

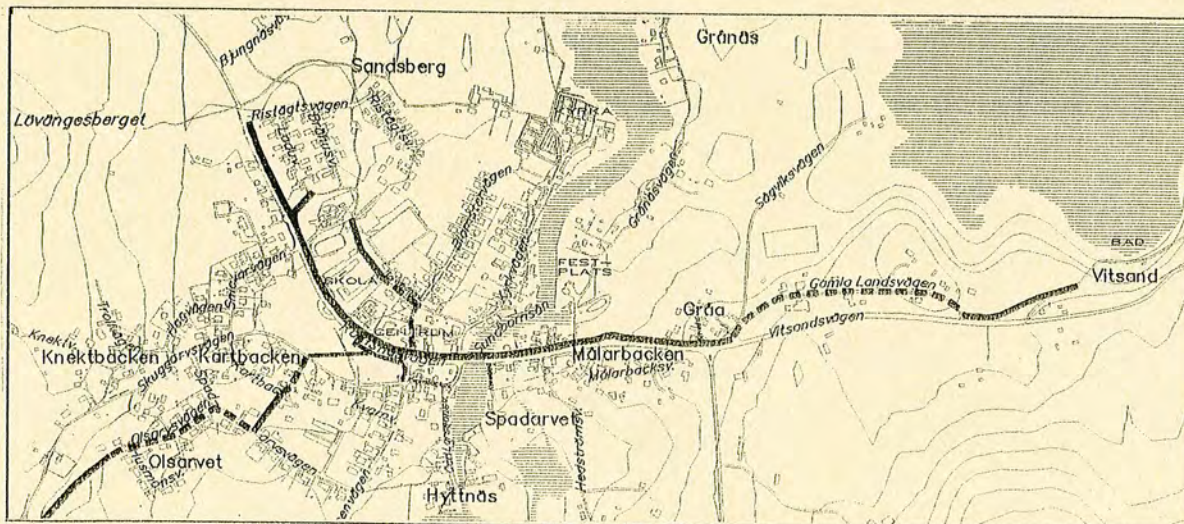
### Gång- och cykeltrafik inom Sundbornsbyn

Inom de senast bebyggda områdena i Sandsberg är GC-vägnätet väl utbyggt. Däremot saknas bra förbindelser mellan detta område och ortens centrum, och det finns i stort sett inga cykelstråk i ortens övriga delar. De flesta bostadsgator har så små trafikmängder att det inte är något problem för bilister och cyklister att samsas, men det finns däremot ett stort behov av GC-vägar från olika ytterområden in till centrum, för att ge barnen säkra skolvägar, men också för att få vuxna att välja cykeln i stället för bilen när de har ärenden till centrum.

Allra störst är problemen på bron över ån, såväl för somrarnas turister som för skolbarn och andra sundbornsbor året om. Bron är bara sju meter bred, och när det på vintern är mörkt, halt och extra trångt på grund av snövallar, är det farligt för lågstadieskolor att gå denna väg till skolan. En gång- och cykelbro över ån är därför den i särklass mest angelägna investeringen för oskyddade trafikanter i Sundborn. Därefter i angelägenhetsgrad kommer en gång- och cykelväg utmed Ramsnäsvegen genom hela samhället, från Sandsberg till Sågviksvägen (och på sikt vidare via Gamla landsvägen ända till Vitsandsbadet). Därmed skulle en stor del av sundbornsborna få en säker förbindelse till såväl skolan som övrig service i centrum. Som ett resultat av de synpunkter som framfördes i sundbornsbarnas grupparbeten, har Vägverket nu påbörjat arbetet med en sådan gång- och cykelväg.

Utöver dessa satsningar vore det också angeläget med en gen förbindelse från gång- och cykelvägnätet i de inre delarna av Sandsberg direkt ner till centrum samt ett stråk söderifrån in mot centrum som alternativ till Skuggarvsvägen, vilken upplevs som otrevlig av många oskyddade trafikanter. Ett sådant stråk - via de naturligt upptrampade stigar som finns genom Kullerbackens grönområde och vidare över Kartbacksvägen och dess förlängning ner mot Olsarvsvägen - skulle också kunna utgöra den första etappen av ett cykelstråk till Hobbarn.

En gång- och cykeltunnel under Ramsnäsvegen är ett önskemål som kom fram i sundbornsbarnas grupparbeten. Förutom att trafikmängden på vägen inte motiverar en så stor investering som en tunnel, finns det flera direkta nackdelar med en sådan lösning. Det är dels den plana terrängen, som inte ger något naturligt läge för en tunnel (eller bro) med handikappvänliga ramper, utan skulle kräva stora ingrepp i miljön. Men det handlar också om möjligheterna att styra all korsande gång- och cykeltrafik till en punkt. En naturlig mänsklig drift är att ta den närmaste vägen. För att tvinga besökare till såväl skolan som affären ner i samma tunnel, skulle man behöva sätta upp staket eller andra fysiska hinder som omöjliggör genvägar, och då skulle Ramsnäsvegen än mer komma att likna en stor trafikled, och därmed ge impulser till högre hastigheter.





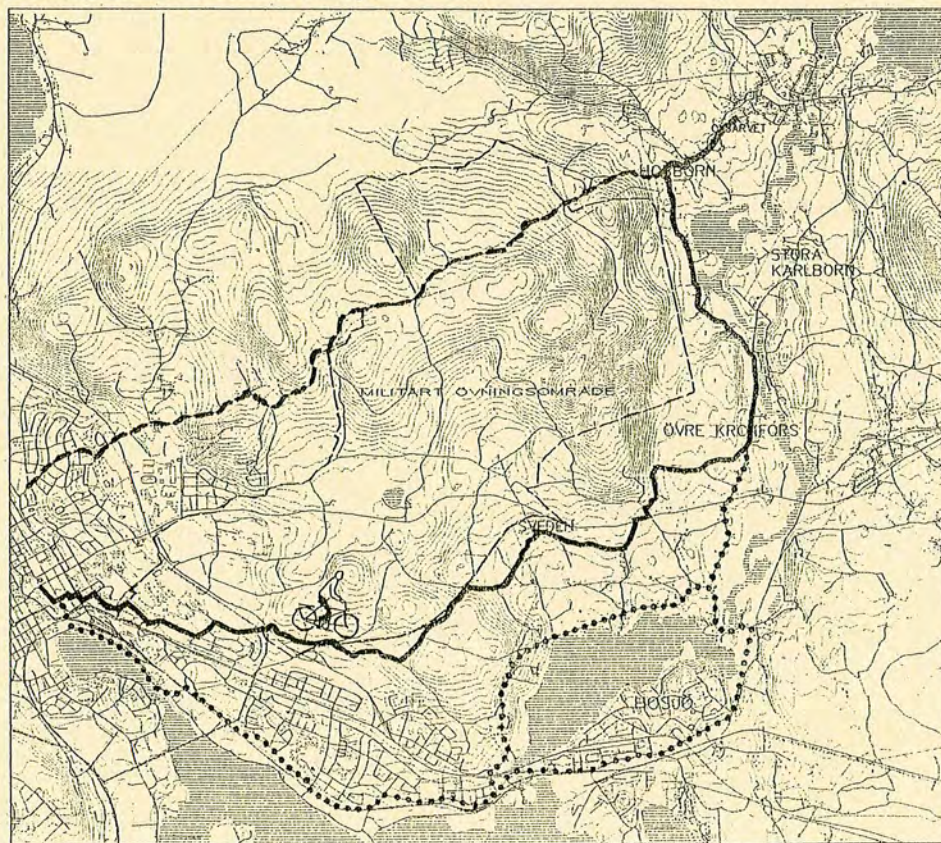
### Gång- och cykeltrafik till och från Sundbornsbyn

Flera av de vägar som leder in till Sundborn har dåligt utrymme för oskyddade trafikanter. Det finns därför ett antal barn i årskurs 1-4 som får skolskjuts, trots att de inte bor så långt från skolan att de av avståndsskäl är berättigade till det. Läsåret 97/98 gäller det tolv barn utmed vägen mot Toftbyn och tre barn boende åt Stora Karlbornshället, samtliga året runt. Tidigare har det även funnits skjuts för Hobbornsbornen vintertid, då mörker och snövallar ansetts göra deras väg trafikfarlig. Av besparingsskäl har skolstyrelsen tvingats till en hårdare prövning i dessa frågor, vilket lett till att Hobbornsskjutsen drogs in hösten -97. Däremot får Hobbornsbornen mot avgift medfölja en handikappskjuts som trafikerar sträckan.

Skolskjutsarna kostar pengar för kommunen och säkrar ändå bara just skolresorna, medan barnen ofta har behov av att ta sig in till Sundbornsbyn även på andra tider, för att t ex delta i fritidsaktiviteter, besöka biblioteket eller träffa kompisar. Cykelvägar skulle fylla även dessa behov, och dessutom skapa säkra cykelvägar även för eleverna i högre årskurser samt kunna få fler vuxna att ta cykeln i stället för bilen, vilket vore positivt ur miljösynpunkt.

Gatukontoret har tittat på möjligheterna att till skapa cykelstråk i olika riktningar, och anser att det framför allt åt Hobbornshället finns goda möjligheter att anlägga en cykelväg, som en förlängning av ett tänkt cykelstråk från Sundbornsbyns centrum till Olsarvet. I de andra riktningarna är det däremot svårare att hitta naturliga cykelstråk. Mot Toftbyn finns den gamla landsvägen kvar på sträckan närmast Sundbornsbyn. Den är dock alltför kuperad för att vara attraktiv som cykelväg. Däremot borde den kunna användas av fotgängare, eftersom den till rätt stor del är belyst av det närbelägna elljusspåret. Problemet är dock att den tar slut före Lövänget, och att det förefaller svårt att bygga någon förlängning, eftersom terrängen just där sluttar kraftigt ner mot sjön.

Avståndet från Sundbornsbyn in till Falun är alltför långt för att man ska kunna räkna med



någon mer omfattande cykeltrafik, men det borde ändå finnas en trafiksäker möjlighet för den som t ex vill arbetspendla med cykel sommartid. En attraktiv cykelväg skulle även kunna vara av intresse för turister. Det finns tre principiellt olika dragningar av ett sådant cykelstråk: över skjutfältet, parallellt med nuvarande bilväg eller via Hosjön.

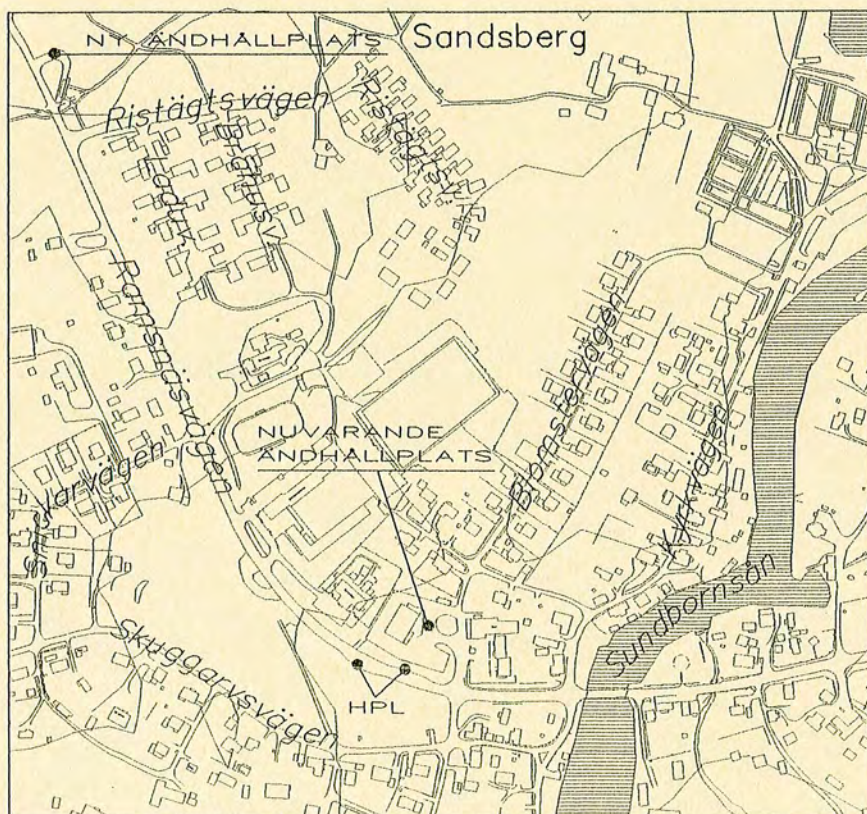


Att åka över regementets mark är närmast, men eftersom vägen stängs av vid skjutövningar är den inte tillgänglig alla dagar, och därför inte lämplig att skylta som cykelstråk Sundborn - Falun. Parallellt med nya Svärdsjövägen finns det småvägar och stigar som skulle kunna förbättras till ett sammanhängande cykelstråk, vilket då också skulle kunna användas av dem som ska till ridhuset i Sveden. Denna lösning kräver dock relativt stora investeringar och det är ändå osäkert om det går att få en cykelväg med acceptabel lutning. Vägen via Hosjön har fördelen att den är vacker och inte innehåller så stora nivåskillnader som de andra alternativen, men den är i gengäld ett par kilometer längre.

Oavsett alternativ måste cyklisterna senast vid Övre Krokfors köra ut på Sundbornsvägen (länsväg 862). Därifrån och fram till avfarten mot Hobborn finns inget alternativ till länsvägen, vilken därför på sikt bör få en cykelbana / breddad vägren. In till Sundborn kan sedan cyklisterna välja vägen via Hobborn. Eftersom denna sträcka är ganska kurvig - både i höjd- och sidled - bör det utmed huvudvägen förbi Stora Karlborn reserveras mark för en eventuell framtida breddning av vägrenen, så att cyklister kan välja även denna väg. En bredare vägren (eller separat gång- och cykelväg) skulle också vara av värde för de sundbornsbor som går "stora rundan", vilket är ett relativt frekventerat promenadstråk på helgerna.

### **Busshållplats i Sandsberg**

Från de yttre delarna av Sandsberg ner till busshållplatsen i centrum är gångavståndet nästan en kilometer. Kommunen och Dalatrafik har därför kommit överens om att busslinjen inom de närmaste åren ska förlängas till Sandsberg. Den lämpligaste platsen för den nya vändslangan är strax norr om korsningen Ramsnäsvägen/Ristågtsvägen. En sådan omläggning innebär också att hållplatsen i centrum flyttas ut på Ramsnäsvägen. Detaljutformningen bör studeras noggrant i samband med planläggningen av Sundbornsbyns centrum och utbyggnaden lämpligen ske i samband med övriga åtgärder i centrum.



### **Turistbussarna**

Turister som kommer till Sundborn med organiserade bussresor, tas oftast runt i samhället i sin buss, såväl ner till Carl Larssongården som upp till kyrkan - ofta Kyrkvägen dit och Blomstervägen tillbaka. Problemet är att vägarna är väl trånga för så stora fordon och att trafiken är besvärande för de boende och ett orosmoment för



familjer med småbarn som leker och cyklar i anslutning till vägen. Förhållandena är rätt likartade på Kyrkvägen och Blomstervägen, så det är ingen lösning att förbjuda trafiken på en av dessa vägar, och någon ytterligare väg att ta sig upp till kyrkan finns inte. Samtidigt är gångavståndet från Carl Larssongården till kyrkan och tillbaka 1½ kilometer, vilket kan vara långt för de mestadels äldre personer som kommer till Sundborn i turistbuss. Den enda lösningen förefaller att vara att några sundbornsbor organiserar någon form av interna transporter mellan ortens sevärdheter, exempelvis med häst och vagn eller eka. Förmodligen skulle också Kyrkvägens kvalitéer uppfattas bättre från en hästskjuts än från ett turistbussfönster.

## GRÖNSTRUKTUR, PARKMARK OCH SKÖTSELFRÅGOR

Frågor som väckts under planprocessen är

- Finns det områden som bör bevaras obebyggda, men idag inte har något skydd?
- Finns det planlagd parkmark, som inte fungerar eller inte behövs för detta ändamål?
- Hur ska parkmarken skötas?
- Hur klaras den biologiska mångfalden i tätorten?
- Hur kan tillgängligheten till stränderna säkras?

När man tar ställning till olika grönområden är det viktigt att se till ortens hela *grönstruktur*, dvs det sammanhängande systemet av ytor som huvudsakligen är bevuxna med gräs, buskar och/eller träd. Grönstrukturen har betydelse för många olika behov:

- Rekreation under alla årstider
- Kunskapskälla - möjlighet att förstå naturen och dess kretslopp
- Struktur - de gröna områdena bidrar till att ge tätorten en fattbar struktur
- Kulturbärare - parker och grönområden kan berätta om platsens historia
- Klimat och miljö - växtlighet ger luftrening, vindskydd och bättre vattenbalans
- Kretsloppslösningar - gröna ytor för att ta hand om dagvatten, spillvatten mm
- Naturvård
- Biologisk mångfald - möjligheter för en stor variation av växt- och djurarter att överleva

Utifrån dessa utgångspunkter diskuteras nedan vilka områden som behöver säkerställas, och vilka andra åtgärder som krävs, för att Sundbornsbyn ska ha en fungerande grönstruktur.

### **Biologisk mångfald**

Sundbornsbyn med sin glesa bebyggelse, stora tomter och en relativt stor andel övrig obebyggd mark, har en struktur som ger goda förutsättningar för att bevara en biologisk mångfald. De eventuella hoten finns i en förtätning eller annan förändring av tomtmark som nu innehåller mycken grönska, eller om man förändrar de övriga obebyggda markområdena på ett sådant sätt att man får större områden utan någon växtlighet. Ett sätt att öka den biologiska mångfalden vore att fler kortklippta gräsmattor ersätts med ängsmark. Det skulle också vara positivt ur kulturmiljösynpunkt.

### **Friluftsområden**

Områden som idag inte har något formellt skydd, men även fortsättningsvis bör vara tillgängliga för friluftsliv, är den öppna marken söder om byn, Grånäsudden och Lövängesbergets ostluttning. Här bör ny bebyggelse inte tillåtas och jord- och skogsbruk bedrivs med hänsyn till friluftslivet.



### **Skolans naturområden**

Skolstyrelsen har i uppdrag (från miljöprogrammet) att utreda tillgången på närbelägna naturområden för samtliga skolor i kommunen samt ge förslag till deras skötsel och skydd. Eftersom skolan i Sundborn ligger i direkt anslutning till det stora parkområdet i Sandsberg bör det inte vara något större problem att tillgodose behovet av närbelägna naturområden.

### **Tillgänglighet till stränderna**

Allmänhetens tillgänglighet till stränderna är begränsad utmed ån inne i själva Sundbornsbyn. Långa sträckor består av tomtmark med kulturhistoriskt intressant bebyggelse, där ingrepp vore direkt olämpliga. Däremot bör den mark som idag är allmänt tillgänglig säkerställas, t ex genom att kommunen löser in parkmark som är privatägd. I avsnittet TURISM föreslås åtgärder för att öka tillgängligheten i naturreservatet.

### **Mark för rekreation inne i Sundbornsbyn**

Parkmarken inne i tätorten har inventerats 1994 i avsikt att ta reda på om den sköts och fungerar på det sätt den borde. Inventeringen är inte heltäckande, men det som kom fram i den och i samrådet om översiktsplanen kan sammanfattas i följande punkter:

1. Nedanför kyrkan finns parkmark som inte ägs av kommunen. Den bör antingen lösas in av kommunen eller föras över till kyrkans tomt. Området är av vikt för att säkra tillgängligheten till stranden.
2. Vid kyrkogården finns kommunägd parkmark som idag sköts av kyrkan. Den bör föras över till kyrkans mark genom detaljplaneändring.
3. Kommunägd parkmark med oklar funktion. Den kan eventuellt föras över till tomtmark.
4. Parkmark som delvis tagits i anspråk av närboende. Har ingen funktion som parkmark utan bör föras över till tomtmark genom detaljplaneändring.
5. Nuvarande kanotupptagningsplats. Parkmark som kommunen inte äger. Mycket viktig att bevara, ett av de få ställen där man kommer åt ån. Kommunen bör lösa in marken.
6. Parkmark utmed ån, ej kommunägd, viktigt promenadstråk till Carl Larssongården och Stora Hyttlös. Bör kompletteras med sittplatser och eventuellt smal gångväg, bland annat för kanottransport. Bortsett från själva smedjan, som kan ges en egen tomt, bör kommunen lösa in marken.
7. Hyttstugans "tomt" - parkmark som bör överföras till tomtmark, med undantag av ett gång/cykelstråk utmed den gamla timmerrännan, som bör bevaras med sin vegetation.
8. Parkmark mellan småhustomter och tomt för lägenheter (tidigare pensionärsbostäder), idag kortklippt gräsmatta. Ytan har ingen funktion som parkmark, utan borde få någon annan användning. (Den stora tomtytan mellan lägenhetslängorna och Spadarvsvägen består av vanskött gräs och borde även den få annan användning eller annan utformning/skötsel).
9. Släpp mellan tomter, viss funktion som väg ut i det större parkområdet. Består av kortklippt gräs, sköts troligtvis av närboende. En slättad gräsyta med viss högre vegetation, tex några fristående träd eller grupper av högre buskar, skulle passa bättre in i landskapet.



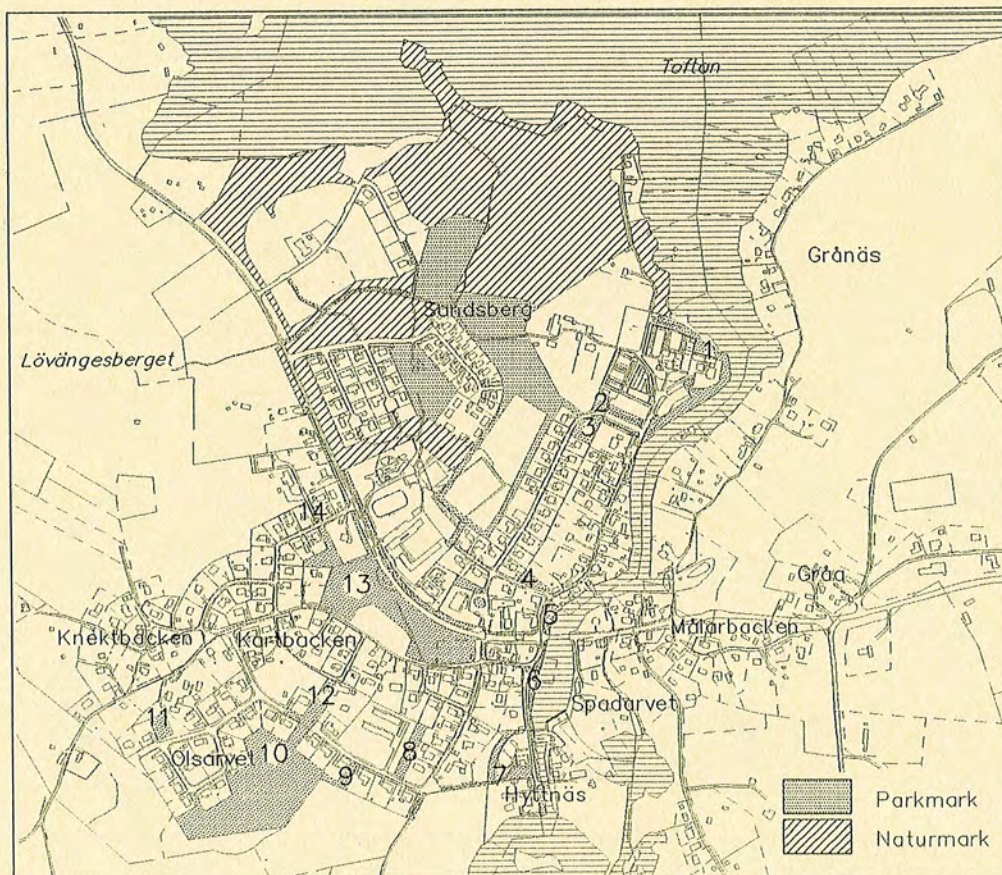
10. Lekplats, bollplan mm. Ett insläpp bestående av kortklippt gräs. På ömse sidor om vägen bör man kunna tillåta viss igenväxning med målet att få en hagmarksliknande yta med träd och buskar. Resten av området ut mot den öppna dalgången bör skötas så att man även här kan få en hagmarksliknande karaktär, där man släpper fram viss högre vegetation men ändå bevarar möjligheterna till utsikt.

11. Mark som till större delen är skogbeväxt med en öppen del ner mot Olsarvsvägen. Består dels av parkmark, dels av annan kommunägd mark. Skötselavtal bör upprättas med närboende. Eventuellt kan del av området rymma en grannkompost eller tillgodose andra ytbehov för gemensamma kretsloppslösningar.

12. Släpp med gångväg, del i förbindelse mellan Olsarvet och Kartbacken/Kullerbacken. Gräsmarken bör även här skötas så att ett hagmarksliknande landskap erhålles.

13. Kullerbacken mm. Pulkabacken bör bevaras, vilket innebär att detaljplanen måste ändras, så att den byggrätt som ligger där tas bort. Våtmarksområdet bör kunna nyttjas för att ta emot dagvatten och samtidigt ges en mer tilltalande utformning samt förses med spänger för passage. Eventuell bebyggelse placeras öster om den gamla landsvägen, vilken fungerar som promenadväg, eller möjligen på den utfyllda marken mellan våtmarken och Ramsnäsvägen.

14. Släpp som förbinder Kullerbacken med skogsområdet vid klubbstugan. En enkel väg/stig, som kan bli skidspår vintertid, bör anläggas. Infarten till klubbstugan är en asfalterad väg, som är parkmark enligt detaljplan. Detaljplanen bör ändras så att infarten legaliseras.



Punkt 12-14 har även betydelse för möjligheten att ordna ett sammanhängande skidspår från klubbstugan vid Lövängesberget till spårsystemet på odlingsmarken söder om byn.



### Utformning och skötsel

En fungerande grönstruktur i och omkring en tätort berör inte enbart kommunägd parkmark. Den gröna strukturen byggs upp av kommunägd parkmark och kommunägd tomtmark (skolor, dagistomter mm), men består till största delen av privatägda tomter, skog, åker och ängsmark.

Ett gemensamt synsätt avseende *alla* gröna ytors funktion och skötsel är en nödvändigt plattform för att Sundbornsbyn ska kunna förvalta och utveckla det kulturhistoriska arvet som välmående bondby. Samtidigt måste en anpassning ske till de ny(-gamla)kraven i ett långsiktigt hållbart samhälle, som att bevara den biologiska mångfalden och näringsämnenas kretslopp.

De värden, som gjort att Sundborn klassats som riksintresse för kulturmiljövården, beskrivs i avsnittet BEVARANDE AV NATUR- OCH KULTURVÅRDEN I BYN OCH DALGÅNGEN. Där förs också ett resonemang om hur de gröna ytorna bör utformas och skötas för att riksintressevärdena ska kunna vidmakthållas.

I enlighet med resonemangen i detta avsnitt samt även avsnittet NÄRINGSÄMNE NAS KRETSLOPP bör större bostadstomter eftersträvas. Det innebär att mark, som förs över från park- till tomtmark, i allmänhet bör läggas till befintliga tomter och inte ges bygg rätt för annat än mindre uthus.

Den kommunägda parkmarken sköts idag utifrån följande principer (fastlagda i "Målsättning för parkbruket i Falun", 1986):

- Varje bostadsområde ska ha en park med lekplats, bollplan, sittplatser, - en samlingspunkt för de boende, - en sk bostadsområdespark.
- Övrig parkmark klassas som naturmark och sköts antingen genom slätter en gång/år eller som skog.

De senaste årens åtstramningar av kommunens ekonomi har medfört att slätter endast utförs vart 3:e år på vissa ytor. Genom avtal kan viss skötsel övertas av boende eller andra grupper. För åren 1996-98 har skötseln av den kommunägda parkmarken i Sundbornsbyn handlats upp på entreprenad.

För att nå fram till en gemensam syn på hur den allmänt tillgängliga marken inne i Sundbornsbyn ska skötas bör en skötselplan upprättas av berörda markägare, såväl kommunen som privata.