinder-pa-enskild-vag/>
- Transportstyrelsen. Vägmarken. Hämtat 2022-11-21:  
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/vagmarken/>