

Trafikutredning

Detaljplan för Docksta centrum



Upprättad 18 april 2024

Miljö- och byggavdelningen

Innehåll

| | |
|--------------------------|----|
| Inledning..... | 2 |
| Bakgrund | 2 |
| Syfte | 2 |
| Sammanfattning | 2 |
| Förutsättningar | 3 |
| Planförslaget..... | 4 |
| Risker | 5 |
| Hastighet..... | 5 |
| Korsningen | 6 |
| Övergångsställe..... | 6 |
| Gång- och cykelbana..... | 7 |
| In- och utfart..... | 7 |
| Övriga aspekter | 7 |
| Bedömning | 8 |
| Åtgärder..... | 14 |
| Övrigt | 15 |

Inledning

Enligt både Plan- och bygglagen (PBL) och Miljöbalken (MB) ska den fysiska planeringen beakta risker för människors hälsa och säkerhet. Frågor om risker gällande trafik ska tas upp tidigt, i lämplig omfattning och i rätt ordningsföljd. En god trafikmiljö eftersträvas. I PBL utgör hälsa och säkerhet en av prövningsgrunderna för Länsstyrelsen. De vanligaste huvudprinciperna för god planering med hänsyn till riskerna gällande trafik är följande; lämplig lokalisering och utformning av bebyggelse, skyddsavstånd och trafikrummet samt hänsyn till trafikförsörjningen för att till sist kunna presentera anpassade åtgärder.

Bakgrund

Kramfors kommun arbetar med att ta fram en ny detaljplan för Docksta med syftet att möjliggöra för befintlig och ny verksamhetsutveckling. I samband med att detaljplanen upprättas ska de åtgärder planen innefattar riskbedömas, där en identifierad risk är trafiksäkerheten inom planområdet. I anslutning till planområdet i öster ligger E4:an med ett cirka 50 meters avstånd till närmaste byggnad. E4:ans utformning och sträckning omfattas inte av planförslaget eller påverkas av dess genomförande.

Syfte

Syftet med trafikutredningen är att identifiera de risker avseende trafiken för aktuellt planområdet. Målet med utredningen är att utreda lämpligheten med befintligt trafikrum, dess grad av trafiksäkerhet och planerade utformning utifrån riskpåverkan samt ge vägledning i vilka åtgärder som kan krävas.

Sammanfattning

De risker som har identifierats för undersökt planområde är gatornas hastighet, den överdimensionerade korsningen vid Järngatan-Risnäsvägen-Dockstavägen, övergångstället vid skolområdet, bristfällig gång- och cykelväg samt säkerheten av in-/utfarten vid den *namnlösa*-vägen och E4:an vid återvinningsstationen. Övriga aspekter som har identifierats är de otillräckliga parkeringsytorna och behovet att tillgängliggöra kollektivtrafikanvändandet.

Bedömningen är att konsekvensreducerande åtgärder gällande korsnings- och vägutformning, hastighetssänkning samt parkeringsetablering bör vidtas vid planeringsutvecklingen av planområdet. Om dessa åtgärder vidtas bedöms en ökad trafiksäkerhet uppnås.

Förutsättningar

Planområdet

Planområdet omfattar cirka 6,1 hektar och består av 10 fastigheter. Planområdet ligger centralt i Docksta tätort och inom det planerade området finns flertalet verksamheter, skolområde och idrottsområde. Planen omfattar en stigande höjdskillnad från söder till norr där lägsta punkten är cirka 3 meter över havet (m.ö.h.) och högsta punkten är 21 m.ö.h.



Bild 1: Röd linje redovisar den ungefärliga planområdesgränsen.

Trafikleder

Dockstavägen (väg 868) sträcker sig från södra på/avfarten från E4:an till den norra på/avfarten för E4:an vid Dockstabaren. Vid norra infarten finns det två drivmedelsstationer för tung trafik och såväl en mack samt laddstation för personbilar. Inom planområdet ansluter den allmänna Risnäsvägen (väg 872) med Dockstavägen. Den sträcka som är relevant för planförslaget sträcker sig från upplagsytan i centrala Docksta till skolområdet. Etappen är en enfilig vägbana med en ungefärlig bredd på 6,5 meter (vägens bredd är upp mot 7,2 meter i centrum). Antalet fordon som körde på Dockstavägen år 2019 var 849 fordon per dygn varav 91 (26 %) var tunga fordon¹. Trafikverket är väghållare för både Dockstavägen och Risnäsvägen, de ansvarar för drift och underhåll. Verksamheterna i centrum är placerade med

¹ Vägtrafikflödeskartan, Trafikverket

entréerna mot Dockstavägen vilket bidrar till vägens kontinuerliga användning. Dockstavägen är tätortens huvudgata.

De andra gatorna som planområdet omfattas av är Järngatan, Kantorsvägen, Risnäsvägen och Kvarnvägen samt *namnlösa*-vägen ner till återvinningsstationen. Alla vägar förutom Kvarnvägen och en begränsad del av Dockstavägen har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Kvarnvägen och partiet av Dockstavägen har en begränsning på 30 km/h under tidsperioden 15/8-15/6 mellan klockan 7-17. Järngatan, Kantorsvägen, Kvarnvägen och *namnlösa*-vägen är lokalgator med enskilt väghållarskap som kan upplevas underordnad till Dockstavägen även om hastigheten är den samma, eftersom deras vägbredd är smalare.

Planförslaget

Planområdet ligger inom detaljplanerat område för de centrala delarna av Docksta vilket möjliggör för ett tillskott av centralt belägen centrum- och verksamhetsyta och bostäder. Det ges också möjlighet till tillbyggnation för samtliga fastigheter förutom vägfastigheterna Docksta 5:42 och 5:129. Planförslaget innefattar ingen miljöfarlig verksamhet eller verksamheter som kan antas ge upphov till ökade bullernivåer.

Planens syfte är att möjliggöra för befintliga och nya verksamheters utveckling. Detaljplanen ska även bekräfta de befintliga användningarna, för att underlätta vid bygglovsprövning. Likaså bör bättre villkor för gång- och cykeltrafikanter samt en smartare parkeringslösning etableras.

Tabellen nedan redovisar samtliga fastigheter och dess ägare som omfattas av planförslaget, samt dess befintliga användning och förslagen förändring.

| Fastighet | Fastighetsägare | Befintlig användning | Planförslaget |
|--------------|-----------------|----------------------|--|
| Docksta 5:42 | Privat | Natur, gata | Bekräftar befintlig användning samt bredare markanvändning. |
| Docksta 5:45 | Privat | Bostad, handel | Bredare markanvändning. |
| Docksta 5:52 | Privat | Upplag, gata, natur | Bekräftar befintlig användning. |
| Docksta 5:53 | Privat | Skola | Bekräftar befintlig användning samt bredare markanvändning och en större byggrätt. |
| Docksta 5:54 | Privat | Lager för handel | Bredare markanvändning. |

| | | | |
|---------------|-----------------|---------------|--|
| Docksta 5:57 | Privat | Skola, gata | Bekräftar befintlig användning samt bredare markanvändning och en större byggrätt. |
| Docksta 5:59 | Privat | Kontor | Bredare markanvändning. |
| Docksta 5:76 | Privat | Bostad | Bredare markanvändning. |
| Docksta 5:124 | Kramfors Kommun | Idrottsområde | Bekräftar befintlig användning samt möjliggör för en bredare markanvändning. |
| Docksta 5:129 | Kramfors Kommun | Gata | Bekräftar befintlig användning. |

Flertalet av fastigheterna planeras få en bredare markanvändning, vilket främst innefattar bestämmelsen centrum [C] för att möjliggöra att fler centruminriktade verksamheter kan etableras sig. På så sätt kan Docksta förhoppningsvis få den centrumkänsla och utformning som tätorten förtjänar.

Risker

Med mer möjligheter för verksamheter att etablera sig behöver besökare och boende ha fler och bättre parkeringstillgångar. Idag finns det ett fåtal parkeringsplatser i centrum i anslutning till verksamheterna utmed Dockstavägen, där fordonen backar ut i vägbanan för att kunna lämna parkeringsplatsen. Ett problematiskt läge som hittills som tur inte har lett till någon allvarlig olycka. En lösning för detta presenteras inte inom denna trafikutredning eftersom den delen av centrum inte omfattas av planförslaget, utan kommer omfattas av en egen detaljplan.

De risker (faktorer/miljöer) som har identifierats för undersökt planområde är gatornas hastighet, den överdimensionerade korsningen vid Järngatan-Risnäsvägen-Dockstavägen, övergångstället vid skolområdet, bristfällig gång- och cykelväg samt säkerheten av utfarten vid den *namnlösa*-vägen. Övriga aspekter som har identifierats är de otillräckliga parkeringsytorna och behovet att tillgängliggöra kollektivtrafikanvändandet.

Hastighet

Hastigheten har en betydande roll i risken för om en olycka sker eller inte. Högre hastigheter medför både ökad sannolikhet för olycka och ökad risk för mer omfattande konsekvenser till följd av det ökade krockvåldet. En lägre hastighet kan öka trafiksäkerheten i tätorten.

Korsningen

Korsningen vid Järngatan-Risnäsvägen-Dockstavägen har en utformning som är onödigt bred i relation till dess användning. Som bilist är det svårt att veta var du får köra när du svänger in och ut från korsningen. Det är lätt att bilister sneddar över körfälten eftersom det inte finns några skiljelinjer dragna i vägen för att markera var man får köra. Likaså finns det två lämna-företrädesskyltar, en vid Risnäsvägen och en vid Järngatan. Detta kan leda till förvirring, i värsta fall kan bilisterna köra samtidigt utan någon prioritering av vem som har företräde. Ingen allvarlig olycka har som tur hittills inte skett, men det beror främst på att bilister körande på Järngatan frivilligt lämnar företräde eftersom Risnäsvägen är bredare.

Övergångsställe

Övergångställen anordnas där framkomligheten ska säkerställas, utifrån gåendes behov. Speciellt ska övergångställen eftersträvas vid skolor, kollektivtrafikhållplatser, äldreboende och andra publika anläggningar, där det rör sig många gående med begränsade förutsättningar i trafiken. Det är viktigt att trafiksäkerheten utifrån fordonsförarens möjlighet att stanna och iaktta väjningsplikten eftersträvas. Därvid ska utgångspunkten vara en trafikmiljö, vid och i anslutning till övergångstället, som säkerställer en låg fordonshastighet.²

Det finns två former av övergångställen, de bevakade och de obevakade. Vid bevakade övergångställen regleras trafiken av trafiksignaler eller av polis. Medan vid obevakade övergångställen har fordonsförare väjningsplikt mot gående. Fordonsföraren ska således släppa fram den som går. Väjningsplikt innebär att föraren i god tid ska sänka hastigheten eller stanna vid övergångstället och får köra vidare om/när det kan ske utan fara eller hinder. Dock får inte gående gå ut på övergångstället utan att ta hänsyn till fordon som närmar sig. Även den som leder sin cykel räknas som gående. Däremot har inte fordonsförare någon väjningsplikt mot den som cyklar över ett obevakat övergångsställe.³

Övergångstället i närheten av skolområdet är obevakat och identifieras som osäkert. Övergångställets utformning medför ingen avsiktlig hastighetssänkning, eftersom övergången endast är utmarkerad med linjer över vägen och skyltar. På grund av att övergångstället ligger i anslutning till skolområdet och flertalet barn (med eller utan vuxen) använder övergångstället bör en trafiksäkring ske.

² Teknisk Handbok, Gång- och cykelpassage/Övergångsställe, Göteborgs Stad Trafikkontoret

³ Övergångsställe, Transportstyrelsen

Gång- och cykelbana

Den enda och befintliga trottoaren utmed Dockstavägen är undermålig och är endast lämplig, på grund av dess bredd, att användas för gående med ett möte. Eftersom det inte finns utrymme för att gång- och cykeltrafikanter kan samsas om ytan, behöver cyklisterna cykla utmed Dockstavägen, vilket kan skapa säkerhetsproblem. Cyklisterna är därmed inte skyddade när de cyklar bland bilarna. Positivt med trottoaren är att den är god belyst, lampstolpar är jämt placerade utmed trottoaren.

In- och utfart

Den *namnlösa*-vägen ner till återvinningsstationen är inte asfalterad utan är en grusväg. På grund av topografin har vägen en nedåtriktad lutning, vilket gör att när bilister ska svänga ut på Dockstavägen behöver de stå och vänta i lutning.

I slutet av den *namnlösa*-vägen finns en in-/utfart till E4:an vilken kan identifieras som osäker ur trafiksynpunkt. In-/utfarten är en så kallad höger-höger-utfart, där man endast kan svänga höger när man kommer norrifrån och svänga höger ut från *namnlösa*-vägen i södergående riktning. Ett mitträcke separerar vägbanorna vilket medför att inga vänstersvängar är möjliga. Fordon körande ut på E4:an startar från ett stilla läge och behöver snabbt väl ute på E4:an komma upp i rätta (höga) hastigheten, utan att bromsa upp trafiken och bli en trafikfara för omkring körande förare. Likaledes kan en trafikfara bildas när körande norrifrån sänker farten för att svänga in på den *namnlösa*-vägen. Sikten är även något begränsad, eftersom träd och grönska skymmer.

Övriga aspekter

Nedanstående identifierade aspekter är inga som innefattar någon risk, utan bör förbättras för att bidra till tätortens utveckling samt öka tillgängligheten för användandet av kollektivtrafik.

Parkering

Parkeringsfrågan är alltid relevant inom planering och framförallt för Docksta. Både för invånarna i tätorten och dess besökare. Idag finns endast parkeringsmöjligheter intill verksamheterna och dess utformning skapar trafikproblem när förare behöver backa ut i vägen för att lämna parkeringsplatsen. Inom planområdet behövs därmed fler parkeringsplatser för besökare och kunder. Fler parkeringsplatser kan göra att fler stannar, besöker och handlar, vilket i sin tur kan leda till ökade inkomster och ett bättre företagsklimat. Likaså finns det ingen möjlighet att parkera bilen för de som vill pendla med kollektivtrafik eller parkeringsplatser för besökare/turister.

Busshållplats

I centrum utmed Dockstavägen finns en busshållplats på vardera sida om vägen. Den ena hållplatsen innefattar en mindre väderskyddad kur placerad i anslutning till trottoaren medan den andra endast består av en liten *Din Tur*-skylt placerad på flaggstolpen utanför chokladpralinaffären. Det finns även en grusad yta vid sidan av Dockstavägen i anslutning till skolområdet där skolbuss lämnar och hämtar barnen. Skulle tillgängligheten för busshållplatserna stärkas kan det bidra till att fler väljer ett hållbart färdssätt framför bilen.

Bedömning

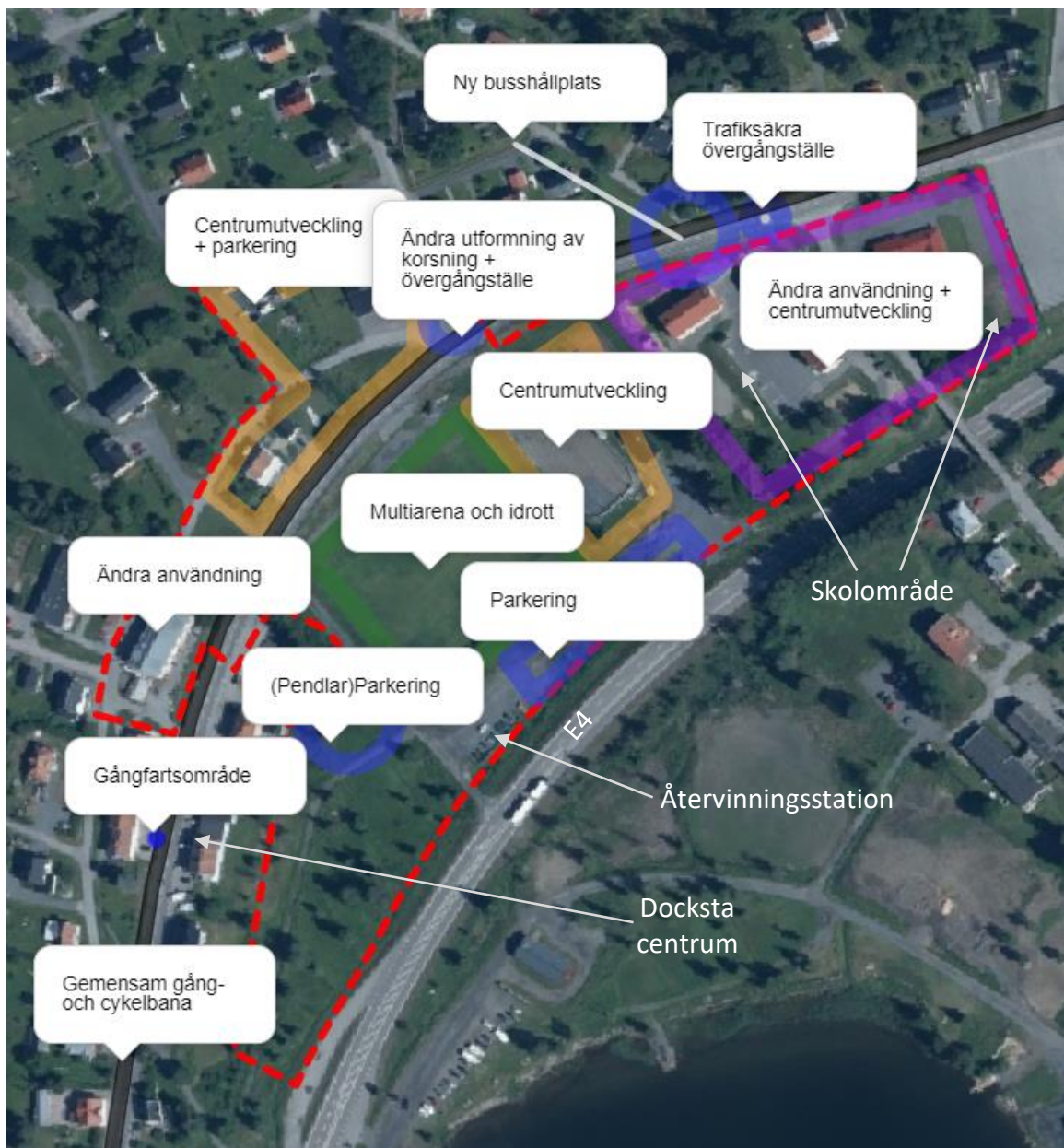


Bild 2: Redovisar förslagen utveckling. Ungefärlig planområdesgräns markeras i rött.

Dockstavägen är huvudleden och centrumgatan i Docksta, vilket kan bli problematiskt utifrån trafiksäkerheten för både oskyddade trafikanter och fordonsförare. Som cyklist och gångare är man underordnad motorfordonen och ens utrymme är begränsat om inte i vissa områden obefintligt. De oskyddade trafikanterna behöver få en högre position i trafikhierarkin som bidrar till bredare, tillgängligare, tryggare och säkrare gång- och cykelytor.

Hastigheten för flertalet vägar har hastighetsbegränsningen 50 km/h, vilket kan anses högt med tanke på antalet verksamheter, bostäder och personer i rörelse. Hastigheten bör sänkas för flera av vägarna för att minska risken för olyckor på grund av hög hastighet. Ju högre hastighet ju längre blir bromssträckan vid inbromsning. Oplanerade inbromsningar kan både orsaka person som materiell skada och i värsta fall dödsolyckor.

Även om en etapp av Dockstavägen i närheten av skolområdet har en hastighetsbegränsning på 30 km/h, bedöms flertalet personer se förbi den skyltningen och fortsätter att köra i 50 km/h som resterande del av vägens hastighet är reglerad till. En generell sänkning av hastigheten kan därmed gynna tryggheten och säkerheten i tätorten. Kramfors kommun planerar att genomföra en hastighetssänkingsplan för kommunens alla tätorter. Planen innefattar olika etapper där Docksta planeras hamna i ett av de tidigare stadierna. Hastigheten för en del av Dockstavägen bör sänkas till 30 km/h och 40 km/h. För att säkerställa säkerheten för personer som vistas i de centrala delarna av Docksta bör ett gångfartsområde etableras, från infarten vid Järngatan till korsningen. Likaså bör de andra lokalgatorna som idag har hastigheten 50 km/h sänkas till 30 km/h. Hastigheten för Risnäs vägen kan förbli som befintligt.



Bild 3: Redovisar förslagen hastighetsändring. Varje färgad linje motsvarar en hastighetsbegränsning. Grön = gångfartsområde, Gul = 30 km/h, Orange = 40 km/h, Röd = 50 km/h.

Det finns inte bara hierarki för trafikfordon utan likaledes inom vägnätet. Som statliga vägar, Dockstavägen och Risnäsvegen, är de bredare och utformade som huvudleder. Medan Järngatan är utformad som en lokalgata. Korsningen vid Järngatan-Risnäsvegen-Dockstavägen har en utformning som är väldigt bred i relation till dess användning, vilket kan beror på att det inte finns någon tydlig hierarki för vägnätet. Korsningens yta behöver minskas och omplaneras till en mer användarvänlig storlek. En tänkbar lösning är att rätta ut Järngatan och bli en sidogata till Risnäsvegen. På så sätt kommer korsningen endast bestå av två vägar (Risnäsvegen och Dockstavägen) och dess yta kan reduceras. Placeringen av lämna-företrädesskyltarna behöver även utredas, så att dess placering inte skapar mer förvirring än hjälp för bilisterna.

Skolområdet har ett stort upptagningsområde och barn går eller cyklar till skolan. Övergångstället i närheten behöver därmed trafiksäkras för att öka tryggheten för alla dess användare men framförallt för barnen. En trafiksäkring kan genomföras på flertalet sätt, men det viktigaste är att åtgärderna som görs är förankrade med platsens förutsättningar. Utgångspunkten för detta övergångsställe bedöms vara att eftersträva en hastighetssänkning och en tryggare passage.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) redogör i en studie⁴ att vid ett ej upphöjt övergångsställe, liknande det vid skolområdet, är det alarmerande få förare som väjer för gångtrafikanter. Fordonsförarnas benägenhet att väja ökar vid lägre hastigheter. Studiens resultat är satta i sin kontext men ger en generell fingervisning hur verkligheten ser ut. På så sätt, är verkligen de traditionella övergångställena med vita streck tillräckliga för att erbjuda en säker passage över gatan? Ska hållbara transportsätt som gång och cykling öka, är tillgängligheten och utbyggandet av gång- och cykelnätet fundamentalt, men likaså behöver övergångsställen och/eller passager ges rätt utformning ur säkerhet- och trygghetssynpunkt.

En metod, för att trafiksäkra övergångsstället vid skolområdet, kan vara att omvandla övergångsstället till ett förhöjt övergångsställe. Därigenom blir upphöjningen en form av farddämpande väghinder samt förtydligas det var de oskyddade trafikanterna kan säkert korsna vägen.⁴ Upphöjningen kan bidra till att hastigheten sänkts till mellan gångfartsområde och 30 km/h. Vid omvandling av övergångsstället är det viktigt att orienterbarheten bibehålls, så att tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning inte tummas⁵.

Bättre förutsättning för gångare och cyklister behöver etableras i Docksta, framförallt för de boende i tätorten men även för alla besökare⁶. Höga Kusten-leden sträcker sig efter Dockstavägen och vandrarna får använda den smala trottoaren. För trottoaren kan endast ett möte mellan gående ske. Cyklisterna hänvisas till vägbanans kant. Trottoaren försvinner bitvis utefter Dockstavägen, exempelvis i centrum där asfalterad yta för parkering har prioriterats högre. Likaså finns det ingen säker passage över Risnäs vägen (korsningen) för gående och cyklister. Ett traditionellt vit-streckat övergångsställe bör etableras i anslutning till korsningen så att gående och cyklister tryckt och säkert kan passera över gatan.

Som ovan, ska transportsätt som gång och cykling öka behöver de premieras. Den befintliga trottoaren är mellan 2,2–2,7 meter bred beroende på var mätning sker utmed Dockstavägen. Genom att frigöra yta från vägbanan (samt lite yta mellan nuvarande trottoar och verksamheter/bostäder) till dagens trottoar kan en gång- och cykelbana skapas, där gående och cyklister separeras från fordonstrafiken och enkelt kan ta sig från och till målpunkter. De tidigare ”glapp” som fanns i trottoarens sträckning ska lösas genom en kontinuerlig gång- och cykelbana.

⁴ Övergångsställen och gångpassager – En studie av utformning och trafiksäkerhet, Sveriges Kommuner och Landsting

⁵ Teknisk Handbok, Gång- och cykelpassage/Övergångsställe, Göteborgs Stad Trafikkontoret

⁶ Gång- och cykelplan för Kramfors Kommun

Därefter kan banan utformas som *gemensam* där gående och cyklister samsas om den gemensamma ytan (gångtrafikanterna ska, om det är möjligt, hålla till vänster – vara längst ifrån biltrafiken) eller som *delad* där trafikanterna separeras med skiljelinje⁷. För båda utformningar bör banans bredd vara minst 5 meter. Eftersom trottoaren och Dockstavägen har varierande bredd utmed sträckan, kommer det bli ett ”ihop-pusslande” av metrar från vägbanan och ytan mellan trottoar och verksamheter/bostäder. Exempelvis trottoaren + 0,5 meter av vägbanan + 2 meter biyta = 5 meter gång- och cykelbana. Dockstavägens bredd bör inte underskrida 6 meter, så att inte trafiksäkerheten kompromissas⁸. Den goda belysningsstrukturen som idag finns för trottoaren ska bevaras för att bibehålla trygghetsfaktorn.



Bild 5: Påbudsmärken för gång- och cykelbana. Skyltarna redovisar till höger D.6 gemensam bana och till vänster D.7 delad bana. Källa: Transportstyrelsen.

För att öka trafiksäkerheten vid in-/utfarten för den *namnlösa*-vägen behöver dess utformning förändras. In- och utfarten behöver kompletteras med ett viloplan där bilister kan stå och vänta innan de kör ut på Dockstavägen, för att undvika att stå i lutning. Således bör vägen asfalteras för att få bättre grepp.

Trafiksäkerheten för in-/utfarten till E4 i slutet av den *namnlösa*-vägen kan öka genom att förbättra sikten, ta bort träd och etablera lägre växande växter. Dock löser det inte problematiken med att fordon körande ut på E4 lätt kan bromsa upp trafiken om accelerationen till önskad hastighet inte sker snabbt nog. Därför kan en annan lösning vara att stänga korsningen. En sådan åtgärd behöver dock bearbetas och lyftas i diskussion med både Dockstaborna, Trafikverket och *Din Tur*.

Parkeringsmöjligheterna inom planområdet är begränsade. Det finns endast parkeringsplatser i anslutning till verksamheterna i centrum. Därmed planeras en större parkeringsyta bakom upplaget och chokladpralinaffären för att möta efterfrågan på pendlarparkeringsplatser och

⁷ Trafikregler för gående, Umeå Kommun

⁸ Arkitektens handbok, Studentlitteratur

mer parkeringsyta för besökare. Enligt genomförd geoteknisk undersökning för naturområdet mellan centrum och E4:an bedöms nordvästra sidan bäst lämpad för att etablera en parkeringsyta⁹. Likaså planeras en parkeringsyta för främst besökande vid tänka omvandlade korsningen. Eftersom parkeringsytorna bidrar till mer hårdgjord mark och området lutar ned mot E4:an bör ytorna innefatta dagvattenlösningar som gröna och/eller tekniska inslag.



Bild 6: Orientering av undersökt område.

Busshållplatserna belägna i övre delen av centrum har en relativ god turtäthet. För att få fler att välja kollektivtrafiken över bilen behöver förutsättningarna att kunna parkera i närheten tillgodose. Den planerade pendelparkeringen bör lösa detta eftersom den etableras med gångavstånd till busshållplatsen. Likaså bör cykelparkering upprättas vid hållplatsen för att möjliggöra att fler kan cykla till och från bussen. Båda de befintliga hållplatserna räknas som stopphållplatser, där trafiken bromsas upp i bussens körriktning när bussen stannar. När bilar måste vänta bidrar det till att gående säkert kan passera både framför och bakom den skymmande bussen. Vid denna plats finns det dock ingen tydlig passage över vägen för gående, vilket talar för en omvandling av centrum till ett gångfartsområde. Men detta liksom parkeringssituationen i centrum omfattas av en senare detaljplanetapp.

Den grusade ytan i anslutning till skolområdet har identifierat som en lämplig plats att etablera en ny hållplats utmed Dockstavägen. Både eftersom att upptagningsområdet är utbrett och att ett befintligt övergångsställe ligger i nära anknytning till platsen så att gående lätt kan ta sig till och från hållplatsen. Likaså kan barnen som väntar på skolbussen få en ordentlig plats att vänta på, med en väderskyddad kur med sittplatser. Etableringen av hållplatsen bör

⁹ PM Geoteknisk Docksta Parkering, AFRY

blir i form av en fickhållplats, där hållplatsen ligger avskilt från gatan vilket bidrar till en hög trafiksäkerhet och trygghet för av- och påstigande. Hållplatsen bör även innefatta god belysning, lämplig markbeläggning, cykelparkering med ramlåsning och soptunnor.

Den hållplats som etableras tvärs över gatan för motgående busstrafik, bör planeras som en stopphållplats, liknande den befintliga som är lokaliserad i centrum. Busskuren bör placeras i bakkant till den planerade gemensamma gång- och cykelbanan, så att gående och cyklister har fri yta att röra sig på. Denna hållplats ska innefatta likande egenskaper som den i anslutning till skolområdet men i en något mindre skala.

Åtgärder

Planförslaget föreslår att bekräfta befintliga användningar samt skapa en större flexibilitet genom ändring av bestämmelser för användning av befintliga byggnader och möjliggöra för tänkbar nybyggnation. Användningarna som föreslås är bostäder [**B**], centrum [**C**], handel [**H**], parkering [**P**], skola [**S**] och besöksanläggning [**R**], verksamheter [**Z**] samt Återvinningsstation [**E₂**], vilka speglar den nuvarande användningen i omgivningen och ska bidra till ett fortsatt levande centrum i Docksta.

Bedömningen är att åtgärder behöver vidtas med anledningen av de risker (faktorer/miljöer) som identifieras inom planområdet. Utifrån dagens trafik ges följande förslag på konsekvensreducerande åtgärder:

- Hastigheten för samtliga vägar föreslås att sänkas. Hastighetsbegränsningen för Dockstavägen delas upp efter följande; 50 km/h – gångfartsområde – 30 km/h – 40 km/h.
- Korsningens yta ska reduceras genom att Järngatan får en längre samt rakare sträckning och ”kopplas på” Risnäsvägen. Körande på Järngatan ska lämna företräde till Risnäsvägen.
- Etablera en parkeringsyta bakom centrum för pendlare och besöksparkering. Det ska finnas utrymme för parkering av husvagn och husbil.
- Etablera en parkeringsyta i anslutning till den tänka omvandlade korsningen.
- Skapa ett viloplan för in-/utfarten vid den *namnlösa*-vägen. Reglera en yta i detaljplanen för detta viloplan i anslutning till vägen.

Övrigt

- Vid om-, till- och nybyggnation ska en säker trafikmiljö för alla trafikanter och trafikslag eftersträvas.
- Trafikrummet ska planeras i enlighet med Trafikverkets regler för *vägars och gators utformning*.
- Vid planering ska *Gång- och cykelplan för Kramfors Kommun* efterföljas och *Parkeringsstrategi för Kramfors stad* ska agera som referensdokument för kommunens tätortsutveckling.
- Trafikhierarki för vägnätet ska efterföljas, där lämplig bredd och utformning står i relation till gatans/vägens användning.
- Nedre delen av centrum bör utvecklas till gångfartsområde för att säkerställa de oskyddade trafikanternas säkerhet och trygghet. Likaså bör parkeringsproblematiken lösas. Detta ska utvecklas i nästkommande detaljplan.
- Etablering av en gemensam gång- och cykelbana, ett upphöjt övergångsställe vid skolan och nytt övergångsställe över Risnäsvägen samt upprustning av befintliga busshållplatser och etablering av nya busshållplatser plus eventuell stängning av in-/utfart till E4 berör vägar som Trafikverket är väghållare för. Därmed står de för utveckling och underhåll. Dessa punkter kommer därför inte planeras eller regleras för i detaljplanen men lyfts i denna trafikutredning som områden med utvecklingspotential för tätortens trafiksäkerhet och attraktivitet. Trafikverket behöver ha en helhetslösning för Dockstavägen innan en detaljplanering för ändringar och riskreducerande åtgärder kan ske, eftersom denna detaljplan som planeras endast berör en liten andel av vägen.

Kramfors Kommun 18 april 2024

Emilia Stenberg

Planhandläggare

Miljö och byggavdelningen