

Godkänd i Kommunstyrelsen 2019-03-26 §107

Samrådsredogörelse

Planprogram för sambandet mellan Säters järnvägsstation och centrum



SÄTERS KOMMUN

Innehållsförteckning

Inledning	3
Bakgrund.....	3
Hur har samrådet bedrivits?.....	3
Syfte och innehåll.....	3
Sammanfattning av inkomna synpunkter	4
Inkomna yttranden	4
Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden.....	5
<i>Kommunala yttranden</i>	5
<i>Statliga och regionala yttranden</i>	6
<i>Företag, föreningar och organisationer</i>	11
<i>Politiska partier</i>	18
<i>Privatpersoner</i>	22
<i>Samrådsmöten</i>	34
Ställningstagande	36
Justering av programförslaget	36
Beaktande av synpunkter.....	36

Inledning

Bakgrund

Trafikverket planerar kapacitetshöjande åtgärder på järnvägen Dalabanan genom Sätters centrum. Åtgärderna innebär fler spår och nya växlar liksom mer tillgänglig plattform på järnvägsstationen. Genom ett planprogram samordnas kommunens och Trafikverkets olika planer och projekt. Planprogrammet redovisar kommunens ställningstaganden i frågor kopplade till sambandet mellan järnvägsstationen och Sätters centrum, liksom konsekvenserna av ställningstagandena. Det ger förutsättningar för att skapa en attraktiv och funktionell stadsmiljö i Säter.

Hur har samrådet bedrivits?

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade 2018-12-18 att godkänna planprogrammet för samråd. Samrådstiden varade mellan 2018-12-27 och 2019-02-07. Två samrådsmöten anordnades, ett med företagare i Sätters centrum och ett allmänt samrådsmöte på Sätters bibliotek. Inbjudan till samråd meddelades via annonser i de större lokala tidningarna samt genom information på kommunens hemsida och på Sätters bibliotek. Därutöver har planprogrammet sänts på remiss till Länsstyrelsen, övriga myndigheter och företag samt kommunala nämnder, styrelser och förvaltningar. Totalt inkom 31 skriftliga yttranden under samrådet.

Syfte och innehåll

Samrådsredogörelsen syftar till att ge kommunens beslutande organ, samrådskretsen samt övriga en redovisning av de synpunkter som lämnats in under samrådet, samt vilka överväganden som görs i samband med detta. Synpunkterna presenteras och kommenteras på följande sidor.

Texterna och eventuella bilder redovisas så som de lämnats till kommunen, men utan den formatering som texten ursprungligen hade. Inga namn eller övriga personuppgifter redovisas enligt dataskyddsförordningen (GDPR). Text som enbart rör frågor kring skrivelsens ankomst till kommunen eller består av en sammanfattning av planprogrammet är inte inkluderade. De skriftliga yttrandena, inklusive bilagor, är diarieförda i sin helhet och finns tillgängliga hos samhällsbyggnadsförvaltningen.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Inkomna yttranden

Följande yttranden har inkommit under samrådstitiden:

Yttranden	Ankomst-datum	Ingen erinran	Synpunkter
Kommunala yttranden			
Kulturnämnden	2019-01-17		X
Socialnämnden	2019-01-23		X
Barn- och utbildningsnämnden	2019-01-30		X
Tillgänglighetsrådet	2019-02-07		X
Statliga och regionala yttranden			
Länsstyrelsen	2019-02-12		X
Polisen	2019-01-15		X
Trafikverket	2019-01-25		X
Lantmäteriet	2019-01-29	X	
Region Dalarna - Kollektivtrafikförvaltningen	2019-02-07		X
Företag, föreningar och organisationer			
Ellevio	2019-01-10	X	
Finnmarken Teknik AB	2019-01-30 2019-02-04		X
ICA Supermarket	2019-02-06		X
Mig & Alice	2019-02-06		X
SJ	2019-02-07		X
Hyresgästföreningen	2019-01-31	X	
DHR	2019-02-06		X
PRO	2019-02-07		X
Politiska partier			
Socialdemokraterna	2019-01-24		X
Moderaterna	2019-02-05		X
Miljöpartiet de gröna	2019-02-06		X
Privatpersoner			
Privatperson 1	2019-01-18		X
Privatperson 2	2019-01-28		X
Privatperson 3	2019-01-30		X
Privatperson 4	2019-01-31		X
Privatperson 5	2019-02-05		X
Privatperson 6	2019-02-05		X
Privatperson 7	2019-02-08		X
Privatperson 8	2019-02-07		X
Privatperson 9	2019-02-07		X
Privatperson 10	2019-02-07		X
Privatperson 11	2019-02-07		X
Samrådsmöten			
Företagare i Sätters Centrum	2019-01-19		X
Allmänt samrådsmöte	2019-01-28		X

Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden

Kommunala yttranden

Kulturnämnden

Kulturnämnden ställer sig bakom nedanstående skrivelse, skrivelsen skickas till samhällsbyggnadsnämnden.

”Efter att tagit del av planprogrammet för samråd ang. Sätters järnvägsstation och centrum, som enligt min mening på många vis är väl genomtänkt kommer här några kompletterande förslag. För att uppfylla de nationella målen för arkitektur, formgivning och design borde planen kunna kompletteras med åtgärder i form av konstnärlig gestaltning. Som förslaget antyder bör man som resenär/trafikanter kunna få en positiv bild av staden och förbättra möjligheten och viljan att stanna till. För att göra detta kan man tänka sig en konstnärlig utformning av stationsområdet. Konstverket bör kunna ses från både plattform och tåg. För att få trafikanterna på RV 70 att särskilt lägga märke till Sätters stad bör en konstnärlig gestaltning av den tänkta cirkulationsplatsen vid korsningen mellan RV 70 och Grängsgatan inplaneras. Ett bidrag till trygghet och attraktivitet i tunneln under RV 70 kan även utgöras av konstnärlig gestaltning med konst, ljus och ljudinstallationer, så som föreslås i planprogrammet.”

Kommentar:

En del av syftet med planprogrammet är att knyta samman staden mer och få trästaden mer synlig från väg 70. Den konstnärliga utformningen kan bidra till en sådan inriktning. Konst kan även bidra till platsmarknadsföring och trygghet. Viktiga frågor för kommunen, t.ex. kopplat till kontärlig utformning, kommer att beröras vidare under detaljplanearbetet och genomförandefasen. Dialog pågår med Trafikverket om eventuell tillämpning av 1-procentregeln för offentlig konst/ utsmyckning i detta projekt.

Socialnämnden

Tjänstemannayttrandet över samrådshandlingarna gällande planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum, antas som nämndens eget och översänds till samhällsbyggnadsnämnden med en komplettering i yttrande om säkerhetsaspekten i att kunna befinna sig i området.

”Förslag till beslut

Socialnämnden beslutar att anta socialförvaltningens förslag till yttrande över samråds-handlingarna gällande planprogram för sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum.

Förvaltningens ståndpunkt

Planprogrammet innehåller planeringsförutsättningar och konsekvenser för tillgänglighet och trygghet. För socialförvaltningens målgrupper är det viktigt att dessa aspekter finns beskrivna och att de under planprocessens fortsatta handläggning utvecklas och konkretiseras, det gäller framförallt behovet av hissar i anslutning till gång och cykeltunnlar.”

Kommentar:

Aspekterna kommer fortsatt att hanteras i detaljplanen och efterföljande projektering samt i den pågående dialogen med Trafikverket.

Barn- och utbildningsnämnden

Barn- och utbildningsnämndens arbetsutskott har inget att erinra gällande planen sett ur barnperspektivet.

Arbetsutskottet anser att tillgängligheten till centrum och näringsidkarnas möjlighet att driva funktionell verksamhet försämras med den nya planen. Arbetsutskottet anser att järnvägsprojektet och vägprojektet bör drivas parallellt i tiden.

Kommentar:

Syftet med planprogrammet är att skapa bättre förutsättningar för bl.a. trafikanter, näringsidkare, boende och besökare. Till exempel framgår av planprogrammet att tillgängligheten för biltrafik bibehålls mellan väg 70 och centrum samt att tillgängligheten och trafiksäkerheten förbättras för oskyddade trafikanter mellan centrum och järnvägsstationen/Säterdalen.

Det är önskvärt att järnvägsprojektet och vägprojektet drivs parallellt i tid, vilket även framgår av planprogrammet.

Tillgänglighetsrådet

Från Tillgänglighetsrådet tycker vi att det är viktigt att tryggheten säkras med att ramper har rätt lutning, att det finns viloplan på lämpliga avstånd. Säkerhet och trygghet är av yttersta vikt. Väl upplysta miljöer och eventuellt övervakningskameror. Tillgängligheten är viktig eftersom man i etapp 1 tar bort möjligheten att passera i plan mellan torget och järnvägen.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och tas med i det fortsatta detaljplanearbetet och projekteringen. Gång- och cykelvägar m.m. kommer att utformas med syfte att skapa så trygga och tillgängliga miljöer som möjligt och utformas utifrån de riktlinjer om t.ex. vilplan som finns.

Kommunen vill ha en fortsatt dialog med Tillgänglighetsrådet i dessa frågor under det kommande arbetet med detaljplan och projektering.

Statliga och regionala yttranden

Länsstyrelsen

(Länsstyrelsen fick dispens med inlämning av yttrande till och med 11 februari 2019)

Riksintressen

Riksväg 70 och Järnvägen Dalabanan är riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ Miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningarna. Därför behöver åtgärder och ombyggnationer av Väg 70 planeras i samverkan med Trafikverket.

Natur

I de kommande detaljplanerna ska hänsyn tas till de alléer som finns inom planprogramsområdet. Om något alléträd berörs av exempelvis avverkning krävs biotopskyddsdispens. Särskilda skäl krävs för att Länsstyrelsen ska kunna medge dispens. Det är därför viktigt att utreda alla lämpliga alternativ i detaljplanen för att undvika skador på träden.

Kulturmiljö

I planprogrammet anges att nya byggrätter kan tillkomma norr om järnvägen. Dessa byggrätter behöver anpassas till den intilliggande, småskaliga trähusbebyggelsen i Sätters stad. Anpassningen ska ske med avseende på skala och utformning. Sätters stad utgör riksintresse för kulturmiljövården

Kommentar:

Planprogrammet är en del av den pågående dialogen mellan kommunen och länsstyrelsen/Trafikverket om vad som är lämpligt med hänsyn till bl.a. riksintressena. Kommunen bedömer att tillgängligheten till riksintresset för järnväg liksom planläggning utifrån 2 kap 3 § punkt 2 PBL är särskilt kritiska frågor i detta projekt. Kommunen förväntar sig att länsstyrelsen i samband med samrådet av detaljplanen, eller i vart fall före granskningen, ger råd till kommunen om

tillämpningen av 2 kap 3 § punkt 2 PBL (planläggning ska främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper) i enlighet med 5 kap 14 § sista stycket.

Kommunen är väl medveten om att inför en framtida planläggning av etapp 2 krävs ytterligare utredningar (t.ex. utredning kring trafikföringen i centrala Säters och trafiken på väg 70) och ett nära samarbete med Trafikverket. Kommunen kommer att arbeta för att en dialogprocess inleds med Trafikverket inom en snar framtid för att en översyn av väg 70 genom Säters ska kunna genomföras gemensamt med Trafikverket.

Efterföljande arbete med detaljplan kommer att ta hänsyn till eventuella befintliga alléträd inom planområdet.

Som framgår av planprogrammet har kommunen gjort bedömningen att bebyggelsen norr om järnvägen (närmast Sätersdalen) idag har en så väsensskild struktur, karaktär och orientering av bebyggelsen jämfört med träbebyggelsen i riksintresset söder om järnvägen (Säters centrum) att det finns svaga skäl att anpassa ny bebyggelse på norra sidan av järnvägen till den på södra sidan. Den norra sidan närmast Sätersdalen har historiskt sett utgjorts av industribyggnader med varierande verksamheter och öppnare ytor medan bebyggelsen i centrum söder om järnvägen utgörs av tät träbebyggelse. I det kommande arbetet med detaljplan kommer fortsatta överväganden att göras av eventuella nya byggrätters förhållande till riksintresset för kulturmiljövården.

Polisen

Polismyndigheten väljer att belysa två faktorer, nämligen det brottsförebyggande perspektivet och trafiksäkerheten. I det sistnämnda ligger även största möjliga tillgänglighet för de som har en funktionsvariation.

Det brottsförebyggande perspektivet har sin grund i vad ett brott per definition kräver för att kunna fullbordas. I rutinaktivitetsteorin¹ beskrivs att det krävs tre faktorer för att ett brott ska kunna ske. Om någon eller flera av dess faktorer påverkas, ska brottet inte ske.

- Lämpligt objekt
- Motiverad gärningsman
- Avsaknad av kapabel väktare

Det kan antas att det alltid kommer att finnas mer eller mindre motiverade gärningsmän i varierande antal. Kapabla väktare kan förekomma vissa tider och i olika frekvens, men är inte något som kommer att vara ständigt närvarande. Då återstår att försöka påverka objektet på så sätt att det inte anses lämpligt för en gärningsman.

Det beskrivs en upplevd otrygghet med nuvarande gångtunnel och att gå den vägen. Det är därför positivt att den kommer att förändras. Här handlar det om att göra varje del av de olika nya tunneldelarna så oattraktiv som möjligt för en gärningsman. Det handlar inte bara om god belysning. Det handlar också om insyn, där så få delar som möjligt ska vara dolda. En gärningsman ska inte kunna gå ner i en tunnel och känna sig trygg. De enda som ska kunna vara trygga där är de som av legitima orsaker besöker tunneln för att åka tåg eller göra annat i Säters.

Vid järnvägsstationen planeras för cykelparkering. Erfarenhetsmässigt är cyklar ett stöldbegärligt gods. Det senaste året (2018-01-14–2019-01-14) anmäldes 22 cykelstöld i Säters kommun. De allra flesta skedde i

¹ Felson och Cohen 1979

centrala Säter. Här kan ett mörkertal anas, i synnerhet om man äger en cykel med ringa värde just med tanke på risken för att den ska bli stulen. Det finns bland annat vid resecentrum i Borlänge läsbara skåp för cyklar på norra sidan inte långt från Transportstyrelsens lokaler. En sådan möjlighet vore givetvis positiv ur ett brottsförebyggande perspektiv och för de cykelägare som vill pendla med tåg. Ett annat alternativ är anordning som gör det möjligt att förankra sin cykel så den inte anses värd att försöka stjäla. Det ska som alltid vara så svårt det bara går att begå brott.

Här deltar gärna Polismyndigheten i en dialog om hur detta kan gå till. Det ligger dessutom i linje med de trygghetsvandringar som görs i samverkan med Sätters kommuns brottsförebyggande råd. Om gångtunnlarna kunde skapas virtuellt i en animation innan de byggts, skulle det kunna vara ett sätt att tänka brottsförebyggande.

En väsentlig del är givetvis tillgängligheten för personer med funktionsvariation. Där föreslås en dialog, i den mån det inte redan skett, med föreningar som arbetar för funktionsvarierades möjligheter att få tillgång till samhället på lika villkor som icke funktionsvarierade.

Dialogen om det brottsförebyggande perspektivet och tillgängligheten för funktionsvarierade kan med fördel samordnas.

Då möten mellan oskyddade trafikanter och fordon enligt vad planen visar kommer att minimeras genom hur området byggs upp, är den frågan en redan integrerad del i planeringen. Här vill Polismyndigheten ändå betona vikten av att det är så god synlighet och belysning som möjligt där oskyddade trafikanter och fordon kan mötas. Övriga åtgärder kan handla om hastighetsreducerande konstruktioner och sänkta hastighetsgränser.

Genom den tänkta cirkulationsplatsen ut på RV 70 från Gränsgatan, kommer de idag stundtals komplicerade trafiksituationerna i korsningen Östra Långgatan, Järnväggsgatan och RV 70 försvinna. Det är positivt. När trafiksignalerna tas bort kan trafikflödet antas blir mer smidigt till och från RV 70. Det har utöver framkomligheten en god inverkan på miljön genom färre starter och stopp av motordrivna fordon.

Kommentar:

Kommunen noterar polisens förslag till brottsförebyggande åtgärder, som framför allt berör kommande bygglov och byggskedet när platsernas utformning bestäms i detalj. Kommunen delar Polisens synpunkter och förordar raka, gena och ljusa lösningar för att på så sätt minimera risker utifrån perspektivet brott och säkerhet. Därav är en snar utbyggnad av Etapp 2 önskvärd. Tills dess är dessa aspekter mycket viktiga att införliva även i Etapp 1 och kommunen kommer tillsammans med Trafikverket att arbeta vidare med lämpliga lösningar.

Kommunen noterar synpunkterna angående utformning av trafikmiljön för oskyddade trafikanter samt utformning av väg 70 inför senare planering i enlighet med planprogrammets etapp 2 men vill samtidigt understryka att en cirkulationsplats enbart är en av flera tänkbara lösningar för infart mot Sätters stad. Kommunen önskar ha en fortsatt dialog med Polisen om ovanstående frågor i kommande planeringsskeden.

Trafikverket

Trafikverket Region Mitt har följande synpunkter på "Planprogram sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum"

- För att järnvägsprojektet Samtidig infart Säter ska kunna genomföras behöver befintlig detaljplan, "Genomfart Säter" akt 2082-P99:1"upphävas eller ändras.

Järnvägens och väg 70: s funktion

Både järnvägen och väg 70 är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § Miljöbalken och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjandet av anläggningarna. Trafikverket har tillsammans med länsplaneupprättarna tagit fram ett planeringsunderlag för funktionellt prioriterat vägnät (FPV). Tillgänglighet längs vägarna i FPV ska värnas. Väg 70 har högsta prioritet och är även utpekad stråk för farligt gods.

Åtgärder på väg 70

Trafikverket anser att det är olämpligt att planprogrammet omfattar, de av kommunen föreslagna ombyggnationer gällande väg 70, som anges som etapp 2 och redovisas som skiss på sidan 21. Det omfattar även de åtgärder som är kopplade och beroende av en ombyggnad, såsom gc-ramper, ny infart mm. Eventuella förändringar av väg 70 vid Säter bör övergripande ses över utifrån vilka framtida funktioner som behövs och vilka behov som föreligger. Det är olämpligt att låsa fast åtgärder som inte är tillräckligt väl utredda och som heller inte har någon finansiering i dagsläget. Det krävs ytterligare utredningar för att veta vilka typer av åtgärder som är lämpliga och möjliga på väg 70 ur ett kapacitets- och framkomlighetsmässigt perspektiv. Det är viktigt att funktionaliteten på väg 70 bibehålls, detta med hänsyn till att väg 70 ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet. De åtgärder som föreslås överensstämmer inte heller med den åtgärds-valsstudie, Tillgänglighet bytespunkt Säter, som togs fram gemensamt 2017- 2018. Trafikverket har som ambition att starta en kapacitetsutredning för att kunna bemöta kommunens förslag på förändring.

Justeringar som behöver göras

På sidan 19 i planprogrammet redovisas alternativa utformningar för den tillfälliga anslutningen mellan järnvägsporten och den befintliga vägporten. I alla tre exempel redovisas en bredare trapp från Salutorget och ner mot portöppningen av vägporten. Trafikverket anser att dessa ritningar bör ändras då någon trapp inte finns överenskommen mellan Trafikverket och Kommunen, den tas heller inte upp skriftligen i vad som ingår i etapp 1, där anges bara en tillfällig gångpassage till en eventuell hiss. Gångpassagen redovisas också i skisserna. Den tänkta trapplösningen redovisas däremot både skriftligen och via skiss för etapp 2 och antas därför ingå i den etappen. Detta borde tydliggöras för att inte missuppfattas. Trafikverket anser att det är olämpligt att redovisa den detaljutformning som kommunen på sida 23 föreslagit vid stationsområdet gällande ny mittplattform, gångport samt angörande trappor och hiss. Utformningen och placeringen gällande port mot plattform samt plattformsförbindelser är inte överenskommen eller fastställd och utreds fortfarande, vilket innebär att förslaget i planprogrammet kan ge en felaktig bild av hur det färdigställda stationsområdet kan komma att se ut.

Slutsatser

- Upphäv, ändra eller ta fram nya detaljplaner där det behövs för att järnvägsprojektet ska kunna genomföras.
- Planprogrammet bör enbart röra området nordöst om väg 70 (etapp 1) och inte innefatta delarna som rör väg 70 och sydväst därom, (etapp 2).
- Stationsområdet bör inte redovisas så detaljerat
- Ritningar av trappa och gångpassage bör justeras.

Följande inringade områden i detaljplan bör ändras. Överstruket område bör tas bort.



Kommentar:

Kommunen eftersträvar en god dialog och en nära samverkan med Trafikverket i detta projekt. Däremot är det en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten i enlighet med 1 kap 2 § plan- och bygglagen (PBL). Enligt PBL ska planläggning syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaftenhet, läge och behov (2 kap 2 § PBL). Vid denna prövning ska bl.a. en ändamålsenlig struktur och estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationer främjas liksom en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper tillskapas (2 kap 3 § PBL).

Valet av planavgränsning har gjorts utifrån kravet på en samlad bedömning av en långsiktigt lämplig markanvändning. Trafikverkets synpunkter på innehållet i planförslaget är däremot viktig information i det fortsatta planarbetet. Kommunens avsikt med planprogrammet har varit att behysa lämplig markanvändning på lång sikt, så att inte nu aktuella kringåtgärder i samband med kapacitetshöjning på Dalabanan hindrar framtida behövliga åtgärder på väg 70. Kommunen har därför försökt anlägga ett pedagogiskt angreppssätt vid upplägget av planprogrammet genom att redovisa en etappvis utbyggnad där framtida åtgärder som berör väg 70 utgör etapp 2. I den nu aktuella detaljplanläggningen kopplat till järnvägsprojektet hanteras beskrivna åtgärder enligt etapp 1. Kommunen är väl medveten om att inför en framtida planläggning av etapp 2 krävs ytterligare utredningar och ett nära samarbete med Trafikverket. Kommunen ser positivt på att Trafikverket anser att starta en kapacitetsutredning utifrån kommunens redovisade tankar om en framtida utformning av väg 70.

Kommunen anser att föreslagna åtgärder i planprogrammets båda etapper har starkt stöd i kapitel 7 i den åtgärdsvalsstudie, "Tillgänglighet bytespunkt Säter", som togs fram gemensamt 2015-2016 mellan Trafikverket, kommunen och Region Dalarna.

I etapp 1 är det viktigt att säkerställa att det i vart fall på sikt kan tillkomma en attraktiv länk, gång- och cykeltunnel, mellan centrum/Salutorget och Säterdalen. Det innebär att detaljplanen måste möjliggöra detta, vilket säkerställs genom införande av egenskapsbestämmelse "v" (gång- och cykeltunnel för allmännyttig trafik) på berörd del av vägmarken för väg 70. Samtidigt ska nu gällande planbestämmelse "x" (marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik i tunnel) utgå i enlighet med redovisning i planprogrammet.

När det gäller de skisser som redovisas i planprogrammet vad gäller utformning av korsningen med väg 70 och järnvägen vid centrum respektive utformning av bland annat trapplösning vid järnvägsstationen så är detta enbart en tänkbar utformning, vilket framgår av bildtexten till skisserna. Inför själva detaljplanarbetet sker ett kontinuerligt utbyte mellan kommunen och Trafikverket kring möjliga utformningar av dessa platser. I detaljplanen kan endast i begränsad omfattning krav på utformning m.m. regleras. Prövning av detaljutformning sker i samband med bygglovprövningen utifrån gällande detaljplan samt plan- och bygglagens generella krav på bland annat utformning och tillgänglighet.

Kommunen delar Trafikverkets bedömning att detaljeringsgraden av skisserna i planprogrammet kan upplevas vara för hög. Det har dock varit viktigt för dialogen med Trafikverket samt att i arbetet med planprogrammet kunna påvisa möjliga lösningar, både ytmässigt och funktionellt, som säkerställer såväl trygghet, tillgänglighet som stadsmässighet. Det har dessutom tydligt framgått i bildtexterna att detta enbart är tänkbara lösningar. Detta förtydligas ytterligare i planprogrammet.

Kommunen anser att planarbetet troligen hade underlättats om Trafikverket inte hade valt att hantera förändringarna i centrala Säter som ett "Typfall 1"-utredning, dvs att den planerade åtgärden på järnvägen är "en liten och okomplicerad åtgärd på befintlig anläggning som endast medför marginell ytterligare påverkan på omgivningen". Det har inneburit att strategiska frågor rörande omgivningspåverkan inte har identifierats och hanterats i ett tidigt skede och därmed har inte heller underlag tagits fram som hade underlättat planlägningsprocessen. Kommunen delar således inte Trafikverkets bedömning om att förändringarna ska hanteras som "Typfall 1" utan ställer sig frågande till på vilka grunder Trafikverket gjorde den bedömningen. Kommunen anser att Typfall 2, "förfarande med genomförande av järnvägsplan" istället hade varit mer passande att tillämpa, inte minst med hänsyn till Trafikverkets egna riktlinjer enligt TDOK 2013:0291 "Små och okomplicerade åtgärder – undantag från kravet om formell fysisk planering". I åtgärdsvalsstudien "Tillgänglighet bytespunkt Säter" hänvisas både till en pågående och en kommande järnvägsplan för att utreda åtgärderna i detalj, varför det framstår som att det redan då hade tagits beslut om att processen skulle bedrivas genom en järnvägsplan.

Lantmäteriet

Planprogrammet berör endast indirekt Lantmäteriets kommande arbete. Många av de förändringar som beskrivs i planen kommer i och för sig att innebära att fastighetsindelningen kommer att behöva förändras eller att fastighetsanknutna rättigheter (servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar etc.) kommer att behöva bildas. Omfattningen av dessa behov kommer dock att konkretiseras i senare skeden, t.ex. då områden detaljplanläggs. Lantmäteriet har därför inga synpunkter i detta skede.

Kommentar:

Kommunen kommer i detaljplanearbetet beskriva nödvändiga fastighetsrättsliga åtgärder och vid behov införa administrativa bestämmelser i detaljplanen.

Region Dalarna – Kollektivtrafikförvaltningen

Förvaltningen ser mycket positivt till ett planförslaget för fortsatt utveckling om aktuellt område. Ett så kallat "nollalternativ" anses som uteslutet då detta skulle drabba kollektivtrafiken och dess resenärer mycket negativt. Kollektivtrafikförvaltningen ser fram emot fortsatt arbete och gärna separat dialog för utformning av vägar där kollektivtrafiken trafikerar samt dess hållplatser.

Förvaltningen vill redan nu påtala vikten om

- att vägar och hållplats är dimensionerade så dess storlek bibehålls även under vinterhalvåret.
- att hållplatserna upplevs trygga för resenärerna med hjälp av till exempel av belysning samt
- har väl fungerande gång- och cykelvägar till och från hållplatsen.

Kommentar:

Kommunen instämmer i att nollalternativet inte är önskvärt, men nollalternativet beskrivs som underlag för att bedöma konsekvenserna av detaljplaneförslaget i förhållande till gällande detaljplaner. Enligt plan- och bygglagen ska alltid konsekvenserna av ett planförslag beskrivas.

Kommunen kommer att fortsatt ha en dialog kring kollektivtrafikfrågorna under detaljplanearbetet och efterföljande genomförandeskede/ byggskede, särskilt under planeringen av planprogrammets etapp 2. Kommunen instämmer i vikten av utformning av vägar och hållplatser utifrån vinterförhållanden samt trygghets- och säkerhetsaspekter.

Företag, föreningar och organisationer

Ellevio

Ellevio har ingen anläggning i direkt närhet till det tänkta planområdet så vi har inget att erinra.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

Finnmarken Teknik AB

(yttrandet inkom både 2019-01-30 och 2019-02-04)

Det har med tydlighet framställts att järnvägsstationen inte berörs av planerna på nya järnvägsområdet vilket är i sin ordning och förmodligen baserat på det nya resecentrum med tillhörande ny väntsal som enligt tidigare löften från Sätters kommun skulle stå klart år 2011. Det är dock oroande att detta nya resecentrum inte syns på de skisser som nu presenterats. Man kan väl tolka detta som att ett löfte från Sätters kommun är av ringa och intet värde. Så faktum kvarstår att Järnvägsstationen kommer förmodligen att vara en central punkt även framledes för de resenärer som nyttjar spårtrafiken som färdmedel.

Som ägare av ovan nämnda station finner man det märkligt att förutom ett kort informationsmöte i anslutning till att planerna blev offentliga inte blivit tillfrågad över huvud taget om de planer som nu ligger på bordet. Detta trots flertalet försök att få insyn genom såväl Sätters kommun som Trafikverket. Även detta är väl ett tecken på hur Sätters kommun agerar när det gäller företagande och lyhördhet med sina medborgare. Denna mentalitet avspeglar sig även tydligt i undersökningar om företagsklimatet där Sätters kommun dyker i statistiken. Så med facit på hand och baserat på tidigare erfarenheter ställer man sig negativt inställd till de planer som presenterats. Hade man däremot bemödat sig att samordna planerna kunde det kanske blivit nånting bra. Nu har man istället omöjliggjort tillträde till truckgarage samt lastning och lossning i markplan. Hur man tänk där är en gåta.

Kommentar:

Det har funnits tidigare planer på ett resecentrum närmare Sätters centrum. Av olika skäl har inte dessa planer kunnat realiserats. Trafikverkets projekt avseende kapacitetshöjande åtgärder längs Dalabanan har dock å nyo aktualiserat frågan om järnvägsstationsområdet.

Planprogrammet syftar till att belysa kopplingen mellan järnvägsstationen och Sätters Centrum samt de aspekter som är nödvändiga för att passage mellan stationsområdet och centrum ska kunna säkras. Det tar inte upp några andra frågor, så som trafiksituationen, parkeringsytor eller utveckling av såväl Salutorget, Säterdalen som stationshuset i detalj. Dessa detaljfrågor kommer att hanteras separat, vilket planprogrammet också understryker.

Stationshuset ägs inte av kommunen och därför har kommunen inte heller rådighet över fastigheten. Däremot ser kommunen att stationshuset blir en allt mer central och viktig funktion för det hållbara resandet och för Säter i och med Trafikverkets beslut om att förlägga nya dubbelspår och perronger i området. Att arbeta fram en god lösning för stationshuset och dess närområde är en process som kräver vidare utredningar, samverkan och dialog och en annan tidshorisont än den något pressande som hör till Trafikverkets projekt med kapacitetshöjande åtgärder.

Med anledning av ovanstående inledde därför kommunen innan planprogrammets samrådskedde en dialog med fastighetsägaren till stationshuset. Av yttrandet framgår dock att detta inte har upplevts positivt. Kommunen beklagar detta och har i samband med yttrandet återupptagit dialogen och samverkan med fastighetsägaren.

ICA Supermarket

Trafikverket avser vidta åtgärder för Dalabanan genom Sätters centrum för att öka kapaciteten på berörd sträcka. Detta för med sig i många fall en välbehövlig modernisering och översyn av hur bilden av Säter

kommer uppfattas av både boende och tillresande. Säter har som handelsstad inte varit framgångsrik åren efter IKEA's etablering i Borlänge. Trenden var illavarslande innan men tilltog med etableringarna på Södra Backa, detta vittnar det ständiga tappet i handelsindex på. Vi har som kommun svårt att locka till oss handel och företag då man av naturliga skäl väljer etablera sig Falun/Borlängeområdet i första hand. Detta gör att kommunen måste arbeta med och se till att de företag som fortfarande är verksamma i kommunen och i detta fall de centrala delarna får stöd och hjälp att utvecklas för att butiksdöden inte skall bli total. Den senaste tiden vittnar att vi är på väg åt detta håll. Cafe Bollie, Tims Store och Lasses Spel & Tobak är bara några exempel i centrum som fått ge upp sina verksamheter.

Med bakgrund av detta är det av stor vikt att detta tas i beaktning när trafiklösningarna skall ses över i den nya stadsplanen. ICA Supermarket i Säter lockar idag ca 1000 kunder/dag till livsmedelsbutikerna, utöver detta tillkommer ca 350 kunder/dag som gör sina postärenden och lämnar in spel i vår nyinvesterade och tillbyggda förbutik. Verksamheterna har idag parkering i direkt anslutning, detta är bra då både livsmedel och postärenden oftast är tunga att genomföra. Det finns såklart även parkeringar för personer med handikapp nära ingångarna. Dessa är en avgörande förutsättning för vår verksamhet. ICA Supermarket i Säter vill när den nya trafik-planen är klar att:

- Tillgängligheten och synbarheten inte försämras för kunder till verksamheten genom att stänga av någon riktning för trafik på Torggatan samt att parkeringarna i anslutning till butikerna längs gatan prioriteras.
- Transporter till verksamheterna tas med i beräkningarna, ICA har idag 6-8 st större transporter till sin verksamhet på vardagar.

När den senaste handelsutredningen gjordes 2007 konstaterades att livsmedelsbutikerna i centrum (COOP och ICA) stod för 50% av de totala kundbesöken i Sätters centrum, den siffran har med all sannolikhet inte minskat med åren. Våra kundbesök genererar förutsättningar och är motorn för all handel i centrum. Alla förändringar som görs i etapp 1 samt framtagandet av etapp 2 förväntar jag mig sker i dialog med förankring och anpassning.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och beaktas i det framtida arbetet med detaljplan(er) samt kommande trafikutredning och parkeringsutredning, särskilt inför genomförandet av planprogrammets etapp 2. Då möjliggörs fortsatt dialog, förankring och eventuell anpassning av förslagen. Genomförandet av planprogrammets etapp 1 bedöms inte påverka tillgängligheten för kunder eller varutransporter till ICA.

Vidare utredning av trafiken i centrum kommer att behöva göras framöver för att få mer detaljerade kunskaper om eventuella konsekvenser på bl.a. tillgängligheten för besökare och varutransporter till butiker i centrum. Detta utreds inte mer inom ramen för planprogrammet utan genom en separat trafikutredning och kommande detaljplan(er). När ICA hänvisar till en "trafikplan" tolkar kommunen att ICA syftar på antingen det aktuella planprogrammet, efterföljande detaljplan eller den kommande trafikutredningen.

Kommunen vill genom planprogrammet och efterföljande detaljplanearbete, utredningar och projektering förbättra förutsättningarna för bl.a. Sätters näringsidkare. Kommunen tycker att det är viktigt med dialog med stadens näringsidkare och vill även fortsättningsvis ha en sådan dialog under det efterföljande arbetet med detaljplan(er), trafikutredning, projektering och fördjupad översiktsplan.

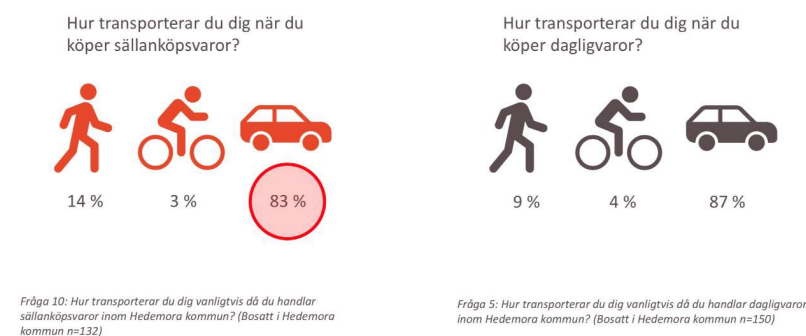
Mig & Alice

Attraktivitet och småskalighet

I en snabbt föränderlig detaljhandel där stora köpcentrum växer upp som svampar i backen har vi i Säter satsat på personliga butiker med service utöver det vanliga. Just det senaste året har både butiker och caféer i staden ändå varit tvungen att stänga p.g.a. av för dålig lönsamhet. Jag tror och hoppas ändå att vi kan vända denna trend genom att bibehålla och utveckla tillgänglighet, gratis och nära parkeringsmöjligheter samt ett personligt utbud med bra service. Att det nu pratas om att Sätters kommun ska skära av vägen i den tilltänkta rondellen för biltrafik in mot Järnvägsgatan/Torggatan, skulle vara den sista spiken i kistan för oss som driver våra butiker i stan. Det räcker att bara blicka mot grannliggande kommuner för att se vad såna beslut har fått för konsekvenser för centrum och butiker. Ta Smedjebacken som exempel, där man valde att låta trafiken gå runt centrum istället för igenom. Konsekvensen blev att de flesta företag fick slå igen och centrum gapar nu tomt. Är detta verkligen det ni något ni vill ska hända i Säter, eller förstår ni inte konsekvensen av ert handlande?

Oavsett hur mycket man vill genomföra en bilfri stad så ser verkligheten helt annorlunda ut. Titta också mot Hedemora kommun där man genomfört en handelsutredning som visar att hela 83 % av de som handlar i centrum är bilburna, dvs av de som bor i Hedemora kommun. Av de som arbetar i Hedemora kommun men bor på annan ort var siffran 87%. (se bild från HUI Resarch, Handelsutredning, Hedemora kommun.)

Boende i Hedemora



75% av mina kunder kommer ifrån närliggande kommuner. Många är det också som säger att de såg butiken ifrån riksvägen och blev nyfikna och svängde in. Det krävs inte ett geni att förstå hur mycket av min försäljning skulle minska om ni sätter er plan i verket.

Dessutom sitter vi fast i mångåriga hyreskontrakt... Det som är planer för ER får stora och livsomvälvande konsekvenser för OSS. Innan min butik flyttade in i Postens gamla lokaler stod lokalen tom i ca 6-7 år vilket gjorde att förbipasserande på riksvägen verkligen kände att Säter var en spökstad. Företagare ska få fokusera på att driva och utveckla sina verksamheter på ett sådant bra sätt som möjligt för att göra staden levande. Med era planer sätter ni käppar i hjulet för oss och en massiv butiksdöd med gapande tomma lokaler kommer att bli följden av era planer. Ni vill att företagare ska satsa, ni vill att Säter ska växa och få flera invånare med mera skattepengar i kassan – då måste ni faktiskt lyssna på oss som bedriver dessa företag!

Nu frågar jag, Vem tror ni vill flytta till en Spökstad där det varken finns butiker eller caféer? Nej, tänk om nu innan det är försent. Att istället införa ett gångfartsområde på den berörda sträckan är ett alternativ som vi ställer oss positiva till. Då tar man hänsyn till både gång- samt cykeltrafikanter utan att förstöra tillgängligheten för de butiker och verksamheter som bedrivs i staden.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och beaktas i det framtida arbetet med detaljplan(er) samt kommande trafikutredning och parkeringsutredning, särskilt inför genomförandet av planprogrammets etapp 2. Då möjliggörs fortsatt dialog, förankring och eventuell anpassning av förslagen. Genomförandet av planprogrammets etapp 1 bedöms inte påverka tillgängligheten för kunder eller varutransporter till Mig & Alice.

Planprogrammet tar inte ställning till om Torggatan-Järnvägsgatan nordväst om Grängsgatan ska stängas. En eventuell framtida stängning måste i så fall först utredas ytterligare för att alla konsekvenser ska kunna överblickas mer i detalj. En trafikutredning och parkeringsutredning kommer att genomföras för att klargöra gällande förhållanden i centrum och ge förslag på framtida lösningar. För Torggatan-Järnvägsgatan på sträckan förbi Salutorget pekar planprogrammet på en möjlig ny utformning av gatumiljön. Hur den nya utformningen kommer att bli är dock inte bestämt än utan måste utredas mer bl.a. genom den trafikutredning och parkeringsutredning som kommunen kommer att genomföra. En skiss i planprogrammet visar att stängning eventuellt kan bli aktuellt av Järnvägsgatans anslutning till Grängsgatan söderifrån om den korsningen på väg 70 utformas som en cirkulationsplats. Det är dock inte säkert att det blir en sådan korsningslösning som kräver en stängning av Järnvägsgatan söderifrån. Det är endast en av flera möjliga utformningar av korsningen på väg 70. Av planprogrammet framgår också att utformningen av korsningen väg 70/Grängsgatan måste utredas vidare. Utformningen är även beroende av dialogen med Trafikverket i rollen som statlig vägghållare för väg 70, vilket kommer att ske inom ramen för en framtida vägplan för väg 70.

Av planprogrammet framgår att biltrafiken fortfarande kommer att kunna nå centrum från väg 70 på ett enkelt sätt – lika enkelt som idag. Planprogrammet föreslår endast att anslutningen mellan centrum och väg 70 flyttas från Östra långgatan till Grängsgatan, dvs. till ett annat hörn av Salutorget. En annan utformning av korsningen med väg 70 kan även bli aktuell.

Kommunen vill inte försämra förutsättningarna för näringsidkare i Sätters tätort. Bilen är ett viktigt transportmedel i Säter, men kommunen vill samtidigt göra centrum mer tillgängligt även för gång- och cykeltrafikanter, i planprogrammet med särskilt fokus på tillgängligheten mellan centrum och Säterdalen/järnvägsstationen. Kommunen bedömer att planprogrammet inte försämrar skyltläget för butikerna utan snarare att skyltläget förbättras när väg 70 upplevs få en utformning och skala som mer överensstämmer med den småskaliga trästaden i centrala Säter, vilket kan inverka positivt på upplevelsen av de butiker som ligger i centrala Säter närmast väg 70.

SJ

Det är med stor tillfredsställelse som SJ tar del av planprogrammet; de föreslagna lösningarna ger i allt väsentligt en välbehövlig upprustning av stationsområdet och förflyttningsmöjligheterna mellan centrum och stationen. Dalabanan är ett prioriterat stråk för SJ och tillsammans med Tåg i Bergslagen förs diskussioner om hur tågtrafiken skall kunna utökas och utvecklas. För att säkerställa att detta blir möjligt är det viktigt att järnvägens kapacitet kan anpassas efterhand som trafiken ökar.

Sträckan Borlänge-Avesta Krylbo, där Säter ligger, är ett viktigt stråk för såväl godstrafik som persontrafik och i högrafik utnyttjas linjen fullt ut. Det finns utpekat och projekterat ett antal åtgärder som skall öka kapaciteten och korta restiderna. Dessa åtgärder kommer sannolikt att utföras under de närmaste åren och möjliggör viss utökning av trafiken. I ett längre perspektiv kommer ytterligare utbyggnad av Dalabanan vara ofrånkomlig för att möta den ökade efterfrågan på godstransporter och tågförbindelser såväl regionalt som interregionalt. Det är SJs bedömning att järnvägen i Säter har en stor utvecklingspotential genom den nära kopplingen mellan centrum och järnvägsstationen. Vi vill i detta sammanhang trycka på vikten av att detaljplanerna längs järnvägen och den föreslagna anläggningsutformningen inte omöjliggör, försvårar eller kraftigt fördröjer en utbyggnad av järnvägen till dubbelspår genom Sätters tätort. Ritningarna i dokumentet är inte så detaljerade, men man kan få intrycket

att den nya tunneln för Myntgatan under järnvägen utformats på ett sådant sätt att ett andra spår (=dubbelspår) inte kan anläggas utan stora ingrepp i det som nu avses byggas.

Kommentar:

Kommunen instämmer i att det är viktigt att Dalabanan fortsatt kan utvecklas för att främja ett kollektivt resande, såväl regionalt som nationellt. Järnvägen är strategisk för persontransporter då det går att ta sig enkelt till många delar av Sverige.

Det finns dock en svårighet i att planera för andra förutsättningar på järnvägen än de åtgärder som ligger som objekt i den aktuella nationella infrastrukturplanen (just nu gäller "Nationell plan för transportsystemet 2018-2029"). Att ta höjd för en längre tunnel för att inte omöjliggöra en dubbelspårsutbyggnad är en fördyrande kostnad som troligtvis varken Trafikverket eller kommunen är beredda att ta i detta läge då det inte finns någon planerad åtgärd för ytterligare spårutbyggnad än det nu aktuella mötesspåret på den aktuella sträckan genom Säter. Varken Trafikverket eller länsstyrelsen har heller ställt detta som krav i sitt samrådsyttrande på planprogrammet. Trafikverket har inte heller lyft detta i den pågående dialogen med kommunen. Det är också svårt, utan detaljerade studier, att förutse vilket markanspråk ett eventuellt framtida dubbelspår skulle ha, med tanke på den kurva på järnvägen som finns direkt nordväst om den aktuella gång- och cykeltunneln. Det gör att en detaljplan som tas fram nu endast kan ta höjd för det som Trafikverket planerar för idag och har projekterat i tillräckligt stor utsträckning. En framtida avsmalning av väg 70 kan dock ge större handlingsutrymme för ett extra spår när mark som idag tillhör väg 70 skulle kunna frigöras för både allmän plats och för en förstärkning av järnvägens kapacitet.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen Borlänge, Gagnef och Sätter har inget att erinra angående Planprogrammet gällande sambandet mellan Sätters järnvägsstation och centrum.

Kommentar:

Synpunkten noteras.

DHR

Vad bra att man äntligen har kommit så här långt ang. lösningen med problemen att ta sig över riksväg 70 och järnvägen. Det finns vissa saker man måste tänka på vad gäller tunneln,

- Ordentlig belysning.
- Ev. kameraövervakning. Idag har vi ju som samhället i stort ser ut fler faror än tidigare på undanskymda ställen och på kvällstid.
- Hissens storlek, så stor att man utan problem kan köra in med permobil eller elmoped. Hissen på turistbyrån är i minsta laget. Kontrollera med t.ex. Dalarnas Hjälpmedelscenter storlek på dessa hjälpmedel.
- Det bör finnas även en gångväg då det kan bli fel på hissen el. strömavbrott.
- Vilplan bör finnas om man t.ex. går med rullator eller kryckor och behöver vila. Läs gärna "Utvärdering av tillgänglighet i kollektivtrafiken", initierad av Region Dalarna, så att man ej gör samma misstag som gjorts i Falun och Hedemora.

Vad gäller nya perrongen vid stationen, bör den byggas så att det blir lättare att komma av och på tågen även med hjälpmedel och barnvagnar. Det bör även gå att beställa ledsagning från Säter. Det går ju tyvärr inte idag. Läs gärna om Universell Utformning. Ett gott råd från DHR är att göra rätt från början. Det blir billigare än att behöva göra om. Vad gäller trafiken i stadskärnan är det bra om den begränsas. Det finns många trånga gathörn och gator. Parkeringar finns i anslutning till de affärer där man handlar mycket. Man kan ju även köra sina varor i kundvagnen till bilen och sedan gå tillbaka med den. Personer

med funktionshinder är ju oftast beviljade färdtjänst och då är det inga problem. Denna kategori personer kan ju även bli beviljade elmoped, som man får låna från Dalarnas hjälpmedelscentral. Det kanske är så att vi idag har blivit lite för bekväma trots att vi dagligen uppmanas att röra på oss mer.

Kommentar:

Perrongen och passagen till perrongen kommer att byggas om av Trafikverket i enlighet med dagens krav på tillgänglighetsanpassning. Det är därför en fråga som Trafikverket bevakar, dessa synpunkter sänds således vidare till dem.

Kommunen ser tillgänglighet och trygghet som en mycket viktig aspekt och välkomnar en fortsatt dialog med DHR i de kommande planeringsskedena där utformningen av miljöerna bestäms mer i detalj. Via Dalatrafik kan man ansöka om riksfärdtjänst, vilket inkluderar ledsagning.

PRO

Ur vår synpunkt handlar planen om två olika delar där del 1. består av järnvägens förändring genom Säter och där del 2. behandlar riksväg 70 genom Säter och avfart till stadens centrum.

Del 1. Innebär att överfart mot Säterdalen via Myntgatan stängs och att gångtunnel under riksvägen och järnvägen rustas upp och kompletteras. Viktigt att gångtunneln hanteras i ett enda ingrepp och görs totalfärdig. De anslutningar som kan komma att bli aktuella i samband med förändringar på riksvägen borde enkelt kunna göras.

Del 2. Innebär förändringar av infart från riksvägen till Sätters centrum, den infart som behandlas i förslaget ger en hel del övrigt att önska. Syftet med ändringen borde vara att få flera att stanna till i Säter och äta och handla innan de åker vidare. Den nya infarten gör det svårare att nå butiker som ICA och Lidens möbler, som har en stor kundkrets utanför kommunen. Att stoppa trafik på Järnvägsgatan mellan Grängsgatan och Badstugatan ger vissa funderingar om hur lastfordon till Konsum och verksamheterna på Grängsgatan enkelt ska komma fram, även boende i Näsbo kommer att få det betydligt bökigare att komma fram till centrum.

Det alternativ som inte berörs är att behålla nuvarande infart från riksvägen till salutorget. Detta innebär att bussanslutningarna placeras söder om infarten till staden. Cykel och gångvägar planeras och förbereds i samband med bygget av nya gångtunneln. Torggatan och Järnvägsgatan kan då behålla trafik i båda riktningarna och trafikmängden inne i trästaden för att kunna nå salutorget kan hållas nere.

Stationsområdet

Viktigt att stationshuset har en fungerande vänthall, och att de parkeringsplatser som planeras för tågresenärer på ett klart sätt kan skiljas från de parkeringsplatser som finns för närliggande hyreshus.

Kommentar:

Gång- och cykeltunneln i planprogrammets förslag (del 1 enligt PRO:s yttrande) innebär inte en upprustning/ komplettering av befintlig gångtunnel utan en nybyggnation av en tunnel för både gång- och cykeltrafik. Kommunen skulle föredra att hela tunneln gjordes färdigt på en gång men tunneldelen som berör väg 70 behöver invänta en väg plan för övriga förändringar av väg 70 så att all ombyggnation som berör väg 70 genomförs samtidigt. Tunneln under väg 70 berör utformningen (t.ex. bredden) på vägen och är inte helt lätt att utföra frikopplat från övriga åtgärder på väg 70.

Förslaget i etapp 2 (del 2 enligt PRO:s yttrande) innebär att anslutningen från väg 70 flyttas ett kvarter sydöst ut från Östra långgatan till Grängsgatan. Kunder och varutransporter till ICA och Lidens möbler kan fortfarande nå sina

målpunkter både via Smedjebacksvägen-Torggatan och via Gränsgatan(centrum)-Järnvägsgatan. Den goda tillgängligheten till dessa butiker bibehålls i etapp 2.

En skiss i planprogrammet visar att stängning eventuellt kan bli aktuell av Järnvägsgatans anslutning till Gränsgatan söderifrån om den korsningen på väg 70 utformas som en cirkulationsplats. Det är dock inte säkert att det blir en sådan korsningslösning som kräver en stängning av Järnvägsgatan söderifrån. Det är endast en av flera möjliga utformningar av korsningen på väg 70. Av planprogrammet framgår också att utformningen av korsningen väg 70/Gränsgatan måste utredas vidare. Detta kommer att göras inom ramen för en trafikutredning. Utformningen är även beroende av dialogen med Trafikverket i rollen som statlig väghållare för väg 70, vilket kommer att ske inom ramen för en framtida vägplan för väg 70.

Utifrån kommunens nuvarande bedömning finns det tydliga fördelar med en flyttad korsning på väg 70 för att skapa en bättre helhetslösning för bl.a. gång- och cykeltunnelns anslutning till centrum. En flytt av korsningen är dock ännu inte beslutad utan måste utredas vidare inom ramen för en trafikutredning. Detta ska förtydligas i planprogrammet. Kommunen noterar PRO:s synpunkter och tar dessa i beaktande i den fortsatta planeringen med bl.a. trafikutredning och detaljplan.

Gällande stationshuset, se kommentar till Finnmarken AB. Kommunen instämmer i att det är viktigt att säkerställa såväl vänthall som parkeringsplatser för pendlare. Trafikverket har för avsikt att anordna väderskydd i någon form vid stationen/perrongen.

Politiska partier

Socialdemokraterna

Vi Socialdemokrater ser att det är viktigt att vår handel i Stadskärnan inte får försämrade möjligheter att bedriva handel. Det är viktigt att fordon kan passera smidigt från Torggatan över mot järnvägsgatan antingen via ett gångfartsområde mellan dessa gator eller via befintligt torg. Om detta möjliggörs tror vi att de här planändringarna kan vara positiva för handeln, säterbor och besökare.

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 korsningarna på väg 70. Sträckan fram till korsningen väg70/Smedjebacksvägen bör inkluderas med tanke på den bristfälliga utformning som korsningen har redan idag. Socialdemokraterna tycker det är av yttersta vikt att vi påverkar Trafikverket så att planeringen för riksväg 70 genom Säter kommer med i deras planering för trafiksäkerhet/tillgänglighet. Det gäller korsning vid torget Myntgatan/R70 men framförallt korsningen R70/Smedjebacksvägen. Den vägen är idag ganska hårt trafikerad och trafikflödet kommer att öka när vi genomför de här förändringarna, framförallt trafiken till och från vårt största turistmål Säterdalen.

För att vi ska få till ett väl fungerande bytescentrum för kollektivtrafiken behöver det tillskapas busshållplatser i anslutning till R70 och järnvägsstationen. Långtidsparkering för både handel och resande måste tillskapas både i anslutning till järnvägsstationen och i närhet av den tillkommande gång och cykeltunneln vid Myntgatan.

I övrigt ställer vi oss bakom planprogrammet och tycker att det är väl genomarbetat och bra.

Kommentar:

Eventuella framtida förändringar av trafiken på Torggatan-Järnvägsplan kommer att utredas noggrannare, inom ramen för en trafikutredning, innan de genomförs.

Kommunen instämmer i att förändringarna på väg 70 som föreslås i planprogrammet bör ses som en del av hela genomfarten genom Säters centrum. Kommunen instämmer också i att det vore optimalt om både korsningen Smedjebacksvägen/väg 70 och korsningen centrum/väg 70 ingår i samma vägplan, men detta är delvis beroende av Trafikverkets planering. Alla förändringar kopplat till väg 70 måste utredas mer innan bestäms mer slutligt.

Övriga synpunkter noteras och tas i beaktande i den fortsatta planeringen med bl.a. trafikutredning och detaljplan.

Moderaterna

För Sätters del är det allra mest prioriterade att hitta sätt att ta sig över riksväg 70 och järnvägen, för att minska barriärerna och få stationen att bli en naturlig del av orten. Någon bredare lösning som binder ihop centrum och torget med stationsområdet och entrén till Säterdalen. Viktigt att flytta ”stationen” närmare passagen till centrum och Säterdalen. Förtäta området så att den blir mer centrerad i orten. Skapa mer utrymme för flerfamiljshus, service och verksamheter i det strategiska läget vid ”stationen” och in anslutning till Säterdalens entré.

Utökning av planprogrammets område

För att kunna utreda förutsättningarna enligt ovan (se bild 1).

Bullerutredning järnväg och väg 70

En bullerutredning bör genomföras och skall utgöra en del av ett planprojekt för att bygga om järnvägen och väg 70.

Dagvattenhantering

I och med exploateringen kommer fler ytor att hård göras vilket genererar mer dagvatten än idag, dagvattnet bör renas och fördröjas innan det leds vidare till recipient. Beräkningar av dagvatten-flöden och föroreningar bör beräknas och utredning om förändringarna avrinningsområden kommer att ske.

Luftkvalitetsutredning

En luftkvalitetsutredning bör utföras genom spridningsberäkningar för planområdet, med syftet att visa på fördelningen av luftföroreningarna inom det aktuella området samt att jämföra uppmätta och beräknade halter mot föreskrivna miljö kvalitetsnormer och det nationella miljö kvalitetsmålet.

Trafikutredning

Trafikutredningen beskriver struktur och principer för hur trafik och resande planeras att ske efter stängning av Myntgatan och Järnvägsplanen.

Översiktlig geoteknisk undersökning

Syftet med utredningen är att översiktligt klargöra de geotekniska förhållandena som ett underlag till kommande detaljplaneutredningen för området.

Planfri korsning över eller under väg 70 och järnväg

Säkerställa placering för planfri korsningen gång-och cykelpassage.

Gestaltning av salutorget

Salutorget ”Sätters centrum” utveckling av torget, butiker, restauranger och gatorna runt om torget samt ny ”entré” mot Säterdalen.

Gestaltning av området norr om järnvägen

Området på båda sidor om Myntvägen (som stängs) samt gamla QKQ8.

Ökad trafik runt Salutorget

Speciell utredning bör göras för att belysa den ökade trafiken runt Salutorget och på gatorna Östra Långgatan, Vasagatan och speciellt Grängsgatan.

Utveckling av Järnvägsstation

Utredning angående pendlarparkering och busshållplats för lokalbussar.

Ökad trafik och gående vid större evenemang i Säter

Speciell utredning bör göras för att belysa möjligheter för ökade trafik och gående/publik/besökare vid större evenemang.

Tillgänglighet

Vid nybyggnad och ombyggnad tillgodoses detta genom gällande lagstiftning och regler.

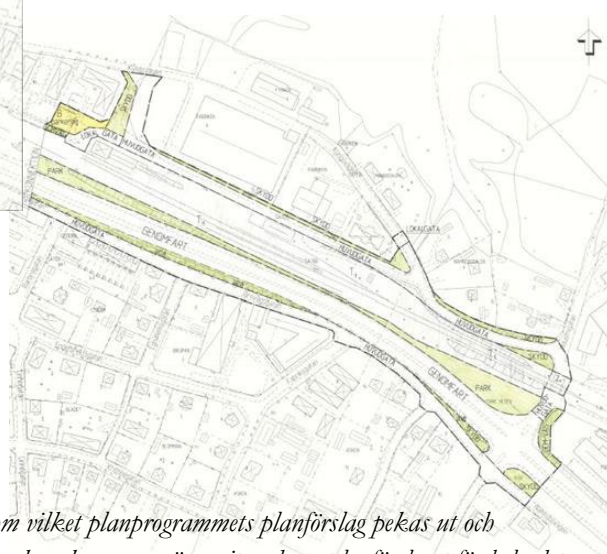
Tillgängligheten provas även till viss del i detaljplanprocessen.



Bild 1



Gällande detaljplan



Kommentar:

Avvägning har gjorts av lämplig avgränsning av planområdet inom vilket planprogrammets planförslag pekas ut och kommunens ställningstaganden görs. Utöver planområdet beskrivs konsekvenserna övergripande av planförslaget för hela det område som Moderaterna föreslår. Planprogrammet har fokus på kopplingen mellan centrum och stationen. Kommande

trafikutredning och pågående arbete med fördjupad översiktsplan kommer att föreslå ställningstaganden och åtgärder för ett större geografiskt område som täcker in det område som Moderaterna föreslår.

Kommunen noterar Moderaternas önskemål om vilka tekniska utredningar som Moderaterna anser bör genomföras. Inom ramen för Trafikverkets järnvägsprojekt genomför Trafikverket nödvändiga tekniska utredningar. Kommunen genomför tekniska utredningar bl.a. inom ramen för kommande detaljplan(er) där så är nödvändigt för att bedöma markens lämplighet för en viss markanvändning och utformning. Kommunen kommer även att utföra en trafikutredning som till exempel kommer ta hänsyn till variationer i trafikflödet, t.ex. vid olika evenemang. I övrigt görs alltid bedömningar och avvägningar inom ramen för både arbetet med planprogrammet och efterföljande detaljplan(er) i enlighet med gällande lagstiftning, t.ex. plan- och bygglagen och miljöbalken. Avvägningarna och bedömningarna kan t.ex. inkludera gestaltningen på norra sidan av järnvägen, tillgängligheten på allmän plats, trafik och parkering, luftkvalitet, dagvattenhantering, geotekniska förutsättningar.

Området kring järnvägsstationen ingår i planprogrammet. Stationsbusset ingår inte.

Salutorget ingår inte i planprogrammet. Däremot kommer trafiksituationen och eventuella förändringar att studeras i en kommande trafikutredning.

Miljöpartiet de gröna

Övergripande synpunkter

De frågor som planprogrammet behandlar är mycket viktiga och kommer att påverka Sätters kommun och i synnerhet Sätters tätort under mycket lång tid. Det är viktigt att långsiktigheten genomsyrar hela arbetet. Dalabanan och riksväg 70 bildar i dag en bred barriär som delar Sätters tätort i två delar. Det är viktigt att minska barriäreffekten så mycket som möjligt så att de delar av Säter som ligger norr/öster om Dalabanan och riksvägen kan bli en naturlig del av staden. Dalabanan är i stort behov av upprustning och utbyggnad. Miljöpartiet tycker att det är positivt att Trafikverket satsar på detta även om behovet är mycket större än de investeringar som planeras. För att Dalabanan ska kunna bli det nav i Dalarnas kommunikationer som den behöver vara behövs stora investeringar i järnvägen samt moderna tåg.

Etapp 1

Miljöpartiet de gröna tycker att förslaget till etapp 1 är bra. Vi hade gärna sett att perrongläget flyttas närmare centrum men vi har uppfattat det som att det inte är tekniskt möjligt utan en mycket omfattande ombyggnad av den norra utfarten. Vi tycker att det är bra att det finns med en busshållplats och cykelparkeringar vid stationen. Den planering som vi gör idag måste möjliggöra att järnvägen i framtiden får en större betydelse för resandet både inom och utanför regionen då måste det vara enkelt att byta till tåg från cykel, buss och bil. Miljöpartiet de gröna anser att det är viktigt att de åtgärder som görs inom etapp 1 har ett långsiktigt perspektiv. De förändringar som nu görs kommer att påverka Säter för femtio eller hundra år. Även om detaljerna i den framtida ombyggnaden av riksvägen inte är kända idag är det viktigt att ändringarna för järnvägen görs med fokus på hela trafikapparaten och inte bara ett snävt järnvägsperspektiv. Vi anser att det finns ett antal frågor som måste utredas närmare i det kommande detaljplanearbetet. Det gäller till exempel hur biltrafiken ska ledas in till området norr och öster om järnvägen. Den tidigare diskuterade biltunneln under järnvägen vid Yxronellen skulle medföra flera fördelar både för biltrafik och järnväg och det vore bra om den kunde förverkligas. När det gäller synpunkter på utformning av vägar, cykelvägar, tunnel med mera kommer vi att lämna dessa i samband med detaljplaneprocessen.

Etapp 2

Miljöpartiet de gröna i Säter tycker att ambitionen att minska riksvägens påverkan på Sätters tätort är mycket bra och har inget att invända mot det förslag som nu finns. Vi tycker att den föreslagna utformningen av gång- och cykeltunneln under väg och järnväg är bra. Miljöpartiet de gröna anser att riksvägens hela genomfart genom Säter behöver ses i ett sammanhang för att det ska vara möjligt att ta ställning till dess olika delar. De ändringar vid Salutorget som föreslås ger effekter som påverkar ett större område och då tycker vi att till exempel korsningen med Smedjebacksvägen måste vägas in och trafik och parkering i trästaden och längs Grängsgatan.

Kommentar:

Synpunkterna noteras och beaktas i det framtida arbetet med detaljplan(er) samt kommande trafikutredning och parkeringsutredning, särskilt inför genomförandet av planprogrammets etapp 2.

Kommunen instämmer i att förändringarna på väg 70 som föreslås i planprogrammet bör ses som en del av hela genomfarten genom Säter. Detta kommer trafikutredningen att göra.

Privatpersoner

Privatperson 1

Jag reser minst 4 dagar/v. mellan Säter och Krylbo. Syftet med mina resor är primärt att köpa mat. Sekundärt att fika på Annas. För det tredje gå ner i Säterdalen för fika och/ eller uppleva naturen. Jag kan prata för de handikappade och äldre människors behov. Då vi ställer högre krav på infrastrukturen än en person i full vigör. Följden blir naturligtvis bekvämlighet för vanliga människor.

Synpunkter på dagens situation

Önskar i dagsläget en heldragen vit linje mellan gångvägen och stationshuset. Skulle underlätta för snöröjningen vid grinden till spåret samt tillgängligheten till perrongen när man kommer från gångvägen. Idag kan det stå bilar parkerade ända fram intill grinden vid spåret och då är det svårt att ta sig den sista biten från gångvägen till spåret.

De största problemen med dagens situation är:

- Bommarna är absolut den största problematiken idag. Jag måste hela tiden ta mig fram långsamt och metodiskt. Hur ska jag göra om det börjar klinga och är på väg över första rälsen? Ska jag gå snabbare och riskera att hamna på riksvägen eller ska jag stanna på spåret?
- Snöröjningen på vintern. Att det är så dåligt skottat att det ibland ligger en snövall tvärs över gångbanan. Det finns ingen som handskottar bort dessa vallar.
- Ojämnheten i trapporna och snöröjningen i trapporna där man inte skottar in i stegen så det blir som en brant länt nedför.
- Den låga plattformen. Om den inte skottas så känner man inte kanten på plattformen med käppen.
- Stationsbyggnaden. Den är under all kritik. Där man har låst väntsalen för att någon rökt där inne. Man har dessutom gjort en toalett vid väntsalen, men den har man stängt. Tåget kan vara försenat och du kan vara så pissnödig att du gör i byxorna nästan. Och vad gör du då? Går runt knuten? Det går inte längre för det sitter en vajer där. Dessutom är värmesystemet hemskt. Man har satt in en byggfläkt som låter som ett jetplan så man kan inte kommunicera där inne. På sommaren kedjas bänken fast i räcknet mot spåret så man måste sitta med ryggen emot spåret. Flytta den så att man kan titta på trafiken. Det är så opsykologisk och ogent mot tågpassagerarna. Dessutom har man snörpt av den forna väntsalen till hälften. Och titta på möbleringen i väntsalen, gamla

bänkar. Det är uruselt. Jag nyttjar väntsalen mycket, speciellt på vintern. Ibland är väntsalen låst pga. Vandalisering eller överträdelse mot rökförbudet. Men inte kan man stänga en väntsal för att en person har rökt när det är vinter och snöstorm och minus 10 grader. Det behövs nästan en polisfunktion på Trafikverket som reser runt och håller koll på stationerna. Jag är förvånad över att inte gatuchefen har tagit sig ton för att försvara tågresenärerna i Säter. Det handlar om kommunens renommé. Att han inte sagt ifrån om att det inte får vara på det här sättet. Jag förstår att det är ett systemfel där infrastruktur sålts till det privata. Kommunen behöver ha bestämmanderätt på hur set ska se ut på allmänna utrymmen. Så att inte en privatperson får sätta upp reglerna.

Synpunkter på planförslaget

Järnvägsstationen, perrongen, tunneln, trapporna mm

Jag vill inte ha någon tunnel av följande anledningar:

- Fysisk obekvämlighet
- Tidsaspekten att ta sig till perrongen, byta perrong

Onödigt med tunnel under spåren. Det kostar bara massa pengar. Det anser jag utgör en för stor kostnad i förhållande till den nytta den gör. Det finns gamla damer som drar dramaten (äldre åker mycket tåg) och ska de upp för trappor blir det besvärligt. Hissarna kan sluta fungera. Det blir fördröjning av tid att ta sig till perrongen och kö kan uppstå till hissarna om man är sent ute. Det är en stor förlust av bekvämlighet trots att du sätter en hiss där. Jag propagerar för att det går att ha en korsning över spåret i plan. Trappor är ett helsike. Det finns ingen station som är så obekvämlig som den i Borlänge om du ska byta tåg. Det sinkar också om tågen är försenade. Jag pratar gärna med någon på Trafikverket om detta om de kommer hit till Säter. Jag vill helst inte ha trappor som det är i tex. Borlänge och Uppsala. Jag vill ha som det är i Rättvik. Inga trappor utan bara en lätt sluttning från spåren till bommarna som faller ner när man ska passera spåret.

Om du skippar tunneln under spåren kan du skippa väderskydd på perrongen om väntsalen hade fungerat. För då kan du sitta kvar väldigt sent inne i väntsalen eftersom de ropar ut när tåget ska komma eller beräknas komma. Jag tycker inte man kan sälja ut infrastrukturen som tillhör järnvägen. Det är systemfel. Vad ska du till med ett tredje spår till i Säter? Det är redan planerat för 600m. Om ni ska ha längre tåg kan ni förlänga söderut. Flytta ut spår 2 och ta in all persontrafik och tåg som ska stanna i Säter på spår 1. Då har du spår 2 ledigt för godståg som kan passera. Då finns inte längre den stora risken att godstågen blåser förbi så man ramlar ner på spåret.

"Centrumtunneln"

Trapporna till tunneln och ledstången är i bedrövligt skick. Dessutom kan man få bommen i huvudet när man kommer upp för trappan och ska passera järnvägen. Jag kan bli medvetlös på spåret. Livsfarlig övergång för gamla som inte hinner med när bommarna går ned för de går ner för snabbt. Det är jättebra med förlängd tunnel från Salutorget så den även går under järnvägen och möter upp med gångvägen till stationen. Men varför kan man inte förlänga befintlig tunnel under riksvägen? Jag är ekonom och vill inte att ni eller Trafikverket slösar pengar på saker som inte kommer bli till någon avsevärd förbättring. Krångla inte till det med någon ny tunnel i etapp 2. Om du har hiss behöver du ingen ramp. Livsfarligt med slingrade ramp som slingrar sig ner i tunneln. Inga cyklar i tunnel ner till Säterdalen. De får leda cyklarna där man tar barnvagnarna vid sidan om. Mindre fördelar för gångtrafikanterna i förhållande till kostnaderna och de stora jobb som är planerade. Att gå längs Dalstigen för att ta sig till centrum är inget alternativet då "gamla riksvägen" saknar trottoar så man får promenera i körbanan. Det går dessutom inte att bygga en trottoar eftersom det inte finns plats mellan husen.

Regionbushållplatserna

Detta tycker jag är ett mycket dåligt förslag. Bussarna ska in till torget även i fortsättningen. Jag kommer inte att använda buss i fortsättningen. Stiga av på fel sida, ner i tunnel sen upp. Blir för krångligt för sådana som inte är tillräckligt rörliga. Varför kan inte bushållplatserna vara kvar på torget? Riksvägen ligger så nära. Vitsen med järnvägsstationen är att den ligger mitt i centrum, utom kanske i Säter där den ligger 0,5km från centrum. Därför är busstorget centrum här. Därför behövs på- och avstigning så nära centrum som möjligt för att folk ska kunna och vilja utnyttja kollektivtrafiken. Jag emotsätter mig att de flyttar bushållplatserna för regionbusstrafiken. Det är inte svårt för bussen att göra en högersväng vid Smedjebackskorsningen. Detta innebär en klar försämring för Sätters invånare.

Byggtiden

Tänk på att bibehålla miljön som den ser ut som idag så långt som möjligt för att inte försvåra framkomligheten. Var extra uppmärksam på avspärningar till de här maskinerna man använder så att de inte innebär en fara för tex mig som inte ser någonting. Jag kan gå rakt in i en maskin och bli ihjälslagen. Jag hör maskinen men vet inte om den har en lång arm som gräver, därför är det viktigt att vara extra noga med avspärningarna. Så att folk hittar så man inte behöver gå i sicksack i labyrinter för att gå förbi byggarbetsplatsen.

Konsekvenser av planförslaget

Om dessa förändringar blir av är det svårt att säga om jag kommer fortsätta åka till Säter med tåg eller buss. Som synskadad vill man inte ha för stora förändringar som gör det obekvämare att orientera sig och de här förslagen innebär ett försvårande av orienteringen och hur mycket svårare det blir är svårt att säga. Så om jag upplever att infrastrukturen blir för svår för en äldre och synskadad att ta sig fram kommer jag inte att fortsätta att åka till Säter. Och jag gissar att det blir samma för Sätters äldre om man försvårar och krånglar till åtkomligheten av infrastrukturen så kommer folk att försöka flytta till en enklare miljö. Men det är svårt att föreslå innan förändringarna är genomförda. Resultatet blir också att posten, ICA, Annas mister en kund. Frågan är om jag kommer åka hit då bara för att göra mina ärenden. Nej jag säger nej. Det är tillräckligt jobbigt som det är idag.

Kommentar:

Synpunkterna på dagens situation noteras och förs vidare till de som är ansrīga för t.ex. snöröjning samt tas i beaktande vid framtida förändringar.

Perrongen och passagen till perrongen kommer inom ramen för det pågående järnvägsprojektet att byggas om av Trafikverket i enlighet med dagens krav på tillgänglighetsanpassning. Även ytorna för angöring och parkering kommer att göras om i samband med detta och utföras utifrån dagens tillgänglighetskrav.

Kommunen för dialog och samverkan med fastighetsägaren till stationshuset, se kommentar till Finnmarken ABs yttrande. Gällande servitut för stationshuset ställer krav på att väntsalen med tillhörande toalett ska hållas öppen. Kommunen utreder ansvarsfrågan för tillsynen av att servitutet efterföljs.

Synpunkterna på planförslaget noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet. De frågor som berör järnvägsprojektet förs vidare till Trafikverket.

Den befintliga tunneln under väg 70 är endast för gångtrafik medan den nya tunneln kommer att var anpassad för både gång- och cykeltrafik. Därför är det inte möjligt att endast förlänga den befintliga gångtunneln. Den befintliga gångtunneln under väg 70 ligger även på en grundare nivå än den nya gång- och cykeltunneln. Detta innebär att det är en större

ombyggnad som krävs av den befintliga gåntunneln för att den ska anpassas till den nya kompletterande delen under järnvägen med modern standard för gång- och cykeltrafik. Det nya läget för tunneln syftar även till att bättre knyta ihop stadens olika delar som avgränsas av järnvägen samt är en förutsättning för att andra delar av planförslaget ska kunna genomföras, t.ex. ur tillgänglighetshänseende.

Gång- och cykeltunnelns anslutande ramper bör utformas så att cyklisternas fart dämpas i anslutning till tunneln för att skapa en trafiksäker passage för både fotgängare och cyklister.

Kommunen bedömer att de förändringar som föreslås i planprogrammet kommer att förbättra tillgängligheten mellan centrum och järnvägsstationen/ Säterdalen liksom till den regionala busstrafiken. Kommunen jobbar för att förbättra förutsättningarna för både besökare, boende och företagare, vilket också planprogrammets åtgärder syftar till.

Privatperson 2

Höja plattformen på perrongen så de med rullstolar kan åka från Säter med tåg. Som det är nu är den för låg så de med handikapp i rullstolar kan ej åka från Säter utan måste ta sig på något sätt till Borlänge eller Hedemora. Nu är den för låg.

Kommentar:

Perrongen och passagen till perrongen kommer inom ramen för det pågående järnvägsprojektet att byggas om av Trafikverket i enlighet med dagens krav på tillgänglighetsanpassning. Även ytorna för angöring och parkering kommer att göras om i samband med detta och utföras utifrån dagens tillgänglighetskrav.

Privatperson 3

Ni(Säters kommun) verkar vara angelägna att locka turister till Säterdalen, men genom att stänga infarten vid Myntvägen blir Säterdalen avskuren från centrum för bilister. Ingen naturlig infart mot Säterdalen. Anledningen till att vägen ska stängas anges att det är dubbelspår och en plankorsning. Men eftersom ni säger att ni fått ”dispens” för den andra plankorsningen vid Industrigatan, så borde ni även kunna få det för plankorsningen för Myntvägen. Borde inte påverka den planerade tunneln och den ev. nya infarten till Säter.

Ni säger att ni vill knyta ihop staden, men genom att stänga Myntvägen så blir den än mer delad. Har ni verkligen utrett/analyserat trafikflödena och hur trafiken kommer förändras vid en stängning av Myntvägen? En stängning av Myntvägen kommer innebära att antalet bilar/lastbilar kommer öka via Industrigatan, vilket innebär en stor risk att köerna vid bomfällningarna kommer bli längre än idag. Risken att rondellen vid rv70 blir blockerad, händer ibland redan idag. Vid evenemang i Säterdalen (tisdagsträffar, konserter, barnaktiviteter mm), finns det stor risk för betydande trafikstockningar.

Jag har tågpendlat till Uppsala 3 dagar/veckan i 6år, men har aldrig sett att ni frågat de som åker tåg vad de önskar. Hur många åker tåg från Säter?

Kommentar:

Den nya gång- och cykeltunneln förbättrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) mellan norra och södra sidan av järnvägen i centrum och binder på så vis ihop stadens delar på ett bättre sätt. Bilburna besökare till Säterdalen och järnvägsstationen får visserligen en omväg men kan också lättare välja annan väg än vad oskyddade trafikanter kan. Fotgängare och cyklister är generellt känsligare för omvägar än bilburna trafikanter.

Den så kallade "dispensen" för att hålla öppet plankorsningen med Industrigatan gör att kortare tåg än den generella ambitionsnivån hos Trafikverket kommer att kunna mötas i Säter, vilket minskar nyttan med de kapacitetshöjande åtgärderna som genomförs av Trafikverket. Att hålla öppet även plankorsningen vid Myntvägen för biltrafik skulle ytterligare minska längden på de tåg som kan mötas. För att ändå skapa bättre mötesmöjligheter på järnvägen krävs också att ett visst utrymme för t.ex. järnvägsväxlar och säkerhetsområde kring dessa reserveras i anslutning till Myntvägens plankorsning, vilket gör att korsningen måste stängas. En avvägning och kompromiss har gjorts i denna fråga genom dialog mellan Trafikverket och kommunen. Stängningen av plankorsningen finns också redan reglerad juridiskt i gällande detaljplan och är med andra ord något som skulle kunna genomföras redan idag utan den kommande nya detaljplanen som tas fram efter detta planprogram. En annan orsak till stängningen av Myntvägens plankorsning med järnvägen är att den inte är optimal trafiksäkerhetsmässigt med det korta avståndet mellan järnvägen och väg 70 som medför risker när längre fordon ska passera liksom vid köbildning i korsningen.

Kommunen och Trafikverket bedömde när den gällande detaljplanen togs fram att trafiksituationen kring cirkulationsplatsen i korsningen Industrigatan/väg 70 kommer att bli acceptabel vid en stängning av Myntvägens plankorsning. I planprogrammet redovisas översiktligt bedömningar kring förändrade trafikflöden och konsekvenser där också framtida kritiska punkter för biltrafiken har identifierats. Kommunen kommer att göra en trafikutredning där bland annat konsekvenserna i cirkulationsplatsen i korsningen Industrigatan/väg 70 studeras mer i detalj och förslag till eventuella åtgärder kommer att redovisas.

Kommunen kommer att ta fram en trafikutredning där även variationer i trafikflödena studeras, t.ex. i anslutning till evenemang.

Kommunen välkomnade under planprogrammets samråd alla sorters synpunkter, inklusive synpunkter från tågresenärer.

Kommunen hanterar inte själva statistisk över antalet tågresenärer som pendlar till och från Säter. Detta är uppgifter som insamlas av tågoperatörerna SJ och Tåg i Bergslagen. Av olika skäl är dock tågoperatörerna generellt försiktiga med utlämnandet av denna typ av statistik.

Privatperson 4

(Som yttrande lämnas urklipp från två Facebookinlägg daterade 2019-01-09 samt 2019-01-25 som privatperson 4 skrivit på sin Facebooksida. Yttrandet avser signalkorsningen Riksväg 70/Myntvägen som felanmäldes i januari 2019 av hen till Trafikverket. På grund av GDPR återges inte några av kommentarerna i följande text.)

(2019-01-09) Fler än jag som tycker att trafikljusen slår om mycket snabbare nu, än för några veckor sedan. Har hänt några gånger att bilar, utefter riksvägen, inte hinner få stopp när det slår om till rött för dem. Händer att jag korsar riksvägen varje dag, men ofta vågar jag inte korsa riksvägen fastän jag har grönt, då jag ser att det kommer bilar i "hög" fart och ofta inte hinner få stopp då det slår om till rött för dem. Ex. igår kom jag från Säterdalen, det slog om till grönt, så jag åkte över järnvägen för att sedan tvingas göra en tvärnit då det kom en bil söderifrån i "hög" fart som inte hann få stopp utan åkte mot rött... Misstänker att man gjort någon förändring i systemet.

(2019-01-25) Idag hände det igen! Jag skall korsa riksvägen och åka mot Säterdalen. Jag står vid rött ljus och när jag får grönt, gör jag mig beredd att korsa riksvägen. Men eftersom jag varit med "förr", kollar jag en extra gång. Och då kommer en bil i bra fart söderifrån och kör rakt över korsningen trots att jag har grönt. Väntetiderna mellan vilka som skall ha företräde verkar ha förkortats till det "farliga". Jag borde ha haft rött ljus en något längre tid, kan jag tycka. – Hoppas bara att det inte händer något allvarligt....

Kommentar:

Synpunkterna skickas vidare till Trafikverket som ansvarar för driften av trafiksignalerna i korsningen Myntvägen/väg 70.

Till följd av de förändringar av korsningen Myntvägen/väg 70 som regleras i gällande detaljplan och som föreslås i planprogrammet kommer korsningen att ha en annan utformning än idag. Antingen behålls korsningen i sitt nuvarande läge men utan Myntvägens anslutning till korsningen eller så flyttas korsningen ett kvarter längre åt söder till korsningen med Gränsgatan. Det är inte bestämt ännu om korsningen fortsatt kommer att regleras med trafiksignaler eller om annan utformning, t.ex. cirkulationsplats, är aktuell. Oavsett vilken korsningslösning som är aktuell i framtiden så kommer dagens funktion hos trafiksignalerna i korsningen Myntvägen/väg 70 att förändras.

Privatperson 5

Under alla förhållanden:

Behåll infart Östra Långgatan!

Behåll lokaltrafikled Järnvägsgatan - Torggatan!

Överge varje tanke på cirkulationsplats Gränsgatan

Synpunkter på förslagsdokumentationen

Innehåll sidorna 4 och 5 är styrande för resten av underlaget och har sannolikt även framtida betydelse. Den föreslagna ”raka” gc-sammankoppling centrum och Säterdalen är onödig och opraktisk samt läser handlingsutrymmet. Bägge ”storheterna” står för sig själva och kan hjälpa varandra med rätt utformning av ömsesidig information. Förslagets framhållna värde/fördel är visuellt samband, men sådant finns sannolikt endast i läge tunnelbotten. Idén torde vara huvudorsak till etapp 2 förslaget:

- Stängning av nuvarande infart,
- Anläggning av cirkulationsplats Gränsgatan,
- Stängning av Järnvägsgatan,

Alla tre åtgärderna medför allvarliga men för centralorten.

Etapp 2 förslaget saknar beskrivning av dess troliga konsekvenser för näringsverksamhet, tillgänglighet, trafikföring, besöksnäring och framtida utvecklingsmöjligheter. En Gc led (gång, cykel, handikappfordon etc) med tunnel under barriären är nödvändig, men bör placeras där den kan anslutas utan att den styr omgivande trafikmöjligheter. En annan sträckning och placering än förslaget har inte dess nackdelar och kan dessutom ge bättre sammanhang och kommunikationsförutsättningar norr - söder samt ge bibehållen handlingsfrihet. Efter att studerat dokumentation och övervägt presentationen finner jag det nödvändigt att presentera ett utkast till alternativ idé.

Utkast till alternativ idé samt dess antagna effekter:

Idé: Gc-led med tunnel under järnväg - rv 70 - Järnvägsgatan till del av Salutorgsområdet anläggs i samband med banarbeten. Leden kommer att binda samman Turistcentrum med Säterdalen. (Sträckning mot Gränsgatan enl gällande detaljplan?)

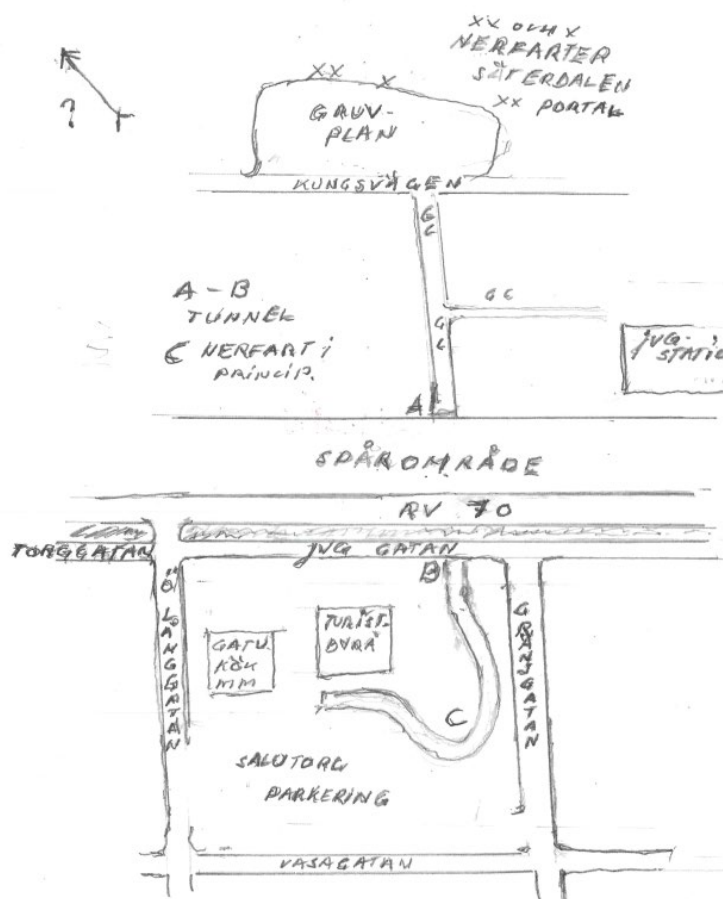
Antagna effekter:

Om idén kan genomföras innebär det:

- Gc-problemet i sin helhet blir löst i närtid i ett sammanhang och med god tillgänglighet. (samt till största delen eventuell finansierat av Trafikverket)
- Inga samordningsproblem med nuvarande tunnel
- God koppling mellan turistinfo Salutorget och Dalen och vice versa
- Ingen kostnad för ombyggnad av gator, omledning av trafik och anläggning av c-plats Gränsgatan.
- Frihet till framtida detaljusteringar/anpassningar/moderniseringar

- Ingen påverkan på leden Järnväggsgatan – Torggatan utom möjlighet till bättre hållplatser på frigjort utrymme.
- Allt (utom eventuellt rv-70 jobb) kan genomföras i en etapp
- Någon etapp 2 kommer inte att behövas? Den kan omfatta hållplatsanläggningar? Borttagning av befintlig tunnel
- Bra tillgänglighet till och bra funktioner inom centrumområdet behålls, bl a en fin inblick till 'trästan', vid infart Östra Långgatan.

Fördelar enligt ovan bör vara skäl till att utreda om idén är möjlig.



Avgörande frågor med förslag:

- 1 Är nivåförhållandet beräknad tunnelbotten Järnväggsgatan och möjlig startplats för tillfart sådant att idén är möjlig om tillfarten blir svängd? (Godkänd lutning)
- 2 Är möjlig area tillräcklig för svängd tillfart om sådan krävs för att lutningen ska bli OK?

Förslag: Frågorna ovan utreds snarast. Jag visar gärna på plats hur idén är tänkt.

Det finns tillgång till en någorlunda genomtänkt utveckling av idén, om utredningen kommer att visa att utrymme finns.

Kommentar:

Kommunen har gjort bedömningen att föreslagna lösningar i planprogrammet (t.ex. de åtgärder som är tänkta att genomföras i etapp 2) skapar bättre förutsättningar för staden att möta väg 70/järnvägen samt koppla ihop centrum med Säterdalen

genom en så rak axel som möjligt för att öka gång- och cykeltrafikanters tillgänglighet och trafiksäkerhet mellan centrum och järnvägsstationen/Säterdalen liksom att öka orienterbarheten mellan centrum och Säterdalen. De åtgärder som rör etapp 2 behöver utredas mer, både inom ramen för en kommande trafikutredning och en framtida vägplan för väg 70, innan slutligt val av åtgärder görs.

En skiss i planprogrammet visar att stängning eventuellt kan bli aktuell av Järnvägsgatans anslutning till Grängsgatan söderifrån om den korsningen på väg 70 utformas som en cirkulationsplats. Det är dock inte säkert att det blir en sådan korsningslösning som kräver en stängning av Järnvägsgatan söderifrån. Det är endast en av flera möjliga utformningar av korsningen på väg 70. Av planprogrammet framgår också att utformningen av korsningen väg 70/Grängsgatan måste utredas vidare. Detta kommer att göras inom ramen för en trafikutredning. Utformningen är även beroende av dialogen med Trafikverket i rollen som statlig väghållare för väg 70, vilket kommer att ske inom ramen för en framtida vägplan för väg 70.

Utifrån kommunens nuvarande bedömning finns det tydliga fördelar med en flyttad korsning på väg 70 för att skapa en bättre helhetslösning för bl.a. gång- och cykeltunnelns anslutning till centrum. En flytt av korsningen är dock ännu inte beslutad utan måste utredas vidare inom ramen för en trafikutredning och vägplan. Detta ska förtydligas i planprogrammet. Kommunen noterar den yttrandes synpunkter och tar dessa i beaktande i den fortsatta planeringen med bl.a. trafikutredning och detaljplan.

Konsekvenser av åtgärderna i etapp 2 finns beskrivna i planprogrammet för trafikföring och tillgänglighet. Det pågående arbetet med den fördjupade översiktsplanen samt det kommande arbetet med trafikutredningen, parkeringsutredning och vägplanen för 70 kan hantera konsekvenser för näringsverksamhet, besöksnäring och framtida utvecklingsmöjligheter. Kommunen kommer att föra fortsatt dialog med näringslivet och övriga invånare.

Kommunen har ambitionen att Grängsgatan ska bli stadens nya huvudstråk, därav förslaget till flytt av väg 70:s anslutning från Östra Långgatan till Grängsgatan. Kommunen bedömer att Grängsgatan har bättre kapacitet än Östra Långgatan att klara större trafikflöden. Grängsgatan kommer även få en viktigare roll i staden till följd av exploateringar, t.ex. särskilt boende vid Prästgården.

Kommunen noterar den yttrandes förslag till alternativ idé och beaktar den i det fortsatta arbetet. Det alternativa förslaget ger dock en längre tunnel än planprogrammets förslag, vilket kan öka otrygghets känslan och medföra att färre använder tunneln vilket skulle minska den upplevda tillgängligheten. Kommunen bedömer i nuläget inte att det alternativa förslaget skulle ge avsevärt större handlingsfrihet till framtida anpassningar än planprogrammets förslag. Det alternativa förslaget är inte möjligt att genomföra utan samverkan med Trafikverket eller förändringar av gällande detaljplaner där tunneln passerar under Järnvägsgatan till Salutorget. Det alternativa förslaget förändrar inte tillgängligheten mellan väg 70 och centrum jämfört med planprogrammets förslag – båda förslagen innebär god tillgänglighet från väg 70 till centrum – den största skillnaden är att anslutningen till väg 70 flyttas från Östra långgatan till Grängsgatan, dvs. till ett annat hörn av Salutorget, vilket inte försämrar tillgängligheten. Av planprogrammet framgår att övriga åtgärder i etapp 2 behöver utredas mer innan slutligt val av åtgärd väljs. Skisserna i planprogrammet visar endast exempel på en framtida utformning.

Finansiering av t.ex. gång- och cykeltunneln är en förhandlingsfråga mellan Trafikverket och kommunen.

Privatperson 6

- Är det tillgänglighetsskapande med det oattraktiva stålträdsstängslet som står utmed
- järnvägsspåret?
- De tänkta hissarna; kommer de alltid att vara i funktion? Om inte, hur ska de med rullator eller
- rullstol ta sig över till andra sidan? Ska de ta sig fram via Dalstigen och Norrtullsgatan?

- -Hur hårt trafikerad kommer Kungsvägen/Dalstigen och korsningen med Norrtullsgatan att bli? Den tunga trafiken som ska till Gruvplan måste ju ta sig fram på något sätt.
- Dalstigen och Kungsvägen är i dagsläget riskfyllda för oskyddade trafikanter.

Kommentar:

Stängselfrågan hanteras inte inom ramen för planprogrammet utan det är Trafikverket som ansvarar för stängslet. Kommunen instämmer i att stängslet längs med järnvägen inte är särskilt attraktivt, men håller inte med om att tillgängligheten försämras på grund av stängslet. Stängslet fyller en viktig funktion för att minska risken för så kallat spårsprung och suicid på järnvägen. Trafikverket sätter upp sådana stängsel längs alla järnvägar i landet just för att öka säkerheten på järnvägarna. Av planprogrammet framgår att kommunen har ambitionen att öka både tillgängligheten och attraktiviteten med god gestaltning längs med stråket centrum-järnvägsstationen. Exakt hur denna gestaltning kommer att bli är en fråga för projekteringsfasen, men stängslet som funktion kommer dock av säkerhetsskäl att bli kvar.

Hissarna kommer alltid vara i funktion. Som komplement till hissarna kommer även ramper att finnas med lutning och vilplan enligt gällande riktlinjer för tillgänglighet.

Översiktlig uppskattning av trafikflödet har gjorts i planprogrammet för bl.a. Kungsvägen, Dalstigen och Norrtullvägen som visar att trafiken kommer att öka något på Kungsvägen och Dalstigen. En framtida trafikutredning ska titta noggrannare på all trafik inkl. tung trafik och ge förslag på åtgärder för att komma tillrätta med eventuella problem på t.ex. Dalstigen och Kungsvägen. Den tunga trafiken som ska till Gruvplan trafikerar till viss del redan Kungsvägen då korsningen med Myntvägen inte är optimal. Uppställningsplatsen vid Gruvplan är på sikt tänkt att flyttas till annan plats i kommunen för att minska den tunga trafiken till Gruvplan.

Privatperson 7

Det liggande förslaget innebär ingen förändring i relationen Tågstation – Centrum utan tågstationen kommer även i framtiden att känslomässigt ligga en bit från centrum.

Ombyggnaden av Järnvägsstationen ger nu Säters en unik möjlighet att göra förändringar i detta och göra tågresandet/pendlandet mera tillgängligt genom att samla kollektivtrafiken till någon form av resecentra. En sådan åtgärd skulle kunna vara att samla kollektivtrafiken kring den planerade tunneln under RV-Järnväg med Salutorget på centrumsidan och tåg/buss på Säterdalssidan vid den f d OK-tomten. Detta kan ske på två alternativa sätt.

- Första alternativet är att dra mittplattformen mot nordväst så att man kan angöra den från den så kallade OK-tomten ena hörn. En sådan placering bör undersökas seriöst med Trafikverket. Gissningsvis blir det svårt att genomföra tekniskt.
- Det andra alternativet är att i stället för mittplattform bygga två sidoplattformar. En på nuvarande tågstationssidan och en mot RV 70. Dessa sidoplattformar dras då så långt mot nordväst som möjligt för att på ett naturligt sätt ansluta till den planerade gång och cykeltunnel under Rv 70 /Järnvägen. Motsvarande lösning finns t ex i Hedemora. En förutsättning är att området runt gångtunnelns mynning vid OK-tomten är tillräckligt stort för att rymma pendlarparkering för bil och cykel, angöringsytor mm. I Hedemora stannar merparten av alla persontåg på stationssidan medan den motsatta perrongen används endast vid tågmöten. Samma förhållande borde bli för Säters del åtminstone fram till dess att tågtrafiken utvecklats så att tågmöten med pendeltåg ev sker i Säters.

Kommentar:

Kommunen noterar synpunkterna och beaktar dem i dialogen med Trafikverket. Trafikverkets järnvägsprojekt är dock inne ett sent skede och endast små förändringar är därför möjliga av de lösningar som föreslås i yttrandet.

Privatperson 8

(bilagor i form av planbeskrivning och samrådsredogörelse från 2001 redovisas inte här utan finns tillgängliga i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen)

Nordvästra delen av Kungsvägen mot Kvarnbacken

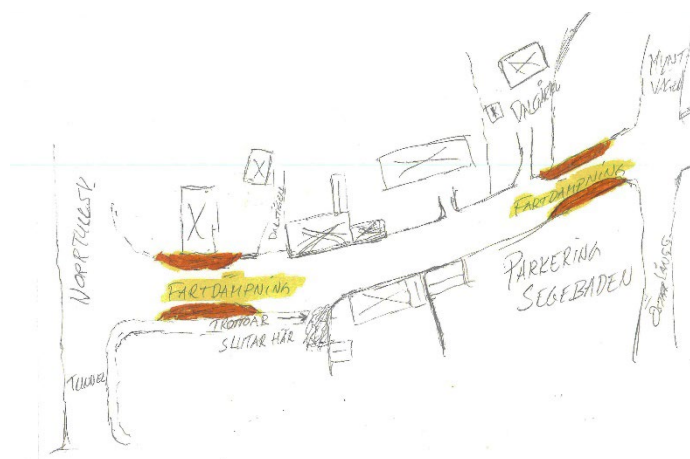
På grund av att järnvägsövergången vid Myntvägen ska stängas så kommer trafiken att öka kraftigt nordvästra delen av Kungsvägen mot Kvarnbacken, både tung trafik och personbilar. I dagsläget åker tung trafik (24 meters), timmerbilar, bussar och personbilar på denna väg i båda riktningar. När järnvägsövergången kommer att stängas kommer denna trafik att öka kraftigt. Förslag är att fartdämpning byggs på 2 platser, se bilaga (skiss).

Trottoar finns från Norrtullsvägen fram till Kungsvägen 2, där slutar trottoaren. Gående på gatan där trottoar saknas medför att två bilar inte kan mötas. Vintertid är gatan så smal, 4,5 meter, att gå på gatan är en livsfara. Se bilaga. Fartdämpande åtgärder har begärts hos kommunen tidigare vid två tillfällen utan att åtgärder har vidtagits. Hastigheten i dag är 30 km och det är ett fåtal som håller denna hastighet.

Gällande den nya planerade GC-tunneln under järnvägen och riksväg 70 så bör det vara rejält med belysning och kameraövervakning. Idag väljer många bort att gå i gångtunneln' kvällstid och nattetid då det är en rädsla, istället går man över riksväg 70.



Kungsvägen från väst



F

Kommentar:

Översiktlig uppskattning av trafikflödet har gjorts i planprogrammet för bl.a. Kungsvägen och Dalstigen som visar att trafiken kommer att öka något på Kungsvägen och Dalstigen. En framtida trafikutredning ska titta noggrannare på all trafik, inkl. tung trafik och variationer i trafikflödet t.ex. vid evenemang, och ge förslag på åtgärder för att komma tillrätta med problematiken på t.ex. Dalstigen och Kungsvägen.

Kommunen är medveten om problematiken längs med Dalstigen- Kungsvägen och kommer, i trafikutredningen, att studera behov av åtgärder, bland annat på den aktuella sträckan. Till exempel kan ombyggnation av gatan bli aktuell så att den erbjuder hastighetsdämpning och säkrare lösningar för gående och cyklister. Eventuellt kan även tung trafik förbjudas på sträckan. Det går dock inte idag att säga exakt vilka åtgärder som kommer bli aktuella utan detta behöver först utredas vidare.

Synpunkterna på utformningen av den nya gång- och cykeltunneln noteras och beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

Privatperson 9

Planen på en bättre gång- och cykeltunnel mellan centrum och Säterdalen och en parkplantering, istället för den vanprydande, numera nedlagda bensinmacken ser mycket bra ut. Redan idag är farten hög och det är mycket tung trafik längs Kungsvägen. Där vi bor är det också mycket dålig sikt när man ska ta sig från den ena till den andra sidan Kungsvägen, vilket gör det besvärligt för bla våra tre barn i förskoleåldern att passera men även alla övriga oskyddade trafikanter.

Vi önskar att man samtidigt med stängningen av Myntvägen;

- Stänger av grusvägen mellan Stationshuset och Kungsvägen för biltrafik eller, åtminstone, obehörig biltrafik så att oskyddade trafikanter kan ta sig fram säkert mot Industrigatan. Sänker hastigheten på hela Kungsvägen till max 30 km/h och ev ordnar farthinder, om inte farten reduceras.
- Gör ett övergångsställe från grusvägen (som går från stationshuset mot Kungsvägen) till andra sidan Kungsvägen. Detta för att göra det säkert för barnen i området, alla motionärer, hundägare, och oskyddade trafikanter som dagligen passerar och som har rätt att ta sig fram utan risk längs med hela Kungsvägen, när trafiken ökar då Myntgatan stängs, och innan en ordentlig gång- och cykelbana byggts från stationshuset mot Industrigatan.

De mycket förfulande om än för säkerheten bra staketerna mot järnvägen kan, om de inte byts ut, få planteringar av klängväxter och buskar.

Kommentar:

Kommunen kommer att genomföra en trafikutredning för att studera behov av åtgärder för att komma tillrätta med problem kopplat till tillgänglighet och trafiksäkerhet. Till exempel behöver trafiksäkerhetsbärande åtgärder längs med Kungsvägen studeras. En översyn behöver även göras av möjligheterna att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk från det nya tunnelläget mot järnvägstationen och vidare mot järnhandeln.

Kommunen noterar synpunkterna om nuvarande problematik och förslag till åtgärder och beaktar dem i det fortsatta planeringsarbetet med trafikutredning, fördjupad översiktsplan och detaljplan(er).

Stängselfrågan hanteras inte inom ramen för planprogrammet utan det är Trafikverket som ansvarar för stängslet. Kommunen instämmer i att stängslet längs med järnvägen inte är särskilt attraktivt. Stängslet fyller dock en viktig funktion för att minska olycksrisken. Av den anledningen sätter Trafikverket upp sådana stängsel längs alla järnvägar i landet. Det är kommunens ambition att göra stråket järnvägen-centrum mer attraktivt och gestaltungsfrågorna kommer därför bli aktuella i projekteringskedet.

Privatperson 10

- Om järnvägsövergången vid Myntgatan stängs, kommer trafiken vid omdirigering att öka avsevärt med bilar och tung trafik på nordvästra delen av Kungsvägen o Kvarnbacken, och vid evenemang

i Säterdalen blir det väldigt märkbart med förmodligen stora trafikproblem. Då det i dagsläget är väldigt trångt och 2 personbilar kan mötas (knappst de vintertid) men absolut inte med dessutom en gångtrafikanter, hur tänker man åtgärda de angående oskyddade trafikanter? Trafiksäkerheten är ju viktig, och hastighetsbegränsningen på 30 km/h överskrids av flertalet. Dessutom tror jag flera kommer välja att gå denna väg istället för i en lång gångtunnel som känns osäker att passera genom kvällen o nattetid.

- Fartdämpning i form av avsmalnande väg vid Kungsvägen 2 och ev en smal trottoar för oskyddade trafikanter är ett förslag. Vilket också reducerar bullret från trafiken som kommer öka avsevärt för mig boende på Kungsvägen 2 och därmed sänker värdet på min fastighet avsevärt.
- Beträffande att binda ihop centrum och sidan vid Säterdalen, anser jag att vi blir mer avgränsade från staden om plankorsningen stängs, vilket också kan påverka mitt företag negativt. Varför byggs ej mötesspår utanför centrum, då de dessutom kan göras längre o ev möta framtida behov bättre.

Kommentar:

Angående uppskattning av trafikflöden, se kommentar till yttrande från Privatperson 8.

Gång- och cykeltunneln kommer att utformas särskilt med hänsyn till just tillgänglighet och trygghet, bl.a. i samråd med Polisen, för att människor inte ska vilja undvika tunneln kvällstid. Den föreslagna nya tunneln kommer att avsevärt bättre än dagens lösning med otrygg och otillgänglig tunnel under väg 70 och passage i plan över järnvägen.

Att mötesspåret byggs just i Sätters centrum har beslutats av Trafikverkets och beror på att Trafikverket vill skapa ett optimalt avstånd mellan mötesspåret längs Dalabanan (de så kallade "samtidigheterna") för att få ut maximal kapacitet på Dalabanan som helhet. Den nya gång- och cykeltunneln förbättrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) mellan norra och södra sidan av järnvägen i centrum och binder på så vis ihop stadens delar på ett bättre sätt. Bilburna besökare till Säterdalen och järnvägsstationen får visserligen en omväg men kan också lättare välja annan väg än vad oskyddade trafikanter kan. Fotgängare och cyklister är generellt känsligare för omvägar än bilburna trafikanter. Kommunen vill inte försämra förutsättningarna för näringsidkare i Sätters tätort. Bilen är ett viktigt transportmedel i Säter, men kommunen vill samtidigt göra centrum mer tillgängligt även för gång- och cykeltrafikanter, i planprogrammet med särskilt fokus på tillgängligheten mellan centrum och Säterdalen/järnvägsstationen. En trafikutredning och parkeringsutredning kommer att genomföras för att klargöra gällande förhållanden i tätorten och ge förslag på framtida lösningar.

Privatperson 11

Vill framföra mina åsikter ang. avstängning av överfart Myntvägen från centrum över Järnvägsöverfarten till Säterdalen och Kungsvägen. Jag anser att ni delar av centrum, och vi på Kungsvägen blir avskärmade ifrån centrum. Jag själv driver en frisörsalong där. Jag trodde att ni försökte att måna om att behålla så mycket man kan av centrala Säter i sin helhet, inte dela av. Och allra helst med tanke på att det snart inte finns några butiker och cafeer kvar i centrum. Och blir det svårt att komma av från rv 70 för att komma till centrum så åker man förbi tex. till Borlänge där utbudet är mycket större. Man måste också tänka på äldre och handikappade som måste ta bilen till affärer och dyl. de kan inte gå hur långt som helst för att parkera, så ett bilfritt centrum fungerar inte anser jag, för vi måste väl tänka på allas behov!

Tänkte på bygget av ev en tunnel och dyl. är inte trevligt att gå i ensam på kvällar och helger, med tanke på rån och överfall som man läser om dagligen i tidningar. Då är det bättre och lägga alla gångvägar ovan jord. Tänker på Säterdalen på sommaren som tex. vid Nostalgin, och tisdags träffarna, då kommer det att bli kaos på Kungsvägen som redan är trång, och redan väldigt trafikerad, det kommer inte att bli optimalt. Ni skriver utveckling av Säterdalen som turistmål? Kommer man inte från Säter och vet riktigt hur man

tar sig dit när man inte kan åka över järnvägsöverfarten, så kanske man struntar i det. För idag åker i princip alla bil och de flesta vill åka så nära som möjligt och det ska vara lätt att ta sig fram, och med en avstängd överfart blir det inte det anser jag. Tror inte det blir till en fördel för Säterdalen.

Sedan känns det inte vidare tryggt om ni har tänkt att lägga busshållplatserna efter rv 70, där skolbarnen ska stå på mornarna för att åka till skolan. Känns helt absurt att lägga busshållplatser vid en tungt trafikerad väg! Törs inte ens tänka på vad som kan hända då. Försöker man inte och lägga dom vid mindre vägar om möjligt!

Nu förstår jag att allt detta handlar om att järnvägen vill bygga dubbla spår på den befintliga järnvägen vid stationen. Men finns inte alternativet att bygga dubbelspåret utanför Säter tex. från Yttreheden mot Hedemora trakten, är det ett alternativ? Vad är det som säger att det måste göras i centrala Säter? och inte utanför?

Kommentar:

Den nya gång- och cykeltunneln förbättrar tillgängligheten för oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) mellan norra och södra sidan av järnvägen i centrum och binder på så vis ihop stadens delar på ett bättre sätt. Bilburna besökare till Säterdalen och järnvägsstationen får visserligen en omväg men kan också lättare välja annan väg än vad oskyddade trafikanter kan, i det här fallet kommer biltrafik fortfarande att enkelt kunna ta sig mellan centrum och järnvägsstationen/ Säterdalen/ Kungsvägen både via Industrigatan och Strandvägen. Fotgängare och cyklister är generellt känsligare för omvägar än bilburna trafikanter.

Av planprogrammet framgår att biltrafiken fortfarande kommer att kunna nå centrum från väg 70 på ett enkelt sätt – lika enkelt som idag. Planprogrammet föreslår endast att anslutningen mellan centrum och väg 70 flyttas från Östra långgatan till Gränsgatan, dvs. till ett annat hörn av Salutorget. En annan utformning av korsningen med väg 70 kan även bli aktuell.

Kommunen vill inte försämra förutsättningarna för näringsidkare i Sätters tätort. Bilen är ett viktigt transportmedel i Säter, men kommunen vill samtidigt göra centrum mer tillgängligt även för gång- och cykeltrafikanter, i planprogrammet med särskilt fokus på tillgängligheten mellan centrum och Säterdalen/järnvägsstationen. Kommunen bedömer att planprogrammet inte försämrar skyltläget för butikerna utan snarare att skyltläget förbättras när väg 70 upplevs få en utformning och skala som mer överensstämmer med den småskaliga trästaden i centrala Säter, vilket kan inverka positivt på upplevelsen av de butiker som ligger i centrala Säter närmast väg 70.

Kommunen kommer att ta fram en trafikutredning där även variationer i trafikflödena studeras, t.ex. i anslutning till evenemang.

Busshållplatserna längs med riksvägen kommer utformas på ett trafiksäkert sätt med ordentliga fickor där biltrafiken inte framförs. På så sätt skapas säkerhetszoner så att det kommer vara säkert att vänta på bussen. Hållplatskurerna på de nuvarande busshållplatserna står idag väldigt nära trafiken och riskerna är större än vad de skulle bli efter ombyggnation.

Att mötesspåret byggs just i Sätters centrum har beslutats av Trafikverket och beror på att Trafikverket vill skapa ett optimalt avstånd mellan mötesspåret längs Dalabanan (de så kallade "samtidigheterna") för att få ut maximal kapacitet på Dalabanan som helhet.

Samrådsmöten

(Här redovisas i korthet olika frågeställningar och synpunkter som framkommit under båda samrådsmötena.)

- När kan den exakta järnvägsspårdragningen förväntas vara fastställd?
- Det är viktigt att säkerställa att trafiklösningen på "Säterdalensidan", dvs längs Kungsvägen, Norrtullsvägen osv utreds vidare. Här är det trångt och oro över tilltagande motortrafik, även med tunga fordon finns.
- Varför byggs inte den så kallade etapp 2 ut på en gång?
- Hur utvecklas stationsområdet i sin helhet för att säkerställa funktion, tillgänglighet och trygghet?
- Viktigt att ta fram en parkeringsutredning och trafikutredning för att inte kommande trafiklösningar försvårar för handlarna och boende i kommunen. I båda utredningarna finns önskemål om att näringsidkare och allmänhet inkluderas. Det upplevs viktigt att centrum ska vara tillgängligt med bil.
- Mer grönska av området Gruvplan/OKQ8/Segenbadenberget.
- Att passage från Milano mot ICA inte omöjliggörs med motorfordon, likaså Järnvägsgatan mot Salutorget.
- Vad finns det för planer med Smedjebackskorset? Det upplevs vara en trafikfarlig korsning med väg 70. Trafikverket och kommunen måste se över detta snarast.
- Stäng inte av korsningen väg 70/Östra Långgatan/Myntvägen. Det delar staden ännu mer.
- Tunnlarna måste upplevas trygga och ljusa. Tillgängligheten är viktig.
- Viktigt med god tillgång till pendelparkering för tågresenärer.
- Stängslet längs järnvägen behöver rustas och hela gång- och cykelstråket till stationen måste bli finare.

Kommentar:

Just nu pågår dialog mellan Trafikverket och kommunen inom ramen för järnvägsprojektet. Trafikverket beräknar att en bygghandling kommer att tas fram under 2019 för att byggnationerna på järnvägen ska kunna inledas 2021.

En trafikutredning kommer att studera trafiklösningar för t.ex. gator i centrum, Kungsvägen, Dalstigen, Norrtullvägen, Smedjebackskorsningen

Att etapp 2 inte byggs ut på en gång beror på att Trafikverkets planering inte täcker åtgärderna på väg 70. En separat vägplan behöver, vid sidan om kommunens trafikutredning tas fram av Trafikverket för att utreda dessa frågor djupare.

Stationsområdet kommer exempelvis att kunna utvecklas enligt skisserna i planprogrammets planförslag, vilket uppfyller de önskemål som finns i kommentarerna. Exakt utformning bestäms dock senare i processen.

Smedjebackskorsningen hanteras i en separat process. Sätters kommun är medvetna om bristerna och har inlett en dialog med Trafikverket.

I övrigt se kommentarer till yttranden i denna samrådsredogörelse.

Ställningstagande

Justering av programförslaget

Planprogrammet justeras på följande punkter innan det blir föremål för godkännande:

- Komplettering på flera ställen i planprogrammet med att trafikutredning och parkeringsutredning ska tas fram för att studera trafiken noggrannare och ge förslag åtgärder.
- Förtydligande att skisserna i planprogrammet endast är exempel på en framtida utformning. Att de exemplifierar kommunens principiella ställningstagande t.ex .om hur passage av väg och järnväg bör se ut, om en cirkulationsplats som en möjlig korsningslösning, samt att de kan komma att förändras utifrån kommande trafikutredning och eventuell vägplan för väg 70.
- Justering av vissa uppgifter kopplat till Trafikverkets järnvägsprojekt.
- Justering av formuleringar kopplat till detaljutformning för ”Fokusområde Järnvägsstationen” angående trappornas utformning.

Därutöver tillkommer redaktionella ändringar i planprogrammet.

Beaktande av synpunkter

Följande instanser, sakägare och allmänhet har inte, helt eller delvis, fått sina synpunkter tillgodosedda:

- Länsstyrelsen
- Trafikverket
- Finnmarken Teknik AB
- Mig & Alice
- PRO
- Moderaterna
- Privatperson 1
- Privatperson 3
- Privatperson 5
- Privatperson 6
- Privatperson 7
- Privatperson 8
- Privatperson 10
- Privatperson 11

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Säter 2019-03-12

Andréas Mossberg
Samhällsbyggnadschef