

Styrdokument

Cykelplan för Sunne kommun 2021-2023



Dokumenttyp	Plan
Diarienummer	KS/2021:597
Beslutad av	Kommunfullmäktige 2017-02-06, § 7
Reviderad av	Kommunfullmäktige 2021-12-13, § 147
Dokumentansvarig	Samhällsplanerare

Bilderna i cykelplanen är från pixabay.com (en copyright-fri resurs), där ej annat anges.

Kartor är tillhandahållna av Sunne kommun.

Underlaget för olycksstatistik är hämtat från STRADA

Sammanfattning

Behovet av gång- och cykelvägar är stort runt om i kommunen. Motioner och medborgarförslag inkommer ständigt med förslag på nya sträckningar. Varken budget eller tid är oändlig och prioriteringar måste kontinuerligt göras. Ett beslutsunderlag som assisterar beslutsprocessen i anläggande av nya gc-vägar är därmed viktigt.

Cykelplanens syfte är att undersöka och redovisa vart behovet av gc-väg är extra stort primärt utifrån faktorer som trafiksäkerhet och framkomlighet. Överlag bidrar fler och säkrare gc-vägar till ökat cyklande och en bättre folkhälsa. Den 28 september 2016 fick Teknisk service uppdraget att ta fram ett förslag till cykelplan för Sunne kommun. Arbetet har skett med medborgardialog, datainsamling och med relevant utredningsmetodik. Arbetet redovisas i ett huvuddokument benämnt Cykelplan samt två bilagor benämnda Medborgardialog och Översiktlig projektering av gc-vägar. I cykelplanen finns en generell prioriteringslista över delområden baserad på det samlade underlaget och projektets slutsatser.

Cykelplanen kan konstatera utifrån medborgardialog, motion, synpunkter, medborgarförslag och utredning att ca 27 (av 40) nya sträckningar gc-väg av varierande längd behövs i kommunen. Genomförandetid eller årlig budget för anläggande av cykelvägar fastställs inte i och med denna cykelplan. Den 6 februari 2017 beslutade kommunfullmäktige i Sunne kommun att anta cykelplanen och dess två bilagor. Det beslutades samtidigt att gång- och cykelväg till skolor ska prioriteras, något politiker och tjänstemän ska ta med sig i det framtida arbetet med nya gc-vägar.

Cykelplanen har reviderats 2019

Sedan Cykelplanens antagande har följande sträckor genomförts

GC-väg till Gylleby 2017

GC-väg mot Ingmår 2020

GC-väg mot Maggeby 2021

GC-väg Kyrkogatan, Uddheden 2021

Innehåll

Inledning	5
Ordlista enligt Sunne kommun	5
Syfte och mål	6
Arbetsprocess	7
Nulägesbeskrivning	7
Cykelstråk	9
Sunne kommuns översiktsplan	10
Regional cykelplan Värmland.....	10
Övriga planeringsunderlag	11
Nationella transportpolitiska mål	11
Sunne kommunstrategi	11
Planeringsprinciper	11
Framkomlighet och tillgänglighet	12
Cykelparkering	13
Trafiksäkerhet och trygghet	14
Cykelvägvisning.....	15
Cykel och kollektivtrafik	15
Sammanfattning av medborgardialog	16
Tätorter och vägarna mellan dem	17
Prioritering av gc-väg inom Sunne kommuns delområden.....	17
Slutsatser rörande anläggande av gc-väg inom delområden	26
Prioritering av gc-väg mellan Sunne tätort och övriga delområden	27
Slutsatser rörande anläggande av gc-väg mellan Sunne tätort och delområden.	30
Total sammanvägning av prioriteringen av gc-vägar, inom och mellan delområden.....	32
Fyrstegsprincipen i cykelplaneringen	33
Åtgärdsförslag	34
Marknadsföring	35
Investeringar	35
Drift och underhåll	36
Genomförande, mätning och uppföljning	37

Inledning

Sunne är platsen där modet växer, livet är enkelt och allting är möjligt och kommunstrategin (2014–2025) har områden som är särskilt viktiga att arbeta med för att nå den visionen. Det fortsatta arbetet med att förbättra och utöka gång- och cykelvägnätet förväntas bidra till områden som Livskvalitet, Hållbar kommun samt Näringsliv och arbete.

Behovet av gång- och cykelväg är stort på många platser i kommunen. Behovet ökar i och med människors behov att förflytta sig allt längre sträckor. Sunne kommun vill även se att fler cyklar till fördel för miljön och folkhälsan, men då måste förutsättningarna finnas. WHO har till exempel gjort bedömningen att en i stort sett inaktiv person i medelåldern som börjar gå/cykla till sin arbetsplats fem kilometer om dagen, i stället för att ta bilen, minskar risken för hjärt- och kärlsjukdomar med upp till 50 procent. Alla de som cyklar idag, och de som skulle vilja bör få göra det i säkra trafikrum. Faktum är att cyklister utgör den största gruppen som skadades i trafiken år 2011, totalt 1900 stycken (Trafiksäkra staden 2013). Trafiksäkerhet är en viktig aspekt att beakta vid planerande av nya cykelvägar.

Det finns många anledningar till att bygga ut cykelinfrastrukturen. En av de största frågetecken som uppkommer är vart ska vi bygga först? Vilket område ska vi prioritera högre? Det är frågor som dessa som ska besvaras i denna cykelplan. Cykelplanen ska fungera som ett beslutsunderlag för framtida planering av nya cykelvägar.

Ordlista enligt Sunne kommun

Blandtrafik	Trafiklösning där cykel- och motorfordonstrafik samsas på samma yta.
Cykelbana	En väg eller del av väg som är avsedd för cykeltrafik.
Cykelfält	Del av väg avsedd för enkelriktad cykeltrafik, avskild från biltrafik med markering i vägbanan.
Cykelled	Cykelleder är gamla landsbygdsvägar med lite trafik.
Cykelväg	Asfalterad cykelväg separerad från motorfordonstrafik.
Framkomlighet	Beskriver förbrukning av tid för förflyttningar i trafiknätet.
GC-väg	Gång- och cykelväg, med delad yta eller väg. En markering kan dela ytan för gående respektive cyklister
Målpunkt	Besöksmål så som arbetsplatser, förskola, skola, hälsovård, serviceanläggningar, turistmål.
Nollvisionen	Nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbete i Sverige. Det är fastställt genom ett riksdagsbeslut. Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken.

Tillgänglighet	Beskriver hur lätt det är att nå olika delar av trafiknätet eller de målpunkter som nätet servar.
Sommarcykelväg	En cykelväg med lägre standard, oftast grusväg som endast underhålls sommartid.



Syfte och mål

Syftet med cykelplanen är dels att utreda behovet av fler cykelvägar och även i vilken ordning vi bör bygga dem. För att komma fram till ett beslutsunderlag som kan användas en lång tid framöver behövs utredningar, information och slutsatser samlade i ett politiskt antaget dokument. Tillgängligheten för oskyddade trafikanter ska öka så att det blir lätt att förflytta sig mellan arbete, hem, fritidsaktiviteter och serviceanläggningar. Nuvarande och framtida behov av cykelvägar kräver vägledning i beslutandet, därför skapas denna cykelplan. Anläggande av gång- och cykelväg bör ske fortlöpande utifrån cykelplanens rekommendationer. Ett delmål är att kunna erbjuda åtgärdsförslag som möjliggör anläggandet av mycket cykelväg och ett sammankopplat cykelnät till kostnaden av de begränsade resurser kommunen har. I och med kommunfullmäktiges beslut, ska sträckor inom redovisade delområden som har start eller målpunkt skola, prioriteras.

Mål definierade i punktform:

- Vart finns behovet av cykelväg?
- Hur stort är behovet?
- Hur ser prioriteringen ut?
- Att koppla samman stora delar av Sunne kommun till ett cykelvägnät.

- Tillgodose kommunens invånare med ett trafiksäkert, tryggt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Arbetsprocess

Vid framtagandet av behovsunderlaget och förslag till cykelstråk för cykelplanen ska medborgardialog genomsyra arbetsprocessen. Medborgardialogen sker enligt Sunnemodellen, vilket bygger på fem pusselbitar (öppenhet, individer, tillit, bemötande och medskapande) och handlar både om ett förhållningssätt och en praktisk metod för att ta vara på människors kompetens och vilja att bidra. Förhållningssättet är att människor vill och kan bidra med sina olika erfarenheter och kompetenser. Det vi vinner på medborgardialog är att vi får fler infallsvinklar och kan finna nya oväntade lösningar. Med Sunnemodellen kan vi utveckla medborgardialogen så att människor får möjligheten att påverka och vara medskapare.

Vid framtagandet av förslag till nya cykelvägar så ska cykelplanen använda sig av fyrstegsprincipen för att uppnå optimala och samhällsekonomiska lösningar.

- Tänk om. (Beteendeförändring) Att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- Optimera. (Använd det befintliga nätet effektivare) Att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- Bygg om/till. Begränsade ombyggnationer.
- Bygg nytt. Nyinvestering och större ombyggnadsåtgärder.

Nulägesbeskrivning

Cykeltrafik är som transportmedel mycket konkurrenskraftigt, speciellt i tätorter eftersom det är ett pålitligt och smidigt transportmedel. Cyklister kan ofta komma väldigt nära sin målpunkt och parkera där. En cykelresa tar ungefär lika lång tid varje gång eftersom cyklisten sällan påverkas av rusningstrafikens köer eller tidtabeller. En cykel kräver endast en tiondel av den yta som en bil upptar på gator och parkeringar. De positiva effekterna av att cykla för individen och samhället är oftast mycket högre än kostnaderna för själva investeringen. Det är framförallt hälsoaspekten som påverkar individ och samhälle positivt, även i ekonomisk bemärkelse. I Region Skåne beräknar man att utförda åtgärder ger två gånger pengarna tillbaka medan genomförande av Stockholms regionala cykelplan beräknas ge 13-22 kr per satsad krona.

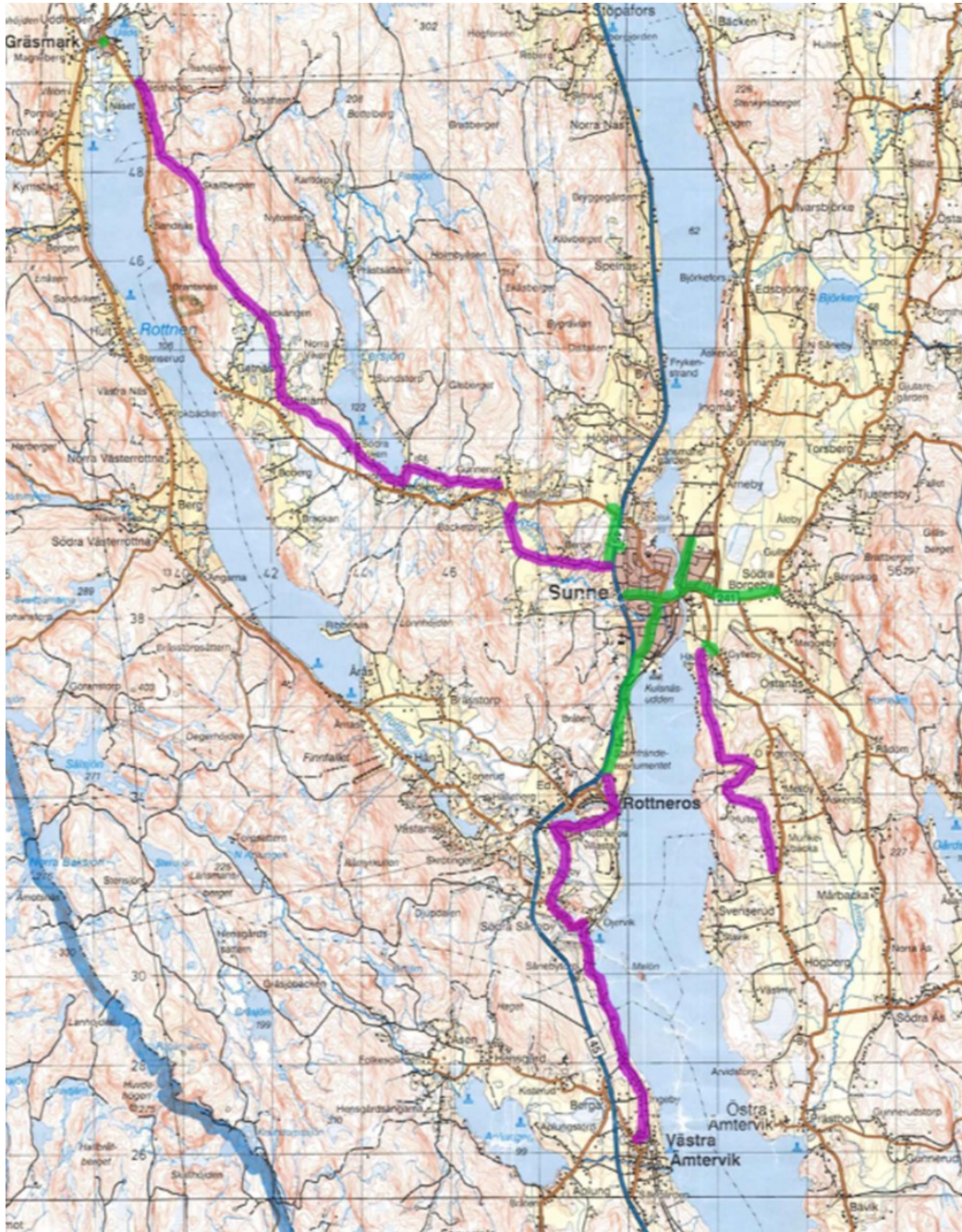
Det finns aspekter som bör hanteras i framtida planering och anläggande av cykelväg samt vid inventering av befintligt cykelnät. Nedan följer punkter som bör betänkas vid fortsatt arbete:

- Bilarnas hastighet bör avgöra vilken typ av gc-väg som behövs. En allmän rekommendation är att blandtrafik tillåts där bilars hastighet är under 40 km/h.

- Bredden på cykelbana bör vara 2,5 m (cykel) + 1,8 m (gångbana) och då ska om möjligt cyklister och fotgängare separeras med mittremsa. Oseparerad gång- och cykelbana bör vara minst 3 m med ett sidoområde på 0.5 m på vardera sidan.
- Bristande belysning är ett trafiksäkerhetsproblem. Cykelvägnätet ska ha god och kontinuerlig belysning för att möjliggöra cykling i mörker.
- Passager för cyklister i biltrafiken ska vara säkra.
- Hinder i cykelbanan så som bommar och andra hinder i cykelvägnätet ska generellt undvikas. Olovlig körning av motorfordon på cykelbanor är främst en uppgift för polismyndigheten att övervaka och beivra.
- Beläggning och beläggningsskador. Asfalt är att föredra för framkomlighet och underhåll.
- Siktförhållande ska vara goda. Cyklisten ska alltid ha en siktsträcka om 35 m i det mest ogynnsamma läget på cykelbanan.
- Behov av cykelparkeringar behöver utredas och säkerställas.
- Cykelvägvisning ska vara god. Vägvisning bör finnas på alla platser där tvivel om vägval kan uppstå. Enhetlig vägvisning bör tas fram och stråk bör pekats ut.
- Cyklister är känsliga för omvägar och cykelnätet bör därför vara gent, sammanhängande och enhetligt.



Cykelstråk



Karta över befintliga gång- och cykelstråk (grönt) och cykelleder (lila) (2017).

Sunne kommun har pekat ut populära rundturer för cykel. Rundturerna går på vanlig landsväg bland övrig trafik. Rundturer kommer inte att räknas med i cykelplanen för att de uppfyller inte kraven på trafiksäkerhet som en cykelväg ska besitta.

Sunne kommuns översiktsplan

I Sunne kommuns översiktsplan (2011) anges att nya stråk för gång- och cykeltrafik planeras mellan Sunne och Västra Ämtervik, Lysvik och Prästbol. De ska enligt översiktsplanen till större delen gå på redan befintliga vägar som inte längre används särskilt frekvent. Syftet är att skapa bättre tillgänglighet mellan orterna. I den fördjupade översiktsplanen för Sunne tätort (2009) skriver man att de senaste årens utbyggnad av gång- och cykelnätet har lett till en relativt god standard. Sunne tätort har hittills prioriteras vid anläggande av ny gc-väg, vilket beror till stor del på att Sunne tätort innehar den största befolkningmängden i kommunen. I och med denna cykelplan ska det bli tydligare hur högt de andra tätorterna kan prioriteras.

Sunne kommun har i nuläget ingen trafikstrategi, ett strategiskt övergripande politiskt antaget dokument som verkar styrande för understrategier som cykelplan, hastighetsplan, etc.

Tidigare cykelprojekt

Projekt med mjukare åtgärder har utförts i Sunne kommun för att försöka få fler personer att cykla. Till exempel Cykla i Sagolika Sunne (2008).

Regional cykelplan Värmland

Trafikverket har tagit fram en regional cykelplan för Värmland (2014). Syftet med den regionala cykelplanen är att utifrån visioner och mål få en samsyn i länet om inriktning och åtgärder för att nå en ökad cykling i Värmlands län. Den regionala cykelplanen ger argument för ökad och säker cykling. Den innehåller en sammanställning av nationella och regionala mål. Att ta fram kommunala cykelplaner är ett åtgärdsområde som påvisats i arbetet med den regionala cykelplanen.



Fyra strategiska områden har pekats ut för den övergripande inriktningen för utveckling av cyklingen i Värmland:

- Samhällsplanering/Fysisk planering
- Ökad vardagscykling
- Hela resan-perspektivet
- Cykling för rekreation och turism

Cykeln ska vara en naturlig del i all samhällsplanering och åtgärder för ökad och säker cykeltrafik ska integreras i all lokal och regional planering. Separering av bilar, cykel och gående är väsentligt för att få attraktiva cykelstråk. Den största potentialen för ökad cykling finns inom tätorter och mellan tätorter som ligger närmare varandra än 5-7 kilometer. Genom att få fler att vardagscykla förbättras individens hälsa och därmed folkhälsan. Eftersom vardagscyklingen sker på ganska korta avstånd och främst i tätorter bidrar cyklingen till bättre luftkvalitet, mindre buller och färre partiklar. Åtgärder måste göras på hela sträckan för att resekedjan skall fungera. För att öka cyklingen behöver trafikslagen samordnas. På längre distanser finns potential för fritids- och motionscykling samt cykelturism.

Övriga planeringsunderlag

Nationella transportpolitiska mål

Ett av funktionsmålen som är kopplade till bland annat cykling är att öka barns möjlighet att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

Hållbara transporter är en viktig del i att nå miljömålen.

Sunne kommunstrategi

I kommunstrategin för Sunne (2014-2025) finns det ett uppsatt kvantitativt mål om förbättrade vägnät. Cykelvägar kvalificerar in där och inom målet att invånarnas hälsa ska förbättras. Målet om fossilfri energianvändning är också behjälpt av ökad cykling.

Planeringsprinciper

I Översiktsplanen och fördjupade översiktsplaner ska befintliga och framtida cykelbanor markeras. Vid detaljplanering ska det tas hänsyn till oskyddade trafikanter.

Under framtagandet av cykelplanen och i framtiden bör ansvarsområden fördelas till relevant förvaltning inom kommunen. De ansvariga förvaltningarna bör återkoppla med jämna mellanrum till kommunens ansvarige för trafikens infrastruktur i syfte att åstadkomma en enhetlig och sammanhållen utveckling av cykelnätet. En sådan ansvarsfördelning bidrar till kvalitet och effektivitet eftersom de personer som arbetar med respektive område oftast är de som är bäst lämpade att yttra sig om hur området berörs av gång och cykling.

- Parkeringsnorm för cykel som främjar cykeln. Framtagen, KS2019/27.
- Förbättra möjligheten att kombinera cykel och kollektivtrafik. Inventera och gör en behovsanalys av cykelparkeringar i anslutning till större kollektivtrafiknoder. Ansvarig: Samhällsplanerare, Samhällsbyggnad och säkerhet.
- Lägg till i bef. checklista som används i detaljplanskedet/bygglovsskedet, integrera kriterier och principer som främjar cykel i planeringen. Ansvarig: Plan, Samhällsbyggnad och säkerhet.
- Genomföra årliga cykelräkningar för att kunna följa upp hur cykeltrafiken utvecklas över tid och utvärdera effekter av insatser för att förbättra cykelvillkoren. Ansvarig: Trafikhandläggare, Trafik och park.
- Resvaneundersökning. Ansvarig: Informationsstrateg, Kanslienheten.

Framkomlighet och tillgänglighet

Ett attraktivt cykelvägnät med hög framkomlighet kräver att stopp och fördröjningar undviks. Cyklister är känsliga för omvägar och cykelvägnätet ska därför vara gent, sammanhängande och enhetligt. Hinder, tvära kurvor och siktproblem ska i största mån undvikas. Ett sätt att beskriva cykeltrafikens konkurrenskraft är att mäta genhetsknoten och restidskvoten. Restidskvoten beskriver tiden det tar att cykla mellan punkt A och B dividerat med tiden det tar att köra bil mellan A och B. För att cykeln ska anses kunna konkurrera med bilen bör restidskvoten inom en tätort inte vara större än 1,5. Det innebär att cykeln i regel är konkurrenskraftig vid korta avstånd. Behovet av cykelväg vid något längre sträckor måste också beaktas, då i flera fall exklusive restidskvot.

Ett annat sätt att mäta cykelns konkurrenskraft är genhetsknoten, dvs. cyklistens verkliga reslängd dividerat med fågelvägen. Ju kortare sträcka som studeras, desto större påverkan ger omvägar. Genhetsknoten från bostaden till viktiga målpunkter så som skola, affär, idrottsanläggning och liknande bör inte överstiga 1,25. I undantagsfall kan genhetsknoten 1,5 accepteras. Det innebär att om avståndet mellan två punkter är 200 m fågelvägen så får avståndet via cykelvägnätet inte vara mer än max 300 m för att det ska vara attraktivt. Om cykelvägen inte uppfattas som den genaste vägen väljer cyklisten ofta andra vägar som cykling i blandtrafik med minskad säkerhet.

En cyklist som färdas i 20 km/h och tvingas bromsa in till stillastående och därefter trampa upp till 20 km/h förbrukar lika mycket energi som en cyklad sträcka på omkring 80 – 100 meter. Cykeltrafiken är dynamisk och dess förutsättningar utvecklas kontinuerligt. Cykelinfrastruktur är ofta dimensionerad för långsammare och mer homogena hastigheter, men idag har hastighetsanspråken blivit högre till följd av bl.a. utvecklade cyklar och en större individuell variation. Det innebär högre medelhastigheter och större hastighetsspridning. Det handlar om kapacitet.

För att framkomlighet och trafiksäkerhet inte ska påverkas av cykelbanans linjeföring är det viktigt att tvära kurvor undviks så långt som möjligt. Enligt VGU ska det vid val av kurvradier alltid tas hänsyn till:

- Trafiksäkerhet
- Framkomlighet och kördynamik
- Behov av omkörningsikt
- Visuell ledning
- Terränganpassning
- Estetik
- Anläggningskostnader och intrång

För god framkomlighet och trafiksäkerhet ska cykelbanor inte ha en lutning som överskrider två procent. Ibland är dock terrängen sådan att lutningen måste vara större än så och då är det extra viktigt att utformningen följer ovanstående punkter för att minska risken för olyckor.

Trafiksignaler bidrar till att skapa god framkomlighet för cyklister, det är däremot en stor anläggningskostnad som är svår att få samhällsekonomisk bärighet med. Det är att föredra men inget som Sunne kommun kommer ha möjlighet att applicera förutom vid platser där situationen verkligen kräver det.

Cykelparkering

Cykelparkering bör finnas vid alla viktiga offentliga målpunkter i kommunen. Parkeringarna ska vara placerade så nära målpunkten som möjligt. Varje cykelresa börjar och slutar med en parkerad cykel. En annan viktig egenskap är att det ska gå att låsa fast cykeln i cykelstället samt att vissa



Uttag ur STRADA. Olyckor som involverat fotgängare och/eller cyklister under 2015. Antal 34 stycken inom Sunne kommun.

målpunkter, så som skolor med relativt hög grad av cyklister året om, har större krav på väderskydd som t.ex. tak.

Trafiksäkerhet och trygghet

Tansportstyrelsens databas över olyckor i trafiken, STRADA, är ett verktyg som används för att undersöka behovet av en ökad trafiksäkerhet. Vissa områden eller sträckor kan i dagsläget ha ett olycks samband som bidrar till en ökad prioritet i investering av en ny cykelväg just där. Redovisandet av uttag ur STRADA i denna cykelplan följer Transportstyrelsens checklista för spridning av information.

Trygghet är en viktig del ur flera aspekter, så som för till exempel jämställdhet och tillgänglighet. Cykelvägar bör vara separerade från bilvägar men inom synhåll för att skapa känslan av att det finns folk i närheten som kan se dig, det inger trygghet. Olika personer uppfattar situationer, platser och tider på dygnet olika vilket ska respekteras och beaktas. Det är bevisat att människor tar omvägar för att slippa otrygga passager. En gen och trygg cykelväg är fördelaktigt för att främja cykling som transportsätt, vägen ska helst vara den kortaste bland trafikslagen för att locka cyklisten (tillgänglighet). En grundläggande förutsättning för upplevd trygghet är överblickbarhet och goda siktförhållanden. Det är önskvärt att undvika anläggning av cykelväg längs med dåligt belysta skogspartier eller genom mörka tunnelpassager.

Enligt en översiktlig kartläggning av inrapporterade olyckor i trafik (2001-2015) rörande fotgängare och cyklister i Sunne går det att dra vissa slutsatser rörande behovet av ökad trafiksäkerhet. Att vissa sträckor inte blivit drabbade av olyckor innebär dock inte nödvändigtvis att trafiksäkerheten där är hög.

Cykelvägnätet ska ha god och kontinuerlig belysning för att möjliggöra cykling i mörker. God belysning är viktigt för framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet. Spilljus från intilliggande gata ska inte vara den enda ljuskällan eftersom belysningen då riskerar att bli ojämn och otillräcklig.



Uttag ur STRADA. Olyckor som involverat fotgängare och/eller cyklister. Antal 458 stycken mellan 2001 och 2015 inom Sunne kommun.

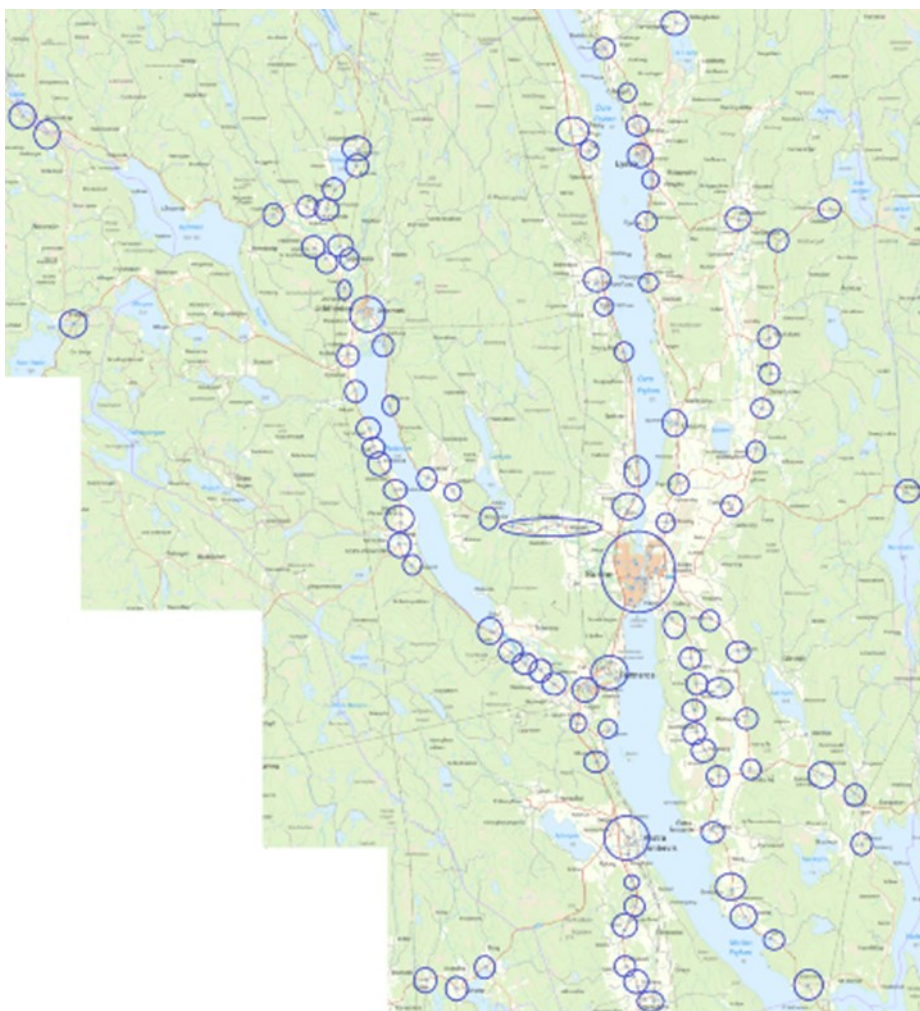
Erfarenheter från länder med mycket cykeltrafik visar att en ökning av antalet cyklister generellt sett ger bättre samspel med motorfordonsförare och därmed minskad risk för att cyklisterna skadas. Fler cyklister medför att bilisterna blir mer uppmärksamma på att det finns cyklister i trafikmiljön.

Cykelvägvisning

Kontinuerlig och genomarbetad cykelvägvisning är viktigt för att ett kommunalt cykelvägnät ska kunna nå sin fulla potential. Vägmarkesförordningen ska följas. Vägvisningen knyter samman viktiga målpunkter både inom kommunen och regionalt. Förslagsvis kan stråken i huvudcykelnätet namnsättas för att underlätta orienteringen.

Cykel och kollektivtrafik

För en hållbar utveckling är det viktigt att cykelvägar får goda anslutningar till kollektivtrafikens hållplatser. Det är fördelaktigt att se cykel och kollektivtrafik som samarbetspartners i strävan efter konkurrenskraften gentemot bilen som transportval. Cykeln har sin största potential på sträckor upp till 5 – 7 kilometer, därefter behöver kollektivtrafiken ta vid. Vid befintliga hållplatser ska utformningen av cykelbanan ske på sådant sätt att cykeltrafiken påverkas i så liten utsträckning som möjligt. Cykelbana bör alltid dras bakom hållplats för att undvika konflikter mellan bussresenärer och cyklister. Det är viktigt att utforma cykelbanan så att inte busskuren skymmer sikten för cyklisterna.



Karta över Värmlandstrafiks hållplatser i Sunne. 194.236.30.53/map/

Sammanfattning av medborgardialog

För att ta till vara på synpunkter och förslag från boende i Sunne kommun så har det inom projektet genomförts medborgardialog. Åtta olika träffar för medborgardialog arrangerades, till dessa inbjöds allmänhet genom Sunnenytt och kommunens hemsida samt Facebook-sida.

Fullständig redogörelse av förslag och synpunkter från träffarna samt från motion och separata

medborgarförslag finns i Bilaga Cykelplan - Medborgardialog. Nedan redovisas samtliga sträckor som föreslagits vid medborgarträffar. Det är således både längre sträckor för att sammanlänka tätorter med varandra och sträckor inom tätorter som

efterfrågats för säker framfart för gående och cyklister i Sunne kommun. Det är framförallt mellan

Sunne tätort och andra tätorter eller byar förslagen avser. Även sträckor från Prästbol till By, mellan Öjenäs och Ivarsbjörke station, mellan Hagen och Ingmår samt mellan Elovsrud och

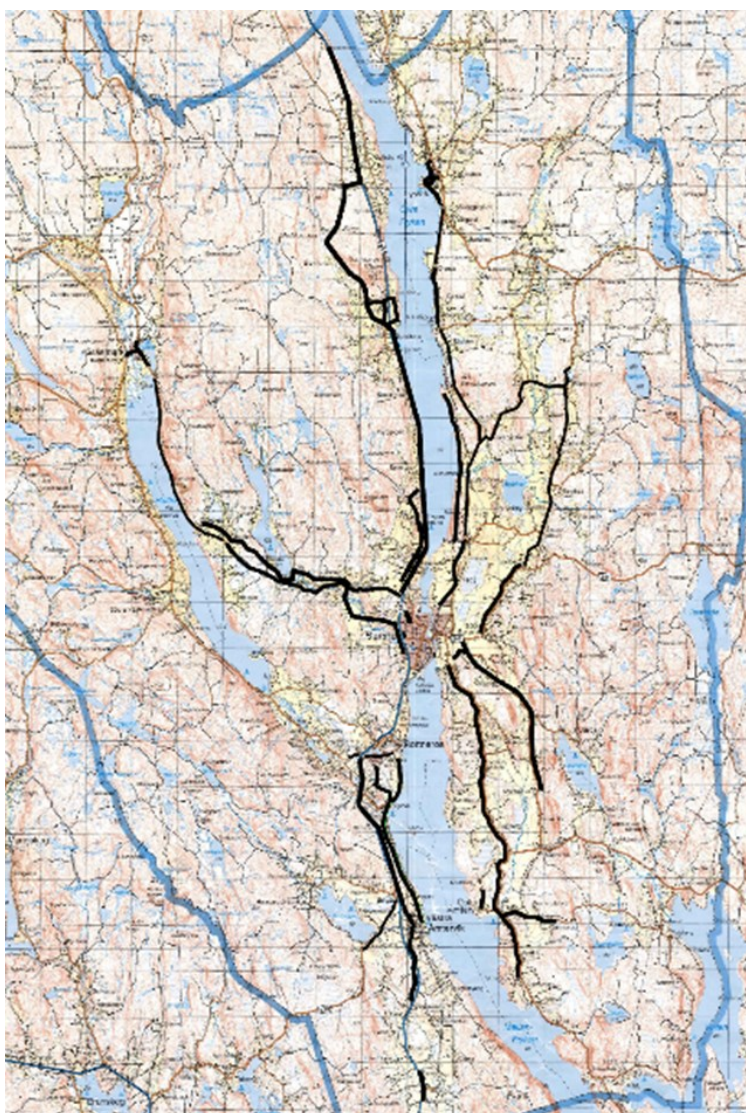
Bäckebron efterfrågades. Förslag till gc-vägar inom tätorter framkom för Uddheden, Lysvik, Stöpafors, Sunne, Västra Ämtervik och Östra Ämtervik.

En återkommande synpunkt är att barns väg till skolan behöver förbättras för att trafiksäkra framfart. Denna synpunkt framkom som

argument för gc-väg inom tätorter och även sträckor till omkringliggande byar från Sunne tätort. Barns

möjlighet att besöka vänner eller ta sig till fritidsaktiviteter har också använts som argument vid förslag av gc-väg. Arbetspendling har förekommit som motiv vid flera dialogträffar, liksom möjliggörande för motionsrundor i

närhet till byar eller tätorter. Sträckningar till Mårbacka och Alma Löv Museum förslogs för möjliggörande av cykling till respektive kulturella målpunkter. I många fall anges att landsvägen i dagsläget fungerar som en barriär och otrygg färdväg för boende i anslutning vägen.



En återkommande synpunkt är att barns väg till skolan behöver förbättras för att trafiksäkra framfart. Denna synpunkt framkom som argument för gc-väg inom tätorter och även sträckor till omkringliggande byar från Sunne tätort. Barns möjlighet att besöka vänner eller ta sig till fritidsaktiviteter har också använts som argument vid förslag av gc-väg. Arbetspendling har förekommit som motiv vid flera dialogträffar, liksom möjliggörande för motionsrundor i närhet till byar eller tätorter. Sträckningar till Mårbacka och Alma Löv Museum förslogs för möjliggörande av cykling till respektive kulturella målpunkter. I många fall anges att landsvägen i dagsläget fungerar som en barriär och otrygg färdväg för boende i anslutning vägen.

Tätorter och vägarna mellan dem

Prioritering av gc-väg inom Sunne kommuns delområden

Vid avgörandet av prioritering rörande anläggande av ny gc-väg inom Sunne kommuns delområden redovisas nedan behov och brister för respektive delområden. Faktorer som antal olyckor, trafikflöden (om data finns), invånarantal, viktiga besöksmål som skola, osv påverkar resultatet av en prioritering mellan delområdena. Detta är en del av cykelplanens syfte, att använda ovan nämnda fakta för att rationalisera fram ett underlag för beslutande om anläggande av nya gc-vägar.



Delområden numrerade enligt befolkningsprognosens (2013) uppdelning.

1. Sunne tätort

Sunne tätort är Sunne kommuns huvudtätort. Storgatan (väg 241) är en genomfartsled som delar Sunne tätort på mitten. Storgatan har i dagsläget en relativt hög ÅDT (årsdygnstrafik) på ca 8 000 fordon (2013) med flödestoppar på cirka 10 000 fordon, beroende på veckodag och säsong. Det innebär en barriär för gående och cyklister. Majoriteten av gatorna i tätorten har hastighetsbegränsningen 40 km/h.

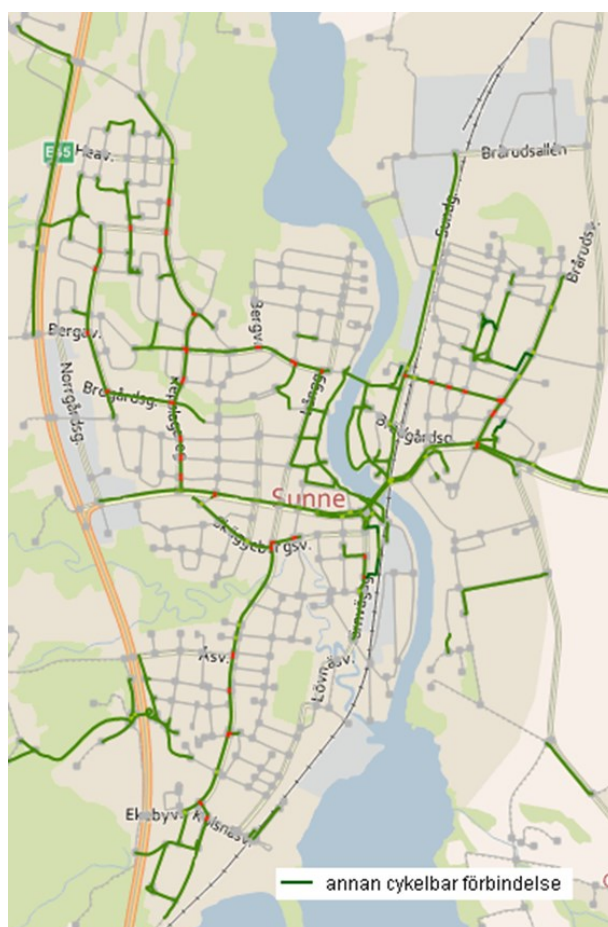
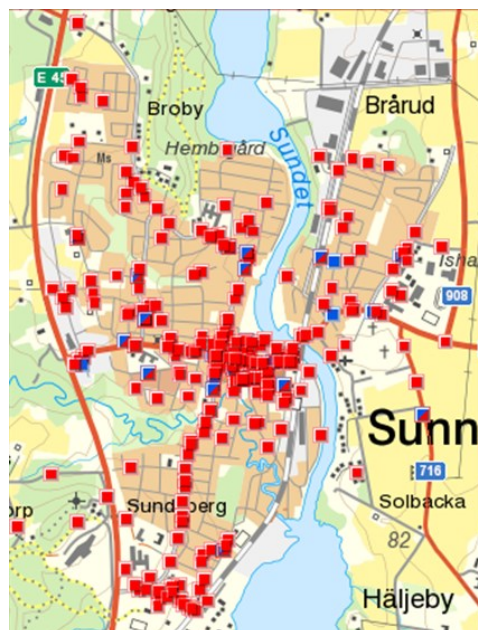
Det har inträffat 286 stycken olyckor som involverat antingen fotgängare eller cyklist i Sunne tätort (2001 – 2015, STRADA, karta t.h.). Sunne tätort står därmed för högsta antalet olyckor i kommunen relaterat till cyklister och fotgängare.

Sunne tätort har högsta invånarnatalet, trafikflödet, antalet olyckor samt antal besöksmål så som handel, skola, arbetsplatser, kultur osv. Detta innebär att flest invånare berörs av ett anläggande av ny gc-väg. Primärt bör befintliga cykelbara förbindelser kopplas samman. Det betyder att kortare sträckor prioriteras i syfte att skapa ett sammanhållet gc-nät innan nya längre sträckningar planeras inom tätorten.

Sunne tätort har redan ett relativt bra utbyggt gc-nät. Det är däremot också i Sunne tätortflest får nytta av gc-väg, där flest olyckor inträffar, dvs där det finns ett stort behov.

Anläggande av ny gc-väg inom Sunne tätort bör därför prioriteras måttligt till högt.

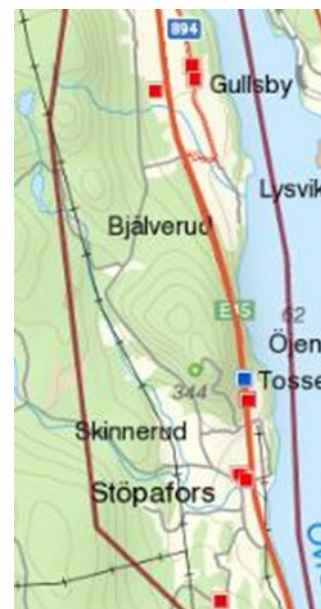
Karta t.h. över befintliga cykelbara förbindelser i Sunne tätort enligt nationella vägdatabasen (NVDB).



2. Klätten

Klätrens delområde är beläget norr om Sunne tätort, längs med E45. Inom delområdet har E45 en ÅDT på 3 910 fordon (2014). Inom delområdet finns tätare samlingar av hus i Stöpafor och Gullsby. Delområdet har i dagsläget ingen gc-väg. Majoriteten av gatorna/vägarna i de tätbefolkade områdena har hastighetsbegränsning 70 km/h (exklusive E45). Det har inträffat 9 stycken olyckor som involverat fotgängare eller cyklister (2001-2015) i de mer tätbefolkade delarna av Klätrens delområde (karta t.h.).

I befolkningsprognosen (2013) som är framtagen av Sunne kommun har Klätrens område 626 invånare. Det är därmed delområdet med näst minsta invånarantalet. Inom delområdet finns en skola. Den totala avsaknaden av gc-väg och den relativt höga hastighetsbegränsningen på 70km/h är negativt. Olycksfrekvensen är dock låg, om det beror på att fler tar bilen, det låga invånarantalet eller att det är en relativt hög trafiksäkerhet i delområdet är svårt att avgöra. Förslag till gc-väg vore att koppla samman huvudstråken i Stöpafor respektive Gullsby för att invånarna ska kunna färdas tryggt och lätt inom de tätbefolkade delarna. Utifrån det vi vet så kan slutsatsen dras att Klätrens delområde bör prioriteras lågt till måttligt.



3. Västra Ämtervik

Västra Ämterviks delområde är beläget söder om Sunne tätort, öster om E45 och väster om Fryken. Enligt information från befolkningsprognosen bor 1 004 personer där.

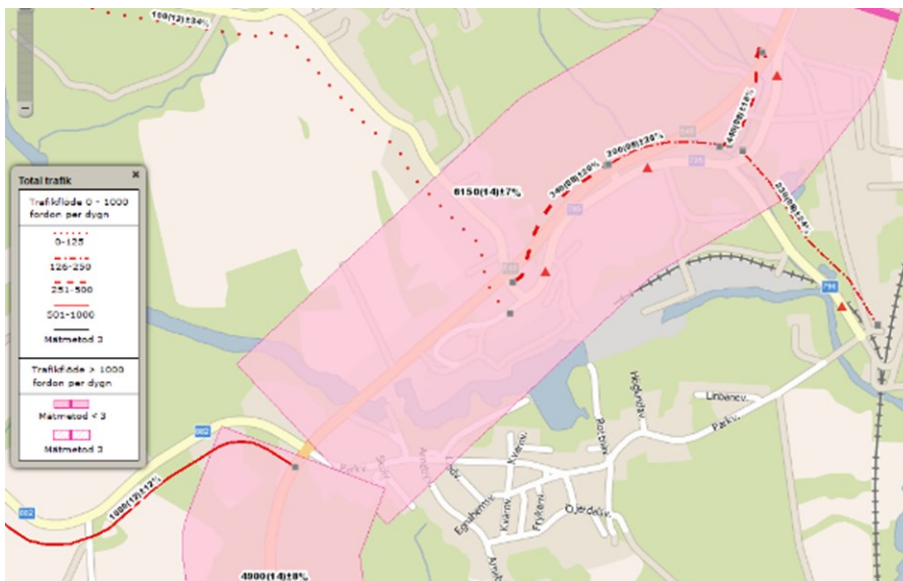
Till höger, karta över registrerade trafikflöden i Västra Ämtervik (Trafikverket). Västra Ämterviks genomfartsled har 720 fordon i ÅDT (väg 792). Vägarna är avsedda för blandtrafik, dvs. det finns ingen trottoar eller gc-väg. Detta är problematiskt då det finns en skola i Västra Ämtervik, och det kan tänkas att vissa av barnen färdas på cykel eller till fots till skolan inom tätorten. Majoriteten av gatorna i tätorten har hastighetsbegränsningen 50 km/h.

Det har inträffat 12 stycken dokumenterade olyckor (2001-2015) som involverat fotgängare eller cyklister inom Västra Ämterviks tätort (karta t.h.). Utifrån det vi vet så kan slutsatsen dras att ny gc-väg inom Västra Ämterviks tätort bör prioriteras måttligt till högt. Förslagsvis anläggs primärt en gc-väg längs med väg 792 som går genom Västra Ämtervik.



4. Rottneros

Rottneros är beläget söder om Sunne tätort, öster om E45 och väster om Fryken. Enligt data i befolkningsprognosen bor 832 personer inom Rottneros delområde. I tätorten finns en förskola, Rottneros park och Rottneros bruk men inga andra tydliga målpunkter.



Det går en gc-väg från Sunne tätort fram till väg 795. Gatorna är i dagsläget utformade för blandtrafik, utan gc-väg. Majoriteten av gatorna i tätorten har hastighetsbegränsning 50 km/h.



13 stycken (2001-2015) dokumenterade olyckor som involverat fotgängare eller cyklister har hittills inträffat inom Rottneros delområde.

Utifrån det vi vet bör en gc-väg i Rottneros prioriteras måttligt. Förslagsvis primärt en gc-väg från befintlig gc-väg i norr till tätortskärnan.

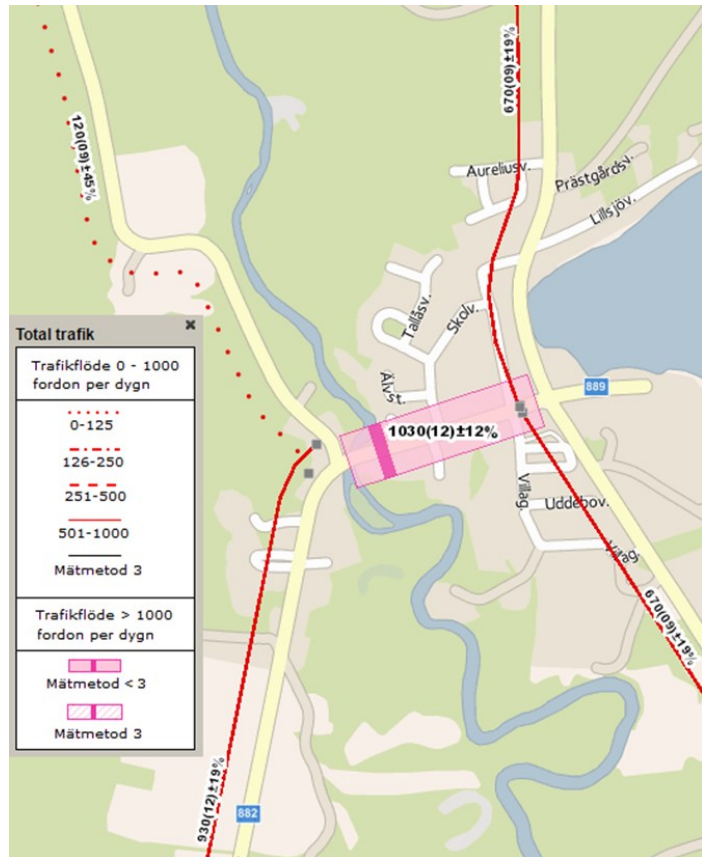
5. Gräsmark

Uddheden är beläget nordväst om Sunne tätort. Enligt data från befolkningsprognosen bor 988 invånare i Gräsmarks delområde.

Kyrkogatan som går genom tätorten är relativt högt trafikerad. Vägarna är utformade för blandtrafik och saknar gc-väg. Majoriteten av gatorna i tätorten har hastighetsbegränsningen 50 km/h. I Gräsmark finns målpunkterna skola, mataffär, fritidsanläggningar och camping.

Det är 7 stycken dokumenterade olyckor (2001–2015) som involverat fotgängare eller cyklister i Gräsmarks tätort.

Utifrån det vi vet så bör ny gc-väg prioriteras måttligt till högt inom Gräsmarks tätort. Förslagsvis bör det utredas om gående och cyklister kan ledas längs med lokalgator istället för att den anläggs längs med väg 888. Gc-väg längs med Kyrkogatan är föredömligt då det är ett viktigt stråk inom Gräsmarks tätort.



6. Lysvik

Lysviks tätort är beläget norr om Sunne tätort. Enligt data från befolkningsprognosen bor det 1 226 invånare i Lysviks delområde. Majoriteten av gatorna i Lysviks tätort har hastighetsbegränsningen 50 km/h. Det finns besöksmål så som affär, skola, camping.

15 stycken dokumenterade olyckor (2001-2015) som involverat fotgängare eller cyklister har inträffat i Lysviks tätort.

Lysviks relativt stora invånarantal och antalet besöksmål skapar slutsatsen att prioritering av ny gc-väg inom tätorten bör vara måttlig till hög. Förslagsvis anläggs gc-väg längs med tätortens huvudleder, Stationsvägen och Gamla vägen för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.



7. Bäckalund

Bäckalund är beläget norr om Sunne tätort. Enligt data från befolkningsprognosen bor det 821 stycken invånare i Bäckalunds delområde. Delområdet har dock inte några platser med större samling tätbebyggelse, demografin är relativt geografiskt utspridd. Det finns en skola i Bäckalund.

Väg 901 som går genom delområdet har en ÅDT på 650 fordon (2012) och väg 900 har en ÅDT på 200 fordon (2012). Hastighetsbegränsningarna i Bäckalund består av 30, 50 och 70 km/h. Alla gator är utformade för blandtrafik vilket är något problematiskt med tanke på att barn ska kunna ta sig till skolan på ett trafiksäkert sätt.

I Bäckalund har 4 stycken (2001-2015) dokumenterade olyckor som involverat fotgängare eller cyklister inträffat (karta t.h.).

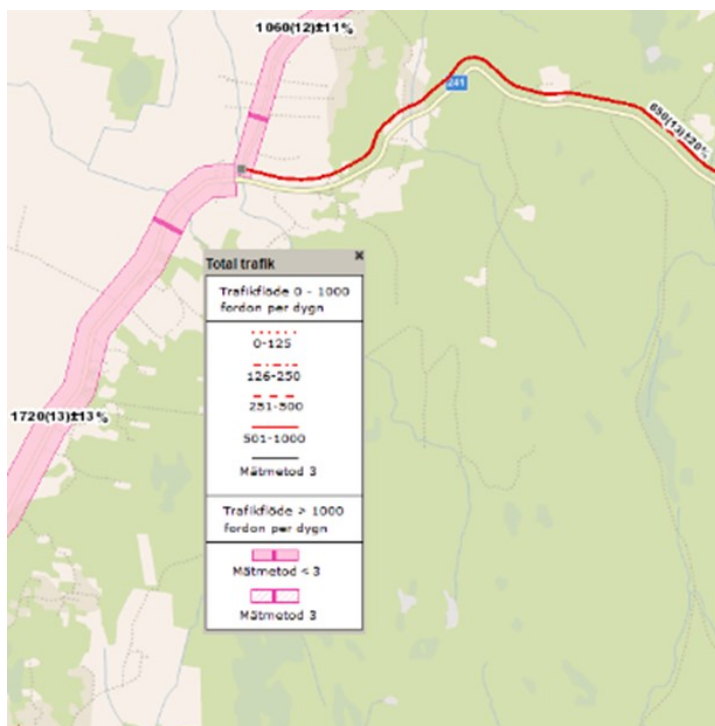
Slutsatsen utifrån vad vi vet är att gc-väg inom Bäckalunds delområde bör prioriteras lågt till måttligt. Det blir oproportionerligt stora kostnader på grund av ett för lågt antal invånare per byggd km gc-väg då det är så glesbebyggt. Skolan är en målpunkt som kan behöva framtida gc-väg. Förslagsvis byggs därför primärt gc-väg i anslutning till skolan.



8. Borgeby

Borgeby ligger öster om Sunne tätort. Enligt befolkningsprognosen så bor det 940 stycken invånare i Borgebys delområde. Borgebys delområde har likheter med Bäckalunds delområde på det viset att det är glesbebyggt, området saknar tydliga målpunkter.

Majoriteten av vägarna inom Borgebys delområde är utformade för blandtrafik och har hastighetsbegränsningen 70 km/h. Det är relativt höga trafikflöden längs med landsvägarna som går



genom delområdet. Vilket skapar ett behov av ökad trafiksäkerhet.

Det är en olycka dokumenterad som involverat fotgängare eller cyklist inom Borgebys delområde. Slutsatsen blir utifrån nuläget och det vi vet, att inom Borgebys delområde bör gc-väg prioriteras lågt till måttligt.

9. Prästbol

Prästbols delområde ligger söder om Sunne tätort, öster om Fryken. Enligt befolkningsprognosen så bor det 925 invånare inom Prästbols delområde. Målpunkter inom Prästbols tätort är bland annat skola och lanthandel. Inom delområdet finns turistmål som Mårbacka och Alma Löv Museum.

Majoriteten av vägarna inom delområdet har hastighetsbegränsningen 70 km/h, med några få undantag där det är 50 km/h som gäller. Vägarna har utformning som endast tillåter blandtrafik, det saknas gc-väg.

Inom Prästbol tätort har det dokumenterats tre olyckor som involverat fotgängare eller cyklister.

Det finns ett behov av att anlägga gc-väg till skolan från norr och söder om Prästbols tätort. Det rör sig dock om långa avstånd och glesbygd. Anläggandet av ny gc-väg inom Prästbols delområde bör prioriteras lågt till måttligt.



10. Gettjärn

Gettjärns delområde ligger nordväst om Sunne tätort. Enligt data från befolkningsprognosen bor det 216 stycken invånare inom Gettjärns delområde. Området saknar tydliga målpunkter.

Gräsmarksvägen (888) som går genom delområdet har en ÅDT på 670 (2009).

Majoriteten av vägarna har hastighetsbegränsningen 70 km/h, förutom ett undantag där det är 50 km/h. Vägarna är utformade för blandtrafik, det saknas gc-väg.

I Gettjärns delområde har det dokumenterats två olyckor som involverat fotgängare eller cyklister.

Anläggande av gc-väg inom Gettjärns delområde bör i dagsläget prioriteras lågt.

Slutsatser rörande anläggande av gc-väg inom delområden

Prioriteringen nedan är baserad på ovanstående argument. Vid planering av ny gc-väg inom något av delområdena och dess tätorter bör argumentationen och prioriteringen ses som ett ramverk. En ny gc-väg kan eventuellt planeras och anläggas i tätortens närhet och inte nödvändigtvis i dess kärna om behovet kräver det. Huvudgator bör däremot främst prioriteras vid anläggande av ny gc-väg inom respektive delområde. Huvudgator är länkarna som knyter samman delområdet, där är ofta biltrafiken som högst, flest cyklister, osv. Prioriteringen ska uppdateras vid anläggande av ny gc-väg för att rättvist reflektera planerandet av gc-vägar utefter nuläget.

1. Lysvik
2. Västra Ämtervik
3. Gräsmark
4. Sunne



5. Rottneros
6. Prästbol
7. Borgeby
8. Klätten
9. Bäckalund
10. Gettjärn

Prioritering av gc-väg mellan Sunne tätort och övriga delområden

En annan viktig del är att knyta ihop delområdena, sammanlänka tätorterna med huvudorten och se till att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs med landsvägarna i kommunen. Förutsättningen för att kunna använda sig av Kågessonmodellen är möjligheten att använda sig av invånarantal i angränsande tätorter/delområden och väga det gentemot avståndet mellan dem för att få en uppfattning av prioritering baserat på befolkningsunderlag. Sunne kommun har tagit fram en befolkningsprognos för att indikera invånarantal i kommunens delområden. Detta är inte en exakt sanning men får fungera, som just en indikation, i Kågessonmodellen. Alternativet är att använda sig utav befolkningsstatistiken fördelad på församlingsområden, något som också inte kan bedömas vara en exakt sanning utan en indikation på invånarantal i respektive del av kommunen.

Delområdena är:	Område	Invånarantal	Avstånd till Sunne tätort (cirka)	Antal invånare/km (K)
Sunne tätort	1	5433	-	-
Klätten	2	626	14,7 km	42,6
Västra Ämtervik	3	1004	14,1 km	71,2
Rottneros	4	832	6,9 km	120,6
Gräsmark	5	988	21,6 km	45,7
Lysvik	6	1226	22 km	55,7
Bäckalund	7	821	14,9 km	55,1
Borgeby	8	940	3,2 km	293,8
Prästbol	9	925	14 km	66,1
Gettjärn	10	216	11,7 km	18,5

Längst ut till höger i tabellen är ett resultat av antalet invånare delat med sträckan till Sunne tätort. En applikation av Kågessonmodellen. Desto högre resultat, desto högre prioritet bör anläggande av gc-väg till delområdet ha. Förutsatt att delområdet inte redan är anknutet till Sunne tätort.

Vissa delområden har redan idag relativt god anslutning sinsemellan med gc-väg. Sträckan Rottneros - Sunne har en separerad gc-väg. Sträckan Sunne – Borgeby har en separerad gc-väg. En aspekt som gör att dessa eventuellt prioriteras lägre gentemot delområdena utan liknande förbindelser i dagsläget.

En prioritering av framtida gc-vägar baseras också på antalet besöksmål som fritidsanläggningar, turistmål, olycksstatistik, handel, kollektivtrafikens knutpunkter, osv.

1. Sunne tätort

Sunne tätort har idag ett relativt bra nätverk av gc-vägar. Denna prioritering fram tills idag har skett på grund av att det är det delområde med överlägset högst invånarantal i kommunen. Det är också ett av de delområden som innehar högst trafikflöden i närhet till cyklisterna vilket kräver ett stort behov av åtgärder för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet. Resterande delområden behöver däremot knytas ihop med Sunne tätort och med varandra vilket blir ett av cykelplanens fokus. Syftet är att hela kommunen ska inkluderas i utbyggnationen av gc-nätet. I så stor utsträckning det går bör hela kommunens invånare kunna främjas av möjligheten till att använda cykeln som transportmedel. Sunne tätort är också området där majoriteten av nya detaljplaner tas fram vilket ger möjligheten att värdera behovet av gc-väg i varje detaljplans enskilda fall.

Sunne tätort är relativt mycket drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklisterna.

2. Klätten 42,6 (K)

Klätten, Stöpafors, Gullsby, med flera, byar som är belägna längs med E45 norr om Sunne tätort. Invånarantalet är i dagsläget relativt lågt och avståndet relativt långt vilket ger delområdet näst lägsta resultatet enligt Kågessonmodellen. Målpunkter inom delområdet är t.ex. Tossebergsklätten, skola, Diner 45 och Stöpa-loppisen.

Klätterns delområde är relativt lite drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklisterna.

Slutsatsen blir att gc-väg mellan Sunne tätort och delområde Klätten bör prioriteras relativt lågt.

3. Västra Ämtervik 71,2 (K)

Västra Ämterviks delområde är beläget i närheten av E45 och Fryken, söder om Sunne tätort. Västra Ämtervik har ett stort invånarantal och en del av sträckan till Sunne tätort har redan gc-väg (se avsnittet Rottneros). Delområdet får tredje högsta resultatet enligt

Kågessonmodellen. Målpunkter i Västra Ämterviks delområde är bland annat skola, järnvägsstation och kyrka.

Västra Ämterviks delområde är relativt mycket drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Slutsatsen blir att gc-väg mellan Sunne tätort och Västra Ämterviks delområde bör prioriteras relativt högt med tanke på det höga invånarantalet, delvis redan anlagd gc-väg och höga K-värde.

4. Rottneros 120,6 (K)

Rottneros delområde är beläget vid E45 och söder om Sunne tätort. På grund av närheten till Sunne tätort och invånarantalet får Rottneros ett högt värde enligt Kågessonmodellen. Det är dock redan en gc-väg anlagd mellan delområdena, vägen är belyst kvällstid. Ingen ytterligare anläggning av gc-väg mellan Sunne och Rottneros kommer därför prioriteras. Däremot är diskussionen rörande gc-väg inom Rottneros en annan fråga.

Rottneros delområde är relativt mycket drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

5. Gräsmark 45,7 (K)

Gräsmarks delområde är beläget nordväst om Sunne tätort. På grund av dess relativt långa avstånd till Sunne tätort så får delområdet ett lågt värde enligt Kågessonmodellen. I Gräsmark finns bland annat målpunkterna dagligvaruhandel, Kalasmakeriet och skola.

Gräsmarks delområde är måttligt drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Slutsatsen blir att anläggandet av en gc-väg till Gräsmarks delområde bör prioriteras lågt till måttligt.

6. Lysvik 55,7 (K)

Lysviks delområde är beläget öster om Fryken, norr om Sunne tätort. Lysvik innehar många invånare men ligger relativt långt från Sunne tätort, därför blir värdet utifrån Kågessonmodellen måttligt. Lysvik har flera målpunkter, bland annat dagligvaruhandel, camping och skola.

Lysviks delområde är måttligt drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Slutsatsen blir att anläggande av gc-väg mellan Sunne tätort och Lysviks delområde bör prioriteras måttligt på grund av det långa avståndet men ändå med tanke på det stora invånarantalet och besöksmålen.

7. Bäckalund 55,1 (K)

Bäckalunds delområde är beläget nord, nordost om Sunne tätort. Inom Bäckalunds delområde finns en skola. Bäckalunds delområde får ett måttligt värde enligt Kågessonsmodellen utifrån relativt nära avstånd och relativt högt invånarantal.

Bäckalund är relativt lite drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Slutsatsen blir att anläggande av gc-väg till Bäckalunds delområde från Sunne tätort bör lågt till måttligt prioriteras.

8. Borgeby 293,8 (K)

Borgebys delområde ligger öster om Sunne tätort. Värdet utifrån Kågessonmodellen är beräknat från Sunne tätort till Södra Borgeby, därav det något för höga värdet. Det är däremot en indikation på bärighet vid anläggande av gc-väg dit.

Borgeby är relativt lite drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Till Södra Borgeby finns idag redan en anlagd gc-väg och området är relativt lågt drabbat av olyckor. Slutsatsen blir att någon ytterligare dragning av gc-väg från Sunne tätort inte bör prioriteras. Gc-väg inom delområdet togs upp i tidigare beskrivning.

9. Prästbol 66,1 (K)

Prästbols delområde är lokaliserat i Östra Ämtervik, söder om Sunne tätort, öster om sjön Fryken. I Prästbol finns dagligvaruhandel och skola. Inom delområdet finns besöksmål som Mårbacka. Prästbols delområde får fjärde högsta värdet enligt Kågessonsmodellen.

Prästbols delområde är måttligt drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Slutsatsen blir att anläggande utav gc-väg till Prästbols delområde bör prioriteras måttligt till högt.

10. Gettjärn 18,5 (K)

Gettjärns delområde ligger nordväst om Sunne tätort. Gettjärns delområde ficks lägsta värdet utifrån Kågessonmodellen på grund av dessa relativt låga invånarantal.

Gettjärns delområde är relativt lite drabbat av olyckor relaterade till fotgängare och cyklister.

Slutsatsen blir att på grund av ett lågt K-värde och relativt lågt antal olyckor bör anläggande av gc-väg till Gettjärns delområde prioriteras lågt.

Slutsatser rörande anläggande av gc-väg mellan Sunne tätort och delområden.

Vid anläggande utav gc-väg till de yttre delområdena så bör ansträngningar göras för att få med de byar och delområden som finns längs med vägen. Delområdena har utvärderats separat i strävan efter en rättvis bedömning. Utifrån ovanstående resonemang rörande

prioritering av anläggande av gc-väg till de olika delområdena från Sunne tätort ser prioritering ut enligt följande:

1. Västra Ämtervik
2. Prästbol
3. Lysvik
4. Gräsmark
5. Bäckalund
6. Klätten
7. Gettjärn
8. Borgeby
9. Rottneros
10. Sunne tätort

Efter anläggande av gc-väg mellan delområden så kan dessa flyttas ner i prioriteringen. Det är syftet med denna lista, att kunna ha en överblick över prioriteringen kontinuerligt över en längre tid.



Total sammanvägning av prioriteringen av gc-vägar, inom och mellan delområden

Nedan redovisas en samlad lista utifrån prioriteringarna rörande gc-väg mellan och inom delområdena. I högerspalten finns en kortare kommentar till gjord prioritering, men för full förståelse, se till respektive delområdes stycken tidigare i dokumentet. Kommentaren "lågt invånarantal" i denna lista kan också betyda att delområdet är relativt glesbebyggt. Alla prioriteringar kan inte nödvändigtvis förklaras med enstaka ord och därför får läsaren söka mer utförlig förklaring i respektive delområdets stycken. Gc-väg inom ett delområde innebär i de flesta fall en kortare sträcka och därmed en mindre investering som kan ha stor betydelse, exempelvis till skola eller annan målpunkt. Därför kan det ske en högre prioritering av gc-väg inom delområde gentemot gc-väg mellan delområden. Denna lista är utifrån hur det ser ut i nuläget och den ändras vid nya förutsättningar och behov. I och med kommunfullmäktiges beslut, ska sträckor inom delområdena som har start eller målpunkt skola, prioriteras.

Delområde	Gc-väg inom eller till	Kommentar
1. Lysvik	gc-väg inom delområdet	skola
2. Västra Ämtervik	gc-väg inom delområdet	skola
3. Gräsmark	gc-väg inom delområdet	skola
4. Sunne	gc-väg inom delområdet	skola
5. Rottneros	gc-väg inom delområdet	
6. Västra Ämtervik	gc-väg till Sunne tätort	
7. Borgeby	gc-väg inom delområdet	(lågt inv. antal, få besöksmål)
8. Prästbol	gc-väg inom delområdet	(lågt inv. antal)
9. Prästbol	gc-väg till Sunne tätort	
10. Lysvik	gc-väg till Sunne tätort	(Lång sträcka)
11. Klätten	gc-väg inom delområdet	(lågt inv. antal)
12. Bäckalund	gc-väg inom delområdet	(lågt inv. antal)
13. Bäckalund	gc-väg till Sunne tätort	
14. Gräsmark	gc-väg till Sunne tätort	(Lång sträcka)
15. Klätten	gc-väg till Sunne tätort	(lågt inv. antal, få besöksmål)
16. Gettjärn	gc-väg inom delområdet	(lågt inv. antal, få besöksmål)

17. Gettjärn	gc-väg till Sunne tätort	(lågt inv. antal, få besöksmål)
18. Borgeby delområde	gc-väg till Sunne tätort	(gc. till S. tätort delvis redan anlagd)
19. Rottneros delområde	gc-väg till Sunne tätort	(gc-väg till Sunne tätort redan anlagd)
20. Sunne tätort	gc-väg till Sunne tätort	(gc-väg till Sunne tätort redan anlagd)

Fyrstegsprincipen i cykelplaneringen

Vid framtagandet av förslag till nya cykelvägar och underhåll av befintligt cykelnät så ska cykelplanen använda sig av fyrstegsprincipen för att uppnå optimala och samhällsekonomiska lösningar. Syfte med cykelplanen är att utreda behov av nya gc-vägar och inordna önskade sträckor i prioritetsordning. Således är inte mjuka åtgärder den främsta avsikten med Cykelplanen. Likväl följer nedan hela fyrstegsprincipen för att helheten i planering av infrastruktur ska förstås.

1. Beteendeförändring

- Arbeta för att skapa möjlighet till att hyra eller låna ut cyklar till allmänheten.
- Uppmuntra ett ökat användande av elcyklar.
- Se till att det finns cykelpumpar inom tätorterna.
- Information och kampanjer för att öka insikten om cykelns fördelar.
- Se till att cykelkartan är uppdaterad och lätt tillgänglig på kommunens hemsida.
- Införskaffa en cykelbarometer. Undersök möjlighet till att reklamfinansiera den.
- I samband med att nya cykelvägar anläggs bör kommunen informera om dessa. Det visar på att kommunen satsar på cykel och har förtroende för det som ett legitimt transportmedel.

2. Använda det befintliga nätet effektivare

- Olika cykelvägar bör få olika prioritering vid drift och underhåll.
- För att få fler att cykla bör man koncentrera arbetet stråkvís mellan tyngre start- och målpunkter. Arbetet gäller både fysiska åtgärder som information om möjligheterna att cykla på dessa stråk.

- Kartläggning av cykelvägarnas skick. Åtgärdslista och prioriteringsordning.
- Se över siktförhållanden längs sträckor och i korsningspunkter.
- Uppmärksamma allmänheten om möjlighet att anmäla brister i cykelnätet.
- Förbättra rutinerna för hur övergivna cyklar tas om hand för ökad säkerhet, trivsel, attraktivitet och tillgänglighet för cykel.
- Se över befintlig skyltning och vägvisning.
- Skolväg- och pendlarstråk ska prioriteras vid anläggande och underhåll av belysning.
- Farliga fållor ska bytas ut eller förses med reflexer. Betongsuggor ska inte förekomma. Överkörningsbara pollare som kan tas ner på vintern är idealt.

3. Bygg till

- Breddning av cykelvägar, trafiksäkra cykelpassager, asfaltera grusbelagda cykelvägar, m.m.
- Identifiera och åtgärda korsningspunkter med bristande framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Bygg ut stöldsäkra, trygga och väderskyddade cykelparkeringar vid viktiga målpunkter.

4. Bygg nytt

- Skapa kontinuerliga cykelnät, skapa förutsättningar för pendling längre sträckor och förbättra framkomligheten.
- Hur ser möjligheten ut att anlägga de cykelvägar som är föreslagna i översiktsplanen?
- Åtgärder som är enkla att utföra, böra samköras när man t.ex. bygger om VA.

Åtgärdsförslag

Vissa fall krävs mindre åtgärder, så som skyltning för cykelväg eller skylt för bilars stopplik. Många åtgärder är dock av arten nybyggnad av cykelstråk. Flera vägar har inte tillräckligt med befintligt utrymme för gc-väg och vägarna kantas många gånger av bebyggda fastigheter vilket försvårar anläggandet av nya gc-vägar. En breddning av vägen med 0,5 meter på vardera sidan och en flytt av körfilerna för att markera en 1 m bred gc-väg på endera sidan, ger möjlighet att lösa problematiken på kommunal väg. Det finns sträckor där denna problematik endast uppstår bitvis och där kan den lösningen vara ett sätt att skapa en sammanhållen gc-väg, även i de fall då en friliggande gc-väg till stor del kan anläggas i nära anslutning till befintlig bilväg. En lösning för rekreationsrundor, för längre sträckor där få är boende längs med eller sträckor där man av annan anledning vill hålla kostnaden nere är att anlägga sommarcykelväg. Sommarcykelväg är företrädesvis grusväg som inte vinterväghålls. Ur säkerhetssynpunkt är det bästa alternativet en friliggande gc-väg om minst 2,5 m för att uppnå standard för tillgänglighet och möjliggöra möte för trafikerande i motgående riktning.

En problematik som inom projektet hanterats med återhållsamhet är de flertalet passager över till exempel broar som framförallt i tätorter kan utgöra bristande trafiksäkerhet. Investeringar i broöverfarter är kostsamma och därför är ofta rekommendationen i cykelplanen att broar och järnvägsövergångar ska vara överfart som delas av alla trafikslag. För framtida planering är det av stor vikt att ta med oskyddade trafikanter i beräkning av bredd för dylika överfarter. Särskilt Uddheden och även Västra Ämtervik har bropassager där trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter i dagsläget är låg. I bilagan Översiktlig projektering av gc-vägar finns delsträckor redovisade med anläggningskostnad.

Marknadsföring

Det är inte tillräckligt att satsa helt på antingen fysiska åtgärder eller mjuka åtgärder (beteendepåverkan eller kampanjer). Det krävs en kombination för att främja cykling som ett attraktivt transportmedel. För att öka andelen cyklister i trafiken krävs samverkan mellan kommunens olika förvaltningar och med externa intressenter. Med externa intressenter avses till exempel arbetsplatser och försäljare av cyklar och tillbehör. För att öka användande av hjälm och korrekt belysning kan det behövas puff-dagar för att uppmuntra och vägleda. Vid ett sådant tillfälle kan det vara aktuellt att samarbeta med föreningar som NTF och Cykelfrämjandet.

Investeringar

Genomförandetid eller årlig budget för anläggande av cykelvägar fastställs inte i och med denna cykelplan.

Vid planering av nya cykelstråk bör det undersökas om mark kan reserveras inför kommande exploateringar så att stråken kan byggas ut när tillfälle ges.

Varje år bör Sunne kommun söka medfinansiering från olika statliga instanser för planerade cykelvägar.

- Trafikverket (se treårsplan och statlig medfinansiering)
- Länsstyrelsen (se landsbygdsprogrammet)
- Naturvårdsverket (se klimatklivet)
- Lokalt ledd utveckling (se leadermetoden)
- Lokala naturvårdssatsningen (se LONA)
- Jordbruksverket (se landsbygdsturism, miljö och energieffektivisering, osv)

Trafikverkets prioritetsordning

Trafikverket föreslår en viss prioriteringsordning vid utbyggnad av cykelinfrastruktur. Om Sunne kommun följer föreslagna ordning så ökar möjligheterna till statlig medfinansiering.

Prioritet 1: Utveckla cykelinfrastrukturen i tätorterna. Tillgodose behov inom 5 – 7 kilometers radie från tätortscentra. Respektive kommun får ange behovet av cykelinfrastruktur i sina tätorter.

Prioritet 2: Utveckla cykelinfrastrukturen mellan eller i nära anslutning till tätorterna. Prioritera relationerna mellan tätorterna enligt resultatet av analysen enligt Kågessonmodellen (Invånarantal i angränsande tätort och avståndet mellan dessa).

Prioritet 3: Utveckla cykelinfrastrukturen för rekreation och turism med inriktning på sommarcykelvägar.

Vid utveckling av ny cykelinfrastruktur finns det även andra viktiga kriterier:

- Bidrar till ett eller flera strategiska områden.
- Sträcka med stor potential för arbets- och skolpendling.
- Anslutning till kollektivtrafik.
- Målpunkter av dignitet som nås.
- Konkurrenskraft mot bilen (restidskvot, cykelandel).
- Koppling till turist- och besöksmål.
- Bedömd samhällsekonomisk lönsamhet

Faktorer som spelar in vid bedömning av nya stråk cykelväg är befolkningstäthet, trafiksäkerhet och kostnad.

Drift och underhåll

Drift och underhåll av cykelvägnätet är mycket viktigt för att upprätthålla god trafiksäkerhet och framkomlighet under hela året. Drygt 40 procent av alla singelolyckor på cykel kan härledas till brister i drift och underhåll. Studier av vintercykling visar att restiden under vintern kan öka så mycket som 30-60 procent på grund av brister i vinterväghållningen. Vid tre cm snödjup börjar det bli svårt att ta sig fram med cykel. Därför är det viktigt att snöröjningen startar i god tid innan cykelbanorna är översnöade.

Cykelnätet bör kontrolleras 2 gånger/år för underhållsbehov. Det underlättar om det kan inrättas ansvarig person för att ta emot medborgares erfarenheter av bristande underhåll. På så vis kan medborgare uppmuntras att lämna in synpunkter och därmed skynda på nödvändiga åtgärder. Sopning och renhållning av cykelvägar görs inte bara av estetiska skäl

utan också av säkerhetsskäl för att undvika punktering och personsador på grund av omkullkörning. Löv från hösten och grus från vinterväghållningen försämrar ytans friktion vilket bidrar till ökad risk för omkullkörningar.

Längs huvudvägnätet är det viktigt att framkomligheten är god. Det är även viktigt att cyklisten kan välja att hålla ett högt tempo för att cykeln ska vara ett attraktivt alternativ till bilen.

Genomförande, mätning och uppföljning

Vid planer på att anlägga ny gc-väg ska cykelplanen och prioriteringsordningen användas för att överväga om det finns en sträcka som är i större behov av gc-väg på annan plats. Det är därför viktigt att hela tiden uppdatera prioriteringsordningen efter nya gc-vägar har anlagts. I bilagan översiktlig projektering av gc-vägar finns sträckor redovisade för att använda i framtida projekt. En prioriteringslista finns i detta dokument. Om en gc-väg ska anläggas inom Trafikverkets vägområde ska Trafikverket kontaktas och remissas innan någon typ av anläggande sker. I och med kommunfullmäktiges beslut, ska sträckor inom delområdena som har start eller målpunkt skola, prioriteras.

Målet är att cykeltrafikens andel av det totala resandet ska öka. För att kunna följa utvecklingen av cykeltrafiken bör trafikmätningar utföras kontinuerligt. Mätmetoden avgörs vid ett senare tillfälle utifrån kommunens förutsättningar rörande tid och resurser. En mätning som kräver en mycket längre tidsram är mätningen rörande cyklistrelaterade olyckor. Vid större infrastrukturförändringar, så som anläggande av ny gc-väg, är det en god idé att mäta cykeltrafik före och efter åtgärd som underlag inför kommande investeringar. Cykelbarometer eller annan typ av mätning kan användas för att stärka förståelse för vilka sträckor som är i behov av gc-väg i de fall cykelplanens prioritetsordning är föremål för diskussion.

Cykelplanen bör revideras vartannat år för att vara fortsatt aktuell.