

9. Konsekvensanalys av olika alternativ

Ett antal olika alternativ ska jämföras med varandra, vilka för- och nackdelar respektive scenario medför. Dagens utformning har redovisats i rapporten och även vilka brister som finns i dagens system.

Under arbetets gång har ett antal möjliga lösningar diskuterats. Det finns idag inget alternativ kvar där det fortfarande är trafik i plan vid Insjövägens korsning med Dalabanan. I och med att trafiken på så vis leds om så löser det problemet med blandtrafik och bussar i den trånga passagen Faluvägen-Insjövägen. Blandtrafikstråket utmed Insjövägen norr om Dalabanan kommer också att bli säkrare för de oskyddade trafikanterna.

Under arbetet med denna trafikutredning har frågan om resecentrum Insjön kommit upp på agendan vilket medfört en diskussion kring Insjövägen. Den gällande detaljplanen (Detaljplan Hjultorget (2006-07-31) se bild 12) har också varit en av anledningarna till att frågan redan från början diskuterats.

Banverket har nu tydligt slagit fast att det inte är aktuellt att fortsätta ha plankorsning på Insjövägen. Motivet till detta är drift- och underhållskostnad och framkomlighet för tågtrafiken. Då återstår endast alternativ där korsningen tas bort, antingen genom tunnel eller avstängning och omdragning av vägen.

Banverket har även beslutat att plattformen ska ligga kvar på den östra sidan som idag eftersom den då ligger vis huvudspåret.

Vägverket, som är väghållare på den aktuella sträckan, har också deltagit i diskussionerna och ställer sig positiva till en avstängning av Insjövägen.

En av de viktigaste frågorna vid en avstängning gäller kollektivtrafiken. Dalatrafik har hela tiden varit emot den föreslagna lösningen i gällande detaljplan - att köra Stationsvägen istället för Insjövägen. Däremot kan de acceptera den restidsför-

längning som en omdragning av linjesträckningen skulle medföra vid en avstängning av Insjövägen. Skriftligt utlåtande från Dalatrafik finns som bilaga 3.

Följande gäller för samtliga föreslagna alternativ eftersom de alla har planskildhet vid järnvägen:

Trafiken skulle söka sig nya vägar och även om en del skulle nyttja den nya trafikplatsen, så som avses i planen, så kommer troligen även trafiken på Stationsvägen öka. Stationsvägen är ett sämre alternativ än Insjövägen (på grund av sin karaktär och utformning) och skulle behöva byggas om ifall trafiken skulle öka i någon större omfattning.

Farhågor finns bland boende att även trafiken på Vintergatan skulle öka om Insjövägen stängs av. Mätningar bör genomföras före en avstängning för att se hur trafikmängderna förändras. Det är dock inte troligt att trafiken skulle öka i någon större omfattning på grund av Vintergatans utformning och karaktär, det är en smal byagata som varken lockar till sig genomfartstrafik eller inbjuder till höga hastigheter.

Idag är ett av problemen i Insjön att det är svårt att orientera sig och att genomföra en åtgärd som denna och skära av det naturliga stråket genom Insjön kan ytterligare försämra orienterbarheten. Det är väldigt viktigt att vägvisningen blir korrekt och tydlig efter en ombyggnation som medför avstängning av vägen.

Att skapa en planskildhet och separera vägen från järnvägen skulle dock vara bra ur ett säkerhetsperspektiv men skulle påverka karaktären på ett negativt sätt. En tunnel är ett stort ingrepp. En lösning som denna är en storskalig lösning i en småskalig miljö, vilket inte är eftersträvansvärt.

9.1 Kostnader

En viktig fråga är hur framtida åtgärder ska finansieras. Det finns inga pengar avsatta för Insjöns del i de fastställda planerna som Banverket lagt utan så kallade pott-pengar samt EU-bidrag måste sökas. För att ha bästa tänkbara möjlighet att erhålla bidrag är det viktigt att investeringen medför god samhällsnytta.

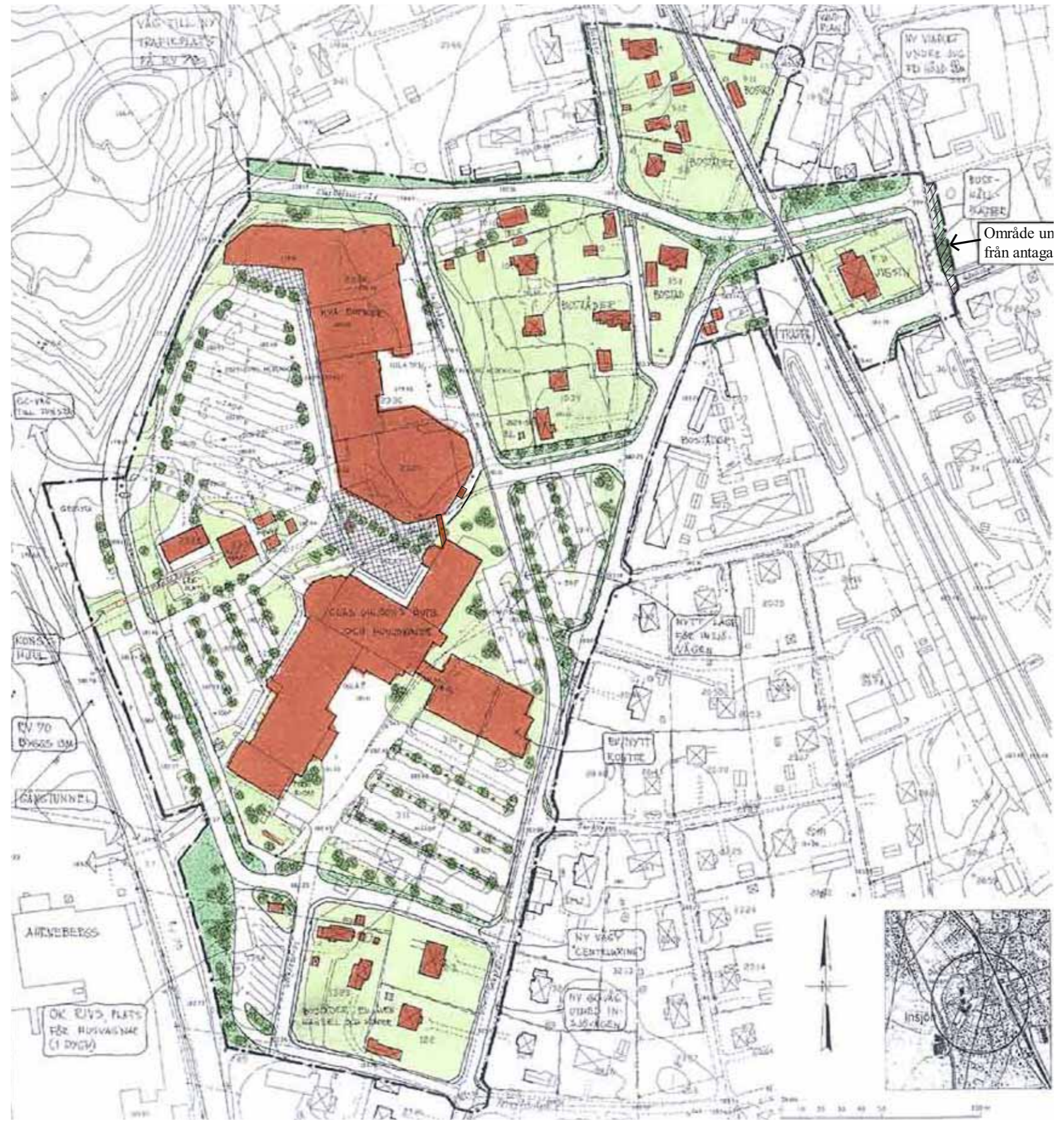


Bild12. Detaljplan Hjultorget (2006-07-31)

9.2 Alternativ O

I detta alternativ genomförs den gällande detaljplanen, men med några ändringar som anges med kursiv stil nedan.

Viktigaste åtgärderna:

- Avstängning av Insjövägen i plan, genomförande av föreslagen planskild korsning för fordonstrafik (maxhöjd 3 meter) samt för gc-trafik. *Tillgänglighetskraven som gäller idag ska klaras vilket medför kraftiga ramper.*
- I detaljplanen skulle busstrafiken flyttas till Stationsvägen. *Busstrafiken kör Älvägen som öppnas för trafik där den idag är avstängd och svänger ner mot trafikplats Insjön.*
- I planen skulle Insjövägen gå bakom Hjultorget, förbi lastintaget, endast tillåta att gc-trafik färdas rakt fram utmed dagens sträckning av Insjövägen, fram till ny gc-tunnel under järnvägen. *I detta nollalternativ går trafik från Insjövägen inte bakom Hjultorget utan svänger av mot Clas Ohlsons väg eller under järnvägen mot Stationsvägen i tunneln. Insjövägen stängs alltså inte av för att endast släppa igenom gc-trafik.*
- Perrongen till järnvägen bibehålls på östra sidan, där den är idag.

9.2.1 Konsekvenser

Kollektivtrafik

Perrongen ligger kvar på östra sidan av järnvägen. Kopplingen mot Hjultorget, som är den största målpunkten i Insjön både som arbetsplats och som handelscentra, förbättras inte. Gc-tunneln ligger inte så nära resecentrum att den på ett bra sätt kan nyttjas i syfte att på ett säkert sätt ta sig under järnvägen från stationen. Det är risk att dagens beteende med spårspång kvarstår.

Busstrafiken dras ner från Insjövägen via Älvägen som öppnas upp till Clas Ohlsons väg och trafikplatsen. Detta medför att en hållplats (Stationsvägen) försvinner och att restiden blir en aning

längre. Detta har dock Dalatrafik meddelat att man inte har några invändningar mot.

På grund av Stationsvägens karaktär (smal och hr många fastigheter direkt vid väggkant) är det ej lämpligt att den trafikeras av bussarna. Dalatrafik motsätter sig också det som föreslås i detaljplanen på grund av den restidsförlängning detta skulle innebära.

Biltrafik

Syftet med planen har delvis varit att försvåra för trafiken och på så sätt styra den ut mot den nya trafikplatsen. Ett problem är den låga höjden (max 3 meter) som endast skulle tillåta låga fordon genom porten. Detta medför att en sådan tunnel skulle vara ett hinder för många fordon av olika slag. Synpunkter har bland annat framkommit att det inte går att komma fram med vanliga snöröjningsfordon utan små traktorer skulle behövas i detta snitt.

Idag är det en trång passage vid Insjövägen norr om järnvägsspåret. Om trafiken dras om enligt förslaget så flyttar man trafiken från en trång passage till en ännu trängre passage på Stationsvägen. En tunnel skulle vara ett stort ingrepp i miljön och påverka Insjöns byakaraktär på ett mycket negativt sätt.

Godstrafik

För godstrafiken vid Hjultorget skulle denna lösning, i enlighet med detaljplanen, kraftigt ha försämrats en situation som redan idag är problematisk. Men eftersom nollalternativet nu förändrats så kommer det inte att uppstå några ytterligare problem för godstrafiken

GC-trafik

En tunnel under järnvägen skulle vara en säkerhetshöjande åtgärd i och med att de oskyddade trafikanterna inte behöver korsa järnvägen i plan. Problemet är dock att en sådan byggnation skulle kräva omfattande ingrepp och det krävs stort utrymme för att komma ner till rätt nivåer så att kraven på lutning uppfylls. Sedan planen antogs har kraven på tillgänglighet skärpts ytterligare och detta medför att tunnelalternativet i detta läge behöver mer utrymme och kostnaden ökar.

Cyklister är känsliga för omvägar och med stor sannolikhet skulle den föreslagna tunneln upplevas som en sådan. Detta får då vägas mot den säkerhetshöjning det innebär att inte behöva korsa järnvägen. Risken finns att fotgängare och cyklister letar sig fram den genaste vägen och korsar järnvägen på ett farligt sätt.

Tillgänglighet

Tillgängligheten i en planskildhet ska uppfyllas och i ovanstående stycke beskrivs problematiken med att utforma tunneln så att den får god tillgänglighet. Denna placering av gc-tunnel ligger dessutom inte i nära anslutning till plattformarna och tillgängligheten för passage under järnvägen för resenärer mot Hjultorget är sämre än i alt 1.

Säkerhet

Säkerheten höjs, förutsatt att den används av oskyddade trafikanterna, eftersom man kan ta sig genom tunneln under järnvägen. Det blir dock en omväg för gc-trafiken och risken är att dagens väg finns kvar som en smitväg. Banverket har inte heller motiverat sin önskan om planskildhet som en säkerhetsfråga i första hand utan en kostnads- och kapacitetsfråga.

Trygghet

Idag talar man ofta om trygghetsbegreppet, att man som fotgängare och cyklist ska kännas sig trygg i de miljöer man passerar och uppehåller sig i. Tryggheten har egentligen inget med den faktiska säkerheten att göra (ofta blandas dessa ihop) utan handlar om upplevelse, vad man upplever som tryggt eller otryggt. Just tunnlar lyfts ofta fram som en otrygg lösning och det är vanligt att människor (i synnerhet kvinnor) istället väljer andra vägar, eller farliga genvägar, för att de känns tryggare.

Om man ska bygga tunnel är utformningen viktig för att säkerställa känslan av luftighet och trygghet. Det medför dock att tunneln vid byggnation tar extra mycket utrymme i anspråk.

Ett bra exempel, från Gävle, på hur sådan kan utformas visas på sid 22, bild 8. Framförallt är det viktigt att siktlinjen är bra så att man ser mötande personer i god tid.

Samhällsnytta

På grund av att det är små trafikmängder på Insjövägen medför en vägtunnel höga kostnader men ger låg samhällsnytta. I detta alternativ ligger tunneln långt från plattformarna och kopplingen mot Hjultorget försämrats, detta minskar nyttan.



Bild13. Principskiss för alternativ 0, modifierad Detaljplan Hjultorget

9.3 Alternativ 1

- I alternativ 1 kommer Insjövägen stängas av. Fordonstrafik färdas västerut mot trafikplats Insjön via Clas Ohlsons väg. Alternativt får man välja Stationsvägen eller Faluvägen in till Insjön. Insjövägen avstängd vid järnvägen.
- Plattformen vid järnvägsstationen ligger kvar på östra sidan om spåret,
- Kopplingen mot Hjultorget erhålls genom att gc-tunnel byggs i höjd med järnvägsstationen.
- Skapa en gångpassage via Bryggarvägen, vidare över Insjövägen rakt in mot Hjultorget. I anslutning till denna läggs även busshållplatsen, på samma ställe som idag men med ny förbättrad utformning. Förslagsvis en dubbel stopphållplats (se illustration i kaptiel Principskisser). På så vis förbättras både kontakten mellan Hjultorget och järnvägsområdet samt mellan buss och tåg.
- Gc-vägen från Tunsta dras över Hjultorget och kopplas ihop med den nya sträckningen mot järnvägen via Bryggarvägen.
- Ny gc-väg utmed järnvägen som kopplas till resecentrumområdet och mot befintlig gc-väg mot Knippbodheden. Standarden på befintlig gc-väg behöver höjas.

9.3.1 Konsekvenser

Kollektivtrafik

Banverket förespråkar ett alternativ där fordons- trafik inte sker i plan med järnvägen. Tågtrafiken får en bättre koppling mot busstrafiken och Hjultorget än i nollalternativet eftersom passagen ligger i anslutning till resecentrum. Området planeras om för att göra plats för parkering av både cykel och bilar på båda sidor av järnvägen.

Det blir en försämring för resenärerna i Insjön eftersom hpl ”Mårtas” endast kommer att trafikeras de turer som angör hpl ”Insjön skolan idag (fyra dubbelturer) och ett hållplatsläge (Stationsvägen)

försvinner. Det behövs alltså inte någon vänd- plats för de övriga turerna eftersom de kommer att åka från Insjövägen direkt ut till trafikplatsen. Dalatrafik har dock godkänt detta och anser att försämringen är acceptabel. Dock med kravet att nytt hållplatsläge byggs som på ett bra sätt kopplar ihop bussen med tåget, samt att gångstråk från Mårtas tillkommer så att möjlighet finns att korsa järnvägen och ta sig till den nya busshållplatsen vid västra sidan om järnvägen.

Situationen för övriga resenärer på linje 58 kommer att förbättras eftersom de flesta turerna nu blir snabbare.

Biltrafik

Tillgängligheten till Insjön försämras inte även om det gena stråket genom byn bryts. Beroende på vilken ände av orten man ska in i så fungerar de kvarvarande infarterna, det är enklare för en utomstående att orientera sig via dessa. Däremot är det viktigt att vägvisningen ses över.

Det blir dock längre resväg och försämring för den trafik (majoriteten av dagens trafik på Insjövägen) som är lokal. Enligt undersökning som intresseföreningen mfl gjort så rör det sig om cirka 5-30 sekunders restidsförlängning vilken är ytterst lite.

Trafiken på Stationsvägen kommer troligen att öka något vid en avstängning. Förhoppningsvis kommer de flesta resorna ändå att ske via trafikplatsen. Farhågor från boende finns att även trafiken på Vintergatan kommer öka, men risken för detta bedöms som låg på grund av Vintergatans urformning och karaktär. Efter en avstängning av Insjövägen bör man genomföra trafikräkningar när det gått en tid för att se om trafiken ökat i stor omfattning. Om så är fallet bör åtgärder genomföras på Stationsvägen och möjligen Vintergatan eftersom det inte är vägar som lämpar sig för ökad trafik.

Godstrafik

För godstrafiken blir situationen inte nämnvärt an- norlunda mot idag, kanske kan man försöka styra den trafiken ytterligare lite hårdare mot Timmer- vägen.

GC-trafik

Gc-stråk dras från befintliga gc-vägen (från Sten- gårdsvägen), via blandtrafikstråk och sedan para- llellt med järnvägen och vidare i en tunnel under Dalabanan i höjd med plattformen.

Det är en fördel för trafiksäkerheten att gc-trafiken flyttas från Insjövägen (mellan Stengårdsvä- gen och Clas Ohlsons väg) eftersom detta är den sträcka av Insjövägen som på grund av sin karaktär inte lämpar sig för blandtrafik. Det är lite bebyg- gelse och få utfarter - i jämförelse med Insjövägen norr om Dalabanan som mer upplevs ligga i ett område där människor rör sig och vistas.

Norr om Dalabanan kommer situationen för de oskyddade trafikanterna på Insjövägen (och Gär- desvägen) att bli mycket god när genomfartstrafik och busstrafik försvinner.

Det gena stråket utmed Insjövägen försvinner dock och framkomligheten för det oskyddade försäm- ras i och med att planskildheten införs. Det är av största vikt att utformningen av tunnel och anslu- tande gc-vägar sker på ett sätt som ger bästa möj- liga framkomlighet för gc-trafikanterna.

Tillgänglighet

Tillgängligheten mellan tåg – buss – gc förbättras i detta förslag.

Givetvis måste resecentrumområdet utformas så att god tillgänglighet uppnås för människor med funktionshinder.

Säkerhet

Säkerheten för fordonstrafiken ökar i och med att korsning med järnvägen tas bort.

Trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna förbättras genom utbyggnaden av gc-nätet och ombyggnad i form av exempelvis busshållplats på Insjövägen.

Miljö

Att genomföra resecentrumplanerna och förbättra stationsområdet samt koppla järnväg och buss på ett bättre sätt gör det förhoppningsvis mer attrak- tivt att åka kollektivt.

Utbyggnad av gc-nätet medför att fler går och cyklar för de kortare resorna inom orten. Förhopp- ningsvis kan motståndet som avstängningen av Insjövägen medför också göra att färre nyttjar bi- len för de lokala resorna. Bättre förutsättningar för miljövänligare transporter och minskad trafik på Insjövägen medför minskad miljöpåverkan lokalt i orten.

Trygghet

Även i detta fall finns en tunnel, samma sak gäller för denna som för tunneln i alternativ 0. Stor vikt måste läggas på utformning för att skapa en trygg och attraktiv tunnel.

Det är viktigt att utformningen och dragningen av gc-vägen mellan Stengårdsvägen och fram till rese- centrum utformas, ljussätts och röjs på ett sätt som förebygger otryggheten så långt det är möjligt.

Samhällsnytta

Att styra om trafiken och endast bygga gc-tunnel, som dessutom kan placeras närmare plattformarna, ger bättre samhällsnytta än alternativ 0.



Bild 14. Principskiss alternativ 1.