



**MORA
KOMMUN**

Gång- och cykelprogram



Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	4
Inledning	5
Övergripande planeringsprinciper	7
Geografiska prioriteringar	9

Fastställd av/ beslutsinstans: Kommunfullmäktige

Fastställd datum: 2025-12-15

Dokumentansvarig: Näringsliv- och samhällsplaneringsenheten

Diarienummer: 2025/428 0.0.9

Förord

Mora kommun har cirka 20 500 invånare. De flesta bor i de centrala delarna av kommunen. Kommunens mål är att befolkningen ska öka. Mora kommuns befolkningsutveckling är beroende av hur kommunen kan attrahera människor. En god livskvalitet och ett rikt arbetsliv kan bidra till att människor vill flytta till Mora och stanna kvar i Mora.

I Mora finns det goda förutsättningar att kunna kombinera ett rikt arbetsliv med ett aktivt, hälsosamt och innehållsrikt liv. En viktig parameter för att Mora ska kunna fortsätta vara attraktivt är att det finns ett hållbart transportsystem. Att få fler människor att välja att gå, cykla eller resa kollektivt i stället för att transportera sig med bil är en viktig pusselbit för att åstadkomma ett hållbart resande och ett hållbart transportsystem.

I den fördjupade översiktsplanen kan man läsa följande: Mora har en hög belastning på vägnätet. Genom att ha ett välfungerande gång- och cykelvägnät, att exploatera i kollektivtrafiknära lägen eller där det är enkelt att gå och cykla till centrum, förskolan, skolan eller arbetet kan vägnätet avlastas och trafiksituationen i Mora förbättras.

Sammanfattning

Mora kommuns gång- och cykelprogram har som övergripande mål att öka andelen invånare som väljer att gå eller cykla. Detta bidrar till ett mer hållbart, jämlikt och hälsosamt samhälle. Programmet tydliggör att gång- och cykeltrafik ska betraktas som likvärdiga trafikslag jämte biltrafik och kollektivtrafik i all planering och utveckling av kommunens infrastruktur.

I centrala Mora, där befolkningstätheten är hög och avstånden mellan bostäder, skolor, arbetsplatser och service är korta, finns särskilt goda förutsättningar att öka andelen gång- och cykelresor. Trygga, sammanhängande och lättorienterade gång- och cykelvägar – i kombination med säkra passager och en välplanerad bebyggelsestruktur – skapar goda möjligheter för invånarna att välja hållbara transportalternativ i vardagen. Det ska vara lätt att göra rätt. En särskilt viktig prioritering är att fler barn och unga ges möjlighet att på ett säkert och självständigt sätt ta sig till och från skola, fritidsaktiviteter och andra viktiga målpunkter.

I landsbygdsområden, mindre tätorter och byar är det ofta inte samhällsekonomiskt motiverat att anlägga fullskaliga gång- och cykelvägar. Här utgör lågt trafikunderlag, höga investerings- och driftkostnader, längre avstånd, fysiskt trånga miljöer, skyddad kulturmiljö samt markägofrågor särskilda utmaningar. Trots detta vill Mora kommun aktivt bidra till att öka trafiksäkerheten och förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter även i dessa delar av kommunen.

I de fall där fullskalig gång- och cykelinfrastruktur inte kan motiveras utifrån bedömningar av samhällsnytta, bör insatserna i stället inriktas på enklare och kostnadseffektiva lösningar – såsom vägmålningar, bymiljövägar, säkra passager, enklare cykelvägar och rekreativa cykelleder.

På det statliga vägnätet är kommunen beroende av att projekt prioriteras i de läns- och nationella infrastrukturplanerna, där konkurrensen om resurser är hård och samhällsnyttan för större befolkningsunderlag ofta väger tungt. För att nå genomslag krävs nära samverkan med Trafikverket, Region Dalarna och andra kommuner, där gemensam planering och långsiktiga samarbeten är avgörande för att möjliggöra åtgärder även i glesare delar av kommunen.

Genom strategisk samhällsplanering, lokal dialog och smarta investeringar vill Mora kommun skapa bättre förutsättningar för att fler ska kunna gå och cykla – oavsett bostadsort. Detta stärker trafiksäkerheten, minskar klimatpåverkan, främjar folkhälsan och bidrar till ett mer levande och sammanhållet lokalsamhälle.

Inledning

Mora kommun har en tydlig ambition om att gå mot ett mer hållbart samhälle. Mora kommun har också som mål om att befolkning ska växa. När Moras befolkning växer riskerar biltätheten och trafikflödena att öka. Samspelet mellan de olika transportslagen i kombination med samhällsutvecklingen i övrigt är en utmaning kommunen står inför. Konkurrensen om ytan blir allt större i den växande tätorten. Transportsystemet tar plats, och mest plats tar bilen. De hållbara färdssätten, gång, cykel och kollektivtrafik måste fortsatt prioriteras, inte minst på grund av att de är hållbara, men också på grund av att de är yteffektiva. Trängsel i transportsystemet kan få negativa effekter på upplevelsen av kommunen och boendeattraktiviteten.

Om Mora ska kunna växa och välkomna fler invånare måste transportsystemet fungera för att kunna ge plats för ny bebyggelse och skapa möjligheter för näringslivets behov. För att uppnå ett hållbart transportsystem behövs en god samplanering av bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering samt ett nära samarbete mellan Trafikverket, Region Dalarna och Dalarnas kommuner.

I ett hållbart transportsystem måste fler bilresor bytas ut mot hållbara färdssätt såsom gång, cykel och kollektivtrafik, eller resor som inte genomförs alls (exempelvis distansarbete hemifrån). Det kan också handla om en effektivare bilanvändning exempelvis samåkning.¹

Att få fler människor att välja att gå eller cykla framför att transportera sig med bil är en viktig pusselbit för att åstadkomma ett hållbart resande och hållbart transportsystem. Ett hållbart resande kan det bidra till att viktiga samhällsmål om minskad klimatpåverkan, förbättrad ljudmiljö och god luftkvalitet kan uppnås. Dessutom främjas naturligtvis folkhälsan om fler väljer att gå eller cykla vilket är helt i linje med Mora kommuns mål och strategi hållbara Mora.

För att kunna bidra till ett mer hållbart resande brukar fyrstegsprincipen användas. De två första stegen i fyrstegsprincipen används primärt. De innebär att bearbeta attityder och marknadsföra hållbara resval. De två sista stegen utförs sekundärt och innebär fysiska förändringar. Mora kommun strävar mot ett hållbart resande, och ska därför använda sig av Fyrstegsprincipen då detta är möjligt.

- **Tänk om.** Det första steget handlar först och främst om att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
- **Optimera.** Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
- **Bygg om.** Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
- **Bygg nytt.** Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

¹ Trafikverket, Hållbart resande – målbild, definitioner och uppföljning, 2021

Syfte

Syftet med gång- och cykelprogrammet är att tydliggöra vad kommunen ska göra för att öka gång- och cykelresandet. Programmet ska fungera som ett underlag för planering av gång- och cykelvägar, cykelparkeringar och andra åtgärder för att främja gång- och cykeltrafik vid detaljplanearbeten och infrastrukturell utbyggnad inom kommunen. Ett viktigt mål är att skapa en trygg och säker miljö för gång- och cykeltrafikanter, med fokus på att minska antalet trafikolyckor. Programmet ska också ge en nulägesbild av gång- och cykeltrafiken i kommunen för att identifiera förbättringsområden.

Mål för gång- och cykelprogrammet

Målsättningen är att fler ska välja att gå och cykla i stället för att färdas med bil, särskilt inom centrala Mora där avstånden mellan målpunkter är korta. Vi strävar efter att skapa en trygg och säker miljö för gång- och cykeltrafikanter, med fokus på att minska antalet trafikolyckor. Dessa mål är förenliga med nationella, regionala och lokala strategier för hållbar transport, minskad miljöpåverkan och förbättrad trafiksäkerhet

För att uppfylla målen ska kommunen:

- uppmana till mer fysisk aktivitet för en bättre folkhälsa. En del i detta är att få fler människor att gå eller cykla hela eller delar av resan.
- skapa ett sammanhållet gång-och cykelnät i centrala Mora och mellan viktiga målpunkter
- utforma gång- och cykelvägnätet på ett sätt som medger en god tillgänglighet och säkerhet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och att sig fram tryggt och säkert. Ett särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar.
- bidra till en utveckling av trygga cykelparkeringar och cykelfaciliteter vid viktiga målpunkter
- verka för att utveckla huvudstråket etappvis så att de kan underlätta till ökad arbetspendling och studiependling på cykel. Stråken ska fungera för cykling mellan kommunens olika delar och för resor till och från angränsande kommuner.
- bidra till en utveckling som gynnar utveckling av mobility management med koppling till större knutpunkter för kollektivtrafiken.
- bidra till att cykling för rekreation och turism utvecklas.
- samverka med Trafikverket och Region Dalarna för att finna lämpliga lösningar som kan att höja trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanter vid kritiska punkter eller längs det statliga vägnätet där kommunen har identifierat att någon slags trafiksäkerhöjande åtgärd kan behövas.

Övergripande planeringsprinciper

Dessa principer utgör den strategiska grunden för såväl nyanläggning som förbättring av gång- och cykelinfrastruktur, inklusive cykelförbindelser och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter i hela Mora kommun. De ska tillämpas vid planering, prioritering och genomförande av insatser, oavsett om det gäller tätort, landsbygd eller mindre orter.

Prioritering av åtgärder ska ske utifrån en samlad bedömning av samhällsnytta, behov, säkerhet, genomförbarhet och möjlighet till samordning. Det innebär att åtgärder som berör många trafikanter, särskilt barn och andra sårbara grupper, samt insatser som bidrar till ökad tillgänglighet till viktiga målpunkter och kollektivtrafik, bör ges särskild vikt. Även insatser som snabbt kan realiseras eller kan samordnas med andra projekt prioriteras högt.

För att säkerställa en hållbar, rättvis och effektiv utveckling av gång- och cykeltrafiken har de vägledande faktorerna grupperats tematiskt. Indelningen speglar centrala värden som samhällsnytta, trafiksäkerhet, tillgänglighet och miljömässig hållbarhet.

Människor och målgrupper

- Antal oskyddade trafikanter (gång- och cykeltrafikanter) som påverkas eller kan komma att påverkas av åtgärden.
- Antal skolelever i området och deras dagliga resmönster till och från skolor och fritidsverksamheter.
- Barn och ungdomars behov, särskilt kopplat till trygga och lättorienterade förbindelser till skolor, lekplatser och fritidsanläggningar.
- Cykelpendlare och den potentiella ökningen av dagliga cykelresor till arbete, skola och andra målpunkter.
- Social inkludering – ur åtgärden gynnar grupper med begränsad tillgång till bil, exempelvis unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och hushåll med låg inkomst.

Platser och kopplingar

- Närhet till strategiska målpunkter såsom skolor, vårdcentraler, idrottsanläggningar, handel och centrumområden.
- Nya etableringar, exempelvis bostadsområden, skolor, förskolor, arbetsplatser eller fritidsområden.
- Kopplingar till kollektivtrafik, enligt principen om "Hela resan" – dvs. att det är enkelt att kombinera cykel/gång med buss eller tåg.
- Förutsättningar för rekreation och turism, inklusive koppling till leder, naturmiljöer och besöksmål.
- Länkar mellan cykelvägar och cykelleder som förbinder centrala Mora med målpunkter utanför tätorten – exempelvis fritidsområden, besöksmål eller kollektivtrafikpunkter – för att skapa ett sammanhängande och funktionellt nätverk även över längre avstånd.

Trafikförutsättningar

- Trafikmängd (ÅDT) och skyltad hastighet på berörda vägar.
- Behov av förbättrad framkomlighet och möjligheter att minska restid för gående och cyklister.
- Behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i områden med stora flöden eller särskilda riskmiljöer.

Genomförbarhet och samordning

- Möjligheten att samordna åtgärder med andra planerade projekt för att uppnå kostnadseffektivitet.
- Avvägningar kring hastighetsdämpande åtgärder (som farthinder och chikaner) bör göras med hänsyn till framkomlighet för utryckningsfordon och kollektivtrafik, samt miljöpåverkan genom ökat buller och bränsleförbrukning.

Geografiska prioriteringar

För att uppnå största möjliga samhällsnytta och effektivt använda kommunens resurser görs geografiska prioriteringar vid utveckling av gång- och cykelinfrastruktur. Behov, förutsättningar och potential varierar avsevärt mellan olika delar av kommunen – från tätorten Mora till mindre byar och landsbygdsområden.

Syftet med dessa prioriteringar är att rikta insatserna dit de gör störst nytta för flest människor, samtidigt som rättvisa och tillgång till säkra och hållbara transportalternativ säkerställs för hela befolkningen. I praktiken innebär detta en hög ambitionsnivå i centrala Mora, där många människor bor, avstånden är korta och potentialen att öka gång- och cykelresor är stor.

Utanför centralorten ser förutsättningarna annorlunda ut. Det är generellt svårt att få igenom satsningar på fullskaliga gång- och cykelvägar på det statliga vägnätet, eftersom det ofta inte går att påvisa tillräcklig samhällsekonomisk lönsamhet i områden med låg befolkningstäthet. Kommunens möjligheter att påverka vägutformningen är dessutom begränsade, eftersom en stor del av vägnätet utanför tätorten ägs av Trafikverket eller enskilda väghållare – vilket innebär att Mora kommun sällan är väghållare. Detta försvårar möjligheten att genomföra egna initiativ för förbättringar.

I de fall där fullskalig gång- och cykelinfrastruktur inte kan motiveras utifrån bedömningar av samhällsnytta, bör insatserna i stället inriktas på enklare och kostnadseffektiva lösningar. Mora kommun verkar därför för att det ska avsättas medel i den statliga och regionala planeringen för åtgärder som förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter även på landsbygden. Exempel på sådana åtgärder är vägmålningar, bymiljövägar, säkra passager, enklare cykelvägar och rekreativa cykelleder.

I dessa områden är kommunen också beroende av att projekt prioriteras i läns- eller nationella planer – där konkurrensen om resurser är hård och samhällsnyttan för många väger tungt. Samordning med Trafikverket, Region Dalarna och andra kommuner är därför avgörande för att nå genomslag för dessa satsningar.

Centrala Mora – hög samhällsnytta och mobilitetspotential

Gång- och cykelnätet i centrala Mora har hög prioritet, eftersom

- en stor andel av kommunens befolkning bor i centrala Mora.
- avstånden mellan bostäder, arbetsplatser, skolor och service är korta.
- potentialen att öka gång- och cykeltrafiken är stor.
- behovet av trafiksäkerhet är särskilt stort där många människor vistas.

Landsbygd, byar och mindre tätorter – smarta, anpassade lösningar

I glesare delar av kommunen kan det vara svårt att motivera en fullskalig utbyggnad av gång- och cykelvägar. Här bör fokus ligga på

- platser med särskilt behov av ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- enkla men effektiva trafiksäkerhetshöjande lösningar, exempelvis målade kantlinjer, skyltning, enklare gång- och cykelvägar samt säkra korsningar eller passager.
- samverkan med Trafikverket och lokalsamhällen för att samordna resurser och öka genomförbarheten på det statliga vägnätet.
- stöd till cykelrekreation och lokal turism, genom att binda samman leder, naturmiljöer och mindre tätorter med anpassad infrastruktur.

- ett godtagbart basutbud av kollektivtrafik med tillgängliga och säkra hållplatser ska säkerställas. Där förutsättningar finns bör dessa utvecklas till mobilitetspunkter – i enlighet med principen om *Hela resan* och i samverkan med Region Dalarna, Trafikverket och lokala aktörer.