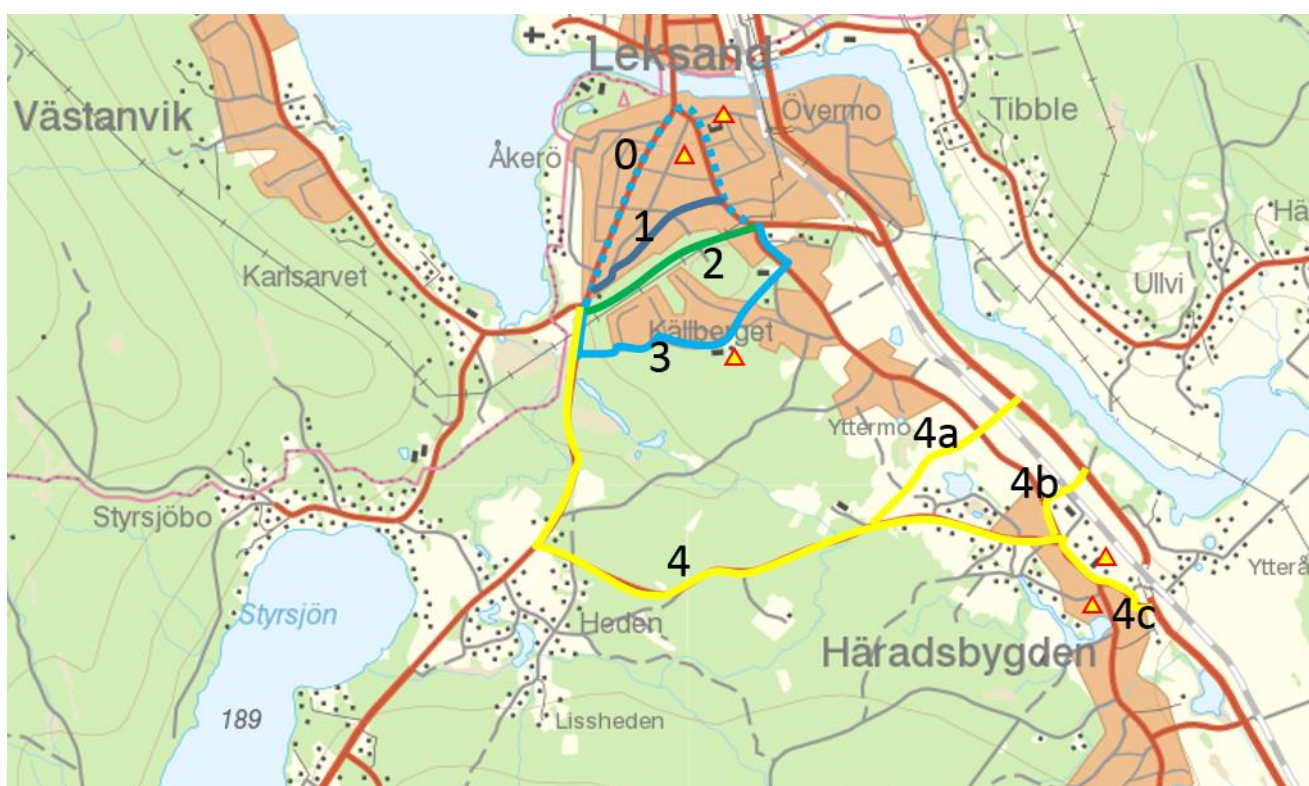


SLUTRAPPORT

MOSKOGSVÄGEN – ÄR ALTERNATIVET FORTFARANDE AKTUELLT?

TRAFIKSTRATEGI FÖR TÄTORTEN LEKSANDS SÖDRA DELAR

2018-06-29



SLUTRAPPORT

MOSKOGSVÄGEN – ÄR ALTERNATIVET FORTFARANDE AKTUELLT?

Trafikstrategi för tätorten Leksands södra delar

KUND

Leksands Kommun

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Bergmästaregatan 2

WSP Sverige AB

791 30 Falun

Besök: Bergmästaregatan 2

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER



**LEKSANDS
KOMMUN**

UPPDRAGSNAMN

Trafik Moskogsvägen - underlag
för olika alternativ

Lars Lindblom

Åke Sjöberg

UPPDRAGSNUMMER

10270247

FÖRFATTARE

Jenny Norén

Konsult WSP Samhällsbyggnad, Falun

Jenny Norén, jenny.noren@wsp.com tfn 010-722 51 27

Emil Iversen, emil.iversen@wsp.com tfn 010-722 90 75

DATUM

2018-06-29

SLUTRAPPORT EFTER

DRAGNING I UTSKOTTET

2018-06-28

Granskad av

Emil Iversen

Godkänd av

Lina Westerlund

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING	4
2	NATIONELL OCH REGIONAL TRANSPORTPOLITIK	5
2.1	REGERINGENS TRANSPORTPOLITISKA MÅL	5
2.1.1	Funktionsmål	5
2.1.2	Hänsynsmål	5
2.2	REGIONAL TRANSPORTPLAN	6
2.2.1	Regionala funktionsmål	6
2.2.2	Regionala hänsynsmål	7
2.2.3	Dalastrategin - Dalarna 2020	7
2.3	TRANSPORTPOLITISKA MÅL FÖR LEKSANDS KOMMUN	7
2.3.1	Kommunala funktionsmål	7
2.3.2	Kommunala hänsynsmål	7
3	TIDIGARE FATTADE BESLUT	8
3.1	ÖVERSIKTSPLAN LEKSAND (KF 9 JUNI 2014)	8
3.1.1	Utveckling och tillväxt	8
3.1.2	Väglänkar och nya bostadsområden	8
3.1.3	Trafiksäkerhet	10
3.2	CYKELPLAN (KF 11 JUNI 2012)	11
3.3	ÅTGÄRDSVALSSTUDIE (2017-03-27)	11
4	BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	13
4.1	RIKSINTRESSEN OCH SKYDDSVÄRDEN	13
4.2	DAGENS TRAFIKSITUATION	13
4.3	BRISTER OCH PROBLEM	14
5	TÄNKBARA ÅTGÄRDER	15
5.1	NOLLALTERNATIV – NULÄGE, ALTERNATIV 0	15
5.2	LISSELBYVÄGEN, ALTERNATIV 1	16
5.3	MOSKOGSVÄGEN, ALTERNATIV 2	16
5.4	KÄLLBACKSVÄGEN, ALTERNATIV 3	16
5.5	HEDENVÄGEN, ALTERNATIV 4	16
5.6	FÖRKASTAT ALTERNATIV	17
6	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	17
6.1	ALLMÄNNA IAKTTAGELSER	17
6.2	MÅLUPPFYLLESE	18
6.3	SAMHÄLLSEKONOMISK EFFEKTBEDÖMNING (SEB)	21
6.3.1	SEB Moskogsvägen	22
6.3.2	SEB Hedenlänken	22
7	WSP'S SLUTSATSER	23
8	KÄLLOR OCH HÄNVISNINGAR	24
9	BILAGOR	24

1 SAMMANFATTNING

Under många år har Leksands kommun arbetat målmedvetet mot expansion och goda möjligheter för de boende för alla samhällsfunktioner. Någon nedtecknad strategi för lokal transportpolitik finns inte idag men tidigare utredningar och dokument visar på en tydlig målbild för såväl tjänstemän som politiker och den har sammanfattats i denna rapport, som förslag till lokala funktions- och hänsynsmål för Leksands kommuns transportpolitik.

Att utveckla staden med fler bostadsområden kräver även nya väglänkar, system med kopplingar för oskyddade trafikanter och ett ”hela-resan-perspektiv”, för att binda samman olika platser med varandra i väl fungerande stråk, beroende på vilken typ av trafikant som ska nyttja den.

Idag finns ett problemområde i Åkerö/Lisselby, där genomfartstrafik och näringslivets transporter blandas med lokaltrafik och oskyddade trafikanter, ger bullerstörningar till närboende och på grund av vägens lokalisering, blir det lättare att ta vägen över Leksandsbron och genom centrumdelarna för vidare färd norrut. Leksandsbron är i sig en svag punkt, den är idag begränsad till max 3,5 ton då bärigheten inte kan garanteras för tyngre fordon. Att avlasta bron samt de mest centrala delarna från denna genomfartstrafik är en stor framgångsfaktor för fortsatt utveckling av stadskärnan.

Sedan länge har en ny väglänk, Moskogslänken, eller som den senare tid kallats Moskogsvägen, funnits med i översiktsplaner och strategier som en möjlig lösning. Nu är det aktuellt att se över alternativet om det fortfarande är aktuellt, om andra alternativ kanske är bättre och vilka konsekvenserna blir vid ny etablering av väglänken.

I denna utredning påvisas att dagens alternativ via Åkerö/Lisselby inte är tillfredsställande ur kommunens perspektiv då närboende drabbas i hög grad av såväl störningar som brist på trafiksäkerhet.

Det finns idag ett stort riksintresse för vattenskyddsområde som är beläget söder om Källbacksvägen. Ett vattenskyddsområde kräver omfattande säkerhetsåtgärder för eventuella nya etableringar av väg och därmed blir åtgärder där mycket kostsamma, då grundvattnets kvalitet måste säkerställas.

Tidigare föreslagna alternativ, att öppna upp genom bostadsområdet Lisselby eller leda trafiken söderut via Heden på befintligt vägnät ger flest negativa konsekvenser och är därför inte några alternativ att fortsätta med. Hedenlänken ger i samlad effektbedömning ett starkt negativt resultat i effektbedömningarna, oavsett om kostnader och risker för vattenskyddsåtgärder räknas in eller inte.

Vid en samlad effektbedömning av alternativ Moskogsvägen påvisar analysen en starkt positiv så kallad netto-nuvärdeskvot om 1,75. Moskogsvägen är således till samhällsekonomisk nytta för Leksands kommun.

2 NATIONELL OCH REGIONAL TRANSPORTPOLITIK

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

2.1 REGERINGENS TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Sveriges transportpolitiska mål presenterades i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (prop 2008/09:93) och uppdaterades av riksdagen i samband med budgetpropositionen (2012/13:1). Målen består av ett övergripande mål samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet handlar om tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

2.1.1 Funktionsmål

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

Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.

Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.

Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

2.1.2 Hänsynsmål

Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.

Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet "Begränsad klimatpåverkan" nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

2.2 REGIONAL TRANSPORTPLAN

Regeringen gav i mars 2017 länen i uppdrag att ta fram nya trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2018-2029.

I länsplanen för Dalarnas län är det ett starkt fokus gentemot besöksnäringen men även gentemot exportnäringen i Dalarna. Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna. Under vintersäsongen, men även under delar av sommarsäsongen är trafikflödet upp emot 500 % högre än det normala trafikflödet per dygn, vilket ställer höga krav på såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet.

Dalarna är ett av landets absolut största godsgenererande län, på såväl väg som järnväg. För Leksands kommun är det väg 70 (Enköping – Mora) som ingår i det nationella stamvägnätet och ett av åtta utpekade funktionella stråk för gods- och persontrafik i och genom Dalarna.

Investeringar i det nationella stamvägnätet finansieras via medel i den nationella planen för transportsystemet medan investeringar i övriga riksvägar och länsvägar planeras och finansieras med medel ur länsplan för regional transportinfrastruktur.

2.2.1 Regionala funktionsmål

I länsplanen slås fast att merparten av Dalarnas kommuner har god tillgänglighet men att Trafikverkets systematiska anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard kan komma att få betydande negativa konsekvenser för tillgängligheten. Sänkta hastigheter minskar tillgängligheten genom att det tar längre tid att transportera sig mellan arbetsregioner, sjukvård och övrig samhällsservice. Lägre hastigheter ökar det upplevda avståndet, något som inte ska underskattas.

En ökad gång- och cykeltrafik är en viktig del av tillgängligt och långsiktigt hållbart transportsystem. Det ger såväl en ekonomisk vinst i minskade underhållskostnader som en miljö- och hälsovinst i exempelvis minskade partiklar i luften. Ökad andel resor med cykel förbättrar även hälsoläget hos befolkningen. För att göra det möjligt att byta från bil till gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik är det viktigt att skapa ett sammanhängande gång- och cykelnät till målpunkter för arbete, skola, fritid och handel.

2.2.2 Regionala hänsynsmål

I den regionala planen är följande mål uppsatta:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa av luftutsläpp, buller och föroreningar av dricksvatten.
- Påverkan på landskapet, bland annat påverkan på natur-, kulturmiljö och friluftsvärden

2.2.3 Dalastrategin - Dalarna 2020

Dalastrategin handlar om hur man på bästa sätt kan ta vara på och utveckla Dalarnas möjligheter. Den grundar sig i EU's strategi för smart och hållbar tillväxt för alla. Det kommer att bli allt viktigare för regioner och kommuner att erbjuda en attraktiv livsmiljö kopplat till att grundförutsättningar för att arbeta och bo finns på plats. Fyra så kallade vägval har tagits fram för att förverkliga målen i Dalastrategin:

Vägval 1: Kompetensförsörjning och ökat arbetskraftsutbud.

Vägval 2: Innovativa miljöer och entreprenörskap

Vägval 3: Tillgänglighet och infrastruktur

Vägval 3: Livskvalitet och attraktionskraft

2.3 TRANSPORTPOLITISKA MÅL FÖR LEKSANDS KOMMUN

Leksands kommun har idag ingen nedtecknad och beslutad trafikstrategi. Trots det har kommunen utfört ett kontinuerligt arbete medvetet mot samma målbilder från tjänstemän och vid politiska beslut.

Målbilderna avseende infrastruktur och transporter inom kommunen som används i översiktsplaner, detaljplaner och andra beslutsunderlag kan sammanfattas enligt nedanstående punkter och föreslagna målformuleringar från ett transportpolitiskt kommunalt perspektiv.

2.3.1 Kommunala funktionsmål

Trafikplaneringen utgår från att genomfartstrafik ska med god tillgänglighet ledas via riksväg 70 och inte genom de centrala delarna av tätorten.

Underlätta för medborgarnas resor, arbetspendling och goda möjligheter till kollektivtrafik samt för näringslivets transporter med tydliga transportstråk.

Barriäreffekter mellan bostadsområden och målpunkter ska minskas, det ska vara lätt att ta sig som gående, cyklist eller med kollektivtrafik till viktiga målpunkter som skola, allmänna inrättningar, rekreation och fritid.

2.3.2 Kommunala hänsynsmål

Leksands kommun ska erbjuda en attraktiv boendemiljö i såväl befintliga som planerade bostadsområden genom minskade trafikstörningar i form av buller, vibrationer och emissioner (utsläpp).

Planarbetet ska förbättra förutsättningar för ytterligare utveckling av bostadsområden.

Riksintresset Siljansbygden ska hållas intakt med goda möjligheter till friluftsliv och rekreation. I kommunen ska den kulturmiljöviktiga bykaraktären, nära jordbruksmarken, vatten- och fågelskyddsområden värnas.

Kommunen ska verka för tryggare skolvägar och höjd trafiksäkerhet för främst oskyddade trafikanter.

Planarbete ska främja en god tillgänglighet och effektivitet för räddningstjänsten, såväl vid utryckning som för möjligheter vid rekrytering (inställetid för beredskap).

3 TIDIGARE FATTADE BESLUT

3.1 ÖVERSIKTSPLAN LEKSAND (KF 9 JUNI 2014)

Översiktsplanen är en strategisk, långsiktig planering för mark och vatten där målet är ett attraktivt och hållbart samhälle. En övergripande vision för Leksand 2025 presenteras i översiktsplanen:

”Det är lätt att leva i Leksand.

Här möts öppna och levnadsglada människor i ett modernt samhälle som präglas av valfrihet, professionalism och omtanke.”

3.1.1 Utveckling och tillväxt

Utvecklingen av bostadsbebyggelsen sker huvudsakligen i tätorterna och längs kommunikationsstråken, eller så kallade utvecklingsstråk. Där ska väl fungerande infrastruktur och service finnas. Skolor, äldreboenden och handel är koncentrerade till tätorterna och där finns också viktiga knutpunkter för kollektivtrafik. Till år 2025 förväntas Leksand bestå av 18 000 invånare (2014 var antalet ca 15 200) ”*där människor trivs och känner sig hemma. Vi har en mycket bra levnadsmiljö som är tillgänglig för alla, ett tryggt samhälle och hög kvalitet i våra gemensamma verksamheter. Vi har ett mångkulturellt samhälle och ser det som en styrka.*” (citrat från vision 2025)

I utvecklingsstråken, som förbinder tätorterna, är väl fungerande vägar, gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik viktigt. För att möjliggöra utveckling av bostadsområden är det också nödvändigt att planera väglänkar eftersom trafiken kommer att öka. Dessa nya väglänkar har även stor betydelse för besöksnäringen och invånarnas möjlighet till arbetspendling. I översiktsplanen finns därför förslag till ny väglänk i norr - ”*Limalänken*” (mellan länsväg 920, vid Sommarland, via Lima till väg 70) och söder - ”*Moskogslänken*” (från Järnavägen mot Moskogen).

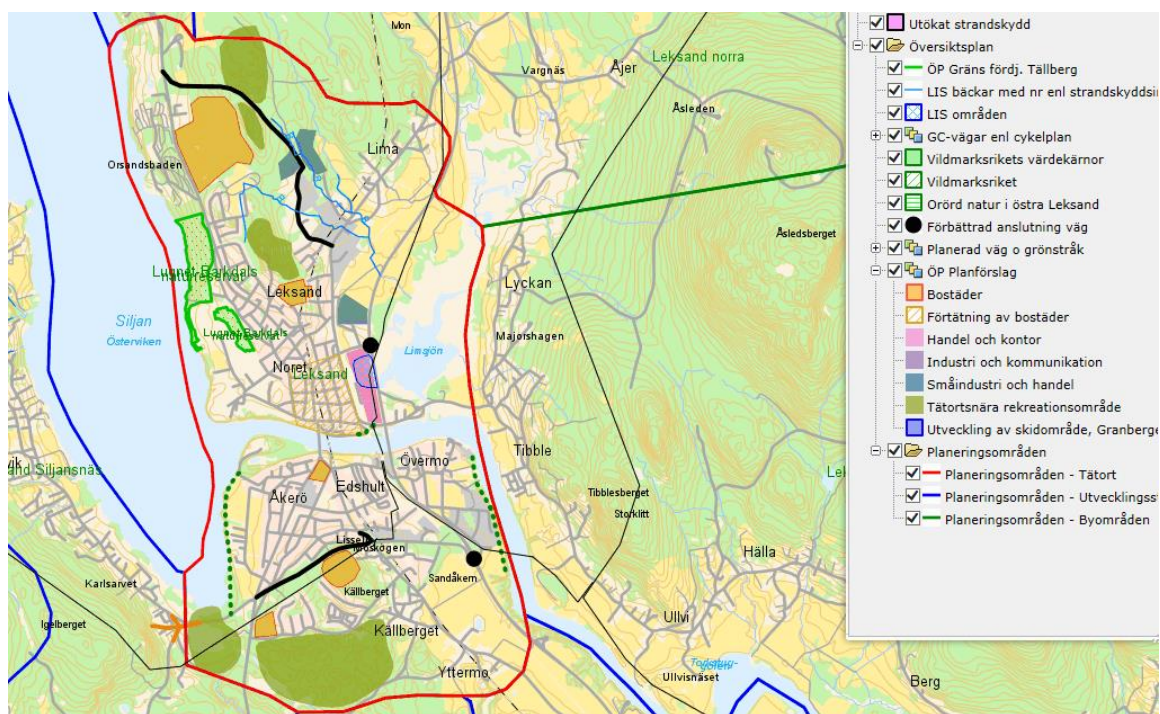
3.1.2 Väglänkar och nya bostadsområden

Moskogslänken har funnits med i såväl Trafikverkets (då Vägverkets) som kommunens planer sedan riksväg 70 drogs om och anlades utanför Leksands tätort.

Redan 1994 ställdes en arbetsplan ut för den så kallade Moskogslänken. Den fastställdes dock inte på grund av att medel saknades för att genomföra planen.

År 2010 lyftes åter igen Moskogslänken fram av Leksands kommun lyfts fram till dåvarande länstrafikplan (Region Dalarna) som prioriterad åtgärd. Mark reserveras för länken.

När översiktsplanen 2014 ska beslutas finns de sedan länge planerade väglänkarna medtagna även i nuvarande plan. Ett utdrag från kartan till översiktsplanen visar väglänkarna, Moskogslänken i söder och Limalänken i norr (figur 1).



Figur 1 Viktiga områden utpekade i översiktsplan Leksand 2014

Inom kommunen finns ett antal vägkorridorer, med anslutning mot allmän väg, för en eventuell framtida utbyggnad eller flytt av vägsträckningar på grund av framkomlighets-, miljö- och trafiksäkerhetsskäl. För flera utpekade områden för helt ny, eller förtätning av, bebyggelse eller verksamhet är en förutsättning att trafikmiljön på huvudstråken förbättras.

Om det inte finns utrymme för alternativa sträckningar riskerar kommunen att få oacceptabla trafikmiljöer med begränsad möjlighet till önskvärda eller lämpliga lösningar. Därför är det av stor vikt att långsiktigt slå vakt om dessa vägkorridorer och anslutningspunkter oaktat dagens bedömning av ekonomiska eller andra förutsättningar för eventuellt genomförande. Detta gäller tills det finns andra godtagbara alternativ för hur man kan skapa en trafiksäker och god boendemiljö med god framkomlighet längs de sträckor som det är tänkt att trafiken ska flyttas bort från.



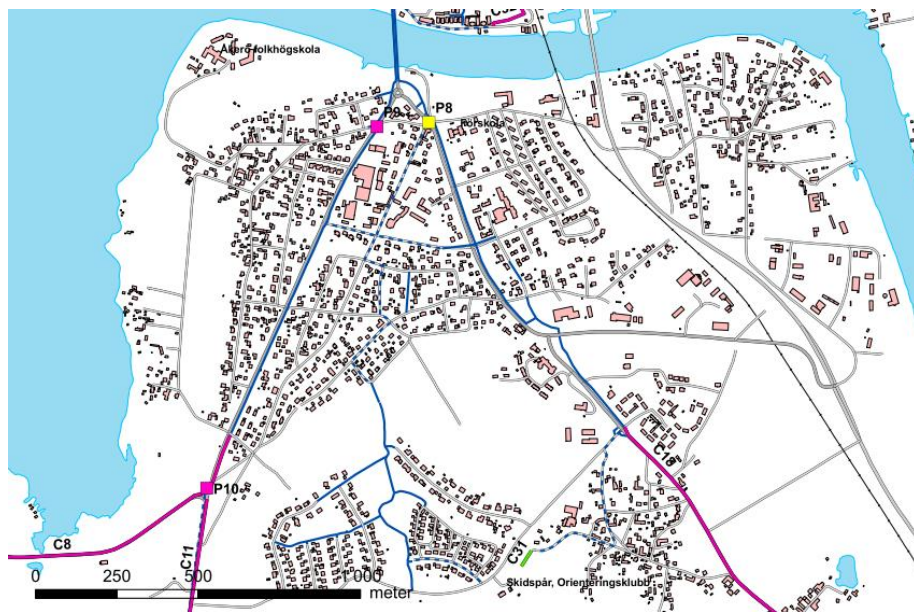
Figur 2 Utveckling av tätorten Leksand, södra delar från översiktsplanen.

3.1.3 Trafiksäkerhet

I ett kortare perspektiv (5-15 år) är det framförallt Moskogslänken och Limalänken som bedöms ge störst verkan. Med dessa väglänkar säkerställs goda öst-väsliga förbindelser så tung trafik och genomfartstrafik kan då ledas norr respektive söder om centrala Leksand. Nya länkar ska i möjligaste mån ansluta till eller ersätta befintliga trafikplatser. En viktig förutsättning för att kunna höja trafiksäkerheten på väg 70 är att minimera antalet trafikplatser och korsningar, dessutom är den föreslagna att bli mötesfri i framtiden och då måste antalet korsningspunkter minskas.

3.2 CYKELPLAN (KF 11 JUNI 2012)

Under år 2012 fastställdes en cykelplan för Leksands kommun som utgör underlag för översiktsplanen. Syftet med cykelplanen är ha en långsiktig strategi för utbyggnad av cykelvägnätet. Målet är att uppmuntra cykling framför bilåkning, vilket är angeläget ur såväl miljösynpunkt som folkhälsoperspektiv. Cykelplanen ser i första hand över goda gång- och cykelförbindelser mellan centrala Leksand och de större tätorterna Siljansnäs, Tällberg och Insjön men även kommunikationen inom respektive tätort. Främst gäller dessa barnens skolvägar samt möjlighet att på egen hand tryggt ta sig till och från olika fritidsaktiviteter etc.



Figur 3 Utdrag från cykelplan 2012, cykelstråk i blått, blandtrafik rosa.

Gång- och cykelstråk till viktiga målpunkter bör utformas så att de upplevs som trygga, t.ex. genom belysning och vegetationens placering.

Om Moskogslänken byggs behöver en eller flera passager anordnas för att gång- och cykeltrafik ska kunna röra sig till och från Källanområdet, förskolan, Källbergsgärdet med flera målpunkter söder om vägens planerade sträckning. Att skapa minst en planfri korsningspunkt är nödvändigt.

3.3 ÅTGÄRDSVALSSTUDIE (2017-03-27)

Leksands kommun har tillsammans med Trafikverket under 2015 – 2017 utfört en så kallad förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) "Tillgänglighet för trafik genom Leksand till väg 70", med syfte att förbättra trafik- och boendemiljön i Leksand samt belysa tillgänglighetsfrågan till väg 70. Studien avgränsades till Leksands södra tätort, Leksandsbron och södra infarten till Leksand från väg 70, mot Moskogen.

Målet med en ÅVS är att ta fram de bästa transportlösningarna och åtgärderna genom att presentera dessa utifrån samhällsnytta, kostnad, miljö och tillgänglighet – en sammanvävd bedömning över möjliga åtgärder både på kort och på lång sikt. Olika aktörers intressen ska identifieras.

I ÄVS'en presenteras olika åtgärder i så kallade förslagspaket och förslag till fortsatt planering och hantering ges både på kort och på lång sikt. I den samlade effektbedömningen finns Moskogslänken med som en kommunal åtgärd redan i plan och berörs därför inte vidare (se figur 4)

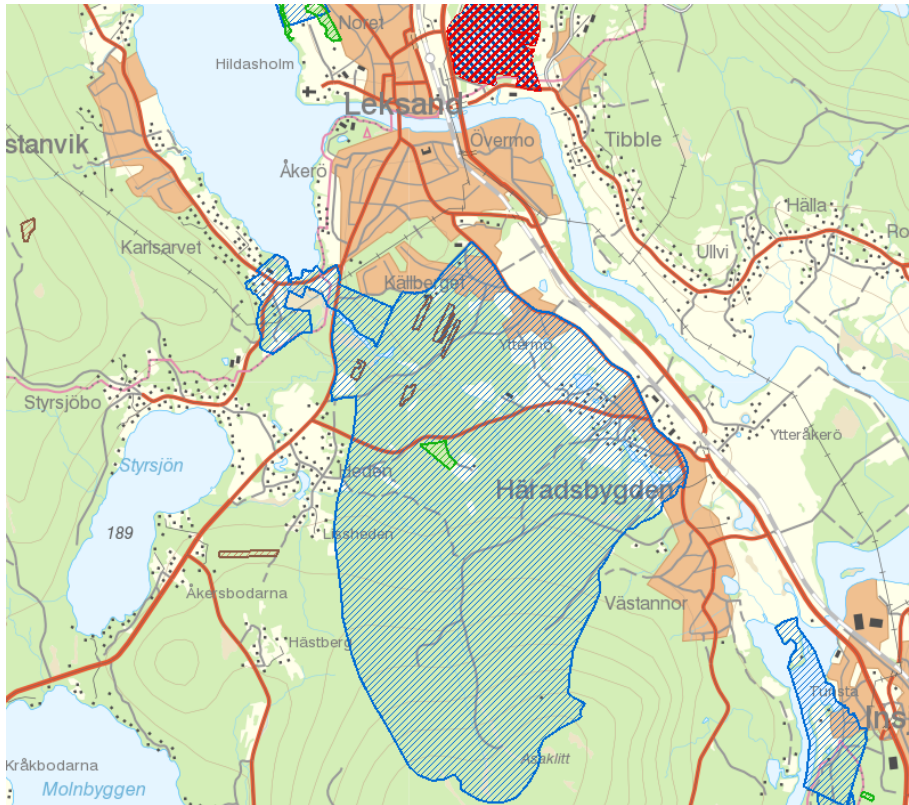
Åtgärdsförslag/ paket	Inriktning och rekommenderade åtgärder	Steg enligt fyrstegsprincipen ¹	Förslag till fortsatt planering och hantering	Tidsaspekt genomförande (Kort 1-3 år, Mellan 3-10 år, Lång 10- år)
A1	Södra Cirkulationsplats v70	4	Utreds vidare	Kort
A2	Norra Cirkulationsplats v70	4	Avvakta	Lång
B1	Moskogslänk	4	Finnes i kommunens plan	
B2	Södra Cirkulationsplats +Moskog	4	Se ovan (A1 samt B1)	Se ovan
C	GC Häradsbygden	4	Utreds vidare	Mellan
D	Åkerö skola	1-3	Utreds vidare	Kort
E	Trimningsåtgärder	1-3	Utreds vidare	Mellan

Figur 4 Matris från ÄVS med förslag på respektive åtgärd

4 BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

4.1 RIKSINTRESSEN OCH SKYDDSVÄRDEN

Den södra delen av Leksands tätort gränsar till ett stort riksintresse för vattenskydd (se figur 5). Vattenskyddsområden är särskilt viktiga att ta i beaktande för fortsatt utveckling.



Figur 5 Uttag från Naturvårdsverkets webbtjänst Skyddad natur, blå streckad yta visar vattenskyddsområde, röd-blå rutigt visar fågelskydd, grön streckad är naturreservat.

Siljansbygden ingår även i riksintresse för naturvård och rörligt friluftsliv. Där är dock inte gränserna för detta riksintresse absoluta, som vid vattenskyddsområdet, utan kan prövas från fall till fall.

4.2 DAGENS TRAFIKSITUATION

Leksands södra delar ligger som en barriär mellan den primära riksvägen 70 och Västerdalarna, där väg E16 sträcker sig mellan Gävle och Oslo.

Trafik mellan Järnavägen och Siljansvägen i väster och riksväg 70 i öster färdas idag på Järnavägen genom Åkerö och sedan vidare på Insjövägen. (se figur 6, blå streckad linje markerad med 0). En hel del genomfartstrafik väljer att åka över Leksandsbron, genom centrala Leksand och vidare norrut mot Rättvik och Tällberg.

Leksandsbron är avstängd för trafik tyngre än 3,5 ton då den inte har full bärlighet. All tung trafik, inklusive kollektivtrafiken måste därför färdas andra vägar, företrädesvis via väg 70 för att ta sig mellan norra och södra delarna av Leksands tätort.

Åkerö belastas idag av en betydande mängd tung trafik och närboende upplever såväl vibrations- som bullerstörningar som påtalats för kommunen som just nu utför

vibrationsmätningar vid ett par fastigheter. En hög andel genomfartstrafik tar sig genom centrala Leksand och över Leksandsbron.

Byn Heden och Mjälgen, väster om Häradsbygden, har idag en stor andel tung trafik som använder Storhedsvägen och Häradsvägen som led ut mot väg 70. Trafikplanerare märker i hela landet att trafik via GPS och andra navigatörer ökar från år till år och framförallt godstrafik letar den närmaste vägen, oavsett om vägarna är mindre och håller lägre standard, dessutom förbi byskolor där den typen av trafik inte är önskvärd.

4.3 BRISTER OCH PROBLEM

Leksands kommun expanderar kraftigt på flera sätt. Nya bostadsområden, nya gatunät och handelsområden planeras. Fram till år 2025 beräknar kommunen att invånarantalet ska stiga från cirka 15 000 till 18 000, en höjning med 20 %. Således förväntas även behovet av att flytta sig i trafiksystemet alltjämt öka.

På väg 919 (Insjövägen/Leksandsvägen) är trafikflödet genom Leksand 4 400 fordon per dygn. Trafikmängderna på Leksandsbron, den centrala bron över Österdalälven är cirka 9 000-11 000 fordon/dygn, vilket är dubbelt så många fordon som på riksväg 70 mellan Insjön och Rättvik. Under maxbelastning i samband med evenemang på arenan eller liknande kan belastningen på Leksandsbron vara uppåt det dubbla. Under sommarperioden är också trafikmängderna större på grund av turisttrafik.

Mellan väg 70 och de västra delarna av Dalarna (mot Dala-Järna, väg E16 samt hela västsidan av Siljan) går förbindelserna idag genom området Åkerö, där såväl tunga transporter som personbilar i lokaltrafik samsas med oskyddade trafikanter, bostäder, skola, skolvägar, mm. Hela området blir i hög grad belastat av negativa konsekvenser som upplevda bullerstörningar, emissioner (utsläpp) och en osäker miljö att vistas i utanför den egna tomten.

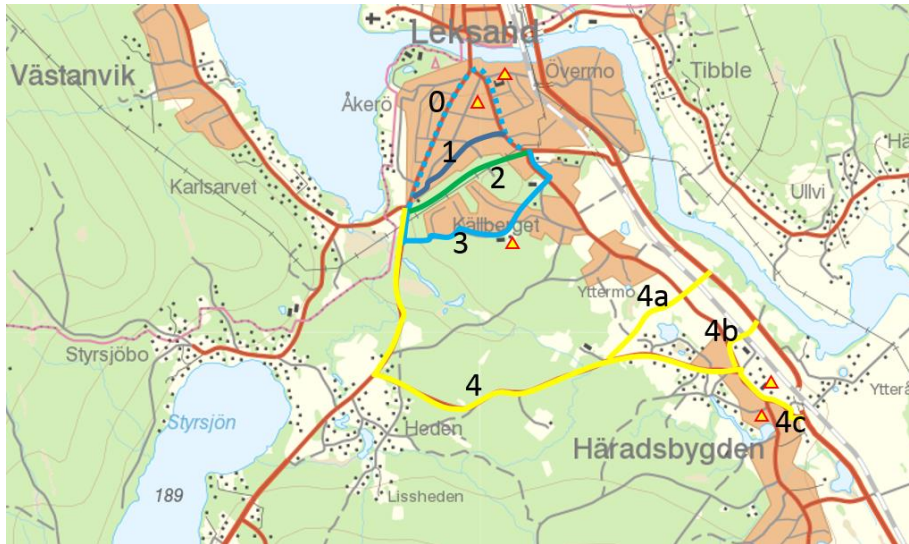
För att tillgodose framtidsvisionen med utbyggd 2+1-väg mellan Borlänge och Mora, (som finns uttalad i länstransportplanen med del 1, Borlänge-Djurås) har Leksands kommun en ambition att minska antalet utfarter mot väg 70 i kommunen och sammanföra dessa till några få korsningar mot väg 70.

Bron över Österdalälven i centrala Leksand, Leksandsbron, var helt avstängd för underhåll- och reparationsarbeten under 11 månader år 2016-2017. Under tiden fanns temporära cirkulationsplatser anordnade med tillfällig karaktär, vid såväl norra som södra infarten till Leksand. Syftet med dessa tillfälliga cirkulationsplatser var att underlätta för den tillfälligt ökade trafikmängden lokal trafik som då behövde ledas via väg 70.

Leksandsbron är i dagsläget begränsad till fordon om max 3,5 ton. Att inte tillåta tunga fordon över bron påverkar även närliggande vägar, då en hel del trafik måste söka sig ut till riksvägen, trots att de kanske inte ska färdas mer än inom tätorten (exempelvis underhållsfordon för fastighetsägare). På det kommunala vägnätet är en stor andel genomfarts-trafik på Leksandsvägen och Insjövägen (v 919), kommunen räknar med 50 % trafik som passerar rakt genom centrum, som borde kunna ta riksvägen istället för att avlasta centrum och Leksandsbron från motorfordonstrafik.

5 TÄNKBARA ÅTGÄRDER

Under de senaste åren har flera olika tänkbara alternativ till Moskogsvägen utretts. Nedan följer en sammanställning av dessa alternativ och en kortare beskrivning.



Figur 6 Olika förslag på alternativ till nuvarande sträckning, blå streckad linje markerad med 0. Röd-gul triangel visar ungefärligt läge på skolor.

5.1 NOLLALTERNATIV – NULÄGE, ALTERNATIV 0

För att ha ett utgångsläge i utredningar så använder man dagens situation, ett nuläge som så kallat nollalternativ – vad händer om nuvarande situation kvarstår? Det är även från detta nollalternativ som de faktiska värdena kan inhämtas och prognostiseras. Hur ser trafiken ut här idag och år 2040? Dessa värden ingår i de senare samhällsekonomiska bedömningarna som grundvärden och är därmed inberäknade i dessa analyser.

För Åkerö/Edshult innebär det att trafiken kvarstår som den är idag. Från korsningen med väg 938, Siljansnäsvägen och väg 570, Järnavägen, är det 3,2 km till väg 70. Denna längdmätning är vad nedanstående alternativ jämförs med.

Trafiken kan förväntas öka med cirka 1 % per år och den tunga trafiken förväntas öka ytterligare, med vibrations- och bullerstörningar samt utsläpp som det innebär. De vibrations- och bullerstörningar som finns är i behov av åtgärder. I nuläget finns ingen utredning som påvisar omfattning och kostnad gällande dessa åtgärdsbehov. Om nollalternativet kvarstår kommer dock dessa åtgärder att bli mer omfattande och därmed även mer kostsamma för kommunen.

Vid ett nollalternativ behöver troligen även trafiksäkerhetshöjande åtgärder vidtas ytterligare så att genomsnittshastigheten blir lägre och då ökar restiden, tillgängligheten, även för räddningstjänstens insatser. Trots åtgärder blir barnens säkra skolvägar svårare att åstadkomma med fortsatt och ökad genomfartstrafik.

5.2 LISSELBYVÄGEN, ALTERNATIV 1

Alternativ 1, Lisselbyvägen, innebär att trafiken leds genom ett redan etablerat bostadsområde med många villor och tomtmark tätt inpå den smala vägen. Idag är genomfartstrafik förbjuden och farthinder finns på flera platser. Ingen skola passerar, men gatunätet används som skolväg idag.

Sträckningen blir 2,3 km till väg 70, en minskning med 0,9 km från nollalternativet.

5.3 MOSKOGSVÄGEN, ALTERNATIV 2

Alternativ 2, Moskogsvägen (tidigare benämning Moskogslänken) är idag ett skogsparti där det under lång tid varit förbehållet för väg i kommunala beslutsprocesser. I skogspartiet finns en väl använd skolskog och strövområden för rekreation och fritid.

I sträckningen finns även en kraftledning, vilket innebär att hänsyn till detta måste tas vid eventuell projektering, samordningseffekter av detta redan ianspråktaga skogsparti bör dock beaktas.

Sträckningen blir 2,1 km till väg 70, en minskning med 1,1 km från nollalternativet.

5.4 KÄLLBACKSVÄGEN, ALTERNATIV 3

Alternativ 3, Källbacksvägen följer den redan etablerade vägen över Källberget. Den går i kanten på bostadsområden och har flertalet anslutande vägar. Söder om Källbacksvägen finns det utpekade natur- och friluftsområdet och en större plats för idrott är belägen längs vägen (Leksands orienteringsklubb).

Sträckningen av Källbacksvägen går idag över det som är riksintresse vattenskydd till stora delar av sträckningen (se figur 5). Delen mellan Lappmyrvägen och Tillasvägen ligger utanför vattenskyddet, men är nära gränsen.

Sträckningen blir likvärdig med nollalternativet, 3,2 km till väg 70 från nollalternativet.

5.5 HEDENVÄGEN, ALTERNATIV 4

Alternativ 4, Hedenvägen går längst söderut av utredda alternativ, längs med befintlig väg Järnavägen till korsningen med Storhedsvägen, fram till Häradsvägen. Därefter finns det tre olika förslag på sträckningar i de östra delarna, var och en med anslutning mot väg 70.

Förslag 4a bryter från Storhedsvägen när skogsmarken slutar och ersätts med jordbruksmark, vid infarten till Leksands Plåt & Lackteknik, över Kampbacksvägen och Häradsvägen, passerar järnvägen och med ny anslutning till väg 70 i höjd med rastplatsen. Sträckningen blir 5,1 km vilket motsvarar en förlängning på 1,9 km från nollalternativet.

Förslag 4b vänder norrut vid korsningen med Häradsvägen, går in runt fastigheten för Leksandsbröd (samordningseffekter som är positiva för näringslivet) och passerar järnvägen fram till väg 70, där dagens infart till Leksandsbröd är belägen idag. Sträckningen blir 5,8 km vilket motsvarar en förlängning på 2,6 km från nollalternativet.

Förslag 4c tar istället söderut vid korsningen med Häradsvägen, förbi skolor i Gärde och ansluter till väg 70 i befintlig trafikplats Häradsbygden. Det är denna väg som flera tunga transporter tar idag, speciellt om de har svårt att klara den fria höjden på väg 70. Sträckningen blir 5,8 km vilket motsvarar en förlängning på 2,6 km från nollalternativet.

Alla dessa alternativ för Hedenvägen passerar över riksintresse för vattenskydd och kräver därför större investeringar i vattenskyddsåtgärder som gummiduk och kanträcken.

5.6 FÖRKASTAT ALTERNATIV

Ett medborgarförslag om att göra en tunnel för trafik under det tänka läget 2, för Moskogsvägen är förkastat av kommunen av kostnadsskäl. En tunnel medför stora konsekvenser och höga kostnader då tunnlar längre än 500 meter måste uppfylla krav i EU's tunneldirektiv från 2004 (2004/54/EF) med bland annat räddningsvägar, som innebär att två tunnelrör måste göras. De ekonomiska aspekterna för investeringen gör att inte alternativet är intressant att gå vidare med.

6 EFFEKTER OCH KONSEKVENSER

6.1 ALLMÄNNA IAKTTAGELSER

För att sammanställa effekter och konsekvenser för olika alternativ av vägar presenteras nedan en enklare matris med grön färg för positiv effekt/konsekvens, gul för mindre effekter och orange för större effekter/konsekvenser. I denna första effekt- och konsekvenssammanställning värderas de nationella transportpolitiska målens uppfyllelse.

Skillnaden i resväg värderas positivt ur tillgänglighetsperspektivet, mindre resväg ger mindre utsläpp och belastning av miljö samt bullerstörningar.

Antalet bostadshus som påverkas av trafiken är beräknat i dagsläge. Fler bostadshus ger mer negativ effekt för medborgaren i form av störning.

Jordbruksmark värderas om någon ny jordbruksmark måste tas i anspråk för väg, vägområde och korsningspunkter ger det stora konsekvenser.

Vattenskyddsområdet är ett riksintresse och ska skyddas med olika typer av skyddsbarriärer vid nyanläggande av väg. Detta är förutom en risk för kvaliteten på grundvatten och vattentäkt även en kostsam åtgärd vid byggnation.

Skogsmark värderas som negativ om ny mark med skog måste tas i anspråk för väg, vägområde och korsningspunkter.

Effekt/Konsekvens	0	1	2	3	4a	4b	4c
Skillnad i resväg km	0	-0,9	-1,1	0	1,9	2,6	2,6
Bostadshus inom 40 m	88	75	8	27	4	27	45
Jordbruksmark							
Vattenskyddsområde							
Skogsmark							

Redan vid en grov sammanställning av konsekvenser visar alternativ 4, Hedenvägen på stora negativa konsekvenser för samhället i stort, oavsett alternativ dragning i den östra delen.

6.2 MÅLUPPFYLLESE

Varje alternativ har nedan viktats mot kommunens uppsatta målbilder och kan därmed avgöra hur väl alternativet stämmer överens med uppsatta mål. Denna målavvägning är tillsammans med de ekonomiska faktorerna underlag för en samhällsekonomisk effektbedömning som återfinns i avsnitt 6.3.

Målbilderna är inte i sig rangordnade men har här givits bokstäver, för att enklare kunna hänvisa till målen:

- A. Trafikplaneringen utgår från att genomfartstrafik ska med god tillgänglighet ledas via riksväg 70 och inte genom de centrala delarna av tätorten.
- B. Underlätta för medborgarnas resor, arbetspendling och goda möjligheter till kollektivtrafik samt för näringslivets transporter med tydliga transportstråk.
- C. Barriäreffekter mellan bostadsområden och målpunkter ska minskas, det ska vara lätt att ta sig som gående, cyklist eller med kollektivtrafik till viktiga målpunkter som skola, allmänna inrättningar, rekreation och fritid.
- D. Leksands kommun ska erbjuda en attraktiv boendemiljö i såväl befintliga som planerade bostadsområden genom minskade trafikstörningar i form av buller, vibrationer och emissioner (utsläpp).
- E. Planarbetet ska förbättra förutsättningar för ytterligare utveckling av bostadsområden.
- F. Riksintresset Siljansbygden ska hållas intakt med goda möjligheter till friluftsliv och rekreation. I kommunen ska den kulturmiljöviktiga bykaraktären, nära jordbruksmarken, vatten- och fågelskyddsområden värnas.
- G. Kommunen ska verka för tryggare skolvägar och höjd trafiksäkerhet för främst oskyddade trafikanter.
- H. Planarbete ska främja en god tillgänglighet och effektivitet för räddningstjänsten, såväl vid utryckning som för möjligheter för rekrytering (inställelsetid för beredskap).

För Leksands kommun har resultatet i matrisen för målavvägning nedan hämtats från de mer detaljerade analyserna som beskrivs i avsnitt 6.3, SEB och EVA. De presenterade kommunala målen A-H har ställts emot respektive alternativ till vägsträcka för att bedöma måluppfyllelsen. Måluppfyllelsen är inte rangordnad eller prioriterad, färgerna symboliserar enbart

”uppfyller inte” röd,
”uppfyller till viss grad” gul samt
”uppfyller till stor del” grön.

För mer detaljerad information hänvisas till respektive analys som återfinns i bilagor till denna rapport.

Mål	0 - NULÄGE	1 – LISSELBYV.	2 – MOSKOGSV.	3 – KÄLLBACKSV:	4 – HEDENV.
A	Riskerar fortsatt genomfartstrafik norrut genom Leksands centrala delar samt tunga fordon som genar över Leksandsbron trots viktbegränsningar	Leda alla typer av trafik genom ett villakvarter ger dålig tillgänglighet och minskad trafiksäkerhet	En nyprojekterad väg uppfyller dagens krav på framkomlighet, bärighet och trafiksäkerhet. Genomfartstrafiken förväntas gå via väg 70 istället för genom centrum då ny väg blir kortare.	Riskerar fortsatt genomfartstrafik norrut genom Leksands centrala delar samt tunga fordon som genar över Leksandsbron trots viktbegränsningar	Riskerar fortsatt genomfartstrafik norrut genom Leksands centrala delar samt tunga fordon som genar över Leksandsbron trots viktbegränsningar
B	Andelen genomfartstrafik och tunga transporter genom bostadsområdet fortsätter vara högt och riskerar att stiga. Farthinder och låg hastighet ger sämre framkomlighet.	Transporter med tung trafik får inte plats mellan bostadshusen och därmed är framkomligheten för trafiken inte tillsedd genom området. Kräver stora ingrepp i närboendes egendom för att åtgärda godtagbara utrymmen.	Få korsningspunkter och en säker sträcka, utan gång- och cykeltrafik på själva vägen ger ett tydligt transportrum. Närheten till riksvägen är fördel för godstrafik.	Andelen genomfartstrafik och tunga transporter förbi bostadsområden och fortsätter vara högt och riskerar att stiga. Vägen kan breddas och förbättras i bärighet för att klara en ökad andel tung trafik. Det blir för många korsningar på kort sträcka.	Andelen genomfartstrafik och tunga transporter genom bymiljöer och randbebyggelse fortsätter vara högt och riskerar att stiga. Mindre möjligheter att anpassa vägrummet till trafiken.
C	Järnvägen och Insjövägen fortsätter vara transportrum och bildar en barriär för närboende.	Inne i bostadsområdet kommer mer trafik att utgöra en stor barriär, till och med mellan grannar.	För att underlätta för oskyddade trafikanter kan säkra passager via gångtunnel skapas som främjar gång- och cykeltrafik samt tillgång till rekreationsområde.	Rekreativområde strax söder om vägen är svårare att nå. Med anledning av vattenskyddsområdet är det svårare att göra gångtunnel än bro för oskyddade trafikanter. Det är dock något sämre ur ett tillgänglighetsperspektiv.	Dagens byväg kommer att upplevas som en mindre landsväg, vägen kommer att utgöra en stor barriär, även mellan bostadshus och ekonomi-byggnader. För alternativet via åkermark kan jordbruket försvåras med mindre arealer och svårare att bruka marken. Vattenskyddsområdet ställer stora krav på hela processen och driver upp kostnaderna samt att risken för försämrad kvalitet på vattentäkt kvarstår.
D	Trafikstörningar upplevs redan, ex buller. Bulleråtgärder i mer omfattande utsträckning kommer att krävas (utreds idag redan). Trafikmängden förväntas inte minska.	Boende har i dagsläget en villagata/bostadsområde. Att förändra detta till genomfart är ett stort ingrepp i boendemiljön.	Vid nyanläggande av väg och nya bostadsområden kan bullerskyddsåtgärder skapa mindre påverkan från vägen. Trafiken genom Åkerö minskar och boendemiljön förbättras.	Boende har i dagsläget en villagata/ bostadsområde med utfart mot en större väg. Ökade bullerstörningar kan förväntas med ökad trafikmängd och särskilt tung trafik.	Boende har i dagsläget en mindre landsväg med bymiljö och randbebyggelse. Att förändra detta till genomfart är ett stort ingrepp i boendemiljön.

Mål	0 - NULÄGE	1 – LISSELBYV.	2 – MOSKOGSV.	3 – KÄLLBACKSV:	4 – HEDENV.
E	Industriområdet i norra delen av Åkerö kommer troligen att kvarstå med transportled på Järnavägen.	Inverkar negativt för de som redan bor i området och ökad efterfrågan på andra områden kommer då att öka	Marken är sedan länge planerad för ny väg och därvid har även en strategisk tanke på andra bostadsområden tagit med i beaktande. Möjligheter att anpassa industri- tomter i norra Åkerö till bostadsområde förbättrar utvecklingen.	Inverkar negativt för de som redan bor i området och ökad efterfrågan på andra områden kommer då att öka.	Inverkar negativt för de som redan bor i området och ökad efterfrågan på andra områden kommer då att öka.
F	Ingen påverkan på riksintressen.	Ingen påverkan på riksintressen.	Delvis påverkan på riksintresse för rörligt friluftsliv, gränserna är dock inte fasta.	Stor påverkan på riksintresse vattenskyddsområde.	Stor påverkan på riksintresse vattenskyddsområde och jordbruksmark.
G	Järnavägen och Insjövägen fortsätter vara transportrum och bildar en barriär för barns säkra skolvägar.	De redan etablerade skolvägarna kommer att få högre trafikflöden och miljö för oskyddade trafikanter försämrats.	De oskyddade trafikanterna har andra alternativa stråk än att färdas längs ny Moskogsväg, ex Lisselbyvägen. Korsande oskyddad trafik i tunnel under väg. Därvid kan även fler områden knytas samman i cykelplan.	Vägen har inte idag någon separerad gång- och cykelväg. Om detta ska anläggas måste skogsmark tas i anspråk på vattenskyddsområde. Alternativa etableringar av gång- och cykelvägar finns inom befintligt bostadsområde.	Ökad trafik förbi skola är inte önskvärt. Karakteristisk bymiljö för Siljansbygden ger svårigheter att få plats med stråk för oskyddade trafikanter separerat från motorfordon.
H	Fler farthinder kommer troligen att behövas och då påverkas räddningstjänstens framkomlighet negativt.	Med närheten till bostadshus och tomtmark ger sträckan nackdelar vid utryckning, särskilt nattetid med ljus/ljudsignaler.	Räddningstjänsten kan rekrytera personal även från västra delarna av Leksands kommun. Inställelsetiden minskar åt väster.	Med närheten till bostadshus och tomtmark ger sträckan nackdelar vid utryckning, särskilt nattetid med ljus/ljudsignaler.	Med närheten till bostadshus och tomtmark ger sträckan nackdelar vid utryckning, särskilt nattetid med ljus/ljudsignaler.

Sammanfattningsvis är nuvarande trafikmiljö, med genomfartstrafik genom Åkerö via Järnavägen och Insjövägen inte bra. Det finns anledningar till att föreslå andra åtgärder och trots det kommer vissa åtgärder att behövas på sträckan, exempelvis hastighetsnedsättande åtgärder för säkrare passager samt åtgärdande av vissa bullerstörningar, innan åtgärder för omledning av trafiken är vidtagna.

Alternativ 2 Moskogsvägen är det alternativ som till största del ger positiva effekter för uppsatta mål. Alternativ 1 Lisselbyvägen samt alternativ 4 Hedenvägen ger flest negativa konsekvenser mot målen. Alternativ 3 Källbacksvägen uppfyller inte heller tillräckligt många mål för att anses som lönsam för samhället.

6.3 SAMHÄLLSEKONOMISK EFFEKTBEDÖMNING (SEB)

Beslut om vilka åtgärder som ska föras vidare i planeringsprocessen tas i många olika sammanhang och av olika personer. Hur besluten fattas och på vilka grunder varierar. Formerna för beslutsfattandet ligger naturligtvis utanför en samhällsekonomisk effektbedömning. Tydlighet och genomskådlighet, både för den som upprättar en samlad effektbedömning och för den som använder den i sitt beslutsfattande, är av yttersta vikt. En prognostiserad beräkningsmodell är aldrig bättre än de värden någon matar in i den.

Genom noggrannhet och tydlighet i utredningar och modeller ökar chanserna för en effektiv planering och ett effektivt transportsystem, det kan dessutom sägas främja demokratin, genom att öka insynen i planeringen. Om detta ska kunna uppnås krävs dock att också de beslut som tas är tydliga och genomskådliga. Att dokumentera vilka avvägningar som har gjorts inför ett beslut kan därför spela stor roll för både det enskilda beslutets och hela planeringsprocessens effektivitet och trovärdighet.

Genom en så kallad samhällsekonomisk effektbedömning, SEB, en metod som Trafikverket använder för sina investeringsprojekt, kan lönsamheten ur ett samhällsekonomiskt perspektiv prövas. Att den samlade effektbedömningen förutsättningslöst fylls i så korrekt möjligt när det gäller vilka effekter en analyserad åtgärd bedöms ha är därför av största betydelse.

Först görs en trafikprognos som beskriver den framtida utvecklingen av trafiken samt efterfrågan på resor och transporter. Sedan vidtar en samhällsekonomisk kalkyl (EVA) som påvisar effekter, nyttor och kostnader i ett lönsamhetsmått, NNK. Ett värde över 1,0 anses vara lönsamt för samhället. Dessa analysvärden samt detaljerade avvägningar och beräkningar finns som bilagor till denna rapport

Den ekonomiska kalkylen räcker inte för att beskriva alla effekter som en åtgärd har på samhället, de mer "mjuka värdena" från lokala och regionala mål måste även belysas. Då använder man en samlad effektbedömning, SEB, där en åtgärds effekter beskrivs samlat och strukturerat. Här presenteras fördelningseffekter och åtgärdens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen.

NNK för Moskogsvägen är 1,76 vilket bedöms som kraftigt lönsam.

NNK för Hedenlänken (över jordbruksmarken) påvisar ett negativt värde om -1,6, det ger negativa konsekvenser för samhället.

6.3.1 SEB Moskogsvägen

Nettonuvärdeskvoten, NNK, blir starkt positiv, 1,75. Alternativet ger god samhällsnytta.

Investeringskostnaden hämtas från ÅVS-rapport. Det framgår ej vilken prisnivå som använts, så värdet ca 22 mkr har använts (något uppräknat från tidigare kostnad). Detta innefattar 7,5 meter bred väg för standard 60 km/tim och bärighetsklass 1, en större planfri gång- och cykelpassage samt två mindre gångtunnlar i terräng, korsningspunkter i väst och öst.

Den största nyttan utgörs av minskad restid då färdvägen kortas och den nya länken medger högre hastighet. Fordonskostnaderna och luftföroreningarna minskar också.

Känslighetskalkylerna visar på att åtgärden är stadigt positiv, även vid högre investeringskostnad. Åtgärden bidrar till en minskning av utsläpp då färdvägen kortas samt att trängseln på de nuvarande gatorna minskar.

Genom Moskogsvägens dragning genom Moskogen tas naturmark i anspråk, vilket försämrar möjligheterna till friluftsliv. Den nya vägen skapar också en barriär som på sikt kan försämra för vissa djur och växtarter. Sammantaget bedöms åtgärden som negativ ur ekologisk synpunkt. Barriäreffekter kan minskas med enkla passagemöjligheter under vägen.

Åtgärden ger samhällsekonomiska nyttor i form av kortad resväg och restid samt ett robustare trafiksystem då fler möjligheter för omledning av trafiken skapas. Trafiksäkerheten ökar på väglänkarna runt om i Leksand då färdvägen minskar, men försämras i korsningarna där ny väg ansluter då det blir fler svängande fordon. Det blir dock inte fler dödliga olyckor och åtgärder kan vidtas i utformningen av korsningen för att minska den negativa effekten, exempelvis cirkulationsplatser istället för vanlig korsning.

Förbättrade vägar förenklar för personer med tillgång till bil att färdas och för transporter av gods. Detta bidrar till bättre livsvillkor i Leksands kommun och Dalarnas län. Åtgärden förbättrar möjligheterna till transporter längs väg 70, vilket bör minska antalet tunga transporter och även farligt gods genom Leksand, vilket förbättrar trafiksituationen i centrum, bostadsområden och möjligheten för samtliga grupper att vistas i trafiken.

Den nya vägen skapar en viss barriäreffekt för gång och cykel men denna mildras genom den nya GC-tunneln. Sammantaget bedöms åtgärden som positiv ur perspektivet social hållbarhet.

6.3.2 SEB Hedenlänken

Nettonuvärdeskvoten, NNK blir klart negativ, -1,6. Alternativet ger samhället kostnader och negativa konsekvenser.

Investeringskostnaden har beräknats som genom en grov kostnadsbedömning (se separat bilaga till SEB) baserat på schablonkostnader för typåtgärder. Med vissa vattenskyddsåtgärder blir investeringskostnaden ca 130 mnkr. Om inga vattenskyddsåtgärder genomförs blir kostnaden ca 35 mnkr.

De positiva effekterna utgörs främst av restidsvinster, på grund av kortad färdväg i vissa relationer men framför allt höjd hastighet. Det är dock osäkert om den befintliga vägen når en tillräckligt hög standard för att tillåta 80 km/tim med de åtgärder som föreslagits. Om inte så sänks nyttorna med resan markant. Då underlag rörande det kommunala vägnätets trafikflöden och övriga beskaffenhet saknas i Trafikverkets modeller och data om exakt trafikfördelning i centrala korsningar saknas har en rad antaganden gjorts kring dagens trafikfördelning (framgår i bilagor). Omfördelningen av trafiken baseras också på en rad antaganden särskilt omflyttningen av personbilstrafiken är osäker,

förbud mot tung trafik kommer att krävas för norra delarna av Järnavägen och Insjövägen samt för Källbacksvägen för att nå optimal omfördelning av trafiken.

Resultatet dras främst ner av en ökning av antalet olyckor. På länkarna minskar visserligen olyckorna när vägstandarden höjs och trafik leds bort från stadens centrum. Introduktionen av nya korsningar för den nya länken drar dock ned resultatet betydligt. De negativa effekterna kan troligen minskas genom andra korsningsutformningar men det skulle också innebära högre investeringskostnader.

Även om olycksökningen helt skulle elimineras är dock de beräknade restidsvinsterna bara knappt hälften så stora som den beräknade investeringskostnaden för Hedenlänken med vattenskyddsåtgärder. Även om vattenskyddsåtgärderna skulle visa sig betydligt mindre kostsamma än bedömt, skulle det troligen som bäst röra sig om ett 0-resultat, inte lönsamt.

Vissa av Trafikverkets standardiserade känslighetsanalyser har inte kunnat beräknas på grund av ett fel i verktyget. Det är dock inte avgörande för denna samlade effektbedömning. I samtliga scenarier är resultatet av kalkylen mycket negativt redan innan investeringskostnaderna beaktas.

Då vattenskyddsåtgärderna kostar mer än investeringens samtliga åtgärder tillsammans har en känslighetsanalys gjord där dessa exkluderats. Nettonuvärdeskvoten blir mer negativ eftersom det redan negativa resultatet divideras med en lägre kostnad, men den lägre kostnaden innebär att nettoytan blir mindre negativ. Detta behöver då dock ställas mot att den ej kvantifierade nyttan av vattenskyddsåtgärderna uteblir.

7 WSP'S SLUTSATSER

WSP anser att Leksands kommun har framtida nytta i kommande processer av att politiskt besluta om vilka transportpolitiska mål och strategier som ska genomsyra kommunens framtid. Andra kommuner har en av kommunstyrelsen fastställd kommunal trafikstrategi där de lokala transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen framgår. Leksands kommuns tjänstemän har trots avsaknad av politiskt inriktningsdokument arbetat målmedvetet och enhetligt, vilket är en stor styrka i kommunen.

WSP anser att alternativet Moskogsvägen i högsta grad är aktuellt och ger dessutom samhällsekonomiskt lönsam investering med NNK på 1,75. Övriga alternativ ger inte alls samma målpuppfyllnad mot de nationella transportpolitiska målen och speciellt bör risken för att inkräkta på riksintresset för vattenskyddsområde beaktas i hög grad.

8 KÄLLOR OCH HÄNVISNINGAR

Översiktsplan Leksand 2014

<http://leksand.se/Documents/Bygga,%20bo%20och%20milj%c3%b6/Kommunens%20planarbete/%c3%96versiktsplanering/%c3%96P/1%20F%c3%b6rord%20mm.pdf>

Karta översiktsplan

<http://193.45.196.75/mapguide/fusion/templates/mapguide/GSViewerFusionXL/index.html?ApplicationDefinition=Library://GSViewerFusion2015/Oversiktsplan.ApplicationDefinition&locale=en>

Cykelplan Leksand 2012

<http://leksand.se/Documents/Trafik%20och%20infrastruktur/Cykel/Cykelplan%20Leksand%20antagen.pdf?epslanguage=sv>

<http://leksand.se/Documents/Trafik%20och%20infrastruktur/Cykel/Bilagor%20Cykelplan%20Leksand%20antagen.pdf?epslanguage=sv>

9 BILAGOR

Moskogsvägen

1. Samlad effektbedömning sammanställning Moskogsvägen
2. Samlad effektbedömning rapport Moskogsvägen
3. EVA-kalkyl Moskogsvägen

Hedenlänken

4. Samlad effektbedömning sammanställning Hedenlänken
5. Samlad effektbedömning rapport Hedenlänken
6. EVA-kalkyl Hedenlänken

Om någon vill ta del av exelfiler för dessa modeller och flera underliggande effektbedömningar finns de i sin helhet hos Leksands kommun att begära ut som allmän handling.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Bergmästaregatan 2
791 30 Falun
Besök: Bergmästaregatan 2

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com

