



Ringvägen - Iggesund

Konsekvenser och möjligheter

BAKGRUND

Holmen Timber AB har expansionsplaner som kommer att påverka Ringvägen i Iggesund. Detta PM beskriver vilka effekter detta får och förslag till alternativa lösningar.



Karta 1: Iggesund.

Uppdrag: 229839

Beställare: Trafik- och utredningssektionen,
Hudiksvalls kommun

Projektledare: Kenneth Nyberg

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsledare: Ola Olsson

Utredare: Rune Karlberg

Sundsvall 2012 10 04

Tyréns AB www.tyrens.se

TRAFIKEN I DAG

Kommunen har gjort trafikräkningar under 10 dagar i oktober 2008. I karta 2 är sammanställt dygnsvärden för de tre platser som räknades.

Den lägsta siffran på Ringvägen, 960 fordon är den trafik som drabbas av om Ringvägen stängs. Denna trafik torde i första hand vara anställda som arbetar på bruket.

På karta 3 visar fördelningen på olika typer av fordon. Vid den räknepunkt som var söder om huvudentrén till pappersbruket syns tydligt den stora ökningen av lastbilar och långträdare.

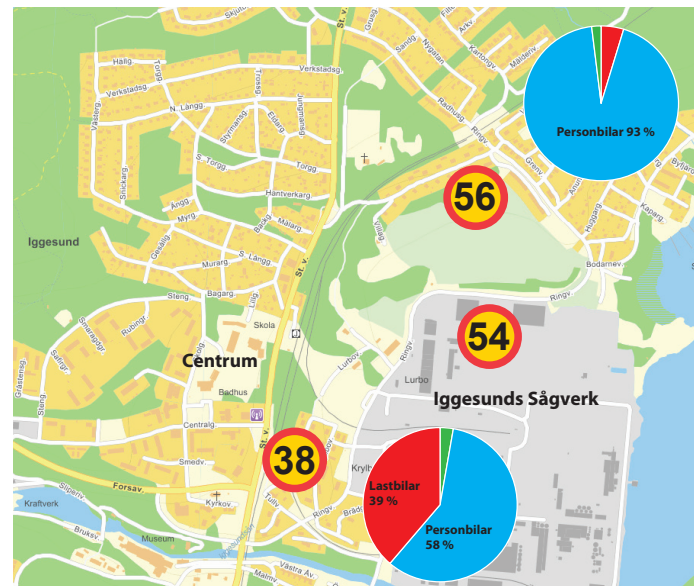
Karta 3 visar också vilka hastigheter som 85 % av bilister höll på mätpunkterna.

Buslinje 28 trafikerar Iggesund med 22 turerna en vardag. Sträckningen och hållplatser framgår av karta 4 där den streckade linjen innebär att bussen bara kör i ena riktningen.

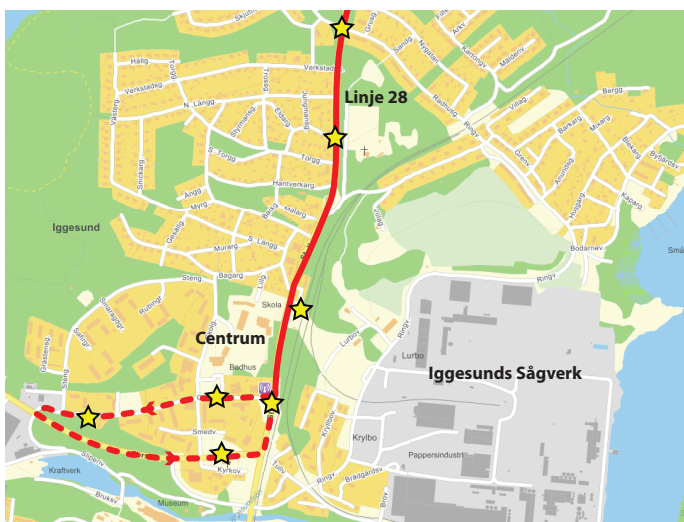
Tre turer passerar Iggesunds sågverk, karta 5, där bussen kör efter Ringvägen och Radhusgatan vilket gör att boende i bostadsområde norr om bruket kan ta bussen till Hudiksvall.



Karta 2: Trafikmängder på Ringvägen.



Karta 3: Hastigheter och fordonsfördelning.



Karta 4: Iggesund, sträckningen för busslinje 28 och hållplatser.



Karta 5: Iggesund, sträckningen för busslinje 28 som passerar bruket och hållplatser.

SÅGVERKETS EXPANSION

Iggesunds Sågverk uppfördes 1989 och producerar trävaror av furu för snickeri- och möbelindustrin. Antalet anställda är cirka 90 personer och dagligen passerar drygt 60 bilar med timmerråvaror till sågverket.

Holmen Timber AB har som avsikt att utveckla sågverket och öka produktionen. För detta behöver man bland annat bygga en ny torkanläggning, virkesförråd och ombyggnad av råsorteringen.

Placeringen av torkanläggningen kommer att beröra en sträcka av Ringvägen som då måste stängas eller få en annan dragning.

Idag är huvudmatningen av den tunga trafiken till sågverket från Forsavägen och Ringvägen. Den nya dragningen av E4 väster om Iggesund gör att tung trafik kommer in Forsavägen västerifrån (karta 7).

De entréer som finns idag för personalentréer är markerade med blå pilar och lastbilar med röda pilar på karta 7.



Karta 6: Sägverkets expansionsplaner och den del av Ringvägen (röd linje) som berörs.



Karta 7: Huvudmatningen till bruket och entréer för lastbilar (röda pilar) och personal (blå pilar).

För biltrafiken

En stängning av Ringvägen påverkar såväl personbiltrafiken som busstrafiken för de linjer som passerar sågverksområdet. De få linjer som trafikerar Ringvägen får vända och köra samma väg tillbaka.

Körsträckan blir cirka 150 meter längre än om bussen kör efter Ringvägen. Den stora nackdelen blir att bostadsområdet norr om bruket tappar sin bussförbindelse. Skulle linje 28 köra ner och vända efter Radhusgatan innebär det en förlängning med cirka 2 kilometer.

Tekniskt skulle det vara möjligt att bygga en ny väg och koppla ihop Ringvägen med Villagatan. Detta är en sträcka på cirka 2-300 meter, karta 8. Vägen skulle också kunna gå runt sågverkets utökade område, men det innebär en ännu längre ny väg.

Skulle Ringvägen kopplas till Villagatan skulle den få en kraftigt ökande biltrafik. Av de uppskattade 900 fordonen som "drabbas" av stängningen torde en stor andel välja en förbindelse till Villagatan.

Villagatan (foto 9) är en smal gata med villor som har utfarter mot gatan. En ökande trafik skulle ge en oacceptabel boendemiljö varför kostnaden för en annan dragning av Ringvägen inte står i proportion till nyttan.

Det har framförts kritik från boende norr om Ringvägen mot att de vid stängning av Villagatan bara får en passage av järnvägen. Händer det något vid den passagen blir de instängda. På lång sikt har Trafikverket planer på att göra järnvägspassager planskilda vilket löser problemet. I avvaktan på detta finns möjligheten att man gör så att bilar tillfälligt kan använda cykelvägnätet (se karta 10) om räddningstjänsten skulle bedöma den påtalade risken som stor.



Karta 8: Teoretisk möjlig dragning av Ringvägen.



Foto 9: Villagatan

Om merparten av den biltrafik som berörs av Ringvägen nyttjas av anställda vid sågverket eller vid bruket bedöms den vägförlängning som blir norrifrån att istället för Radhusgatan - Ringvägen köra Stora Vägen - Forsavägen - Ringvägen som mycket ringa. Det handlar om cirka 200 meter längre väg.

De som bor i bostadsområdet norr om bruket (blå området på karta 8) får cirka 1,5 km längre väg än Ringvägen. För dessa måste alternativet med ett utbyggt gång- och cykelvägnät ses som ett acceptabelt alternativ (se nästa sida).

För cyklar och gående

Kostnaden för att ersätta Ringvägen med alternativ för gående och cyklister är en rimlig kostnad då bra cykelvägar kommer att vara en mer viktig åtgärd för att kunna utveckla samhällen mot en större hållbarhet.

Hälsa blir en allt viktigare del i företagets personalvård. Att det finns bra och gena cykelvägar som bidrar till att anställda går eller cyklar kan utifrån företagsekonomiska aspekter vara lönsamma investeringar.

Det finns två alternativ på hur en cykelväg skulle kunna passera sågverkets utbyggnad. Alternativ 1 som framgår av karta 10 innebär att den befintliga cykelväg som finns fram till Villagatan rustas upp till en bra standard.

För en cyklist från korsningen Ringvägen – Anundsgatan till bruket innebär detta en cirka 300 meter längre väg.

Alternativ 2 framgår av karta 11 och innebär att nya cykelvägar byggs över de ängar som ligger norr om Ringvägen. Detta skulle mer än halvera sträckan för cyklister vilket ger cykeln en stor konkurrensfördel i jämförelse med bilen.

Kostnaden för cirka 800 meter ny belyst cykelväg handlar om cirka 2-3 miljoner.

Passage punkter

Det finns två platser där gående och cyklister från bostäderna söder om Iggesundsån använder för att komma till centrum, skolor mm på den norra sidan av ån.

På foto 13 är vägarna för gående och cyklister samt passagepunkterna illustrerat med detaljerat på ett flygfoto.



Karta 10: Alternativ 1 till Ringvägen för gående och cyklister.



Karta 11: Alternativ 2 till Ringvägen för gående och cyklister.



Karta 12: Viktiga passagepunkter för gående och cyklister av Ringvägen.

MÖJLIGA LÖSNINGAR

Ringvägen

Passage a) går via en gångbro över Iggesundsån upp till Ringvägen som passeras på sträcka. Gångbron och anslutningen har en låg standard (stora lutningar) utan belysning. Tekniskt skulle en annan brolösning kunna ge betydligt bättre lutningar upp mot Ringvägen, foto 14.

Passagen av Ringvägen är skyltsatt som övergångsställe. Eftersom Ringvägen ligger i lutning från anslutningen med Forsavägen blir hastigheten på bilar lätt för hög, foto 15 och 16.

I kommunens översyn av hastigheterna inom kommunen är Ringvägen klassad som transportrum för enbart motorfordonstrafik där gång- och cykelpassager på ett bekvämt och tryggt sätt är separerade. Hastigheten som idag är 50 km/tim är föreslagen att sänkas till 40 km/tim.

Utformningen av övergångsstället uppfyller inte de krav som man ställer på ett säkert övergångsställe. Detta uppfylls först då hastigheten på passerande fordon är högst 30 km/tim.

När regeln om väjningsplikt mot gående på övergångsställen kom var tanken att vägghållarna skulle se över sina övergångsställen och framförallt se om det gick att ta bort övergångsställen. I första hand skulle övergångsställen vara på platser där fordonstrafiken är så intensiv att gående får problem att hitta luckor för att kunna passera.

Trafikmängden på Ringvägen är inte av den storleken att det inte uppstår luckor så gående kan passera vägen. Det är tveksamt om ett övergångsställe verkligen behövs.

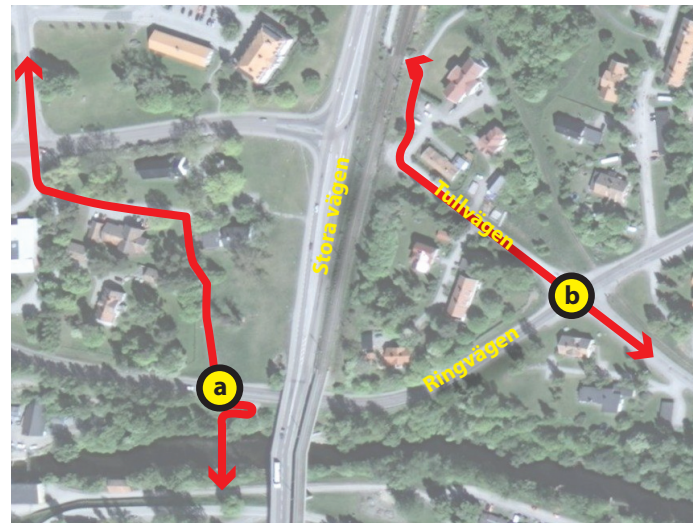


Foto 13: Problempassager av Ringvägen för gående och cyklister



Foto 14: Bron över Iggesundsån.



Foto 15: Övergångsstället på Ringvägen.

MÖJLIGA LÖSNINGAR

Problemet med övergångsställen är att dessa skapar en falsk säkerhet. Gående tror/räknar med att bilen kommer att stanna. Förutsättningen för detta ökar ju lägre hastighet som fordonet har varför hastighets-säkring är en viktig del i säkra övergångsställen.

Om övergångsstället tas bort kommer gående att uppleva detta som en försämring varför man bör göra andra åtgärder. Närheten till Iggesundån är en begränsning för att kunna placera en refug på Ringvägen så att gående kan passera vägen i två etapper.

Att byta till en intensivbelysning av platsen kan göra att gående upplever säkerheten som lika bra. Detta gör också att förare bättre upptäcker platsen och gående.

Gående och cyklister mot centrum ska sedan passera Forsavägen som är bredare än vad trafiken motiverar. Här bör också passagen bli säkrare genom en refug på Forsavägen.

Ringvägen - Tullvägen

Passagepunkt b), karta 12 i korsningen Ringvägen – Tullvägen leder till planskildheter under järnvägen och Stora vägen. Korsningen kan bli säkrare om korsningen byggs om som figur 18 visar.

Den stora 4-vägs korsning som är där idag smalnas av till två förskjutna 3-vägs korsningar. Mellan dessa passerar en gång- och cykelväg som får intensivbelysning.

För att öka säkerheten finns en refug som gör att gående kan passera Ringvägen i två etapper. Samtidigt görs Ringvägen till huvudled så att den tunga trafiken till bruket och sågverket har företräde i korsningen.



Foto 16: Övergångsstället på Ringvägen.



Foto 17: Forsavägen bred gata i centrala Iggesund.

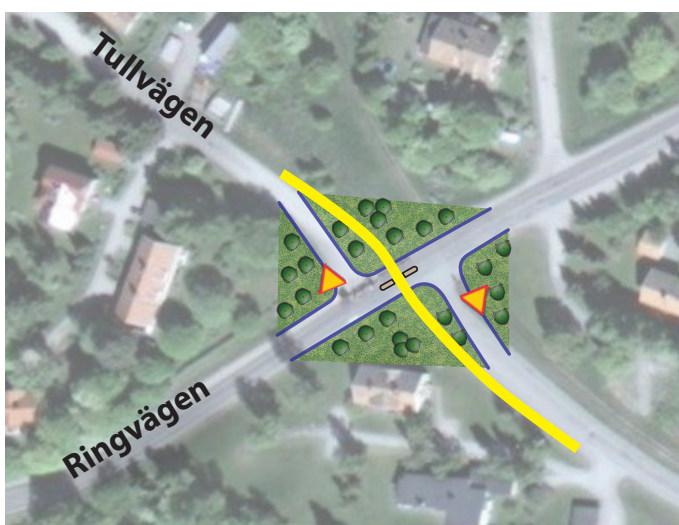


Foto 18: Annan utformning av korsningen Ringvägen – Tullvägen .