

Gång- och cykelplan för Kramfors kommun

Samrådsredogörelse

|

Innehåll

Samrådsredogörelse för <i>Gång- och cykelplan för Kramfors kommun</i>	3
Inkomna yttranden.....	4
Övergripande synpunkter Kramfors S-förening	4
SRF Kramfors.....	4
Jan Fahlén	5
Centerpartiet i Kramfors kommun.....	5
Miljö- och byggnämnden.....	5
Kramfors S-förening	6
Liberalerna Kramfors	7
Inledning.....	7
Allmänna utgångspunkter för den fysiska planeringen	8
Miljö- och byggnämnden.....	8
Riktlinjer vid planering av GC-vägar	8
Nuläge och åtgärder.....	9
Centerpartiet Kramfors kommun.....	9
Miljö- och byggnämnden.....	10
Liberalerna Kramfors	10
E.ON Sverige AB	11
Miljö- och byggnämnden.....	11
Komplettering av infrastruktur	14
Miljö- och byggnämnden.....	14
SNF Ådalarna-Höga kusten.....	15
Centerpartiet Kramfors kommun.....	15

Samrådsredogörelse för *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun*

Samråd

En samrådsversion av en gång- och cykelplan för Kramfors kommun godkändes av kommunstyrelsens arbetsutskott 2016-11-08. Dokumentet sändes 2016-11-21 ut till myndigheter och organisationer med flera, enligt en särskild utsändningslista. I utskicket framgick att synpunkter skulle vara Kramfors kommun tillhanda senast 2016-12-19. Under denna period har planförslaget funnits tillgängligt elektroniskt via Kramfors kommuns hemsida, men även fysiskt på Kom in – kundtjänst och Kramfors bibliotek.

Inkomna yttranden

Miljö- och byggnämnden

Kramfors S-förening

Centerpartiet Kramfors kommun

Liberalerna Kramfors kommun

Synskadades riksförbund Kramfors kommun

Svenska naturskyddsföreningen Ådalarna-Höga kusten

Jan Fahlén

E.ON Sverige AB

Övergripande synpunkter

Kramfors S-förening

Kramfors S-förening har tittat på planen och finner den tillfredsställande. Vi brinner för hela Kramfors kommun och alla invånare är lika viktiga men vill ändå sätta extra fokus på områdena Öd och mot Folksam. De skulle underlätta för så många att kunna cykelpendla till jobbet, ta sig en tur på fritiden och våra gångare som är i livsfara varje promenad genom dessa kurvor där det inte finns något alternativ till huvudleden.

Kommentar: Noteras.

SRF Kramfors

Med anledning av er inbjudan till samråd ang. gång och cykelvägar vill vi delge er nedanstående information.

Vi vill skicka lite information till er med anledning av den kampanj som Synskadades Riksförbund bedrivit/bedriver för att uppmärksamma allmänheten om vad gravt synskadade möts av ute i vår gatumiljö. Tyvärr går inte var tredje gravt synskadad person ut själv på grund av obehag och otrygghet. I Kramfors uppmärksammade vi detta genom att Några av våra medlemmar under några timmar den 22 oktober gått runt på stan och titta på ev. felparkerade cyklar, bilar. Så kallade gatupratarna är ett annat hinder som vi stötte på. Vi tog kontakt med handlare och beskrev vårt bekymmer när vi stöter på sådana hinder. Vi satte också lappar på felparkerade cyklar. Lapparna innehåller kort information från Synskadades riksförbund. Som

synskadad tappar man orienteringen om det finns hinder i ens väg. Vi vädjade om att placera närmare väggar, det underlättar mycket för oss. Vita käppen är ett hjälpmedel för att kunna orientera sig i vårt samhälle. Vi upplevde att vi blev väldigt positivt bemötta och förståelse för att vi uppmärksammade våra problem. En bra dag som vi var på stan upplevde mycket positivt. Vi skickar alltså detta brev för kännedom till er och en vädjan om förståelse för vårt problem. Tacksam för att ni också tar hänsyn till ovanstående när ni planerar utsättanda av reklam, placering av cykelställ, utmärkning av gatu/vägarbeten.

Kommentar: Noteras.

Jan Fahlén

Hej, angående Gång- och cykelplanen för Kramfors kommun; mycket fint jobb/initiativ.

Kommentar: Noteras.

SNF Ådalarna-Höga kusten

SNF hejar på detta initiativ för fler gång- och cykelbanor

Kommentar: Noteras.

Centerpartiet i Kramfors kommun

Centerpartiet i Kramfors kommun ser väldigt positivt på att det tas fram en gång- och cykelplan för kommunen. Allt för länge har bilen ohotat fått ha en väldigt stark status i vårt samhälle och med den här planen kan vi visa hur viktigt vi tycker att det är för våra medborgare att röra mer på sig i vardagen. Det gynnar inte bara miljön utan påverkar även folkhälsan positivt. För våra ungdomar och andra medborgare som inte har möjlighet att själv köra bil är det även viktigt att deras möjlighet till en aktiv fritid säkerställs.

Kommentar: Noteras.

Miljö- och byggnämnden

Miljö- och byggnämnden är positiv till att gång- och cykeltrafiken lyfts och att en plan utförs. Från 1950-talet och framåt har transport, stads- och markanvändningsplaneringen systematiskt prioriterat enskilda motortransporter framför gång, cykel och kollektivtrafik. Bilen dominerar även korta resor. En hållbar resehierarki bör gälla för en hållbar utveckling: gång - cykel - kollektivtrafik - samåkning/bilpool - egen bil.

Kommentar: Noteras.

GC-planen fokuseras mycket på barn- och unga. För att öka cyklingen krävs ett ökat fokus på vuxna och arbetspendling. Att höja statusen med cykling. I dagsläget är det alldeles för många som efter skoltiden lägger ned cyklingen till förmån för bilen.

Kommentar: Arbetspendling är ett prioriterat kriterium som presenteras under "Riktlinjer vid planering av GC-vägar". Det återkommer även under avsnitten "Utgångspunkter för den fysiska

planeringen” samt ”Nuläge och åtgärder” där de flesta av de föreslagna sträckningarna gynnar arbetspendlingen i kommunen. Begreppet ”arbetspendling” återkommer lika ofta som ”barn och unga” i gång- och cykelplanen.

För att ”höja statusen med cykling” krävs marknadsföringsinsatser och kampanjer, vilket inte kan behandlas i kommunens översiktsplanering.

En förklaring av termerna cykelbana, cykelväg och cykelfält kan behövas, vilka är skillnaderna.

Kommentar: I åtgärdsförslagen särskiljs ej cykelbana, cykelväg och cykelfält. Sträckor och behov påpekas och begreppet ”cykelväg” används. Då en byggnation blir aktuell kommer den exakta utformningen studeras mer i detalj.

Genomförandeplan inklusive kostnadsberäkningar och finansiering saknas i planen.

Kommentar: Gång- och cykelplan för Kramfors kommun är en komplettering av Kramfors kommuns översiktsplan, och är på så vis en del av kommunens strategiska planering. Detaljeringsgrader som kostnadsberäkning och finansiering inryms på så vis inte i denna typ av dokument. En handlingsplan kommer upprättas i ett senare skede.

Förslag på kampanjer, information och dialog i samband med lansering av planen bör ingå i planen. För att göra planen synlig och känd samt att visa att gång- och cykel är ett viktigt område i Kramfors.

Kommentar: Att i planhandlingen beskriva hur densamma ska kommuniceras bedöms ej vara behövligt då en nyligen antagen tjänsteföreskrift för kommunikation beskriver vilka externa kommunikationskanaler som bör användas.

Ett viktigt informationsverktyg när det gäller cykling är tillgång till en detaljerad och uppdaterad cykelkarta. Med hjälp av en cykelkarta kan cyklister planera sina resor och direkt se vilka förutsättningar som gäller för att cykla från en punkt till en annan. Cykelkartan bör finnas väl tillgänglig, både i pappersform och digitalt och tillhandahållas av kommunen samt att vara lätt att ta del av på kommunens webbplats.

Kommentar: Noteras. Synpunkten syftar ej på planhandlingen, men kan utvecklas i ett senare skede.

Kramfors S-förening

Kramfors S-förening skulle önska att planen även innehöll en del som behandlade hur man kan göra gång- och cykelvägarna mer tillgängliga för medborgarna genom kommunikation och information om möjlighet att bruka den.

Kommentar: Noteras. Gång- och cykelplanen fokuserar främst på att vägleda satsningar i infrastruktur, i planhandlingen påpekas dock vikten av en god information för att underlätta orientering.

Liberalerna Kramfors

Nämnden efterlyser helt riktigt kostnadsberäkningar och en plan för genomförande. Där skulle det med fördel kunna upprättas en prioriteringsordning utifrån angelägenhetsgrad och ekonomiska resurser.

Kommentar: Gång- och cykelplan för Kramfors kommun är en komplettering av Kramfors kommuns översiktsplan, och är på så vis en del av kommunens strategiska planering. Detaljeringsgrader som kostnadsberäkning och finansiering inryms på så vis inte i denna typ av dokument. En handlingsplan kommer upprättas i ett senare skede. Då den absoluta merparten av vägarna i kommunen är statligt ägda bedömer Trafikverket hur angelägen en åtgärd är, de ansvarar även över finansieringen av denna.

Inledning

Miljö- och byggnämnden

Målet med gång- och cykelplanen måste anges tydligare och skarpare. Planen ska skapa förutsättningar för att göra det enklare att välja gång och cykel, som det står. Andra mer konkreta mål kan vara att till exempel fördubbla cyklingen i Kramfors eller att till exempel 20 % av resorna inom kommunen år 2030 ska ske med cykel.

Kommentar: I dag finns ingen tillgänglig statistik över valen av färdssätt i Kramfors kommun. Bristen på en nulägesbild gör det svårt att formulera ett mål om en procentuell ökning. För att öka andelen fotgängare och cyklister krävs åtgärder för att främja en beteendeförändring. Gång- och cykelplanen för Kramfors kommun är dock en del av den fysiska planeringen, och ska alltså vägleda framtida investeringar i infrastruktur. Planen är på vis en pusselbit i arbetet för att fler ska välja miljövänligare färdssätt, eventuella marknadsföringsinsatser och kampanjer kan dock inte behandlas i Kramfors kommuns översiktsplanering. Det pågår parallella insatser i projektform, exempelvis genom projektet Hållbara resor.

I översiktsplanen för Kramfors lyfts följande fram, kan tas upp i planen:

-bytespunkter för kollektivtrafik och viktiga punkter/noder för rekreation och friluftslivet.

-”om bostaden ligger inom cykelavstånd från skolan kan ibland eleverna förväntas cykla till och från skolan. Trafikmiljön vid skolorna samt vägen mellan bostad och skola ska vara trygg och säker för barn- och ungdomar”.

Kommentar: Både barns skolvägar och koppling till kollektivtrafik återfinns i såväl de kriterier som presenteras i avsnittet ”Riktlinjer vid planering av GC-vägar”, samt i ”Nuläge och åtgärder” i både

text och kartor. Kriterierna för prioritering av GC-vägar är de samma som används av Trafikverket, och rekreation och friluftsliv är inget sådant kriterium. Då merparten av vägarna i Kramfors kommun ägs av Trafikverket är det viktigt med en samsyn gällande prioriteringar. Skäl såsom trafiksäkerhet, barns skolvägar och arbetspendling väger tyngre i sammanhanget.

Allmänna utgångspunkter för den fysiska planeringen

Miljö- och byggnämnden

I avsnittet om hållbar utveckling bör målet med fossilfri kommun och Parisavtalet COP21 tas upp.

Kommentar: Noteras. Det avsnitt som refereras till redogör för gång- och cykelplanens koppling till relaterade dokument, som Kramfors kommuns översiktsplan och fördjupningen av översiktsplanen för Kramfors stad. Parisavtalet COP21 och initiativet Fossilfritt Sverige är exempel på gällande beslut som kan anses vara utgångspunkter för gång- och cykelplanen. Av den anledningen kommer texten i "Bakgrund" att kompletteras.

Planen ska också vara ett kunskapsunderlag. Därför bör skrivningen om folkhälsa, fysisk aktivitet och samhällsekonomi vara utförligare.

Kommentar: Värdet av satsningar på gång- och cykeltrafik redogörs för i stora delar av planhandlingen. Kunskapsunderlag syftar inte bara på färd sättens effekter, men även på kunskap om prioriteringssätt, nuläge och behov. Planens samtliga kapitel utgör på så vis ett kunskapsunderlag.

Planen ska vara ett kunskapsunderlag genom att vägleda investeringar i gång- och cykelnätet.

Riktlinjer vid planering av GC-vägar

SNF Ådalarna-Höga kusten

Många turister kommer med husbilar/husvagn och kan ha cyklar med sig. Marknadsförs för Turismen.

Kommentar: Då den absoluta merparten av vägarna i kommunen ägs av Trafikverket måste en prioritering ske, då Kramfors kommuns önskemål vägs mot behov och investeringar i länets övriga

kommuner. Det kräver även en samsyn mellan kommuner och Trafikverket på hur sträckor ska prioriteras. Av den anledningen har Kramfors kommun utgått från Trafikverkets kriterier för prioritering. Turism är inte ett sådant kriterium.

Nuläge och åtgärder

Centerpartiet Kramfors kommun

I en motion som bifölls av KF den 26 mars 2012. Tar vi upp behovet av gång och cykelväg mellan Stensätter och Lindholmen i Bollstabruk. I en interpellation ställd till Micael Melander 4 november 2013 på samma ärende fick vi svaret att den skulle tas upp på nytt i projektet om upprustning av Bollstabruks genomfart, tillsammans med Bollstabruks intresseförening och Trafikverket. Vi anser därför att det borde vara rimligt att ta upp sträckningen i denna plan.

Byggnationen av E4 mellan Docksta och Ullånger är sannerligen efterlängtd och kommer betyda mycket för boende där samt för turismen. Söder om Ullånger är det redan mitträcke uppsatt och tyvärr finns det ett glapp i en väl använd motions slinga för Ullångersborna. Enda sättet att ta sig mellan infarten till Kålsta och infarten till Prästtjärn (badplats och husvagnscamp) är att gå längs en hårt trafikerad sträcka på E4 med både mitträcke och sidoräcken. Med ganska enkla medel borde det gå att åtgärda detta och det kan motiveras med både Sammanhängande stråk och Trafiksäkerhet. Sträckan är 160m lång och går över en bäck.

Nordingrå består som bekant av ett stort nätverk av mindre vägar. Under sommarhalvåret är trafiken betydligt tätare och krönen och skymda kurvor är många. Möjligheterna att ta del av vårt fantastiska världsarv utan bil är tyvärr begränsade. En översyn över hur vägnätet kan nyttjas av cyklister skulle vara ett bra underlag för att kunna gå vidare med exempelvis cykelleder som kan marknadsföras mot turister men självklart även underlätta för boende att säkert och praktiskt kunna nyttja cykel som färdmedel.

När sträckan mellan Herrskog och Mäländ ändå föreslås åtgärdas verkar det märkligt att inte ta hela vägen till infarten till Lugnvik. Det tillhör samma vägsträcka och det borde vara en vits till att sammankoppla pendlarparkeringen som ligger där. Ur trafiksäkerhetspunkt borde den delen vara lika utsatt som den utpekade.

Sedan E4 drogs om över Höga kustenbron har det varit svårt att ta sig fram längs sträckningen cyklandes eller gående. Vägarna blir allt mer trafikerade vilket gör att det känns direkt farligt att ens vistas på vägen en kort stund. Längs vissa sträckor är det inte ens tillåtet att färdas med cykel. Om man vill att boende och turister ska ändra sina vanor och låta bilen stå oftare måste det åtminstone finnas rimliga chanser att använda sig av något alternativ. Vi anser därför även att en översyn över våra större vägar, så de blir trafiksäkra samt att det blir möjligt att ta sig mellan de olika samhällena för mindre skyddade trafikanter, bör planeras in.

Barnens skolvägar är ju ett av de kriterier som hänvisas till i planen. Det saknas dock redogörelse för hur gång och cykelmöjligheterna ser ut för samtliga skolbarn i kommunen.

Kommentar: Det finns en mängd sträckor i Kramfors kommun där en utbyggnation av gång- och cykelvägar är önskvärda. Då den absoluta merparten av vägarna i kommunen ägs av Trafikverket måste en prioritering ske, då Kramfors kommuns önskemål vägs mot behov och investeringar i länets övriga kommuner. Utgångspunkten har därför varit att lokalisera och presentera de sträckor där kommunen i dag bedömer att behovet är som störst. Planens föreslagna åtgärder baseras på Trafikverkets kriterier för prioritering, Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut om inspel till den regionala transportplanen samt Tekniska enhetens inventering av gång- och cykelvägar i Kramfors stad. Planen ska vara ett levande dokument, och bör uppdateras i takt med en framtida utbyggnation.

Miljö- och byggnämnden

Avsnittet om åtgärder kan fyllas på mer fler angelägna sträckor, till exempel:

- 1) Lunde mellan sandöbrofästet och Grämostaskolan (många barn går och cyklar idag efter stora vägen).**
- 2) Docksta-Skuleberget – Veåsand – Skuleskogens nationalpark (turiststråk samt boende)**
- 3) Turistvägar i Höga Kusten**
- 4) Längs E4ans befintliga mitträckesvägar där inga alternativa vägar finns, dvs Skuleberget – kommungränsen och Ullånger- Gallsäter**
- 5) Väg 334 från Kläpp till Strinne**

Kommentar: Det finns en mängd sträckor i Kramfors kommun där en utbyggnation av gång- och cykelvägar är önskvärda. Då den absoluta merparten av vägarna i kommunen ägs av Trafikverket måste en prioritering ske, då Kramfors kommuns önskemål vägs mot behov och investeringar i länets övriga kommuner. Utgångspunkten har därför varit att lokalisera och presentera de sträckor där kommunen i dag bedömer att behovet är som störst. Planens föreslagna åtgärder baseras på Trafikverkets kriterier för prioritering, Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut om inspel till den regionala transportplanen samt Tekniska enhetens inventering av gång- och cykelvägar i Kramfors stad. Planen ska vara ett levande dokument, och bör uppdateras i takt med en framtida utbyggnation.

Liberalerna Kramfors

Väsentliga synpunkter i frågan har väl beskrivits av Miljö- och byggnämnden. Utöver stadens behov bör det betonas vikten av GC-vägar efter E-fyra och kanske också fr Herrskog förbi Skogs kyrka fram till badplatsen.

Kommentar: Det finns en mängd sträckor i Kramfors kommun där en utbyggnation av gång- och cykelvägar är önskvärda. Då den absoluta merparten av vägarna i kommunen ägs av Trafikverket

måste en prioritering ske, då Kramfors kommuns önskemål vägs mot behov och investeringar i länets övriga kommuner. Utgångspunkten har därför varit att lokalisera och presentera de sträckor där kommunen i dag bedömer att behovet är som störst. Planens föreslagna åtgärder baseras på Trafikverkets kriterier för prioritering, Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut om inspel till den regionala transportplanen samt Tekniska enhetens inventering av gång- och cykelvägar i Kramfors stad. Planen ska vara ett levande dokument, och bör uppdateras i takt med en framtida utbyggnation.

E.ON Sverige AB

Då regionnätledningarna samt fördelningsstationer har stor betydelse för regionen yrkar E.ON Elnät på att dessa ska redovisas i såväl planens verbala del som i dess kartdel, se bifogad karta över E.ON Elnäts regionnätansläggningar i kommunen.

Kommentar: I samband med en exploatering bör en mängd faktorer beaktas, kopplat till påverkan på miljö och människa. Planen har ett dock ett översiktligt fokus, i både text och kartor, som syftar till att beskriva behov och motiv till de föreslagna anläggningarna av gång- och cykelvägar. Vid byggnation ska givetvis E.ON:s lokal- och regionalnät beaktas och föregås av dialog.

Miljö- och byggnämnden

Kartorna bör vara bättre och tydligare.

Kommentar: Uppfattningen av vad som är bra design och layout är subjektivt. Det är svårt att göra några förändringar utifrån en synpunkt som är så bred. Kartorna anses fylla sina syften då de visar förslag på utbyggnation av sträckor kopplade till behov. I denna typ av dokument bör kartor alltid läsas samman med den kompletterande texten.

Kartorna är översiktliga då detta är en del av översiktsplaneringen i Kramfors kommun. En ökad detaljeringsgrad kommer att presenteras i en eventuell projekteringsfas.

Vem som är väghållare måste framgå.

Kommentar: Noteras. Texten har bearbetats.

Skilj på olika typer av cykelstråk om möjligt: pendelstråk till från skola och arbetsplatser ska vara snabba, skilda från andra trafikanter. Turistvägar kan planeras på annat sätt till exempel utifrån vacker natur och utsiktsplatser.

Kommentar: Gång- och cykelplanen är ett strategiskt dokument. Den exakta utformningen kommer att hanteras genom projektering vid en eventuell byggnation. Det huvudsakliga syftet med respektive åtgärdsförslag kopplas samman med de kriterier som presenteras under "Riktlinjer för utbyggnation av GC-vägar". Turistvägar är inte ett av dessa kriterier.

I planen anges att dagens GC-vägar är väl fungerande (s. 8 andra stycket). Detta håller miljö- och byggförvaltningen inte med om. Dagens GC-vägar håller inte ihop hela vägen på ett bra sätt (som också anges i planen). Dessutom är skyltningen var det är gång- respektive cykelväg dålig.

Cykelfält bör markeras med till exempel linjer, färg eller annan beläggning. Om det är i närheten av tungt trafikerad väg ska GC-vägen vara avskild med någon typ av sidohinder. Skyltning med vägvisare saknas också på många ställen.

Kommentar: Noteras. Användningen av färgmarkeringar och viljan att utveckla möjligheten till orientering genom vägvisare beskrivs i avsnittet "Komplettering av infrastruktur".

Kartorna med hänvisning till kriterierna på sidan innan svårlästa. Kriterierna bör finnas med på kartan.

Kommentar: Noteras.

Att dra GC-vägen efter riksväg 90 från Frånö till Kramfors är att fördra framför Kyrkvikssträckningen. Det är lättare att hitta med en sträckning längs riksvägen. Det är lättare att hitta med en sträckning längs riksvägen. Dessutom nås fler målpunkter med denna sträckning.

Kommentar: Det finns såväl fördelar som nackdelar med de båda alternativen av sträckningar. I nuläget, då planeringen befinner sig på en övergripande nivå, finns en vilja att inte slå fast en enskild lösning. Först när en utredning genomförts och vi vet faktorer som byggbarhet, kostnader och andra aktörers perspektiv kan den bästa lösningen fastslås. En sådan utredning pågår i form av en åtgärdsvalstudie och drivs av Trafikverket, som är våghållare längs den aktuella sträckan.

Om man har hela resan i tanken så är det ofta en kombination av gång- cykel och tåg/buss/båt som behövs. Därför bör planen innehålla förslag och mål på hur man i Kramfors ska kunna kombinera dessa resesätt, det vill säga ta med sig cykeln på bussen och tåget alternativt kunna låsa fast sin cykel på säkert sätt vid hållplatser.

Kommentar: Ett kriterium vid prioriteringar är "koppling till kollektivtrafik", och återfinns i planens kartor och föreslagna åtgärder. Kramfors kommun kan dock inte i ett plandokument reglera hur operatörer ska använda funktionerna i sina fordon. Cykel kan trots detta tas med på Din turs bussar i mån av plats (med undantag för linje 98, linje 100 och tätortsbussar). Möjligheten att ta med cykeln ombord på tåg, även på sträckan Umeå-Sundsvall, ska utredas av den nya tågoperatören Tågkompaniet.

För att få barn och ungdomar till aktiva och säkra cyklister skulle skolan kunna ha cykelutbildningar på exempelvis idrottslektionerna, likt man har simundervisning.

Kommentar: Detta är ingen fråga som kan behandlas i den fysiska planeringen.

I all stadstrafik där gång- cykel och bilar måste samsas bör alltid max 30 km/h gälla som hastighetsbegränsning. Detta ger säkrare miljö för gång- och cykeltrafikanter.

Kommentar: Dagens bashastighet i tätbebyggt område är 50 km/h. Justeringar av hastighetsgränser bör ske utifrån förutsättningar kopplade till vägstandard och trafiksituationer för specifika sträckor snarare än en generell förändring av samtliga hastigheter. Justering av hastighet för respektive gata behöver ett formellt beslut, vilket fattas av Miljö- och byggnämnden som fullgör uppgifter som trafiknämnd.

Jan Fahlén

G: Limstagatan-Norrlimsta. Jätteviktigt att det kommer trottoar och kanske cykelbana där snarast. Jag kör bil där dagligen och det är ett jättestort flöde fotgängare på både sidor av vägen, skolbarn, mödrar med barnvagn, hundägare och nyanlända och andra som promenerar till och från stan. Vägen delvis tämligen mörk och många gångtrafikanter saknar reflexer och på vintern halt, otäckt att det inte finns trottoar!.

Från Brunne är det bilfritt på gång/cykelvägen och plötsligt de sista 400 metrarna mot stan (G) ska bilister och cyklister och gångtrafikanter samsas, utan trottoar, utan cykelväg.

Kommentar: Noteras. Sträckan är en del av planens åtgärdsförslag, och är på så vis prioriterad. Planeringen befinner sig dock fortfarande på en strategisk nivå, en handlingsplan kommer att upprättas i ett senare skede.

A) Även vägen mot Sandviken kan säkert i framtiden bli båda en naturlig cykelväg för Väja och Sandviken/Dynäsbor och även utflyktsmål/motionsstråk för Kramforsbor. Hela älvnära sträckan från Kramfors mot Sandviken är en slumrande idyll som erbjuder massor av framtida möjligheter.

Hälsans Stig vid Kramforsån i all ära men många vill ha längre sträcka och som alternativ är rundorna kring Brunne/Kyrkviken perfekt, ännu bättre om det blir nytt alternativ; Björknäs/Fiskja.

Om geografin stöter på problem med klippor eller besvärande strandnära bebyggelse utmed Kyrkviken kan gång och cykelvägar byggas ute i vattnet på träbroar. Finns massor av liknande exempel i Stockholmstrakten på fint byggda gång/cykelstråk vid sjöar.

Gång och cykelvägarna vid Haga Bromma/Kyrkviken renvägen: Förutom huvudstråket tycks vissa av cykelbanorna inte skötts de senaste 10-20 åren! Inget grus, smala så ingen gångare eller cyklist kan mötas. Se gärna cykelvägen som går upp mot Solvägen. Finns jättemöjligheter om man satsar på och utökar gång/cykelstråk från Haga/Renvägen utefter Kyrkviken och nya bebyggelsen. Kan bli fantastiskt om man knyter ihop med ”pendlardelen” mot Frånö/Fiskja.

Kommentar: Det finns såväl fördelar som nackdelar med de båda alternativen av sträckningar. I nuläget, då planeringen befinner sig på en övergripande nivå, finns en vilja att inte slå fast en enskild lösning. Först när en utredning genomförts och vi vet faktorer som byggbarhet, kostnader och andra aktörers perspektiv kan den bästa lösningen fastslås. En sådan utredning pågår i form av en åtgärdsvalstudie och drivs av Trafikverket, som är våghållare längs den aktuella sträckan.

Önskemål: Som jag nämnt går/springer många ruten(Kramfors; Industrivägen-Björknäsvägen. Alltså man gör en stor runda runt Gumåsviken. Går man från Kramfors kan man gå Brunnevägen och sedan ta parallellgatan till Industrivägen den lite trafikerade Skogsvägen. Vid Skogsvägen slut är det 600-800 meter där det inte finns trottoar eller cykelväg. Efter svackan (älven-Gumåsviken) kan man ta småvägar mot Björknäsvägen där trottoar löper mot Skarpåkern och mot stan. I övrigt en fin motionsrunda från Kramfors upp via Brunneägen-Industrivägen och hem via Björknäsvägen.

Nordingrå: Bör det inte byggas G/C-väg mellan Nordingrå-Mannaminne? Smalt och svårt pga berg/sjö men idag tämligen livsfarligt för gångtrafikanter.

Gumåsviken: bör det inte beläggas promenadstråk vid Gumåsvikens östra sida? Finns en promenadväg från dagiset Gränsgatan/Krammgatan nersidan av Stockvägen-Virkesvägen-Plankvägen-Barkvägen- och slutar vid Nävervägen. Den promenadvägen skulle kunna fortsätta framåt snett mot höger och under kraftledningsgatan parallellt utmed Gumåsviken och kanske fram emot Industrivägen. (för att kunna fortsätta rundan tillbaka mot Kramfors via Björknäs-Bergom)

Kommentar: Det finns en mängd sträckor i Kramfors kommun där en utbyggnation av gång- och cykelvägar är önskvärda. Planens utgångspunkt har varit att lokalisera och presentera de sträckor där kommunen i dag bedömer att behovet är som störst. Planens förslag baseras på Trafikverkets kriterier för prioritering, Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut om inspel till den regionala transportplanen samt Tekniska enhetens inventering av gång- och cykelvägar i Kramfors stad. Planen ska vara ett levande dokument, och bör uppdateras i takt med en framtida utbyggnation.

Komplettering av infrastruktur

Miljö- och byggnämnden

Förtydliga drift- och underhåll av GC-vägar: när snöröjning, när sandning, när sopning, när lagning av potthål.

Kommentar: Den exakta tiden är svår att fastställa då väderförhållanden påverkar behovet och möjligheten. Planen anger ett riktmärke, det vill säga att snöröjningen ska vara gjord innan skolstart.

Under komplettering av infrastruktur kan mål om minskad nedskräpning läggas till då bänkar, rastplatser och papperskorgar tas upp. Nedskräpningen intill gångstråk upplevs ha ökat i Kramfors.

Kommentar: Detta beaktas i planen. Det är svårt att formulera ett mätbart mål baserat på denna upplevels, i planen understryks dock vikten av att det finns ett gott utbud av papperskorgar.

SNF Ådalarna-Höga kusten

Om man ska ta cykeln för att handla krävs säkra parkeringsmöjligheter.

Kommentar: Noteras. Betydelsen av goda parkeringsmöjligheter för cykel betonas i planen.

Belysning för att kunna bruka gång- och cykelvägarna årstider. Ljuset kan regleras med fotoceller.

Kommentar: Noteras. Betydelsen av en god belysning av gång- och cykelvägar betonas i planen.

Centerpartiet Kramfors kommun

När det kommer till drift och underhåll så är väl sandade gångbanor inte alltid positivt. Många framförallt äldre i vår kommun nyttjar gärna sparken vintertid för att ta sig fram vilket blir svårt när hela gångvägen är grusad. Det vore bra om detta kan tas i beaktande.

Kommentar: Noteras. Detta är en avvägning som måste göras, och i dag anses användandet av spark ske i liten utsträckning i förhållande till övriga gång- och cykeltrafikanter. I första hand måste därför sandning av gång- och cykelvägar ske, för att säkerställa att den större gruppens behov blir tillgodosedda.

Det bör ses över i vilken ordning vägunderhållet prioriteras. Hur ser jämställdheten ut på detta område? Snöröjs exempelvis vägen till förskolor före vägen till industrin? I denna plan borde vi kunna skärpa upp riktlinjerna för en så pass viktig fråga.

Kommentar: Snöröjningen av gång- och cykelvägar och trottoarer har företräde, och i synnerhet de som ansluter till förskolor. De snöröjs före bilvägar i den mån det praktiskt är möjligt, vilket sker med en separat maskin.