Styrelse: Kommunstyrelsens samhällsplaneringsutskott
Plats: Stadshuset Visenten
Tid: måndagen den 16 november 2026 kl.09:00

Val av justerare samt plats och tid för justering

Johan Thomasson (M) med Johannes Kotschy (M) som ersättare. Justeringen sker digitalt den 19 november.

Ärende

Samhällsplaneringsutskottsärenden

1. **Avesta kommuns lokala trafikföreskrifter 2084 2026:00008 om förbud att parkera på Västerbovägen**

Förslag till beslut
- Med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) införs lokala trafikföreskrifter med löpnummer 2084 2026:00008.
- Lokala trafikföreskrifter med löpnummer 2084 2026:00008 träder i kraft den 1 november 2026.

Kommunfullmäktigeärenden

2. **Mobilitetspolicy för Avesta kommun**

Kommunstyrelsens samhällsplaneringsutskotts förslag till kommunstyrelsen
- Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta Mobilitetspolicy för Avesta kommun.

3. **Information vid samhällsplaneringsutskottet 2026**

- Intresseanmälningar i Källhagen

Förslag till beslut
Kommunstyrelsens samhällsplaneringsutskott tackar för informationen.

4. **Delgivningar vid samhällsplaneringsutskottet 2026**

Förslag till beslut
- Kommunstyrelsens samhällsplaneringsutskott tackar för informationen.

Blerta Krenzi
ordförande

Sara Willingham
kommunsekreterare

KOMMUNKANSLIET/TILLVÄXT AVESTA

Datum
2026-10-20

Brevnr/Diarienr
KK 2026-000507 511

Handläggare:
Maryam Muhammed

Avesta kommuns lokala trafikföreskrifter 2084 2026:00008 om p-förbud på Västerbovägen

Kommunstyrelsen beslutade den 5 oktober 2026 att införa parkeringsförbud på Västerbovägen mellan utfarten från Sörgårdsvägen och korsningen med Ponsbachs väg. Mot bakgrund av beslutet behöver lokala trafikföreskrifter antas för att reglera parkeringsförbudet under perioden 1 november till och med 31 mars. Förbudet ger inte rätt att stanna där det är förbjudet att stanna eller parkera enligt trafikförordningen (1998:1276).



Förslag till beslut

- med stöd av 10 kap. 1 § andra stycket 16 och 3 § första stycket trafikförordningen (1998:1276) införes lokala trafikföreskrifter med löpnummer 2084 2026:00008.
- Lokala trafikföreskrifter med löpnummer 2084 2026:00008 träder i kraft den 1 november 2026

KOMMUNKANSLIET/TILLVÄXT AVESTA

Datum
2026-10-15

Brevnr/Diarienr
KK 2022-000249003

Handläggare:
Adam Nilsson

Mobilitetspolicy för Avesta kommun

Beskrivning av ärendet

Kommunstyrelsens samhällsplaneringsutskott beslutade 2024 att ge Tillväxt i uppdrag att tillsammans med övriga förvaltningar och bolag ta fram en mobilitetspolicy för Avesta kommun.

Mobilitetspolicyn har därefter tagits fram enligt godkänd projektplan och utgör ett övergripande strategiskt styrdokument för kommunens trafikplanering. Policyn beskriver mål, strategier och arbetsmetoder för att utveckla ett trafiksäkert, hållbart och tillgängligt transportsystem som ska fungera som vägledning för kommunens trafikplanering.

Policyn tydliggör också hur kommunen ska arbeta med trafikfrågor genom bland annat Trafiksäkerhetslyftet och nollvisionen, fyrstegsprincipen, beteendepåverkan (mobility management) samt teknisk handbok som styrande dokument för planering, projektering, byggnation och drift. Detta ger bättre förutsättningar för långsiktiga prioriteringar, effektiv användning av resurser och en tydligare samverkan med exempelvis Trafikverket, Region Dalarna, näringslivet och invånarna.

Mobilitetspolicyn utgör även grunden för de handlingsplaner som ska omsätta policyns mål och strategier i konkreta åtgärder. Som ett första steg påbörjas arbetet med en handlingsplan för gång- och cykeltrafik. Arbetet svarar upp mot tidigare politiskt beslut (Dnr 2019–000311) om att ta fram en cykelplan. Planen kommer bland annat att ta fram förslag för ett sammanhängande huvudcykelnät, stärka arbetet med säkra skolvägar och prioritera åtgärder inom trafiksäkerhet, framkomlighet, drift och underhåll. Genom detta skapas ett tydligt underlag för framtida investeringsprioriteringar och ett mer systematiskt arbete med gång- och cykeltrafik i hela kommunen.

Ekonomi och verksamhet
Policyn i sig medför inga direkta ekonomiska konsekvenser. Ekonomiska konsekvenser hanteras i kommande handlingsplaner och genomförande av framtida åtgärder, vilka hanteras inom ordinarie budget- och investeringsprocesser.

Teknisk bedömning/genomförandeplan
Mobilitetspolicyn är ett strategiskt styrdokument och kräver inga tekniska genomförandeåtgärder i samband med antagandet. Efter antagande påbörjas arbetet med utpekade arbetsmetoder/strategier samt en handlingsplan för gång- och cykeltrafik som första steg i genomförandet.

Bedömning utifrån mål och budget och relevanta styrdokument
Mobilitetspolicyn bidrar till genomförandet av kommunens mål och visioner. Policyn förtydligar även ställningstaganden i översiktsplanen samt stärker arbetet med trafiksäkerhet, hållbar mobilitet och tillgänglighet.

Sociala konsekvenser
Policyn bedöms ge positiva sociala konsekvenser då särskild prioritet ges till oskyddade trafikanter samt ett strukturerat arbete med säkra skolvägar.

Miljömässiga konsekvenser
Policyn stödjer kommunens arbete för ett mer hållbart transportsystem.

Förslag till beslut
- Samhällsplaneringsutskottet föreslår Kommunstyrelsen att föreslå Kommunfullmäktige att anta Mobilitetspolicy för Avesta kommun

Handlingar
- Mobilitetspolicy för Avesta kommun
- Bilaga 1. Mål av relevans för Avesta kommuns mobilitetspolicy
- Bilaga 2. Nulägesbeskrivning av trafiken i Avesta kommun

Mobilitetspolicy för Avesta kommun

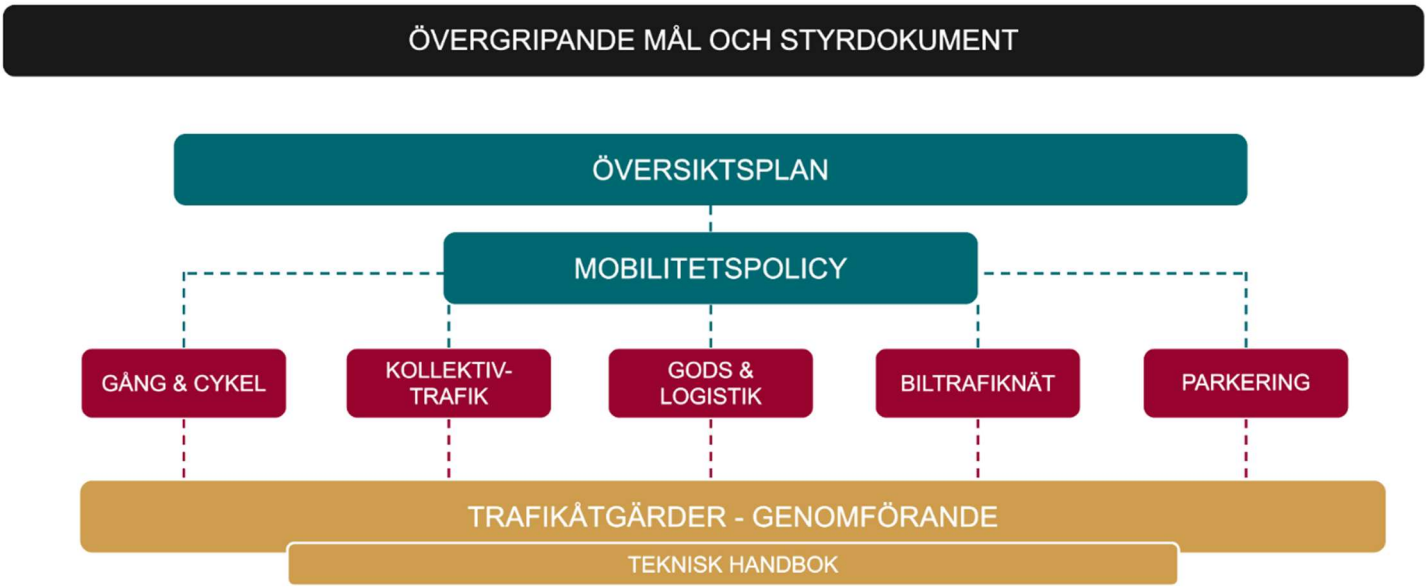
Dokumenttyp	Policy
Dokumentnamn	Mobilitetspolicy för Avesta kommun
Antagen av:	
Diarienummer	KK 2022–000249 003
Giltighetstid	Tills vidare
Gäller för	Avesta kommunkoncern
Sammanfattning	Ett strategiskt styrdokument för Avesta kommuns trafikplanering. Beskriver mål och strategier för framtida transportsystem i kommunen och utgör grunden i relaterade trafikplaner och åtgärdsförslag.
Granskad	
Reviderad	
Nästa revidering	2030
Dokumentansvarig	Näringslivschef
Webbansvarig	Teknisk strateg
Publiceras	Extern och intern webb
Relaterade planer	- Gång- och cykelplan

1. Inledning

En mobilitetspolicy är ett strategiskt styrdokument för Avesta kommuns trafikplanering och omfattar alla trafikslag och hur dessa samverkar för ett fungerande transportsystem. Policyn innehåller kommunens långsiktiga mål för transportsystemet samt strategier och metoder för att nå målen. Mobilitetspolicyn kommer följas av handlingsplaner som innehåller förslag på konkreta åtgärder inom olika fokusområden. Policyn pekar på inriktningen och vad som ska uppnås medan handlingsplanerna fokuserar på konkreta åtgärder för att nå uppsatta mål.

Mobilitetspolicyn är främst vägledande för kommunens verksamheter inom översiktsplanering, trafikplanering, markanvändning, exploatering, projektering samt drift och utveckling av transportinfrastruktur. För övriga bolag och verksamheter inom kommunkoncernen ska policyn beaktas i de delar där verksamheten påverkar eller påverkas av transportsystemets utveckling.

När kommunen utvecklas enligt översiktsplanen så behöver transportsystemet samtidigt planeras med ett långsiktigt perspektiv. Därför blir översiktsplanen ett naturligt dokument att utgå ifrån. Policyn tar även hänsyn till andra mål, beslut och riktlinjer på olika nivåer som relaterar till samhälls- och trafikutvecklingen i en lokal kontext.[1]



Figur 1. Mobilitetspolicyns roll i förhållande till övergripande mål och översiktsplan samt relationen till handlingsplanerna och genomförande utifrån föreslagna åtgärder kombinerat med standarder i teknisk handbok.

Policyns mål och strategier samt relaterade handlingsplaner syftar till att fungera som vägledning i den kommunala planeringen – från översiktsplanering och markfrågor till detaljplanering och projektering. Mål och strategier kan även fungera som underlag i dialoger med exempelvis invånare, näringslivet, föreningar, mellankommunal samverkan, Region Dalarna och Trafikverket.

Avesta kommun har i arbetet med mobilitetspolicyn följt Handbok för trafikstrategiskt arbete[2] och den process som Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har tagit fram tillsammans med Trafikverket och Boverket.

[1] Se Bilaga 1 för koppling till andra styrdokument och mål
[2] Handbok för trafikstrategiskt arbete (2022) Handbok för trafikstrategiskt arbete tillgänglighet i ett hållbart samhälle

2. Målbild 2040 – ett trafiksäkert, hållbart och tillgängligt transportsystem

Målbilden beskriver hur Avesta kommun vill att trafiksystemet ska vara år 2040.

Mål 1: Transportsystemet är tryggt och trafiksäkert

- Ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken.
- Gång- och cykelstråk som nyttjas av barn och unga till och från skola och fritidsaktiviteter ska ha hög prioritet gentemot annan trafik
- Utformning och underhåll av väginfrastrukturen bidrar till hög säkerhet och trygghet, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.
- Trafikmiljön bidrar till mänskliga möten och att fler vistas i det offentliga rummet.
- Gång- och cykelmiljöer upplevs som trygga genom belysning, god sikt och skötsel som håller hög standard.
- Godstransporters störningar för boende och handel minimeras med hjälp av utpekade huvudnät, strategisk bärighetsklassning och aktiv användning av lokala trafikföreskrifter.
- En hög andel trafiksäkra gång-, cykel- och mopedpassager.

Mål 2: Hållbara och attraktiva resval i vardagen

- I tätort och vid målpunkter är hållbara färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik prioriterad vid planering av bebyggelse och infrastruktur.
- Kortare resor (<5km) genomförs till största delen med hållbara färdmedel.
- Det finns attraktiva och sammanhängande huvudcykelstråk som prioriterar framkomlighet, trafiksäkerhet och drift/underhåll.
- Kommunen bidrar till en ökad kollektivtrafikandel genom fysisk planering och infrastrukturåtgärder, i samverkan med Region Dalarna/Dalatrafik som ansvarar för kollektivtrafikutbudet.
- Möjligheten till arbetspendling med hållbara färdmedel är god där pendlarparkeringar finns på strategiska platser.
- Utformningen av transportsystemet bidrar till minskad klimatpåverkan, bättre luftkvalitet och ökad folkhälsa genom att fler resor sker med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Transportsystemet ska vara robust och klimatanpassat, där dagvatten- och skyfallshantering integreras för att säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet.

Mål 3: Tillgänglig och sammanhängande kommun

- Gång- och cykelnätet är sammanhängande - särskilt mellan målpunkter i tätorter och till kollektivtrafik på landsbygden.
- Tillgänglighetsanpassade hållplatser samt väl fungerande gång- och cykelanslutningar till och från hållplatserna utvecklas i samverkan med Region Dalarna/Dalatrafik.
- Näringslivet ges goda förutsättningar genom god tillgänglighet till godsintensiva verksamhetsområden.
- Väg 68 och väg 70 utgör prioriterade regionala stråk, med goda kopplingar till lokalt vägnät och verksamhetsområden.
- Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen utgör viktiga järnvägsstråk och ses som attraktiva och kapacitetsstarka transportleder för gods- och persontrafik.
- Det är enkelt att nå viktiga målpunkter i kommunen, såsom centrum, handel, service, natur-, kultur- och rekreationsområden, genom tillgängliga och samordnade färdsätt.

3. Utmaningar

Här beskrivs centrala utmaningar som mobilitetspolicyn behöver hantera för att nå målen. Mer information om nuläget i Avesta kommun finns i nulägesbeskrivningen[3], som tagits fram i samband med mobilitetspolicyn.

Högt bilberoende

Bilen är normen och dominerar vardagsresandet i kommunen, även vid korta resor. Vid resor under fem kilometer så används bilen nästan sju av tio gånger (68 %). Utifrån alla motoriserade rörelser inom kommunen så står bilen för 96 % av alla resor och bussen för övriga 4 %. Detta är ett resultat av att prioriteringar och styrmedel i gaturummet gör det rationellt att ta bilen samtidigt som det motverkar målen om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik. Det höga bilberoendet bidrar även till transportsektorns klimatpåverkan och ökar samhällets sårbarhet vid förändrade energipriser och bränslekostnader.

Cykeln når inte sin potential

Låg andel cykelresor sett till färdmedelelsandel (ca 8 %), även vid kortare resor. Cykeln används vid tre av tio resor under fem kilometer och fyra av tio gånger vid resor under tre kilometer. Cykelinfrastrukturen i grunden finns på plats enligt undersökningar men att otrygga trafiksituationer, dåligt sammankopplat nät, interaktion med biltrafik samt brister i standard och underhåll utgör hinder för ökad cykling.

Trafiksäkerhetsarbete med bättre fokus på oskyddade trafikanter

Bristfälliga gång-, cykel- och mopedpassager (GCM), otrygga trafikmiljöer och hög andel singelolyckor utifrån brister i skötsel/underhåll motverkar målet om ett säkert transportsystem, vilket också bidrar till högre användning av bilen. Oskyddade trafikanter, särskilt barn/unga, behöver prioriteras i trafiksäkerhetsarbetet.

Eftersatt underhåll

Underhållsskulden i både bil-, gång- och cykelnätet påverkar säkerhet och framkomlighet negativt. Det finns stor potential att öka andelen gång- och cykeltrafik vid förbättrad skötsel och underhåll. Detta är även en viktig fråga för näringslivet samt något som speglar upplevd nöjdhet hos medborgare. Trafikverkets lokala närvaro längs de statliga vägarna utanför tätorter är otillräcklig, samtidigt som underhållet i dessa områden i stor utsträckning är eftersatt.

Svag kollektivtrafik begränsar kommunen, invånare och företag

Trenden för att åka buss går i fel riktning. Det finns dock tydlig förbättringspotential vid många stråk och reserelationer där busstrafik förekommer men där bilen dominerar kraftigt. Attraktiviteten och nöjdheten bland resenärer behöver öka. Goda möjligheter att åka tåg längs med Dalabanan men desto sämre på Godsstråket vilket hotar arbetspendling och studier.

Otydliga prioriteringar ger låg måluppfyllelse

Avsaknad av tydlig struktur leder till spridda insatser och svagt resultat. För att nå målen krävs tydliga strategier, policys, aktuella underhållsplaner samt prioritering av åtgärder där effekten blir störst.

Beteendeinsatser används i för liten utsträckning

Endast fysiska åtgärder räcker inte för en förflyttning mot uppsatta mål. Ett systematiskt arbete med beteendepåverkan, informationskampanjer och marknadsföring krävs för att styra mot hållbara resval.

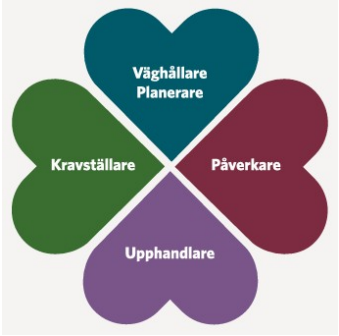
Tillgängligheten är inte tillräcklig för alla

Brister i fysisk tillgänglighet begränsar användningen av hela transportsystemet. Att sprida ut rörelser på fler trafikslag ökar kapacitet och tillgänglighet för alla. Här behövs mer systematiskt arbete med underhåll, teknisk handbok, tillgänglighetsplan och dialog.

[3] Se Bilaga 2, Nulägesbeskrivning av trafiken i Avesta kommun

4. Strategier & arbetsmetoder

För att utveckla det transportsystem som kommunen eftersträvar ska följande strategier och arbetsmetoder tillämpas. Dessa ska genomsyra hela processen – från politiska beslut till planering, genomförande och uppföljning av konkreta åtgärder.

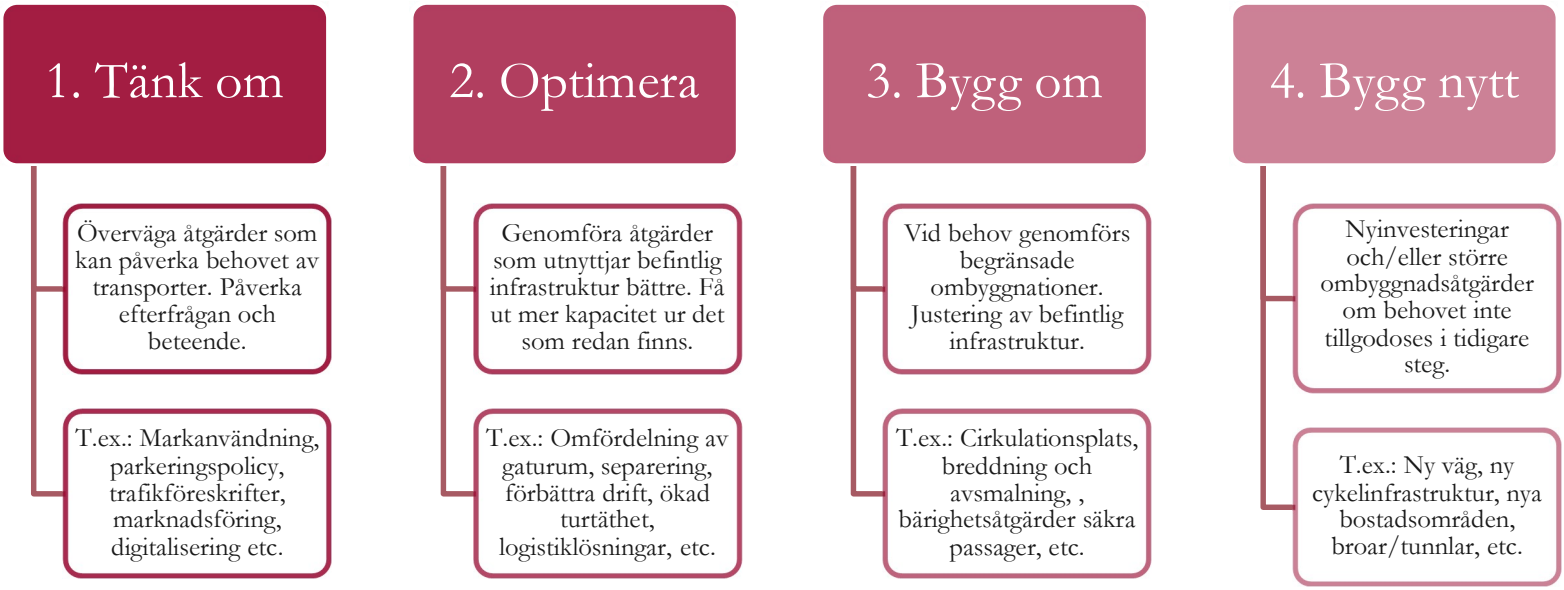


4.1. Trafiksäkerhetslyftet och nollvisionen

Arbetet ska utgå från ett systematiskt och dialogbaserat angreppssätt i enlighet med Trafiksäkerhetslyftet[4] och nollvisionens principer. Arbetet ska bedrivas kontinuerligt och integreras i ordinarie planerings- och uppföljningsprocesser. Genomförandet ska tydliggöra ansvar och roller mellan förvaltningar och bolag samt säkerställa god samverkan med andra aktörer, till exempel Trafikverket, Region Dalarna och näringslivet/större arbetsgivare.

4.2. Tillämpa fyrstegsprincipen

Planeringen av åtgärder i och investeringar i transportsystemet ska utgå ifrån fyrstegsprincipen[5] för att hitta kostnadseffektiva åtgärder. Val av åtgärdsnivå ska alltid motiveras och dokumenteras i beslutsunderlag.



4.3. Huvudcykelnät

Kommunen ska identifiera och utveckla ett sammanhängande, tydligt och attraktivt huvudcykelnät med hög standard som binder samman viktiga målpunkter. Ett huvudcykelnät planeras in i arbetet med handlingsplanen för gång- och cykel.

4.4. Säkra skolvägar

Kommunen ska arbeta strukturerat för att ge barn förutsättningar att ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter på ett trafiksäkert och tryggt sätt. Kommunen ska utifrån en framtagen checklista och standard utreda trafiksäkerhet och framkomlighet i skolors närområde och genomföra åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Arbetet kommer ingå i handlingsplanen för gång- och cykel.

[4] Trafiksäkerhetslyftet - handledning för ett dialogbaserat genomförande
[5] Fyrstegsprincipen - Bransch

4.5. Teknisk handbok

Kommunens tekniska handbok ska vara styrande för planering, projektering, byggnation och drift av transportsystemet. Det innebär att:

- Beslutade standarder ska tillämpas konsekvent i alla projekt
- Avsteg från handboken ska motiveras och dokumenteras
- Handboken ska uppdateras löpande utifrån ny kunskap, behov och mål

4.6. Beteendepåverkan – mobility management

Fysiska åtgärder ska kompletteras med beteendepåverkande insatser för att nå mobilitetspolicyns mål. Exempelvis informations- och kampanjinsatser för gång, cykel och kollektivtrafik eller riktade insatser mot prioriterade grupper: skolor, arbetsplatser eller pendlare. Arbetet med beteendepåverkan ska inkluderas i framtagandet av handlingsplaner.

4.7. Handlingsplaner

Mobilitetspolicyn följs av handlingsplaner som innehåller förslag på konkreta åtgärder inom olika fokusområden. Policyn pekar på inriktningen och vad som ska uppnås medan handlingsplanerna fokuserar på konkreta åtgärder. Handlingsplanernas föreslagna åtgärder arbetas in i verksamhetsplaneringen och planeras in i investerings- och/eller driftsbudgeten. Nedan visas exempel på områden som kan ingå i de olika handlingsplanerna:



4.8. Drift och underhåll

Ett systematiskt och kvalitetssäkrat drift- och underhållsarbete är en grundförutsättning för ett trafiksäkert, tillgängligt och attraktivt transportsystem. I Avesta kommun ska drift och underhåll bidra till att nå målen om ökad andel hållbara resor samt minskade olyckor, särskilt bland gående och cyklister. Det innebär bland annat att:

- Huvudcykelnätet prioriteras vid drift och underhåll, året om.
- Förebyggande underhåll och tillgångsförvaltning (proaktiva) tillämpas för att minska behovet av akuta (reaktiva) åtgärder och kostsamma reinvesteringar.
- Olycksdata och synpunkter från invånare används som underlag för prioritering av åtgärder

Ett förbättrat drift- och underhållsarbete skapar också synergier i form av ökad trygghet, bättre tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och stärkt tillit till det offentliga rummet. Övriga tillgänglighetsinsatser genomförs inom ramen för kommunens tillgänglighetsplan, exempelvis tillgänglighetsvandringar.

5. Uppföljning & indikatorer

- Mobilitetspolicyn granskas i sin helhet en gång per mandatperiod, rimligtvis i samband med översyn av översiktsplanen.
- Mobilitetspolicyns handlingsplaner följs upp årligen med en rapport till kommunstyrelsen (Trafikåret 2027, 2028 osv.). Kommunstyrelsen har mandat att besluta om kompletterande åtgärder som ligger i linje med mobilitetspolicyns övergripande mål (avsnitt 2) och arbetsmetoder (avsnitt 5) samt kan inkluderas i en handlingsplan.
- Målen i mobilitetspolicyn följs upp utifrån angivna indikatorer där uppföljning sker utifrån respektive indikator och presenteras i rapporten Trafikåret. Utöver indikatorerna så följs genomförda projekt och åtgärder upp på årsbasis med utgångspunkt i satta mål och strategier.

Indikatorer	Uppföljning	Källa
Mål 1 - Transportsystemet är tryggt och trafiksäkert		
Genomföra och följa upp Trafiksäkerhetslyftet	Var 4:e år	Trafiksäkerhetslyftet
Uppföljning vägtrafikolyckor • Olyckor oskyddade trafikanter • Allvarligt skadade eller döda i trafiken	Årligen	Olycksdatabasen Strada - Transportstyrelsen
Andel säkra gång- och cykelpassager längs huvudcykelnätet och skolors närområden	Vartannat år	Trafikverkets inventering ”Trafiksäkerhetsklassade GCM-passager”
Hastighetsefterlevnad och årsdygnstrafik (ÅDT) på utvalda vägar på det kommunala vägnätet	Årligen	Kommunens trafikmätningar
Mål 2 – Hållbara och attraktiva resval i vardagen		
Antal påstigande på hållplatser i kommunen	Årligen	Dalatrafik
Cykelmätningar vid utvalda punkter	Årligen	Kommunens cykelmätningar/cykelräknare
Medborgarnas nöjdhet gällande skötsel av gång- och cykelvägar i kommunen	Årligen	Kolada.se via statistiska centralbyrån (SCB)
Färdmedelsfördelning – andelen resor som sker med: • Cykel • Kollektivtrafik • Bil	Var 5:e år	Resvaneundersökning
Säkerställ minst 50 svar i Cyklistvelometern och följ upp resultatet	Vartannat år	Cykelfrämjandet
Mål 3 - Tillgänglig och sammanhängande kommun		
Företagares uppfattning om det lokala vägnätets framkomlighet och underhåll	Årligen	Svenskt näringslivs rapport: Lokalt företagsklimat
Andel sammanhängande gång- och cykelvägnät (saknade länkar identifierade och åtgärdade)	Årligen	Kommunens inventering
Medborgarnas nöjdhet gällande skötsel av gator och vägar i kommunen	Årligen	Kolada.se via statistiska centralbyrån (SCB)
Parkeringsbelastning i centrum (beläggningsgrad)	Var 4:e år	Parkeringsstudier

Bilaga 1. Mål av relevans för det Avesta kommuns mobilitetspolicy och det trafikstrategiska arbetet

Kommunala mål	
Översiktsplan 2040 för Avesta kommun	• Vid planläggning av ny bebyggelse och infrastruktur ska stor hänsyn tas till minskade klimatutsläpp. • Prioritera hållbara trafikslag för kollektivt resande samt cykel och gång. • Förstärk de regionala sambanden och sammankoppla centralorten och serviceorterna. • Hållbara trafikslag för kollektivt resande, samt cykel och gång prioriteras utifrån kommunens mål att koldioxidutsläpp inom kommunens geografiska område ska minska med 17 % per år och att Avesta blir klimatneutralt år 2040. Det ska därför vara enkelt att välja gång och cykel som ett färdsätt för bekväma sträckor i ett tydligt och trafiksäkert gång- och cykelvägnät. • Gång- och cykelkopplingar behöver framför allt utvecklas och prioriteras mellan viktiga målpunkter i tätorter samt till kollektivtrafik på landsbygden. • Barns målpunkter och skolvägar prioriteras. • Färdslagen prioriteras utifrån klimat-, tillgänglighets- och trygghetsperspektiv där den samlade effekten prioriteras före de enskilda trafikslagen. • Inom centralorten är tillgängligheten med bil fortsatt god, men för boende i centrala delar av området ska gång, cykel och kollektivtrafik alltmer bli de mest självklara färdmedlen. • Standard, tillgänglighet och kvalitet i gång- och cykelnäten ska förbättras både centralt i tätorten och dess stadsdelar samt mellan centrala delar och de olika stadsdelarna • Såväl väg 68 och väg 70 som Dalabanan och Godsstråket genom Bergslagen utgör prioriterade regionala kommunikationsstråk. • Både järnvägar och vägar, såväl statliga som kommunala, inom kommunen ska vara utbyggda med hög standard, bra säkerhet och god trafikkapacitet för såväl persontrafik som godstrafik. • Det ska finnas goda möjligheter till både arbetspendling och övrigt resande till och från Avesta med såväl tåg som buss och bil i alla fyra väderstreck. En viktig del i detta är också god tillgång till alla olika former av pendlarparkering.
Kommunens budget 2026–2028	• Avesta ska vara en miljökommun i framkant, där riktlinjer och investeringar leder till hållbar utveckling och att Avesta blir en av Sveriges mest klimatsmarta kommuner. • Antal cykelbanor ska öka samt andelen av kommunens transporter som är fossilfria ska öka. Dessutom ska en

	välfungerande kollektivtrafik ge möjlighet till pendling och boende i såväl stad som landsbygd.
Hållbarhetsprogrammet	Avesta kommun har ett övergripande hållbarhetsprogram som definierar strategier, mål och aktiviteter för hela kommunens verksamhet. Programmet är ett verktyg för att säkerställa att ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter av hållbarhet integreras i beslutsfattande och planering.
Viable cities	Genom en avsiktsförklaring mellan Avesta kommun och Viable Cities så avser kommunen att kraftsamla och bidra till en snabb omställning till klimatneutrala städer 2030. Inom detta arbete finns bland annat ett åtagande att ta fram en mobilitetspolicy.
Klimat- & energiplan	Kommunens klimat- och energiplan tas fram parallellt med mobilitetspolicyn. Planen förväntas innehålla en riktlinje kring laddinfrastrukturen i kommunen samt mål kopplat till utsläpp av växthusgaser från transportsektorn.
Regionala mål	
Dalastrategin 2030	Policyn är också en del av ett regionalt sammanhang där kommunens arbete syftar till att linjera med regionala mål i Dalastrategin 2030. Exempel på inriktningar i Dalastrategin: • Utveckla ett transportsystem som är robust, klimatsmart och tillgängligt för alla. • Kraftigt minska utsläppen från transportsektorn för att nå klimatmålen. • Skapa effektiva och hållbara reskedjor där kollektivtrafik, cykel och gång kompletterar varandra. • Förbättra kopplingarna mellan kommuner och regioner för arbete, studier och service. • Effektiva och hållbara godsflöden, särskilt för skogs- och industrinäringar. • Utnyttja digitala lösningar för smart mobilitet.
Länsplan för regional transportinfrastruktur	Region Dalarna upprättar en länsplan för att planera och prioritera investeringar på det regionala vägnätet. Länsplanens medel kan även användas för att medfinansiera åtgärder i den nationella planen. Länsplanen ska användas för att möta länets samhällsutmaningar. Länsplanen samordnas med den nationella planen och ska bidra till att uppnå både regionala och nationella mål inom områden som klimat, miljö och tillgänglighet.
Trafikförsörjningsprogram	Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som ska peka ut den politiska viljeinriktningen och utgöra den långsiktiga planen för hur kollektivtrafiken i Dalarna ska bedrivas och utvecklas över en längre tidsperiod för att bidra till ett hållbart Dalarna.
Nationella mål	
Sveriges transportpolitiska mål	Övergripande målet: att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Till det övergripande målet kopplas ett funktionsmål och ett hänsynsmål. • Funktionsmål/tillgänglighet: resor och transporter ska vara tillgängliga, trygga, jämställda och effektiva. • Hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa): transportsystemet ska bidra till trafiksäkerhet, bättre hälsa och klimat- och miljömål.
Nollvisionen	Riksdagen fattade 1997 beslut om nollvisionen, det vill säga visionen om ett framtida vägtransportsystem som inte hotar människors liv och hälsa. Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige.
Nationella klimatmål	Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Målet ingår som etappmål i miljömålssystemet.
Nationell plan för transportinfrastrukturen	Den nationella planen för transportsystemet tas fram av Trafikverket och beslutas av regeringen. Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Riksdagen bestämmer hur mycket pengar som ska användas. Den

	nationella planen för transportsystemet omfattar en tolvårsperiod, och uppdateras vart fjärde år. Trafikverket ansvarar för att åtgärderna genomförs.
Internationella mål	
Agenda 2030	Nedan presenteras hållbarhetsmål i Agenda 2030 som anses relevanta för mobilitetspolicyn och som beaktas i kommunens ställningstaganden för den långsiktiga trafikplaneringen: • Mål 3 - God hälsa och välbefinnande; trafiksäkerhet, aktiv mobilitet • Mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur • Mål 11 – Hållbara städer och samhällen; tillgänglighet, kollektivtrafik, minskad miljöpåverkan • Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna; minskade utsläpp, klimatanpassning
Barnkonventionen	Lagen innebär att barnets rättigheter ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn.

Kommunkansliet/Tillväxt Avesta
Datum: 2026-06-16

Nulägesbeskrivning av trafiken i Avesta kommun

Underlag för mobilitetspolicy

Rapport

Innehållsförteckning

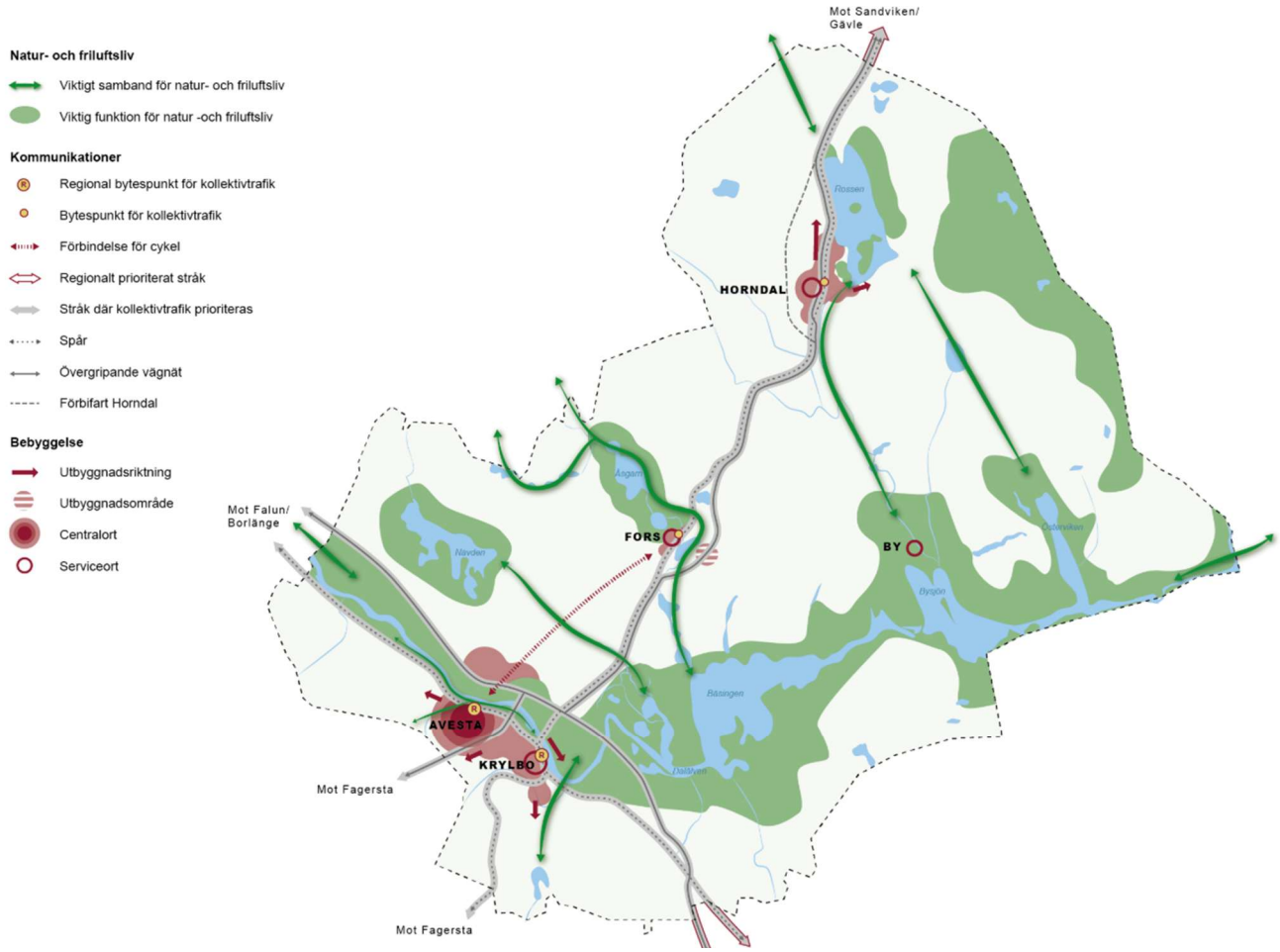
1. Kommunens karaktär ... 3
2. Trafiknätets uppbyggnad ... 5
2.1. Kollektivtrafiknätet ... 5
2.2. Vägnätet ... 7
2.3. Gång- och cykelnätet ... 8
2.4. Broar ... 11
3. Trafikens omfattning ... 12
3.1. Resvanor ... 12
3.2. Kollektivtrafik ... 14
3.3. Motorfordonstrafik ... 15
3.4. Cykeltrafik ... 16
3.5. Gångtrafik ... 18
4. Tillgänglighet ... 19
4.1. Rörelsehinder och funktionsnedsättningar ... 19
4.2. Parkeringsplatser ... 20
4.3. Restider ... 21
5. Trygghet ... 23
6. Trafiksäkerhet ... 24
7. Klimat och miljöpåverkan ... 26
7.1. Klimatpåverkan ... 26
7.2. Buller ... 27
7.3. Luftkvalitet ... 27
8. SWOT-analys ... 28

1. Kommunens karaktär

Avesta kommun är belägen i sydöstra delen av Dalarnas län och gränsar till både Västmanlands och Gävleborgs län. Det geografiska läget innebär att kommunen i hög grad påverkas av och samspelar med regionala transportflöden och funktionella samband som sträcker sig över både kommun- och länsgränser. Detta ställer särskilda krav på samverkan i planering och utveckling av infrastruktur och mobilitet.

Kommunen har cirka 23 000 invånare, varav omkring 16 000 bor i centralorten Avesta, inklusive Krylbo och Karlbo. Utöver centralorten finns serviceorterna Fors, Horndal och By. Befolkningen är till cirka 82 procent koncentrerad till tätorter, medan omkring 18 procent bor på landsbygden. Strukturen innebär att kommunen har både urbana och landsbygdsrelaterade transportbehov, där tillgänglighet till arbete, service och kollektivtrafik skiljer sig åt mellan olika delar av kommunen.

Avesta har ett strategiskt läge i den mellansvenska regionen med goda kommunikationsmöjligheter. Större arbetsmarknadsregioner såsom Borlänge, Falun, Västerås, Gävle och Uppsala nås inom cirka 100 kilometer, vilket skapar förutsättningar för arbetspendling och regionalt utbyte. Kommunen genomkorsas av två nationellt viktiga vägar och två järnvägsstråk i nord-sydlig respektive öst-västlig riktning, vilket bidrar till goda förutsättningar för både person- och godstransporter.



Figur 1. Utvecklingsinriktning från översiktsplanen

Samtidigt innebär denna struktur att transportsystemet präglas av ett starkt beroende av ett fåtal större stråk och knutpunkter. Detta skapar både möjligheter och sårbarheter – där god tillgänglighet kan uppnås vid fungerande system, men där störningar snabbt kan få stora konsekvenser för framkomlighet och tillgänglighet, både lokalt och regionalt.

Handeln i kommunen är huvudsakligen lokaliserad till Avesta centrum samt handelsområdet Åsbo, med kompletterande handel i Krylbo och i viss utsträckning i Skogsbo. Detta bidrar till tydliga målpunkter för resor, där tillgänglighet med olika trafikslag blir central för både invånare och besökare.

Näringslivet domineras till stor del av industriverksamhet, där större arbetsgivare såsom Outokumpu Stainless AB, AB Karl Hedin Sågverk Krylbo och Stora Enso Fors är viktiga noder i transportsystemet, särskilt för godstransporter. Samtidigt skapar industrins lokalisering behov av robust infrastruktur för både tung trafik och arbetspendling.

Avesta erbjuder samtidigt stora attraktionsvärden i form av natur, kulturmiljöer och landskapet kring Dalälven. Dessa kvalitéer innebär potential för ökad turism och rekreation, men ställer också krav på ett tillgängligt och orienterbart transportsystem.

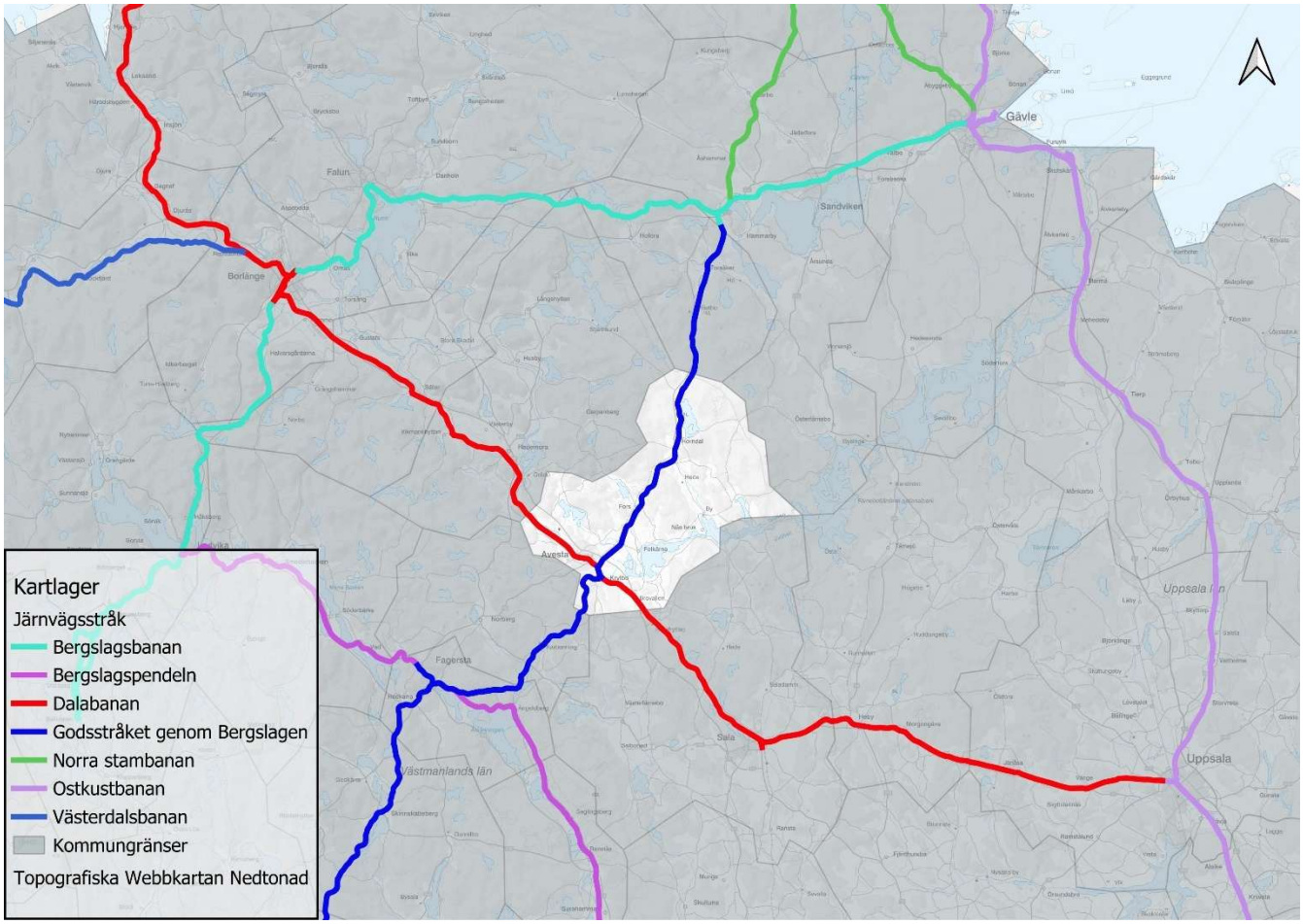
2. Trafiknätets uppbyggnad

Med trafiknätet avses den infrastruktur som tillsammans ger förutsättningar för den trafik och de resbehov som finns i kommunen.

2.1. Kollektivtrafiknätet

Järnvägen passerar kommunen i både nord–sydlig och öst–västlig riktning och utgör en central del av transportinfrastrukturen. Dalabanan (Mora–Uppsala) fungerar som en viktig pulsåder för persontransporter, särskilt för pendling mot Hedemora, Säter, Borlänge samt mot Sala, Västerås och Uppsala, med vidare koppling till Arlanda/Stockholm. Tågstopp för persontrafik finns vid Krylbo och Avesta. I den norra delen ansluter Dalabanan till Inlandsbanan, en viktig länk till norra Sverige.

Godsstråket genom Bergslagen (Örebro–Gävle), som är en del av stomnätskorridoren ScanMed, spelar också en betydande roll för både gods- och persontrafiken i kommunen. Tågstopp för persontrafik finns vid Horndal, Fors och Krylbo. Godsstråket genom Bergslagen har anslutningar till Dalabanan och Bergslagsbanan. Både Godsstråket och Dalabanan har en strategisk funktion för godstransporter till och från ”Sveriges midja”. Gods- och persontransporter samsas om kapaciteten på järnvägen, som i flera delar är högt belastad.

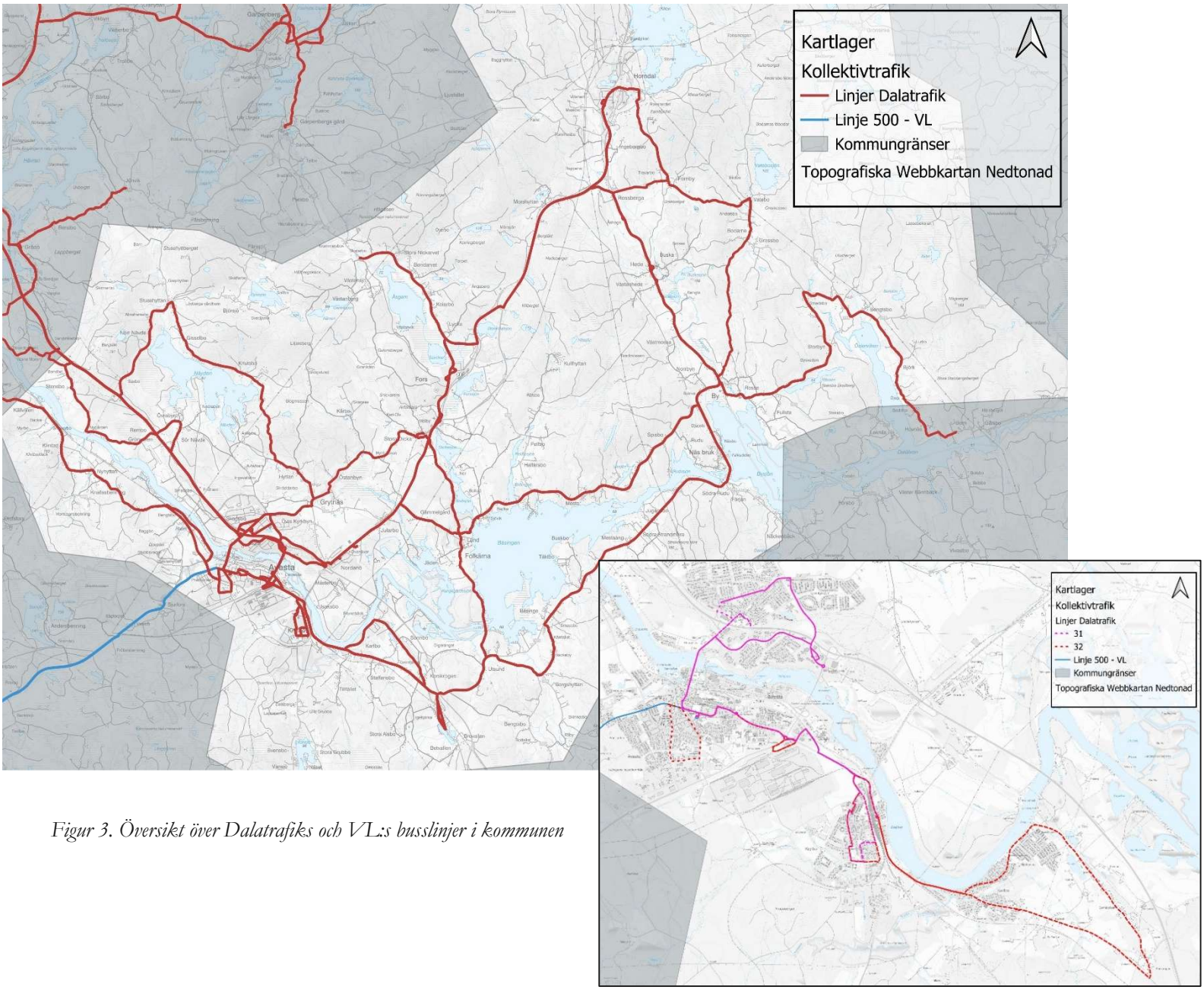


Figur 2. Godsstråket i mörkblått och Dalabanan i mörkrött.

Avesta/Krylbo är idag knutpunkten för tågtrafiken och stationen och stationsläget är betydelsefull för kommunen. I Avesta finns en busstation samt ett tågstopp (Avesta Centrum). Långsiktigt planeras ett nytt resecentrum vid Avesta Centrum utifrån inriktningen i Avesta

stadsplan[1]. Tågoperatörerna på Dalabanan (SJ och TiB) har även signalerat en vilja att trafikera Avesta Centrum av strategiska skäl. Några beslut om detta har dock ännu inte fattats. Långa bomfällningstider vid Kyrkogatan och Älvbrovägen, särskilt vid norrgående tåg, skapar problem kopplat till väntetider, personsäkerhet och att investeringar i kortare restid på Dalabanan går förlorade. Detta försvårar i nuläget för tågoperatörerna att utöka/flytta trafikeringen. För att möjliggöra detta krävs först åtgärder i form av nya signaler och uppgraderad transmission.

Inom kommunen finns det två busslinjer som trafikerar Avesta tätort och flertalet landsbygdslinjer, samt Flextrafik och kommersiell trafik. Bussförbindelserna inom länet är relativt goda till Hedemora, Säter och Borlänge men sämre till Falun. Förbindelserna över länsgränsen till Norberg - Fagersta från Avesta fungerar för arbetspendling och tillfälliga besök. Bussförbindelser saknas till Gävle via Horndal där pendlare hänvisas till tåg med begränsade avgångar, från och med 2027 endast helgtrafik.



Figur 3. Översikt över Dalatrafiks och VL:s busslinjer i kommunen

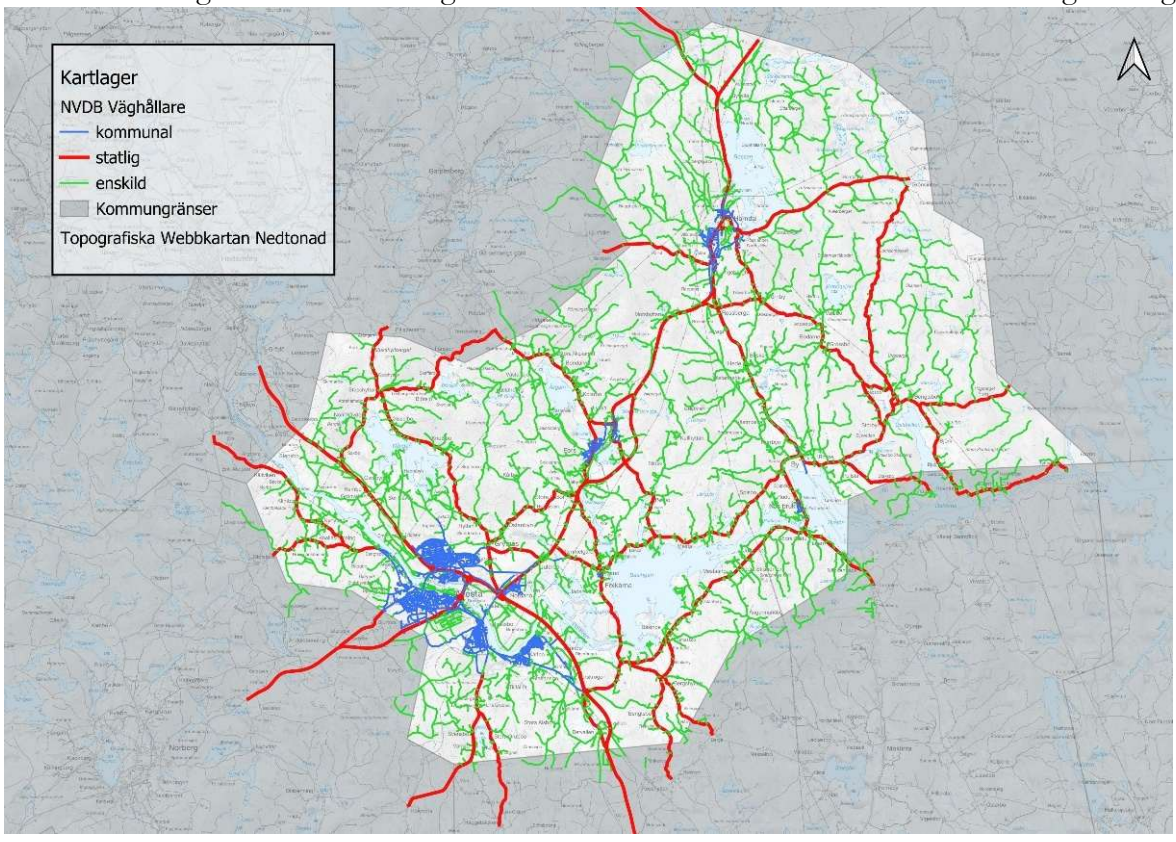
[1] Avesta stadsplan. avesta-stadsplan_godkand-av-kf.pdf

2.2. Vägnätet

De viktigaste stråken genom Avesta kommun är riksväg 68 och riksväg 70.

- Riksväg 68 från Örebro till Storvik är en regionalt och nationellt viktig väg, främst utifrån dess höga värde som godstransportled. Vägen är även rekommenderad led för farligt gods. Mellan trafikplats Mästerbo, vid Nordanö, leds trafiken upp på väg 70 fram till trafikplats Åsbo, vid Dalahästen, vilket ger avbrott i trafikrytmen. Några delar av vägen norrut från trafikplats Mästerbo mot Horndal har lägre kvalitet vad gäller såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. Vägen har också en stor andel tung trafik och passerar genom centrala Horndal intill skolgård, butiker och bostäder, vilket där ger sämre trafiksäkerhet och ökade störningar.
- Riksväg 70 från Enköping till Mora ingår i det nationella stamvägnätet och är ett nationellt intresse för både persontrafik och godstransporter. Vägen är rekommenderad led för farligt gods. Stråket är en pulsåder för den omfattande turisttrafiken från Stockholm och Mälardalen vidare norrut. Riksväg 70 är ett huvudstråk för arbetspendlingen såväl inom Dalarna som till angränsande län. Riksvägen har även en betydande funktion för godstrafik. Sträckan Sala-Djurås är mötesseparerad, där etapp 3 mot Djurås genomförs 2026.
- Länsväg 740 mellan Horndal och Garpenberg pekas också ut som en kompletterande regionalt viktig väg av Trafikverket. Detta mot bakgrund av Bolidens transporter som går mot Gävle via centrala Horndal.

Av det totala vägnätet ansvarar kommunen för 178 km väg (12 %), Trafikverket för 266 km (18 %) och enskilda vägar utgör 1029 km (70 %)[2]. Det kommunala vägnätet är främst lokaliserat till tätorterna. Många av de enskilda vägarna finansieras delvis med kommunala och statliga bidrag.



[2] NVDB Data 2026

Resultat från SCB:s medborgarundersökning, sammanställt i Kolada [3], visar att invånarna i Avesta i hög utsträckning upplever att det är enkelt att transportera sig med bil. Hela 97,8 procent av de svarande bedömer möjligheten som mycket bra eller ganska bra, vilket är högre än genomsnittet i riket. Detta indikerar att kommunen har en väl fungerande struktur för biltrafik, där vägnätets tillgänglighet och framkomlighet upplevs som god.

Nyckeltal	2025
Gator och bilvägar	
Medborgarundersökningen - Möjligheterna att enkelt kunna transportera sig med bil är bra, andel (%)	97.8
Medborgarundersökningen - Skötsel av gator och vägar fungerar bra i kommunen, andel (%)	42.0

Samtidigt visar undersökningen att endast 42,0 procent av invånarna är nöjda med skötsel av gator och vägar. Även detta mått inkluderar svarsalternativen mycket bra eller ganska bra, och resultatet ligger under rikssnittet. Det tyder på att upplevelsen av drift, underhåll och standard på vägar inte motsvarar invånarnas förväntningar. Sammantaget pekar resultaten på en tydlig skillnad mellan framkomlighet och kvalitet i underhåll. Vägnätet möjliggör effektiva transporter samtidigt som brister i skötsel påverkar invånarnas helhetsintryck negativt.

Siffror för de statliga vägarna i kommunen visar att Avesta har bland länets sämsta sett till eftersatt underhåll. I Avesta finns 243 kilometer statlig väg där 30 procent har ”mycket dåligt tillstånd” och 26 procent ”dåligt tillstånd” där det är vägarna utan mötesseparering som har sämst standard. [4]

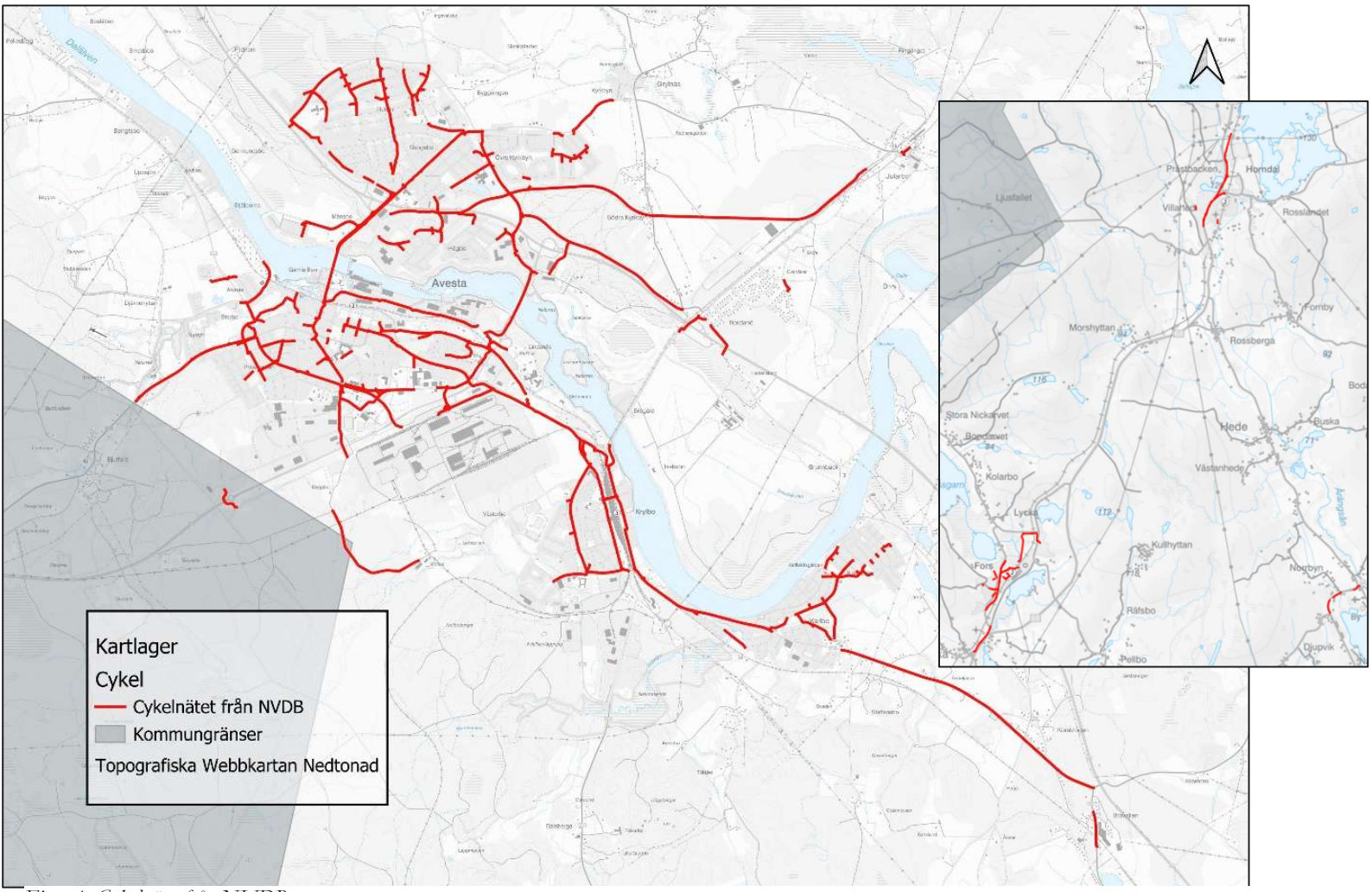
2.3. Gång- och cykelnätet

Gångnätet i Avesta kommun utgörs av trottoarer, gångvägar, gång- och cykelvägar, stigar och vägar. Nätet av gångvägar och gång- och cykelvägar är framför allt utbyggt i kommunens tätorter. Cykelnätet utgörs av både cykelvägar och vägar där cykling sker i blandtrafik. Av det totala cykelnätet i kommunen är Trafikverket väghållare för 4 959 meter cykelväg (7 %), kommunen är väghållare för 59 907 meter cykelväg (89 %) och 2 391 meter enskild cykelväg (4 %)[5].

I Avesta finns Hälsans stig, en promenadvänlig slinga på 7 km genom olika miljöer i centrala Avesta. Kommunen har också två ordnade cykelleder/rekreationsrundor – Besöksrundan och Forsturen. Besöksrundan är 25 km lång och passerar förbi besöksmål i Avesta. Forsturen är 29 km lång med grusvägar och mindre trafikerade asfaltsvägar tur och retur från Avesta bibliotek till Fors. [6]

Avesta kommun saknar i nuläget ett tydligt definierat huvudcykelnät. Ett huvudcykelnät ska utgöra stommen av cykelvägnätet inom en tätort och binda samman olika delar med varandra. Utifrån kommunens tekniska handbok ska nätet också hålla en viss standard som är högre än övriga cykelnätet. Genom att prioritera ett antal huvudcykelstråk kan resurser för drift, underhåll och standardhöjande åtgärder användas mer effektivt och cykelns konkurrenskraft stärkas. Framtida gång- och cykelplan kommer hantera en klassificering av det befintliga cykelnätet där utpekande av ett huvudcykelstråk kommer ingå.

[3] Kolada.se
[4] Transportföretagen – Våra vägar. Avesta | Våra Vägar
[5] NVDB Data 2026
[6] https://avesta.se/trafik-och-infrastruktur/cykla-och-ga/cykelleder/



Figur 4. Cykelnätet från NVDB.

Cykelfrämjandets Cyklistvelometer 2024 [7] ger en kompletterande bild av cykelförutsättningarna i Avesta utifrån cyklisternas egna upplevelser. Undersökningen är en nationell enkät där cyklister bedömer sin kommun utifrån bland annat framkomlighet, trygghet, infrastruktur och prioritering av cykling. Avesta får totalpoängen 2,73 av 5, vilket motsvarar betyg D, och placeras på plats 49 av 75 bland små kommuner. Resultatet ligger något under genomsnittet för både små kommuner och riket.

Betyg	Intervall	Färgkodning
A	3,75 - 5,00	
B	3,25 - 3,74	
C	2,75 - 3,24	
D	2,25 - 2,74	
E	1,75 - 2,24	
F	1,00 - 1,74	

AVESTA KOMMUN RANKAS SOM NUMMER 49 AV 75 BLAND SMÅ KOMMUNER

SAMMANSTÄLLNING KATEGORIER OCH TOTALBETYG

	Avesta kommun		Små kommuner		Nationellt	
Generell nöjdhet	3,06	Betyg: C	3,07	Betyg: C	3,34	Betyg: B
Trygghet	2,55	Betyg: D	2,70	Betyg: D	2,85	Betyg: C
Tillgång till cykelinfrastruktur	2,88	Betyg: C	2,84	Betyg: C	3,00	Betyg: C
Framkomlighet i cykelvägnätet	2,61	Betyg: D	2,86	Betyg: C	2,90	Betyg: C
Cykelklimat	2,52	Betyg: D	2,57	Betyg: D	2,50	Betyg: D
Cykelns prioritet i kommunen	2,78	Betyg: C	2,63	Betyg: D	2,83	Betyg: C
Totalpoäng	2,73	Betyg: D	2,78	Betyg: C	2,90	Betyg: C

En sammanställning av undersökningen visar att cykelinfrastrukturen i grunden finns på plats, men att framkomlighet, trygghet och cykelklimat upplevs som svagare områden. Särskilt otrygga trafiksituationer och interaktionen med biltrafik lyfts fram som hinder för ökad cykling. Även frågor kopplat till drift och underhåll och standarden på cykelvägarna pekas ut som bristfälliga i

[7] avesta-kommun-kommunrapport-cyklistvelometern-2024.pdf

enkätsvaren där Avesta sticker ut i jämförelse med andra små kommuner där fler i Avesta är negativa.

Resultat från SCB:s medborgarundersökning, sammanställt i Kolada [8], visar att invånarna i Avesta överlag har en positiv bild av kommunens gång- och cykelvägar. 83,0 procent av de svarande uppger att utbudet av gång- och cykelvägar är mycket bra eller ganska bra. Detta ligger i nivå med rikssnittet och indikerar att det finns en god tillgång till infrastruktur för gång- och cykeltrafik i kommunen.

Gång- och cykelvägar	
Medborgarundersökningen - Utbudet av gång- och cykelvägar är bra, andel (%)	83.0
Medborgarundersökningen - Skötsel av gång- och cykelvägar fungerar bra i kommunen, andel (%)	59.9
Medborgarundersökningen - Säkerheten på gång- och cykelvägar är bra, andel (%)	73.8

Däremot är nöjdheten lägre vad gäller skötsel av gång- och cykelvägar, där 59,9 procent ger ett positivt betyg. Detta resultat ligger under rikssnittet och pekar på att drift och underhåll inte fullt ut möter invånarnas förväntningar. Kommunens interna inventeringar visar också på att det finns en stor underhållsskuld på stora delar av cykelvägsnätet i kommunen.

När det gäller säkerheten på gång- och cykelvägar uppger 73,8 procent att den är mycket bra eller ganska bra, vilket även detta ligger omkring rikssnittet. Det tyder på att invånarna generellt upplever att det är relativt tryggt att röra sig till fots eller med cykel i Avesta. Enligt resultatet från Cyklistvelometern (2024) så är dock ”otrygga trafiksituationer” det största hindret för att cykla mer. Bilister pekas också ut som den största otrygghetsfaktorn vid cykling.

Svar från Cyklistvelometern visar också att en stor andel av cyklisterna i Avesta (80 %) efterfrågar utbyggnad av sammanhängande cykelvägar där det idag finns brister. Det kan tolkas som ett uttryck för att nätet i stort finns (utifrån tidigare svar kring utbudet av GC-nätet), men att sammanhängande stråk och kopplingar saknas vilket påverkar både framkomlighet och trygghet i praktiken.

VAD SKULLE DU HELST SE ATT DIN KOMMUN PRIORITERAR I SITT ARBETE MED ATT FRÄMJA CYKLING?

Denna fråga är ej poänggivande.

Prioriteringar	Avesta kommun	Små kommuner	Nationellt
Bygg ut sammanhängande cykelvägar där det idag saknas	80%	74%	67%
Förbättrad väghållning av cykelvägar året runt	43%	36%	40%
Prioritera cykeltrafik i korsningar	40%	24%	33%
Förbättrad kvalitet på existerande cykelvägnät	32%	27%	31%
Fler säkra cykelparkeringar	11%	15%	19%
Åtgärder för minskad biltrafik	12%	14%	19%
Förbättrad belysning på cykelvägar	12%	17%	14%
Förbättrad skyltning	12%	10%	11%
Informationskampanjer för att få fler att cykla	12%	13%	10%
Sänkta hastighetsgränser	2%	6%	6%
Förbättrade möjligheter att hyra cyklar	3%	3%	3%
Antal svar:	65	10501	28914

[8] Kolada.se

2.4. Broar

Inom kommunen finns ett flertal broar, där de som passerar över Dalälven är särskilt viktiga ur ett trafikperspektiv. Fyra av dessa – väg 68 vid Åsbo, väg 70 vid Torp, väg 700 vid Färjan/Utsund samt väg 705 vid Näs – ägs och förvaltas av Trafikverket. Kommunen ansvarar för två broar över älven: Kyrkbron i centrala Avesta och Brogårdsbron i norra delen av Krylbo.

Samtliga dessa broar har stor betydelse för att knyta samman kommunens olika delar samtidigt som det finns ett generellt behov av underhåll- och reinvesteringsåtgärder kopplat till kommunens brobestånd. Brogårdsbron är för närvarande avstängd utifrån omfattande skador i konstruktionen, vilket påverkar tillgängligheten mellan Krylbo och Brogård.

Utöver älvpassagerna har även Koppardalsbron en strategisk funktion, då den utgör en viktig gångförbindelse över järnvägen och tillgängligheten till Koppardalen till fots.

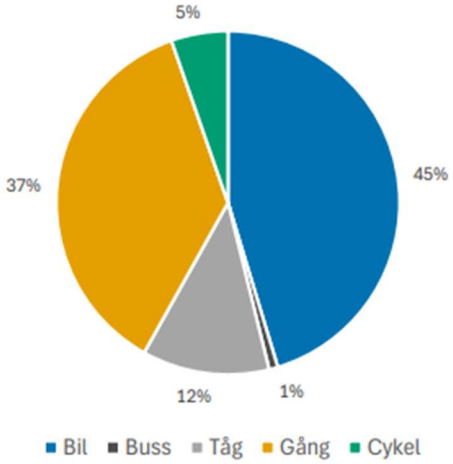
3. Trafikens omfattning

3.1. Resvanor

Under våren 2026 genomfördes en resvaneundersökning i Avesta kommun baserad på anonymiserade mobilmastdata för maj 2025. Analysen bygger på cirka 582 000 rörelser, efter kvalitetsgranskning och filtrering av ”brus”. Syftet var att kartlägga hur invånare och besökare rör sig inom, till, från och genom kommunen och därmed skapa ett kunskapsunderlag för planeringen av transportsystemet.

På en övergripande nivå visar resultatet bland annat att Avesta har:

- Ett starkt bilberoende, där bilen dominerar det motoriserade resandet. Totalt uppgår bilens andel till cirka 92 % av de motoriserade resorna, och för enbart resor inom kommunen är andelen ännu högre.
- Begränsat kollektivtrafikresande då kollektivtrafik endast utgör en liten del av det totala resandet.
- En viktig regional funktion med omfattande genomfartstrafik på 68:an och 70:an
- För tågresor utgör cirka 81 % av resorna genomfartsresor som startar och slutar utanför Avesta kommun.

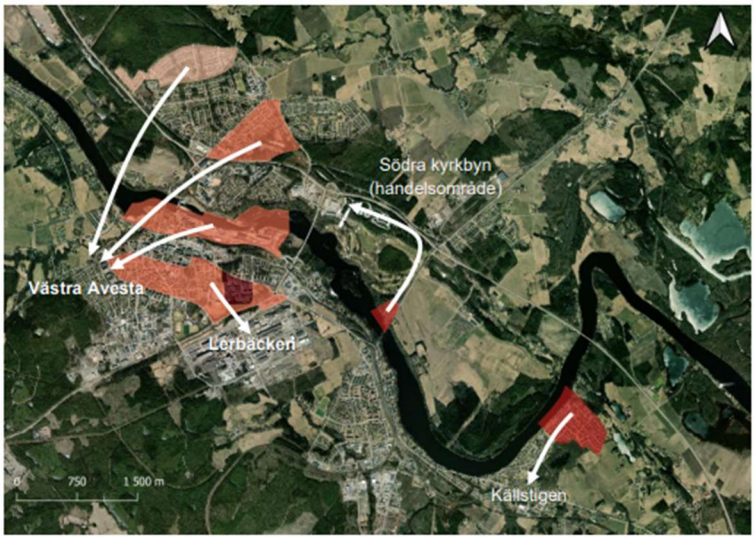


Figur 5. Färdmedelsfördelning av samtliga rörelser.

Resvaneundersökningen visar också att en stor andel av bilresor är korta, ofta under 5 kilometer och även under 3 kilometer. Dessa resor är koncentrerade till återkommande relationer mellan bostadsområden och målpunkter såsom Lerbäcken/Outokumpu, Åsbo handelsområde och Västra Avesta/Källhagen.

Tabell 6. Områden och destinationer med högst andel bilresor under 5 km i Avesta.

NYKO	Område	Andel under 5 km	Vanligaste destinationen
11171	Oden-Torsgatan	26 %	Lerbäcken (34 %)
4113	Kurbitsgränd	21 %	Källstigen (37 %)
3105	Brogård	19 %	Södra kyrkbyn (68 %)
11116	Ångsberg	16 %	Lerbäcken (27 %)
1115	Vitsippan	15 %	Lerbäcken (36 %)
11112	Gamla Byn	14 %	Avesta glesbygd (18 %)
11113	Koppardalen	14 %	Avesta glesbygd (26 %)
3112	Söder Brunnsv.	13 %	Avesta glesbygd (26 %)
1117	Balders servicehus	13 %	Lerbäcken (26 %)
3115	Rådjursstigen	13%	Talgoxen (47 %)



Geografiskt framträder ett antal viktiga noder i resandet inom kommunen:

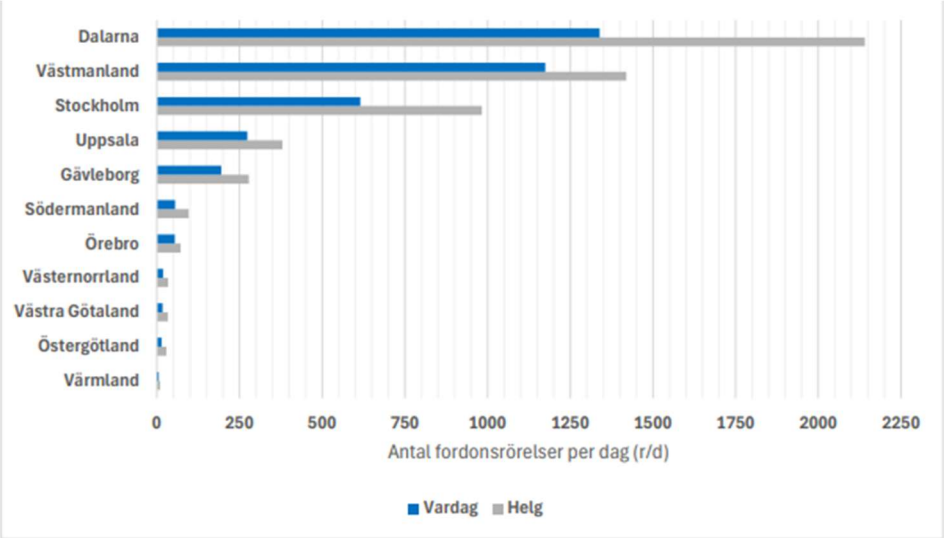
- Lerbäcken/Outokumpu – stark målpunkt och resealstrare
- Åsbo handelsområde – återkommer tydligt som målpunkt för bilresor från flera bostadsdelar. Områdets karaktär av handels- och serviceinriktad stadsdel gör det till en naturlig destination för återkommande ärenden, vilket ger stabila relationer över både vardagar och helger
- Västra Avesta/Källhagen – återkommer som målpunkter i bilrelationer kopplade till arbete och verksamheter.

- Krylbo – Bilresor till och från Krylbo har ofta karaktär av både arbetsresor och anslutningsresor till stationen.

Samtidigt är det viktigt att tolka de allra kortaste bilresorna med viss eftertanke. Att en resa är kort innebär inte automatiskt att den är enkel att ersätta. I vissa fall kan det handla om på- och avlämning, ärenden med flera stopp eller resor där bilen fyller en tydlig praktisk funktion, även avstängningen av Brogårdsbron påverkar. Men som planeringssignal är tydliga reserelationer viktiga, eftersom det hjälper kommunen att peka ut delområden för riktade insatser. Att skapa förutsättningar för att anpassa hållbara transportlösningar efter invånarnas faktiska resbehov är därmed en nyckelfråga för kommunens fortsatta arbete med mobilitet.

Sammantaget indikerar undersökningen att Avesta har ett transportsystem där bilen är central för vardagsresandet, samtidigt som många resor sker på avstånd som i teorin skulle kunna ske med gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta pekar på att det finns en potential att utveckla mer hållbara färdsätt.

Genomfartstrafiken domineras av två huvudstråk, rv68 och rv70. Det finns tydliga relationer och resmönster till och från Hedemora som är en av de starkaste kommunrelationerna (både vad gäller bil och kollektivtrafik) vardag som helg. Även relationen till Borlänge och Falun är tydlig. Kopplingen till Västmanland och reserelationen Västmanland-Västmanland är också stark med tydliga flöden på rv68 mot Norberg samt rv70 mot Sala. Stockholm-Dalarna-axeln är också framträdande där helgdagar visar tydligare långväga bilrelationer till/från Stockholm.



Figur 21. Antal fordonsrörelser per dag som passerar Avesta, fördelat efter startlän i övriga Sverige. Län med mycket låga rörelsetal exkluderades.

Resmönstren varierar över tid, där vardagar präglas av tydliga pendlingstoppar morgon och eftermiddag, medan helger har en mer jämn fördelning med en topp mitt på dagen.

3.2. Kollektivtrafik

Region Dalarna är huvudman för kollektivtrafiken i Dalarnas län. Kollektivtrafikens marknadsandelar i Dalarnas län 2025 var 7 % där målsättningen låg på 12,5 %. Trenden vad gäller marknadsandelar och antal resor pekar i en negativ riktning på länsnivå. [9] Även i Avesta är kollektivtrafikens andel av resandet låg. Resvaneundersökningen visar att kollektivtrafiken endast utgör en liten del av det motoriserade resandet – runt 2–4 procent beroende på relation.

År 2025 skedde det totalt 371 919 påstigningar vid hållplatser inom Avesta kommuns gränser. Störst antal påstigande till busstrafiken vid kommunens hållplatser, år 2025 summerat:

HÅLLPLATSNAMN PÅSTIGNING	ANTAL PÅSTIGANDE
AVESTA BUSSTN	91 016
KRYLBO VÄSTRA	34 432
SKOLGATAN	26 037
BRYGGAREGATAN	18 641
ÅSGÅRDSPLAN	16 133
AVESTA TEATER	14 797
KULTURFORUM HORNDAL	12 900
PARKGATAN KRYLBO	11 300
MEJERIGATAN KRYLBO	10 312

Kollektivtrafiken har dock en tydligare roll i vissa relationer, särskilt kopplade till Krylbo som bytespunkt samt resor till och från närliggande kommuner såsom Hedemora och Västmanland. Enligt resvaneundersökningen finns det flera relationer där kollektivtrafik förekommer och används men där bilen dominerar kraftigt, vilket tyder på att det finns en förbättringspotential genom bättre tillgänglighet, restider och bytesmöjligheter. Exempelvis till/från Lerbäcken till olika delar av Avesta samt till/från Åsbo handelsområde.

Nöjdheten bland resenärer kopplat till kollektivtrafiken i Dalarna är lägst i hela landet tillsammans med Gotland som hamnar på en delad sista plats i Kollektivtrafikbarometerns årsrapport 2025. [10]

Kollektivtrafiken i Dalarna 2025

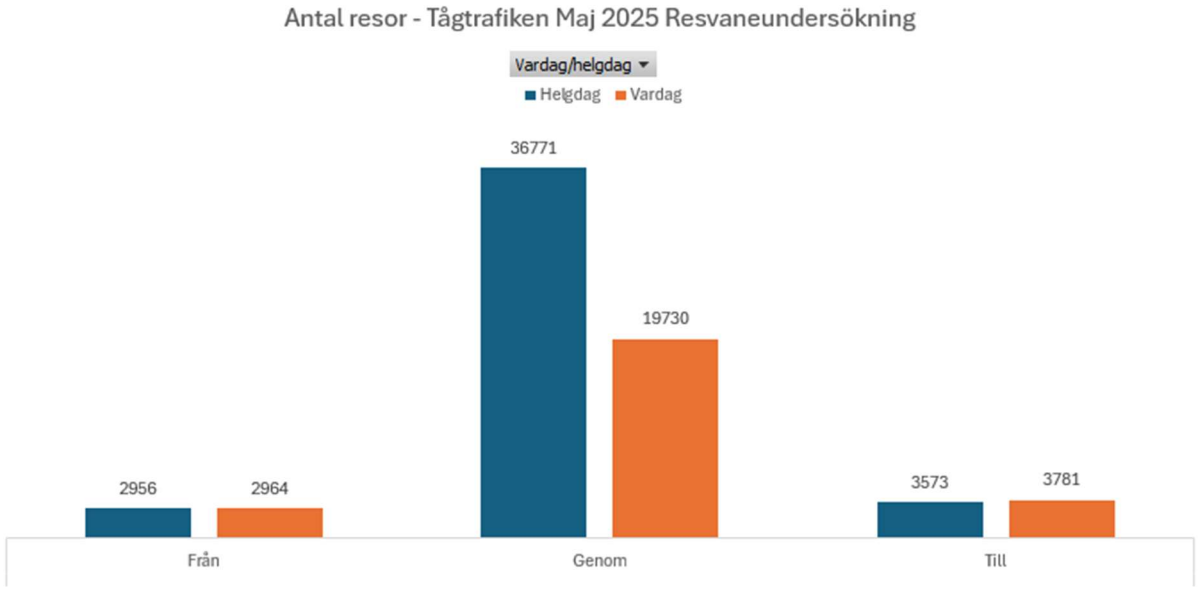
- **Nöjd-Kund-Index (NKI):** 54 % (delad sista plats i Sverige)
- **Nöjdhet senaste resan:** 71 % (sist i Sverige)
- **Andel "alltid-bilister":** 48 % (högst i Sverige)
- **Kollektivtrafikens marknadsandel:** 8 % (näst lägst i Sverige)
- **Andel som rest kollektivt någon gång:** 54 % (delad lägsta plats i Sverige)

Källa: Kollektivtrafikbarometern, Årsrapport 2025.

Enligt rapporten är en av de största utmaningarna för kollektivtrafiken i Dalarna att locka över bilisterna. Rapporten visar även att de främsta drivkrafterna för att välja kollektiva färdmedel är; Relevans, kunskap och tidsbesparing.

[9] Region Dalarna: Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027 - 2028
[10] Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2025.
https://svenskkollektivtrafik.se/app/uploads/2026/02/Kollektivtrafikbarometern-2025-arsrapport.pdf

Siffror från resvaneundersökningen kopplat till tågresandet visar att 81 % av resorna är genomfartsresor. Av dessa är 65 % av resorna helgresor och 35 % på vardagar.



I Tåg i Bergslagens (TiB) långsiktiga program 2025–2035 [11] redovisas planerade trafikförändringar inför 2027 som visar på förändringar i tågtrafiken som påverkar Avesta kommun. En central förändring är en utökning av trafiken på sträckan Borlänge–Sala, där antalet tågpar vintervardagar ökar från dagens två till sju. Merparten av dessa tåg planeras att gå genomgående till och från Mora via Borlänge, vilket innebär att stråket får timmestrafik mellan Mora, Borlänge, Avesta och Sala. Trafikupplägget förbättrar även kopplingarna vidare i Sala, där anslutningar till Mälartåg ger tillgänglighet mot Västerås, Eskilstuna och Linköping.

Godsstråket genom Bergslagen (linje 54) trafikeras av TiB. Här avvecklas dock vardagstrafiken till följd av lågt resande, medan trafiken under helger förstärks. Den nya trafikeringen innebär:

- en dubbeltur på fredagar
- två dubbelturer på lördagar
- tre dubbelturer på söndagar

3.3. Motorfordonstrafik

Avesta kommun är en av de mest biltäta kommunerna, plats 26 av alla kommuner i Sverige [12]. Riksgenomsnittet är 471 personbilar per 1000 invånare (2024) och Avesta kommun har 500 personbilar per 1000 invånare. Biltrafiken utgör också det dominerande färdsättet i Avesta och är särskilt stark i det lokala vardagsresandet. Resvaneundersökningen visar att bilens andel uppgår till cirka 92 % av de motoriserade resorna, och inom kommunen är andelen ännu högre.

Pendling och externa resor sker framför allt mot:

- Västmanland (Norberg, Fagersta, Sala, Västerås)
- Hedemora
- Borlänge och Falun

[11] Långsiktigt program Tåg i Bergslagen 2025-2035.
https://www.regiondalarna.se/contentassets/c8cf0dc398bf4ee298ce2f3e4c8fa144/langsiktigt-program---tag-i-bergslagen-2025-35.pdf
[12] SCB, 2025; Trafikanalys, 2025

Dessa relationer domineras i hög grad av bilresor, vilket understryker bilens betydelse för regional tillgänglighet. Samtidigt visar analysen att en stor del av bilresandet består av korta vardagsresor mellan bostadsområden och målpunkter, vilket gör att det finns potential för förändring i färdmedelsvalet.

Näringslivets behov av effektiva transporter är också en viktig faktor, där både personresor och godstransporter ställer krav på god framkomlighet i det övergripande vägnätet. På lokal nivå finns flera större gator och stråk med betydande trafikflöden, vilket kräver en balans mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och stadsmiljö. Framkomligheten för utryckningstrafik bedöms generellt vara god i kommunen.

Nedan redovisas ett urval av data som inrapporterats gällande fordonsflöden.

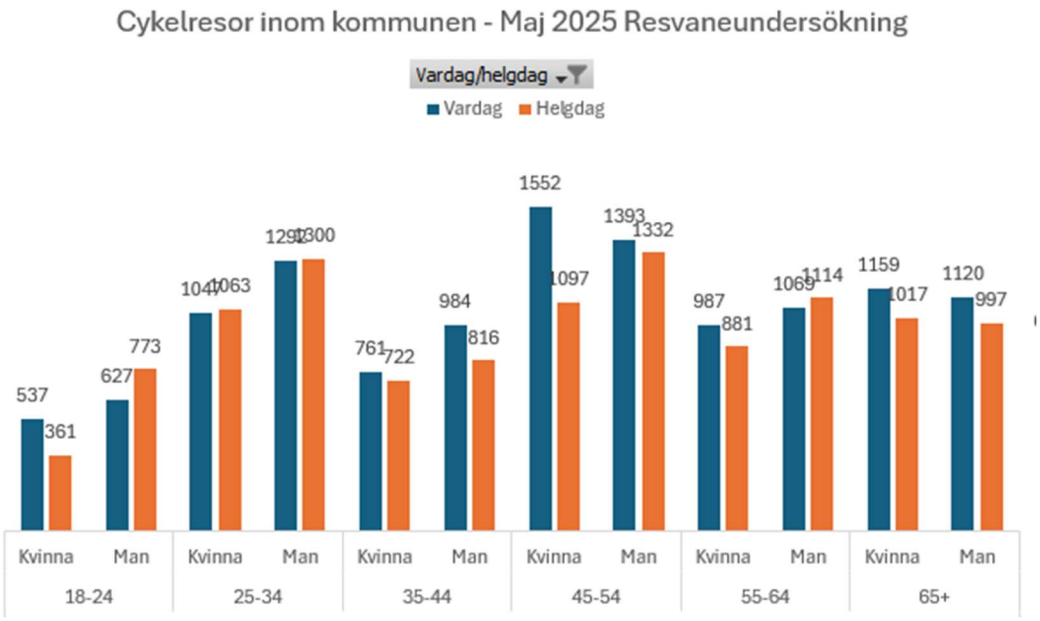
Väg	ÅDT
Kyrkogatan, Avesta	5589
Dalavägen, Avesta	9795
Get Johannas väg, Avesta	2911
Bergslagsvägen, Avesta	1797
Corneliusgatan, Avesta	4714
Koppardalsvägen, Avesta	1402
Axel Johnsons väg, Avesta	3155
Älvnäsleden, Avesta	1356
Skogsbovägen, Avesta	3372
Stationsgatan, Krylbo	4706
Järnvägsgatan, Krylbo	3889
Brunnbäcksvägen, Karlbo	1220
Rv 68 Horndal	3 300 – 3 600
736/Haggatan, Fors	2 000
Rv 68, Åsbobron	12 000 – 13 000
Rv 68, Nordanö	4 800 – 5 000
Väg 705, Djupvik	800

Tabell 1. Tabell över årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) på utvalda vägar i Avesta kommun

3.4. Cykeltrafik

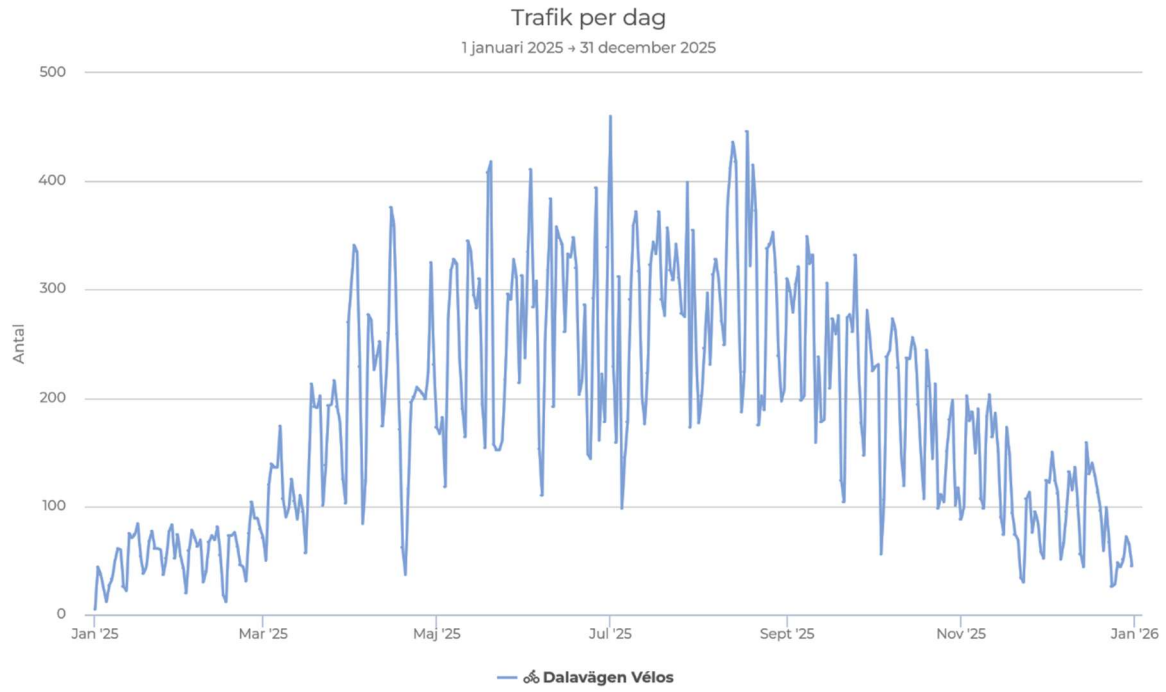
Cykeltrafiken utgör en mindre andel av det totala resandet men spelar en viktig roll för kortare resor inom kommunen. Resvaneundersökningen visar att cykelresor i huvudsak är lokala och sker inom tätorten, vilket är typiskt för cykelns roll i transportsystemet.

Resultaten från resvaneundersökningen visar att cykeln som färdmedel används i större utsträckning i gruppen 25–34 år samt 45+ och äldre grupper, snarare än för yngre invånare och åldern 35–44 år. Lägre cyklande i gruppen 35–44 år kan sannolikt kopplas till livssituationen med familj och/eller fler vardagsresor med olika praktiska behov. Män tenderar att cykla marginellt mer än kvinnor i Avesta, bortsett från åldern 45-54 år samt 65 +.



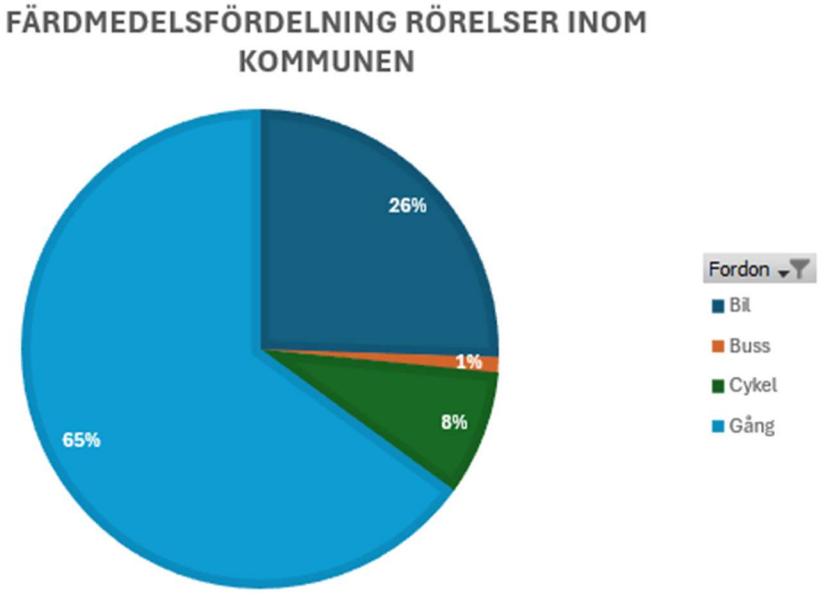
Resvaneundersökningen pekar också på ett antal tydliga cykelrelationer mellan bostadsområden och målpunkter, exempelvis mellan olika bostadsområden, Källhagen, Lerbäcken och centrala delar. Detta indikerar att det finns potential att stärka cykeln som transportmedel genom förbättrad infrastruktur, särskilt i utpekade stråk.

Mätningar av cykeltrafik genomförs idag endast på en plats, på Dalavägen mellan Avesta och Krylbo, vilket innebär att kunskapen om cykelflöden på övriga platser i kommunen är begränsad. På Dalavägen kan man dock se ett tydligt mönster att många cyklar till jobbet på vardagar då det är toppar runt kl.06 på morgonen och kl.16-17 på eftermiddagen samtidigt som man kan se att cykeltrafiken sjunker på helgen.



Över året ser man att man tenderar att cykla som mest perioden april till september där måndagar, tisdagar och onsdagar är de dagar som flest cyklar. Ett tydligt mönster är också att det är högre cykeltal de dagar som vädret är finare. Tisdag den första juli 2025 var den dag som flest cyklade på Dalavägen mellan Krylbo och Avesta, då passerade 460 cyklister. Totalt över hela 2025 passerade 67 709 cyklister Dalavägen.

3.5. Gångtrafik



Gångtrafiken utgör en stor del av de interna resorna i kommunen. Resvaneundersökningen visar att gång dominerar många kortare vardagsresor, särskilt inom tätorten och i områden med flera närliggande målpunkter. Resvaneundersökningen visar också att flest gångrörelser på vardagar sker under eftermiddagen, främst mellan kl. 14 och 17. Tydliga toppar kan även noteras på morgonen (kl. 06–08) samt vid lunchtid (kl. 11–13). Under helger framträder ett annorlunda rörelsemönster, med en tydlig topp omkring kl. 13.

Särskilt hög gångtrafik förekommer:

- i centrala Avesta
- i anslutning till skolor och idrottsanläggningar
- inom handels- och aktivitetsområden

Gångrörelser bör dock tolkas med viss försiktighet. Många gångresor utgör delar av längre reskedjor, och i områden med täta målpunkter kan mätningar fånga rörelser mellan flera delzoner inom ett större område, exempelvis inom handelsområden eller fritids- och anläggningsmiljöer. För kommunen är detta ändå ett tydligt tecken på att gångmiljön är viktig: vilket innebär att exempelvis trygghet, orienterbarhet, tillgänglighet och trafiksäkerhet är viktiga perspektiv i trafikplaneringen.

4. Tillgänglighet

Tillgänglighet definieras som den lätthet med vilken invånare, näringsliv och offentliga verksamheter kan nå de målpunkter de har behov av i samhället. Det innefattar även hur enkelt det är att använda och ta del av kommunens olika trafiksystem. Tillgänglighet ska gälla för alla.

Inom tättbebyggt område i kommunen är bashastigheten 40 km/h. Avvikande hastigheter förekommer på utvalda sträckor, exempelvis 30 km/h i närheten av skolor eller i miljöer där särskild hänsyn behöver tas till trafiksäkerhet och stadsmiljö.

Underhållet av vägnätet är en viktig förutsättning för god tillgänglighet och finansieras inom kommunens driftbudget. I nuläget är medlen för vägunderhåll inte tydligt specificerade i driftbudgeten, vilket försvårar möjligheten till uppföljning och analys. Utöver detta genomförs årligen investeringar kopplade till förbättringsåtgärder i vägnätet inom ramen för investeringsbudgeten.

Köbildning är främst koncentrerad till stråket längs väg 68 i anslutning till handelsområdet i Åsbo. Trafikutredning visar att det uppstår köer i nordlig riktning under eftermiddagens maxtimme, där trafiken rör sig långsamt från trafikplats Lindsnäs (Döda fallen), över bron och fram till cirkulationsplatsen vid Get Johannas väg. Utredningen pekar på att problemen i första hand inte orsakas av enskilda etableringar, utan av att efterfrågan på framkomlighet i stråket överstiger kapaciteten i cirkulationsplatsen och dess tillfarter. Sammantaget innebär detta att framkomligheten i Åsboområdet är sårbar under högtrafik, och att cirkulationsplatsen vid väg 68 utgör en tydlig flaskhals i det lokala och regionala vägnätet. Även bomfällning vid järnvägskorsningen längs Kyrkogatan genererar viss köbildning under specifika tider.

År 2023 hade 88,5 % av befolkningen, inom tätort, en trafikerad hållplats inom 500 meter från sin folkbokföringsadress (fågelvägen). 32,9 % av befolkningen, utanför tätort, hade år 2023 en hållplats inom 500 meter, vilket är en bra bit över rikssnittet på 22,4 % i samma kategori.

Längs det kommunala vägnätet ansvarar kommunen för vägvisningen. Vägvisning för cykeltrafik finns för cykelrundorna Forsturen och Besöksturen.

4.1. Rörelsehinder och funktionsnedsättningar

Tillgängligheten för personer med rörelsehinder och andra funktionsnedsättningar varierar inom kommunen. På många platser saknar gångbanor och trottoarer tillräcklig anpassning, exempelvis genom att trottoarkanter i korsningar inte är nedsänkta. Taktila plattor och ledstråk förekommer endast vid vissa korsningar, vilket begränsar orienterbarheten för personer med synnedsättning. Även beläggning i form av gatsten kan utgöra ett hinder för framkomligheten.

Dalatrafiks anropsstyrda trafik, ”Flextrafik”, erbjuder transporter från valfri adress eller hållplats till annan hållplats i tätorterna. Detta bidrar till att personer med begränsad gångförmåga enklare kan förflytta sig mellan olika målpunkter i tätorten. [13]

Kommunen har en tillgänglighetsplan som revideras under 2026. Som en framtida utvecklingsinriktning bör arbetet med tillgänglighet stärkas genom återkommande tillgänglighetsvandringar, inventering av passager samt regelbundna tillgänglighetsutbildningar för anställda som arbetar med exempelvis snöröjning och drift av offentliga miljöer.

[13] https://www.dalatrafik.se/sa-reser-du-med-oss/bestall-trafik/flextrafik-och-anropsstyrda-turer/

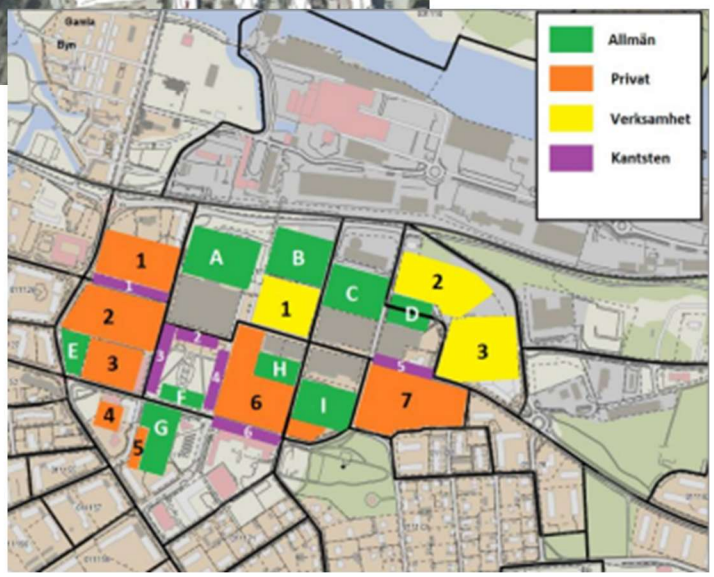
4.2. Parkeringsplatser

Tillgången på parkeringsplatser i Avesta centrum är överlag god. I centrala Avesta finns cirka 1 100 allmänna parkeringsplatser, exklusive kantstensparkeringar. Bilinnehavet i kommunen är förhållandevis högt, och i centrala Avesta uppgår det till cirka en bil per hushåll. Området omfattar ungefär 1 600 hushåll med i genomsnitt 2,3 personer per hushåll, varav cirka 80 procent bor i flerbostadshus.

Beläggningsstudier visar att en stor andel av de befintliga parkeringsplatserna står tomma under stora delar av dygnet. Detta gäller särskilt vissa centralt belägna parkeringar, exempelvis ytorna mellan ICA-parkeringen och gallerians parkering, där beläggningsgraden understiger 20 procent under stora delar av veckan. Samtidigt är pendlarparkeringen vid busstorget i stort sett fullbelagd under vardagar, men betydligt mindre utnyttjad under helger. Detta indikerar att parkering används olika beroende på tid och funktion, och att det finns potential att utveckla mer hållbara resmönster, exempelvis genom att förbättra förutsättningarna för cykel i kombination med kollektivtrafik.



Figur 5. Flygfoto över Avesta centrum som visar en del av parkeringsytorna



Figur 6. Bilparkeringsytor i centrala Avesta.

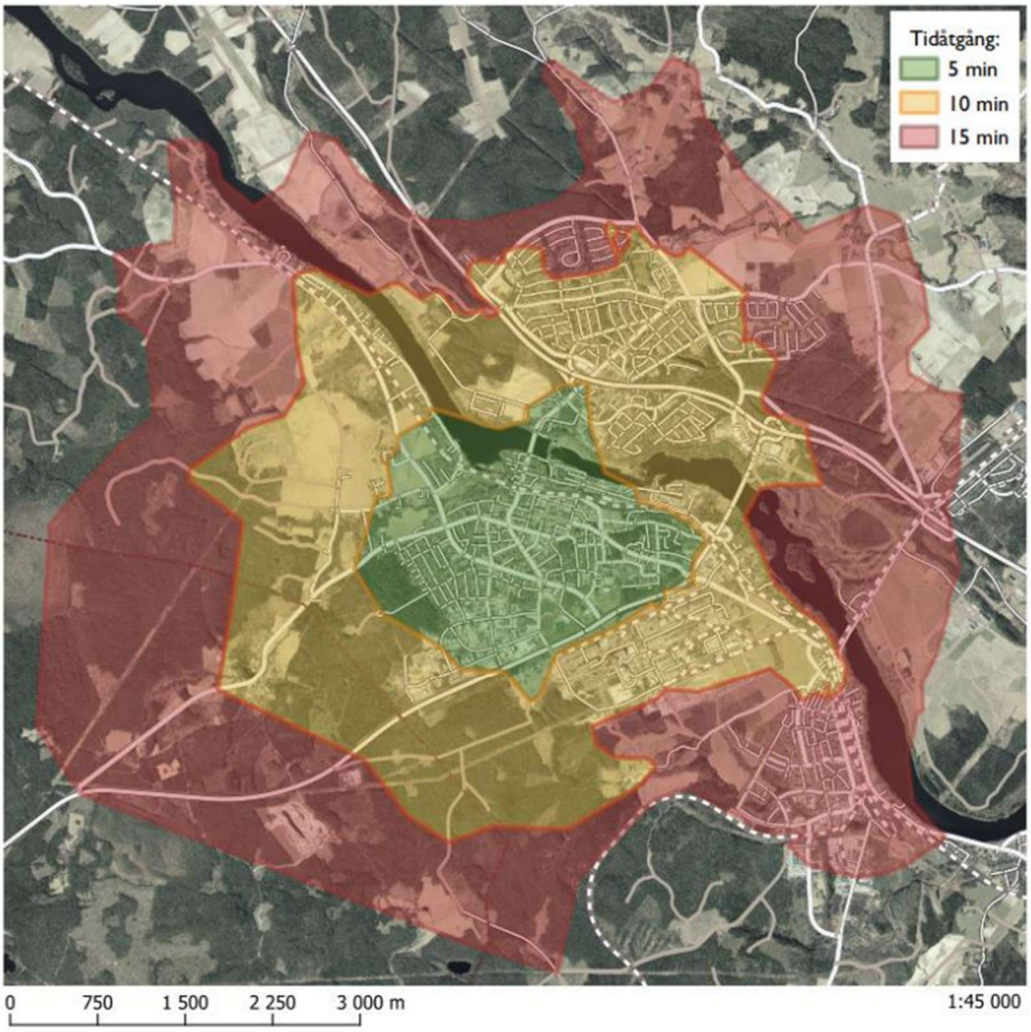
Det finns en stor andel privata parkeringsplatser, men trots detta har fastighetsägare i vissa fall svårt att uppfylla nuvarande parkeringstal om 1,1 parkeringsplatser per bostad och är därför beroende av att arrendera platser. Samtidigt upptar parkering en betydande del av markytan i centrum.

För att främja cykeln som transportmedel är det viktigt med väl fungerande cykelstråk och god tillgång till cykelparkering. I dagsläget finns cykelparkeringar bland annat vid Avesta Galleria, busstorget och andra centrala platser. Vid platsbesök har dessa bedömts vara relativt väl utnyttjade, särskilt i anslutning till busstorget.

4.3. Restider

En avståndsanalys[14] som utgår från stadshuset i centrala Avesta och att man färdas på cykel i 20 km/h visar hur långt en cyklist hinner på 5, 10 och 15 minuter. Stora delar av centrala Avesta, Skogsbo och centrala Krylbo nås på 15 minuter. Tillgängligheten till kommunens andra tätorter och småorter är sämre utifrån cykeln som färdsätt, både ur tidsaspekten och ur trafiksäkerhetssynpunkt utifrån avsaknad av sammanlänkade och säkra cykelstråk.

Avstånd från Stadshuset, 20 km/h



[14] https://kth.diva-portal.org/smash/get/diva2:1788634/FULLTEXT01.pdf

Nedan finns en tabell över restider för olika transportslag. Eventuell angöring och väntetid är inte inräknat. Kortast restid är färgmarkerad.

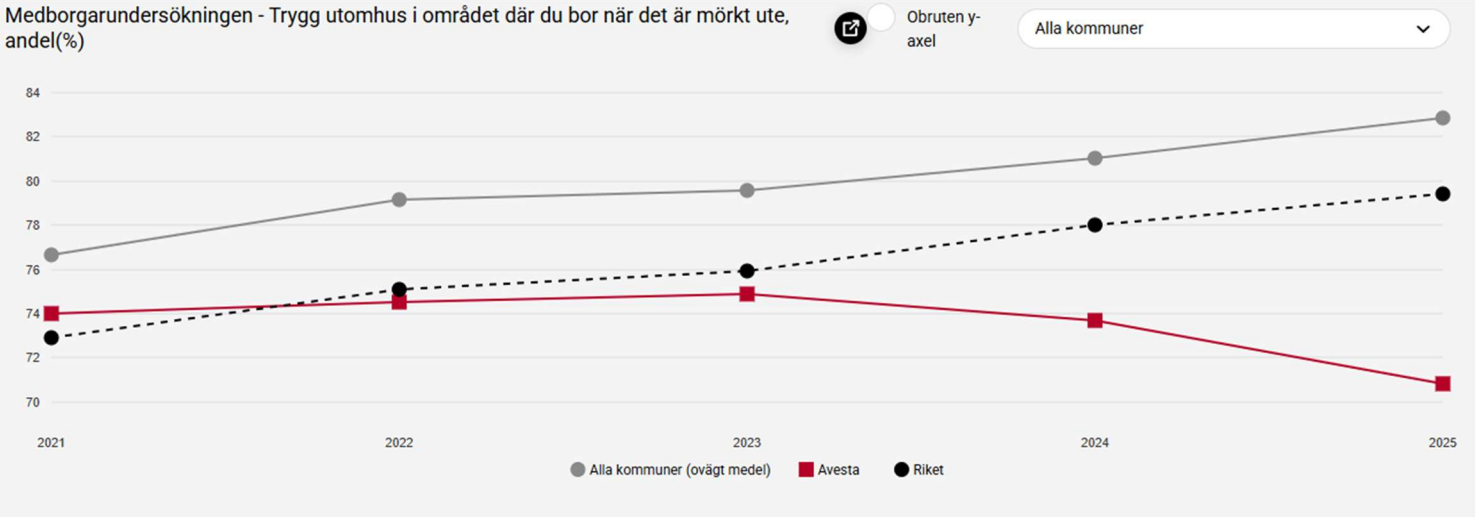
Plats/Adress	Gång	Cykel	Buss	Tåg	Bil
Avesta Busstation – Avesta Lasarett	31 min	7 min	5 min		6 min
Avesta Busstation – Åsbo (Hållplats Dalahästen)	42 min	11 min	5 min		6 min
Avesta Busstation – Badhus Metropoolen	14 min	4 min			4 min
Krylbo station – Fors station	159 min	50 min	38 min	9 min *	18 min
Krylbo station – Horndals Bruk station	Ca 5 h	108 min	63 min	17min *	26 min
Avesta Busstation – Krylbo station	46 min	11 min	10 min		6 min
Avesta Busstation – By Kyrkby skola	Ca 5 h	80 min	47 min		26 min
Avesta Busstation – Hedemora centrum	Ca 5 h	76 min	22 min	**	20 min
Avesta Busstation – Borlänge resecentrum		Ca 4 h	70 min	77 min**	49 min
Avesta Busstation – Norberg station	Ca 4 h	65 min	23 min		18 min
Krylbo station – Sala Station		Ca 2 h		18 min	31 min
Krylbo station – Västerås Centralstation		Ca 3,5 h		50 min	57 min
Krylbo station – Stockholm Central				95 min	121 min
Krylbo station – Gävle Centralstation				69 min *	81 min

Tabell 2. Källor: Google maps, Dalatrafik och SJ

***** Flera av de redovisade tågresorna har ett begränsat utbud, med få eller inga avgångar per dag och i vissa fall mindre attraktiva restider. Dessa har trots detta inkluderats, eftersom de utgör en del av det befintliga trafiksystemet. Detta innebär att restiderna visar potentiell tillgänglighet, snarare än faktisk tillgänglighet över hela dygnet, vilket är viktigt att beakta vid tolkning av resultaten.
****** Resor med tåg eller buss skiljer sig mycket utifrån vilken station som resan utgår ifrån, om man väljer Avesta busstation, Avesta-Krylbo station eller Avesta Centrum stationen. Även kommande förändringar i tågtrafikeringen kommer påverka utbudet och restider framöver.

5. Trygghet

Otrygghet kan begränsa människors rörelsefrihet. Det är dock inte alltid säkert att det som upplevs som otryggt är farligt. Själva upplevelsen av trygghet påverkas dock av utformningen av den fysiska miljön, till exempel belysning, siktlinjer och skötsel/underhåll samt närvaro av andra människor. I kommunen finns bland annat belysning längs de flesta gång och cykelvägarna samt på andra vägar och platser som människor vistas på vilket är positivt för ökad trygghetskänsla. Kommunen har i investeringsbudgeten en pott specifikt märkt för trygg belysning som ska användas för just detta.



Figur 7. Andel som har svarat "Mycket trygg" eller "Ganska trygg" på frågan "Hur trygg känner du dig utomhus i det området där du bor när det är mörkt ute?" i SCB:s medborgarundersökning.

Skötsel och underhåll varierar på olika platser. Stora buskar eller annan växtlighet är andra exempel på något som kan minska känslan av trygghet, detta är på grund av en känsla att inte veta vad som finns bakom växtligheter eller andra ”hinder”. Närvaron av andra människor på olika platser samt klotter och nedskräpning påverkar också den upplevda tryggheten i den offentliga miljön.

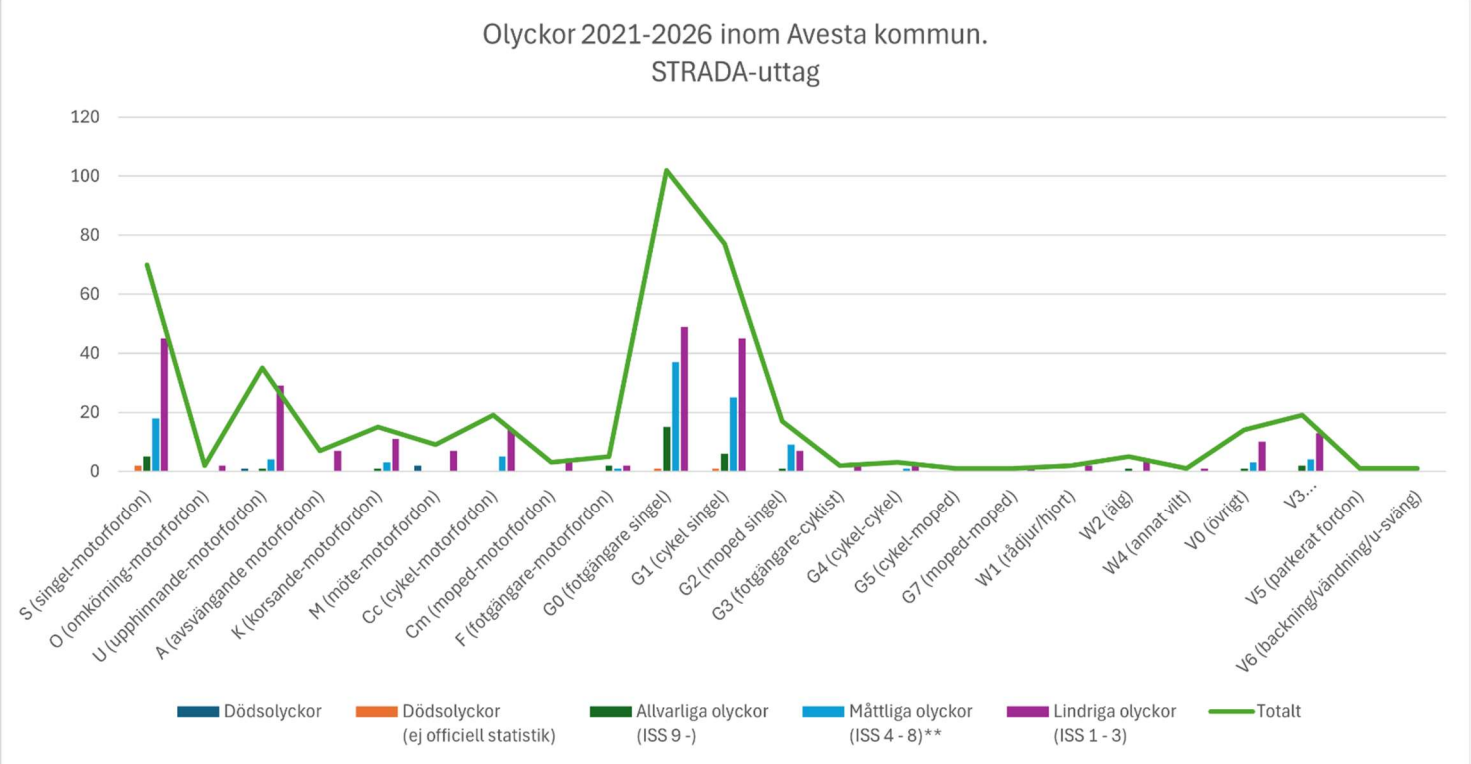
Avesta kommun har en samverkansöverenskommelse med lokalpolisen Falun-Avesta som syftar till att tillsammans främja det brottsförebyggande arbetet. Arbetet ska följas upp årligen och utvecklas i det lokala brottsförebyggande rådet med utgångspunkt i den gemensamma lokala lägesbilden och Polismyndighetens verksamhetsplan. I överenskommelsen ingår att genomföra trygghetsvandringar och förbättra den yttre miljön, exempel på åtgärder:

	Avesta kommun	Polismyndigheten	Samverkansform
Genomföra trygghetsvandringar och förbättra den yttre miljön.	• Utöka samt underhålla belysning • Hålla efter växtlighet • Ansöka om övervakningskameror vid behov • Samhällsplanering ur ett trygghetsperspektiv ex. genom "visionär stadsplan" • Samverka med fastighetsägare och företagare i trygghetsfrågor	• Prioritera insatser efter lokala problemområden • Informera kommunen om utsatta områden/hot spots[3] • Medverka vid trygghetsvandringar • Evidensbaserat arbete	• Lokala BRÅ • Samverkansmöten med fastighetsägare/företagare • Regelbundet informationsutbyte

6. Trafiksäkerhet

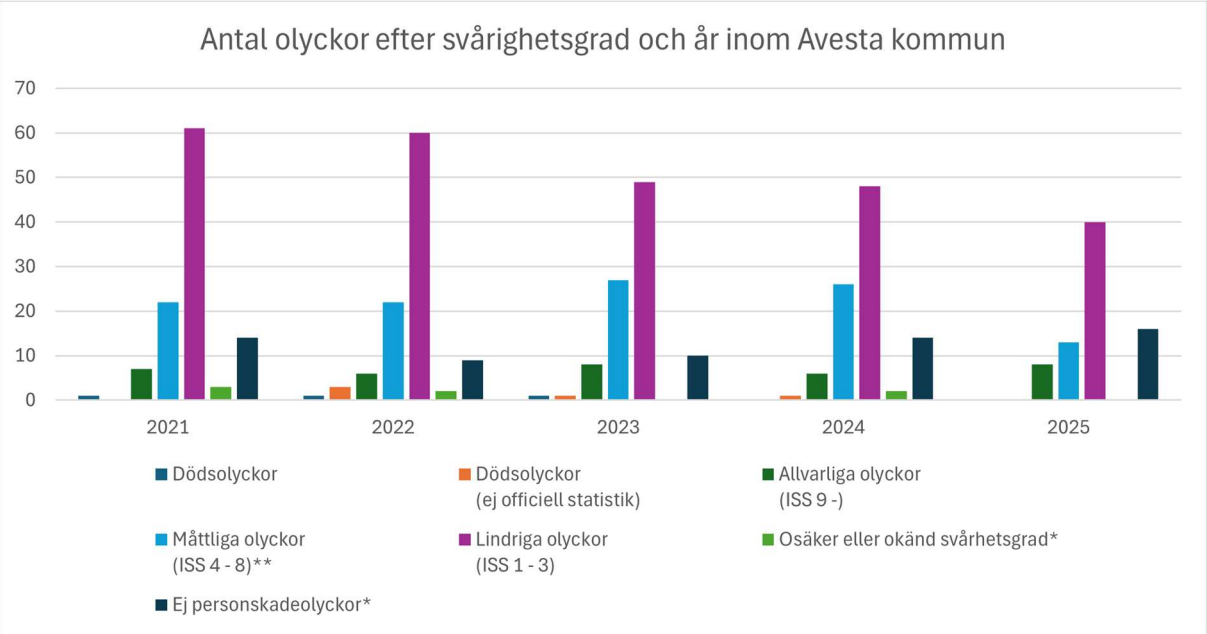
Trafiksäkerhetsarbetet har sedan 1997 styrts av målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (Nollvisionen[15]). Centralt är att anpassa hastigheter efter den säkerhetsnivå som vägar, fordon och skyddsutrustning ger, samt ett delat ansvar mellan systemutformare och trafikanter. Utvecklingen är i stort positiv med färre omkomna i motorfordonstrafiken, men samtidigt ökar antalet skadade bland oskyddade trafikanter, särskilt bland äldre. Även allvarliga skador bland cyklister har ökat, delvis kopplat till fler olyckor med elsparkcyklar. Fallolyckor bland fotgängare är idag den vanligaste orsaken till allvarliga skador, ofta till följd av bristande vinterunderhåll och ojämna gångytor. Dessutom visar forskning att var femte singelolycka med cykel i mars orsakas av grus på vägarna.

Inom Avesta kommun har det under perioden januari 2021 till januari 2026 registrerats totalt 481 olyckor i Strada[16] utan hänsyn till vem som är väghållare. Ungefär 44 procent av alla olyckor är singelolyckor kopplat till fotgängare (25 %) eller cykel (19 %). 17 procent är singelolyckor motorfordon. Flest olyckor sker på platstypen Gatu-Vägsträcka (212 st) följt av Gatu-/Vägkorsning (61 st), därefter Gång- och cykelbana (45 st), Gångbana/trottoar (33 st), Separat P-plats (26 st) och Cirkulationsplats (13 st). Trenden från 2021 är positiv sett till att antalet olyckor tydligt har minskat, främst kopplat till dödsolyckor, måttliga olyckor och lindriga olyckor.



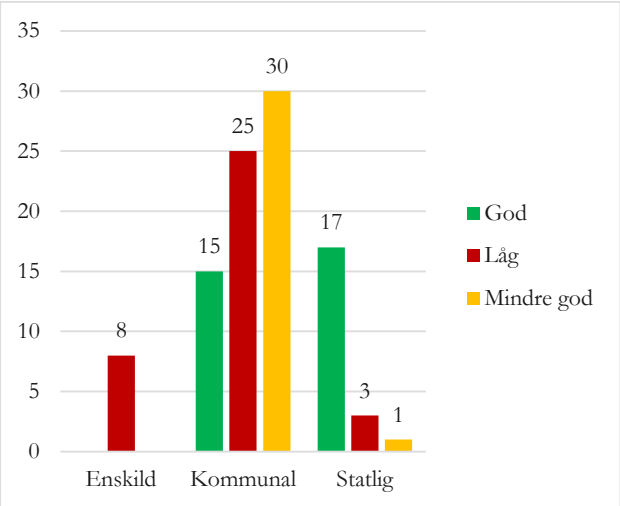
[15] https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/

[16] Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet som bygger på uppgifter från polis och sjukvård.



För att skapa en tryggare trafikmiljö för barn och unga är säkra skolvägar en prioriterad fråga i trafiksäkerhetsarbetet i kommunen. För att fler elever ska kunna gå eller cykla till skolan krävs att de upplevda och faktiska riskerna minskar. Kommunen har under 2026 tagit fram en standard för säkra skolvägar. Standarden ska användas för att identifiera brister och behov i närområden kring förskolor, skolor och idrottsplatser, med särskilt fokus på de stråk och platser som är viktiga i barns dagliga resor. Där det finns brister och behov av åtgärder så kommer dessa hanteras i verksamhetens åtgärdsplanering.

En GCM-passage definieras som säker om den är planskild eller att någon form av fysiskt farthinder finns i anslutning till passagen som medför att 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim [17]. Trafikverket har klassificerat alla GCM-passager[18] som är inlagda i NVDB utifrån ett antal kriterier [19]. I Avesta kommun finns det 99 st GCM-passager. Kommunen är väghållare för 70 st och av dessa bedöms trafiksäkerhetsklassen på 15 passager som ”god”, 30 passager som ”mindre god” samt 25 passager med ”låg” trafiksäkerhetsklass.



[17] Trafiksäkerhetsklassade GCM-passager - Bransch
[18] Trafiksäkerhetsklass Passager GCM
[19] https://gis.trafikverket.se/portal/sharing/rest/content/items/8c8af413070440db90bd42c19a6b058f/data

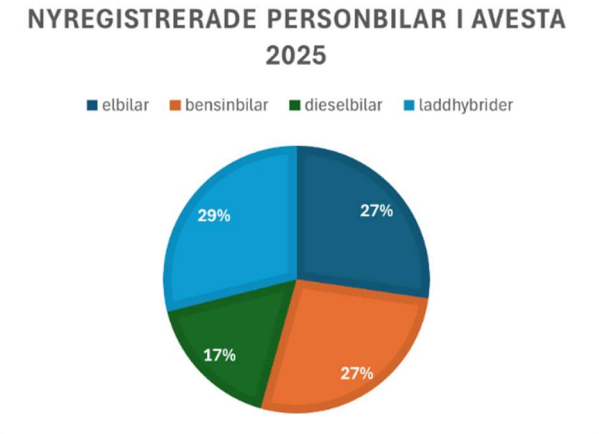
7. Klimat och miljöpåverkan

Transporter orsakar idag stor miljö- och klimatpåverkan. Påverkan kan vara såväl lokal, regional och global, exempelvis:

- Lokal nivå: luftföroreningar (PM10), buller, landskapspåverkan (barriäreffekter, hårdgjorda ytors markanspråk och påverkan på dagvattenhantering m.m.)
- Regional nivå: försurning (svavel- och kväveoxider)
- Global nivå: klimatpåverkan (växthusgaser, främst koldioxid)

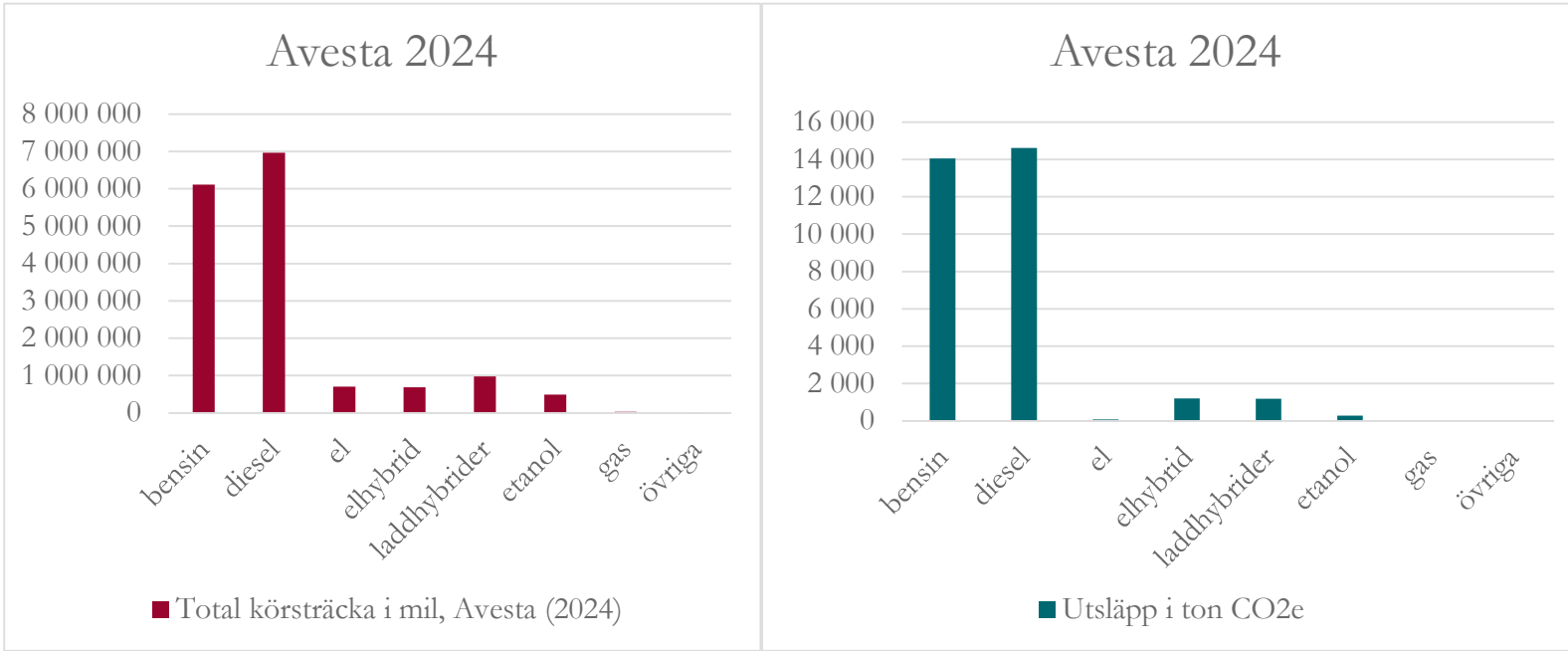
7.1. Klimatpåverkan

Transportsektorn står för en tredjedel av Sveriges samlade utsläpp av koldioxid årligen och av dessa är 94 % från vägtransporter.[20] Transportsektorn står för knappt 30 procent av Dalarnas totala växthusgasutsläpp (2023) [21].



År 2020 var ca 2 % av personbilsflottan i Avesta kommun laddbar och år 2025 var siffran 10 %[22].
I och med att antalet laddbara bilar väntas öka även framöver så finns det också ett behov av att bygga ut laddinfrastrukturen i takt med utvecklingen.

Vägtrafik och arbetsmaskiner är betydande källor till luftföroreningar. Avgaser innehåller partiklar, kvävedioxid och organiska ämnen som bidrar till bildning av marknära ozon. Trafiken ger även upphov till slitagepartiklar från däck, bromsar och vägbana, vilket särskilt bidrar till höga halter av inandningsbara partiklar (PM10). Luftföroreningar kan orsaka hjärt- och kärlsjukdomar samt luftvägssjukdomar. Samtidigt har utsläppen minskat över tid tack vare renare motorer med effektivare reningsutrustning.



Figur 7. Total körsträcka i mil samt utsläpp i ton (CO2e) för fordon i Avesta kommun 2024. Datakälla: Statistiska centalbyrån (SCB).

[20] Sveriges utsläpp av växthusgaser
[21] Dalarnas län - Sveriges miljömål
[22] Personbilsdata från Trafikanalys https://www.trafa.se/vagtrafik/fordon/

7.2. Buller

Trafikbuller ger främst störningar i anslutning till de två järnvägsstråken genom kommunen samt vid de vägar och gator som har riktigt hög trafikbelastning. Väg 68 och väg 70 tillsammans med Dalavägen, mellan Avesta och Krylbo, samt Kyrkogatan/Månsbobacke, mellan Avesta och Skogsbo, är därför de som ger mest trafikbullerstörningar.

Det finns dock fler gator och vägar som kan generera bullerstörningar för omgivningen och ett exempel är Järnvägsgatan i Krylbo där den relativ stora andelen tung trafik bidrar till höga bullernivåer.

7.3. Luftkvalitet

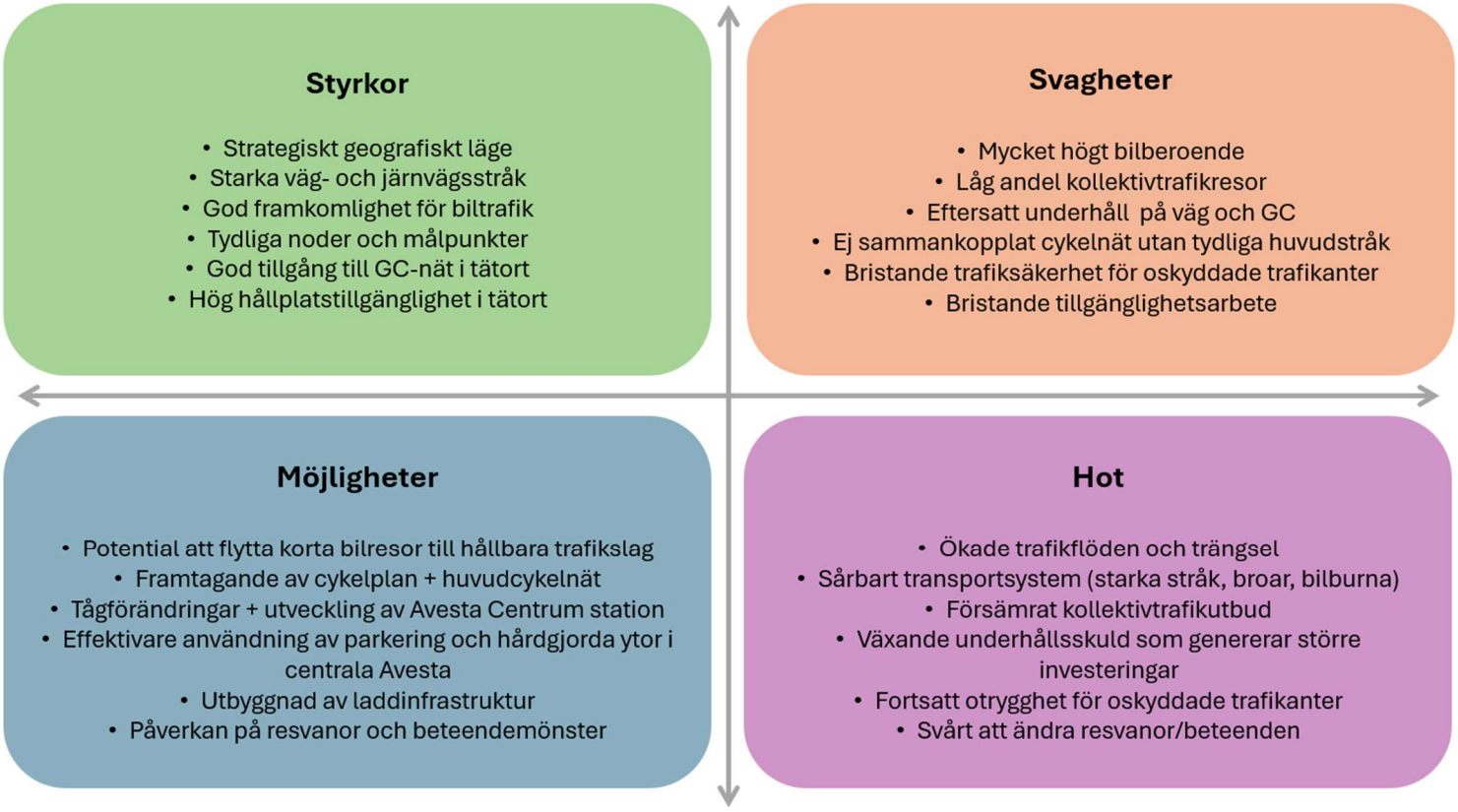
I Avesta kommuns tätorter är bebyggelsen generellt inte särskilt tät, och trafikmängderna är relativt begränsade. Sammantaget innebär detta att gällande miljökvalitetsnormer för luftkvalitet (PM10) uppfylls på de flesta platser i kommunen.

Det finns dock lokala variationer, och vissa platser kan ha förhöjda halter av luftföroreningar. En sådan plats är Kyrkogatan vid gamla byn. Troligen i samband med bomfällningarna och köbildning. Vid denna plats har tidigare mätningar av luftkvaliteten genomförts, och området bedöms kunna vara aktuellt för ytterligare uppföljning och mätningar framöver.

8. SWOT-analys

Avesta har ett transportsystem med starka grundförutsättningar i form av strategiskt läge och god framkomlighet för bil och gods. Samtidigt präglas systemet av ett tydligt bilberoende, kapacitetsbrister i vissa stråk samt brister i underhåll och hållbara transportalternativ. Den största utvecklingspotentialen ligger i att stärka gång-, cykel- och kollektivtrafikens konkurrenskraft, särskilt i relation till korta vardagsresor och centrala målpunkter, samtidigt som robustheten i huvudsystemet säkerställs.

Utifrån nulägesbeskrivningen kan transportsystemet i Avesta kommun sammanfattas med följande styrkor, svagheter, möjligheter och hot (SWOT-analys):



§ 36 Mobilitetspolicy för Avesta kommun

Dnr KK 2022-000249003

Sammanfattning

Avesta kommun saknar idag ett övergripande styrdokument för trafikplaneringen, en mobilitetspolicy. Mobilitetspolicyn definierar en långsiktig strategisk planeringsinriktning för trafikplaneringen och innehåller en vision för mobilitet i Avesta och strategier för att nå den visionen. Tillsammans med övriga styrdokument bidrar mobilitetspolicyn till ett helhetstänk i kommunens samhällsplanering. Det är viktigt att vision och strategier är politiskt förankrade i både förvaltningar och bolag.

Ärendet

Sverige behöver ställa om och kommuner har ett stort ansvar i omställningen. Forskning visar att den typ av förändring som behöver ske, sker först när förmågan att föreställa sig omställningen har aktiverats. Hur människor föreställer sig sin framtid påverkar de val vi gör, inte minst i våra föreställningar av hur ett hållbart transportsystem kommer att fungera.
Handlingsplanerna innehåller också mer specificerade och mätbara mål för mobiliteten som kan flyttas in i Mål och budget. Målen i planerna har indikatorer som är lätta att följa upp och en tydlig ansvarsfördelning. I ett första steg kommer visionen att tas fram, den riktning kommunen bör arbeta mot för att uppnå övriga mål i de styrande dokumenten. Vid senare revidering, när vi hunnit samla in underlag som till exempel resvaneundersökning, diskuterat viktiga målpunkter och definierat ett huvudcykelnät och på så vis fått en bättre bild över nuläget och kommunens förutsättningar, kommer strategier för att uppnå visionen att inkluderas i mobilitetspolicyn. Handlingsplaner kopplade till mobilitet bör uppdateras årligen medan mobilitetspolicyn gäller tills vidare.

Beroende på vilken vision och vilka strategier som framarbetas i mobilitetspolicyn kan kommunen uppnå ett dokument som styr mot en minskad klimatpåverkan, att stärka den sociala hållbarheten, tydliggöra en prioritering mellan olika trafikslag, få mobiliteten i kommunen att bidra till ett levande och attraktivt Avesta, främja hälsa och fysisk rörelse. För att ta fram visionen och strategierna som ska täcka upp kommunens mobilitetsfrågor är det mycket som behöver diskuteras politiskt och internt. Exempel på frågor är parkeringsstrategier, syn på och prioritering av hållbara resor, prioritering av olika trafikslag, prioritering av gaturummet vid exploatering etcetera.

Policyn är efterfrågad i pågående projekt idag:

- översiktsplanen,
- stadsplan Avesta centrum,
- i att uppnå klimatmålen i hållbarhetsprogrammet och Mål och budget,
- klimat- och energiplan,
- handlingsplaner kopplade till mobilitet,
- i diskussioner med regionen, Trafikverket, konsulter och medborgare.

Tillväxt ansvarar för att ta fram mobilitetspolicyn tillsammans med en arbetsgrupp som består av representanter från övriga förvaltningar och kommunens bolag. I arbetet ingår en workshop med politiker för att diskutera möjlig utformning av en mobilitetsvision. Projektet att ta fram en vision beräknas kunna genomföras under 2024.

Förslag till beslut

- Kommunstyrelsens samhällsplanerarutskott ger tillväxt i uppdrag att ta fram en mobilitetspolicy för Avesta kommun tillsammans med övriga förvaltningar och bolag.

Beredning/ behandling

- Tjänsteskrivelse Mobilitetspolicy för Avesta kommun.

Kommunstyrelsens samhällsplaneringsutskotts beslut

- Kommunstyrelsens samhällsplanerarutskott ger tillväxt i uppdrag att ta fram en mobilitetspolicy för Avesta kommun tillsammans med övriga förvaltningar och bolag.

KOMMUNKANSLIET/TILLVÄXT AVESTA

Datum
2024-04-24

Brevnr/Diarienr
2022-000 249 003

Handläggare:
Elin Rabb

Mobilitetspolicy för Avesta kommun

Dnr. KK 2022-000 249 003

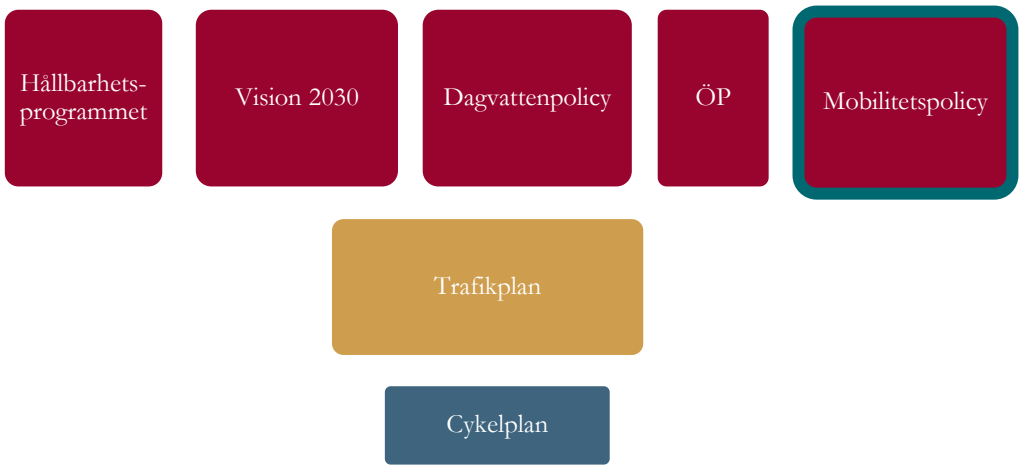
Sammanfattning

Avesta kommun saknar idag ett övergripande styrdokument för trafikplaneringen, en mobilitetspolicy. Mobilitetspolicyn definierar en långsiktig strategisk planeringsinriktning för trafikplaneringen och innehåller en vision för mobilitet i Avesta och strategier för att nå den visionen. Tillsammans med övriga styrdokument bidrar mobilitetspolicyn till ett helhetstänk i kommunens samhällsplanering. Det är viktigt att vision och strategier är politiskt förankrade i både förvaltningar och bolag.

Ärendet

Sverige behöver ställa om och kommuner har ett stort ansvar i omställningen. Forskning visar att den typ av förändring som behöver ske, sker först när förmågan att föreställa sig omställningen har aktiverats. Hur människor föreställer sig sin framtid påverkar de val vi gör, inte minst i våra föreställningar av hur ett hållbart transportsystem kommer att fungera.

Det finns sedan tidigare ett politiskt uppdrag att ta fram en cykelplan för Avesta kommun, men för att få en styrning i mobilitetsfrågor behöver en mobilitetspolicy antas innan. Mobilitetspolicyn ska verka som ett övergripande styrdokument för trafikplaneringen och bestå av en tydlig vision och av strategier för att uppnå visionen. Policyn bidrar tillsammans med övriga styrande dokument till en långsiktig strategisk planeringsinriktning och bidrar till ett helhetstänk i kommunens samhällsplanering.



Ovan ses en struktur för kommunens trafikplanering, från mobilitetspolicyn till handlingsplanerna för mobilitet. I handlingsplanerna, exempelvis cykelplanen, beskrivs och prioriteras åtgärder som behöver genomföras för att nå visionen och som följer strategierna i mobilitetspolicyn. Handlingsplanerna innehåller också mer specificerade och mätbara mål för mobiliteten som kan flyttas in i Mål och budget. Målen i planerna har indikatorer som är lätta att följa upp och en tydlig ansvarsfördelning. I ett första steg kommer visionen att tas fram, den riktning kommunen bör arbeta mot för att uppnå övriga mål i de styrande dokumenten. Vid senare revidering, när vi hunnit samla in underlag som till exempel resvaneundersökning, diskuterat viktiga målpunkter och definierat ett huvudcykelnät och på så vis fått en bättre bild över nuläget och kommunens förutsättningar, kommer strategier för att uppnå visionen att inkluderas i mobilitetspolicyn. Handlingsplaner kopplade till mobilitet bör uppdateras årligen medan mobilitetspolicyn gäller tills vidare.

Beroende på vilken vision och vilka strategier som framarbetas i mobilitetspolicyn kan kommunen uppnå ett dokument som styr mot en minskad klimatpåverkan, att stärka den sociala hållbarheten, tydliggöra en prioritering mellan olika trafikslag, få mobiliteten i kommunen att bidra till ett levande och attraktivt Avesta, främja hälsa och fysisk rörelse. För att ta fram visionen och strategierna som ska täcka upp kommunens mobilitetsfrågor är det mycket som behöver diskuteras politiskt och internt. Exempel på frågor är parkeringsstrategier, syn på och prioritering av hållbara resor, prioritering av olika trafikslag, prioritering av gaturummet vid exploatering etcetera.

Policyn är efterfrågad i pågående projekt idag:

- översiktsplanen,
- stadsplan Avesta centrum,
- i att uppnå klimatmålen i hållbarhetsprogrammet och Mål och budget,
- klimat- och energiplan,
- handlingsplaner kopplade till mobilitet,
- i diskussioner med regionen, Trafikverket, konsulter och medborgare.

Tillväxt ansvarar för att ta fram mobilitetspolicyn tillsammans med en arbetsgrupp som består av representanter från övriga förvaltningar och kommunens bolag. I arbetet ingår en workshop med politiker för att diskutera möjlig utformning av en mobilitetsvision. Projektet att ta fram en vision beräknas kunna genomföras under 2024.

Förslag

- Kommunstyrelsens samhällsplanerarutskott ger tillväxt i uppdrag att ta fram en mobilitetspolicy för Avesta kommun tillsammans med övriga förvaltningar och bolag.