

# Trafikstrategi

Dokumentnamn Trafikstrategi		Dokumenttyp Strategi	Omfattning Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden
Dokumentägare Förvaltningschef kultur- och samhällsutvecklingsförvaltningen	Dokumentansvarig Planeringschef	Publicering Kommunala författningssamlingen	
Författningsstöd Plan- och bygglagen, miljöbalken			
Beslutad	Bör revideras senast 2026	Beslutsinstans Kultur- och samhällsutvecklingsnämnden	Diarienummer KSU 2021/102
Beslutade revideringar	Vad revideringen avsett	Diarienummer vid revideringen	

## Styrdokumentstyper i Ludvika kommun

Utöver styrdokumentstyperna nedan finns det i Ludvika kommun lagbundna styrdokument som inte följer denna terminologi. Namn och beslutsinstans för de styrdokument som styrs istället av gällande lagstiftning.

Dokumenttyp	Definition	Beslutas av	Giltighet	Uppföljning
Policy	Anger kommunens förhållningssätt till något. Långsiktig och övergripande.	Kommunfullmäktige	Tillsvidare	Minst en gång per mandatperiod
Strategi	Hjälper att göra vägval och prioriteringar. Kan innehålla mål och uppdrag.	Kommunstyrelsen eller respektive nämnd	Tillsvidare	Minst en gång per mandatperiod
Riktlinjer	Innehåller konkreta beskrivningar av vad som ska göras och hur det ska göras.	Kommunstyrelsen eller respektive nämnd	Tillsvidare eller beslutad period	Minst en gång per mandatperiod eller då riktlinjen upphör att gälla
Regler	Ska vara konkreta och sätta tydliga gränser.	Fullmäktige, kommunstyrelsen eller respektive nämnd	Tillsvidare eller beslutad period.	Minst en gång per mandatperiod eller då reglerna upphör att gälla

## Innehållsförteckning

<b>Styrdokumentstyper i Ludvika kommun .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Trafikstrategi för framtidens Ludvika kommun.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Målbild 2040 .....</b>	<b>5</b>
2.1 Hållbara trafikslag utgör grunden i transportsystemet.....	5
2.2 Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.....	5
2.3 Trafiksystemet är tryggt och tillgängligt för alla .....	5
2.4 Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer .....	5
2.5 God tillgänglighet för näringslivets hållbara transporter .....	5
<b>3 Utmaningar.....</b>	<b>6</b>
<b>4 Strategier .....</b>	<b>8</b>
4.1 Långsiktig hållbar samhällsplanering .....	8
4.2 Påverka resan innan den börjat .....	9
4.3 Förbättra förutsättningar för gång och cykel.....	9
4.3.1 Cykel.....	9
4.3.2 Gång.....	10
4.4 Utveckla de kollektiva resmöjligheterna .....	10
4.5 Främja användandet av hållbara och aktiva transporter.....	11
4.6 Lägre hastigheter och tydligare utformning av trafikmiljön .....	11
4.7 Tryggt och tillgängligt ska vara normen.....	11
4.8 Transportsnål planering av samhället .....	12
4.9 Grönare trafikmiljöer.....	12
4.10 Samordna verksamheters transporter och gods .....	12
<b>5 Indikatorer.....</b>	<b>14</b>

## 1 Trafikstrategi för framtidens Ludvika kommun

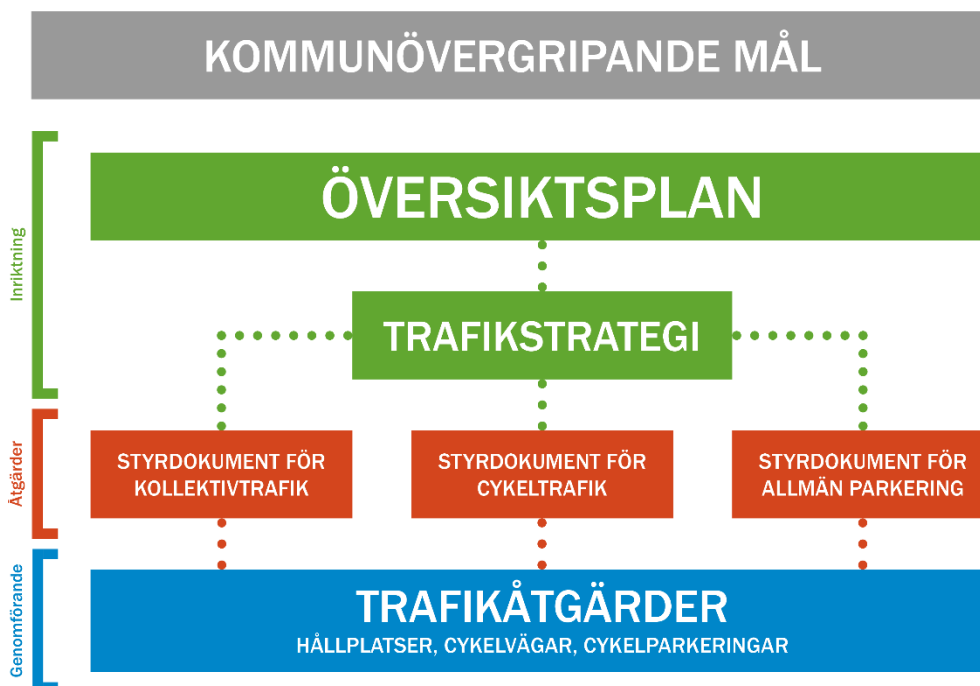
En trafikstrategi är ett dokument som visar inriktningen för trafikplaneringen inom kommunen. Strategin talar om vad som ska uppnås men inte hur det ska uppnås. Trafikstrategi för Ludvika kommun tar sin utgångspunkt i översiktsplanens inriktning för trafikplaneringen och samhällsutvecklingen:

Ludvika ska vara en tät och grön stad. Ett attraktivt resecentrum och hållplatser ska få invånarna att resa mer kollektivt, gå och cykla. Detta är särskilt viktigt för barn och unga för att de ska kunna röra sig självständigt och tryggt i trafikmiljön.

Översiktsplanen förordar ökad användning av förnybar energi och energieffektiva transportmedel.

Transportmöjligheter ska stärkas genom upprustning av Bergslagspendeln och Bergslagsbanan. Även pendlingsstråken till och från Ludvika ska förbättras för att skapa bättre möjligheter att bli en del av regionens arbetsmarknad och även förbättra kopplingen söderut.

I arbetet med trafikstrategin har kommunens målbild och utmaningar utvecklats. Trafikstrategin visar vilka målområden som kommunen behöver arbeta med för att gå i riktning mot ett mer hållbart trafiksystem. Dokumentet ger i vissa fall exempel på åtgärder som behöver genomföras för att följa strategin. Exempelen är endast med för att göra konsekvenserna av strategin tydliga. Vilka åtgärder som ska genomföras och i vilken ordning måste i de flesta fall utredas vidare, och därför kompletteras strategin med styrdokument för enskilda områden.



Figur 1: Trafikstrategins roll i förhållande till andra antagna och planerade styrdokument i kommunen.

## 2 Målbild 2040

Målbilden beskriver hur vi i Ludvika kommun vill att trafiksystemet ska vara år 2040.

### 2.1 Hållbara trafikslag utgör grunden i transportsystemet

Utformningen av transportsystemet i Ludvika kommun ska minimera trafikens negativa inverkan på människor och miljö, samtidigt som det ska främja ökad folkhälsa. I tätorterna ska gång, cykel- och kollektivtrafiken vara prioriterad. På landsbygden kommer bilen fortsatt att vara det dominerande trafikslaget, men delningstjänster och olika typer av kollektivtrafik ska stödja dem som inte vill eller kan äga en egen bil.

### 2.2 Ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken

Ludvika kommuns trafiksystem ska vara tydligt och förutsägbart för alla trafikanter – misstag ska inte leda till allvarliga personskador eller dödsfall. Utformningen och underhållet av väginfrastrukturen leder till att säkerheten är hög för trafikanterna – sommar som vinter. Särskilt fokus ska läggas på trafiknätet för gående, cyklister och mopedister. Gång- och cykelstråk som nyttjas av barn och unga till och från skola och fritidsaktiviteter ska ha hög prioritet gentemot annan trafik.

### 2.3 Trafiksystemet är tryggt och tillgängligt för alla

Framkomligheten ska vara god för hållbara transporter i kommunen. Infrastrukturen i Ludvika kommun ska vara utformad för dem med särskilda behov av tillgänglighet, främst barn och personer med funktionsnedsättningar. Gång- och cykelnätet ska vara sammanlänkat, lättorienterat och tryggt – dag som natt. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla grupper av kommuninvånare, såväl vad gäller utformning av hållplatser och fordon samt vägen till och från hållplatsen.

### 2.4 Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Bebyggelsen i kommunens tätorter och byar ska vara sammanhållen samt koncentrerad utmed gång, cykel- och kollektivtrafikstråk. Trafikmiljön ska bidra till att mänskliga möten gynnas och att fler väljer att vistas i det offentliga rummet. Det ska vara enkelt för alla att ta sig till natur och rekreation samt till centrum och handel. Vi upplever mer av vad som finns i närheten av där vi bor.

### 2.5 God tillgänglighet för näringslivets hållbara transporter

Transportsystemet ska vara anpassat efter näringslivets behov av effektiva och hållbara godstransporter, men samtidigt ska transporternas störningar för boende och handel minimeras. För att främja näringslivet ska tillgängligheten till de mest godsintensiva målpunkterna i kommunen vara god.

### 3 Utmaningar

Glappet mellan målbild och nuläge visar de utmaningar som Ludvika kommun står inför. I detta kapitel beskrivs de viktigaste utmaningarna som trafikstrategin behöver hantera för att nå målen. Mer information om nuläget i Ludvika kommun finns i nulägesanalysen, som tagits fram i samband med trafikstrategin.

#### Bilen är norm

I Ludvika kommun är bilen det dominerande färdmedlet. Majoriteten av dagens resor görs med bil, även på de kortare sträckorna. För resor under fem kilometer står bilresorna idag för hela sex av tio resor. Jämfört med andra delar av landet är det kollektiva resandet lågt. Andel resor som sker med gång och cykel måste öka för att uppnå målen.

#### Bristande resmöjligheter med hållbara trafikslag

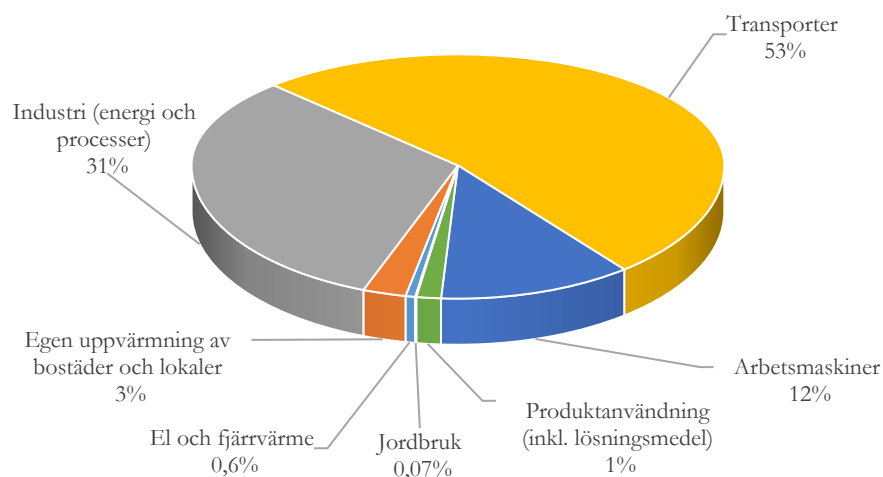
Förbättrad tillgänglighet genom att utveckla möjligheter att resa är ett viktigt verktyg för att invånarnas vardag ska fungera. Fler av resorna behöver dock göras med hållbara trafikslag, såsom gång, cykel och kollektivtrafik.

Gång- och cykeltrafikanter slås ofta ihop i trafikplaneringen. Till exempel så delar de ofta samma vägnät. Eftersom det är två skilda trafikslag kan detta leda till otrygghet och problem med framkomligheten på platser med större trafikflöden.

Att åka buss tar i värsta fall dubbelt så lång tid som att ta bilen för samma sträcka. Till exempel då busslinjerna är utformade så att så många som möjligt ska ha nära till hållplatser, vilket innebär att de tar långa omvägar genom bostadsområden.

#### Transportsystemets negativa påverkan på miljö och hälsa

Transporter står för över hälften av alla växthusgasutsläpp i kommunen. För att nå det nationella målet att utsläppen ska vara netto-noll senast 2045 måste vi sätta in åtgärder för att få minskade utsläpp.



Figur 2: CO2-utsläppen i Ludvika kommun 2017. Källa: Nationella emissionsdatabasen.

På de mest trafikerade vägarna i Ludvika tätort tangerar vissa luftföroreningar från trafiken de uppsatta gränsvärdena. Invånare i kommunen utövar fysisk aktivitet i lägre grad än riksgenomsnittet och sitter också mer stilla. Att nyttja aktiva färdmedel, såsom gång, cykel och kollektivtrafik bidrar till att fler får den vardagsmotion de behöver.

### **Människor omkommer och skadas allvarligt i trafiken**

Trafiksäkerhetsarbetet har de senaste 20 åren styrts av målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen). Arbetet har varit framgångsrikt för motorfordonstrafiken, bland annat med utbyggnaden av mitträcken och säkrare fordon. Även antal skadade gående och cyklister har minskat, men inte i samma omfattning som för motorfordonstrafiken.

Under perioden 2010-2019 har det inrapporterats 12 dödsolyckor och 23 allvarliga olyckor i olycksdatabasen Strada inom Ludvika kommun. Majoriteten av olyckorna är singelolyckor, oavsett färdmedel. Hastighetsefterlevnaden på vägarna är låg, vilket ökar risken för olyckor. Utformningen och underhållet av gatu-, gång- och cykelnäten har en stor påverkan på olycksrisken för gående och cyklister.

### **Trafikmiljön är inte utformad för att främja tillgänglighet och trygghet**

Tillgängligheten för olika grupper i samhället är varierande. På många platser saknar barn och unga möjlighet att på egen hand ta sig mellan olika målpunkter. För rörelsehindrade och andra med funktionsnedsättning kan korsningspunkter och avsaknaden av belysning vara ett hinder.

I kommunen finns det ett antal områden där otrygghet kan uppstå. Dessa områden finns främst längs vägar som inte är omslutna av bostadshus eller som ligger i utkanten av tätorten. Det är framförallt kvinnor och yngre personer som känner sig otrygga ute. Bristande belysning och skymd sikt i trafiksystemet är de främsta faktorerna som bidrar till ökad otrygghet i kommunen.

### **Bebyggelsestrukturen är osammanhängande**

Det saknas en långsiktig planering av bebyggelse- och grönstrukturen kopplad till trafiksystemet. I översiktsplanen har man pekat ut att ny bebyggelse ska placeras i befintliga strukturer eller längs med de större transportstråken. Samhällsplaneringen ligger dock inte helt i linje med detta idag.

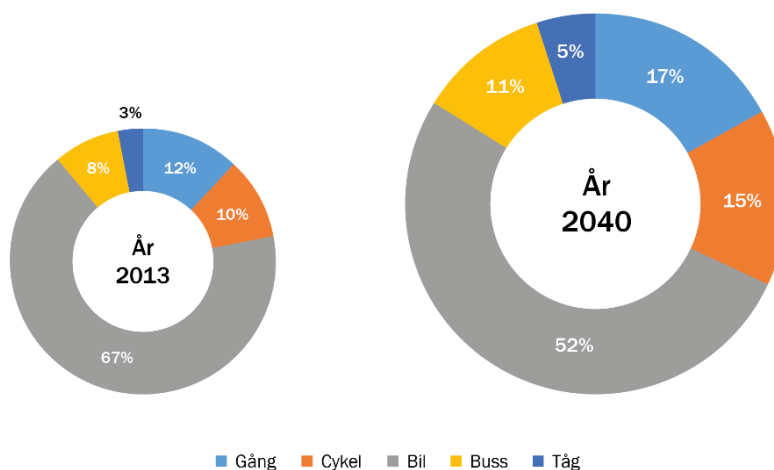
### **Varutransporter kan göras effektivare och hållbarare**

En växande industri innebär ytterligare transporter. Många av dessa skulle kunna samordnas för att minska belastningen på transportsystemet. Fler av transportererna skulle också kunna flyttas över till järnväg, men det kräver ökade investeringar i järnvägsnätet för att få ökad kapacitet och högre bärighet.

## 4 Strategier

Strategierna visar vad Ludvika kommun behöver fokusera på för att uppnå de uppsatta målen. Strategierna är övergripande till sin karaktär och beskriver inte vilka typer av insatser som behöver göras. Vilka åtgärder som sedan ska genomföras behöver konkretiseras i fördjupade styrdokument och åtgärdsplaner där finansiering och genomförande säkras. Under varje strategi diskuteras tänkbara åtgärder.

Ett genomförande av strategierna gör att vi har möjlighet att uppnå följande färdmedelsfördelning till år 2040 i Ludvika kommun:

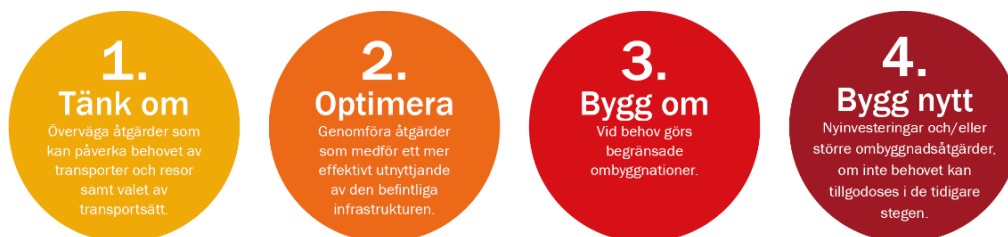


### 4.1 Långsiktig hållbar samhällsplanering

Planeringen av åtgärder i trafiksystemet ska utgå ifrån fyrstegsprincipen för att hitta kostnadseffektiva åtgärder. I första hand ska åtgärder som påverkar behovet av resor och val av transportsätt genomföras, för att i andra och tredje hand effektivisera och utveckla den befintliga infrastrukturen. I sista hand ska det göras större ombyggnationer eller investeringar i helt ny infrastruktur.

Ambitionerna att öka det hållbara resandet måste genomsyra hela planeringsprocessen. I detaljplaner och bygglov finns stor potential att påverka möjligheterna för hållbart resande. I detta skede fastställs till exempel förutsättningarna för utformning av gång- och cykelvägar, kollektivtrafikens prioritering samt antalet parkeringsplatser.

Ludvika kommun ska vara öppen för att testa nya tekniker samt om möjligt nyttja återanvända och klimatsmarta material vid nyinvestering och genomförandet av underhållsåtgärder.



Figur 3: Illustration av fyrstegsprincipen.



## 4.2 Påverka resan innan den börjat

För att påverka invånarna till att välja mer hållbara transporter behöver vi arbeta med beteende- och attitydförändringar genom hela planeringsprocessen.

Arbetspendlingen står för en stor del av resorna i kommunen. Därför är det viktigt att Ludvika kommun arbetar aktivt med de större arbetsgivarna i kommunen för att få en omställning till mer hållbara transporter. Invånarna i kommunen bör kontinuerligt få information om möjligheterna till hållbart resande i kommunen. Informationsinsatser bör framförallt anordnas i samband med nytt bostadsbyggande, etablering av verksamheter samt vid anläggandet av nya hållbara trafiklösningar. Vi bör också ta i beaktande att fler kan komma att arbeta hemifrån eller på platser nära hemmet i framtiden.

Vi kan påverka transporterna till och från de egna verksamheterna. Det gäller både godstransporter, men också hur de anställda reser till och från arbetsplatsen och i tjänsten. När det gäller tjänsteresor bör vi minska andelen resor med bil till förmån för resor med gång, cykel och kollektivtrafik. Även resfria möten och andra innovativa lösningar bör uppmuntras. För kommunens egen fordonspark ska vi fasa ut användandet av fossila bränslen.

## 4.3 Förbättra förutsättningar för gång och cykel

För att få fler att gå och cykla måste förutsättningarna för att välja dessa transportslag förbättras. Det finns både likheter och olikheter mellan trafikslagen gång och cykel, men för att nå målen måste de behandlas som separata trafikslag. För att åstadkomma ett gent, sammanhängande vägnät för gående och cyklister är det viktigt att kvaliteten och trafiksäkerheten är hög där gående, cyklister och motorfordon möts. Detta ger ytterligare vinster i minskade barriäreffekter från järnvägar och större vägar.

Dagens vägstruktur är utformad med fokus på hög framkomlighet för motorfordon. Det finns dock plats för fler att transportera sig i gaturummet. Delar av gator och andra hårdgjorda ytor kan om disponeras till fördel för gång- och cykeltrafiken.

### 4.3.1 Cykel

För att tydliggöra trafiknätets uppbyggnad bör ett huvudnät med cykelstråk definieras för cykeltrafiken. Huvudnätet för cykel ska erbjuda hög framkomlighet och vara stommen i vägnätet för cykel. Cykelstråken i huvudnätet bör utformas bland annat med tillräckliga bredder för dubbelriktad trafik, separering från gående och motortrafik samt goda siktförhållanden.

Förutom att rusta upp och bygga nya delar av huvudnätet för cykel behöver vi också fortsätta vårt arbete med att uppgradera vårt lokala vägnät för cykel inom kommunen. Detta gäller framförallt där många barn och unga rör sig. För att få en ökad cykling behöver trygga och säkra cykelparkeringar finnas vid arbetsplatser och bostäder samt vid viktiga målpunkter för allmänheten.

För att få fler att cykla under vinterhalvåret måste underhållet utvecklas, till exempel genom att införa sopsaltning av prioriterade stråk. Det är viktigt att

underhållet är bra även under barmarksperioden, bland annat genom sopning av löv på hösten.

### 4.3.2 Gång

Alla resor börjar och slutar med en gångresa. Att ha ett väl fungerande gångvägnät är därmed en grundförutsättning för att många grupper i samhället ska kunna förflytta sig självständigt. Det gäller inte minst barn, äldre och personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Därför är det viktigt att gångvägnätet prioriteras och anläggs med hög kvalitet.

Avstånd är en viktig aspekt i att få fler att gå. Gångnätet måste vara gent och lättorienterat, med så få hinder eller omvägar som möjligt. Vid nybyggnation inom tätorterna är det viktigt med kort gångavstånd till viktiga målpunkter.

## 4.4 Utveckla de kollektiva resmöjligheterna

För att utveckla kollektivtrafiken är samverkan mellan kommunen, Region Dalarna och Trafikverket central. Det är Region Dalarna som ansvarar för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken, medan kommunen och Trafikverket är väghållare. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för järnvägstrafik. För att utveckla kollektivtrafiken behöver trafikeringen effektiviseras, med ett förbättrat utbud och kortare restider. Vi bör fokusera på att sänka restiden för att få fler att välja att resa med kollektivtrafiken.

Väghållarna ger förutsättningar för kollektivtrafiken att ta sig fram på vägarna. Det är viktigt att parterna samverkar tidigt i samhällsplaneringen för att uppnå målen.

Hållplatser för buss och tåg bör ses över med fokus på tillgänglighet och service. Nya hållplatser eller befintliga hållplatser som ska utvecklas ska nås på ett tryggt och säkert sätt som gång- eller cykeltrafikant. Belysning ska vara god och sikten får inte vara begränsad. Det är också viktigt att kunna kombinera olika trafikslag i sin resa, till exempel genom att anlägga pendlarparkeringar för cykel och bil. De hållplatser som inte håller måttet och inte är prioriterade för ombyggnation bör avvecklas.

I Grängesberg är kollektivtrafiken välanvänd och fokus bör ligga på att fortsätta den goda utvecklingen, med bland annat högre hållplatsstandard samt mer information och marknadsföring.

I Ludvika måste ytterligare insatser sättas in för att göra kollektivtrafiken attraktivare, till exempel genare sträckningar och högre framkomlighet för linjetrafiken.

I de mindre tätorterna behöver kollektivtrafiken samlas i tydliga noder, till exempel genom att anlägga knutpunkter centralt i orterna. Där ska det vara möjligt att byta mellan bil, cykel och buss. På landsbygden bör delningstjänster och den anropsstyrda trafiken (Flextrafik) utvecklas, för att göra det möjligt för fler att resa när de vill – utan egen bil.

#### 4.5 Främja användandet av hållbara och aktiva transporter

Det finns goda hälsoeffekter av aktiva transporter. Om vi lyckas få fler att gå, cykla och åka kollektivt är det positivt för den egna hälsan och samhället i stort. Genom att anlägga attraktiva gång- och cykelstråk får vi fler att nyttja dem.

För att få fler skolelever att gå och cykla till skolan behöver vi förbättra säkerheten längs med skolvägar, samtidigt behöver dialogen mellan skolan och föräldrarna förbättras. Skolvägar bör kontinuerligt inventeras och åtgärdas, förutom detta kan initiativ som ”vandrande skolbuss” eller bilfria veckor bidra till en beteendeförändring.

#### 4.6 Lägre hastigheter och tydligare utformning av trafikmiljön

Sänkt hastighet för motorfordon är centralt för att färre ska dö eller allvarligt skadas i trafiken. Där gående och cyklister korsar vägar behöver motortrafikens hastighet vara låg dels för att underlätta ett samspel mellan motortrafikanter och gång- och cykeltrafikanterna, dels för att reducera allvarliga påföljder om en olycka skulle ske. Gång- och cykelpassager behöver säkras så att motorfordonens hastigheter inte överstiger 30 km/tim, till exempel med avsmalningar eller väggupp. Det är särskilt viktigt längs våra skolvägar och områden kring skolorna. På vägar med stora trafikflöden eller längs med järnvägar bör planskilda lösningar övervägas.

Vägnätet för motorfordon i tätorterna bör delas upp i olika kategorier, där hastighet i bostadsområden bör sänkas till 30 km/tim medan större stråk bör behålla dagens gräns på 40 km/tim.

Utformningen av trafiksystemet måste vara tydligt och enkelt att förstå. När nya trafiklösningar ska anläggas är det viktigt att utformningen är gjord utefter kraven i Trafikverkets regler för vägar och gator (VGU). I det fall det finns behov kan kommunen ta fram egna styrdokument som kompletterar Trafikverkets utformningskrav. Vid ombyggnationer måste säker och trygg omledning prioriteras för gång-, cykel och kollektivtrafik.

#### 4.7 Tryggt och tillgängligt ska vara normen

Hur medborgarna upplever trygghet i utemiljön påverkas av rädsla för att råka ut för trafikolyckor, men även rädsla för överfall och rån. Vi kan arbeta med en rad åtgärder för att öka trygghetskänslan.

I den övergripande och långsiktiga planeringen bör viktiga gångstråk planeras längs med levande fasader och befolkade gaturum. Gångstråk bör generellt sett inte planeras genom mörka områden eller skymmande passager. På befintliga gång- och cykelstråk är det viktigt att det finns funktionell belysning. Detta är även viktigt vid kollektivtrafiknoder och längs med skolvägar.

Vi bör förbättra tillgängligheten vid kommunens kollektivtrafiknoder, så att fler har möjlighet att nyttja dessa. När det byggs nytt ska anläggningen vara anpassad efter de rådande tillgänglighetskrav som finns. Vi bör oftare passa på

att göra åtgärder för ökad trygghet och tillgänglighet i samband med andra större åtgärder i trafikmiljön.

#### **4.8 Transportsnål planering av samhället**

I Ludvika kommun finns det en efterfrågan på nya bostäder och verksamhetsområden. För att använda befintlig infrastruktur effektivt och hushålla med mark bör ny bebyggelse lokaliseras till befintliga områden eller längs befintliga stråk. Det skapar underlag för offentlig service, såsom kollektivtrafik och affärer.

Täta och funktionsblandade stadsdelar skapar större möjligheter att röra sig till fots och med cykel, eftersom avstånden mellan bostad och service, verksamheter och andra aktiviteter blir mindre. Det minskar behovet av biltransporter och avlastar vägnätet. Samtidigt skapar täthet ett bra underlag för en väl fungerande kollektivtrafik jämfört med glesare bebyggda områden, som enbart består av antingen bostäder eller verksamheter.

I framförallt tätorterna tar parkering stora ytor i anspråk. För att utveckla stadsstrukturerna behöver utnyttjandet av befintliga bilparkeringar effektiviseras. Parkering i centrumnära lägen bör prioriteras för besökare. För parkering till boende och personal är utgångspunkten att det ska lösas på kvartersmark. Ett effektivt nyttjande kan också göras med bland annat realtidsinformation och förändrade parkeringstider. Vi bör även utveckla parkeringsledning i centrala Ludvika, för att i realtid informera var det finns lediga parkeringsplatser. En annan åtgärd är att kommunen stödjer inrättande av bilpooler. När flera personer delar på en bil blir det färre fordon som måste parkeras.

#### **4.9 Grönare trafikmiljöer**

De gröna strukturer som finns i samhället bör förstärkas och tydliggöras. Med träd och annan växtlighet på lämplig plats kan miljöer göras mer attraktiva och inbjuda till möten mellan människor. En sammanhållen grönstruktur och gröna stråk uppmuntrar till aktiva transporter samt möjliggör för människor att vistas oftare i naturmiljöer utan att behöva färdas långt.

Ytor i trafikmiljön utan större funktion bör utformas för att bidra till ökad attraktivitet, biologisk mångfald och klimatanpassning, till exempel genom växtlighet och genomsläppligt material. Vi bör undersöka ifall det finns vägar och andra ytor som används i liten utsträckning och som därmed skulle kunna avvecklas.

#### **4.10 Samordna verksamheters transporter och gods**

Kommunen ska vara aktiv i de tidiga skedena av samhällsplaneringen – för att möjliggöra långsiktiga investeringar i järnvägssystemet. Det är viktigt att åtgärder görs på Bergslagsbanan och Bergslagspendeln för att kunna frakta mer gods på järnväg. I tätorterna bör vi uppmuntra fler transportörer att använda cykel och andra lättare fordon för att transportera varor.

Kommunen kan också vara ett stöd i samordning och effektivisering av varutransporter mellan olika aktörer. Vi bör ta fram styrdokument som bland annat reglerar var det är lämpligt att varutransporter köra och inte köra, lämpliga platser för lastzoner samt hur varutransporter ska hanteras i planprocessen.

## 5 Indikatorer

Målen i trafikstrategin bör följas upp regelbundet. Detta görs genom att indikatorerna nedan följs upp regelbundet.

Indikator	Nuläge	Uppföljning	Källa
<b>Mål 1 - Hållbara trafikslag utgör grunden i transportsystemet</b>			
Andelen resor som sker med gång	12% (2013)	En gång per mandatperiod	Resevaneundersökning
Andelen resor som sker med cykel	10% (2013)	En gång per mandatperiod	Resevaneundersökning
Andelen resor som sker med kollektivtrafik	11% (2013)	En gång per mandatperiod	Resevaneundersökning
<b>Mål 2 - Ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken</b>			
Allvarligt skadade och dödade i trafiken	4 st (2019)	Varje år	Strada
Andel gång- och cykelpassager som är planskilda eller hastighetssäkrade till 30 km/h	21% (2020)	Varje år	Egen data
<b>Mål 3 - Trafiksystemet är tryggt och tillgängligt för alla</b>			
Andel cykelväg som är belyst	58% (2019)	Varje år	Egen data
Medborgarnas nöjdhet med möjligheterna till att använda kollektivtrafiken för resor	4,2* (2019)	Varje år	SCBs medborgarundersökning
Medborgarnas nöjdhet med hur tryggt och säkert det är att vistas utomhus kvällar och nätter	5,3* (2019)	Varje år	SCBs medborgarundersökning
<b>Mål 4 - Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer</b>			
Medborgarnas nöjdhet med tillgången till grönområden, parker och natur	7,5* (2019)	Varje år	SCBs medborgarundersökning
Andel av medborgarna som har mindre än 600 meter till en livsmedelsaffär från sin bostad	73% (2020)	En gång per mandatperiod	Egen data
<b>Mål 5 - God tillgänglighet för näringslivets hållbara transporter</b>			
Företagares uppfattning om vägnätet samt tåg- och flygförbindelserna i kommunen	2,73** (2020)	En gång per mandatperiod	Företagsklimatet i Sveriges kommuner, Svenskt näringsliv
Utsläpp av koldioxid per år från lätta och tunga lastbilar	11 943 ton (2018)	Varje år	Nationella emissionsdatabasen

\*Betygsindex i skala 0–10, \*\*Betygsindex i skala 1-6