



## Åtgärdsvalsstudie – Trafik vid Sundets handelsplats



Sunne kommun

Värmlands län

2015-01-22

## **Beställare**

Sunne kommun  
Plan- och bygglovsenheten  
Telefon: 0565-160 00  
Anders Olsson, Plan- och byggchef

## **Konsult**

EQC Karlstad  
Telefon: 010-440 57 00  
Jennie Rollof, Uppdragsledare  
Ingelin Dybvik, Utredare  
Mikael Soto, Utredare

## **EQC Karlstad AB**

Lagergrens gata 8, 652 26 Karlstad · Vxl: 010-440 57 00 · [www.eqcgroup.se](http://www.eqcgroup.se)  
Org. Nr 556816-6713



## Förord

Denna åtgärdsvalsstudie är baserad på dialog med aktuella intressenter av området Sundets handelsplats. Åtgärdsvalsstudien ska fungera som ett beslutsunderlag för framtida åtgärder för infrastrukturen i anknötning till aktuellt område.

Åtgärdsvalsstudien initierades mot bakgrund av den trafiksituation som råder i området Sundets handelsplats.

Åtgärdsvalsstudien visar problem, behov och brister med trafiken i området och ger förslag till åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Resultatet ska utgöra underlag för den fortsatta fysiska planeringen och vägleda kommunen i beslut om åtgärder för trafiken.

Intressenter som deltog på studiens workshop var Trafikverket, Länsstyrelsen i Värmland, SKUTT (förening för företagare i Sunne), företagare, fastighetsägare och representanter för de boende samt tjänstemän och chefer från plan- och bygglovsenhet och teknisk enhetsförvaltningen samt från kommunikation och webb i Sunne kommun.

Denna åtgärdsvalsstudie är framtagen av EQC Karlstad AB.

# Innehåll

Förord .....	3
Sammanfattning .....	5
<b>1. Bakgrund.....</b>	<b>6</b>
1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet .....	8
1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet .....	8
1.3. Tidigare planeringsarbete .....	10
1.4. Anknytande planering.....	12
1.5. Övergripande syfte med de åtgärder som studerats .....	12
1.6. Ramar för åtgärds kostnad .....	12
<b>2. Avgränsningar .....</b>	<b>13</b>
2.1. Geografisk avgränsning .....	13
2.2. Avgränsning av innehåll och omfattning.....	13
2.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande.....	13
<b>3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder .....</b>	<b>14</b>
3.1. Behov, brister, problem och intressenter .....	14
3.2. Befintliga förhållanden och utveckling – nollalternativ .....	19
3.3. Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet .....	22
3.4. Mål för åtgärderna .....	22
<b>4. Alternativa lösningar .....</b>	<b>24</b>
4.1. Tänkbara åtgärdstyper .....	24
4.2. Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar .....	27
4.3. Potentiella effekter och konsekvenser .....	27
4.4. Uppskattning av kostnader för alternativen .....	30
4.5. Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen .....	30
4.6. Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor .....	31
<b>5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder .....</b>	<b>32</b>
<b>6. Källor.....</b>	<b>33</b>
Bilagor.....	33

## Sammanfattning

Inom Sundets handelsplats finns idag en blandning av olika funktioner som till exempel bostäder, småindustri, kontor och handel. Det innebär också att flera trafikslag ska samsas i området.

All kommunikation till och från Sundets handelsplats sker idag via tre plankorsningar över järnvägen. En i söder, en i norr samt en passage mellan järnvägsstationen och Industrigatan för gående och cyklande.

Åtgärdsvalsstudien initierades av Sunne kommun mot bakgrund av kommande fysisk planering av området. Efter dialog med Trafikverket och Länsstyrelsen i Värmland blev det klart att det behövs tas ett helhetsgrepp om trafiken i området.

Syftet med åtgärdsvalsstudien för Sundets handelsplats är att analysera brister och problem med befintlig trafiksituation och att presentera lämpliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Problembeskrivningen togs fram genom dialog i workshop 1 och workshop 2 och den övergripande problembilden är att det är blandade trafikslag som ska samsas inom området och att det idag saknas tydliga stråk för de olika trafikslagen.

Åtgärder arbetades fram i de olika grupperna och majoriteten var överens om de olika åtgärdsförslagens relevans. Det rör sig om åtgärder som:

- Den tunga trafiken hänvisas till den norra järnvägsöverfarten och förbjuds över den södra.
- Järnvägsövergången i norr breddas och separeras för gång- och cykeltrafik.
- Industrigatan förlängs längs järnvägen i norr och förses med vändplats i södra änden.
- Norra delen av Strandvägen smalnas av till endast gång- och cykelväg.
- Föreslagen pendelparkering placeras på västra sidan av järnvägen.
- Verksamhetsanslutningar längs Verkstadsgatan flyttas till Industrigatan
- Fysiska hinder byggs på Strandvägen för att hindra genomfart med motorfordon.
- Vid korsningen Strandvägen/Verkstadsgatan sätts spegel upp och intilliggande häckar klipps ner för att få bättre siktförhållanden.
- Befintlig järnvägsbro förses med utanpåliggande gångbana.

Det har formats tre åtgärds paket och med utgångspunkt i utvärderingen av de olika åtgärds paketen i kapitel 4.6, föreslås att Sunne kommun arbetar vidare med det paket som är sammanfattat i Åtgärdsförslag 1.

Både förslag 1 och 2 innebär att trafiken leds om från den norra järnvägsöverfarten till Industrigatan. Det som skiljer förslagen åt är att det i förslag 1 anordnas en vändplats i södra änden på Industrigatan medan det i förslag 2 öppnas upp för genomfart från Industrigatan.

Den fortsatta hanteringen av åtgärdsförslagen kan förslagsvis formas i en avsiktsförklaring.

Åtgärdsvalsstudien föreslås att gå som information till politiken.

# 1. Bakgrund

Sundets handelsplats är beläget i den centrala tätorten i Sunne kommun med närhet till centrum i väst och Frykensundet i öst.

Sundets handelsplats utgör idag en blandning av olika funktioner som bostadsområde, småindustri, kontor och handel. Det innebär också att flera trafikslag behöver samsas i området.

All kommunikation till och från Sundets handelsplats sker idag via tre plankorsningar över järnvägen. En i söder, en i norr samt en passage mellan järnvägsstationen och Industrigatan för gående och cyklande.

Den geografiska avgränsningen för Sundets handelsplats har en naturlig barriär mot Frykensundet i öst och mot centrum i väst där järnvägen passerar enligt bild 1.

Kommunala detaljplaner och program förväntas påverka trafiksituationen i området.

Åtgärdsvalsstudier (ÅVS) sker i ett tidigt skede och ska verka som underlag för till exempel kommunala detaljplaner och planprogram. Denna studie ska behandla vilka typer av åtgärder, oavsett transportslag, som är möjliga att vidta för att lösa transportbehovet. Denna åtgärdsvalsstudie, för Sundets handelsplats, beskriver dagens brister och problem med infrastrukturen i området och ger förslag till åtgärder.



Bild 1. Översiktskarta över Sundets handelsplats, Sunne kommun (Enirokarta 2014-05-23)

## **1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet**

Kommunen planerar för att Sundets handelsplats ska fortsätta utvecklas för handel, kontor, kultur- och fritidsverksamhet och bostäder.

Sundets handelsplats har diskuterats i flera omgångar och i olika planer och program. Förslagen till fortsatt utveckling av området och angränsande planer förväntas påverka trafiken vid Sundets handelsplats.

Trafikverket och länsstyrelsen har yttrat sig om Sundets handelsplats i flera omgångar. Myndigheterna föreslår att det behöver tas ett helhetsgrepp om trafiken i området. Med anledning av detta har kommunen fört dialog med Trafikverket, länsstyrelsen och konsulter om hur kommunen bör ta sig an trafikfrågan vid Sundets handelsplats.

För att ta ett helhetsgrepp om trafiken vid Sundets handelsplats har kommunen beslutat att ta fram en åtgärdsvalsstudie som förutsättningslöst ska behandla alla trafikslag och föreslå åtgärder för trafiken i området.

Studien ska fungera som ett beslutsunderlag för framtida åtgärder för infrastrukturen inom och i anknytning till Sundets handelsplats.

## **1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet**

För åtgärdsvalsstudien har Trafikverkets metodbeskrivning, Åtgärdsvalsstudier-nytt steg i planeringen av transportlösningar -Handledning 2012:206, tillämpats. Åtgärdsvalsstudien för Sundets handelsplats föregår den fysiska planläggningen och är en förberedande studie inför den fortsatta fysiska planeringen av Sundets handelsplats. Studiens form har varit förutsättningslös och transportslagsövergripande där fyrstegsprincipen har tillämpats enligt nedan.

Enligt Trafikverkets fyrstegsprincip ska alternativa lösningar analyseras och övervägas. En prioritering genomförs av vilken typ av åtgärd som ska prövas, i första hand steg ett, i andra hand steg två och så vidare.

Åtgärdsvalsstudien ska genomföras enligt arbetsmetodik i fyra steg, se bild 2.



*Bild 2. Arbetsmetodik åtgärdsvalsstudie.*



## **Fyrstegsprincipen:**

*Steg 1 Tänk om* – innebär åtgärder som påverkar transportbehov och val av transportsätt.

*Steg 2 Optimera* – innebär åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät genom trafikstyrning, information eller liknande.

*Steg 3 Bygg om* – innebär begränsade ombyggnads- eller förbättringsåtgärder.

*Steg 4 Bygg nytt* – innebär omfattande ombyggnad eller nybyggnad i ny sträckning.

I skedet **initiera** har Sunne kommun gett EQC Karlstad AB i uppdrag att ta fram en åtgärdsvalsstudie för Sundets handelsplats. Interna möten har hållits för att komma överens om uppdragets omfattning och behov av kommande möten och eventuella workshops. Inventeringar och insamling av material är gjorda i initieringsskedet.

Kommunen har initierat ett möte med Trafikverket för att diskutera behovet av en åtgärdsvalsstudie. I detta möte framkom att området är väldigt intressant med varierande markanvändning där olika trafikslag möts inom ett mindre geografiskt område. Enligt Trafikverket finns det inte krav på att det görs en åtgärdsvalsstudie om projektet inte förväntas leda till att en vägplan tas fram. Det är dock en bra metodik att jobba med även för kommuner som ett underlag till den fysiska planeringen.

Det genomfördes även dialog med länsstyrelsen om behov av utredning av området med utgångspunkt i länsstyrelsens yttranden i tidigare planer och program för Sundets handelsplats. Länsstyrelsen är inne på samma linje som Trafikverket och rekommenderar Sunne kommun att ta fram en åtgärdsvalsstudie för området för att få ett helhetsgrepp om trafiken i området.

## **Workshop 1**

Enligt metodiken rekommenderas det att hålla workshops med utgångspunkt i arbetsmetodiken för ÅVS. I skedet "*initiera och förstå situationen*" bjöd kommunen in de boende vid Sundets handelsplats till en workshop den 28 augusti 2014. Av de boende medverkade 19 personer varav 8 kvinnor och 11 män. Från kommunen deltog tjänstemän från plan- och bygglovsenheten, teknisk enhet samt miljö- och byggchef och konsulten. Workshopen började med en introduktion av Sundets handelsplats och kommunens planer och program för området. Åtgärdsvalsmetodiken och fyrstegsprincipen beskrevs och vad studien förväntas resultera i. Under mötet fick de boende själva välja ut representanter för den kommande workshopen där olika myndigheter, organisationer och företagare bjuds in samt två representanter för de boende. Se bilaga 1.

## **Workshop 2**

I skedena "*förstå situationen*", "*prova tänkbara lösningar*", "*forma inriktning*" och "*rekommendera åtgärder*" träffades aktuella myndigheter, företagare, organisationer och representanter för de boende i form av en workshop. Workshopen hölls den 2 december 2014 och det kom 16 personer till mötet vilka representerade Trafikverket, Länsstyrelsen i

Värmland, företagare, boenderepresentanter, föreningen för företagare (SKUTT), tjänstemän från plan- och bygglovsenheten, teknisk enhet och information och webb. (Se bilaga 2)

Workshopen var indelad i två delar. På förmiddagen fick grupperna ägna sig åt skedena *initiera* och *förstå situationen* och diskutera kring en karta om följande frågeställningar:

- Problembeskrivning (behov, brister, anspråk och krav)
- Har vi en gemensam problembild?
- Vad vill vi med området i framtiden? Målbild

Del två av workshopen hölls på eftermiddagen där grupperna fick ägna sig åt skedena *pröva tänkbara lösningar* och *forma inriktning* och *rekommendera åtgärder*. Man diskuterade följande ämnen:

- Pröva tänkbara lösningar med hjälp av fyrstegsmetodiken
- Prioritera tänkbara lösningar

Det har också genomförts telefonintervjuer med företagare till industriverksamheter i området. Följande frågor ställdes under intervjuerna:

- Hur upplever ni trafiksituationen i dag? Vilka möjligheter/problem?
- Vilken väg åker ni helst till och från området?
- Hur många transporter genererar verksamheten i genomsnitt per dag?
- Om ni blir erbjuden ny mark finns det intresse av att flytta företaget?

Åtgärdsvalsstudien ska fungera som ett beslutsunderlag för framtida åtgärder för infrastrukturen i anknäring till Sundets handelsplats.

### **1.3. Tidigare planeringsarbete**

I den fördjupade översiktsplanen för Sunne tätort från 2009 tydliggör kommunen den framtida utvecklingen för Sundets handelsplats. Sundets handelsplats ska enligt den utvecklas som en del av centrum. Där föreslås att störande och utrymmeskrävande verksamhet i området bör begränsas och succesivt flyttas bort från området.

2013 togs det fram ett planprogram för Sundets handelsplats som ska vara ett diskussionsunderlag för vidare detaljplanearbete. Syftet med planprogrammet är att redovisa områdets förutsättningar och framtida utveckling av området. Enligt planprogrammet föreslås området fortsätta utvecklas för handel, kontor, kultur- och fritidsverksamhet och bostäder. Där finns också förslag till åtgärder för trafiken men dessa saknar koppling till fyrstegsprincipen. Relevanta synpunkter från samrådet i planprogrammet har lyfts in i denna åtgärdsvalsstudie.

Detaljplanen för kvarteren Hästen och Kniven medger småindustriändamål i norra delen av Sundets handelsplats och i väster längs Industrigatan. (Se bild 3) I södra delen av området medger planen fristående bostäder. (Detaljplan för kvarteren Hästen och Kniven 1976) Miljö- och byggnadsnämnden har fått i uppdrag av kommunstyrelsens arbetsutskott (2011-05-09) att ändra detaljplanen. Kv Hästen har lyfts in i ny detaljplan för Sundsvik 10:10 som idag är i skedet samråd.

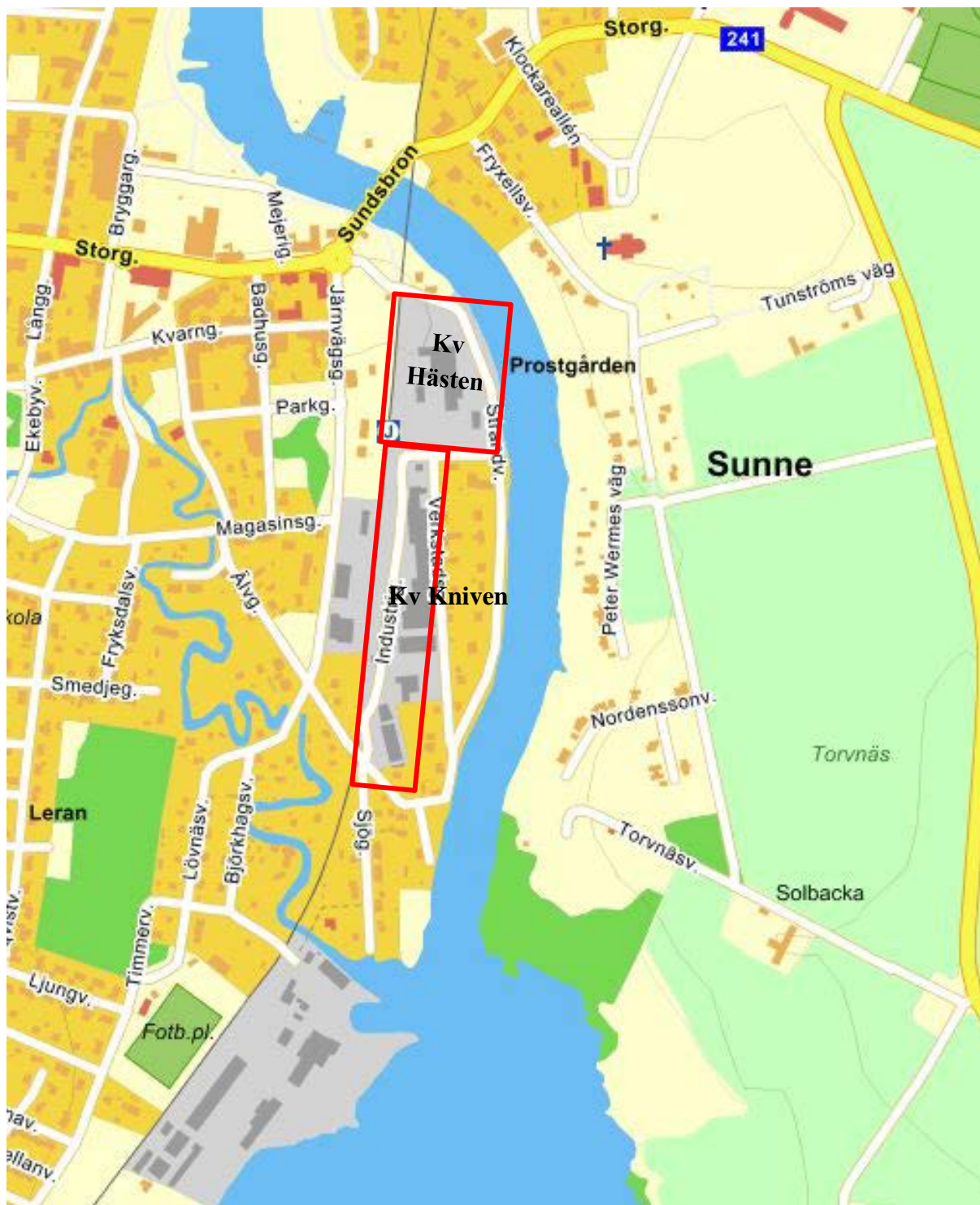


Bild 3. Detaljplaneområde kv Hästen och kv Kniven

Detaljplan Sundsvik 10:10 för norra del av Sundets handelsplats har varit ute på samråd under våren 2014. Det förslag som framställdes i samrådskedet är att ändra markanvändningen från flerbruksändamål till handel, kontor och bostäder. Planområdet är en del av Sundets handelsplats.

#### **1.4. Anknytande planering**

Detaljplan för gång- och cykelbro över Frykensundet (2013) medger en bro över Frykensundet. Bron planeras gå mellan Sundets handelsplats på västra sidan och Torvnäs på den östra sidan av Fryken. Enligt Trafikutredning Torvnäs 1:11 (2012) förväntas broförbindelsen medföra ökade trafikmängder i form av gående och cyklande inom Sundets handelsplats för att ta sig till och från målpunkter i centrum och bland annat järnvägsstationen. Utredningen visar att det idag är många målpunkter på den västra sidan av Frykensundet som de boende i Torvnäs behöver ta sig till.

Det finns även en utredning av två rörbroar under Lövnäsvägen med syfte att klargöra konsekvenserna av att stänga en kort sträcka på Lövnäsvägen för fordonstrafik, den del som går över de två rörbroarna. Lövnäsvägen gränsar till Sundets handelsplats.

#### **1.5. Övergripande syfte med de åtgärder som studerats**

Syftet med åtgärdsvalsstudien för Sundets handelsplats är att analysera brister och problem med befintlig trafiksituation och att presentera lämpliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Åtgärdsvalsstudien ska skapa en helhetssyn för trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, miljö och hälsa, samt ta hänsyn till alla trafikslag i området.

#### **1.6. Ramar för åtgärdskostnad**

I dagsläget finns inga förslag till kostnadstak för åtgärdsförslag.

## **2. Avgränsningar**

Åtgärdsvalsstudien är avgränsad till Sundets handelsområde och innefattar en transportslagsövergripande analys med utgångspunkt i fyrstegsprincipen.

### ***2.1. Geografisk avgränsning***

Sundets handelsplats är beläget i den centrala tätorten i Sunne kommun och ligger i anslutning till Sunne centrum. Området är cirka 9 hektar stort. Den geografiska avgränsningen för Sundets handelsplats är Frykensundet i norr och i öster, mot järnvägen i väster och mot Lerälven i söder. För att ta sig till och från området finns två järnvägsöverfarter, en i norr, en i söder samt en järnvägsövergång för endast gång- och cykel i anslutning till järnvägsstationen. (Se bild 1)

### ***2.2. Avgränsning av innehåll och omfattning***

Åtgärdsvalsstudien avgränsas till att behandla infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt bil- och lastbilstrafik.

Det ingår inte att genomföra en samhällsekonomisk analys.

Det ska inte utredas vidare möjligheterna att stänga den befintliga plankorsningen över järnvägen vid Älvgatan/Sjögatan och bygga en ny järnvägsövergång ca 100 m norr om den befintliga. Trafikverket har yttrat att detta inte är möjligt eftersom det ligger en växel i aktuellt område som inte går att flytta då ytan möjliggör att tåg kan mötas i Sunne. Detta skulle bland annat leda till ökade restider på Fryksdalsbanan därför att tåg inte kan mötas på sträckan. Det går emot ambitionen att minska restiden mellan Torsby-Sunne-Karlstad.

### ***2.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande***

Det finns idag inga tidsbegränsningar för genomförande av åtgärder. Det kan variera när åtgärder kan genomföras. Vissa åtgärder kan genomföras inom snar framtid medan andra åtgärder kan genomföras på längre sikt.

### **3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder**

#### ***3.1. Behov, brister, problem och intressenter***

Under workshopen satt man i grupper och diskuterade vilka problem, brister, anspråk och krav som finns i området. I en gemensam diskussion diskuterade grupperna tillsammans om problembilden som nedan är kopplad till funktions- och hänsynsmålen.

Problembeskrivning kopplad till funktionsmålet - tillgänglighet

*Tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet*

Det är blandade trafikslag som ska samsas inom området och det saknas i dag tydliga stråk för de olika trafikslagen. Det saknas också genomfart mellan den norra och södra delen av Sundets handelsplats.

All kommunikation till och från området sker idag via tre plankorsningar över järnvägen, en i söder, en i norr och en passage mellan järnvägsstationen och Industrigatan för gående och cyklande. De två järnvägspassagerna för fordon upplevs som smala och saknar idag separering av gång- och cykeltrafik. Det innebär att det blir trångt för mötande trafik vilket ger begränsad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet för de oskyddade trafikanterna.

Avsaknad av belysning vid den norra järnvägsövergången ger minskad trygghet. Det uppstår ibland också köbildning mellan den norra järnvägspassagen och cirkulationsplatsen (Storgatan/Järnvägsgatan/Strandvägen). Nu och då öppnar sig inte bommarna och det har också hänt mera frekvent under en period vilket minskar tillförlitligheten för infrastrukturen.

Det finns en parkeringsyta i norr som ska användas till parkering för bland annat kommunens anställda. Delar av parkeringsytan används också av trafik till fastigheten Sundsvik 10:10.

Parkeringsytans placering innebär att man måste korsa järnvägen två gånger för att komma till olika målpunkter som t.ex. kommunens olika förvaltningar. Först med bil för att parkera, och sen som gående för att åter nå Sunne centrum.

Järnvägspassagen i söder (Älvgatan) är mindre tillgänglig då utformningen är sned och det lutar åt båda sidorna av passagen enligt bild 4.



*Bild 4. Södra järnvägsöverfarten (Älvgatan).*

Det saknas vägvisning till och från Sundets handelsplats vilket resulterar i att stora fordon till industrierna ibland kör fel mot den södra järnvägsöverfarten. På Älvgatan, vid den södra järnvägspassagen, är gatan smal och det blir problem för större fordon att vända vilket har lett till skada på staket på privata fastigheter och att boende har fått hjälpa till att dirigera ut fordonen från området.

Strandvägen närmast Fryken är avstängd för genomfart men används idag som genomfart av icke boende. Detta gör att det blir biltrafik på gång- och cykelvägen där det inte förväntas finnas genomfartstrafik.

Det finns en järnvägspassage för gående och cyklister i anslutning till järnvägsstationen men denna upplevs som dåligt uppmärkt och är ibland blockerad av väntande godståg vilket gör att flera tar genaste vägen över järnvägen – där ingen anordnad passage finns.

Tidigare fanns det en bro mellan Sjögatan och Timmervägen i söder. Efter att denna stängdes med anledning av dålig säkerhet går man idag istället på järnvägsbron.

I korsningen Verkstadsgatan/Strandvägen är det skymd sikt på grund av höga häckar och även i korsningen Industrigatan/Strandvägen finns skyltar som skymmer sikten enligt bild 5.



*Bild 5. Skyltning vid korsningen Strandvägen/Industrigatan.*

### *Näringslivets transporter*

Väg 241 mellan Sunne och Munkfors är en viktig regional länk för den öst-västliga förbindelsen i Värmland. De företag som är lokaliserade på Sundets handelsplats har både kunder och varutransporter som rör sig till och från området och längs med väg 241 och E45 mellan Karlstad–Torsby. God tillgängligheten till och från Sundets handelsplats påverkar också regionalt, nationellt och internationellt.

Vid Hamsterboa på Verkstadsgatan är det mycket trafik och få bilparkeringsplatser. Här rör sig gående och cyklande i en utsatt trafikmiljö. (se bild 6)



*Bild 6. Vid Hamsterboa på Verkstadsgatan.*



### *Jämställdhet*

Kvinnor reser generellt mer kollektivt i jämförelse med män och bland de oskyddade trafikanterna finns också generellt en större andel kvinnor än män. Utformningen av trafikmiljön för oskyddade trafikanter och utformningen av hållplatser kan därför påverka kvinnor i större utsträckning än män. (Jämställd samhällsplanering – förslag på metod, Trafikverket, publikation 2009:6)

### *Hänsyn till barn, funktionshindrade och oskyddade trafikanter*

Dagens trafik med avsaknad av tydliga stråk gör det svårt för barn, funktionshindrade och övriga oskyddade trafikanter att använda transportsystemet på ett enkelt och säkert sätt.

### Problembeskrivning kopplad till hänsynsmålet - miljö, säkerhet och hälsa

#### *Säkerhet*

Entrén till Sundets handelsplats i norr ger ingen känsla av att det är ett bostadsområde och trafik till industrierna håller ofta hög hastighet i området.

Det är ”allmänt spring” över större delar av järnvägsspåret i området där det är genaste vägen.

Trafiksäkerheten anses inte vara tillfredsställande men det har trots det inte inträffat speciellt många och inga allvarliga olyckor i området.

Mellan åren 2003-2013 har det totalt inträffat tio lindriga olyckor med personskador inom och strax intill området Sundets handelsplats. I sju av de tio olyckorna har oskyddade trafikanter varit involverade enligt bild 7. Olycksstatistiken visar endast olyckor med personskador och som har rapporterats in till sjukvård och polis.

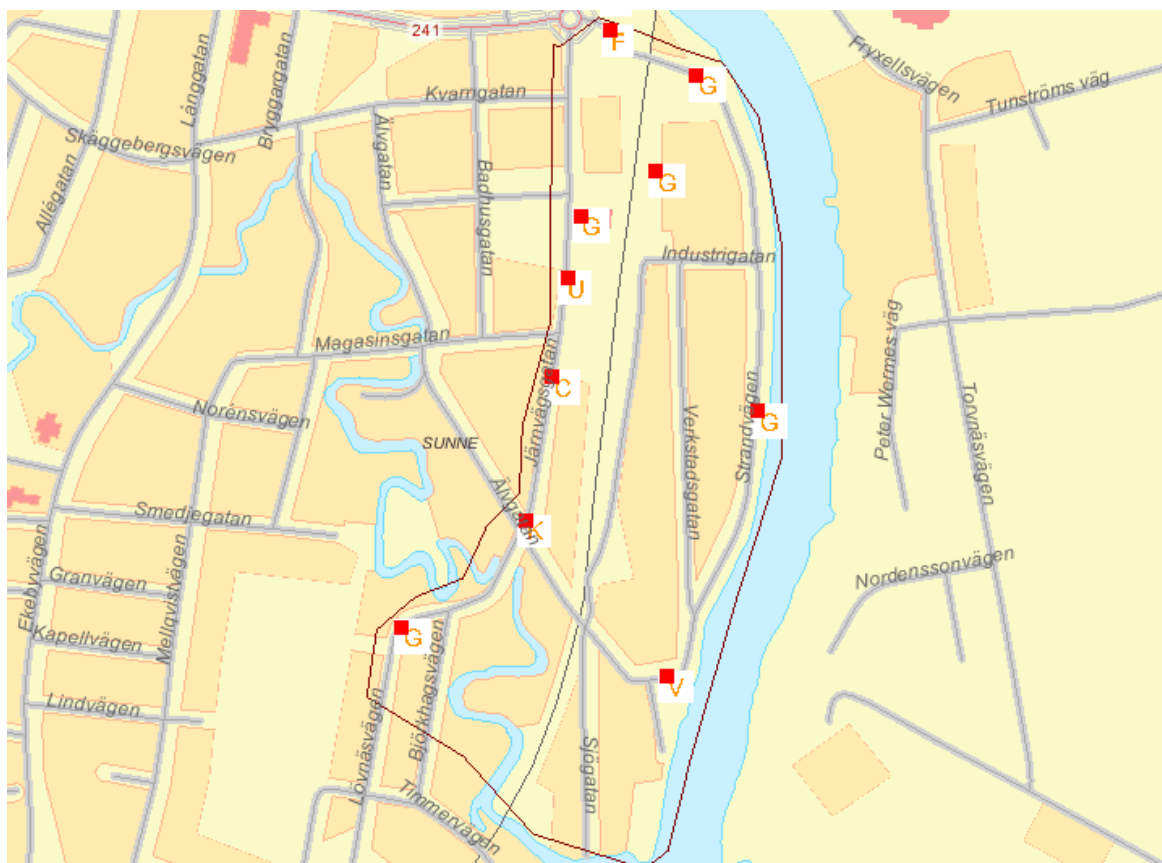


Bild 7 Olycksstatistik för perioden 2003-2013 (Uttag gjort ur STRADA som är Trafikverkets olycksdatabas)

Det olika bokstäverna i kartan är förklarade enligt tabell 1.

C	Cykel/Moped (motorfordon)
F	Fotgängare (motorfordon)
G	Fotgängare/ Cykel/ Moped
K	Korsande (motorfordon)
U	Upphinnande (motorfordon)
V	Övriga

Tabell 1. Symbolförklaring till olyckskarta.

### Miljö och hälsa

Det går ingen busstrafik in i området. För att ta sig till buss- och järnvägsstationen måste man korsa järnvägen. Om fler kan känna sig trygga och säkra med att röra sig längs med och tvärs över gatorna ökar förutsättningar för att gå och cykla och använda kollektivtrafiken. Det bidrar i sin tur till bättre hälsa och om fler väljer dessa färdssätt minskar behovet av att använda bilen.

Människors hälsa påverkas positivt av dagens kollektivtrafik genom minskat koldioxidutsläpp. Fryksdalsbanan är av viktig regional betydelse och det finns en ambition på regional nivå att öka kapaciteten på Fryksdalsbanan och minska restiden mellan Torsby-Sunne-Karlstad. Hänsynsmålet miljö och hälsa kan naturligtvis bli lättare att nå genom flera positiva åtgärder för kollektivtrafiken.

## Intressenter

Intressenterna avgränsades till att omfatta aktörer från väghållande myndigheter som är Trafikverket och kommunen. Polisen, räddningstjänsten, länsstyrelsen, verksamheter, organisationer och de boende inom åtgärdsvalsstudiens geografiska område bjöds in.

### **3.2. Befintliga förhållanden och utveckling – nollalternativ**

#### Nuvarande förhållande

Inom Sundets handelsplats finns idag blandade funktioner som bostadsområde, småindustri, handel och kontorsverksamhet. Längs Verkstadsgatan och Industrigatan finns småindustri, kontor och handel. Bostäder finns längs Strandvägen, Älvgatan och Sjögatan. Det förekommer även privata bryggor i anslutning till Frykensundet.

Området i egenskap av bostadsområde har ett vackert läge mot Fryken och är en del av centrum. Företagarna har ett centralt läge i centrum som i vissa fall är nära till kunden men kan också innebära begränsningar då infrastrukturen är bristfällig.

Det pågår en viss omvandling från småindustri till handel i området.

#### Nuvarande trafik i området

Olika trafikslag rör sig i området som tåg, bil, tunga fordon, gång- och cykel och båtar längs Fryken. De olika trafikslagen förutom båttrafiken delar alla på samma yta. All kommunikation till och från området sker idag via de tidigare nämnda tre plankorsningarna, en i söder, en i norr och en passage mellan järnvägsstationen och Industrigatan för gående och cyklister. Gående och cyklister delar alltså ytan med de andra trafikslagen i hela området.

På delar av Strandvägen finns en gång- och cykelväg som delar yta med ut- och infartstrafik till och från bostäder mot Strandvägen enligt bild 8.



*Bild 8. Strandvägen i riktning söderut.*

Trafik till och från verksamheterna vid Industrigatan och Verkstadsgatan använder i huvudsak den norra järnvägsöverfarten. Till verksamheten Sunnborr vid Älvgatan går trafiken via den södra järnvägspassagen.

Väghållare för gatorna inom Sundets handelsplats är kommunen. Hastighetsbegränsningen på gatorna är 50 km/tim inom hela området. Bärigheten på vägarna har klass 1 (BK1). Under perioden 2009-2013 har det inte gått farligt gods på järnvägen genom Sunne. Idag trafikerar två godståg och 23 persontåg genom Sunne varje dygn.

Sunne kommun har genomfört trafikmätningar på Strandvägen vid den norra järnvägspassagens östra sida och på Älvgatan vid den södra järnvägspassagens västra sida. Mätningen på Strandvägen utfördes under två veckor i maj 2014. Resultatet visar ÅDT (Årsmedeldygnstrafik) på 773 fordon varav 25 % klassas som tung trafik. Mätningen på Älvgatan utfördes under en vecka i september 2014. Resultatet visar ÅDT (Årsmedeldygnstrafik) på 314 varav 2 % klassas som tung trafik. Se tabell 2.

Gata	Trafik	Tung trafik	Hastighet
Strandvägen	773	25 %	50 km/tim
Älvgatan	314	2 %	50 km/tim

*Tabell 2. Årsdygnstrafik (ÅDT) 2014*

## Förväntad utveckling av Sundets handelsplats

Kommunens vision för Sunne är att det ska vara enkelt att ta sig till, från och inom Sunne kommun genom förbättrade kommunikationer.

Kommunens strategi för den fortsatta utvecklingen av Sundets handelsplats är enligt den fördjupade översiktsplanen för Sunne tätort (2009) att befintliga industriområdet begränsas med hänsyn till omgivande bostäder. Ytterligare etablering av handel och kontorsverksamheter är önskvärd och en succesiv utflyttning av störande och utrymmeskrävande verksamheter i området. Den norra delen av området är planerat som en förlängning av centrum.

2011 beslutades det att bilda Sundets handelsplats. Enligt kommunens planprogram för Sundets handelsplats (2013) föreslås plankorsningen för vägtrafik i söder längs Älvgatan stängas. En ny överfart för blandtrafik (bilar, transporter, gång- och cykeltrafik) föreslås längre norrut. Ett grönstråk med gång- och cykelväg föreslås längs med järnvägen och Industriegatan och pendelparkering för bil och cykel föreslås på den östra sidan i anslutning till resecentrum.

I gällande detaljplan för Sundets handelsplats medger planen småindustri för området. En ny detaljplan för den norra delen av området är påbörjad med syfte att möjliggöra för ytterligare handel, kontor och bostäder.

Väg 241 är en indirekt länk till järnvägen och de lokala gatorna i Sundets handelsplats. Enligt den regionala systemanalysen för Värmland pekas länsväg 241 mellan Sunne-Munkfors ut som en viktig regional länk och den väst-östliga förbindelsen i Värmland. Enligt kommunens översiktsplan (2011) föreslås en omdragning av väg 241 till en ny broförbindelse norr om Sunne tätort.

Järnvägen är riksintresse för kommunikationer vilket begränsar utökning i området på bekostnad av detta riksintresse.

Det finns ett åtgärdsförslag i den regionala systemanalysen (2013) om att uppgradera resecentrum i Sunne för att bli bättre anpassade och samordnade för resenärerna. Detta för att få en bättre samverkan mellan transportslagen och att skapa bättre förutsättningar för företagens transportbehov och avlasta vägnätet. Detta kan ske genom att det befintliga industrispåret i Sunne förbättras.

Fryksdalsbanan är av viktig regional betydelse och ambitionen på regional nivå är att höja kapaciteten och öka säkerheten på Fryksdalsbanan för att få fler tåg under högtrafik och ökad säkerhet vid plankorsningar. Dagens standard har låg kvalitet och max tillåtna hastighet är 90 km/h. Restiden på sträckan Kil-Torsby är idag en timme och 20 minuter. I dag trafikerar 25 persontåg och två godståg förbi Sunne tätort med en hastighet på 80 respektive 20km/h, se bild 9.



Bild 9. Hastighet på Fryksdalsbanan vid södra järnvägsöverfarten vid Sundets handelsplats.

Tabell 3 visar dagens trafik 2014 och förväntad trafikering av gods- och persontåg på Fryksdalsbanan fram till år 2030. Tågtrafiken förväntas öka för både person- och godståg förbi Sunne tätort. Enligt prognosen kommer det att köra sex fler godståg och 12 fler persontåg på sträckningen. Största tillåtna hastighet för persontåg ökar från 90-110 km/h men förbi Sunne tätort förväntas hastigheten förbli oförändrad.

Tåg	Antal per dygn (st)	Medellängd prognos (meter per tåg)	Maxlängd prognos (meter per tåg)	Högsta tillåtna hastighet (km/tim)
Godståg	2	260-340	308	20
Persontåg(motorvagn)	23	41	90	80
<b>Prognos 2030</b>				
Godståg	8	250	450	20
Persontåg(motorvagn)	35	60	110	80

Tabell 3. Trafik på Fryksdalsbanan vid Sunne tätort år 2013 och prognosår 2030.

### 3.3. Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet

Enligt den regionala systemanalysen pekas järnvägen ut som en viktig funktion som industrispår som kan öka samverkan mellan olika transportslag. Resecentrum pekas ut som en viktig funktion som genom bättre samordning kan optimera resan.

### 3.4. Mål för åtgärderna

Det övergripande målet för åtgärdsvalsstudien är att ta fram åtgärdsförslag för aktuella transportslag och att förbättra infrastrukturen inom och i anslutning till Sundets handelsplats.

Detta mål ska bidra till att uppnå de transportpolitiska målen och förbättra trafiksituationen i området.

Problembilden för området diskuterades under workshop 1 och 2. Med utgångspunkt i problembild fördes dialog om den framtida utvecklingen av trafiken i området. Grupperna arbetade tillsammans fram förslag till mål för åtgärder. Det enades om följande delmål för att uppfylla det övergripande målet:

- Minska på korsande rörelser över järnvägen för både trafik för oskyddade trafikanter.
- Området ska få en bättre och naturlig koppling till övriga centrum.
- Så lite tung trafik som möjligt i området.
- Tydligare uppdelning av funktionerna i området (boenderelaterat från Verkstadsgatan och österut och handel och industri längs Industrigatan)
- Gång- och cykeltrafiken ska ha tydliga stråk

#### Övergripande transportpolitiskt mål

Det övergripande transportpolitiska målet från 1998 är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det målet med två huvudmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål enligt nedan.

#### *Funktionsmål – Tillgänglighet*

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för alla. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

#### *Hänsynsmål – Säkerhet, miljö och hälsa*

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Aktuella problem och förutsättningar tillsammans med de övergripande målen ovan samt eventuella lokala och regionala mål är grunden för att ta fram mål för detta projekt.

De ovanstående målen för åtgärderna förväntas öka tillgängligheten och trafiksäkerheten i området så att det upplevs tryggare att röra sig i området.

## **4. Alternativa lösningar**

### ***4.1. Tänkbara åtgärdsstyper***

Arbetet med tänkbara åtgärder har utgått från tidigare utredningar och det som kom fram vid workshop 1 och 2 där en mängd olika delförslag togs fram.

Med detta som grund har tre olika åtgärds paket tagits fram för området. Nedan kallade Åtgärdsförslag 0, åtgärdsförslag 1 och åtgärdsförslag 2.

#### **Åtgärdsförslag 0**

Det så kallade "nollalternativet" innebär att inga om- eller nybyggnader sker i området för att förändra trafiksituationen. För redovisning av nollalternativet se kapitel 3.2.



## Åtgärdsförslag 1

Förslaget innebär i huvudsak att den tunga trafiken hänvisas till den norra järnvägsöverfarten och förbjuds över den södra.



Järnvägsövergången i norr breddas och gång- och cykeltrafiken separeras från motorfordon.

Industrigatan förlängs längs järnvägen i norr och förses med vändplats i södra änden.

Norra delen av Strandvägen smalnas av till endast gång- och cykeltrafik.

Föreslagna pendelparkering placeras på västra sidan av järnvägen.

Strandvägen märks ut som återvändsgata.

Verksamhetsanslutningar längs Verkslagsgatan flyttas till västra sidan av fastigheten.

Vändplats i Strandvägens södra ände anordnas.

Fysiska hinder byggs för att hindra genomfart längs Strandvägen. Öppet endast för gång- och cykeltrafik.

Spegel sätts upp och intilliggande häckar klipps ner för bättre siktförhållanden.

Anslutning till Sunnborr görs från södra delen av Industrigatan så att den tunga trafiken kan flyttas från den södra järnvägsöverfarten till den norra. Alternativt flyttas verksamheten från området.

Gång- och cykelväg byggs precis intill järnvägen på västra sidan fram till busstationen.

Tung trafik förbjuds över södra järnvägsövergången.

Befintlig järnvägsbro förses med utanpåliggande gångbana.

Bild 10. Åtgärdsförslag 1

- Generellt tydligare vägvisning inom området.
- Utformning av anvisat gångstråk över järnvägen vid perronger utreds vidare i samråd med Trafikverket.
- ”Spårspring” förhindras genom att sätta upp staket längs järnvägen och tydligt markera befintlig passage över järnvägen i anslutning till järnvägsstationen. Detta föreslås utredas vidare i samråd med Trafikverket.

## Åtgärdsförslag 2

Förslaget innebär i huvudsak att den tunga trafiken leds *in* i området via den norra järnvägsöverfarten och *ut* via den södra.



Järnvägsövergången i norr breddas och gång- och cykeltrafiken separeras från motorfordon.

Industrigatan förlängs längs järnvägen i norr och rundkörning via den södra järnvägsövergången görs möjlig.

Föreslagna pendelparkering placeras på västra sidan av järnvägen.

Strandvägen märks ut som återvändsgata.

Verksamhetsanslutningar längs Verkstadsgränd flyttas till västra sidan av fastigheten.

Fysiska hinder byggs för att hindra genomfart längs Strandvägen. Öppet endast för gång- och cykeltrafik.

Spegel sätts upp och intilliggande häckar klipps ner för bättre siktförhållanden.

Rundkörning längs Industrigatan över södra järnvägsövergången görs möjlig. Eventuell enkelriktning.

Järnvägsövergången i söder vrids upp och görs tillräckligt bred för gång- och cykelväg

Gång- och cykelväg byggs precis intill järnvägen på västra sidan fram till busstationen.

Befintlig järnvägsbro förses med utanpåliggande gångbana.

Bild 1. Åtgärdsförslag 2

- Generellt tydligare vägvisning inom området.
- Utformning av anvisat gångstråk över järnvägen vid perronger utreds vidare i samråd med Trafikverket.
- ”Spårspjäll” förhindras genom att sätta upp staket längs järnvägen och tydligt markera befintlig passage över järnvägen i anslutning till järnvägsstationen. Detta föreslås utredas vidare i samråd med Trafikverket.

## **4.2. Studerade åtgärdstyper och alternativa lösningar**

Åtgärdsalternativen har valts ut med hänsyn till tidigare utredningar samt de problem- och målbilder som kom fram vid workshop nummer 2, 2014-12-02. För att nå målbilderna har olika åtgärder stämts av mot fyrstegsprincipen för att se i vilken utsträckning befintlig infrastruktur kan användas och åtgärdas.

## **4.3. Potentiella effekter och konsekvenser**

### Åtgärdsförslag 0

**Trafikkonsekvenser.** Nollalternativet innebär att blandtrafik fortsätter att dominera i området. Trafiklogistiken förblir ostrukturerad med ologiska och konfliktrika flöden. Framkomligheten fortsätter att vara begränsad. Otydlig vägvisning gör att antalet felkörningar fortsätter att skapa problem. Föreslagen pendlarparkeringen ligger på östra sidan av järnvägen vilket ökar antalet passager över järnvägen, dels för fordon och dels för gående.

**Oskyddade trafikanter.** I området finns inga separerade utrymmen för oskyddade trafikanter, varför dessa fortsätter att blandas med lätt och tung trafik. Inte heller vid de båda järnvägsövergångarna finns något avskilt utrymme. Konfliktsituationen vid Verkstadsgatan kvarstår.

**Näringsidkare.** Verksamheterna längs Industrigatan och Verkstadsgatan har idag entréer mot båda dessa gator. Det innebär en otydlighet gentemot besökare och kunder. Vissa av verksamheterna fortsätter att ”vända ryggen” mot Sunnes centrum.

**Boende.** Villabebyggelse finns i den södra delen av området längs med och söder om Älvgatan samt i områdets östra del längs Strandvägen och Verkstadsgatan. Boende längs Älvgatan fortsätter att bli störda av den tunga trafik som utnyttjar den södra järnvägsövergången. Boende i den östra delen får fortsatt en besvärlig trafiksituation med genomfartstrafik längs Strandvägen och verksamhetstrafik på Verkstadsgatan.

**Miljökonsekvenser.** Den ostrukturerade trafiksituationen gör att i första hand boende fortsätter att utsättas för bullerstörningar och vibrationer. Få känner sig trygga och säkra med att röra sig längs med och tvärs över vägen vilket ger sämre förutsättningar för att gå, cykla och använda kollektivtrafiken. Det bidrar i sin tur till sämre hälsa och ökar behovet av att använda bilen.

**Kollektivtrafik.** Tillgängligheten till tåg- och busstrafik är fortsatt bristfällig och utformningen av gångpassagen över spårområdet är inte säkrad.

**Risker.** Det allmänna ”spårspringet” inom området fortsätter, med stora risker för en framtida olycka. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är fortsatt mycket låg. Risken för en olycka med farligt gods i närheten av boende kvarstår.

**Byggskede.** Då inga om- eller tillbyggnader sker i nollalternativet påverkas inte detta.

**Skapas nya problem?** Ett fortsatt ostrukturerat område hindrar en framtida utveckling av Sundets handelsplats.

## Åtgärdsförslag 1

*Trafikkonsekvenser.* De olika trafikslagen får en tydligare separering och tydligare stråk, vilket leder till bättre struktur och logistik med färre konflikter. Detta medför även att framkomligheten ökar. Området får en tydlig och informativ vägvisning som underlättar för besökare att nå sina målpunkter. Flytten av pendlarparkeringen till västra sidan av järnvägen avlastar främst den norra järnvägsövergången samt minskar gångtrafiken i spårområdet.

*Oskyddade trafikanter.* De båda järnvägsövergångarna byggs om så att oskyddade trafikanter får ett eget utrymme vid respektive passage. Delar av Strandvägen omformas till att enbart vara en gång- och cykelväg vilket ger ett tydligare stråk för oskyddade trafikanter i området. Då verksamheterna flyttar sina entréer mot Industrigatan förbättras trafiksituationen längs Verkstadsgatan avsevärt.

*Näringsidkare.* Då verksamheterna flyttar sina entréer mot Industrigatan får man en bättre koppling till centrum och därmed ökad tillgänglighet och ett förbättrat ”skyltläge”. Bättre trafikstruktur skapar bättre förutsättningar för transporter och besökande till och från de olika företagen i området.

*Boende.* Då den tunga trafiken förbjuds över den södra järnvägsövergången förbättras boendemiljön i den södra delen när det gäller trafiksäkerhet, buller och vibrationer. Då verksamheterna flyttar sina entréer från Verkstadsgatan till Industrigatan förbättras trafiksituationen och säkerheten för boende längs Verkstadsgatan. På samma sätt skapas en bättre boendemiljö längs Strandvägen när genomfart förhindras.

*Miljökonsekvenser.* Den bättre strukturerade trafiksituationen och förbudet mot tung trafik över den södra järnvägsövergången gör att i första hand boende utsätts för mindre bullerstörningar och vibrationer. Om fler kan känna sig trygga och säkra med att röra sig längs med och tvärs över vägen ökar förutsättningar för att gå och cykla och använda kollektivtrafiken. Det bidrar i sin tur till bättre hälsa och om fler väljer dessa färdssätt minskar behovet av att använda bilen. Flytten av pendlarparkeringen till väster om järnvägen gör att färre fordon trafikerar området vilket ger en minskad miljöpåverkan.

*Kollektivtrafik.* Tillgängligheten till tåg- och busstrafik är fortsatt bristfällig samtidigt som utformningen av gångpassagen över spårområdet blir säkrare. Gång- och cykelvägen i söder på västra sidan av järnvägen ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken på ett säkrare sätt.

*Risker.* Det allmänna ”spårspringet” inom området förhindras och Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter höjs avsevärt. Risken att en olycka med farligt gods ska ske i närheten av boende minskar då godstrafiken flyttas ut till Industrigatan.

*Byggskede.* Trafikstörningar i området sker till största delen i samband med ombyggnaden av de smala järnvägsövergångarna. Störningar i verksamheten för näringsidkare kan även uppstå i samband med ombyggnader av fastigheterna så att dessa angörs från Industrigatan.

*Skapas nya problem?* Tvärtom skapas nya möjligheter i området då man får en bättre tydlighet i områdets olika delar – hur de ska nyttjas och av vem.

## Åtgärdsförslag 2

*Trafikkonsekvenser.* De olika trafikslagen får en tydligare separering och tydligare stråk, vilket leder till bättre struktur och logistik med färre konflikter. Detta medför även att framkomligheten ökar. Området får en tydlig och informativ vägvisning som underlättar för besökare att nå sina målpunkter. Flytten av pendlarparkeringen till västra sidan om järnvägen avlastar främst den norra järnvägsövergången samt minskar gångtrafiken i spårområdet.

*Oskyddade trafikanter.* De båda järnvägsövergångarna byggs om så att oskyddade trafikanter får ett eget utrymme vid respektive passage. Då verksamheterna flyttar sina entréer mot Industrigatan förbättras trafiksituationen längs Verkstadsgatan avsevärt. Delar av Strandvägen omformas till att enbart vara en gång- och cykelväg vilket ger ett tydligare stråk för oskyddade trafikanter i området.

*Näringsidkare.* Då verksamheterna flyttar sina entréer mot Industrigatan får man en bättre koppling till centrum och därmed ökad tillgänglighet och ett förbättrat ”skyltläge”. Öppning för genomfartstrafik via Industrigatan leder till högre trafikflöden här. Om alla entréer vänds mot Industrigatan innebär också detta en ökning i trafikflödena på Industrigatan. Bättre trafikstruktur skapar bättre förutsättningar för transporter och besökande till och från de olika företagen i området.

*Boende.* Boende längs Älvgatan fortsätter att bli störda av den tunga trafik som utnyttjar den södra järnvägsövergången. Då verksamheterna flyttar sina entréer från Verkstadsgatan till Industrigatan förbättras trafiksituationen och säkerheten för boende längs Verkstadsgatan. På samma sätt fås en bättre boendemiljö längs Strandvägen när genomfart förhindras.

*Miljökonsekvenser.* Den bättre strukturerade trafiksituationen gör att i första hand boende längs Verkstadsgatan utsätts för mindre bullerstörningar och vibrationer. Genomfartstrafiken mellan Industrigatan och Älvgatan leder till ökade bullerstörningar och vibrationer för de boende längs Älvgatan och Järnvägsgatan. Om fler kan känna sig trygga och säkra med att röra sig längs med och tvärs vägen ökar förutsättningar för att gå, cykla och använda kollektivtrafiken. Det bidrar i sin tur till bättre hälsa och om fler väljer dessa färdssätt minskar behovet av att använda bilen. Flytten av pendlarparkeringen till väster om järnvägen gör att färre fordon trafikerar området vilket ger en minskad miljöpåverkan.

*Kollektivtrafik.* Tillgängligheten till tåg- och busstrafik är fortsatt bristfällig samtidigt som utformningen av gångpassagen över spårområdet blir säkrare. Gång- och cykelvägen i söder på västra sidan av järnvägen ökar tillgängligheten till kollektivtrafiken på ett säkrare sätt.

*Risker.* Det allmänna ”spårspringet” inom området förhindras. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter höjs avsevärt. Risken att en olycka med farligt gods ska ske i närheten av boende minskar då godstrafiken flyttas ut till Industrigatan.

*Byggskede.* Trafikstörningar i området sker till största delen i samband med ombyggnaden av de smala järnvägsövergångarna. Störningar i verksamheten för näringsidkare kan även uppstå i samband med ombyggnader av fastigheterna så att dessa angörs från Industrigatan.

*Skapas nya problem?* Det skapas nya möjligheter i området då man får en bättre tydlighet i områdets olika delar – hur dom ska nyttjas och av vem. Men samtidigt skapas nya problem då den tunga trafiken delvis flyttas över till den södra järnvägsövergången med ökad boendestörning längs Älvgatan och Järnvägsgatan som följd.

#### Sammanfattning av åtgärdsförslagen

Huvudförslaget i både förslag 1 och 2 är att Industrigatan får en ny sträckning i den norra delen av området och placeras längs järnvägen.

Den största skillnaden mellan förslagen är att det i förslag 1 anordnas en vändplats i södra änden på Industrigatan för att undvika att tung trafik över den södra järnvägsövergången, medan förslag 2 öppnar upp för genomfart även över den södra övergången.

#### **4.4. Uppskattning av kostnader för alternativen**

Sunne kommun har valt att ta fram kostnadskalkyler för åtgärdsförslagen i ett senare skede.

#### **4.5. Bedömd samhällsekonomisk nytta av alternativen**

Sunne kommun har valt att ta fram samhällsekonomiskalkyler i ett senare skede.

#### 4.6. Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor

**Åtgärdsförslag 0** löser inga av de problem som beskrivs för området. Inte heller når man den uppsatta målbilden för hur Sundets handelsplats ska se ut i framtiden.

**Åtgärdsförslag 1** löser många av problemen i området och ger goda förutsättningar för att den uppsatta målbilden nås.

**Åtgärdsförslag 2** löser delvis problemen i området. Förslaget att nyttja båda järnvägsövergångarna för tung trafik medför dock att störningarna för boende i de södra delen av området kvarstår. Den tunga trafiken över den södra järnvägsövergången medför även en lägre trafiksäkerhet för den oskyddade trafikantströmmen som förväntas mellan den planerade gång- och cykelbron över sundet och centrum. Förslaget innebär även en ökad trafikbelastning på Järnväggatan strax intill området. Den uppsatta målbilden uppnås därför endast till viss del.

	<i>Åtgärdsförslag 0</i>	<i>Åtgärdsförslag 1</i>	<i>Åtgärdsförslag 2</i>
<i>Trafikkonsekvenser</i>	0	+	+
<i>Oskyddade trafikanter</i>	0	++	+
<i>Näringsidkare</i>	0	+	+
<i>Boende</i>	0	++	+
<i>Miljökonsekvenser</i>	0	++	+
<i>Kollektivtrafik</i>	0	+	+
<i>Risker</i>	0	+	+
<i>Byggskede</i>	0	-	-
<i>Skapas nya problem?</i>	0	+	-
<i>Löses angivna problem?</i>	0	++	+
<i>Nås den uppsatta målbilden?</i>	-	++	+

0 = Ingen förändring, + = Positiv förändring, ++ = Mer positiv förändring, - = Negativ förändring

Tabell 4. Jämförelsematrix för åtgärdsförslag

## **5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder**

Med hänvisning till utvärderingen av de olika åtgärds paketen i kapitel 4.6, föreslås att Sunne kommun arbetar vidare med Åtgärdsförslag 1.

Den fortsatta hanteringen av åtgärdsförslagen kan formas i en avsiktsförklaring. Det bör genomföras som ett återkopplingsmöte för de som deltog på workshopen. Här diskuterar man tillsammans vem som äger frågan för de olika åtgärderna. De som deltog på workshopen får då möjligheten att diskutera vidare de åtgärdsförslag workshopen resulterade i och ta nästa steg för att åtgärda problemet.

Åtgärdsvalsstudien föreslås att gå som information till politiken.



## **6. Källor**

- Detaljplan för gång- och cykelbro över Frykensundet, Sunne kommun (2013-12-20)
- Detaljplan för kvarteren Hästen och Kniven, Sunne kommun (1976-10-26)
- Detaljplan för Sundsvik 10:10, Sunne kommun, WSP (Samrådsversion 2014-05-26)
- Jämställd samhällsplanering – förslag på metod, Trafikverket, publikation 2009:6
- Planprogram för Sundets handelsplats, Sunne Kommun (2013-09-25)
- Regeringens prop 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur
- Regional Systemanalys Värmland, Region Värmland (2013-05-31)
- Regionalt underlagsmaterial (RUM), Länsstyrelsens WebbGIS
- SCB Befolkningsstatistik. Hämtat från <http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd> (2014-05-09)
- STRADA-informationssystem för olyckor och skador i trafiken.
- Trafikutredning för Torvnäs 1:11 för Sunne kommun, EQC Karlstad (2012-01-25)
- Värmlandsstrategi 2014-2020, Region Värmland
- Värmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2014-2018, Region Värmland
- Översiktsplan för Sunne kommun, fördjupning för Sunne tätort, Sunne kommun (2009-07-17)

## **Bilagor**

- Bilaga 1: Protokoll från workshop 1, 2014-08-28
- Bilaga 2: Protokoll från workshop 2, 2014-12-02