

Bilaga 4. Synpunkter från Insjöns Intresseförening, Åhls hembygdsförening och Insjöföretagarna

1 Orientering

Detta dokument sammanställer för och nackdelar i samt kompletteringar av Trafikutredningen Insjön som presenterades på mötet 2010-05-04 på Insjöns Hotell.

2 Karta

2.1 Målpunkter

På kartan anges följande målpunkter: Bergkvist-Insjön, Containerterminalen, Tomoku Hus, Åhlbybadet, Insjöns skola, Åhls Barnakademi, ICA Nära, Insjöns Hotell, Hjultorget, IP, Clas Ohlsons Distribution Center och Sätergläntan.

Utöver dessa bör följande beaktas som målpunkter:

Varje by i Insjön där människorna bor (Nedre Heden, Övre Heden, Holen, Knippboheden, Sätra, Åhlbyn, Tunsta). Endast de fyra sistnämnda har idag vägvisare. Härtill behövs vägvisning till platserna Åhls kyrka, Ica Nära, Insjöns Pizza & Kebab och Handelsträdgård.

2.2 Konfliktpunkter/-sträckor

På kartan anges följande konfliktsträckor:

Insjövägen, Faluvägen, Stationsvägen samt följande konfliktpunkter:

Stengärdsvägen med två GC-vägar som mynnar utan fortsättning på andra sidan vägen,

Timmervägens norra del med två GC-vägar som mynnar utan fortsättning, Genväg från norra Tunsta över Rv 70 och järnvägen, Vikvägens utfart på Rv 70, Busshållplats Brittasvägen, Åhls barnakademi, Faluvägens östra anslutning till Timmervägen.

Utöver dessa bör följande beaktas som konfliktpunkter:

GC-väg från Tunsta till Hjultorget som korsar trafikplatsanslutningen, och slutar tvärt mot Hjultorget

Korsningen mellan Badvägen och järnvägen till Insjöhamn.

Korsning Stengärdsvägen – Skogsvägen

Korsning Stationsvägen – Nornansvägen

Vintergatan

För fordonstrafik finns det en konfliktpunkt i korsning Rv 70 – Stengärdsvägen. Dålig sikt norr ut pga svacka på Rv 70.

2.3 Åtgärd GC-stråk

Utredningen föreslår några förbättringar av GC-stråk.

Följande är inte beaktat i utredningen:

GC-stråket från Knippboheden väster om och parallellt med järnvägen tycks mynna på Stationsvägen för att därifrån vara blandtrafikstråk fram till Insjövägens anslutning till Faluvägen. Just denna delsträcka är och kommer att vara den mest trafikerade i hela Insjön, i synnerhet om alternativ 0 genomförs. Inte bra med blandtrafikstråk där. Föreslås att inritad GC-väg väster om stationsområdet i resecentrumets tre olika alternativ inte genomförs. Istället läggs pengarna på en fortsatt GC-väg mot stationen från korsningen Stationsvägen – Nornansvägen (som nu slutar tvärt) på östra sidan om järnvägen mellan bebyggelsen och plattformen. GC-trafik på västra sidan kan använda den lokala Bryggärvägen.

Kyrkvägen där separerad GC-väg föreslås har betydligt mindre trafik än t.ex. Insjövägen. Boende efter Kyrkvägen är inte för en separerad GC-väg pga behov av ingrepp på tomtmark.

I övrigt föreslås i utredningen flera GC-stråk även i framtiden sluta tvärt, t.ex vid Kornvägen och Timmervägen.

2.4 Åtgärd buss/hållplatsläge

Av kartan framgår att endast hållplatsen Stationsvägen skulle försvinna om Insjövägens plan- korsning stängs. Det kan accepteras.

Däremot framgår av Dalatrafiks ståndpunkt att endast de 4 dubbelturer som idag går till Insjöns skola skulle passera hållplatserna Mårtas och Brittasvägen. Det skulle betyda att de 8 dubbelturer som idag passerar genom Insjön endast skulle passera hållplats Clas Ohlson.

Detta innebär en avsevärd försämring till endast ett par turer på morgonen och ett par på eftermiddagen i stället för 12 idag. Detta kan inte accepteras.

Detta problem måste lösas med Dalatrafik, på så sätt att alla bussar som idag går via ICA Nära (Mårtas) kör dit och vänder där i framtiden för att gå tillbaka ut på Rv70. Dalatrafik anger att restiden skulle förlängas för mycket om bussarna skulle gå på detta sätt. Gångtiden blir emellertid endast 50 sekunder längre, eller 40 sekunder om man beaktar att bussen idag ibland blir stoppad av fällda bommar, och sträckan blir 500 meter längre. Dessutom är antalet långväga resenärer i de aktuella bussarna ytterst lågt. Flertalet som nyttjar denna busslinje åker mellan Insjön och Leksand eller har stigit av tidigare.

Förslag till ny rutt för bussen till skolan där den fortsätter på Åhléns väg ner till Timmervägen och vidare till Trafikplatsen. För att förhindra ”olovlig” biltrafik på dagtid anordnas en bussfil där endast bussar tar sig fram parallellt med nuvarande väg med bom. De bussar som enligt ovan föreslås vända vid Mårtas kan också fortsätta denna rutt.

En lösning som diskuterats tidigare för att tillgodose så mycket som möjligt av resebehovet är följande rutt: Stengärdsvägen-Hållplats på Knippboheden i st. f. Insjön södra-Stationsvägen-Hållplats vid stationen i st. f. på Insjövägen-

Insjövägen-(Skolan vissa turer)-Mårtas-Timmervägen-Rv70. Inte heller denna rutt skulle ta mer än 50 sekunder längre tid än idag.

3 Trafikmätningar

Trafik- och hastighetsmätningar har gjorts på ett fåtal punkter.

Uppmätta hastigheter på Insjövägen avser en punkt på sträckan järnvägen – Clas Ohlsons väg. Där tvingas automatiskt till sänkt hastighet eftersom hälften av bilarna ska svänga till/från på Clas Ohlsons väg. Dessutom står trafiken stilla där 2 à 3 minuter varje halvtimme pga fällda bommar. Den uppmätta medelhastigheten 30 km/h är inte relevant för Insjövägen, där hastigheten till ca 75% överskrider 50 km/h, ofta är hastigheten avsevärt högre.

4 Åtgärdsförslag oavsett alternativ

4.1 Vägvisning

Utredningen föreslår bl.a. genomgång av vägvisning. Förslag anges inte.

4.1.1 Förslag på skyltning

För att göra det lättare att hitta i Insjön bör en bättre skyltning än nuvarande ordnas eftersom det idag finns missvisande/ologisk skyltning till olika besöksmål. Dessa tas bort och sätts upp istället på mer lämplig/logiskt plats.

Ett förslag till skyltplacering med avseende på infarter till Insjön och bynamn skulle kunna se ut så här:

Vid avfarten från Rv 70 mot Stengårdsvägen:

Vägvisare till ”Insjön S”

Vid avfarten från Rv 70 vid Trafikplats Insjön mot Timmervägen:

Vägvisare till ”Insjön N”

Stengårdsvägen, västra änden:

Vägvisare till ”Knippboheden” och ”Nedre Heden”. (Utöver övriga befintliga.)

Platsmärke ”Knippboheden”

Vintergatan, södra änden:

Platsmärke ”Nedre Heden”

Insjövägen, södra änden:

Platsmärke ”Övre Heden”

Timmervägens början vid Himmelsbacksrondellen:

Vägvisare till ”Insjön N” och Åhls k:a” (utöver nu uppsatta)

Clas Ohlsons Väg, västra änden:

Vägvisare till ”Övre Heden”. (Utöver befintlig)

Platsmärke ”Övre Heden”

Faluvägen, västra änden:

Vägvisare till ”Holen”

Faluvägen vid Villavägen:

Platsmärke ”Holen”

Villavägen, norra änden:

Vägvisare till ”Holså kern”/”Holen”

Kyrkvägen, östra änden:

Vägvisare till ”Åhls k:a”.

Faluvägen vid Timmervägen, östra änden:

Vägvisare till ”Holen”

Platsmärke ”Holen”

Härtill bör platsmärken placeras vid bygränserna längs Insjövägen, Vintergatan och Stationsvägen.

Väganslutning till Pizzerian har inte berörts i utredningen. Frågan om eventuell öppning av vägen mot Rv70 för norrgående trafik skulle enligt uppgift avgöras med trafikutredningen som grund. En sådan lösning skulle lösa en del av dagens problem med ökad biltrafik på Ålvägen, som även används som Cykelstråk Leksand – Hjultorget.

4.2 Kollektivtrafik

Utredningen anger bl.a. ”Viktigast att få till området kring resecentrum.”

Instämmer att detta är viktigt.

Utredningen föreslår stängsel för järnvägen för att förhindra spårspring.

Erfarenheten av stängsel är inte god – folk tar den kortaste vägen och trampar ner/hoppar över stängsel.

Ett stängsel/bullerplank, ett hinder som är svårforcerat i kombination med att GC-vägar dras så det känns naturligt att använda dem förhindrar spårspring.

4.3 Åtgärdsförslag oavsett alternativ – GC

Utredningen föreslår ett antal förbättringar.

Följande åtgärd är inte lämpligt att genomföra:

- Flyttning av GC-vägen till badet till den planerade bilvägen öster om järnvägen till Insjöhamn. Detta skulle avsevärt förlänga vägen och även göra den mindre säker. Stor risk att det istället blir en genväg ner till badet över åker och järnväg.

Följande åtgärder som inte finns med i utredningen är speciellt viktiga att genomföra:

Det saknas åtgärder längs det viktigaste GC-stråket i hela Insjön, nämligen längs Insjövägen mellan Faluvägen och Stationsvägen. För att förbättra säkerheten där bör kombinationer av följande genomföras där:

- Försämra möjligheten att hålla hög hastighet med hjälp av farthinder.
- Begränsa hastigheten från dagens 50 km/h till 30 km/h.
- Separata GC-vägar där detta är möjligt.
- Bind samman de korta bitar som finns.

- Införa den s.k. Bonäsmodellen, innebärande att GC-vägar markeras så att endast ett körfält i vägens mitt kan användas av bilar när det finns oskyddade trafikanter på vägen.

- Uppsättning av vägvisare på några ställen, t.ex. vid Insjövägens norra ände, för att styra biltrafiken på ”rätt” väg till Rv70/Hjultorget och vid trafikplatsen för att markera att det är där man ska ta av för att komma till olika delar av Insjöns samhälle.

Liknande lösningar bör även genomföras på Vintergatan, som idag används som genomfart från östra Ål, Leksand till Rv70/Distribution Center. Denna trafik kommer att öka om järnvägs korsningen vid Insjövägen stängs.

Detta skulle vara i linje med projektmålen.

4.4 Prioritet av förslagen till GC-stråk

Prioritering av förslagen till GC-stråk med beaktande av trafikvolym av oskyddade trafikanter.

4.4.1 Prioritet 1

Ovannämnda åtgärder på Insjövägen (som saknas i utredningen). Viktigt med åtgärder på kort sikt även innan plankorsningsfrågan blir löst.

Korsningen Faluvägen – Insjövägen

Stengårdsvägen – Furuvägen, är idag grusad och utan belysning

Ol-Daniels väg – Skogsvägen

GC-väg som slutar vid Nornanvägen/Stationsvägen fortsätter till station

Faluvägens befintliga GC-väg (trottoar) fortsättning ner mot Timmervägen och fortsättning längs Timmervägen till Hjultorget och förbättring av anslutningen mellan Timmervägen och Ålvägen.

4.4.2 Prioritet 2

Övriga

5 Resecentrum

5.1 Alternativ 0 Gällande detaljplan Hjultorget, modifierad

5.1.1 Fördelar

- Biltrafiken kan fortfarande trafikera Insjövägen.
- GC-trafik frånskild järnvägen.

5.1.2 Nackdelar

- Ålvägen öppnas, Insjövägen dras om dit. Vid förarbetet med detaljplan för Hjultorget hade boende vid vägen synpunkter på att dra om Insjövägen som i alternativ 0. Synpunkterna beaktades och Insjövägens tänkta sträckning blev den som detaljplanen Hjultorget visar.
- GC-vägen under jvg mot Stationsvägen som avslutas/börjar och övergång vid nya korsningen Insjövägen/Stationsvägen är inte bra. Detta hade Insjöns Intresseförening synpunkt på vid remissen av detaljplan över Hjultorget.
- Passage under järnväg, frihöjd endast 3 m
- Snöröjningen försvåras, Snöröjningsfordon med max 3 m fri höjd krävs.
- GC-tunneln kommer långt från stationen ingen bra koppling mellan Hjultorget-resecentrum
- Stort ingrepp i området –passage under jvg
- Få parkeringar vid resecentrum, svårt med utrymmet
- Lutningar för tunnel

5.1.3 Övrigt

Om inte lastgatan kan användas för trafik, kan trafiken ledas runt Hjultorget. Bussen kan gå på den öppnade Ålvägen utan att den breddas.

Befintliga plattformen på västra sidan ska vara kvar enligt Trafikverket, är ej med på alternativskissen.

5.2 Alternativ 1 GC-tunnel vid resecentrum

5.2.1 Fördelar

- GC-trafik frånskild järnvägen.
- Mindre ingrepp i området än alternativ 0
- Parkering kan ordnas på båda sidor om järnvägen
- GC-stråket bibehålls bättre
- GC-tunneln kan utnyttjas även för resenärer
- Koppla tåg-buss-Hjultorget via Bryggarvägen

5.2.2 Nackdelar

En större barriäreffekt för bilarna

5.2.3 Övrigt

Rampen som börjar vid Bryggarvägen flyttas något västerut.

GC-vägen, som enligt utredningen endast går mot Stationsvägen, dras även till Insjövägen öster om järnvägen.

Befintliga plattformen på västra sidan ska vara kvar enligt Trafikverket, är ej med på alternativskissen.

5.3 Alternativ 2 GC-passage vid resecentrum

5.3.1 Fördelar

- Enkel passage mellan plattformarna och det är i plan
- Parkering kan ordnas på båda sidor om järnvägen
- Inget ingrepp i området

5.3.2 Nackdelar

- GC-väg i plan med jvg.
- En större barriäreffekt för bilarna

6 Restidsberäkningar

För en konsekvensanalys behövs restidsberäkningar, vilket saknas i utredningen.

För att kunna bedöma hur mycket denna barriäreffekt betyder, har vi gjort några enkla restidsberäkningar. De baseras på var i samhället människorna bor, och vi har utgått från att alla har samma behov av att använda bil för att komma till/från RV70 söderut/Distribution Center och för att komma till/från Hjultorget. Dessa två resmål är uppenbart de huvudsakliga med bil.

Vi kommer då fram till följande resultat:

Till/från Rv70/Distribution Center

Att åka från/till östra sidan av järnvägen söderut till/från Rv70 kommer att ta i medeltal ca 35 sekunder längre tid än idag om alternativ 0 (ny vägport) väljs i stället för nuvarande plankorsning. Sträckan blir i medeltal ca 300 meter längre. Därvid har beaktats att varken Ålvägen eller Lastgatan kan användas för att komma ut på RV70, utan man behöver åka slingan väster om Hjultorget.

Om alternativ 1 eller 2 väljs (ingen ny vägport för bilar) kommer restiden till/från Rv70 att öka med i medeltal bara ca 10 sekunder. Sträckan blir ca 450 meter längre. De som bor omkring Clasparken får störst restidsförlängning, ca 40 sekunder.

Till/från Hjultorget

tt åka från/till östra sidan av järnvägen till/från Hjultorget kommer att ta i medeltal ca 5 sekunder kortare tid än idag om alternativ 0 (ny vägport) väljs i stället för nuvarande plankorsning. Sträckan blir i medeltal ca 50 meter längre.

Om alternativ 1 eller 2 väljs (ingen ny vägport för bilar) kommer restiden att öka med i medeltal ca 20 sekunder. Sträckan blir i medeltal ca 400 meter längre. De som bor omkring Clasparken och på Vattberget och Nedre Heden får störst restidsförlängning, ca 50 sekunder.

Att restiden inte ökar särskilt mycket i förhållande till den ökade sträckan beror bl.a. på att bommarna vid Insjövägen idag är fällda ca 10 % av tiden. Detta kommer att öka med den planerade ökningen av tågtrafiken.

En negativ effekt av alternativ 1 och 2 är också att restiden från Hjultorget till Insjöns Hotell blir ca 60 sekunder längre.

7 Pendling

Som underlag till behovet av resecentrumåtgärder anges här uppgifter om in- och utpendling i Insjön. Källa: Tfk-rapport 2008-11-30.

Pendling till/från Insjön

	Till Insjön	Från Insjön
Gagnef	25	20
Djurås	30	0
Djurmo	15	0
Borlänge	75	85
Falun	30	50
Mora	0	10
Rättvik	30	10
Tällberg	10	0
Leksand	255	170
SUMMA	470	345

Flertalet åker idag bil.

Endast pendlingrelationer med fler än 10 personer är med.

8 Slutsats

Från restidssynpunkt för bilisterna som ska till/från Rv70 blir det bästa alternativet att inte bygga en ny vägport utan att befintliga vägportar används.

Från restidssynpunkt för bilisterna som ska till/från Hjultorget blir det något kortare restider om en ny vägport för bilar byggs. Skillnaden blir 25 sekunder. Från restidssynpunkt för bilisterna har det således ingen nämnvärd betydelse vilket alternativ som väljs. Det är dock ett mindre antal bilister som drabbas av en restidsförlängning på ca 60 sekunder om alternativ 1 eller 2 väljs. Detta får vägas mot att alternativ 1 har fördelar som inte alternativ 0 har:

- *Ålvägen behöver inte öppnas för trafik*
- *GC-tunneln kommer närmare stationen*
- *Det blir ett mindre ingrepp i området*
- *Parkering kan ordnas på båda sidor om järnvägen*
- *GC-stråket bibehålls bättre*
- *GC-tunneln kan utnyttjas även för resenärer*
- *Biltrafiken på den smala Stationsvägen mellan Insjövägen och Nornanvägen minskar. Denna trafik skulle bli rätt stor med alternativ 0, minst 1000 bilar per dag*
- *Även på Insjövägen minskar trafiken.*
- *Biltrafiken flyttas till den i huvudsak redan trafikseparerade sträckan av Faluvägen mellan korsningen med Insjövägen/Kyrkvägen och Timmervägen.*

För GC-trafiken blir vägsträckan ca 100 meter längre än idag oberoende av alternativ för korsning av järnvägen. Den längre vägsträckan kan undvikas i alternativ 1 om GC-väg dras mot Insjövägen öster om järnvägen. Insjövägen fram till Stationsvägen skulle då bli GC-väg.

Robin Malm, Ordförande Insjöns Intresseförening Hans Hellström, Ordförande Åhls hembygdsförening