



Förstudie

Väg 80 genom Hofors

Hofors kommun, Gävleborgs län

2010-04-07

Objektnummer: 83859770

Projektgrupp:

Hofors kommun:	Viveka Sohlén Håkan Olsson Nils Lindqvist	Projektledare Hofors kommun Bygg och Miljöchef Näringslivschef
Vägverket:	Kerstin Holmgren Ragnhild Widgren	Projektledare Vägverket Gestaltning
Konsult, WSP Sverige AB:	Roberth Carling Tomas Andersson Lena Jernberg Emma Lindqvist Kenny Dolleris Johan Bauer Roberth Carling	Uppdragsansvarig Gestaltning Samhällsplanering Rapportansvarig Vägutformning Trafik Granskare



Falu Kommun
Rättviks Kommun
Mora Kommun
Orsa Kommun



Gävle kommun
Sandvikens kommun
Hofors kommun

Titel: Förstudie; Väg 80 genom Hofors; Hofors kommun, Gävleborgs län; objekt nummer: 83859770

Utgivningsdatum: 2010-04-07

Utgivare: Vägverket Region Mitt

Kontaktperson: Kerstin Holmgren

Distributör: Vägverket Region Mitt, Box 186, 871 24, Härnösand
vagverket.har@vv.se. telefon: 0771-119 119; fax: 0611-441 11

Ökad rörlighet för såväl människor som varor och tjänster är ett tydligt drag i den pågående ekonomiska och sociala utvecklingen. EU-projektet Gävle-Dala utvecklingsstråk vill förstärka de positiva effekterna av denna utveckling genom att knyta samman och utveckla regionen längs stråket Gävle-Falun-Mora-Orsa. Genom projektet Gävle-Dala utvecklingsstråk vill de deltagande kommunerna och Vägverket genom ett samarbete bidra till att skapa bättre förutsättningar för näringslivets utveckling. Angreppssättet är att betrakta sträckan Gävle-Falun-Mora-Orsa som ett sammanhängande stråk som är beroende av såväl den lokala som den interregionala utvecklingen.

SAMMANFATTNING

Hofors tätort ligger vid väg 80 ca 5 mil från Gävle och 4 mil från Falun. Hofors har knappt 10.000 invånare. Hofors har ett strategiskt läge, mitt i stråket Borlänge-Falun-Hofors-Sandviken-Gävle. Väg 80 skär genom södra delen av tätorten och hade enligt Vägverket år 2006 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på ca 5000 fordon/dygn varav ca 15 % tung trafik.

Väg 80 genom Hofors kan upplevas som problematisk för genomfartstrafik, då stråket väg 80 Gävle-Falun på övriga sträckor har en högre standard. Utformningen genom Hofors stödjer inte gällande hastighet och vägen har stora brister vad gäller gestaltningen. Vägen har betydelse för Hofors tätort som en viktig intern länk då den även används av lokalt alstrad trafik. Samtidigt medför den störningar i form av buller, barriäreffekter, tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem. En upprustning av genomfarten, där Hofors kvalitéer tas till vara skulle kunna medföra positiva effekter för både vägsystemet, Hofors tätort och Hofors kommun. Förstudien omfattar cirka 3,5 km av väg 80 (Faluvägen) genom Hofors tätort.

Förstudiens projektmål säger att genomfarten ska

- upplevas som smidig, funktionell och tilltalande av passerande trafikanter på väg 80 och boende i Hofors.
- öka möjligheten till fortsatt utveckling av Hofors genom god koppling mellan väg 80 och Hofors centrum.
- öka möjligheten till fortsatt utveckling av service riktad till trafikanter på väg 80.
- möjliggöra och stödja fortsatt utveckling av arbetspendling.
- ta hänsyn till oskyddade trafikanters behov av tillgänglighet och säkerhet vid färd längs med och vid korsande av väg 80.

Genomfarten föreslås utformas med tre olika zoner för att tydliggöra tätortens avgränsning, förstärka dess karaktär och skapa ett mer naturligt trafikflöde - Landsvägszon, Infartszon och Lågfartszon. Respektive zon har sin speciella karaktär som tydliggör Hofors tätort, visar på gällande hastighet och ger ett tilltalande och karaktäristiskt stråk genom samhället. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt åtgärder för belysning och övrig gestaltning skapar en trivsamt miljö för både bilister och oskyddade trafikanter, genomfartstrafik och Hoforsbor.

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	3
-----------------------------	----------

BAKGRUND	6
-----------------------	----------

PROJEKTBAKGRUND	6
-----------------------	---

AVGRÄNSNING	6
-------------------	---

AKTUALITET	7
------------------	---

VÄGPLANERINGS- OCH VÄGPROJEKTERINGS- PROCESSEN	9
---	---

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	9
--------------------------------------	----------

MARKANVÄNDNING	9
----------------------	---

TRAFIK OCH TRAFIKANTER	12
------------------------------	----

MILJÖ	14
-------------	----

FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET	18
---	-----------

TÄNKBARA ÅTGÄRDER	20
--------------------------------	-----------

FYRSTEGSPRINCIPEN	20
-------------------------	----

ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGSPRINCIPER	20
---	----

ÅTGÄRDSFÖRSLAG	22
----------------------	----

MÅLUPPFYLLELSE	26
-----------------------------	-----------

DET ÖVERGRIPANDE MÅLET FÖR TRANSPORTPOLITIKEN	26
--	----

FUNKTIONSMÅLET	26
----------------------	----

HÄNSYNSMÅLET	26
--------------------	----

PROJEKTMÅLEN	26
--------------------	----

KOSTNADER.....27

SAMRÅD.....27

FORTSATT ARBETE.....27

NÄSTA STEG27

FRÅGOR SOM KRÄVER SÄRSKILD
UPPMÄRKSAMHET27

KÄLLFÖRTECKNING.....28

BAKGRUND

PROJEKTBAKGRUND

Förstudien genomförs som en del i EU-projektet Gävle-Dala utvecklingsstråk. Projektet syftar till att skapa bättre förutsättningar för näringslivets utveckling längs stråket Gävle-Falun-Mora-Orsa. För närvarande pågår också ett arbete för att skapa ett europavägsstråk (E16) mellan Gävle och Oslo via Dalarna, Nordvärmland och Hedmark, i vilket väg 80 kommer att utgöra en delsträcka. Även här pågår samarbete mellan berörda kommuner både i Sverige och Norge.

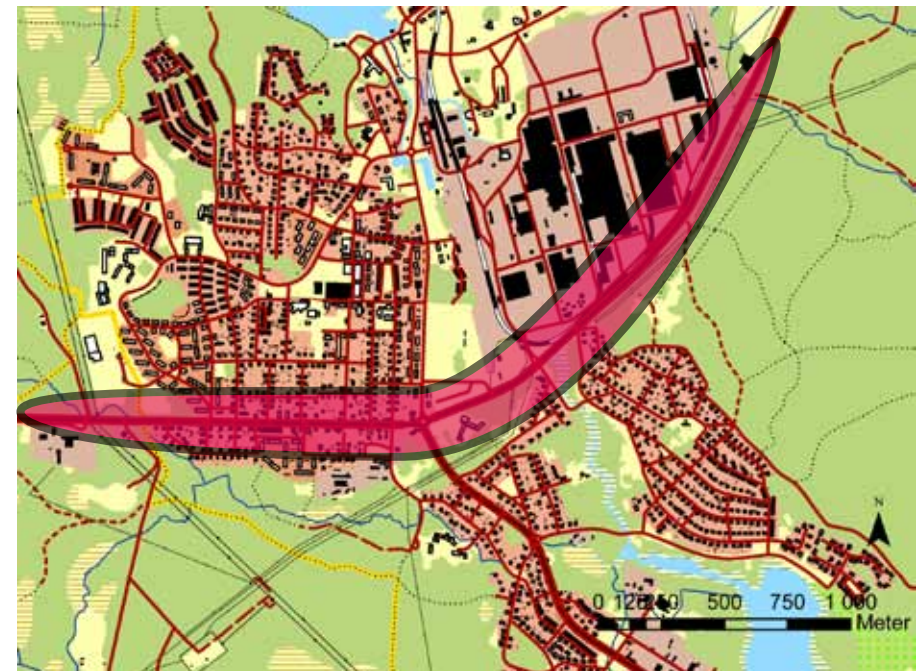
Hofors ligger vid väg 80 ca 5 mil från Gävle och 4 mil från Falun. Väg 80 är en riksväg som ingår i det nationella stamvägnätet. På sträckan genom Hofors hade vägen enligt Vägverket år 2006 en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på ca 5000 fordon/dygn varav ca 15% tung trafik. På den del där vägen passerar genom tät bebyggelse i Hofors är den skyltade hastigheten 50 km/h. En del av den tunga trafiken har sin målpunkt vid industrierna i Hofors, framförallt Ovako i den östra delen av tätorten.

Väg 80 genom Hofors kan upplevas som problematisk för genomfartstrafik, då stråket väg 80 Gävle-Falun på övriga sträckor har en högre standard. Utformningen genom Hofors stödjer inte gällande hastighet och vägen har stora brister vad gäller gestaltningen. Vägen har betydelse för Hofors tätort som en viktig intern länk då den även används av lokalt alstrad trafik. Enligt den medborgardialog som genomförts av Hofors kommun hösten 2009 "Genomfart riksväg 80 i Hofors" upplevs vägen som positiv för Hofors tätort, samtidigt som den medför störningar i form av buller,

barriäreffekter, tillgänglighets- och trafiksäkerhetsproblem. En upprustning av genomfarten, där Hofors kvalitéer tas tillvara skulle kunna medföra positiva effekter för både vägsystemet, Hofors tätort och Hofors kommun.

AVGRÄNSNING

Förstudien omfattar cirka 3,5 km av väg 80 (Faluvägen) genom Hofors tätort, se figur 1, och behandlar enbart åtgärder i befintlig sträckning. En ny sträckning av väg 80 utanför tätorten, som skulle kunna vara en möjlig åtgärd på lång sikt, ingår därmed inte i denna förstudie.



figur 1. Förstudieområdets avgränsning

MÅL

Övergripande mål

Vägverkets samlade verksamhet syftar till att uppnå de transportpolitiska mål som fastställts av riksdagen. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Målet genomsyrar vägprocessen inklusive förstudieskedet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

- Funktionsmålet handlar om tillgänglighet genom resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

Projekt mål

Förstudien projekt mål säger att genomfarten ska

- upplevas som smidig, funktionell och tilltalande av passerande trafikanter på väg 80 och boende i Hofors.
- öka möjligheten till fortsatt utveckling av Hofors genom god koppling mellan väg 80 och Hofors centrum.

- öka möjligheten till fortsatt utveckling av service riktad till trafikanter på väg 80.
- möjliggöra och stödja fortsatt utveckling av arbetspendling.
- ta hänsyn till oskyddade trafikanters behov av tillgänglighet och säkerhet vid färd längs med och vid korsande av väg 80.

AKTUALITET

Förstudien genomförs inom ramen för projektet "Genomfart riksväg 80 i Hofors", som är ett utvecklingsprojekt för Hofors kommun. Detta utvecklingsprojekt utgör i sin tur en del av det kommun- och regionövergripande EU-projektet "Gävle-Dala utvecklingsstråk".

En upprustning av genomfarten har under Vägverkets planperiod 2004-2015 funnits med som ett smärre objekt bland riktade gestaltungsåtgärder för "fula och slitna miljöer". Dessa smärre objekt är inte namngivna i de långsiktiga planerna utan prioriteras under planperioden utifrån tillgängliga medel för åtgärds kategorin. Nya transportplaner förväntas fastställas våren 2010 för perioden 2010-2021, men detta bedöms inte förändra projektets aktualitet.

Omfattningen av de åtgärder som kan bli aktuella på väg 80 genom Hofors identifieras översiktligt i förstudien och fördjupas i kommande skeden i projekteringsprocessen. I samband med detta kommer möjlig finansiering av åtgärderna att utredas närmare.

TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

För utvecklingen av Hofors tätort och genomfart väg 80 har följande utredningar och projekt genomförts:

- Hofors - trädgårdsstaden
Hofors kommun arbetade under 1990-talet med ett utvecklingsprogram kallat "Hofors-trädgårdsstaden". Projektet syftade till att ge Hofors en ny positivt laddad identitet som trädgårdsstad och att skapa förutsättningar för en stabil utveckling av orten. Där ingick främst en miljöupprustning av centrum samt satsning på grönska längs genomfarten.
- Förstudie, väg 80 genom Hofors kommun, Vägverket 1997. Förstudien beskriver översiktligt förutsättningarna för ny sträckning av väg 80 genom Hofors kommun. Förstudien följdes av en vägutredning för att ge underlag till kommunens översiktsplanering. Vägutredningen slutfördes aldrig i sin helhet. Projekteringen har inte drivits vidare då en ny förbifart inte prioriterats i de långsiktiga planerna och finansiering för genomförande därmed saknats.
- Bristanalys typ 1 – Tätorter, Väg 80 – Faluvägen - delen genom Hofors; Vägverket; 2006-12-11
Bristanalysen utfördes av Vägverket för att identifiera de problem och brister men även kvalitéer som väg 80 har. Även åtgärdsförslag togs fram.
- Gestaltningssystem riksväg 80 genom Hofors, Handling tillhörande Översiktsplan för Hofors kommun; Hofors kommun; 2008-02
Gestaltningssystemet formulerar gestaltningssystemprinciper för väg- och trafikantmiljön längs väg 80 och syftar till att tydliggöra Hofors centrum och göra trafikmiljön längs väg 80 attraktivare och bjuda in till spontanstopp i Hofors.
- Idéstudie Hofors - Ny dragning av Bergslagsbanan och Riksväg 80; Hofors kommun i samarbete med Banverket, Vägverket, Tåg i Bergslagen, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Ovako Steel AB; 2003. Studien syftar till att djupare studera ny samordnad dragning av väg och järnväg genom centrala Hofors.
- Riksväg 80 genom Hofors – samhällseffekter av gestaltningssystemet; Hofors kommun; 2008-05-23
Utredningen syftade till att analysera samhällseffekterna av utbyggnadsalternativen i gestaltningssystemet.
- Vänliga vinnande vägstråk för sport, skola, företagande och centrum!; Hofors kommun, 2009
Denna utredning redovisar möjligheterna att skapa gång- och cykelstråk, övergångsställen och passager mellan de södra och norra delarna av Hofors tätort.
- Översiktsplan Hofors kommun 2008, utställningshandling 2008-09-08

Hofors är egen kommun sedan 1925. Centrala Hofors har idag god kommunal och kommersiell service med bland annat hotell, verksamheter, post, arbetsförmedling, hälsocentral och bibliotek. Enligt medborgardialogen i projektet Genomfart riksväg 80 i Hofors är Hoforsborna stolta över mycket i Hofors, så som stålproduktionen och dess historia, utbudet av sport- och rekreationsmöjligheter, närheten till näringsliv, service, natur och de många livsmedelsaffärerna.

Hofors har ett strategiskt läge mitt i det relativt tätbefolkade stråket Borlänge-Falun-Hofors-Sandviken-Gävle. Detta innebär fördelar vad gäller såväl kollektivtrafik och möjlighet till arbetspendling som behovet av teknisk infrastruktur och övriga former av samhällsservice. Väg 80 har många enskilda utfarter och entréer till verksamheter.



figur 2. Längs med väg 80 förekommer näringslivsverksamhet.



figur 3. Väg 80 västerut genom Hofors samhälle.



figur 4. Väg 80 österut genom Hofors.

Näringsliv och sysselsättning

Orten har under 1900-talet utvecklats kring stålverket till en framstående industriell ort där stålhanteringen än idag präglar stora delar av näringslivet. Småföretagsamheten har under senare år utvecklats med bland annat framgångsrika verkstadsföretag. Tillverkningsindustrin utgör den främsta sysselsättningen inom kommunen. Den offentliga sektorn inom kommunen sysselsätter färre än genomsnittet i landets kommuner. De goda möjligheterna till arbetspendling möjliggör även en arbetsmarknad utanför Hofors kommun.

Enligt statistiska centralbyrån fanns 2007 följande fördelning av förvärvsarbetande över 16 år:

Antalet förvärvsarbetande som både bodde och arbetade i kommunen var 3555 st, varav 1900 var män och 1655 var kvinnor. År 2004 var totalsiffran 3658 st vilket visar på en svag minskning de senaste åren.

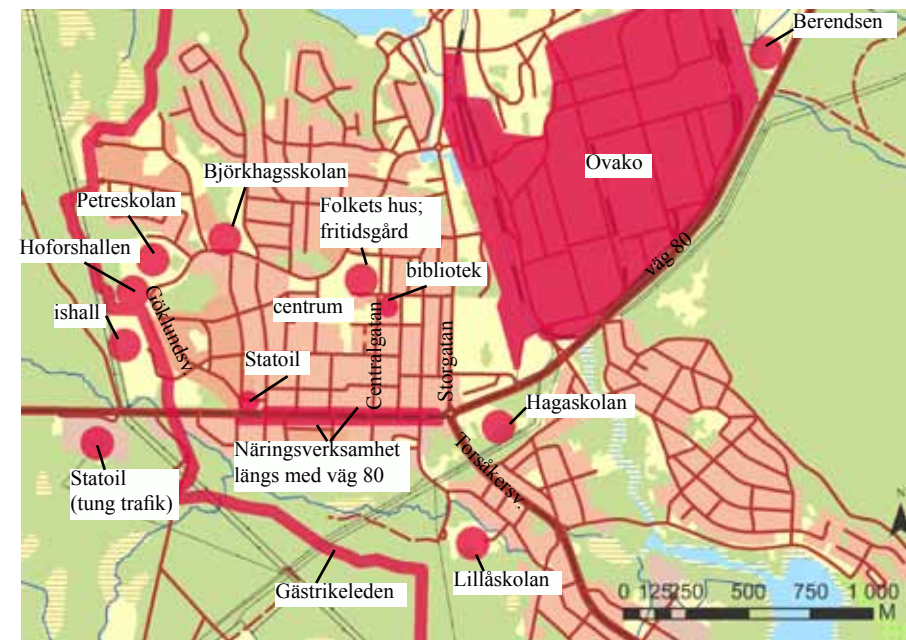
Antalet förvärvsarbetande som pendlade över kommungränsen var 969 st. Av dessa var 581 män och 388 kvinnor. År 2004 var totalsiffran 800 st, vilket innebär att denna andel har ökat de senaste åren.

Antalet förvärvsarbetande som pendlade in till kommunen var 1000st. Av dessa var 598 män och 402 kvinnor. År 2004 var totalsiffran 800 st, vilket också tyder på en ökning.

Viktiga målpunkter

Inom Hofors finns, så som figur 5 visar, flera viktiga målpunkter. Utmed väg 80 finns restauranger, nöjesställen, näringsliv, bensinmackar och butiker. Norr om vägen finns för främst hoforsbor även större målpunkter, t ex Hofors centrum, simhallen, ishallen, skolor, konstgräsplaner, Folkets

Hus, fritidsgård, bibliotek, samt Ovako och Berendsens tvätteri. Gästrikeleden, en 27 mil markerad vandringsled, korsar väg 80 i den västra delen av förstudieområdet. Bostadsområden finns på båda sidor av vägen.



figur 5. Målpunkter i Hofors.

Ledningar

Enligt Hofors kommuns ledningskartor finns olika typer av ledningar i sidoområdet till väg 80, t ex optokablar. Dag- och spillvattenledningar finns delvis i sidoområdet men korsar även vägen på flera ställen. Luftburna högspänningsledningar korsar vägen två gånger i förstudieområdets västra och östra del.

Kommunala planer

Översiktsplan

För Hofors finns gällande översiktsplan antagen 12 juni 1990. Arbeta med en ny översiktsplan pågår och beräknas vara antagen under år 2010. Denna redovisar förslag på ny sträckning för väg 80 vilket inte utreds i denna förstudie (se Avgränsning s. 6). Ett underlag för den nya översiktsplanen är Gestaltungsprogram riksväg 80 genom Hofors som också är vägledande för denna förstudie.

Detaljplaner

Centrala Hofors är detaljplanelagt för bostäder och verksamheter med detaljplaner mellan åren 1935 - 1992. Väg 80 ingår i dessa detaljplaner, där vägen passerar genom tätorten.

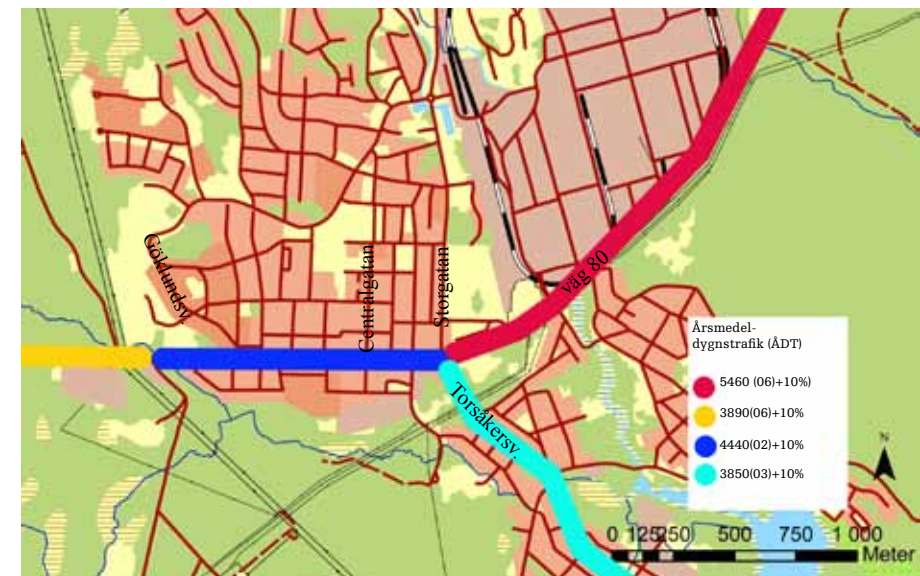
TRAFIK OCH TRAFIKANTER

Biltrafik

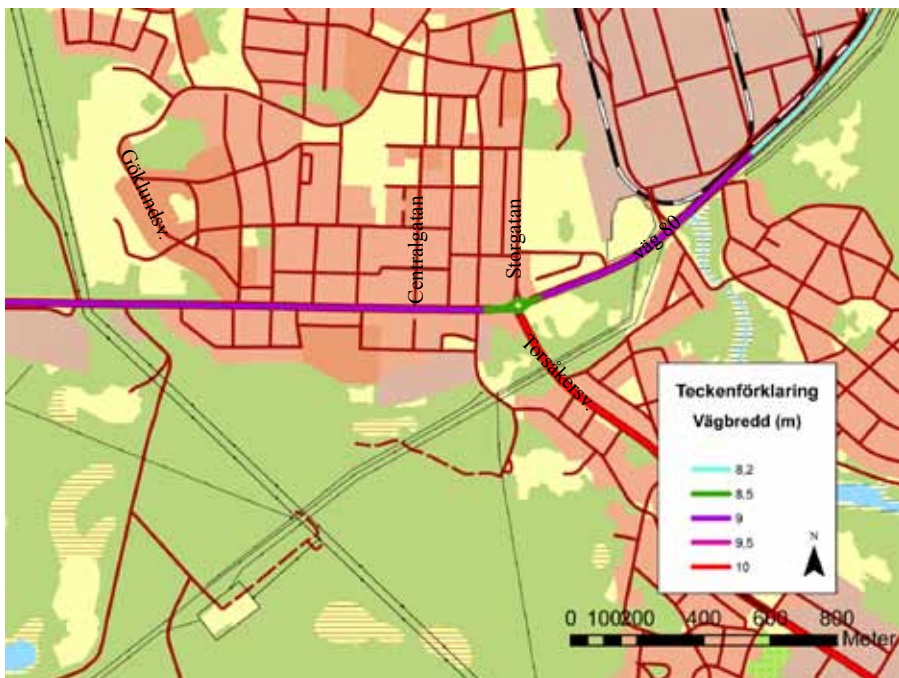
Väg 80 förbinder Gästrikland med Dalarna genom sträckan Gävle-Hofors-Falun-Rättvik. Ett arbete pågår för att skapa ett europavägsstråk (E16) mellan Gävle och Oslo i vilket väg 80 kommer att utgöra en delsträcka. Hofors har således ett gynnsamt geografiskt läge. Delsträckorna Gävle-Storvik samt Engelsfors-Hosjö (strax öster om Falun) är mötesseparerade med skyltad hastighet 100 km/h. Övriga delsträckor på stråket Gävle-Hofors-Falun-Rättvik har två körfält och hastigheten 80-90km/h. Genom större tätorter, t ex Hofors, är hastigheten nedsatt till 70 och 50 km/h. Vägen är rekommenderad för transporter med farligt gods och ingår i det nationella stamvägnätet.

Väg 80 är relativt hårt trafikerad med en vägstandard som är mycket varierande. Väg 80 genom Hofors är upprustad i mitten av 1990-talet, är tekniskt väl underhållen men har gestaltningsmässiga brister. Vägbredden varierar mellan 8-10 meter, se figur 7. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) förbi Hofors var år 2006 enligt Vägverket ca 5000 fordon/dygn varav ca 15% utgör tung trafik (se figur 6). Trafikmängden genom Hofors beräknas ha ökat i och med nya E4:an mellan Uppsala och Gävle.

En del av personbilstrafiken har troligen start- och målpunkt i Hofors tätort. Dock antas en del även utgöras av pendlingstrafik mot Falun/Borlänge och Sandviken/Gävle. Även den tunga trafiken har dels industrin i tätorten som målpunkt men utgörs även till viss del av genomfartstrafik. Trafikrytmen genom Hofors upplevs som hög då god sikt och vägens bredd och utformning möjliggör höga hastigheter.



figur 6. Karta med ÅDT. Mätningarna är gjorda olika år, siffran inom parentes. I förstudien har ett medelvärde tagits, dvs 5000 fordon/dygn.

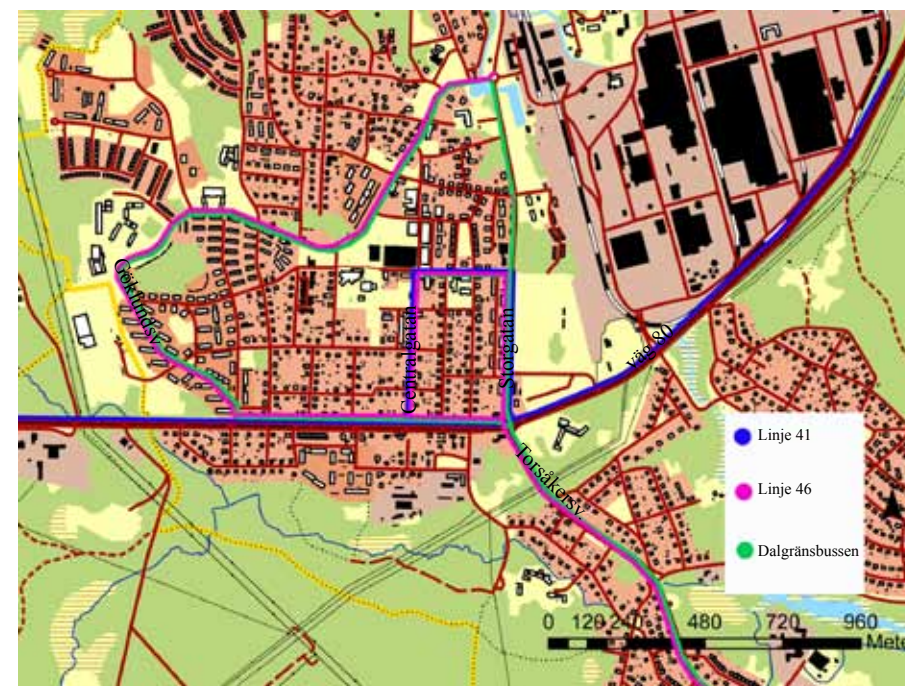


figur 7. Vägbredden för väg 80 genom Hofors.

Kollektivtrafik

X-Trafik har linjetrafik med både regional- och lokalbussar, se figur 8. Linje 41 Hofors- Sandviken-Gävle har ca 70 dagliga turer tur och retur under vardagar som utgör halvtimmestrafik. På helger finns ca 30 turer varje dag tur och retur med timtrafik. Bussarna går till och från Hofors busstation i centrum och hållplatser finns längs väg 80. Mellan Storviks järnvägsstation och Hofors järnvägsstation via Torsåker tur och retur går på vardagar linje 46 med ca 25 turer i timtrafik. På helger går åtta turer varje dag. Denna linje förbinder också Hofors centrum med Hofors järnvägsstation i Robertsholm som ligger ca 3 km norr om centrum. Möjligheten att pendla mellan Hofors-Falun med kollektivtrafik är idag begränsad.

Längs sträckan finns även skolskjutsar alla skoldagar. Ordinarie hållplatser används. Bussarna går i sträckningen mellan Dalgränsen - Petreskolan med flertalet stopp på vägen. Det går en morgontur varje dag och en till två eftermiddagsturer beroende på veckodag.



figur 8. Kollektivtrafiken inom Hofors.

GC-vägnätet och de oskyddade trafikanterna

För boende både norr och söder om väg 80 är stråk för gång- och cykel samt säkra passager en förutsättning för att nå viktiga målpunkter. Norr om väg 80 finns målpunkter som mer riktar sig till fotgängare jämfört med södra sidans mer bilorienterade målpunkter.

Längs norra sidan av väg 80 finns en trottoar som används som gång- och cykelstråk. Gång- och cykelvägen går från Hofors till Edsken i väster och till Ovako i öster. En smalare trottoar med varierad bredd finns på södra sidan av väg 80. Trottoarer på båda sidorna om väg 80 innebär att det är relativt lätt att nå de passager som finns över vägen. I kvarteren på båda sidor om väg 80 fungerar lokalgatorna även som vägar för oskyddade trafikanter.

Enligt Hofors kommun kommer hösten 2010 ca 60 elever i Hofors tätort korsa väg 80 två gånger om dagen på väg till skolan. Ett beslut finns att samla årskurs 6-9 till Petreskolan hösten 2011. Då kommer ca 100 elever att ha behov av att korsa väg 80 på väg till och från skolan. Flertalet antas gå, cykla eller köra moped till skolan.

Enligt medborgardialogen i projektet Genomfart riksväg 80 i Hofors efterfrågas utbyggnad och säkerhetshöjande åtgärder av befintligt gång- och cykelvägnät för att bidra till utvecklingen av Hofors tätort.

Trafiksäkerhet

På aktuell del av väg 80 har, enligt transportstyrelsens informationssystem för olyckor och skador -STRADA, mellan åren 2003 och 2009 fem polisrapporterade trafikolyckor skett. Dessa omfattar olyckor med personskador, dvs inga egendomsskadeolyckor (plåtskador) ingår.

Två av olyckorna inträffade på 50-sträckan genom Hofors. De övriga skedde på 70-sträckan österut. Samtliga olyckor medförde lindriga personskador utom en av mötesolyckorna som resulterade i svåra personskador.

Totalt sett är trafiksäkerheten för bilister god på sträckan eftersom hastigheten är låg och sikten god. Alla korsningspunkter har högre risk än resterande vägnät. I Hofors finns särskilda problem vid Statoil i korsningen väg 80 och Göklundsvägen/Björkhagsgatan där det inte finns nog med utrymme för parkerande kunder vilket stundtals skapar bristande trafiksäkerhet. Mot Berendsen finns en vänstersväng utan skyltning och med bristande säkerhet. För oskyddade trafikanter behöver möjligheterna att passera väg 80 förbättras i synnerhet då omstruktureringen av skolväsendet kommer att förändra gång- och cykelstråken i tätorten. En annan brist som påtalats rör avsaknaden av gång- och cykelväg till Berendsens tvätter, som är lokaliserat till en fastighet strax utanför Hofors tätort.

Farligt gods

Väg 80 är rekommenderad väg för farligt gods. Vid infarten till östra Hofors finns en rekommenderad uppställningsplats för rast och dygnsvila för transporter med farligt gods samt övrig trafik.

MILJÖ

Landskapsbild

Hofors ligger i ett kuperat skogslandskap där det i svackorna finns rikligt med sjöar och vattendrag. Av kommunens 447 kvadratkilometer är enligt Hofors kommun ca 71% skog, 7% odlad mark, 8% sjöar och vattendrag. Resterande 14% är i huvudsak bebyggd mark. Hofors ligger i gränsen mellan Gästriklands låglänta kustområden och det bergiga och kulliga landskapet i Dalarna. En mindre del av de högst

belägna områdena ligger över högsta kustlinjen, som är runt 200 meter över dagens havsnivå. Skogsbruk och småskaligt jordbruk förekommer i regionen. Gruv- och järnindustrins behov av trä och träkol har genom åren varit stort och skogarna har som följd av detta tidvis varit nästan helt uthuggna. Detta har gjort att den största delen av skogen har varit påverkad under lång tid vilket format floran och faunan.

Väg 80 genom Hofors upplevs som dominerande och med väl tilltagna dimensioner. Tätortens centrum upplevs inte från vägen. Längre västerut kantas vägen huvudsakligen av bostadsområden. Bebyggelsen har dock "luckor" som påverkar vägmiljön på ett negativt sätt, då omgivningen upplevs som ostrukturerad med eftersatt underhåll. Miljön står i kontrast till det mer välordnade centrum som finns strax norr om vägen.

Naturmiljö

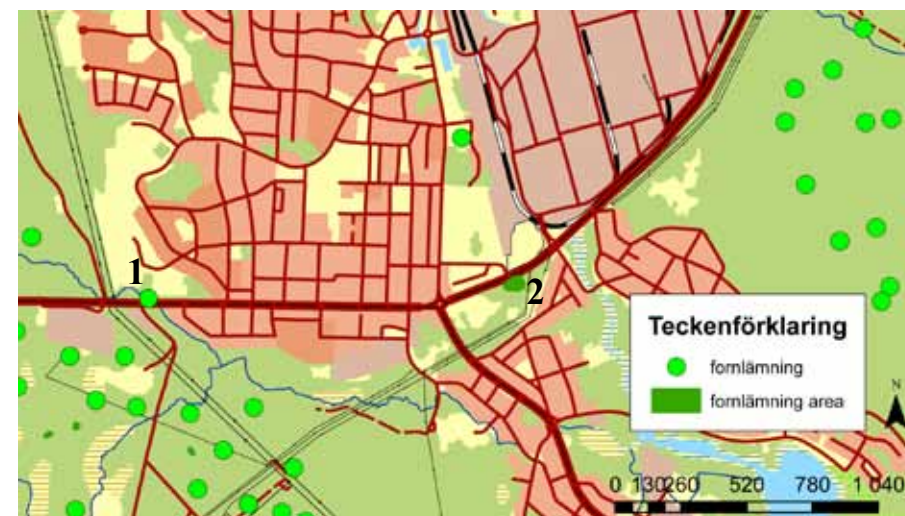
Inga riksintressen för naturmiljön finns inom förstudieområdet.

Kulturmiljö

Enligt Riksantikvarieämbetet finns det i närheten av väg 80 två objekt som är intressanta för kulturmiljövården, se figur 9.

1) Kolningsanläggning med en kolbotten från en resmila, ca 12 m i diameter. Ligger ca 15 m från väg 80. Lämningen är inte bedömd i fält.

2) Husgrund i nordöstlig sluttning. Lämningarna ligger inom ett 90x60 m stort område. Utgörs av grunderna efter fem byggnader med varierande funktion samt en jordkällare.



figur 9. Fornlämningar i närheten av väg 80, med de två ev berörda fornlämningarna markerade (siffror 1 och 2).

Naturresurser

Det finns inga av länsstyrelsen utpekade naturresurser i anslutning till aktuell vägsträcka.

Rekreation och friluftsliv

I medborgardialogen i projektet Genomfart riksväg 80 i Hofors framkom att många Hoforsbor är stolta över och vill se en utveckling av de anläggningar och möjligheter till rekreation och friluftsliv som finns i tätorten. Bland annat nämns sportanläggningar så som Stålringen sportanläggning med konstgräsplaner och friidrottsbanor, Hovorshallen, slalombacken och simhallen. Även goda

fiskevatten, badplatser, motorcrossbana, BMX-klubben, ridklubben, golfbanan och omgivande natur och landskap nämndes som målpunkter för rekreation och friluftslivet. Det finns av länsstyrelsen inte några områden utpekade som skyddsvärda för rekreation och friluftsliv.

Skyddade och skyddsvärda områden

Riksintressen

Väg 80 mellan Falun – Gävle (E4) är av riksintresse som förbindelse mellan regionala centra.

Naturvårdsprogram

Norr om förstudieområdet i anslutning till industriområdet tillhörande Ovako finns ett område som nämns i länsstyrelsens naturvårdsprogram Värdefull natur i Gävleborg från 1997. Att området finns med i ett naturvårdsprogram innebär ingen skyddsstatus. Området heter Värnabackarna och har klass 3 vilket innebär att området har höga värden. Området är i naturvårdsprogrammet beskrivet som lundartad lövskog i gamla betesmarker nära stålverket. I området har tandrot sin enda förekomst i länet. Området föreslås i rapporten bevaras och restaureras för att få högre biologiska och pedagogiska värden.

Miljöbelastning

Buller

I Sverige används två olika störningsmått avseende trafikbuller; ekvivalent respektive maximal ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå är medelljudnivå under ett normaldygn. Ekvivalent ljudnivå mäts i dBA. Maximal ljudnivå är den

högsta ljudnivå som uppkommer vid passage av ett fordon. Även maximal ljudnivå mäts i dBA. För vägtrafikbuller är i regel den ekvivalenta ljudnivån dimensionerande vid identifiering av överskridanden av riktvärden.

I infrastrukturpropositionen 1996/97:53 anges riktvärden som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen. Riksdagen har definierat riktvärden för boendemiljö samt vård- och undervisningslokaler:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till fasad.

Efter grova beräkningar med ÅDT på 5000 fordon/dygn bedöms ekvivalentnivån på rekommenderade 55 dBA uppnås ca 30 meter från vägmitt. Det innebär att riktvärdena överskrids för de hus som ligger närmare väg 80 än 30 meter. Noggrannare beräkningar behövs dock för att fastställa detta.

Bullerskyddsåtgärder, såsom fönsteråtgärder, är enligt Vägverket främst utförda under 1990-talet för vissa fastigheter längs aktuell sträcka.

Luftföroreningar

Hofors kommun har haft en luftundersökningsplan där det ingår att var tredje år göra enkla mätningar som kompletteras med de mätningar som vid det enskilda mättillfället har intresse. Mätningarna utgör underlag för

samhällsplaneringen och den lokala miljöövervakningen.

Luftföroreningarna i Hofors kommun är enligt mätningarna ungefär som förväntat med tanke på utsläpp från befolkning, industri och riksväg. Miljökvalitetsnormer för luft bör klaras. Det är önskvärt att utsläppen från biltrafik och därmed sammanhängande verksamheter inte ökar på den aktuella sträckan. Åtgärder för att undvika ökade utsläpp kan vara att sträva efter ett jämnt trafikflöde med få start/stopp situationer, i synnerhet för den tunga trafiken. Med tanke på luftföroreningar är sträckorna vid Södra porten och rondellen viktigast. En flytt av bensinmackar till ett läge på större avstånd från bostäder är även det önskvärt ur föroreningssynpunkt. En utformning av bebyggelsen runt vägen så att öppna gaturum åstadkoms minskar föroreningshalterna.

Vid Statoil och Södra porten är luftföroreningarna något högre. Statoil har en verksamhet som direkt eller indirekt alstrar viss mån av föroreningar. Vid Södra porten blir emellanåt trafik stående vilket bidrar till högre utsläpp. Det finns även viss närliggande verksamhet och industri som bidrar till den något högre halten av luftföroreningar i denna mätpunkt.

Ljustörningar

Boende längs med väg 80 har framfört synpunkter och klagomål på de ljustörningar som kommer från främst fordonens strålkastare. Boende på södra sidan om väg 80 där bebyggelsen ligger lägre i terrängen är troligtvis mer utsatta för denna störning än de på norra sidan där bebyggelsen ligger högre.

Förorenad mark

Inom området finns 8 misstänkt förorenade områden. Av dessa är endast ett riskklassat, det vid fd Tvättman AB Hofors (nuvarande Berendsen), se figur 10 nedan. Området har lägsta riskklassen 4 (dvs utgör ingen eller liten risk). Övriga 7 områden kan kräva djupare utredning för att identifiera om det där förekommer förorenad mark.

	Förorenat område	x-koordinat	y-koordinat	Riskklassning	Kommun	Fastighet
1	Tvättman AB Hofors	6715280	1528015	4	Hofors	Hofors 11:68
2	Nordlig skrot	6713792	1525760	0	Hofors	Hofors 1:42
3	Hofors Bruk avfallsupplag	6713820	1526680	0	Hofors	Hofors 7:84 m fl
4	IDS/DS-Service	6713820	1525250	0	Hofors	Fagersta 13:457
5	Alkemisk tvättindustri Faluv.	6713871	1526146	0	Hofors	Hofors 4:65
6	Statoil Bensinstation	6713891	1525933	0	Hofors	Hofors 13:146
7	Bensinmack, Storgatan, Hofors	6713930	1526730	0	Hofors	Hofors 13:147
8	Bensinmack, Bornävggen, Hofors	6714040	1527190	0	Hofors	Hofors 11:15

figur 10. I förstudieområdet finns 8 misstänkt förorenade områden.

Oljebolagen har 1997 bildat SPIMFAB - SPI Miljösaneringsfond AB, för att identifiera, undersöka och vid behov sanera gamla bensinstationer. Inga av SIPMFAB planerade åtgärder finns längs med aktuell sträcka under år 2010.

Vid Faluvägen 12 (öster om korsningen med Centralgatan) har funnits en bensinmack fram till ungefär år 2000. Saneringsarbeten där har genomförts under 2000. Tidigare har en bensinstation funnits på Faluvägen 5 sydöst om korsningen med Östra parkgatan. Föroreningsnivåerna där har undersökts och bedömdes då som låga. Spimfab har genomfört saneringsåtgärder vid de nedlagda bensinstationerna vid Bornvägen 2 och Storgatan 35.

Vid passagen över Hoån är antagligen marken utfylld med slagg (kan vara stora mängder). Typ av slagg och föroreningsgrad är okänd.

Byggnadstekniska förutsättningar

Hofors ligger enligt SGU's kartmaterial främst på ett underlag av lera-finmo. I dalgångarna finns enligt Hofors kommun lera i sådan mängd att det kunde förse tegelbruk med råvara. Omgivande mark består till största delen av blockrik morän med inslag av kalt berg. Ett leptitområde i centrum av kommunen innehåller den järnmalm och de kalkförekomster som varit grunden för gruvnäringen och järnhanteringen. Den basiska berggrunden har även gett förutsättningar för kalkgynnade växter att trivas.

FUNKTIONSANALYS AV TRANSPORTSYSTEMET

- Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Väg 80 mellan Gävle och Rättvik, vilken är en del i stråket Gävle-Oslo som kan komma att bli en del av väg E16, ingår sedan 1 jan 2009 i det nationella stamvägnätet. Vägen har även stor betydelse för trafiken genom och i Hofors. Efter öppnandet av nya E4 förbi Uppsala har trafikmängden i Hofors ökat. Förändringar i skolverksamheten kommer att generera nya rörelsemönster i tätorten. Dessa förändringar är inte väg 80 i dagsläget anpassad för. Konflikter mellan olika intressen kan komma att uppstå.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål - ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

- Funktionsmålet handlar om tillgänglighet genom resor och transporter.

Vägens tillgänglighet och användbarhet är idag något begränsad, och kommer att bli än mer så i och med beräknade framtida trafikökningar. Väg 80 genom Hofors har låg hastighet och begränsad möjlighet till service och rastning. Den största delen av trafiken passerar genom tätorten utan att stanna. Stora

asfaltytor och bra sikt lockar till höga hastigheter. Genomfartstrafiken är även en barriär för passage över vägen och begränsar därmed oskyddade trafikanters rörelse inom orten. Vägen har dock en viktig funktion för tätorten som huvudgata med stor kapacitet. Detta utvecklar orten och ger potential för dess samhällsutveckling. Enligt rapporten om samhällseffekterna av gestaltungsprogrammet har bra kommunikationer stor betydelse för att förbättra sysselsättningsgraden för kvinnor i industriorterna, då kvinnodominerade arbetsplatser är särskilt vanliga i länscentra. Bättre väg- och järnvägsförbindelser skulle därför bidra till jämställdheten.

- Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.

Trafiksäkerheten är god för bilister på den aktuella sträckan, då vägen har en relativt hög standard. Dock finns problem vid Statoil i korsningen väg 80 (Falugatan) och Björkhagsgatan/Göklundsvägen där mycket genomfartstrafik och därmed viss tung trafik stannar. Vid bensinstationen finns dock utrymmesbrist för större fordon och bristande säkerhet uppstår som följd. Farligt gods utgör även en miljörisk, bland annat för den närliggande vattentäkten. Störst brist i trafiksäkerheten finns dock för de oskyddade trafikanterna och problemen beräknas öka då omstruktureringar inom skolväsendet påbörjas. Denna omstrukturering kommer att generera nytt behov av gång- och cykelvägar. Utökning av gång- och cykelvägar efterfrågas av medborgarna enligt

medborgardialogen i projektet Genomfart riksväg 80 i Hofors då den befintliga strukturen inte anses motsvara det behov som finns. Utökade gång- och cykelvägar skulle främja både miljön och folkhälsan i och med den ökade möjligheten till motion och användning av miljövänliga transportmedel. En förbättrad gestaltning längs med väg 80 skulle bidra till denna utveckling.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER

FYRSTEGSPRINCIPEN

Vägverket strävar i enlighet med regeringens direktiv i första hand efter att förbättra befintliga vägar. När detta inte bedöms som tillräckligt anläggs vägar i ny sträckning. Syftet är att hushålla med resurser och minska negativa effekter av transportsystemet.

Fyrstegsprincipen innebär att åtgärderna analyseras i fyra steg:

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Omfattar ofta åtgärder för ändring av beteendemönster, så som ökat användande av kollektivtrafik.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Åtgärder så som annan ljusreglering eller skyltning för att effektivisera det befintliga vägnätets kapacitet.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintligt sträckning.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

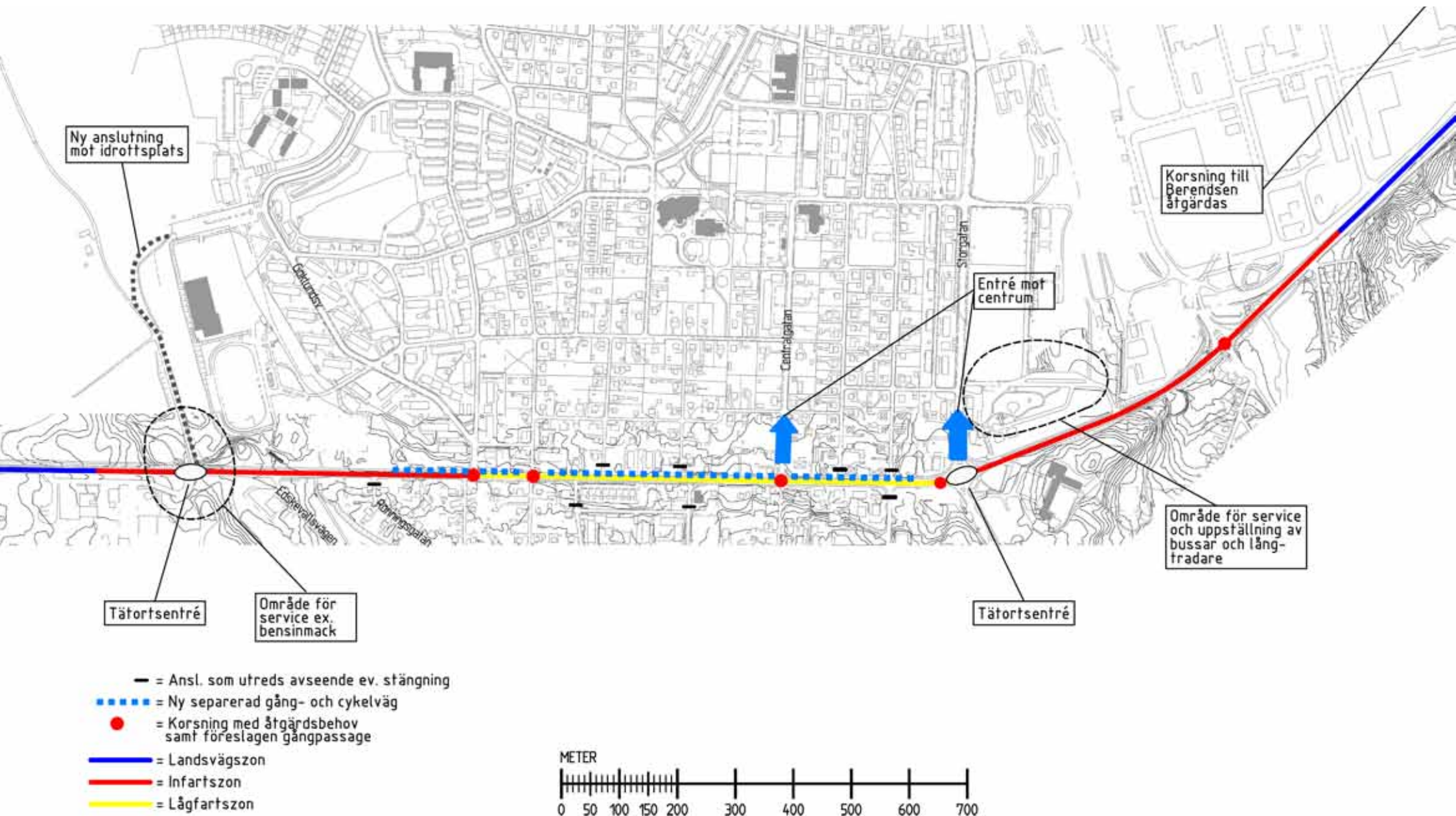
I denna förstudie har 4-stegsprincipen avgränsats till åtgärder i steg 3. Analys av åtgärder enligt steg 1 och 2 genomförs i andra delprojekt som ingår i det övergripande EU-projektet Gävle-Dala utvecklingsstråk som har en geografiskt större omfattning än förstudien genom Hofors. Förutsättningarna att hitta relevanta och effektiva åtgärder för dessa steg är därmed mycket större. Gestaltungsfrågor kommer även att samordnas med ett övergripande gestaltungsprojekt som drivs av Gävle-Dala utvecklingsstråk.

ÖVERGRIPANDE UTFORMNINGSPRINCIPER

Åtgärderna syftar till att uppnå förstudiens mål. Inspiration till åtgärder har hämtats från tidigare utredningar samt projektet Vackert Rättvik. Många paralleller kan dras mellan de två samhällena med respektive genomfart. I båda orterna utgör vägen både en genomfart och en viktig intern länk. Tillgänglighet, säkerhet och attraktivitet har varit ledord i arbetet med Vackert Rättvik och är även så i arbetet med genomfart Hofors.

Tydliga entréer till centrala Hofors skulle definiera tätorten och ge ett trevligt intryck till besökare och ortsbor, sätta starkare prägel på tätorten samt uppmärksamma trafikanter på den lägre hastigheten.

Genom åtgärderna eftersträvas en väg som både är funktionell för genomfartstrafik, utgör en del av det lokala vägnätet samt utgör en aktiv del av utvecklingen av Hofors tätort.



figur 11. Illustration över föreslagna åtgärder. Berendsen ligger nordost utanför kartan.

Vägsträckan tillåter raster och stopp där goda förutsättningar för näringsliv med inriktning mot service finns. Vägen kommer genom mer attraktiv utformning och starkare karaktär att utgöra en aktiv del av Hofors tätort istället för en barriär. Genom reducering av utfarter bildas även tydligare stråk från väg 80 upp mot Hofors centrum, och samhället får därigenom en tydligare gatustruktur, läsbarhet och karaktär.

Genom förbättrade och utökade gång- och cykelbanor, separering av cyklister och gångtrafikanter samt säkrare passager över väg 80 främjas de oskyddade trafikanterna. Gång- och cykeltrafiken får då större möjlighet att utgöra en naturlig del av transportsystemet i Hofors.

Hållplatslägen i anslutning till väg 80 bör undersökas djupare i nästa skede. Hållplatserna bör vara placerade så att de ansluter till passager över väg 80 och tillgodoser behovet av kollektivtrafikanslutning i närheten av större målpunkter och gångstråk.

Genomfarten utformas med tre olika zoner för att tydliggöra tätortens avgränsning, förstärka dess karaktär och skapa ett mer naturligt trafikflöde - Landsvägszon, Infartszon och Lågfartszon.

Under ombyggnation av väg 80 samt vid eventuell tillfällig avstängning av denna är omledning av trafik möjlig via alternativa vägar. Eventuellt beslut om omledning måste föregås av en konsekvensanalys för omledningsvägnätet. Gång- och cykeltrafiken hänvisas till Rönningsgatan.

Etappvis utbyggnad skulle vara möjligt och utreds vidare i ett senare skede.

ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Landsvägszonen

Denna finns i ytterområdet och är utformad mer storskaligt, med bredare vägrum, ingen separat anpassning till oskyddade trafikanter och ingen vägbelysning, se figur 12. Sträckan skulle kunna ha den något lägre hastigheten 70km/h för att markera att tätorten närmar sig.

I gränsen mellan Landsvägszonen och Infartszonen föreslås en markering som talar om att man nu är i eller lämnar Hofors tätort. I västra delen skulle en cirkulationsplats kunna utgöra denna markering. Denna skulle bli en ny korsningspunkt med möjlighet till in/utfart till idrottsområdet. Möjlighet till serviceanläggningar såsom restaurant, bensinstation och rastplats skulle förtydliga infarten till Hofors och idrottsområdet.

Gång- och cykelväg saknas mellan Ovako/södra porten och Berendsen. Behov och placering av en eventuell gång- och cykelväg längs denna sträcka behöver utredas närmare. Även korsningspunkten in till Berendsen behöver åtgärdas för att höja trafiksäkerheten.

Åtgärder i denna zon skulle kunna vara:

- Ny cirkulationsplats med anslutning till Idrottsområdet som markerar västra infarten till Hofors tätort.
- Eventuell belysning i större korsningspunkter.
- Gång- och cykelväg mellan Ovako och Berendsen.
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid Berendsen.



figur 12. Exempel på landsvägszonens utformning, väg 56.

Infartszonen

Denna zon markerar infarten till tätorten. Vägrummet upplevs som något smalare än i landsvägszonen. Området har lösningar för oskyddade trafikanter att på ett trafiksäkert sätt färdas längs med väg 80, t ex separat gång- och cykelbana, se figur 13. Området har belysning för de oskyddade trafikanterna och i vissa större korsningspunkter. Zonens gestaltning har ett sammanhängande uttryck i belysningsarmatur, planteringar och materialval. Infartszonen skulle kunna ha hastigheten 60km/h.

Vägbanan föreslås bli 8-9 m bred. Gång- och cykelbanan ligger i anslutning till vägen och föreslås vara belyst.

I gränsen mellan Infartszonen och Lågfartszonen föreslås en tydlig entré till centrala Hofors. Denna som talar om att

man nu är i eller lämnar Hofors tätort. En entré skulle kunna utgöras av den idag befintliga cirkulationsplatsen på östra sidan av tätorten. Det är en naturlig korsningspunkt som redan idag utgör ett landmärke för Hofors. Förtydligande genom gestaltning och skyltning skulle bidra än mer till detta.

En ny entré skulle kunna skapas i västra delen av tätorten. Västra sidan skulle då få en tydligare karaktär och avgränsning. De två entréerna samspelar med både funktion och gestaltning.

Den befintliga uppställningsplatsen för farligt gods vid Hagaparken som även utgör rastplats och parkering för arbetspendling kvarstår och utvecklas i form av tydligare gestaltning, anslutning och utrymme.

Åtgärder i denna zon skulle kunna vara:

- Skapa ny entréväg till Idrottsområdet från väg 80.
- Förtydliga befintlig cirkulationsplats vid Haga så att denna utgör östra entrén till centrala Hofors.
- Hagaparkens in- och utfarter ska möjliggöras via väg 80 och Storgatan. Båda ska fungera för tung trafik och vara möjliga att använda om Ovako skapar en ny entré till sitt område via Hagaparkens östra sida.
- Trafiksäkerhetsåtgärder vid korsningen vid Ovacos infart. Detta bör utredas mer ingående.
- Förändrad belysning så att den uppmärksammar oskyddade trafikanter och större korsningspunkter ger en starkare karaktär till zonen.



figur 13. Exempel från Torsång på infartszonens gestaltning där gång- och cykelvägen varierar mellan att gå ifrån vägen och ligga i anslutning till denna, samt har för sträckan karaktäristisk belysning.

Lågfartszonen

Denna delen av sträckan samspelar väl med Hofors tätort och ger uttryck för och karaktär till det samhälle den korsar. Ett intimt vägrum med smalare körfält, mittremsa som förhindrar farliga omkörningar, tydlig skyltning, randbelysning med karaktäristisk armatur samt planteringar ger ett trivsamt stråk för både bilister och oskyddade trafikanter. Säkra passager, utfartssanering, tydlig skyltning och gång- och cykelstråk bidrar till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Sträckan kan ha hastigheten 40km/h och viktigt är att denna lågfartssträcka blir begränsad i sin utbredning så att den inte upplevs som en flaskhals.

På sträckan föreslås tre eller fyra nya passager tvärs väg 80. En planskild passage för gång- och cykeltrafik skulle höja framkomligheten och trafiksäkerheten ytterligare. Lokalisering och möjlighet till genomförande av detta behöver dock utredas djupare i senare skede.

I samband med att antalet utfarter till väg 80 saneras förstärks även Centralgatans och Storgatans karaktärer så att de tydligt utgör huvudvägarna till Hofors centrum från väg 80.

Åtgärder i denna zon skulle kunna vara:

- Skapa mittremsa för att göra vägrummet mer intimt.
- Minska antalet in- och utfarter, tex Björkhagsgatan, Vintergatan, Bagargatan, Thomasgatan, Östra Parkvägen. Vidare utredning om konsekvenser av stängningar krävs för att klargöra konsekvenserna av detta.
- Övergångsställen/passager föreslås vid följande ställen:
 - väster om cirkulationsplats vid väg 80/Torsåkersvägen.
 - Öster om Centralgatan.
 - I anslutning till Björkhagsgatan
- Bredda gång- och cykelbanan norr om väg 80. Avfasad kantsten och falurött staket samt vingelmån i form av avvikande markmaterial så som plattor vid cykelbanan ger en mer sammanhängande gestaltning samt tryggare upplevelse för samtliga trafikanter. Möjlighet till gångtrafik finns på södra sidan, antingen som gångbana eller genom utveckling av parallellvägnätet.
- Markera cykelbanor då en uppdelning av trafikslag ger en tryggare vägmiljö.

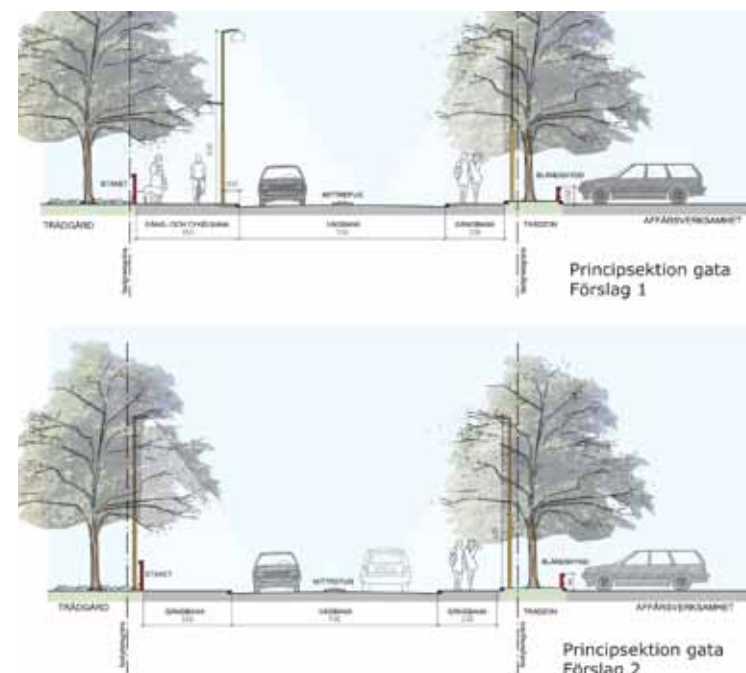
- Centralgatan och Storgatan ska utformas och förtydligas som entréer till Hofors centrum, t ex genom cirkulationsplats vid korsningen väg 80/centralgatan.
- Förändrad belysning så att den belyser vägen och gång- och cykelbanorna samt har en utformning som ger en starkare karaktär till zonen.
- Se över skyltning för att förtydliga både trafiksäkerheten och orienteringen, ex skyltning till möjliga rastplatser, blinkande skyltar vid övergångsställen mm.
- Se över beläggningen för att om möjligt minska påverkan på buller och luftföroreningar.



figur 15. Tydligt utformade övergångsställen ger en tydligare trafikmiljö för samtliga trafikanter. (bildkälla:exempelbanken).



figur 14. Exempel från väg 87 Bispgården på mittremsa som förminskar vägrummet och hindrar farliga omkörningar.



figur 16. Principsektion till utformningsförslag. Hämtat från Gestaltningsprogram genomfart väg 80.

MÅLUPPFYLLELSE

DET ÖVERGRIPANDE MÅLET FÖR TRANSPORTPOLITIKEN

Målet innebär en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Transportsystemet görs i och med föreslagna åtgärder mer anpassat och hållbart för den ökning av trafikmängd som beräknas. Vägen skulle ytterligare främja det lokala näringslivet samt utgöra en viktig del av Hofors utveckling. Väg 80 ska bli en europaväg där åtgärderna på denna sträcka skulle bidra till att göra vägen mer tillgänglig och attraktiv.

FUNKTIONSMÅLET

Målet innebär förbättrad tillgänglighet, utformning, funktion, utvecklingskraft, jämställdhet.

Genom de föreslagna åtgärderna förbättras både vägens utformning och funktion. Vägen blir mer estetiskt tilltalande och erbjuder bättre förutsättningar för pauser. Utformningen bidrar till att trafikanterna lättare kan avläsa vilken trafiksituation och vilka regleringar som är aktuella genom tätorten. Utformningen ska stödja den hastighet som föreskrivs.

En trevligare genomfart genom Hofors ökar användarvänligheten vilket bidrar till en både lokal och delvis regional utveckling av transportsystemet och därmed tätorten Hofors. Reducering av utfarter och korsningar, samt förbättring av de kvarvarande korsningarna, bidrar till att öka framkomligheten för bilisterna samt göra gång- och cykelstråken säkrare. Trafikstråket Stockholm – Dalafjällen

har delvis ändrats på grund av nya E4an förbi Uppsala. Denna förändring förväntas bestå och i viss mån öka i och med utvecklingen av väg 80.

Åtgärdsförslagen innebär att väg 80 får bättre förutsättningar för både biltrafik och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken främjar ett jämställt transportsystem då kvinnor i högre grad än män nyttjar kollektivtrafiken.

HÄNSYNSMÅLET

Målet innebär ökad/förbättrad säkerhet, miljö och hälsa. Genom de föreslagna trafikåtgärderna förbättras trafiksäkerheten genom Hofors då utformningen ska stödja den hastighet som föreskrivs.

Ombyggnationen bidrar till att främja hälsan och närmiljön genom den förbättrade gestaltningen av närområdet och närmar sig miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

Positiv upplevelse av omgivande landskap samt variation påverkar människors välbefinnande och skapar en mer trivsamt miljö, ofta för både människor, flora och fauna. Mängden utsläpp påverkas inte nämnvärt av föreslagna åtgärder. Ingen oexploaterad mark bedöms tas i anspråk.

PROJEKTMÅLEN

Åtgärderna svarar väl mot projektmålen (se sid 7). Genom gestaltungsåtgärder skulle vägen upplevas som mer smidig och funktionell för trafikanter och ortsbor än den gör idag. Åtgärderna skulle bidra till utvecklingen av Hofors genom att stärka vägnätet och därmed kommunikationerna i samhället och göra miljön kring vägen mer estetiskt tilltalande. Möjligheten till god koppling till centrum och utveckling

av service stärks genom tydligare gestaltning. Eventuell stängning av vissa utfarter ökar säkerheten och betoningen av vissa huvudstråk. Möjligheten till arbetspendling utökas, bland annat genom åtgärder i Hagaområdet. Situationen för de oskyddade trafikanterna förbättras genom säkrare passager över väg 80 samt förbättrat gång- och cykelvägnät.

KOSTNADER

En översiktlig kostnadsbedömning har utförts för respektive zon. Intervallet i kostnadsbedömningen ger plats för olika ambitionsnivåer för genomförandet av åtgärder på sträckan. Kostnadsbedömningen avser såväl byggkostnaden som anläggningskostnader. Anläggningskostnaden är summan av byggkostnaden och byggherrekostnader. Anläggningskostnaden baseras på kostnader 2010-02.

Landsvägszon: 0,5 - 4 milj kr

Infartszon: 3,5 - 6 milj kr

Lågfartszon: 7 - 18 milj kr

SAMRÅD

Inför upprättandet av förstudien hölls hösten 2009 sammanlagt 3 st samrådsmöten med medborgare och näringsidkare i Hofors. Samrådsmötena genomfördes av Hofors kommun i samverkan med Vägverket. Resultatet från samrådsmötena finns beskrivet i rapporten "Sammanställning av tidig dialog i projekt Genomfart riksväg 80 i Hofors". Under upprättandet av förstudien har kontinuerliga samråd skett med Hofors kommun och Länsstyrelsen i Gävleborgs län.

Förstudiens förslagshandling har skickats på remiss till myndigheter och organisationer för yttrande. Samrådstiden pågick under perioden 2010-02-08 - 2010-03-05. Förslagshandlingen kungjordes i lokaltidningarna så att allmänhet och övriga intressenter informerades om möjligheten att lämna synpunkter på projektet.

De 33 inkomna yttrandena har sammanställts i en samrådsredogörelse och utgör tillsammans med förstudien underlag för Vägverkets beslut om fortsatt arbete samt Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

FORTSATT ARBETE

NÄSTA STEG

Kompletteras efter remisstiden och Vägverkets beslut.

FRÅGOR SOM KRÄVER SÄRSKILD UPPMÄRKSAMHET

Förorenad mark kan behöva utredas i nästa skede.

Nya bullerberäkningar behöver genomföras i kommande skede.

I kommande skede kan det bli aktuellt för Hofors kommun att se över och revidera, alternativt upphäva gällande detaljplaner på vissa ställen.

Nya trafikmätningar beräknas göras i ett kommande skede.

Samrådssynpunkter kan komma att generera fler frågor som kräver särskild uppmärksamhet i nästa skede.

KÄLLFÖRTECKNING

INTERNET

Exempelbanken: <http://www.exempelbanken.se/>

Riksantikvarieämbetets söktjänst Fornsök: www.raa.se/cms/fornsok/start.html

SPI Miljösaneringsfond AB: www.spimfab.se

Statistiska centralbyrån: www.scb.se

Sveriges Geologiska Undersökning: www.sgu.se

STRADA - Transportstyrelsens informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet: <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Vag/STRADA-informationssystem-for-olyckor-skador/>

Vägverkets hemsida: www.vv.se

X-Trafik AB: www.x-trafik.se

SKRIFTLIGT

Bristanalys typ 1 – Tätorter, Väg 80 – Faluvägen - delen genom Hofors; Vägverket; 2006-12-11

Gestaltningprogram riksväg 80 genom Hofors, Handling tillhörande Översiktsplan för Hofors kommun; Hofors kommun; 2008-02

Luftundersökningar vintrarna 1992 - 2008; Miljö och hälsoskyddskontoret, Hofors kommun; 2008

Rapport 97:12, Värdefull natur i Gävleborg, naturvårdsprogram; Länsstyrelsen Gävleborg; 1997

Riksväg 80 genom Hofors – samhällseffekter av gestaltungsprogrammet; Hofors kommun; 2008-05-23
Sammanställning av tidig dialog i projekt Genomfart riksväg 80 i Hofors; Hofors kommun; 2009

Samrådsredogörelse för Vänliga vinnande vägstråk för sport, skola, företagande och centrum; Hofors kommun; 20091125

Vägverkets inriktning 2008-2017; Vägverket; 20070920

Översiktsplan Hofors kommun 2008, utställningshandling 2008-09-08

Vägverket

Region Mitt

Box 186, 871 24, Härnösand

www.vv.se vagverket.har@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 00611-441 11



Vägverket