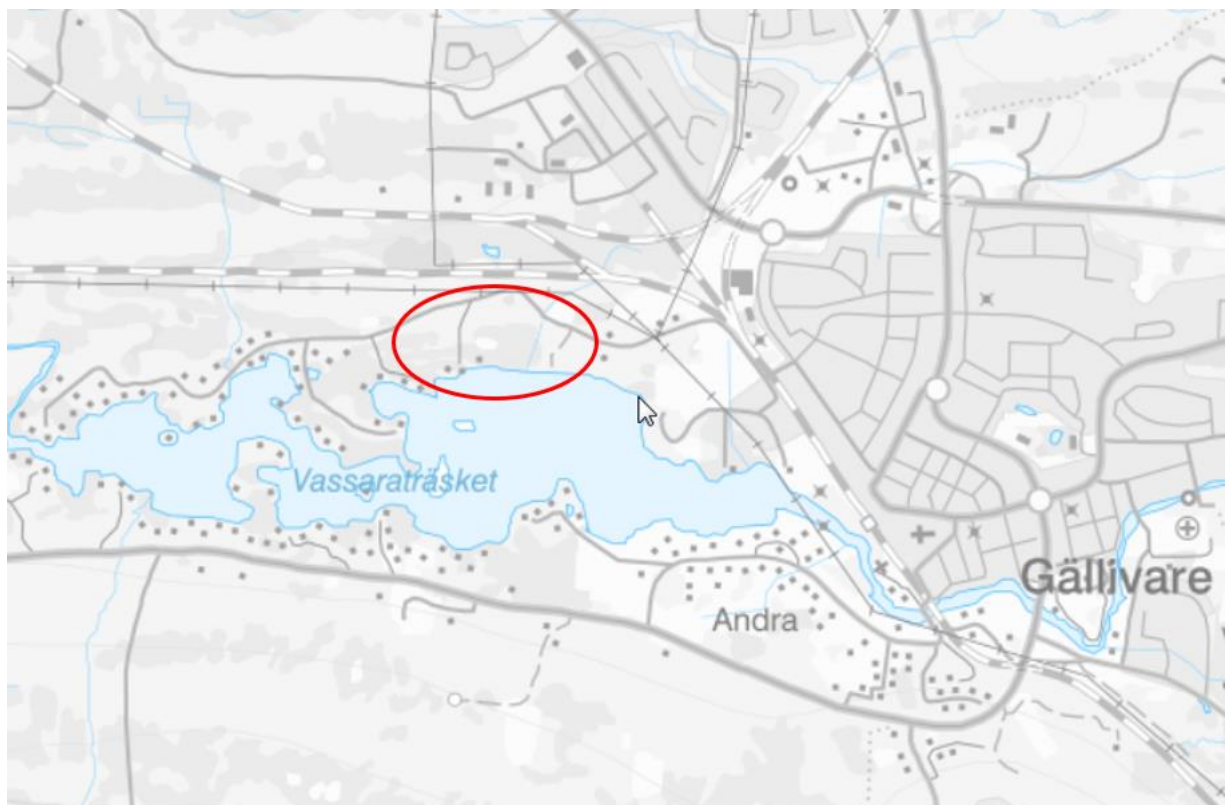


## PM TRAFIK



Figur 1. Översiktskarta där planområdet är markerat med en röd cirkel.

## INNEHÅLL

TRAFIKFLÖDEN	3
Trafikalstring och prognos	3
KOLLEKTIVTRAFIK	4
TRYGG OCH SÄKER SKOLVÄG	4
Övergripande transportpolitiska mål	4
Bestämmelser för alla trafikanter	5
Barnkonventionen	5
Säkerhet och trygghet	5
Barns förutsättningar	6
Skolvägar	6
Skolvägar från detaljplaneområdet	6

## Trafikflöden

Inom planområdet ges det förutsättningar till nya lokalgator som ansluter till en ny dragning av Kraftstationsvägen, se illustration i Figur 2 där svart dragning redovisar ny lokalisering av Kraftstationsvägen. Delar av Kraftstationsvägen samt små lokala tillfartsvägar blir kvar och fungerar även som lokalgator till de nya bostäderna. Inom planområdet regleras en enklare gång- och cykelväg i söder som följer Vassarträsk. Den knyter an till befintlig väg vid badstranden i Sandviken.



Figur 2. Illustration som redovisar gatustrukturen, med nya och befintliga gator.

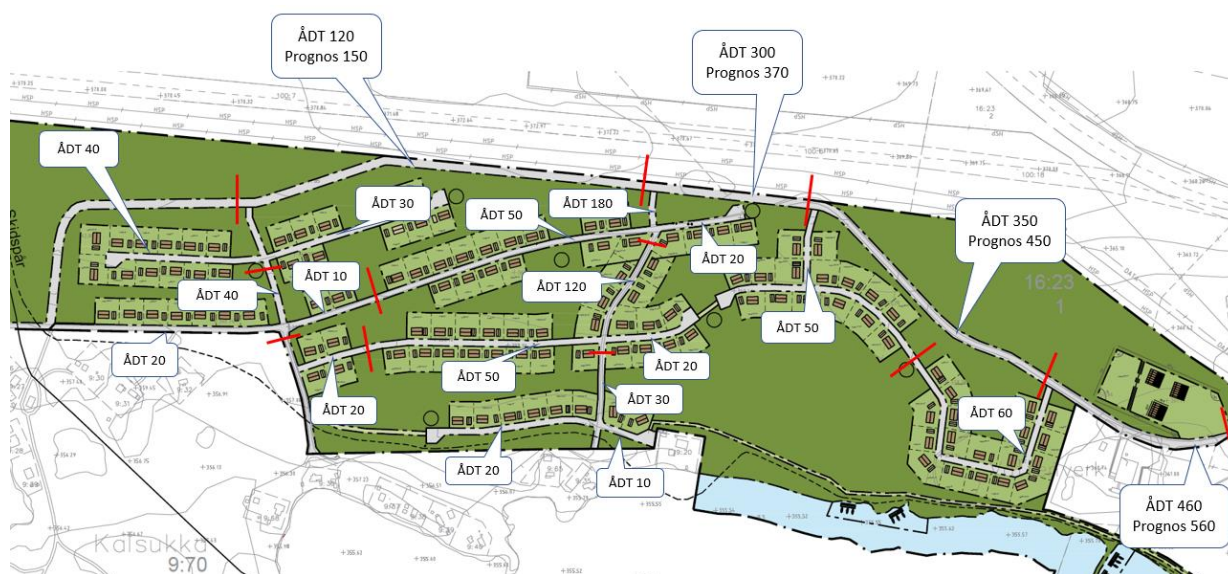
Kraftstationsvägen är en 5 meter bred grusväg som är enskild. Vägsamfällighetsföreningen har uppgett att ÅDT är cirka 400 fordon/dygn<sup>1</sup>. Det finns enbart en väg in till planområdet från Gällivare centrum och det är via Stallarvägen/Härkvägen som går över järnvägen med en plankorsning, se Figur 4. För gång- och cykeltrafik kommer det även att vara möjligt att nå planområdet via Sandviksvägen och den nya gång- och cykelvägen. Sandviksvägen är en kommunal väg som är asfalterad och cirka 5-6 meter bred.

## Trafikalstring och prognos

Trafikalstringen har beräknats med hjälp av Trafikverkets trafikstringsverktyg (Trafikverket, 2020). Trafikstringsverktyget är ett planeringsstöd utformat för att underlätta skattning av trafikstring i samband med planering av nya eller befintliga områden. Verktöget bygger på den kunskap som finns idag kring alstring av persontransporter beroende på lokalisering och markanvändning.

Resultatet av trafikstringen framgår av Figur 3. Befintlig trafik är inte medräknad utan enbart den trafik som beräknas tillkomma av de nya bostäderna. En prognos har gjorts för Kraftstationsvägen för år 2040. Trafiken är då uppräknad med 1 % per år.

<sup>1</sup> Uppgift hämtad från rapporten VA-system vid Vassarträsk 2017-10-19.



Figur 3. Uppskattade trafikflöden i detaljplaneområdet. På Kraftstationsvägen avser den prognostiserade trafikmängderna år 2040.

## Kollektivtrafik

Ingen kollektivtrafik finns så nära planområdet för att den ska kunna fungera som ett alternativ att välja bort bilen. Med en full utbyggnad här, kan det ge förutsättningar till ett framtida kollektivtrafikstråk.

## Trygg och säker skolväg

En trygg och säker skolväg kan beskrivas som tydlig, enkel, enhetlig och konsekvent samt lättförståelig. Det är viktigt att ha ett "hela resan-tänk" när kommunen arbetar med skolvägar. Skolvägen ska vara trygg och säker från dörr till dörr.

### Övergripande transportpolitiska mål

Grundläggande förutsättning för trafiksäkerhetsarbetet utgår ifrån det nationella övergripande transportpolitiska målet. Syftet med målet är att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Under det övergripande målet finns funktionsmålet och hänsynsmålet uppsatta med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för alla.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, hälsa och miljö. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas och bidra till att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska även bidra till att miljökvalitetsmålen kan nås och till ökad hälsa. Transportsystemet ska även vara jämställt, det vill säga vara likvärdigt för kvinnors respektive mäns transportbehov.

Nollvisionen är bilden av en framtid där ingen dödas eller skadas allvarligt i vägtrafiken. Nollvisionen är ett etiskt förhållningssätt, men utgör även en strategi i syfte att forma ett säkert transportsystem.

Trafiksäkerhetsarbetet som går i linje med Nollvisionen innebär att gator, vägar och fordon i högre grad ska anpassas till människors förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet.

Det är kommunerna som råder över trafiksäkerheten på det kommunala gatunätet.

### *Bestämmelser för alla trafikanter*

Grundläggande bestämmelser för alla trafikanter återfinns i Trafikförordningen (SFS 1998:1276). En trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till rådande omständigheter. Trafikanten ska särskilt visa hänsyn mot barn, äldre och personer med olika funktionsnedsättningar.

### *Barnkonventionen*

FNs barnkonvention blev svensk lag 1 januari 2020. Lagen innebär bland annat att olika aktörer ska samarbeta för att skapa en bra miljö för barnet som ger största möjligheter till överlevnad och utveckling. Konventionen om barns rättighet är kopplad till säker och trygg skolväg. Barn ska ges möjlighet att uttrycka sina åsikter i frågor som rör dem, till exempel vid utformning av den fysiska trafikmiljön.

Propositionen *Strategi för att stärka barns rättigheter i Sverige* (2009/10:232) innehåller ett antal principer som ska vara utgångspunkt för riksdag, regering, statliga myndigheter, landsting och kommuner som i sina verksamheter ska säkerställa barnets rättigheter. Beslut och åtgärder som berör barn ska följas upp och utvärderas. Detta kräver kontinuerliga barnkonsekvensanalyser (BKA) och utvärderingar av vilka faktiska konsekvenser ett beslut och åtgärder har fått för barn.

En metod för att på ett systematiskt sätt belysa hur barn och unga påverkas av ett beslut och att pröva samt beskriva vilka åtgärder och utformningar inom planering av gator och trafiklösningar som är det bästa för barnen, är att genomföra en BKA. Genom att integrera BKA-arbete i planeringen säkras att barns behov tillvaratas. BKA bidrar till att finna anpassade lösningar för barn och att lösningarna utformas så att en långsiktig hållbar utveckling främjas – det som är bra för barn är bra för alla.

Inom ramen för detta uppdrag ingår dock inte att genomföra en BKA.

## Säkerhet och trygghet

Säkerhet och trygghet är viktiga aspekter att ta hänsyn till under planeringsprocessen. Även tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga enligt ALM (Boverkets föreskrifter och allmänna råd) ska tillämpas och innehåller krav vid utformning av den fysiska miljön på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader.

Utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är det av vikt att avsätta ett " eget " väl anpassat trafikutrymme för gående respektive cyklister, eller se till att dessa trafikantgrupper är dimensionerade vid integrerade trafiklösningar. Även förbättrade drift- och underhållsåtgärder kan bidra till ökad säkerhet och bör därmed ingå i planeringen.

Närvaro av andra människor skapar trygghet. Utifrån ett trygghetsperspektiv i förhållande till risk eller upplevd risk, att bli utsatt för exempelvis brott eller olyckor, finns behov av anpassade trafikutrymmen för gående och cyklister. Dessa trafikutrymmen ska helst nyttjas av tillräckligt många så att en informell social kontroll uppstår och med fördel bör trafikanterna vara åldersmässigt blandade för att utrymmet ska fungera optimalt.

Trots mer säkerhetshöjande åtgärder inom transportsystemet verkar otryggheten ha ökat.

### *Barns förutsättningar*

Inom transportsystemet måste stor hänsyn tas till barns förmåga i trafiken. I unga år är syn och hörsel inte fullt utvecklade hos människan, vilket gör det svårt för barn att uppfatta vad som händer i den omgivande miljön. Barn har svårt att överblicka situationen på grund av att de är korta i växten. De saknar även den mognad och erfarenhet som krävs för att inse risker i trafiken. Det är till exempel svårt för barn att bedöma avstånd och hastigheter hos bilar som närmar sig dem. Motoriken utvecklas succesivt under uppväxtåren och därför kan barn lätt vingla till när de cyklar. Barn har även svårt att behålla koncentrationen längre stunder utan uppslukas lätt av sin lek. Detta gör att ett barn som ena dagen uppträder trafiksäkert nästa dag kan visa ett helt annat beteende. Detta kan leda till farliga situationer i trafiken.

I syfte att kunna skapa en bra trafikmiljö är det viktigt att förstå barnens begränsningar. Trafiken och omgivande miljö måste dessutom anpassas till barnens olika förutsättningar vid olika åldrar. Alla dessa faktorer måste beaktas löpande under trafikplaneringsprocessen.

### *Skolvägar*

Utgångspunkten för trafiksäkerhetskriteriet är nollvisionen med målet att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom transportsystemet.

Resan längs skolvägen mellan hem och skola innehåller en rad olika situationer, exempelvis på- och avstigning av skolskjuts/buss, korsande av gatan längs gång- och cykelvägnätet med mera, som kan vara olika svåra och komplexa för barnet beroende på ålder. Oavsett färd sätt innebär det en ökad risk för att barnet ska råka ut för en olycka.

Stress och upplevd oro för en otrygg trafikmiljö är en av flera anledningar till att föräldrar i allt större omfattning väljer att skjutsa sina barn till både skola och fritidsaktiviteter. Att många barn skjutsas i bil till och från skolan bidrar inte bara till negativa konsekvenser för barns hälsa, de ökade trafikrörelserna kring skolområdet ökar också riskerna i barns närmiljö.

Barn ska kunna gå till skolan på egen hand, vilket ger barn ökad rörelsefrihet. Barriärer i gatumiljön begränsar barns rörelsefrihet i sin närmiljö. Ett sammanhängande och gent gång- och cykelvägnät mellan hem och skola bidrar till att fler går och cyklar. Där barn behöver korsa gatan ordnas passager som säkrar högsta tillåtna hastighet till 30 kilometer i timmen (30 km/tim). Om framkomlighetsproblem råder för gående och cyklister ordnas istället ett förhöjt övergångsställe som säkrar högsta tillåtna hastighet till 30 km/tim.

Gator i anslutning till skolområdet föreskrivs med lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet 30 km/tim och kompletteras med fysiska åtgärder i trafikmiljön som bidrar till en säker skolväg.

Andra fysiska åtgärder som bidrar till en upplevd tryggare skolväg är god synbarhet, vilket innefattar arbete med belysning och sikt samt drift- och underhållsåtgärder.

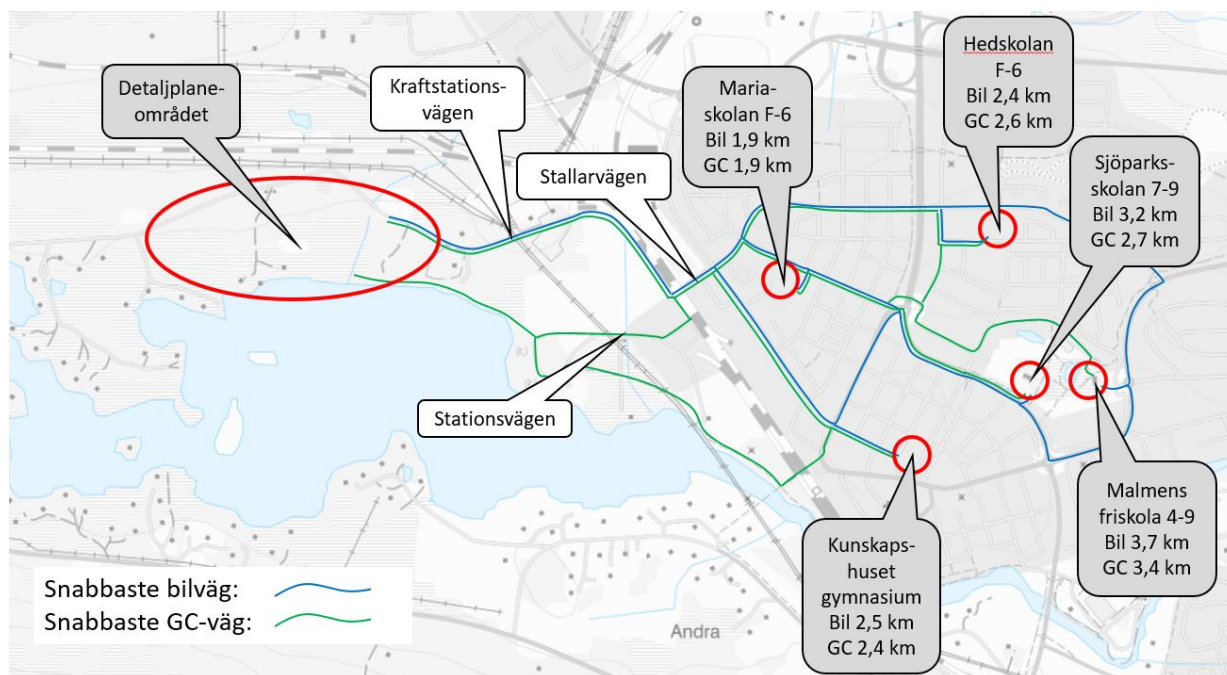
### *Skolvägar från detaljplaneområdet*

Ingen offentlig service finns eller planeras i området. De skolor som ligger närmast planområdet är Mariaskolan, Sjöparksskolan, Hedskolan och Malmens friskola. Mariaskolan och Hedskolan är skola

och förskola för årskurs F-6, Sjöparksskolan är en skola för årskurs 7-9. På friskolan finns årskurserna 4-9. Kunskaphuset som planeras vara färdigt till hösten 2020 blir den nya kommunala gymnasieskolan.

Snabbaste vägarna till respektive skola för bil och för gång och cykel framgår av Figur 4. Avstånden är så pass stora att det är rimligt att anta att inga barn kommer att gå till skolan. Cykel kan vara ett alternativ för de lite större barnen. Att cykla via Kraftstationsvägen eller den nya gång- och cykelvägen in till centrum kommer att vara ungefär lika långt. Plankorsningen över järnvägen vid Stallarvägen är bevakad och försedd med bommar. Den är bra och kräver inga åtgärder enligt Trafikverket. Plankorsningar innebär dock alltid en säkerhetsrisk.

Befintliga gator öster om järnvägen förutsätts vara goda skolvägar då dessa redan fyller den funktionen. Kraftstationsvägen alternativt Sandviksvägen och nya gång- och cykelvägen, samt de nya lokalgatorna måste dock utformas på ett sådant sätt att de blir lämpliga skolvägar. Den nya gång- och cykelvägen längs Vassaraträsk kan få ett för lågt flöde för att upplevas som trygg och det bör därför finnas en belyst gång- och cykelbana i anslutning till Kraftstationsvägen. Passager ska vara hastighetsssäkrade till max 30 km/tim. För att avgöra behov av och lämpliga åtgärder behöver en närmare analys göras, till exempel i form av en barnkonsekvensanalys längs skolvägen.



Figur 4. Snabbaste vägarna till respektive skola för bil och för gång och cykel (GC).