

PLAN

2023-03-28

Trafikplan 2023-2029

För vägburna fordon i Forshaga och Deje
tätorter

Fastställt av: Kommunfullmäktige

Fastställt datum: 2023-10-24

Dokumentet gäller till och med: 2029-12-31

Dokumentet gäller för: Alla nämnder och förvaltningar

Dokumentansvarig: Kommunledningskontoret

Diarienummer: KS/2023:127

Vision och budget med strategisk plan Vision: "Forshaga kommun 2040 – varmt välkommen!"

Här känner sig alla välkomna, trygga och inkluderade. Genom att vara öppna och visa tillit till varandra gör vi alla delaktiga. Våra olikheter är vår styrka. Vi ser möjligheter och utvecklas tillsammans. Gemensamt bygger vi ett hållbart och tryggt samhälle där ingen lämnas utanför." Kommunfullmäktiges budget med strategisk plan är kommunens viktigaste övergripande styrdokument. I budgeten återfinns också vår vision, det önskvärda framtida tillståndet för kommunen och kvalitets- och styrmodellen som övergripande beskriver hur den kommunala verksamheten ska styras, följas upp och utvärderas. Strategisk plan innehåller kommunens övergripande mål och värdegrund.

Plan anger inriktning och konkreta mål i en fråga av större vikt. Den är vägledande för beslut och styrning. Planen tar inte ställning till utförande eller metod. Har en begränsad giltighetstid och ska följas upp. Exempel på plan kan vara Bostadsförsörjningsplan. Beslutas av kommunfullmäktige, kommunstyrelsen eller nämnd.

Policy är ett kortfattat dokument på en övergripande nivå om specifika, strategiskt viktiga områden. Den är vägledande för beslut och styrning. Policy tar inte ställning till utförande eller metod. En policy är vanligtvis långvarig, och gäller tills vidare. En policy bör konkretiseras i andra styrdokument, oftast i riktlinjer. Exempel på policy kan vara Upphandlingspolicy och Kommunikationspolicy. Beslutas av kommunfullmäktige, kommunstyrelsen eller nämnd.

Handlingsplan är en sammanställning av aktiviteter som tillsammans ska leda till att uppnå mål. Den visar konkret vad som ska göras inom ett visst område, vem/vilka som ansvarar för uppgiften, ekonomiska konsekvenser samt när det ska vara klart alternativt när det ska följas upp. Omsätter ofta inriktningen i planen till konkreta åtgärder. Exempel på handlingsplan kan vara Handlingsplan för nybyggnation av flerfamiljshus på Åsmyren. Beslutas av kommunchef, förvaltningschef eller ledningsgruppen.

Riktlinjer är den mest konkreta formen av styrdokument. Ett dokument som innehåller en anvisning eller rekommendation för hur exempelvis en policy ska uppnås. Riktlinjer avser främst frågor rörande ren verkställighet. Riktlinjer kan betraktas som en slags handbok som ska ange ramarna för vårt handlingsutrymme i en viss fråga. Gäller tillsvidare vilket innebär att gamla riktlinjer måste upphävas när de blir inaktuella. Exempel på riktlinjer kan vara Riktlinjer för användande av sociala medier. Beslutas av kommunchef, förvaltningschef eller ledningsgruppen.

Projektledare:

Ansvarig tjänsteperson:

Arbetsgrupp inom kommunen:

Sweco Sverige AB

Nicole Nelson Nyrén

Nicole Nelson Nyrén, Morgan Häggbom, Ola Blomgren, Neda Jafari,

Ingegerd Karlsson, Isabella Netz, Lennart Ljungemo, Sofia Esmaili

Sammanfattning

Forshaga kommun har under 2022-2023 tagit fram en ny Trafikplan för åren 2023-2029. Trafikplanen ska beskriva hur trafiksystemet i kommunens tätorter Forshaga och Deje ser ut idag samt ge en inriktning för hur trafiksystemet på kommunens gator kan utvecklas under perioden för samtliga trafikslag: gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och tunga transporter. För en del gator i centrala Forshaga och Deje tätort redovisas även trafikförslag och sektioner för hur gatorna föreslås utformas i framtiden.

I trafikplanen presenteras en omvärldsbevakning som beskriver aktuella trender i transportsektorn avseende klimatförändringar, folkhälsa och teknikutvecklingens påverkan på transporter.

Trafikplanen föreslår en utveckling av trafiknätet i Forshaga kommun som bidrar till att tätortscentrum görs mer tillgängligt för gång- och cykeltrafik. Trafikutformningen ska bidra till att sänka hastigheterna i centrum för att skapa en tryggare och säkrare trafikmiljö för våra invånare. Utvecklingen av trafiknätet ska också bidra till att länka samman populära målpunkter i kommunen med Forshaga och Deje med möjligheter att ta sig dit med alla typer av färdmedel.

Innehåll

Inledning.....	5
Bakgrund, syfte och avgränsningar	5
Nulägesbeskrivning	6
Övergripande trafikstruktur	6
Målpunkter	8
Biltrafik.....	10
Cykeltrafik	12
Gångtrafik.....	14
Kollektivtrafik	15
Tunga vägtransporter	17
Planerade förändringar.....	19
Ombyggnation av väg 62 – Sträckan Norra Sanna – Norra infaren Forshaga.....	19
Ombyggnation av väg 62 – Sträckan Norra infarten Forshaga - Deje.....	20
Kommunala byggprojekt.....	20
Visioner och trender	21
Nollvisionen	21
Bashastighet i tätorter.....	21
Klimatförändringar	22
Drivmedel	22
Energieffektivisering	22
Klimatförändringar och infrastrukturen	23
Folkhälsa	23
Fysisk aktivitet	23
Luftföroreningar och buller.....	23
Teknikutvecklingens påverkan på transport och resor	24
Självkörande fordon	24
Elektrifiering av fordonsflottan	24
Säkerhet och geostängsling	25
Mobilitet i stället för privatbilism.....	25
Delningstjänster	26
Kollektivtrafikens framtid	26
Cyklingens utveckling	27
Mopedbilar, a-traktorer och förändrade resvanor bland unga	27
E-handel och varutransporter	28

Mål för trafiksystem i Forshaga	29
Övergripande mål för Forshagatrafiken.....	29
Plan för biltrafiken, inklusive godstransporter på väg.....	31
Önskvärda förändringar	31
Plan för cykeltrafiken	34
Önskvärda förändringar	34
Förslag nya cykellänkar i Deje och Olsäter:	35
Plan för gångtrafiken.....	37
Plan för kollektivtrafiken.....	38
Önskvärda förändringar	38
Plan för några gemensamma stadsrum	40
Esplanaden	40
Storgatan	41
Bruksgatan (mellan Storgatan och Järnvägsgatan)	47
Järnvägsgatan syd.....	48
Järnvägsgatan mitt.....	51
Järnvägsgatan norr	53
Älvdalsvägen, delen genom Deje centrum	55

Inledning

Bakgrund, syfte och avgränsningar

I översiktsplan 2040 Forshaga kommun finns en åtgärdslista och i den lyfts behovet att ta fram en Trafikplan.

Trafikplaner är generellt politiskt beslutade styrdokument. De beskriver hur trafiksystemet i tätorten bör utformas för att stötta samhällsutvecklingen i riktning mot kommunens mål. Planen bör vara kopplad till översiktsplanen och ska hantera avvägningar mellan konkurrerande intressen och mellan trafikslagen. I Forshaga ska en plan vara vägledande för beslut och styrning. Planen anger inriktning och konkreta mål i en fråga av större vikt. Planen ska inte ta ställning till utförande eller metod och den har en begränsad giltighetstid.

Forshaga kommun har tagit hjälp av konsulter från Sweco i Göteborg och Karlstad som tillsammans med kommuntjänstepersoner har arbetat fram ett förslag till trafikplan under 2022. Konsulternas uppdrag bestod i att bistå med en nulägesanalys, syfte, beskrivning av trafikstruktur, funktion och gestaltning, skisser innehållandes planutsnitt för centrum (Storgatan, Skivedsleden, Järnvägsgatan, Esplanaden, del av Bruksgatan). Utöver regelbundna avstämningsmöten har frågor bearbetats under tre workshoppar under våren 2022. Konsultens slutleverans av planen skedde i slutet av 2022. Brett samråd genomfördes under våren 2023 där invånare och andra aktörer hade möjlighet att lämna sina synpunkter på planen. Synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse som ligger som bilaga till planen. Efter samrådet har planen uppdaterats och beaktande har tagits till inkomna synpunkter inför antagande.

Under arbetets gång har vissa prioriteringar behövts göras. Dels har arbetet fokuserat på kommunala gator och vägar i de två tätorterna Forshaga och Deje. Vidare har arbetet styrts åt att lägga mest energi på förutsättningar och förbättringar för de vägburna fordonsslagen (cykel, bil, buss och lastbil). Därmed har exempelvis villkor för gående, regional cykling och trafik på statligt vägnät tonats ner. Dessa frågor har delvis hanterats i översiktsplanen. Trafikverket är väghållare för lokalgatan genom Olsäter och är därför inte med i planen. Trafikverket har svarat på de synpunkter som inkommit kring Olsäter vilket redovisas i samrådsredogörelsen.



Figur 1. Forshaga.

Nulägesbeskrivning

Övergripande trafikstruktur¹

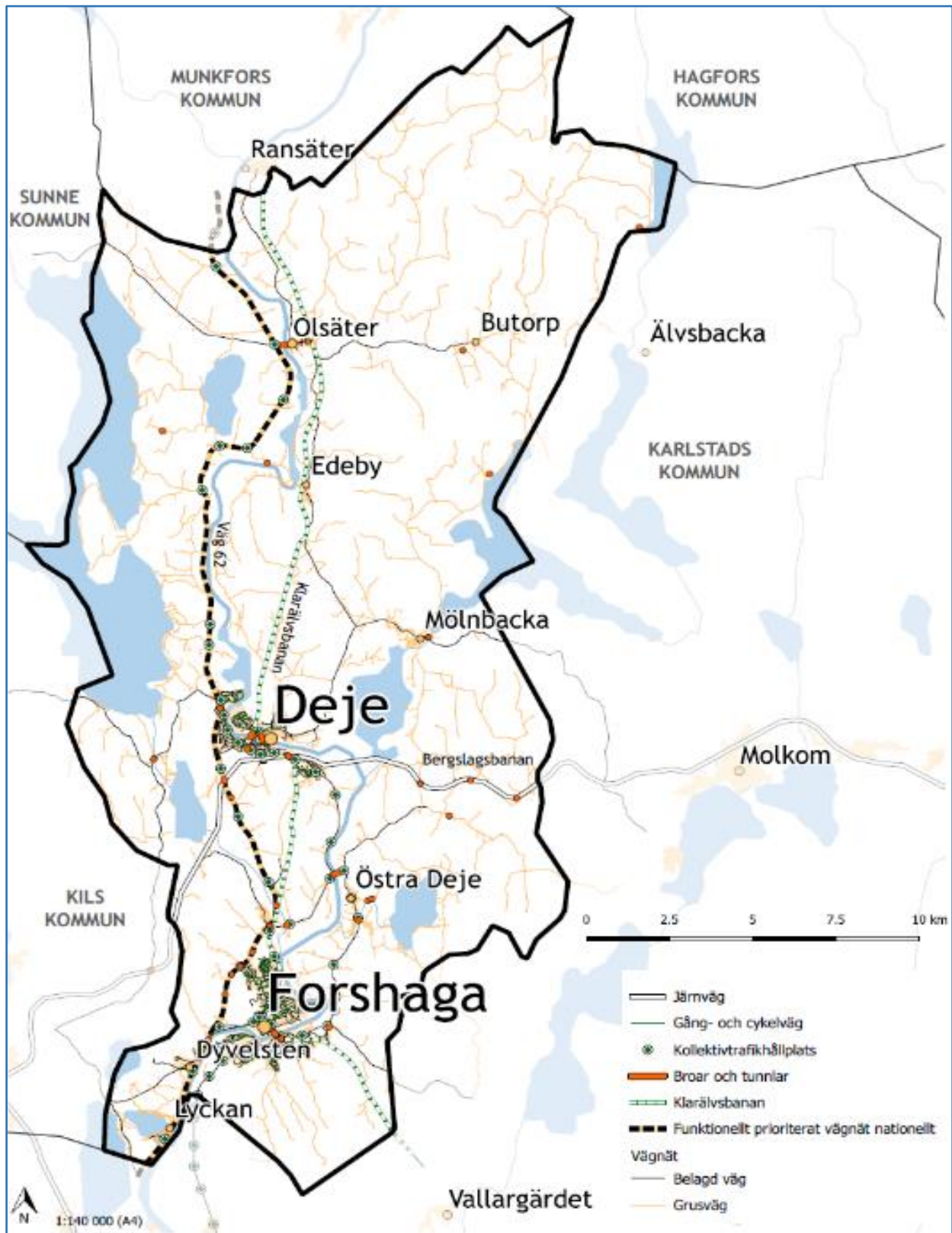
I Forshaga bor ungefär 11 600 invånare (2021). Drygt 80 % av dessa bor i tätorter. De förvärvsarbetande kommuninvånarna kan delas in i två ungefär lika stora grupper. Ungefär hälften har sin arbetsplats i Forshaga kommun och den andra hälften pendlar till arbeten i Karlstad kommun, arbetspendling till övriga grannkommuner är liten. Närmaste flygplats är Karlstad Airport.

Trafikstrukturen i kommunen kan förenklat beskrivas ha en stark nord-sydlig ryggrad genom väg 62 och Klarälvsbanan. Väg 62 ingår i det regionala funktionellt prioriterade vägnätet. Väg 62 är viktig för persontrafiken likväl som för godstrafiken i Värmland. Vägen går på Klarälvens västra sida och kompletteras med länsvägar på älvens östra sida. Broar för biltrafik över älven finns på fem platser i kommunen; i Forshaga, Östra Deje, Deje, Edeby och Olsäter.

Forshaga kommun har konstaterats ha ett strategiskt läge för godsflöde genom att vara en demografisk mittpunkt för Norge-Sverige. Kommunen har även goda förutsättningar för cykeltrafik med Klarälvsbanan som sträcker sig genom hela kommunen från norr till söder. Inne i tätorterna Deje och Forshaga finns ett kompletterande gång- och cykelnät som förbinder de största bostadsområdena med kopplingar för gång- och cykeltrafik.

Värmlandstrafik trafikerar kommunen med flera busslinjer och knyter samman kommunen med Karlstad och övriga länet. Linje 601 och 602 går öster respektive väster om Klarälven ner till Karlstad och linje 600 sträcker sig från Karlstad, via kommunen till Värnäs. Mellan Forshaga och Östra Deje finns även en anropsstyrd busslinje 612. Närmaste tågstationer finns idag i Karlstad och Kil. Pendlingsparkeringar finns vid väg 62 på två platser i kommunen. Dels vid Olsäter, dels vid Tjärnheden som är en regional bytespunkt.

¹ Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 20



Figur 2. Övergripande trafikstruktur Forshaga. Ur Översiktsplan 2040 Forshaga kommun.

Målpunkter

De viktigaste målpunkterna i Forshaga kommun är koncentrerade till kommunens två större tätorter Forshaga och Deje. Forshaga är centralort i kommunen och ligger längs med Klarälven, med centrum väster om älven. Där finns bland annat kommunhus, bibliotek, livsmedelsbutiker, sällanköpshandel, grundskolor, kyrkor, vårdcentral, Folkets park och en idrottsplats.

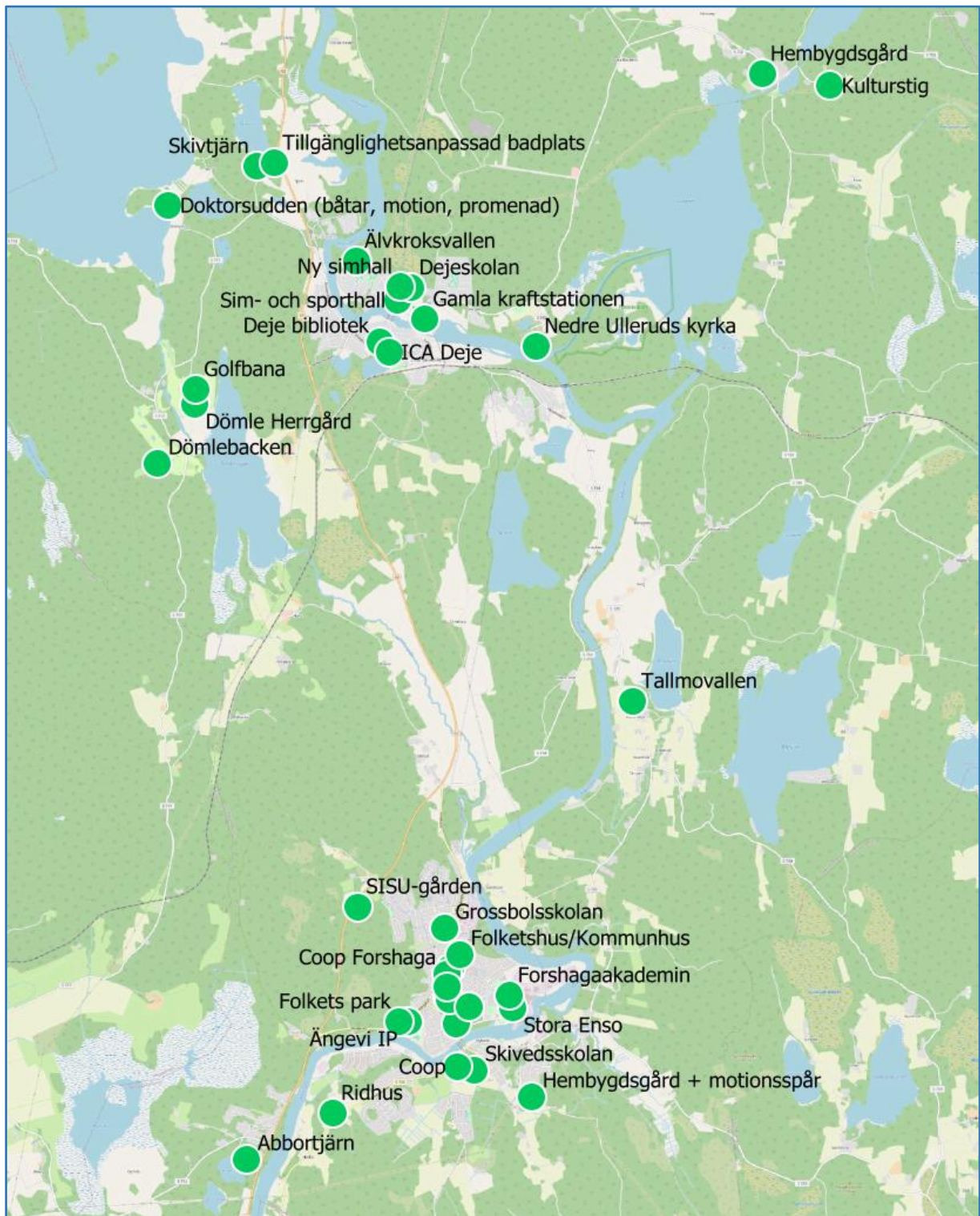
Strax öster om Forshaga centrum ligger halvön Näset. På Näset finns tätortens största industriområde där Stora Enso utgör en av de största arbetsgivarna. Företaget är även en av de största arbetsgivarna i kommunen. Söder om Klarälven ligger stadsdelen Skived. I Skived finns en livsmedelsbutik och en grundskola. Sydväst om Skived finns ett ridhus. En bit söderut på Skived finns Forshagas hembygdsförening.

Vid Folkets park anordnas olika typer av dans- och musikevenemang. Under sommaren 2023 öppnades även en ny bangolf inne på Folkets parks område. Ängevi idrottsplats används av det lokala idrottsföreningslivet, här spelas bland annat fotboll och hockey samt anordnas bilbingo. Väster om Forshaga centrum - mot väg 62 - ligger SISU-gården. SISU-gården är en populär motionsanläggning som lockar besökare både inom kommunen och från andra kommuner. Vid anläggningen finns motionsspår av varierad standard och längd. Det finns även tillgänglighetsanpassade motionsspår.

Deje är beläget längs båda sidor av Klarälven med målpunkter på respektive sida. Söder om älven ligger biblioteket och en livsmedelsbutik. Norr om älven ligger tätortens skola, sporthall, simhallen Klarälvsbadet och idrottsområdet Älvkroksvallen. Nordost inom tätorten ligger den gamla kraftstationen som utgör en viktig rekreativ målpunkt. Utanför Deje finns ytterligare målpunkter. Öster om Deje ligger Ulleruds kyrka och väster om tätorten finns bland annat Dömle herrgård, golfbana, badplatser, rekreationsområden, småbåtshamn och en skidbacke.

En bit nordost om Forshaga i Öster Deje ligger Tallmovallen som är ett idrottsområde med två fotbollsplaner som nyttjas av det lokala föreningslivet. Nordost om Deje ligger Mölnbacka där det finns en hembygdsgård och en välkänd kulturstig. I den södra änden av kommunen finns en populär badsjö, Abborrtjärn. Här finns även tre olika motionsspår.

Sammanfattningsvis konstateras att majoriteten av kommunens målpunkter återfinns i någon av de två tätorterna Forshaga eller Deje. Merparten av servicefunktioner förekommer enbart i centralorten Forshaga. Detta genererar ett behov av att resa från kommunens olika delar in till centralorten. Från de norra delarna av kommunen till centralorten är det cirka 25 kilometer.



Figur 3. Målpunkter Forshaga kommun.

Biltrafik

Nulägesbeskrivningen för befintligt vägnät baseras på samma definitioner för olika vägkategorier som användes i kommunens trafiknätsplan från 1999 (Forshaga kommun, 1999).

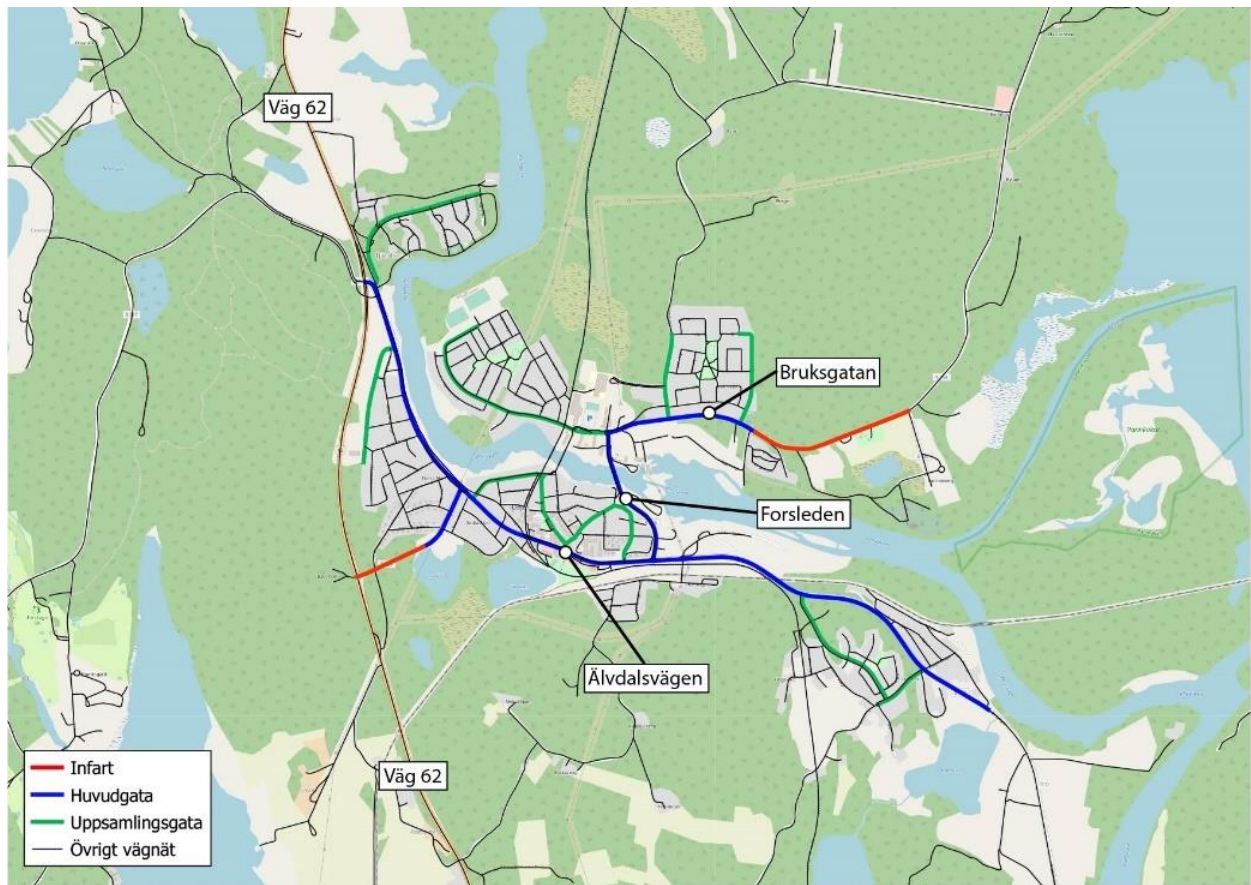
I trafiknätsplanen graderades kommunens olika gator utifrån tre olika kategorier som beskrivs nedan. Övrigt vägnät antogs utgöras av lokalgator.

- **Infart** – Infarter avser vägar in till tätorter. Hastighetsbegränsningen överstiger 70 km/t.
- **Huvudgata** – Huvudgata avser vägar som binder samman olika områden i en tätort. Hastighetsbegränsningen är 50 km/t.
- **Uppsamlingsgata** – Uppsamlingsgata avser vägar som binder samman ett område i en tätort med en huvudgata. Hastighetsbegränsningen är 30 km/t eller lägre.
- **Lokalgata** – Lokalgata avser vägar avsedda för resor inom ett område.

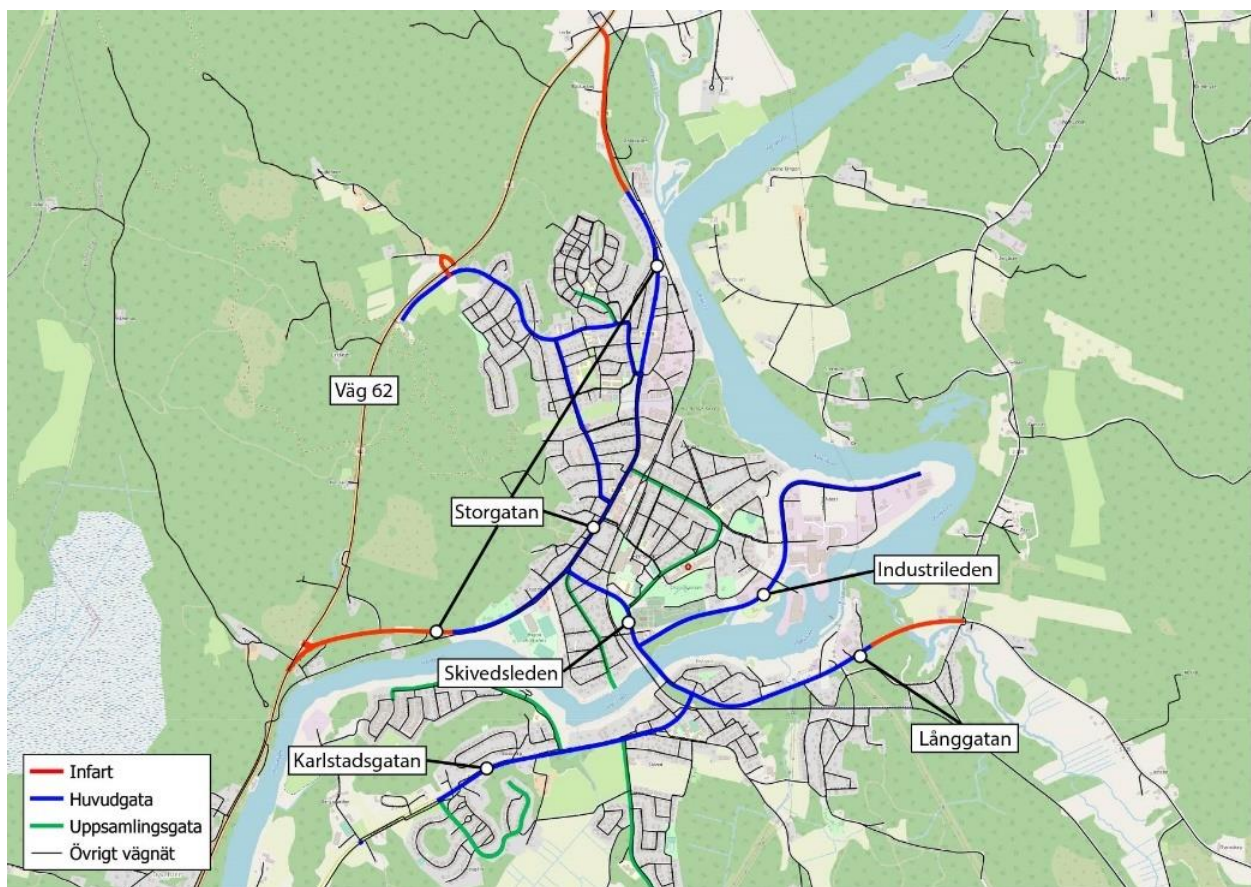
I nulägesbeskrivningen har en uppdatering gjorts av trafiknätsanalysen för att graderingen bättre ska stämma överens med hur gatunätet i kommunen ser ut idag. Samma definitioner används för de olika vägkategorierna. I Figur 4 och Figur 5 presenteras hur bilvägnätet bedömts och graderats för nuläget.

Justeringar som gjorts mot tidigare trafiknätsanalys är att infartsvägarna som Trafikverket är väghållare för har tagits bort, infarten vid SISU-gården markerats som infartsväg och att en del gator i Forshaga och Deje tätort markerats som uppsamlingsgator.

Sammanfattningsvis konstateras att biltrafiknäten i både Forshaga och Deje är uppbyggt genom ett antal huvudgator med större trafikmängder från vilka förare tar sig till tätorternas uppsamlingsgator och sina slutliga målpunkter. I Deje skapa trafiknätet ett trafikflöde genom tätorten när förare från den östra delen av tätorten behöver ta sig till väg 62. I Forshaga finns tre möjliga alternativ för att ta sig ut till leden vilket innebär att all trafik inte behöver trafikera genom orten. I båda tätorterna finns dock alternativa förbindelser söderut längs Karlstadsgatan (Forshaga) och Älvdalsvägen (Deje).



Figur 4. Befintligt bilvägnät Forshaga, Sweco 2022.



Figur 5. Befintligt bilvägnät Deje, Sweco 2022.

Cykeltrafik

I Forshaga finns ett väl utbyggt cykelnät. Centralt genom tätorten går tidigare Klarälvsbanan vilken binder samman de södra och norra delarna av tätorten. Mot de sydvästra delarna, Abborrtjärn, saknas på vissa delar separat cykelbana. Separat cykelbana har anordnats till SISU-gården. Separat cykelbana längs Klarälvsbanan saknas vid bostadsbebyggelsen vid Solbergsvägen. I Forshaga finns en cykelbro över Klarälven, som är en del av Klarälvsbanan.



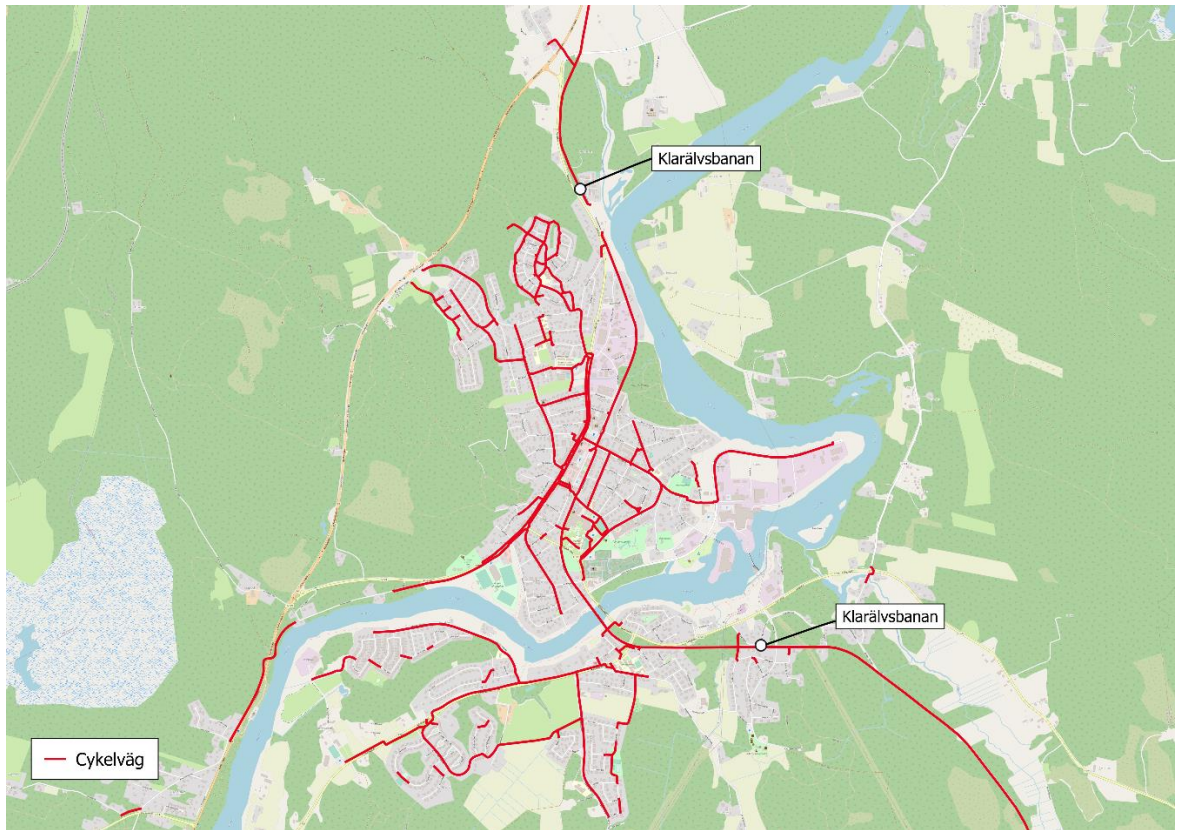
Figur 6. Cykelbana i Forshaga,

I Figur 8 och Figur 9 presenteras cykelnätet Forshaga och Deje. I nordsydlig riktning genom kommunen går Klarälvsbanan längs NKJ-banans tidigare sträckning. Stråket börjar vid Karlstad och sträcker sig genom Forshaga kommun vidare mot Hagfors kommun längre norrut. Längs stora delar av stråket saknas belysning. Under vinterhalvåret nyttjas stråket delvis för längdskidåkning.

Sammanfattningsvis konstateras att de befintliga cykelnäten i Forshaga och Deje möjliggör resor inom tätorternas alla områden. På en del sträckor saknas dock länkar för cykeltrafik och där tvingas cyklister att cykla på bilvägar eller omvägar för att ta den mest gena vägen.



Figur 7. Klarälvsbanan.



Figur 8. Befintligt cykelnät Forshaga, Sweco 2022.



Figur 9. Befintligt cykelnät Deje, Sweco 2022.

Gångtrafik

Det finns inte några aktuella mätningar på hur omfattande gångtrafiken i Forshaga är. Gångtrafik bedöms förekomma längs samtliga vägar i kommunen men framför allt inom de två tätorterna. I områden med många bostäder och målpunkter som handel- och restaurangverksamheter och grundskolor utgör gångresor en stor andel av trafiken. Längs majoriteten av tätorternas större vägar finns separata gångbanor. På mindre trafikerade gator som bostadsgator, vistas gående i blandtrafik med motorfordon.

Centralt i Forshaga och Deje bedöms rådande trafiklösning ha vissa brister för gångtrafik. Längs Storgatan i Forshaga och Älvdalsvägen i Deje förekommer mycket genomfartstrafik med hög hastighet. Vidare saknas på flera platser hastighetssäkrade gångpassager där gående bedöms ha ett stort behov av att korsa gatorna eftersom målpunkter finns på båda sidor.

Utanför de två tätorterna saknas separata gångbanor. Här nyttjar gångtrafik vägrenen. Detta är ingen attraktiv och trafiksäker lösning för något trafikslag.

Sammanfattningsvis konstateras att det inom Forshaga och Deje finns ett väl utbyggt gångtrafiknät men att det längs huvudgatorna på flera platser saknas säkra passager för gångtrafiken.



Figur 10. Gångbana och gångöverfart i Deje centrum.

Kollektivtrafik

Region Värmland har ansvaret att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram, som är ett strategiskt dokument för kollektivtrafik.² Programmet ger en bild av hur kollektivtrafiken är tänkt att utvecklas. I programmet framkommer för Forshaga kommuns del att: i) Forshaga centrum är en prioriterad busshållplats, ii) Tjärnheden i Deje är en prioriterad regional bytespunkt samt iii) Olsäter är en prioriterad pendlingsparkering.

Möjligheten att resa med kollektivtrafik bedöms vara god i Forshaga kommun, framför allt i dess södra kommundel. Från Forshaga tätort till Karlstad, som är ett stort nav för regionens näringsliv, finns god kollektivtrafik med avgång var tjugonde minut. Kollektivtrafiken bedöms därför som konkurrenskraftig längs sträckan. Norrut från Forshaga tätort är inte turtätheten lika tät vilket bedöms innebära att kollektivtrafik inte är lika konkurrenskraftigt längs sträckan. Däremot finns pendelparkeringsplatser tillgängligt både i Forshaga och längre norrut i kommunen vilket bedöms skapa goda förutsättningar för multimodalt resande, det vill säga en resa som består av flera transportslag.

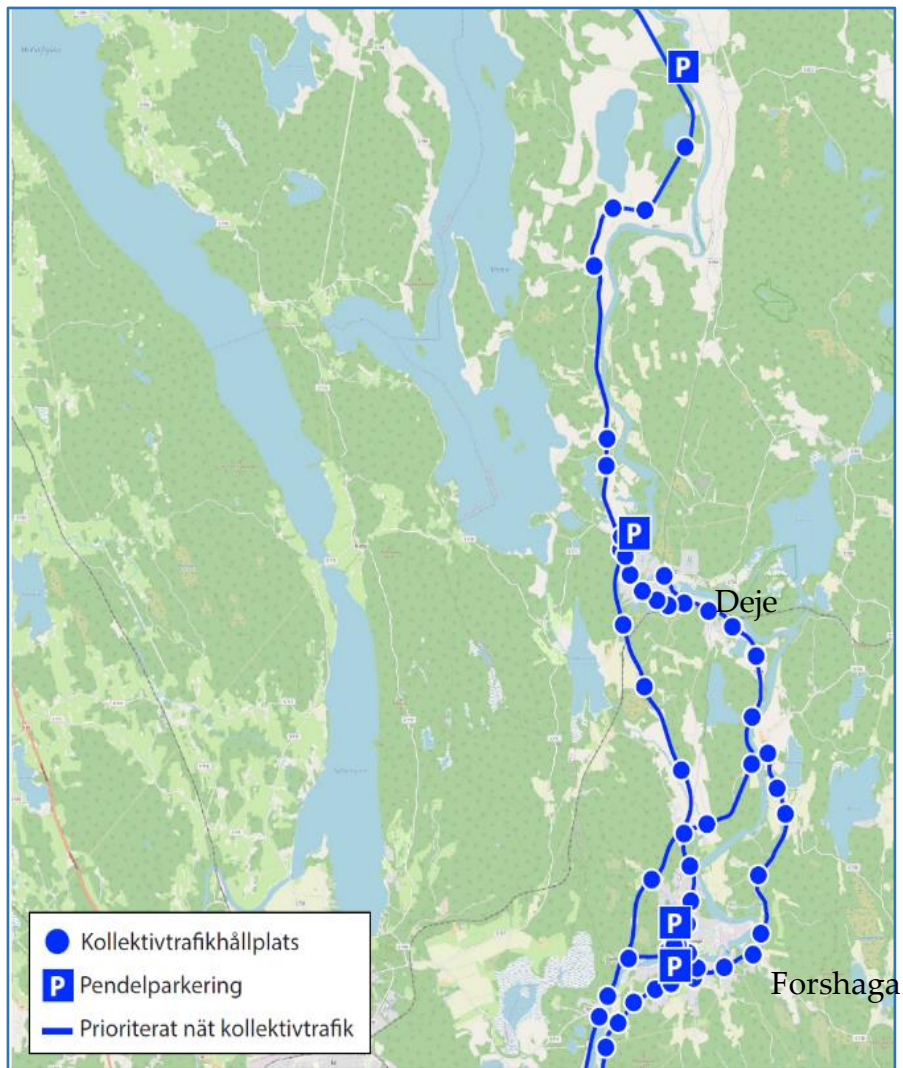
I Figur 11 presenteras de vägar i Forshaga kommun som trafikeras av kollektivtrafik samt var befintliga hållplatser finns. Längs väg 62 trafikeras linje 600 som avgår en gång varannan timme. Linjen stannar vid avfarterna in mot Forshaga och Deje men kör aldrig in i tätorternas centrala delar. Mellan Karlstad och Deje trafikeras busslinje 601. Linjen kör längs Klarälven och stannar även i Forshaga centrum. Linjen avgår en gång i timmen i båda riktningarna. Mellan Karlstad och Forshaga trafikeras även linje 602. Linjen avgår ungefär var tjugonde minut i varje riktning. Ytterligare en kollektivtrafiklinje finns mellan Forshaga centrum och Tallmovallen. Sträckan trafikeras av linje 612 som avgår två gånger varje förmiddag.

I kommunen finns också flera parkeringsplatser som kan användas för pendelparkering, bland annat dem som ligger vid korsningen mellan Grossbolsgatan och Skogsstigen, Tjärnheden norr om Deje och vid Olsäterkorset vid väg 62.

Sammanfattningsvis konstateras att dagens kollektivtrafik trafikerar stora delar av kommunen men att avstånden till kollektivtrafikhållplatser för många invånare kan upplevas för långa för att ta sig till fots. På en del håll bidrar pendelparkeringsplatser till att skapa ett attraktivare kollektivtrafikerbjudande dit resenärer kan ta sig med alternativa färdmedel första delen av sina resor. I Forshaga är turtätheten mot Karlstad på en acceptabel nivå för att möjliggöra mer omfattande arbetspendling med kollektivtrafik. I Deje bedöms turtätheten som lägre vilket möjligtvis gör att den

²Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 29.

privata bilens bekvämligheter konkurrerar ut kollektivtrafikens attraktivitet.



Figur 11. Kollektivtrafiknät i Forshaga kommun, Sweco 2022.



Figur 12. Busslinje 600 i Forshaga.

Tunga vägtransporter

Idag saknas rekommenderade vägar för tung trafik på de vägar där Forshaga kommun har väghållarskap. Väg 62, där Trafikverket är väghållare, utgör en funktionellt prioriterad väg för godstransporter. Detta innebär att den anses vara av nationell betydelse för lastbilsburna godstransporter.

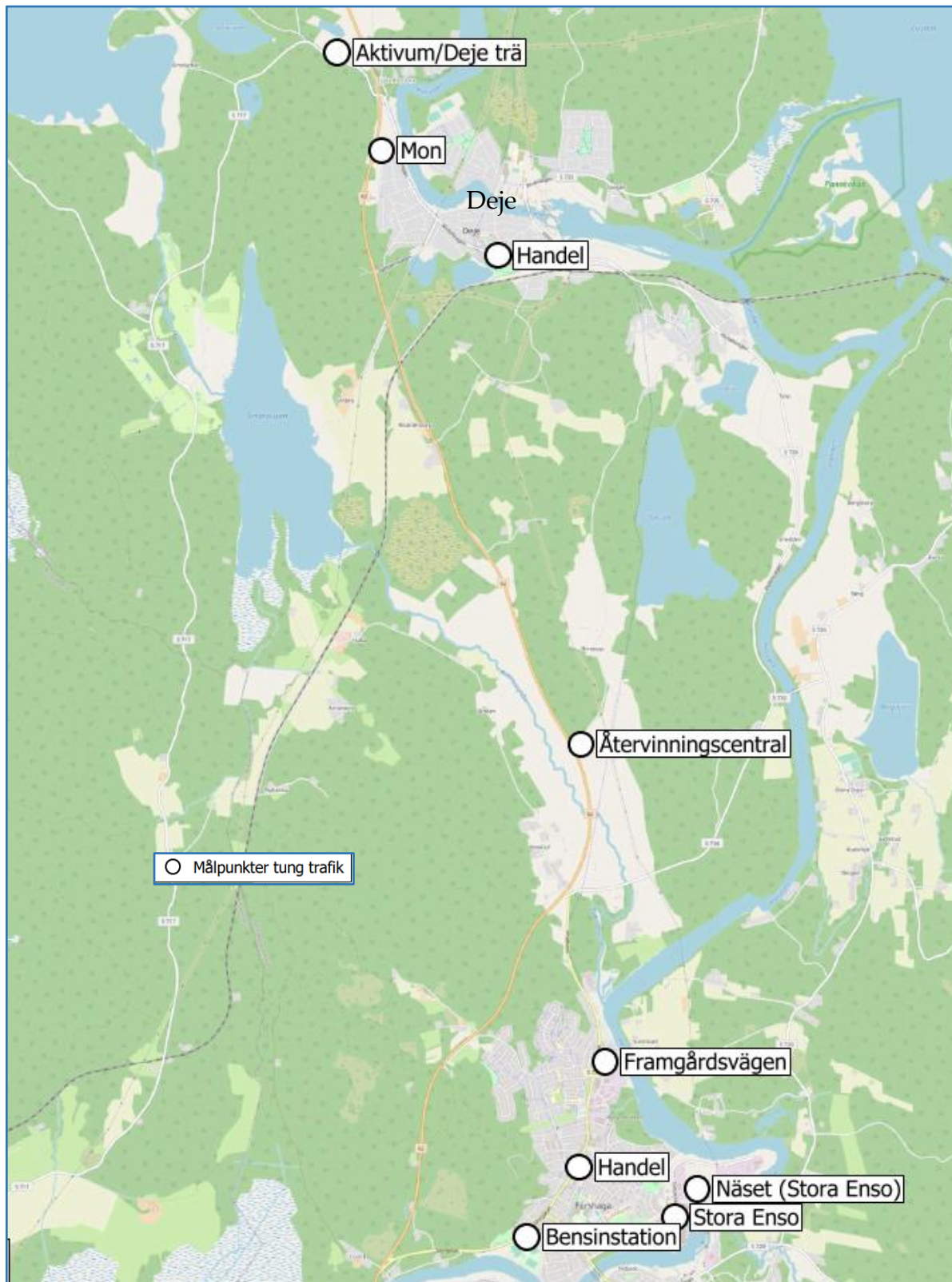
I Figur 14 markeras de viktigaste målpunkterna för tunga transporter i Forshaga kommun. Målpunkterna utgörs av större industri- och handelsområden samt en återvinningscentral längs väg 62 mellan Forshaga och Deje.

Godstransporter till livsmedelsbutiker i Forshaga och Deje har i detta arbete identifierats som ett störande inslag för både stadsbilden och för personbilstrafikens framkomlighet. Angöringsplatserna är i första hand dimensionerade för lastbilar utan släp, men de sista åren har dessa godstransporter ofta utförts av betydligt längre lastbils ekipage.

Sammanfattningsvis konstateras att tung trafik i första hand har målpunkter inne i tätorterna Forshaga och Deje. Vidare bedöms avsaknaden av rekommenderade vägar för tunga transporter med stor sannolikhet medför att tung trafik trafikerar sträckor där det inte är önskvärt.



Figur 13. Lastbilstransport Äldalsvägen, Deje.



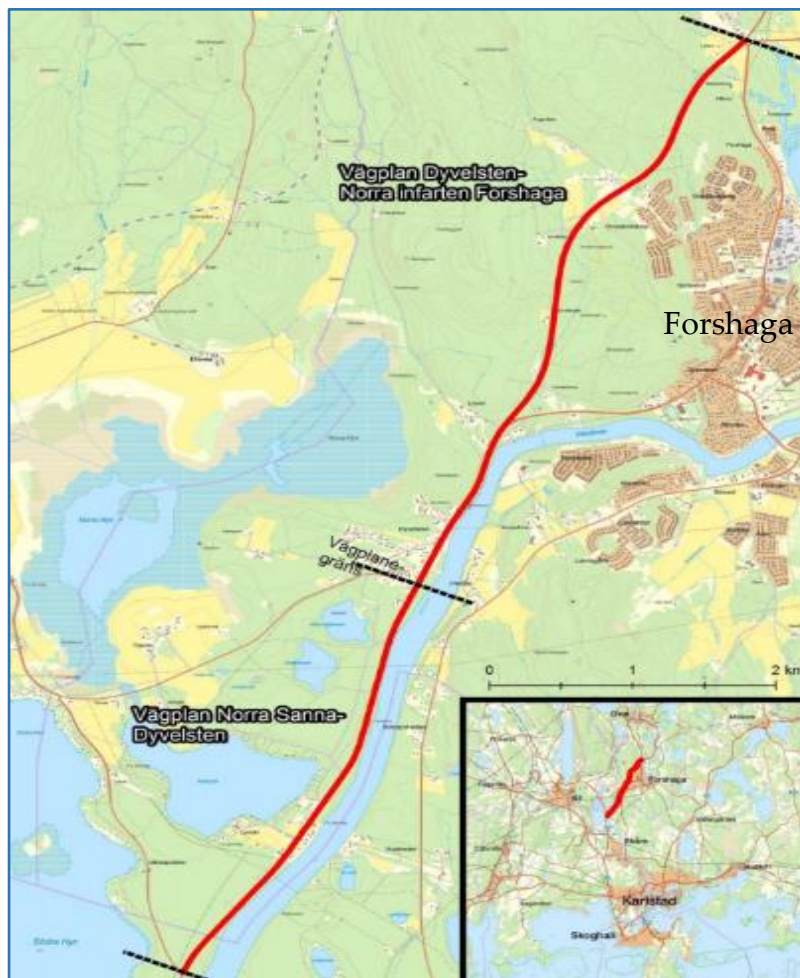
Figur 14. Målpunkter för tunga vägtransporter i Forshaga. Sweco 2022.

Planerade förändringar

Ombyggnation av väg 62 - Sträckan Norra Sanna - Norra infaren Forshaga

Trafikverket kommer under åren 2022–2025 bygga om väg 62 mellan Norra Sanna och den norra infarten till Forshaga. Vägen byggs om till mötesfri väg med separat gång- och cykelväg med målet att öka framkomligheten och trafiksäkerheten längs vägen. I samband med ombyggnationen genomförs även trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningarna längs sträckan. Bland annat anläggs en ny avfart mot SISU- gården söderifrån. Vid utfarten från SISU-gården kommer det i framtiden inte vara möjligt att svänga vänster.

Vägen kommer delvis att anläggas i ny sträckning då vägen idag går nära älven och älvsälarna är höga och branta som utsätts för erosion. Referenshastigheten blir 100 km/h, med undantag genom Lyckan och Dyvelsten där hastigheten ska anpassas med hänsyn till bebyggelsen och avfarter/påfarter. Enskilda väganslutningar av typen "höger in, höger ut" ska beredas säkra vändmöjligheter så att vägförlängningen blir högst ca 1 km. Arbetet genomförs i två etapper. Etapp 1 gäller sträckan Norra Sanna – Dyvelsten och etapp 2 sträckan Dyvelsten – norra infarten Forshaga.



Figur 15. Orienteringskarta över Trafikverkets projekt att bygga om väg 62 till mötesfri väg, sträckan Norra Sanna – Norra infarten Forshaga.

Ombyggnation av väg 62 - Sträckan Norra infarten Forshaga - Deje

Trafikverket planerar mellan 2024 och 2026 att bygga om väg 62 till mötesfri väg på sträckan mellan Forshagas norra infart och Deje. Större delen av sträckan görs om till 2+1 väg. I samband med ombyggnationen anpassas korsningar med anslutande vägar till väg 62 nya utformning. Inom projektet planeras också antalet utfarter på väg 62 minska, busshållplatserna längs sträckan tillgänglighetsanpassas och viltstängsel sätts upp längs majoriteten av sträckan. Ombyggnationen genomförs för att förbättra trafiksäkerheten, öka transportkvaliteten och främja den regionala utvecklingen.

Kommunala byggprojekt

Forshaga kommun har en del pågående byggprojekt som väntas vara klara i början av 2020-talet.

Vid Åsmyren i Forshaga tätort byggs det nya bostäder i flerfamiljehus av det kommunala bostadsbolaget, med beräknad inflyt till hösten 2024.

I Deje byggs också en ny simhall, Klarälvsbadet, som förväntas invigas under hösten 2023.

Visioner och trender

Det här kapitlet identifierar några av de visioner och omvärldstrender som kan komma att påverka genomförandet och effekterna av dessa trafikplaner.

Nollvisionen

Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige.

Riksdagen fattade 1997 beslut om nollvisionen, det vill säga visionen om ett framtida vägtransportsystem som inte hotar människors liv och hälsa.

Beslutet har inneburit en radikal förändring av synsätt, ansvar och säkerhetsfilosofi. Nollvisionen sätter personskadorna i fokus. Detta innebär att trafiksäkerhetsarbetet måste inriktas på att minska transportskadorna.

Bashastighet i tätorter

Myndigheten Trafikanalys har föreslagit att en ny bashastighet om 40 km/tim ska införas inom tätort. Förslaget är än så länge en rekommendation för Sveriges kommuner och kommunerna har själva rätten att bestämma bashastighet. Rätt hastighet på vägen räddar liv och är positiv för miljön. Rätt hastighet på kommunala gator och vägar bidrar till attraktivare tätorter. Rätt hastighet på vägarna leder bland annat till att resorna blir säkrare, bullret minskar och luftkvaliteten förbättras. Rätt hastighet på kommunala gator och vägar kan ha många positiva effekter:

- stadens karaktär
- tillgänglighet
- trygghet
- trafiksäkerhet
- miljö och hälsa

I den nuvarande regleringen av hastighetsgränserna har kommunerna en nyckelroll. Det är idag möjligt för kommunerna att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 km/tim inom tätbebyggt område och det är en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet. Utvärderingar visar att sänkt hastighet från 50 till 40 km/tim har sänkt medelhastigheten med 3,8 km/tim på övergripande huvudnätsleder och med 1,7 km/tim på huvudnätsleder. Hastigheten har även stor betydelse vid olyckor och trafikanalys har identifierat ett intervall på 3-17 färre omkomna per år som beräknad effekt av en sänkt bashastighet till 40 km/tim. Nackdelen med sänkta hastigheter är förlorad restid för de vägburna transportererna. ([Rätt hastighet på vägen - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se), 30 nov 2022)

Många tätorter i Värmland har man ändrat bashastighet inom tätorten från 50 till 40 km/tim och infört 30 km/tim inom bostadsområden och de mest centrala delarna av stadskärnorna. Resultatet av sänkningarna av bashastigheten har gett positiva resultat i andra kommuner. Forshaga kommun ser positivt till en översyn av hastigheterna och att hastigheterna på sikt kan sänkas till de hastigheter som rekommenderas av Myndigheten Trafikanalys.

Klimatförändringar

Drivmedel

För att nå rådande svenska klimatmål om nettonollutsläpp till 2045 behöver användningen av fossila bränslen i fordon med förbränningsmotorer upphöra senast år 2045 (Klimatpolitiska rådet, 2019). Detta ställer höga krav på framtida drivmedel inom vägtransporten. Elektrifiering av fordonsflottan är en del av omställningen, men för befintliga fordon med förbränningsmotorer utvecklas nu olika former av mer hållbara drivmedel. Det är svårt att förutspå vilka av de nya drivmedlen för förbränningsmotorer som kommer vara de mest efterfrågade i det långa loppet. När det gäller nybilsförsäljningen kommer troligen elbilarna fortsätta allt fler marknadsandelar.

Biodrivmedel, till exempel HVO och biogas, är förnyelsebara drivmedel som blir allt vanligare. Biodrivmedel tillverkas av förnyelsebara från skog- och jordbruket. Hur miljöeffektivt biodrivmedlet är beror på vad biodrivmedlet består av. I den svenska Januariöverenskommelsen år 2019 är en av de 73 punkterna i överenskommelsen att försäljning av nya bensin- och dieslbilar ska förbjudas från 2030.

För Forshagas del kan det vara strategiskt viktigt att överväga var publika laddplatser för elfordon ska lokaliseras samt överväga lokal produktion av biogas. Det kan även på sikt komma att finnas nationell efterfrågan på produktionsanläggningar för vätgas till fordonssektorn.

Energieffektivisering

Utöver behovet att byta ut drivmedel behöver energieffektiviteten förbättras. Nyttillverkade bilar har blivit allt bränslesnålare under de senaste decennierna, men samtidigt har denna energieffektivisering vägts upp av ökat transportarbete. Trafikverkets promemoria om vägtrafikens utsläpp 2018, konstaterar att trafikökningen mellan 1990 och 2018 medförde att utsläppen blev 3,8 miljoner ton koldioxidekvivalenter högre än vad de skulle ha blivit med oförändrat transportarbete. Av denna ökning stod personbilar för 49 procent, tunga lastbilar för 26 procent, lätta lastbilar för 24 procent samt motorcykel och moped för en procent. Om transportarbetet hade legat kvar på samma nivå som 1990 hade utsläppen minskat med 33 procent, istället för att som nu ha minskat med 11 procent. Effektiviseringen av förbränningsmotorerna har också stannat av de senaste åren och nyttillverkade bilar har till och med ökat sina utsläpp per kilometer, där en trend med allt större bilar kan vara en förklaring till ökningen (Trafikanalys, 2019). För att nå det nationella målet om 70 procents utsläppsminskning behöver det ske en omflyttning från energiintensiv transport, som bil och lastbil, till energieffektivare transportslag såsom cykel, tåg och buss. En effektivisering av själva transportsystemet är därför något som lär diskuteras alltmer de närmsta åren.

För Forshagas del kan det vara strategiskt viktigt att fortsätta att förbättra kollektivtrafiken och bygga ut cykelnätet. Många invånare har ett avstånd till service och kollektivtrafikhållplatser som är möjliga att nå med cykel och framförallt elcykel. Det är viktigt att det finns goda och säkra

parkeringsmöjligheter för dessa cykelfordon vid målpunkter och kollektivtrafikhållplatser. Möjligheten att ta med cykeln på kollektivtrafiken är ofta mycket begränsad och svår att åstadkomma. Dock bör ambitionen att underlätta även detta finnas med i fortsatt utveckling av transportmöjligheterna i kommunen.

Även en utvecklad service på fler orter i kommunen, liksom satsningar på e-tjänster, kan minska antalet körda kilometer med motorfordon.

Klimatförändringar och infrastrukturen

Klimatförändringarna kommer utsätta infrastrukturen för större påfrestningar än idag. Kraven ökar på att upprätthålla funktionaliteten också vid oväntade händelser, som extremväder eller vid ett förhöjt säkerhetsläge. Det kommer därför bli allt viktigare att anpassa infrastrukturen efter snabba klimatförändringar som innebär flera extrema väderhändelser, höjda havsnivåer, ökad nederbörd och kortare tjalperioder. De bedömningar av översvämning vid extrem nederbörd som redovisas i översiktsplanen indikerar inte att viktiga vägar och gator i kommunen är i någon större fara. I resonemang med kommundienstpersoner har dock framkommit en oro för att dagvattensystemen i centrala Forshaga kan få belastningsproblem och att det då kan bildas flödande vatten framför allt längs med Storgatan genom centrum.

Folkhälsa

Fysisk aktivitet

Idag rör sig barn och vuxna i genomsnitt hälsofarligt lite vilket får konsekvenser både för den psykiska och fysiska hälsan. En del av förklaringen till denna utveckling är hur våra samhällen är utformade i den fysiska planeringen, med ökade avstånd till service och målpunkter vilket leder till ett bilberoende i vardagen. Inaktiviteten är så att säga inbyggd i samhällsstrukturen, i vilken transportsystemet utgör en viktig del. Detta är något som allt fler sektorer i samhället fått upp ögonen för och som samhällsbyggare behöver ta hänsyn till i planeringen.

För Forshagas del kan det vara strategiskt viktigt att fortsätta att förbättra kollektivtrafiken, bygga ut cykelnätet och skapa goda förutsättningar för barn och unga att röra sig tryggt mellan olika målpunkter även av folkhälsoskäl. Även en utvecklad service på fler orter i kommunen kan leda till att invånarna finner det möjligt att kombinera vardagsmotion med utförande av vardagsärenden.

Luftföroreningar och buller

En annan aspekt som uppmärksammas alltmer vad gäller kopplingen trafik och hälsa är luftföroreningarnas effekt på folkhälsan. På många sätt har luftkvaliteten förbättrats i Europa sedan 1900-talet. Den påverkan som vägbuller har på människors hälsa och välmående är också en viktig aspekt utifrån vägtrafikens påverkan på folkhälsa.

Då luftkvaliteten i Forshaga överlag är god och få personer bor utmed bullerstörande vägar så behöver inte kommunen i denna trafikplan lägga stor energi på att minska buller och luftföroreningar från trafiken.

Teknikutvecklingens påverkan på transport och resor

Allt fler människor ställer krav på goda kommunikationer och ett välfungerande transportsystem. Teknikutveckling och digitalisering möjliggör sömlösa transporter, där olika former av färdmedel är lättillgängliga genom gemensamma digitala abonnemang eller liknande. Digitaliseringen innebär ökad tillgänglighet och kan påverka människors behov av arbetsresor. Digitaliseringen kan i grunden komma att förändra hur transporter av både människor, varor och tjänster organiseras. Fler möten kan hållas platsoberoende och undersökningar visar på att allt fler kan utföra sitt arbete på distans. Inte minst har detta visat sig fungera väl för många under Covid-pandemin.

Självkörande fordon

Självkörande fordon skulle i framtiden helt kunna ersätta fordon körda av människor, men redan idag har många nya personbilar någon grad av automatisering. Utvecklingen av självkörande fordon framåt, även om det är en bit kvar innan de är helt självkörande. Antagligen kommer vägtransportsystemet under lång tid att trafikeras av fordon med olika grad av automatisering, tillsammans med fordon som körs manuellt.

Självkörande fordon skulle kunna bidra till ett mer effektivt resursutnyttjande i trafiksystemet, förutsatt att de används på ett annat sätt än hur vi använder fordon idag, till exempel med smarta mobilitetstjänster. Om autonoma fordon i stället börjar användas på samma sätt som bilar idag, med låg nyttjandegrad per fordon, så kommer inga effektivitetsvinster att nås. Många forskare pekar på en betydande risk för att självkörande fordon - utan reglering - kommer självkörande fordon snarare bidra till ökade problem med trängsel i trafiksystemet.

Forshaga kommun bedöms inte behöva ta någon särskild hänsyn till utveckling av självkörande fordon under den period som trafikplanen gäller, möjligen bör frågan bli mer aktuell under nästa trafikplanperiod.

Elektrifiering av fordonsflottan

Elbilarnas utveckling går allt snabbare och elbilens andel av de nybilsförsäljningen beräknas öka kraftigt under de närmsta fem åren. Elbilar har fördelen att de genererar betydligt mindre utsläpp av växthusgaser än bilar med förbränningsmotorer och släpper därmed inte heller ut hälsofarliga avgaser. Däremot bidrar elbilar fortfarande till slitagepartiklar från vägen. Elbilar är något tystare än konventionella bilar, då de till skillnad från bilar med förbränningsmotorer inte genererar ett motorljud. De bidrar därför inte på samma sätt till skadligt buller. Däremot medför detta andra potentiella utmaningar i stadsmiljö, där många oskyddade trafikanter rör sig. Synskadades riksförbund har också påtalat riskerna de tysta bilarna medför för personer med synskador. Idag krävs varningsljud på tystgående bilar upp till en hastighet av 20 kilometer i timmen. Vid högre hastigheter borde däckljudet vara tillräckligt högt för att personer i närheten uppmärksammas på att en bil är på väg.

Automatiseringen i kombination med fler eldrivna fordon kommer antagligen sänka kostnaderna för transporter. Lägre priser riskerar att driva upp efterfrågan på transporter, med fler resor och ökad trängsel i systemet som följd.

Forshaga kommun bör främja elektrifieringen av fordonsflottan, exempelvis genom att peka ut och anvisa mark på lämpliga platser för publika laddstationer. Var dessa placeras bör nogt övervägas då laddtider ofta är minst en halvtimme och då vill personen som väntar gärna kunna göra något ärende under tiden. Ställningstaganden finns i kommunens översiktsplan.



Figur 16. Parkeringsplats med laddmöjlighet i Deje.

Säkerhet och geostängsling

Samhällets funktioner är idag i hög grad beroende av ett fungerande och robust transportsystem som är motståndskraftigt för samtida utmaningar. De senaste årens terrordåd framförallt i Europa, där lastbilar har använts som vapen, har belyst frågan om säkerhet i infrastrukturen. På grund av att infrastrukturen är öppen till sin natur, behöver risken för bland annat våldsdåd där fordon används hanteras. Det pågår idag utveckling av den teknik som kallas geostängsling, som kan användas för att avgränsa stadskärnor mot fordon som skulle kunna användas i syfte att skada. Geostängsling kan också användas för att se till att fordon håller hastighetsgränsen inom en viss zon, till exempel i områden kring skolor eller i stadskärnor med många oskyddade trafikanter.

Forshaga kommun bedöms inte behöva ta någon särskild hänsyn till utveckling av geostängsling under den period som trafikplanen gäller (åren 2023–2029), möjligen bör frågan bli mer aktuell under nästa trafikplanepå period, exempelvis att hastighetsbegränsa områden i centrala Forshaga genom geostängsling.

Mobilitet i stället för privatbilism

I många europeiska städer börjar nya mobilitetslösningar, som inte kräver en privatägd bil, bli allt vanligare. Problem med luftkvalitet, trängsel och höga privata kostnader för att äga bil har, i kombination med nya innovationer och digitalisering, gjort lösningar som inte kräver eget ägande av bil mer attraktiva. I nuläget så har personbilar generellt en låg användningsgrad. En personbil står i genomsnitt parkerad 92 procent av tiden.

Ny teknik och digitalisering kan komma att göra olika bildelnings- och mobilitetstjänster mer attraktiva, så att inte alla behöver äga en egen bil. Teknikutvecklingen i kombination med en förtätningstrend inom stadsbyggandet möjliggör för ökad transporteffektivitet mer effektivt nyttjande av de fordon som finns i systemet. Samtidigt beror möjligheten för en eventuell effektivisering av hur den nya tekniken används och regleras.

Mikromobilitet med en större variation av små eldrivna fordon för persontransporter är en trend som börjar synas i allt fler städer och ställer nya krav på infrastruktur och trafiksäkerhet. I denna kategori ingår tidigare nämnda fordon som elsparkcyklar, eldrivna skateboards, hoverboards med mera. Nya mobilitetslösningar i kombination med fler varianter av elcyklar och mindre elfordon skulle kunna minska efterfrågan för privatbilism i städer.

Delningstjänster

Delningstjänster är tjänster där en vara eller service tillhandahålls genom att konsumenterna delar på den. Ofta tillhandahålls dessa varor och tjänster via en digital plattform. Exempel på dessa är bilpooler och cykelpooler samt möjligheten att hyra elsparkcyklar. Forshaga kommun bör överväga möjligheten att i detaljplaner och bygglov kräva att boende i nybyggda flerbostadshus i centrala lägen erbjuds tillgång till bilpoolsfordon som en del av boendet.

Kollektivtrafikens framtid

Nya typer av mobilitetstjänster kräver ofta en god kollektivtrafik som grund. Samtidigt visar studier att nya typer av mobilitetstjänster riskerar att konkurrera på ett negativt sätt mot stadskollektivtrafik, där tillgängligheten redan är mycket god. Det är aspekter som behöver vägas in i planeringen av nya mobilitetslösningar, men som kanske inte är helt relevanta för Forshagas del.

Bilens status som frihetssymbol kan försvinna eller förändras i och med dessa nya former av mobilitet. Detta skulle kunna leda till en ökad efterfrågan på kollektivtrafik i framtiden. Billigare och mer lättillgängliga transporter (exempelvis som en följd av ökad elektrifiering) kan också öka transportefterfrågan i samhället och därigenom även trängseln i systemet. Orter och stadsdelar som ligger längs kollektivtrafikstråk har bättre förutsättningar för befolkningstillväxt då det är lätt att pendla till och från dem.

Då dessa effekter troligen infaller lite senare för orter utanför de större städerna bedöms inte Forshaga behöva ta någon särskild hänsyn till detta

under den period som trafikplanen gäller (åren 2023–2029), troligen ej heller under efterföljande trafikplanepå period.

Cyklingens utveckling

Allt fler får upp ögonen för cykeln och elcykelns potential till att lösa en del av dagens transportrelaterade problem. Försäljningen av elcyklar i Sverige har stigit och förväntas fortsätta göra det.

Elcykeln kan bidra till att fler personer som tidigare inte cyklat börjar göra det och att fler fortsätter cykla under större delar av året. Utöver att allt fler väljer att använda elcyklar finns idag flera andra typer av cyklar som gör det lättare för individer och familjer att välja cyklar utifrån specifika behov. Några av dessa cykeltyper är lådcykel, vikcykel, cykelvagn och elcykel. Dessutom kommer andra fordon, som också ska få plats på cykelbanorna som till exempel elsparkcyklar och segway.

Den ökade andelen elcyklar och andra cykeltyper kommer att ställa högre krav på infrastrukturen i form av cykelvägar dimensionerade för högre hastigheter, säkra cykelparkeringar och möjligheter till laddning. Lådcyklar behöver bredare cykelbanor och andra typer av parkeringsmöjligheter.

Det råder viss osäkerhet om mätningar och beräkning av trender gällande cyklingen i Sverige. Vad som verkar vara fallet är att cyklingen minskar bland barn och unga samt på landsbygden medan den ökar i städerna. En förklaring till den minskade andelen cykling är att befolkningen i Sverige har ökat utan att den nya delen av befolkningen blivit cyklister i samma grad. Längden på cykelresorna ökar också, vilket skulle kunna bero på den ökade försäljningen av elcyklar.

Forshaga kommer att behöva ta hänsyn till allt högre hastigheter på cykelbanor, och som en följd av det överväga tydligare fysisk separering mellan gående och cyklister på alltfler platser.

Mopedbilar, a-traktorer och förändrade resvanor bland unga

En trend som märks alltmer i svenska städer är fler mopedbilar och a-traktorer. En ökad användning av dessa fyrhjuliga fordon bland unga kan få konsekvenser för hur transportbeteendet utvecklas i en yngre generation. Mindre vana av att använda kollektivtrafik och cykel kan spela roll för ungas benägenhet att använda dessa färdmedel senare i vuxen ålder – vilket kommer påverka den framtida folkhälsan negativt.

Barn och unga verkar ändå totalt sett resa mindre, vilket förklarar en del av den minskade cyklingen. En del av förklaringen till detta är en alltmer institutionaliserad vardag, att barn och ungas vardag i högre grad än tidigare är schemalagd mellan skola och olika aktiviteter. Otrygghet och en ökad oro från föräldrar är också en del av förklaringen till den minskade cyklingen bland barn och unga (VTI, 2017). Undersökningar visar att otryggheten bland medborgare har ökat de senaste åren. Otrygghet i samhället och i transportsystemet kan göra att människor väljer att avstå från att göra resor eller väljer andra transportmedel.

Forshaga kommer behöva följa utvecklingen av mopedbilar och a-traktorer men exakt vilka åtgärder som kan behöva vidtas är för tidigt att säga.



Figur 17. A-traktor i Forshaga centrum.

E-handel och varutransporter

Under senare år har e-handeln ökat. Fortsätter den trenden skulle det kunna leda till att persontransporter till handel minskar. Bieffekten som hittills noterats är att transporter för leveranser och returer av varor ökar, vilket kan komma att öka det samlade transportarbetet i Sverige på sikt.

Idag är många resor inköpsresor. Handeln sker främst antingen genom att människor åker till butiker för att handla eller att de handlar via nätet och får varorna levererade hem eller till ett ombud. Digitaliseringen kan alltså både innebära en ökning eller minskning i efterfrågan på transporter. Det faktum att livsmedel köps allt oftare på nätet och levereras hem till dörren ställer krav på snabba leveranser. I framtiden är det inte säkert att leveranserna kommer ske på samma sätt.

Det är svårt för en kommun att agera för – eller emot en fortsatt utveckling av e-handeln. Om e-handeln ger effekten att ett antal servicepunkter i kommunen försvinner kan detta vara kraftigt negativt för möjligheten för kommunen att nå målen i översiktsplanen och i denna trafikplan.

Mål för trafiksystem i Forshaga

Övergripande mål för Forshagatrafiken

Ur kommunens strategiska plan och Översiktsplan 2040 Forshaga kommun finns ett antal beslutade mål och inriktningar som ger övergripande styrning för trafikplanen. Här sammanfattas dessa.

Forshaga ska stärka tillgången till meningsfulla, inkluderande miljöer och aktiviteter för våra invånare, främja allas rätt till bostad samt trygghet och säkerhet i offentliga miljöer samt arbeta för en växande kommun och samverkan med näringslivet för hållbart företagande och tillväxt. I Forshaga minskar vi vår miljö- och klimatpåverkan. I Värmlands energi- och klimatstrategi pekas fyra framgångsområden ut, ett av dem är fossilfria och effektiva transporter.

Forshaga kommun pekar i serviceplanen ut tre orter där kommunen kraftsamlar för att skapa och upprätthålla en grundläggande servicenivå, Deje, Forshaga och Olsäter. Övriga kommunen kopplas upp till dessa orter och med en hållbar infrastruktur. År 2040 ska invånare i hela kommunen ha närhet till gång- och cykelvägar som tar dem till kollektivtrafiken. Vid Deje, Forshaga och Olsäter ska det finnas attraktiva bytespunkter mellan olika trafikslag med väl placerade parkeringar för både cykel och bil i anslutning till kollektivtrafik. Cykeln ska vara attraktivt som det huvudsakliga färdmedlet för kommunens invånare under sommarhalvåret, varpå kopplingen till Klarälvsbanan och cykelparkeringar ska vara en självklar del av utvecklingen av befintliga och nya mötesplatser. Utveckling förutsätts i översiktsplanen kunna ske i hela kommunen, men på olika sätt beroende på var i kommunen utvecklingen planeras.³

Centrummiljöerna i Forshaga och Deje ska stärkas ytterligare, bland annat genom gestaltning av det offentliga rummet.

Forshaga tätort år 2040 är en trivsamt tätort med en variation av boendemiljöer där det är lätt att ta sig fram via ett sammanhängande gång- och cykelnät till arbetsplatsen, offentlig service, fritidsaktiviteter och kollektivtrafikhållplats. Trafiksituationen på Storgatan ska ha förbättrats med lägre hastigheter och gång- och cykeltrafikanter ska stå i fokus i stadsrummet. Utvecklingen av tätorten avser en förtätning i planlagda lägen för bostäder och inom ett antal större utvecklingsområden där nya detaljplaner kommer krävas. Det ingår också en utveckling av en tydligare centrumkärna mellan Storgatan, Esplanaden, Järnväggsgatan och Bruksgatan. Idag upplevs entréerna till tätorten diffusa. Centrumutveckling genom gestaltningsinsatser och centrumbebyggelse kan skapa förutsättningar för ett mer markerat centrum och välkomnande entréer. Entréerna till Forshaga tätort via Storgatan behöver tydliggöras, både från norr och söder⁴. Vid Grossbolstorp och väg 62 finns bra läge för pendelparkering och här kommer kopplingarna

³ Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 34

⁴ Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 48

förbättras ytterligare genom ombyggnationer på väg 62 med ny avfart mot SISU och Grossbolstorpsvägen⁵.

I centrum i Deje finns år 2029 finns ett förbättrat cykelnät som utgår från Klarälvsbanan. Målsättningen i översiktsplanen Forshaga 2040 är att möjliggöra för utbyggnad av cykelvägar till Öster Deje, Dömle, Mölnbacka och Butorp längs med de statliga vägarna. Dessa större åtgärder kommer inte hinna åtgärdas inom trafikplanens genomförandetid. Cykelparkeringar finns vid kollektivtrafikhållplatserna och det är enkelt att byta trafikslag. Den södra entrén till Deje ska tydliggöras.

Översiktsplanen, Forshaga 2040, pekar ut en möjlig fortsatt utveckling av bostadsområdet på Tjärnheden och i samband med detta föreslås en gång- och cykelbro över till Dejefors. Detta för att öka närheten för boende till skolan på Dejefors. En ytterligare vinst är att närheten ökar från Dejefors till bytespunkten för kollektivtrafik vid väg 62.⁶ En bro kommer inte hinna åtgärdas inom trafikplanperioden.

Förslag till etappmål för trafikplan för vägburna fordon i Forshaga och Deje tätorter:

- Utpökade saknade länkar i cykelvägnätet i tätorterna Deje och Forshaga ska åtgärdas.
- Öka säkerhet för oskyddade trafikanter längs gång- och cykelvägar och vid passager med fokus på skolvägar, ex. bättre belysning och skyltning.
- Bättre möjlighet till pendelparkering för bil i centrala Forshaga ska ordnas. Dessa ska informeras till invånare och skyltas tydligt.
- Trafiksituationen på Storgatan ska förbättras, genom sänkt hastighetsgräns och hastighetsdämpande åtgärder i dess mest centrala sektioner.
- Cirkulationsplats i korsningen Storgatan och Skivedsleden bör utredas vidare och projekteras. Detaljplan kommer behövas.
- Fingatorna längs del av Storgatan, Esplanaden, Järnvägsgatan och en del av Bruksgatan bör omformas för att skapa en mer tydlig centrumkärna.
- Tydligare tätortsentréer längs Storgatan bör övervägas. Exempelvis genom byggnation av cirkulationsplats i korsningen Storgatan/Skivedsleden
- En ytterligare omformning av "fingatan", del av Älvdalsgatan genom Deje bör utredas, i syfte att förtydliga centrumkärnan.
- Problemen med långa godsfordon som lossar vid livsmedelsbutiker i kommunen behöver ses över, mildas och åtgärdas. Detaljplaner behöver tas fram för att kunna genomföra åtgärder.
- Den publika laddinfrastrukturen för elfordon bör utvidgas i kommunen, kommunen kan exempelvis upplåta kommunal mark för att möjliggöra detta.

⁵ Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 46 ff

⁶ Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 49 ff

- Möjliggöra för trafiksäkerhetsåtgärder på lokalgator i bostadsområden i form av blomlådor, ej lämpligt på huvudleder eller där kollektivtrafik/lastbilar kör. Ansvaret ligger på sökande.
- Sänka bashastigheten från 50km/tim till 40 km/tim på de kommunala lokalgatorna i tätorterna.

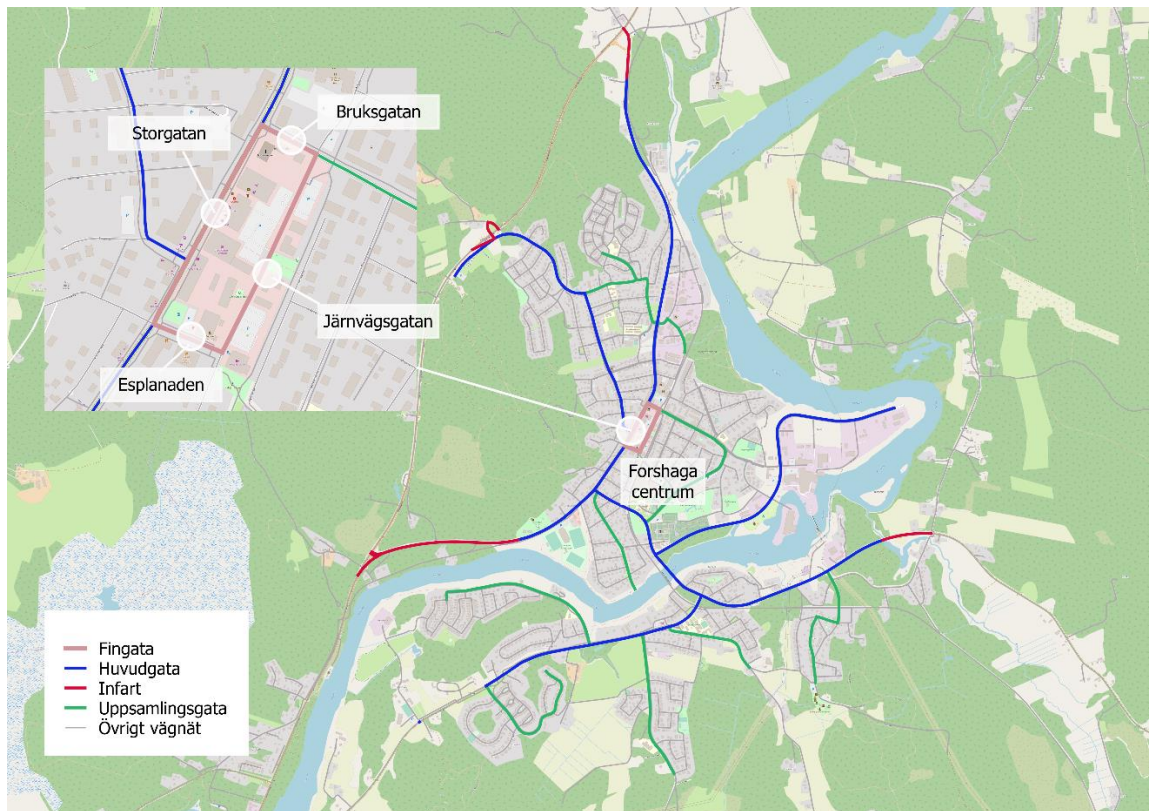
Plan för biltrafiken, inklusive godstransporter på väg

Önskvärda förändringar

Utvecklingen av vägnätet för biltrafik och godstransporter ska i huvudsak syfta till att skapa mer attraktiva centrummiljöer i Forshaga och Deje och tryggare gatumiljöer vid skolor. Huvudgatorna som idag går genom tätorterna ska delvis ges ny utformning i syfte att minska hastigheten samt att tyngre trafik ska ledas runt centrumkärnan. Kommunen eftersträvar att gator i bostadsområden upplevs trygga och att invånare kan ta sig till olika målpunkter på ett tryggt sätt med olika färdmedel eller genom att gå eller cykla.

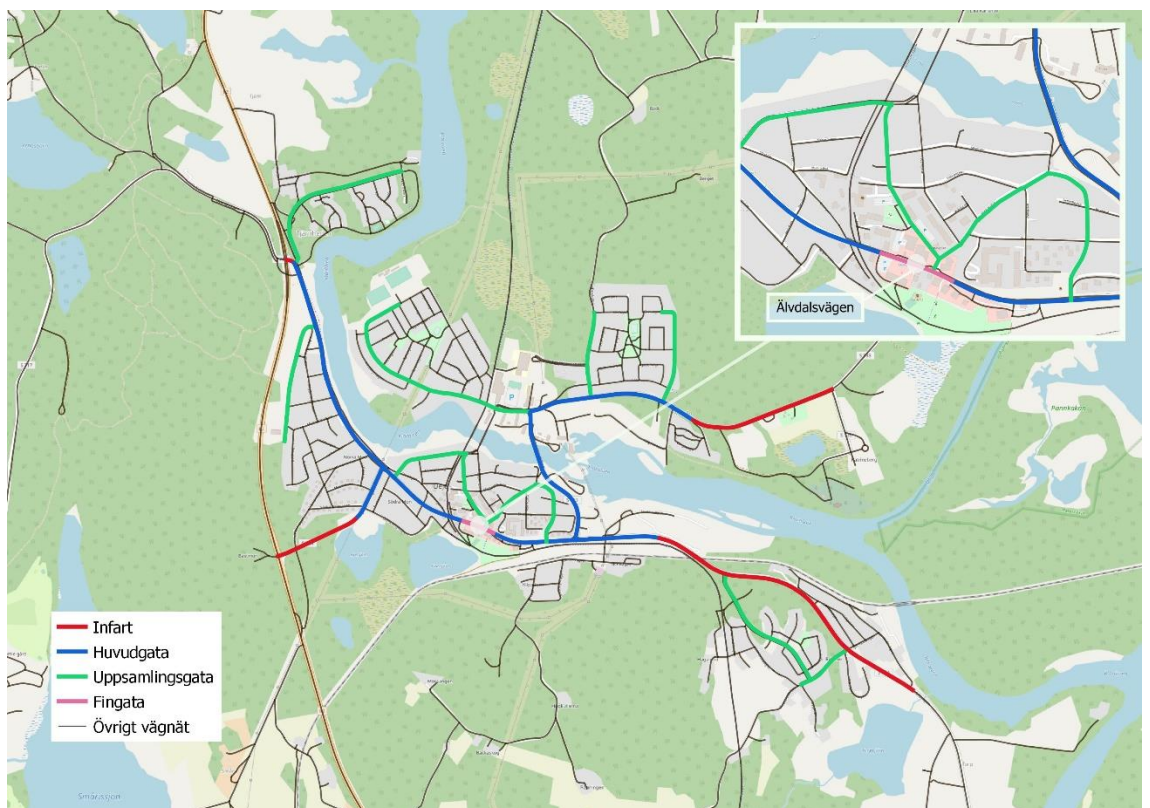
I trafikplanens förslag till framtida utveckling graderas vägarna i kommunen på samma sätt som i tidigare trafiknätsplan. En ny typ av kategori, fingata, införs dock i trafikplanen. Kategorin fingata syftar till att skapa attraktiva miljöer för oskyddade trafikanter och föreslås enbart i centrumkärnan i tätorterna Forshaga och Deje.

Centralt i Forshaga tätort föreslås en ny utformning där Järnvägsgatan, del av Storgatan, Esplanaden och del av Bruksgatan görs om till fingata. I kapitlet *Plan för några gemensamma stadsrum* presenteras utformningsförslagen i sin helhet. I förslagen prioriteras gång- och cykeltrafik och trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomför vid passager över vägar där hastigheter idag är höga. Rekommenderad hastighet längs fingatorna är 30 km/t.



Figur 18. Nytt trafikförslag för Forshaga tätort.

En liknande utveckling föreslås i Deje där del av Älvdalsvägen får klassningen fingata, där en ny utformning föreslås i syfte att skapa en attraktivare miljö för oskyddade trafikanter.



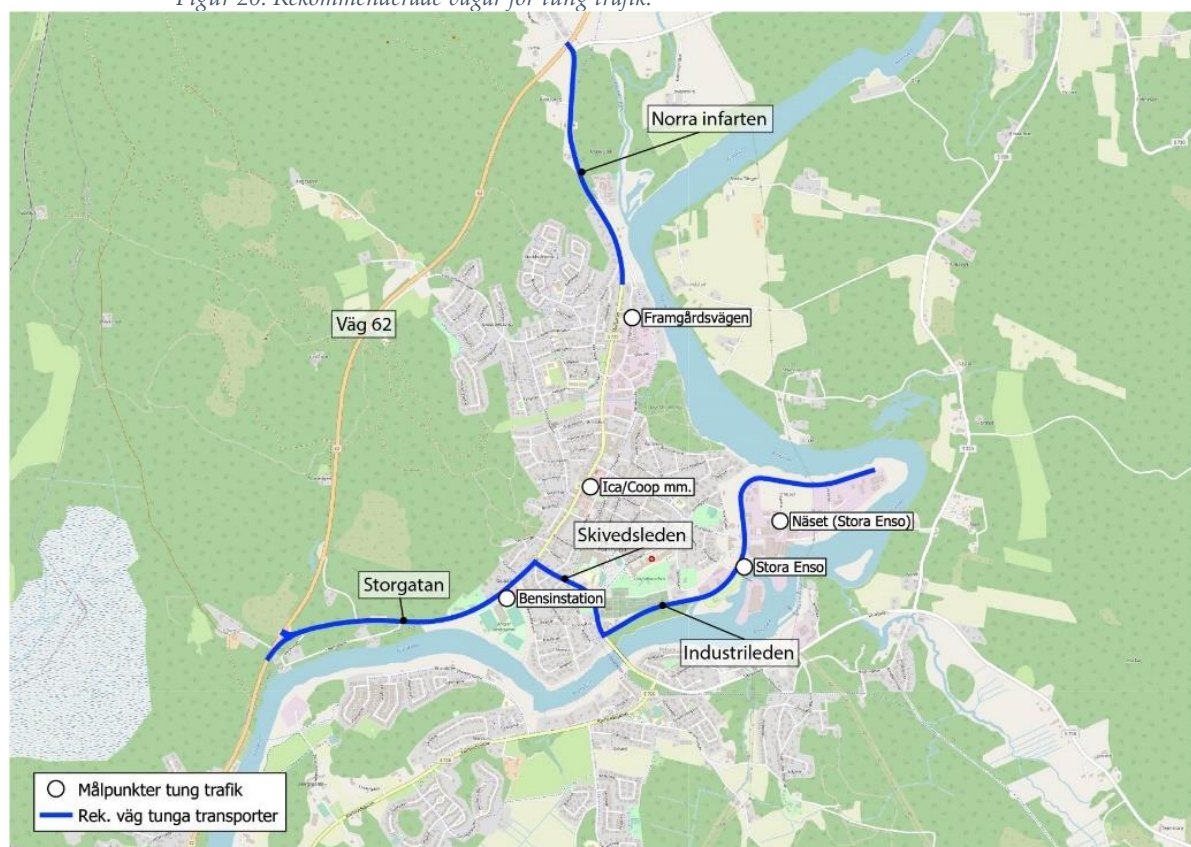
Figur 19. Nytt trafikförslag för Deje.

Kommunen ska även verka för att utveckla infrastruktur för eldrivna fordon. Trafikplanen föreslår att denna utveckling sker enligt kommunens översiktsplan. I översiktsplanen anges att laddinfrastruktur för elfordon i första hand ska utvecklas i anslutning till pendelparkeringar, verksamhetsområdet och besöksmål samt mötesplatser utefter Klarälven.⁷

För att motverka att oönskad godstrafik trafikerar genom tätortscentrum i så stor utsträckning som möjligt föreslår trafikplanen att delar av vägnätet ska pekas ut som rekommenderade vägar för tung trafik. I Figur 20 presenteras de rekommenderade vägarna för tung trafik i Forshaga.

Tung trafik föreslås trafikera till sina målpunkter via Storgatan och Skivedsleden om de har målpunkter i den södra delen av tätorten samt mot Näset. Om fordon ska till industriområdet på Framgården föreslås de trafikera tätorten norr ifrån via Storgatan. Förslaget bedöms bidra till att färre tunga fordon trafikerar Storgatan genom Forshagas centrumkärna. Två undantag behöver dock göras för de föreslagna vägarna. Det första avser de leveranser som har målpunkter i centrumkärnan. Det andra avser kollektivtrafiken som behöver kunna möjliggöra på- och avstigning i centrumkärnan.

Figur 20. Rekommenderade vägar för tung trafik.



⁷ Översiktsplan 2040 Forshaga kommun, sidan 40

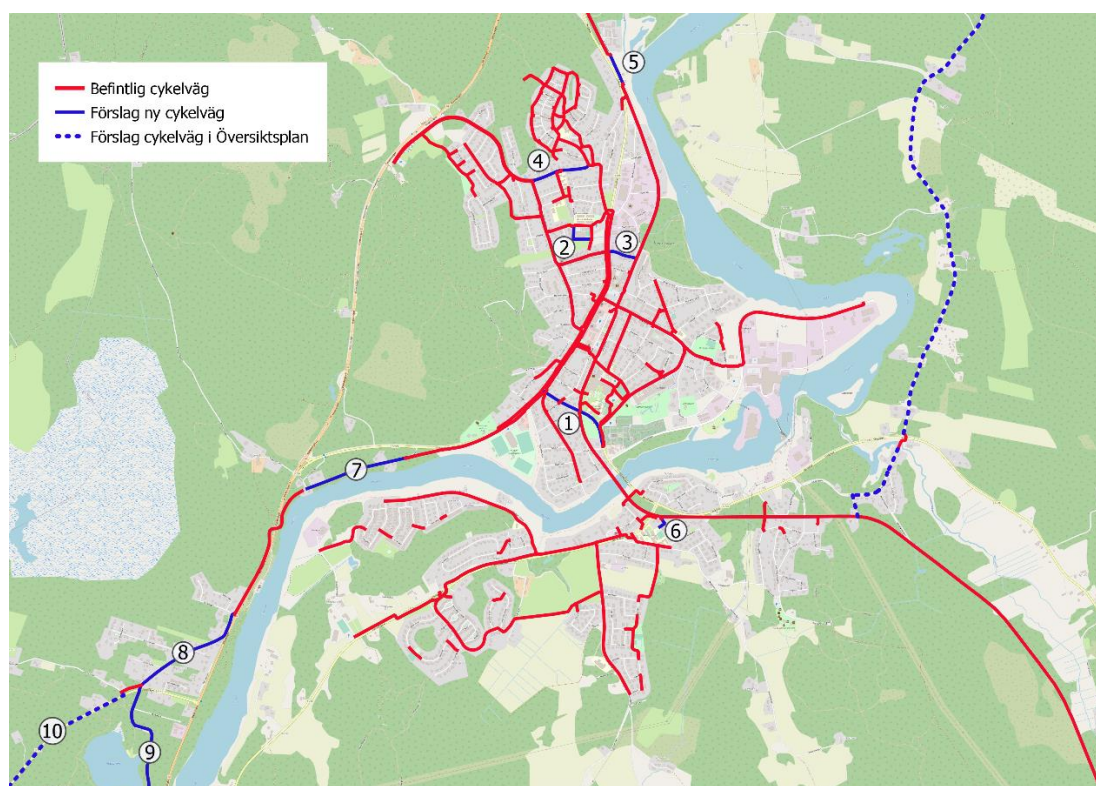
Plan för cykeltrafiken

Önskvärda förändringar

I översiktsplanen pekas ett sammanhängande gång- och cykelnät ut, där Klarälvsbanan fungerar som en ryggrad till vilken vägar av regional och lokal betydelse kopplas upp. En infrastruktur för hållbara transportmedel som underlättar för resenären är viktigt för att minska miljöpåverkan samt att främja folkhälsan i kommunen. Forshaga kommun ska verka för att skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. För att nå dit behöver cykelbanor bli sammanhängande, trygga och välunderhållna. Bra belysning längs gång- och cykelvägar och vid passager är viktigt för att cyklister ska känna sig trygga. År 2040 ska cykeln bli det huvudsakliga färdmedlet för kommunens invånare under sommarhalvåret. Cykelnätet ska kopplas till pendelparkeringar, kollektivtrafikhållplatser och viktiga målpunkter i kommunen.

I Forshaga och Deje föreslås att ett antal "saknade länkar" ordnas för att skapa ett mer sammanhållet cykelvägnät. Dessa är målade med blått i Figur 21 (Forshaga) och Figur 22 (Deje). Dessa beskrivs i Tabell 1 och Tabell 2.

Rödmarkerade länkar är befintligt nät. Några av de utpekade cykelvägarna som omnämns i översiktsplanen med sikte på år 2040, kommer inte hinna åtgärdas fram till 2029, därför är dessa inte numrerade i kartorna för Forshaga och Deje tätorter (Figur 21 och 22).



Figur 21. Förslag till cykelvägnät år 2029 i Forshaga tätort.

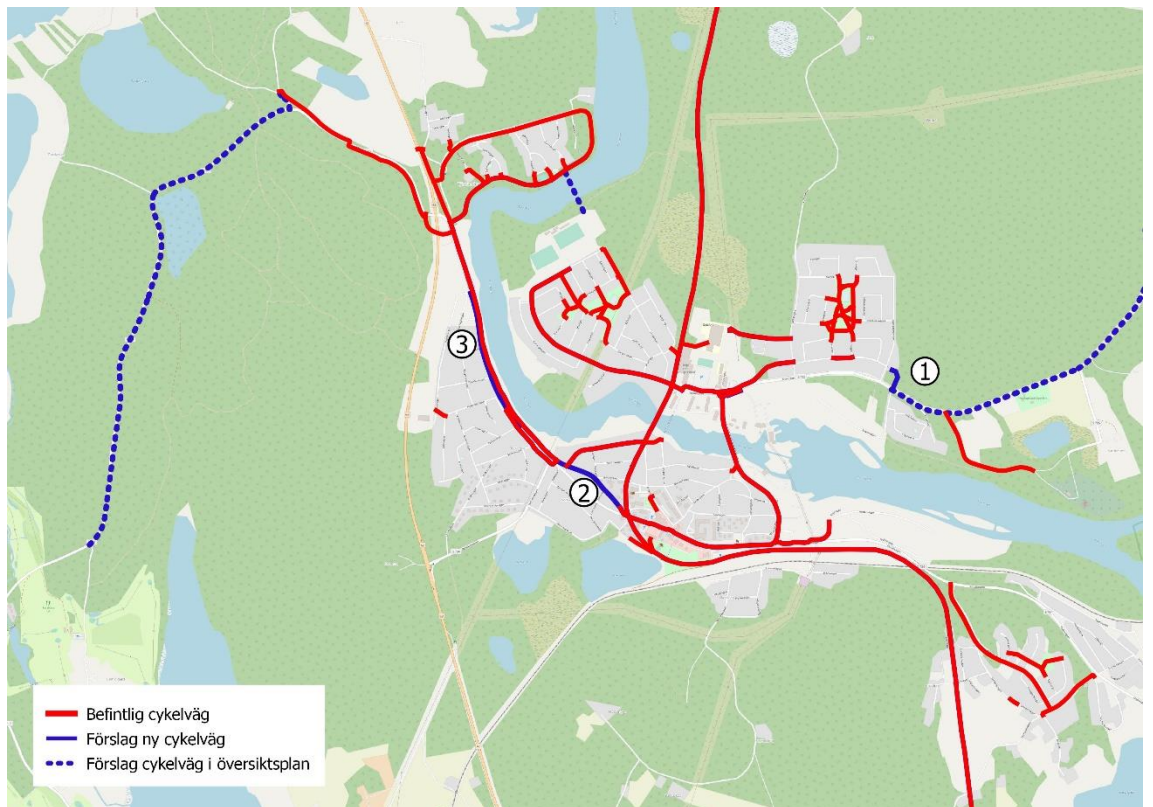
Tabell 1. Förtäckning figur 21, förslag på framtida cykelvägnät i Forshaga tätort.

Förslag nya cykellänkar i Forshaga:
1. Ny cykelväg längs Skivedsleden mellan korsningen med Storgatan och Europavägen.
2. Ny gång- och cykelväg, söder om Grossbols sporthall för allmänheten. Den tidigare gc-vägen ingår i skolområdet.
3. Ny cykelväg längs Geijersgatan mellan korsningen med Storgatan och Vinkelgatan.
4. Verka för att separera gång- och cykeltrafiken längs hela Grossbolstorpsvägen.
5. Komplettera befintligt cykelnät längs Klarälvsbanan med cykelväg längs Solbergsvägen.
6. Förbättrad cykelentré mot Skivedskolan, Humlevägen.
7. Komplettera befintligt cykelnät med markering av cykelväg på gata, från Forshaga mot Dyvelsten (sydväst om tätorten).
8. Verka för att separera gång- och cykeltrafiken i Dyvelsten
9. Ny cykelväg från Dyvelsten söderut till Lyckan.
10. Ny cykelväg från Dyvelsten mot Kils kommun. (ÖP 2040 och RUS - Regional cykelplan)
Ny cykelväg från Forshaga till Öster Deje. (ÖP 2040)

Tabell 2. Förtäckning figur 22, förslag på framtida cykelvägnät i Deje.

Förslag nya cykellänkar i Deje och Olsäter:
1. Cykelväg mellan Sågarevägen och Blankebergsvägen
2. Separerad gc-väg längs Orrvägen
3. Översyn övergångställen
Ny cykelväg längs Dömlevägen till Forshaga/Deje golfklubb. (ÖP 2040)
Ny cykelväg från Deje till Mölnbacka. (ÖP 2040)
En ny gång- och cykelbro Tjärnheden - Dejefors (ÖP 2040)
Ny cykelväg från Olsäter till Butorp, öster om Olsäter.* (ÖP 2040)

*Syns inte på kartan i figur 22.



Figur 22. Förslag till cykelvägnät år 2029 i Deje tätort.



Figur 23. Nyasfalterad gång- och cykelbana i Forshaga.

Plan för gångtrafiken

I översiktsplanen pekas ett sammanhängande gång- och cykelnät ut, där Klarälvsbanan fungerar som en ryggrad till vilken vägar av regional och lokal betydelse kopplas upp. En infrastruktur för hållbara transportmedel som underlättar för resenären är viktigt för att minska miljöpåverkan samt att främja folkhälsan i kommunen. Forshaga kommun ska verka för att skapa förutsättningar så att det blir attraktivt för människor i kommunen att färdas till fots. För att nå dit behöver trafiksäkra och trygga passager anläggas för gående över det utpekade huvudvägnät och kända skolvägar. I centrala Deje och Forshaga ska gångtrafik tillsammans med cykeltrafik vara de mest prioriterade transportmedlen. Kommunens gångvägnät ska i framtiden bli sammanhängande, trygga, välunderhållna och lättorienterade. Kommunen bör som långsiktigt mål verka för att separera gång- och cykeltrafik på grund av cykelfordons högre hastighet. Klarälvsbanan föreslås som en första länk att separera de två trafikslagen vid.



Figur 24. Gång- och cykelbana med separering i Forshaga.

Plan för kollektivtrafiken

Önskvärda förändringar

Trafikplanen föreslår att utvecklingen av kollektivtrafiken i Forshaga kommun i första hand ska syfta till att öka attraktiviteten av kollektivtrafikresande. De vägnät som kollektivtrafiken trafikerar idag bedöms inte behöva kompletteras med ytterligare linjer.

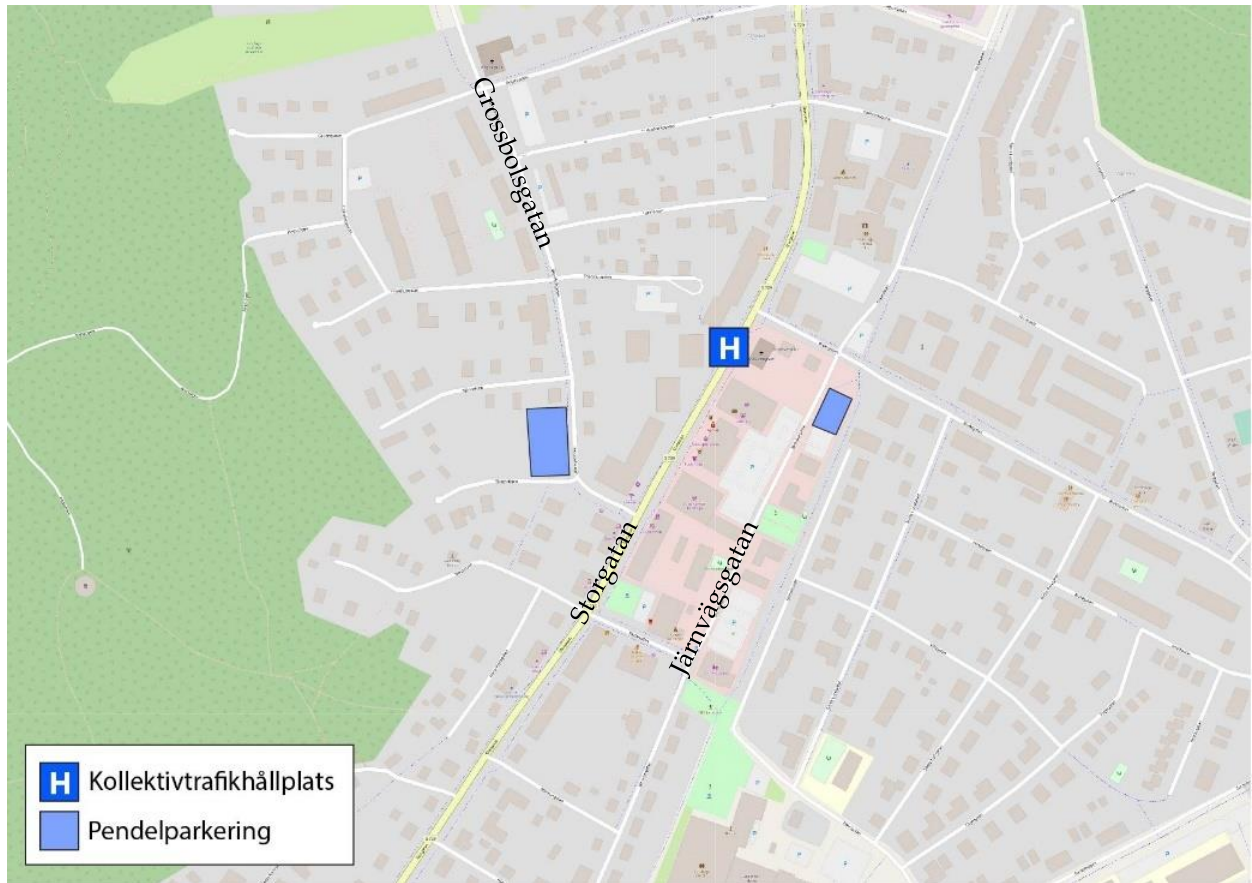
För att öka det gröna resandet ska kommunen arbeta för att flytta över vana bilister till kollektivtrafiken. Genom att fler resenärer söker sig till kollektivtrafiken ökar kundunderlaget och i sin tur investeringsmöjligheterna på tätare turtäthet. Dagens pendelparkeringar föreslås göras mer attraktiva där de tydligare märks upp så att bilisterna enklare hittar till parkeringsplatserna. I Figur 26 presenteras ett förslag på vilka pendelparkeringsplatser som föreslås göras tydligare. Även pendelparkeringen vid väg 62 i Deje föreslås göras mer attraktiv.

Kommunen har några förslag kring förbättring angående hållplatser i Forshaga tätort. Kommunen ska se över hållplatserna längs med Skivedsleden där kommunen ska verka för möjlighet att uppföra säkrare gång- och cykelförbindelser till hållplatserna. Bussficka och väderskydd är att föredra för att öka bekvämligheten för resenärer. Vid några hållplatser i tätorterna är busshållplatsen placerade vid gräsytor längs huvudlederna. Förslag på förbättringsåtgärder för att göra kollektivresandet mer attraktiv är att få till en ordentlig yta att stå vid, komplettera med sittplatser samt väderskydd på några av hållplatserna kan vara en lösning.

Kommunen verkar för att turtätheten ökar vid de hållplatser där avgångar idag sker en gång i timmen. Genom att öka turtätheten skapas ett mer flexibelt kollektivtrafikerbjudande där resenärer i samma utsträckning inte behöver förhålla sig till en tidtabell.



Figur 25. Pendelparkering utanför Deje.



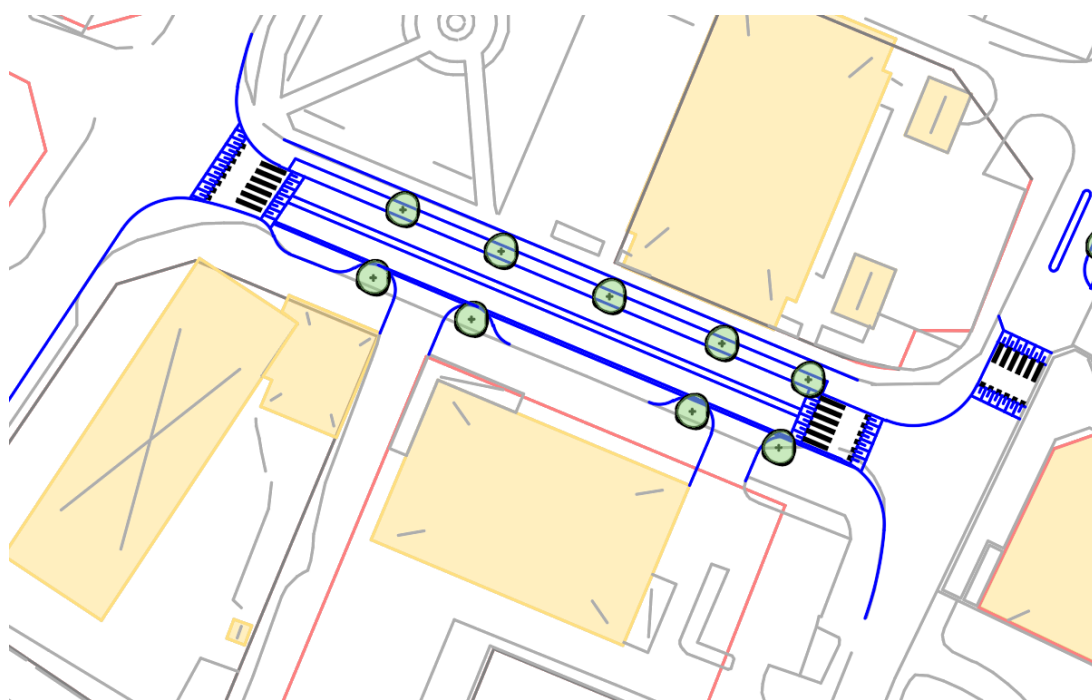
Figur 26. Förslag på tydligare pendelparkeringsplatser markerat med blått.

Plan för några gemensamma stadsrum

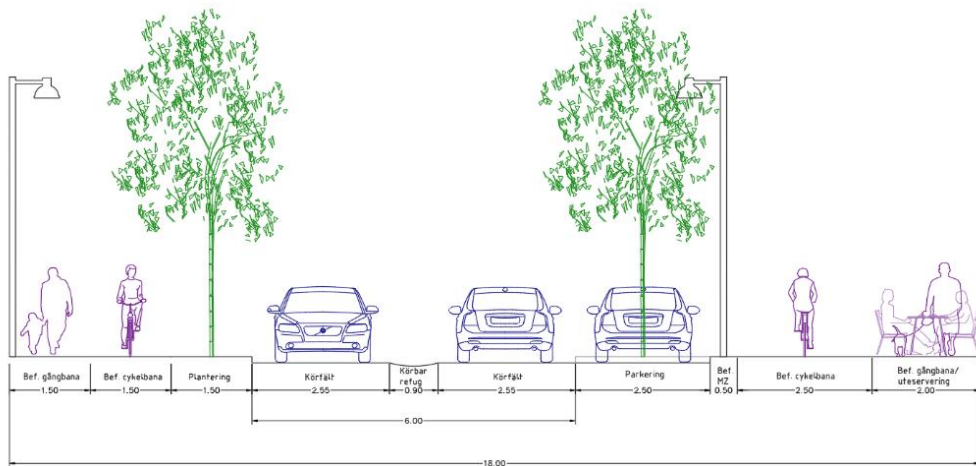
I kapitlet presenteras trafikförslag för de gator som i kapitlet *Plan för biltrafiken, inklusive godstransporter på väg* pekades ut som framtida fingator. Målsättningen med fingatorna är att skapa en attraktiv gatumiljö för oskyddade trafikanter i kommunens centrumkärnor Forshaga och Deje.

Esplanaden

I Figur 27 och Figur 28 presenteras förslag och sektionsritning till ny utformning av Esplanaden i Forshaga. Befintliga körfält för bil föreslås i framtiden smaltas av för att minska hastigheten på gatan och öka tryggheten för gående och cyklister. I mitten av gatan anläggs en upphöjd överkörbar yta, för att avrinning av dagvatten ska ske mot befintliga dagvattenbrunnar. Längs gatans körfält skapas utrymme för träd som separering mot gång- och cykeltrafik. Vid den södra sidan av gatan varvas ytor för träd med längsgående parkering för att öka attraktiviteten. Gång- och cykeltrafik separeras längs gatans norra och södra sida.



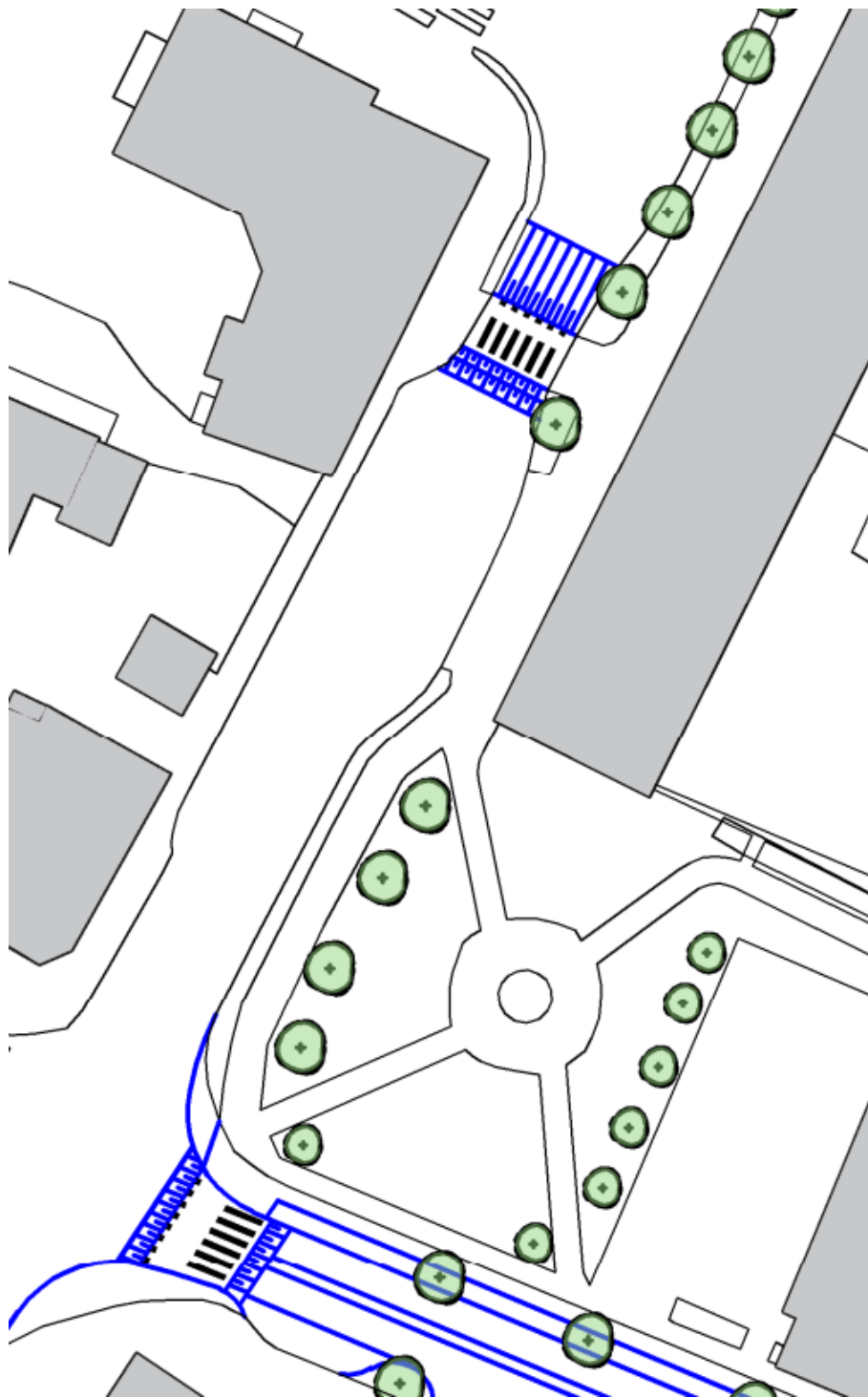
Figur 27. Trafikförslag Esplanaden.



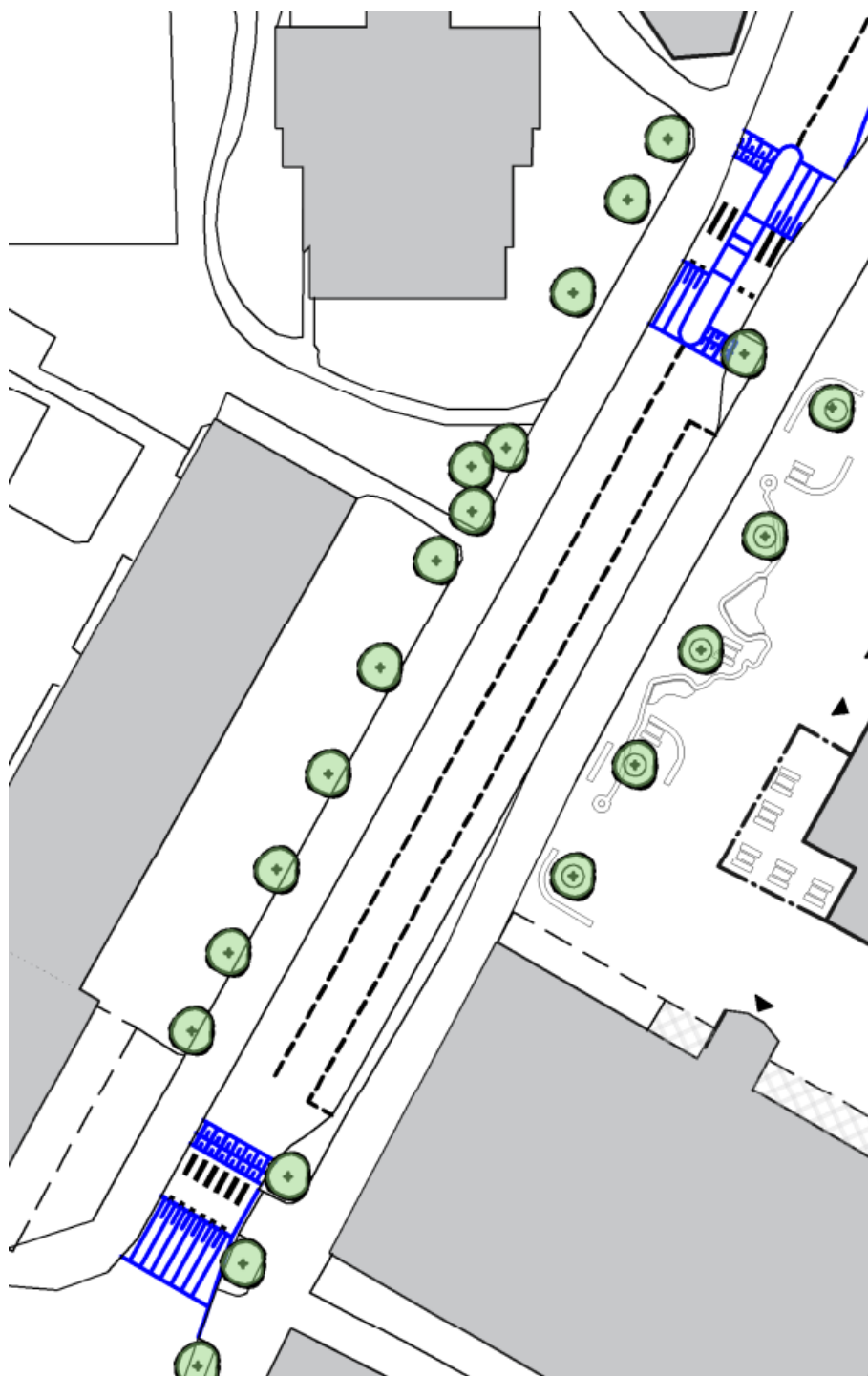
Figur 28. Sektionsritning Esplanaden.

Storgatan

Storgatan är huvudleden genom tätorten. Vid Storgatan föreslås en utveckling så att hastigheten längs gatan sänks och det skapas en trafiksäkrare miljö för oskyddade trafikanter. Befintliga övergångsställen höjs upp och hastighetssäkras. För att bibehålla komfort för bussförare och resenärer föreslås ramperna till passagerarna göras längre än standard. I korsningen med Grossbolsgatan smalnas Storgatans anslutning både norrifrån och söderifrån. I Figur 29 Trafikförslag Storgatan, sträckan Esplanaden – Grossbolsgatan. Figur 30 presenteras trafikförslag för hur Storgatan kan utformas på delen mellan Grossbolsgatan och söder om busshållplatsen Forshaga Centrum.



Figur 29 Trafikförslag Storgatan, sträckan Esplanaden – Grossbolsgatan.



Figur 30. Trafikförslag Storgatan.



Figur 31. Storgatan i korsningen mot Grossbolsgatan.

Storgatan ges också en ny utformning i korsningen mot Skivedsleden. Förslag till ny utformning av korsningen presenteras i Figur 32. Korsningen föreslås byggas om till en cirkulationsplats och förskjuts något mot nordöst. Ombyggnationen medför att åtgärder behöver vidtas i det intilliggande vägnätet. Befintligt övergångsställe norr om korsningen behöver flyttas norrut och utfarten till Skivstagan söder om korsningen behöver byggas om. Cirkulationsplatsen dimensioneras för 25 metersfordon och görs till stora delar överkörbar.

Trafikförslaget medför minskade hastigheter och ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Förslaget bedöms också bidra till bättre trafikflöden, dels eftersom vänstersvängande fordon på Storgatan inte stoppar upp trafiken. Cirkulationsplatsen blir också en tydlig markör för tätorten och kan bidra till attraktivitet. Illustrationen i Figur 32 är enbart ett förslag, och exakt läge på cirkulationsplatsen bestäms först i projektering. Vid projektering behöver även ytanspråk kontrolleras med körspårsanalyser.

Trafikförslaget medför att linjeföringen för cykel längs Storgatan försämras en aning men ger en säkrare överfart då gående och cyklister enbart behöver korsa två körfält för motorfordon i stället för tre som det är idag. Hastigheten för södergående trafik på Storgatan bedöms enbart påverkas i liten utsträckning.

Förslaget behöver detaljstuderas inför eventuell byggnation och detaljplan behöver tas fram.

Vid busshållplatsen i Forshaga centrum i färdriktning mot Deje föreslås befintliga bussficka tas bort, för att skapa ytterligare utrymme för gång- och cykeltrafik. Busstrafik stannar i framtiden i körfältet vilket medför att biltrafik behöver vänta under tiden passagerare stiger på och av.

Något söder om befintlig busshållplats i färdriktning mot Karlstad föreslås en vänthall byggas, Figur 34. Förhoppningarna är att det kan höja

attraktiviteten och bekvämligheten kring kollektivt resande i Forshaga. Vänthallen presenteras också i centrumplanen för Forshaga centrum. Vänthallen ska rymma sittplatser, laddningsmöjlighet för telefon och dator, en avgångstavla samt information som berör det kollektiva resandet. Tidsstyrt lås vid entrén till vänthallen föreslås så att hallen inte blir ett tillhåll nattetid.

Gång- och cykeltrafik hänvisas till befintliga övergångsställen som byggs om och hastighetssäkras med utdragna ramper för att bibehålla komfort för busschaufförer och andra tyngre fordon. Det södra övergångsstället kompletteras även med en mittrefug för ökad trafiksäkerhet och trygghet. Det norra övergångsstället flyttas en bit söderut så att det hamnar i linje med befintlig gång- och cykelväg från Thoreliusgatan.



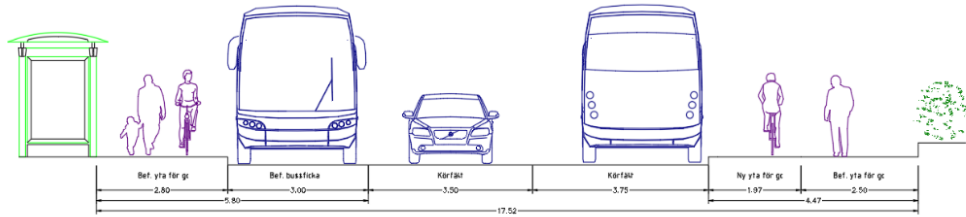
Figur 32. Illustration trafikförslag cirkulationsplats Storgatan/Skivedsleden.



Figur 33. Storgatan vid kollektiotrafikhållplatsen Forshaga Centrum.



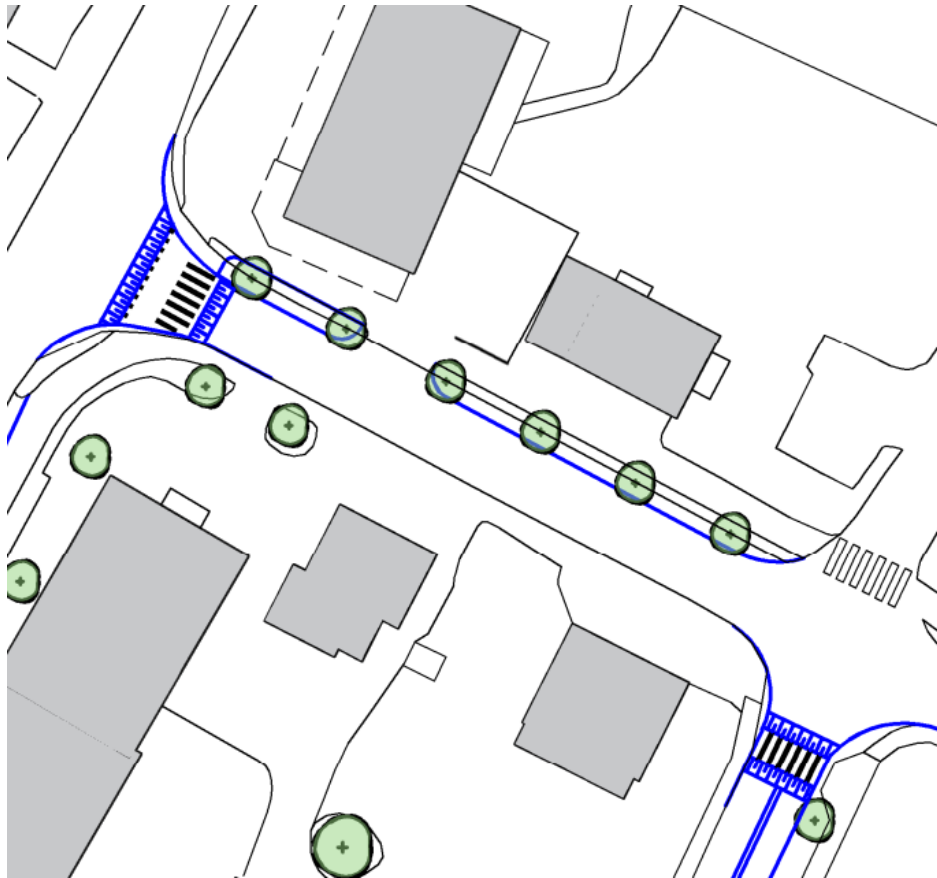
Figur 34. Trafikförslag Storgatans busshållplats och vänthall.



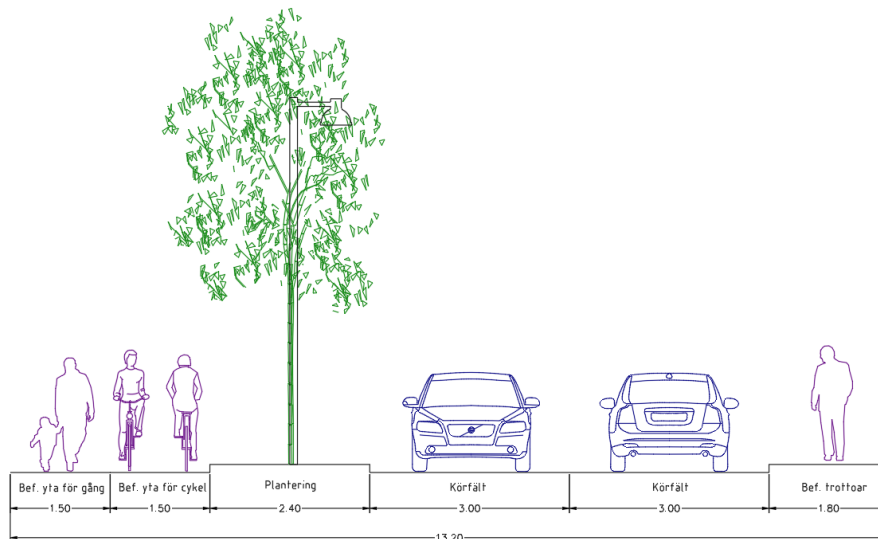
Figur 35. Sektionsritning Storgatans busshållplats.

Bruksgatan (mellan Storgatan och Järnvägsgatan)

I Figur 36 och Figur 37 presenteras förslag och sektionssritning till ny utformning av Bruksgatan i Forshaga. Aktuell del av gatan föreslås ges samma sektion som idag finns längre österut på gatan. Befintlig gång- och cykelbana längs gatans norra sida samt gångbanan längs gatans södra sida bevaras. Körfälten för motorfordon smalnas av för att ge plats åt utöka befintlig sidoremsa och ge plats åt en trädrad mellan körfält och cykelbana längs gatans norra sida. Avsmalningen av körfälten för motorfordon sänker hastigheten på gatan.



Figur 36. Trafikförslag Bruksgatan, Forshaga.



Figur 37. Sektionsritning Bruksgatan, Forshaga.



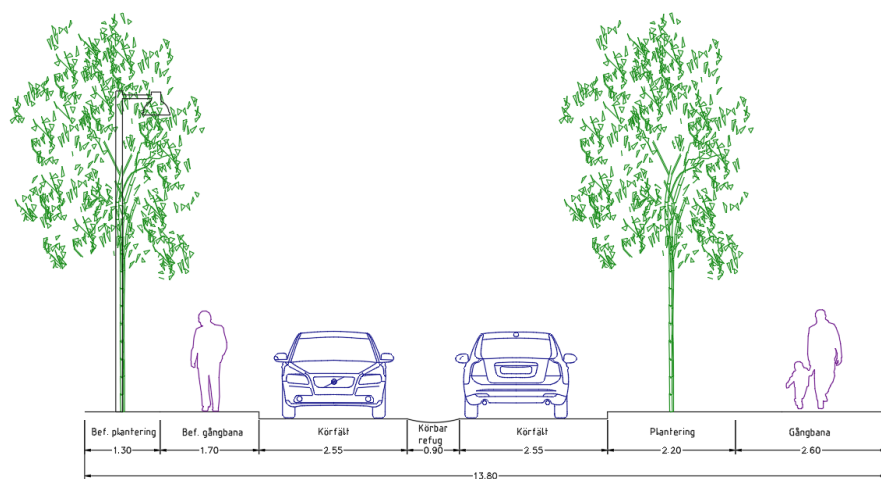
Figur 38. Bruksgatan.

Järnvägsgatan syd

I Figur 39 och Figur 40 presenteras förslag och sektionssritning till ny utformning av den södra delen av Järnvägsgatan i Forshaga. Vid aktuell del av Järnvägsgatan föreslås körfälten för motortrafik smalnas av för att minska hastigheterna på gatan. I mitten av vägen anläggs en överkörbar yta. Längs den östra delen av gatan skapas utrymme för en trädrad. Gångtrafik nyttjar befintliga gångbanor. Cykeltrafik hänvisas i första hand till banvallen cirka 50 meter österut.



Figur 39. Trafikförslag södra delen av Järnvägsgatan.



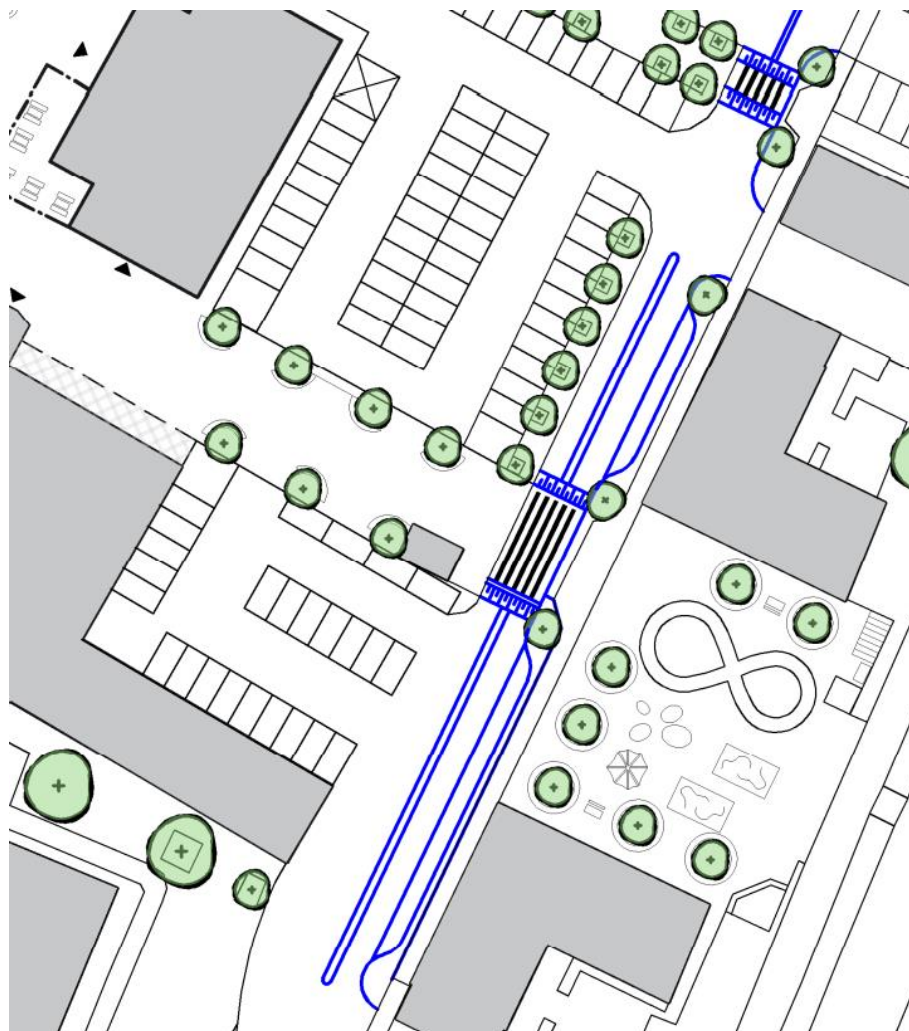
Figur 40. Sektionsritning södra delen av Järnvägsgatan.



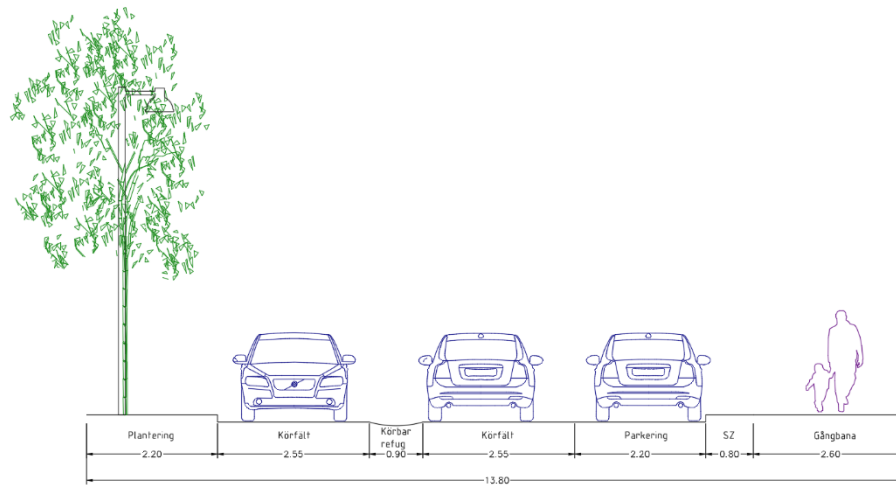
Figur 41. Järnvägsgatan från korsningen med Esplanaden.

Järnvägsgatan mitt

I Figur 42 och Figur 43 presenteras förslag och sektionsritning till ny utformning av den mittersta delen av Järnvägsgatan i Forshaga. Körfälten för biltrafik smalnas av för att minska hastigheten på gatan. I mitten av vägen anläggs en överkörbar yta som också kan användas för dagvattenhantering. På de platser där många fordon korsar gatan görs avbrott i mittrefugen. Detta gäller till exempel intill parkeringsytan väster om Järnvägsgatan. In- och utfarter från parkeringsytan kan eventuellt enkelriktas. Befintliga längsgående parkeringsplatser bevaras och säkerhetszonen mot oskyddad trafik kompletteras där den saknas. Längsgående parkeringsplatser markeras upp med en rand av gatsten. Säkerhetszon mot oskyddad trafik bevaras där den saknas idag. Gångtrafik använder samma gångbanor som idag, befintliga körfält smalnas av något. Cykeltrafik hänvisas i första hand till banvallen cirka 50 meter österut eller gång och cykelväg längs Storgatan.



Figur 42. Trafikförslag mittersta delen av Järnvägsgatan.



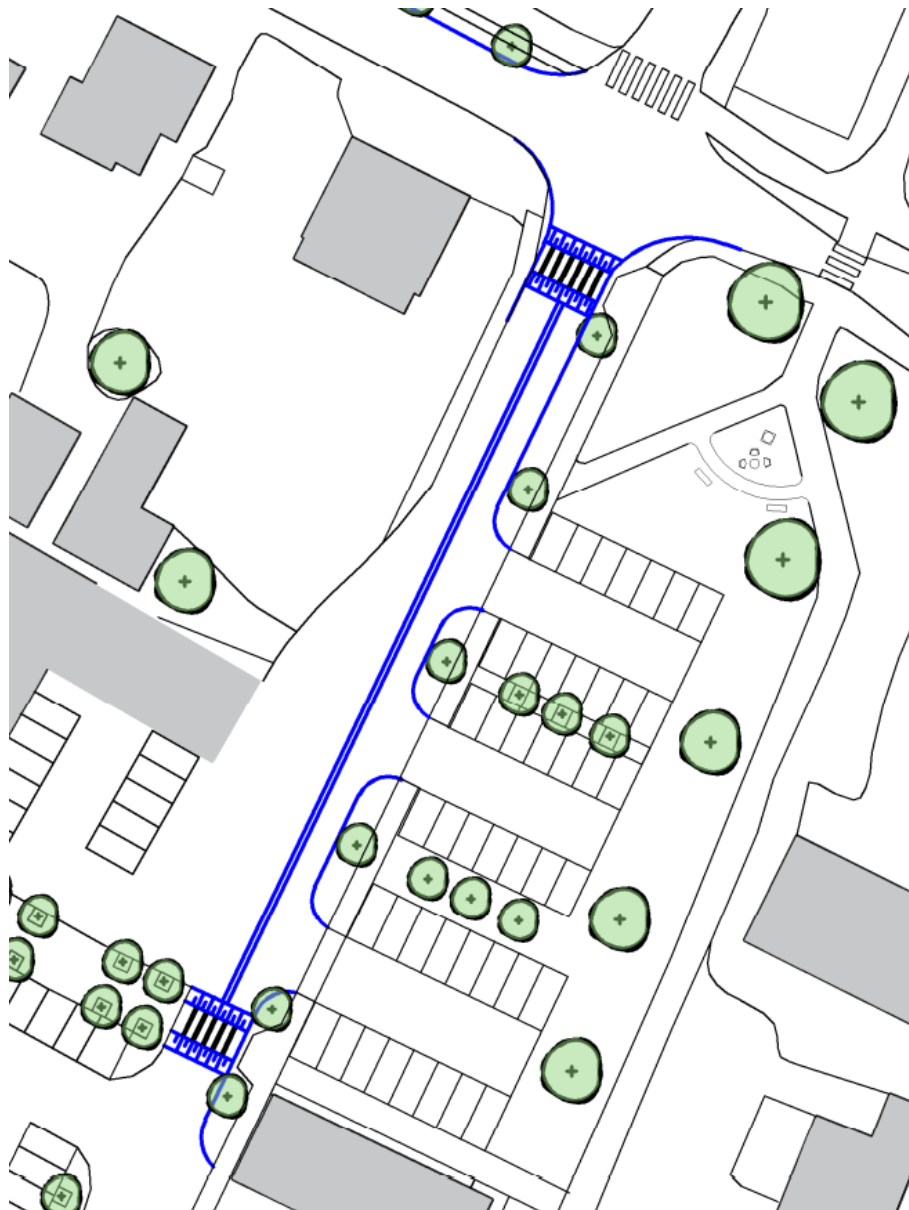
Figur 43. Sektionsritning mittersta delen av Järnvägsgatan.



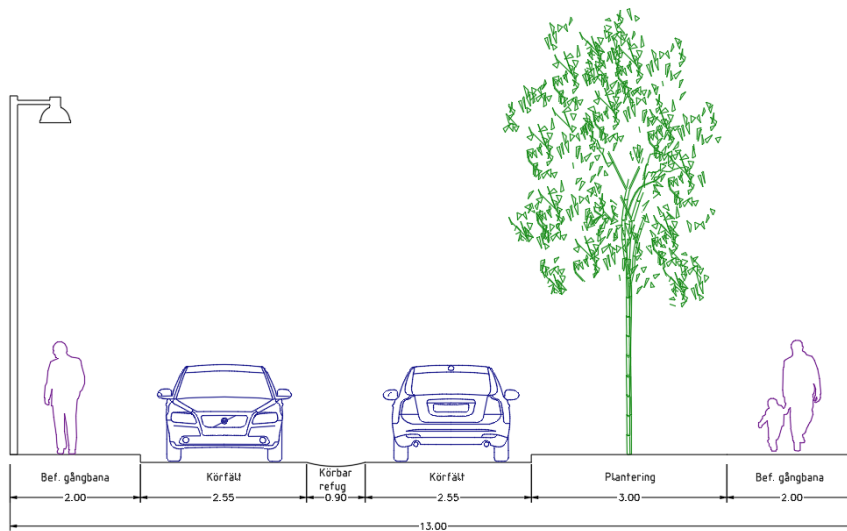
Figur 44. Järnvägsgatan intill parkeringsplatsen i Forshaga centrum.

Järnvägsgatan norr

I Figur 45 och Figur 46 presenteras förslag och sektionsritning till ny utformning av den norra delen av Järnvägsgatan i Forshaga. Körfälten för biltrafik smalnas av för att minska hastigheten på gatan. I mitten av vägen anläggs en överkörbar yta som också kan användas för dagvattenhantering. Längs den östra sidan av gatan skapas utrymme för en trädrad. Trädens placering behöver stämmas av med en landskapsarkitekt. Gångtrafik nyttjar befintliga gångbanor. Cykeltrafik hänvisas i första hand till banvallen cirka 50 meter österut men tillåts också cykla i blandtrafik. Lastficka föreslås i den västra delen närmast livsmedelsbutiken och kommunen förespråkar att livsmedelsbutiken verkar för byggnation en avlastningsramp med plats för återvinning eller annat skrymmande, för att effektivisera leveranserna till och från butiken. Föreslagen avlastningslösning möjliggör också för fler p-platser på ytan.



Figur 45. Trafikförslag norra delen av Järnvägsgatan.



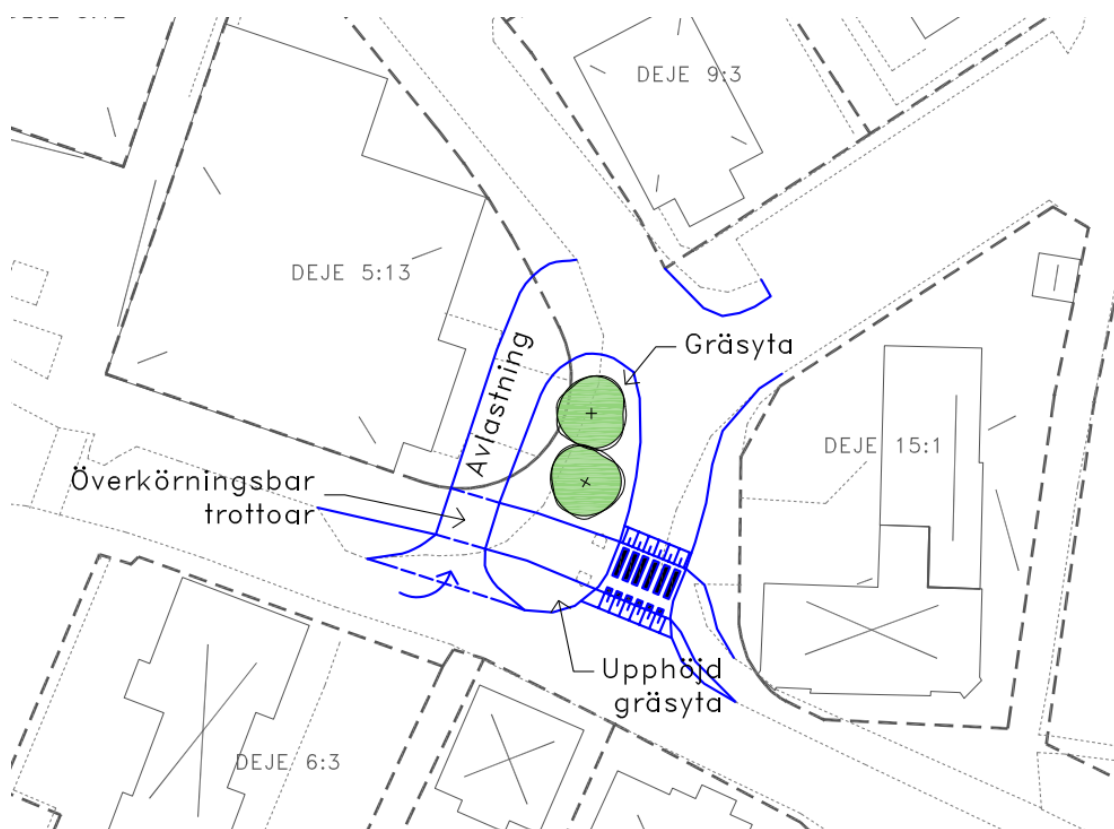
Figur 46. Sektionsritning norra delen av Järnvägsgatan.



Figur 47. Leverans till Forshaga centrum via den norra delen av Järnvägsgatan.

Älvdalsvägen, delen genom Deje centrum

I dagsläget är korsningen vid Älvdalsvägen och Klarälvsgatan mycket bred och upplevs otrygg för oskyddade trafikanter. Livsmedelstransporterna backar i dagsläget in till livsmedelsbutiken och upptar stora delar av befintlig lokalgata när avlastning sker. Korsningen mellan Älvdalsvägen och Klarälvsgatan i centrala Deje föreslås därför byggas om och flyttas söder ut. En enkelriktad gata för transporter till livsmedelsbutiken föreslås byggas för att möjliggöra för en trafiksäker lösning. I Figur 48 presenteras ett förslag på hur korsningen skulle kunna utformas. Trafikförslaget minskar utrymmet för biltrafik i korsningen och skapa större ytor för oskyddade trafikanter. Vid planering och projektering behöver ytanspråk kontrolleras med körspårsanalyser.



Figur 48. Förslag till framtida utformning av korsningen Älvdalsvägen/Klarälvsgatan, Deje.

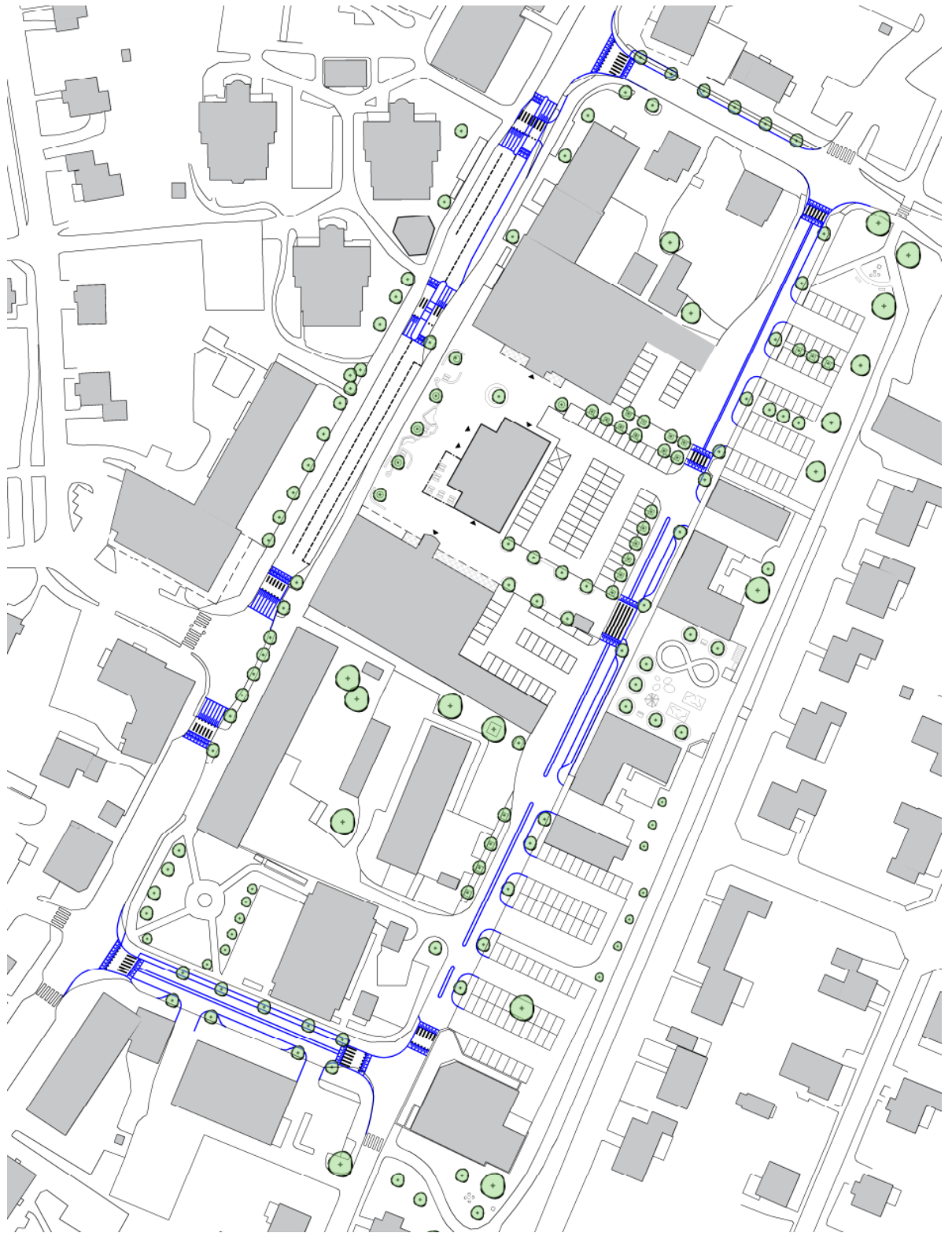


Figur 49. Korsningen Älodalsvägen/Klarälösgatan österifrån, Deje.



Figur 50. Korsningen Älodalsvägen/Klarälösgatan västerifrån, Deje.

Bilaga 1: Skiss Forshaga centrum i helsidesformat



Figur 51 Planskiss, trafikplan och plan för centrumutveckling sammanslaget.