

Gång- och cykelplan för Kramfors kommun



2017

Handlingen

Denna handling utgör *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun*. Den har blivit utarbetad under perioden juni 2015 – januari 2017.

Beställare

Kommunstyrelsen i Kramfors kommun.

Arbetsorganisation

Staffan Östman, chef samhällsavdelningen

Amat Jobe, samhällsplanerare

Martin Söderström, samhällsplanerare

Erik Sjöstedt, praktikant

Christoffer Vikström, praktikant

Rättigheter

Om inget annat anges gäller följande beträffande rättigheter till kartor: ©Kramfors kommun

I de fall fotografen inte arbetar inom Kramfors kommun anges källan särskilt.

Kartor och illustrationer

Grundkartorna som används i arbetet har tagits fram av Kramfors kommun.

För mer information om arbetet besök:

www.kramfors.se



Innehållsförteckning

Sammanfattning 3

Inledning 4

- Bakgrund 4
- Syfte 4
- Mål 4
- Avgränsning 5
- Gällande planer 5
- Process 5

Allmänna utgångspunkter för den fysiska planeringen 6

- Hållbar utveckling 6
- Barn och ungdomar 6
- Jämställdhet 6
- Folkhälsa 6
- Tillgänglighet 6

Riktlinjer vid planering av GC-vägar 7

- Anläggning av gång- och cykelvägar 7
- Tillhörande investeringar 7

Nuläge och åtgärder 8

- Kramfors stad 8
 - Södra entrén 9
 - Norra entrén 9
- Bollstabruk och Nyland 10
- Ullånger och Docksta 11
- Herrskog 12

Komplettering av infrastruktur 13

- Bänkar 13
- Soptunnor 13
- Cykelparkering 13
- Färgsättning 13
- Belysning 13
- Orientering 14
- Drift och underhåll 14

Bildreferenser 15

Sammanfattning

Många goda effekter kommer från att använda gång och cykel (GC). För att Kramfors kommun ska kunna ta del av de effekterna i ökad utsträckning krävs en planering för en utveckling av gång- och cykeltrafikens infrastruktur.

Framtagandet av *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun* syftar till att komplettera *Kramfors kommuns översiktsplan 2013* genom att föreslå åtgärder som kan göra färdvägarna attraktivare. Målet är att bidra till att trafikslagen blir prioriterade och enkla att använda. Planen är kommunövergripande och ska fungera som ett underlag för investeringar i infrastruktur, samt verka för ett jämställt och hållbart transportsystem.

Gång- och cykelplan för Kramfors kommun ligger både i linje med och stärker kommunens översiktsplan. Satsningar på gång och cykel främjar samtliga allmänna utgångspunkter för den fysiska planeringen: Hållbar utveckling, barn och ungdomar, jämställdhet, folkhälsa och tillgänglighet.

Ambitionen är att knyta samma Kramfors kommuns många tätorter genom gång- och cykelvägar. Den utspridda bebyggelsestrukturen gör dock att denna utbyggnad måste ske etappvis, och de mest kritiska sträckorna måste prioriteras. Prioriteringen bör ske utifrån kriterierna: Barns skolvägar, arbetspendling, viktiga målpunkter, koppling till kollektivtrafik, sammanhängande stråk och trafiksäkerhet. Utöver anläggandet av gång- och cykelvägar krävs även kompletterande investeringar som gör användandet av färdvägarna enkla och attraktiva. I enlighet med detta presenterar planen ett antal åtgärdsförslag.

De mest angelägna anläggningarna av nya GC-vägar är Kramfors stads entréer, mellan Bollstabruk-Nyland och Ullånger-Docksta samt i Herrskog.

Ytterligare satsningar föreslås göras på en tillhörande infrastruktur i form av bänkar, soptunnor, cykelparkeringar, färgsättning av GC-vägar, belysning, orientering och drift och underhåll.



Inledning

Bakgrund

Gång och cykel (GC) är viktiga transportsätt i ett modernt trafiksystem. Både människan och miljön har mycket att tjäna på satsningar som främjar dessa trafikslag. Det globala klimatavtalet COP21 som fattades i Paris 2015 understryker vikten av att minska utsläppen av växthusgaser på lokal nivå. Kramfors kommun har även anslutit till ”Fosilfritt Sverige”, och har på så vis en ambition om att minimera miljöfarliga utsläpp.

I Kramfors kommun finns det utmaningar för gående och cyklister. Utmaningarna är kopplade till en flerkärnig bebyggelse, vinterklimat och topografi. Den utspridda bebyggelsen gör det dock än viktigare att knyta samman kommunens många samhällen och möjliggöra för klimatsmarta färdssätt mellan dem. Under årets kallare månader färdas fortfarande vintercyklister, samtidigt som människor inte upphör att promenera. Cyklister är känslig för höjdskillnader, men samtidigt visar studier på att topografin har en liten effekt på val av transportmedel. Den största utmaningen är snarare en kultur av ett stort bilinnehav och även en vana av att i hög grad använda bilen.

För att Kramfors kommun ska ta del av de positiva effekter som kommer av en utbredd gång- och cykeltrafik krävs beteendeförändringar. För att göra

färdssätten mer attraktiva behövs dock även en planering för en utbyggd infrastruktur för fotgängare och cyklister. Av den anledningen har en kommunövergripande gång- och cykelplan tagits fram.

Syfte

Syftet med gång- och cykelplanen är att komplettera den kommunövergripande översiktsplanen genom att kartlägga de befintliga gång- och cykelvägarna i Kramfors kommun. Planen ska även föreslå en utveckling av GC-nätet för att göra det enklare att gå och cykla, och göra färdssätten mer attraktiva.

Mål

Det övergripande målet med gång- och cykelplanen är att bidra till att gång och cykel blir prioriterade färdssätt i Kramfors kommun. Genom att skapa förutsättningar för valet av klimatsmarta trafikslag kan fotgängares och cyklisters behov tillgodoses. Det omfattar att knyta samman kommunens många tätorter genom ett väl fungerande nät av gång- och cykelvägar. I Kramfors kommun ska det vara enkelt att gå och cykla.

Gång- och cykelplanen ska vara ett underlag som verkar för ett jämställt och hållbart transportsystem, samt ett verktyg för att vägleda satsningar inom infrastruktur i Kramfors kommun.

Gång- och cykelplanen ska:

- ◆ Vägleda kommunens investeringar i infrastruktur.
- ◆ Utgöra ett kunskapsunderlag vid planering av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.
- ◆ Utgöra ett underlag för arbetet med den regionala transportplanen för Västernorrland.
- ◆ Vara vägledande för och fungera som ett praktiskt hjälpmedel i kommunens arbete med detaljplaner och bygglov.



Avgränsning

Gång- och cykelplanen omfattar hela Kramfors kommun. Fokus ligger dock främst på Kramfors stad, där merparten av kommunens gång- och cykelnät finns. Planen omfattar i huvudsak den fysiska planeringen i form av gång- och cykelvägarnas sträckningar och dess tillhörande infrastruktur.



Kramfors kommun.

Gällande planer

Kramfors kommuns *översiktsplan* (2013) är ett av kommunens viktigaste strategiska dokument. Den ger vägledning för beslut som rör vatten- och markanvändning. I översiktsplanen presenteras de allmänna utgångspunkterna för den fysiska planeringen: Hållbar utveckling, barn och ungdomar, jämställdhet, folkhälsa och tillgänglighet. Samtliga områden stärks av satsningar inom gång och cykel, vilket motiverar framtagandet av *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun*.

I *Kramfors kommuns översiktsplan* (2013) föreslås att ett antal planhandlingar ska arbetas fram, *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun* är en av dem.

Översiktsplanen har en tillhörande fördjupning – *Fördjupad översiktsplan för Kramfors stad* (2016). Fördjupningen av översiktsplanen har ett mer detaljerat fokus på kommunens centralort. I planen presenteras ett antal stadsbyggnadsstrategier. En av dessa, ”Enkelt att gå och cykla”, uttrycker en ambition om att prioritera färsätten och investera i GC-nätet. I planen

föreslås även ett antal utvecklingsstråk för gång och cykel, samt förslag på nya GC-vägar. Samtliga förslag finns inarbetade i *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun*, medan både argumenten för och riktlinjer vid utveckling av GC-vägar har beskrivits mer utförligt.

På så vis är gång- och cykelplanen förenlig med Kramfors kommuns översiktsplanering, och bör betraktas som ett komplement till ovanstående planhandlingar.

Process

Under 2014 genomfördes en inventering av det befintliga gång- och cykelnätet i Kramfors stad. Materialet har gett en nulägesbild och delar av inventeringen har fungerat som underlag i arbetet med *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun*. För att skapa en helhetsbild av kommunens GC-vägar har kompletterande inventeringar genomförts. Utifrån inventeringarna har en utredning genomförts för att identifiera brister och behov av en framtida utbyggnad av infrastruktur kopplat till gång- och cykeltrafik.

Under våren 2016 skickades ett utkast av gång- och cykelplanen till berörda förvaltningar och enheter på remiss. Planen var under vintern 2016 ute på ett externt samråd, och bearbetades utifrån inkomna synpunkter.

Gång- och cykelplan för Kramfors kommun är ett levande dokument och de föreslagna åtgärder som presenteras bör uppdateras i takt med ett framtida genomförande.



Allmänna utgångspunkter för den fysiska planeringen

Hållbar utveckling

Ekologisk hållbarhet

Då tydligare konsekvenser av växthuseffekten uppstått de senaste åren finns ett större behov av att minska utsläpp av koldioxid. Transporterna står för en tredjedel av de totala utsläppen och är en av de svåraste att minska. En ökad användning av miljövänliga transportmedel har därför blivit allt viktigare för ett hållbart samhälle. Gång och cykel är viktiga delar i arbetet för ett hållbart transportsystem då färdätten inte genererar miljöfarliga utsläpp. Att få fler människor att gå och cykla är ett relativt enkelt sätt att minska utsläppen, framför allt på lokal nivå.

Ekonomisk hållbarhet

Gång- och cykelvägar tar mindre yta i anspråk jämfört med bilvägar. En bilväg innebär större asfalterade ytor och högre krav på bärighet samt underhåll. Kostnaderna för GC-trafikens infrastruktur är därmed lägre. En prioritering av investeringar i GC-nätet innebär på så vis en långsiktigt god hushållning med resurser.

Social hållbarhet

Genom att satsa på GC-trafik istället för biltrafik i centrala lägen skapas större möjligheter att utveckla offentliga rum, då mindre yta upptas av infrastruktur. Offentliga rum stärks av att fler människor är i rörelse då möjligheten till möten ger platsen ett socialt värde. Biltrafik erbjuder dock ingen sådan interaktion. På så vis kan en satsning på GC-trafik leda till en attraktivare livsmiljö.

Barn och ungdomar

Barn och ungdomar är särskilt viktiga grupper att planera för eftersom deras resande påverkar hela hushållet. Uppmuntras de till att gå och cykla kan goda vanor skapas, som de senare kan ta med sig in i vuxenlivet. Barn är en målgrupp som använder cykeln i stor utsträckning då den är det främsta transportmedlet och även utgör ett redskap vid lek. På så vis

är en satsning på gång och cykelvägar en investering som gynnar barn.



Jämställdhet

Planeringen av trafik och infrastruktur har länge prioriterat bilen, vilket är ett mansdominerat färdätt. Transportsystemet ska dock vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns behov. Forskning visar att kvinnor cyklar mer än män, vilket motiverar investeringar i GC-nätet.

Folkhälsa

Arbeten är idag allt mer stillasittande, vilket ökar risken för ohälsa. Forskare och experter är överens om att fysisk aktivitet har stor betydelse för hälsan. Gång och cykling har positiv effekt på både fysisk och psykisk ohälsa. Väljer färre bilen skapas även en hälsosammare livsmiljö, då luften blir renare och bullernivåerna lägre. Den fysiska planeringen kan på så vis stärka folkhälsoarbetet genom satsningar på gång- och cykeltrafik.

Tillgänglighet

Somliga grupper har hinder som begränsar deras möjligheter till framkomlighet. Det kan innefatta svårigheter med att hantera komplexa trafiksituationer eller en begränsad ekonomi, vilket utesluter bilen som färdätt. För att tillgängliggöra kommunen för alla dess invånare, oavsett behov, krävs en planering som reducerar bilberoendet och erbjuder möjligheten till andra färdval.

Riktlinjer vid planering av GC-vägar

Anläggning av gång- och cykelvägar

En ökad mängd gång- och cykeltrafikanter förutsätter en utbyggd infrastruktur som gör färdställen till mer attraktiva alternativ. I Kramfors kommun finns stor potential till att förbättra sträckningarna av GC-vägar. Utbyggnaden och sammanlänkningen av kommunens tätorter kommer dock behöva ske etappvis, då satsningar i infrastruktur innebär en stor kostnad. Det gör tydliga kriterier vid prioriteringar nödvändiga, för att lokalisera de sträckor där behovet är som störst. Nedan följer en tabell, utan inbördes rangordning, av de kriterier som bör vägleda satsningar på gång- och cykelvägar i Kramfors kommun:

B - Barns skolvägar
P - Arbetspendling
V - Viktiga målpunkter
K - Koppling till kollektivtrafik
S - Sammanhängande stråk
T - Trafiksäkerhet

De brister som beskrivs och åtgärder som föreslås i *Gång- och cykelplan för Kramfors kommun* är i enlighet med ovanstående kriterier, och är idag de mest angelägna sträckorna för anläggning av nya GC-vägar.



Tillhörande investeringar

Utbyggnaden av GC-nätet är en viktig utgångspunkt för att nå det övergripande målet om att gång och cykel ska bli prioriterade färdställen. Utöver anläggningen av GC-vägar ställs krav på en infrastruktur med hög tillgänglighet. Åtgärder kopplade till orienterbarhet och nedsatt framkomlighet måste på så vis ingå i planeringen av gång- och cykelvägar. I Kramfors kommun ska färdställen kunna användas av alla, oavsett kön, ålder och fysisk förmåga.

För att nå målsättningarna om att tillgodose gång- och cykeltrafikanternas behov, förenkla användandet av färdställen samt göra dem attraktivare bör satsningar göras på en kompletterande infrastruktur.



Nuläge och åtgärder

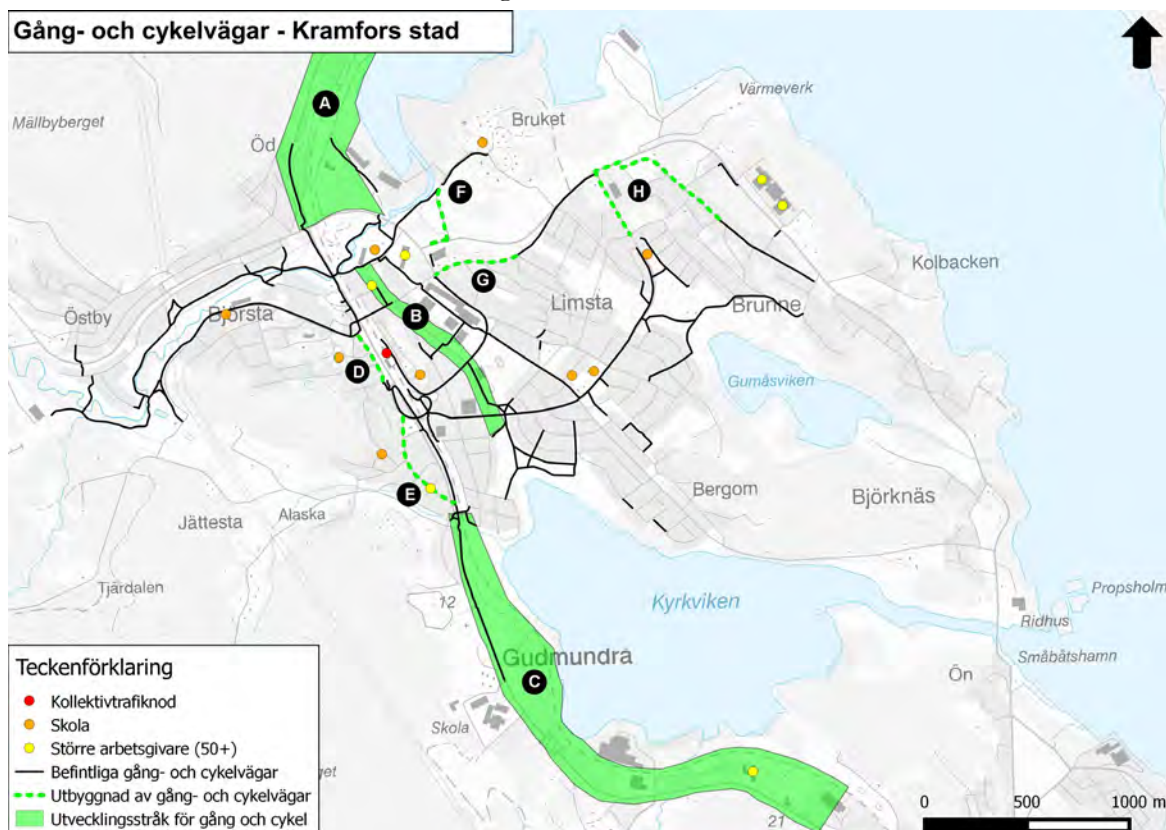
Kramfors stad

Kramfors kommun ansvarar för drift och skötsel längs det kommunala vägnätet, medan Trafikverket förvaltar det statliga vägnätet. Majoriteten av kommunens gång- och cykelvägar ägs av Kramfors kommun, och är främst lokaliserade i Kramfors stad.

Det finns överlag ett gott utbud av gång- och cykelvägar i Kramfors stad. De gör det möjligt att färdas till och från de flesta bostadsområden i en väl fungerande gång- och cykelmiljö. Barn och ungdomars väg till och från skolor är ett av kriterierna vid investeringar

i gång- och cykelvägar. Trafiksäkra skolvägar är väl utbyggda i Kramfors stad då det finns tydliga stråk mellan skolor och större bostadsområden.

Kartan nedan visar dock att gång- och cykelnätet inte är helt sammanhängande då flera sträckor slutar abrupt. Det går till exempel inte att ta sig från alla bostadsområden till målpunkterna i kartan på en GC-väg utan att behöva, till viss del, färdas på en biltrafikerad väg. Det går även att konstatera att Kramfors stads entréer, i nord och syd, saknar gång- och cykelvägar mellan staden och de närliggande tätorterna.



A Den aktuella sträckan längs Riksväg 90 har en årsdygnstrafik (ÅDT) på cirka 4900 och en hastighetsbegränsning på 50-90 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 4 km lång och motiveras främst av *P*, *S* och *T* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

B Kungsgatan har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 800 m lång och motiveras främst av *S* och *V* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

C Den aktuella sträckan längs Riksväg 90 har en ÅDT på cirka 5600 och en hastighetsbegränsning på 70 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 3 km lång och motiveras främst av *P*, *S* och *T* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

D Järnväggsgatan har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 300 m lång och motiveras främst av *S* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

E Jättestagatan har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 550 m lång och motiveras främst av *S* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

F Herrgårdsvägen har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 300 m lång och motiveras främst av *S* och *T* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

G Limstagatan har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 400 m lång och motiveras främst av *B* och *S* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

H Gränsgatan, Industrivägen och Brunnevägen har en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 1 km lång och motiveras främst av *B*, *S* och *T* (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

Samtliga sträckor är kommunalt ägda med undantag för A och C

Södra entrén

Sträckan är en entré till Kramfors stad, och har i dag höga godsflöden. Det innebär en tung och intensiv trafik som begränsar trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafik. Längst sträckan ligger Folksam, som är en av kommunens största arbetsplatser och således en viktig målpunkt. Ett asylboende lokaliserat i Frånö innebär också att många nyanlända färdas till fots utefter Riksväg 90 för att uppsöka nödvändig service i Kramfors stad. Anläggningen av en gång- och cykelväg längs sträckan (betecknad **C** i kartan på sida 8) är därför av stor vikt:

En ny GC-väg motiveras på så vis främst av arbetspendling (P) och trafiksäkerhet (I). Möjligheter kommer dock utökas för klimatsmart skol- (B) och arbetspendling, vilket skulle vara gynnsamt för miljö och folkhälsa.

Det finns två alternativa sträckningar för en ny GC-väg. Det ena alternativet innebär en parallell sträckning efter Riksväg 90 och det andra en mer vattennära sträckning närmare Kyrkviken. Det senare alternativet har bättre förutsättningar i hänseende till höjdskillnader, är mer naturskönt och innebär större trafiksäkerhet då det är helt separerat från biltrafiken. Anläggs en ny GC-väg längs med Kyrkviken är inte gående och cyklister synliga från bilvägen. Att färdas en lång sträcka utan kontakt med övriga trafikanter kan upplevas otryggt.



Utsikt över Kyrkviken.

Norra entrén

Kramfors stads norra entré omfattas av liknande brister som stadens södra entré. Det vill säga tunga godsflöden, men med ännu högre hastigheter, vilket minskar säkerheten (I) för oskyddade trafikanter ytterligare. Ödskurvorna skapar även en problematisk trafikmiljö, i synnerhet för gång- och cykeltrafikanter. En utveckling av den norra entrén är viktig då den skulle länka samman Kramfors stad och Bollstabruk (kommunens, till folkmängd, två största tätorter). Anläggningen av en ny GC-väg (betecknad **A** i kartan på sida 8) är central för att möjliggöra en miljövänlig arbetspendling (P) mellan tätorterna, som båda inbegriper stora arbetsgivare. Det har länge varit en efterfrågad och aktuell åtgärd som utretts av såväl Trafikverket som kommunens tekniska enhet.

Två olika alternativ av GC-vägar har studerats, en i anslutning till älven och en längs Riksväg 90 (förutsatt att ombyggnation av vägen sker). En vattennära sträckning utmed älven skulle innebära en trafiksäker färdväg med vackra utblickar. Det alternativet har dock brister ur en trygghetsaspekt. Många ensamma fotgängare och cyklister riskerar att uppleva den avskilda sträckan som otrygg. En GC-väg i anslutning till den ombyggda bilvägen kan medföra mer uppsikt mellan trafikanter, vilket innebär en tryggare färdväg.

Ett sammanhängande (S) stråk mellan Sandviken-Kramfors-Frånö har aktualiserats i *Fördjupad översiktsplan för Kramfors stad* (2016), där sträckan pekas ut som ett viktigt utvecklingsstråk.



Ödskurvorna i norrgående riktning.

Bollstabruk och Nyland

För att öka tillgängligheten mellan Bollstabruk och Nyland bör möjligheterna för gång- och cykeltrafik förbättras. Nyland är en av de mest företagstäta tätorterna i kommunen, och stora arbetsgivare finns även lokaliserade i Bollstabruk. Detta gör anläggningen av en GC-väg viktig (betecknad **A** i kartan nedan), motiverat av arbetspendling (P) men även av trafiksäkerhet (T), då det förekommer höga hastigheter längs sträckan. Ett alternativ är en byggnation av en GC-väg utefter den gamla järnvägsbanken mellan orterna. Det skulle vara en långsiktigt god lösning för både miljö och människa.

En ny GC-väg mellan tätorterna kan med fördel förlängas in i Nylands samhälle utmed Borgargatan (betecknad **B** i kartan nedan). Längs sträckan finns både skola och busshållplats med ett stort antal påstigande. På så vis motiveras en sådan sträckning av barns skolvägar (B) och koppling till kollektivtrafik (K). Kopplingen mellan Bollstabruk och Nyland möjliggör, tillsammans med de föreslagna åtgärderna för Kramfors stads entréer, även ambitionen att skapa ett sammanhängande stråk (S). Stråket knyter samman de fyra tätorter med högst befolkningsmängd i Kramfors kommun. På så vis skapas förutsättningar för stora grupper människor att välja miljövänliga färdstätt. Förbindelser av den typen är i dag obefintliga.

Gång- och cykelvägar - Bollstabruk och Nyland



A Den aktuella sträckan längs Väg 333 har en ÅDT på cirka 2800 och en hastighetsbegränsning på 70-90 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 4,5 km lång och motiveras främst av P, S och T (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

B Borgargatan har en hastighetsbegränsning på 30 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 700 m lång och motiveras främst av B, K och S (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

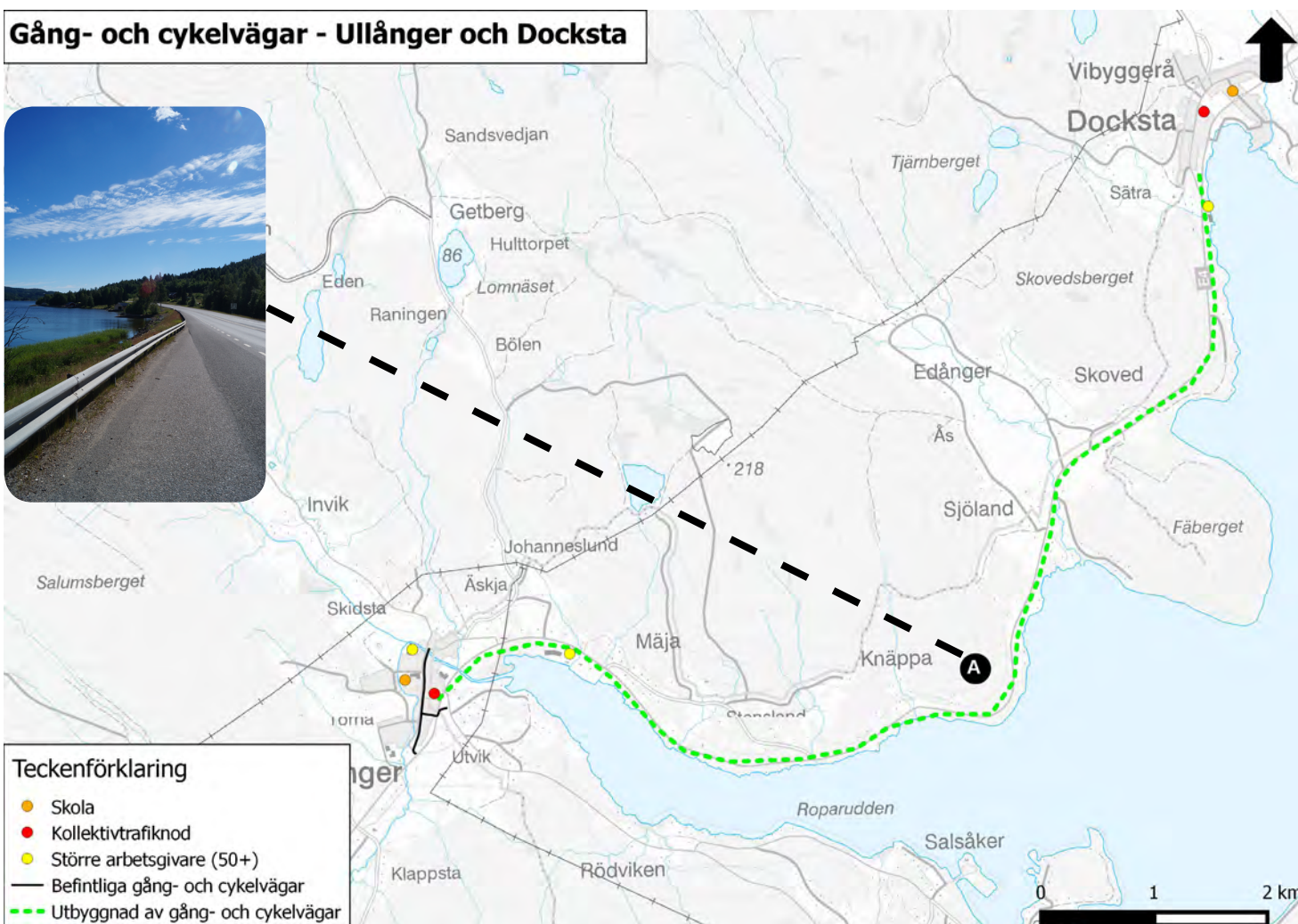
Sträckan A är statlig väg medan B är kommunalt ägd.

Ullånger och Docksta

Idag saknas en gång- och cykelväg mellan Ullånger och Docksta. Gående och cyklister hänvisas till den tungt trafikerade E4 där de samsas med motorfordonstrafiken och tvingas ta sig fram på vägens vägren samt vid behov korsa vägen. Regeringen har beslutat att avsätta statliga medel för trafiksäkerhetsåtgärder längs de mest olycksdrabbade vägarna i landet för att minska antalet döda eller svårt skadade i trafiken. Satsningen på en GC-väg mellan Ullånger och Docksta genom en gång- och cykelväg är en del av detta arbete.

En ny gång- och cykelväg (betecknad **A** i kartan nedan) där fordonstrafiken separeras från fotgängare och cyklister är nödvändig för att öka trafiksäkerheten (T). Den planerade åtgärden kommer även främja det rörliga friluftslivet, anläggningen av en ny GC-väg planeras således längs hela sträckan. Sammankopplingen av de båda tätorterna är också betydelsefull då Ullånger och Docksta innefattar skolor (B), större arbetsgivare (P) och kollektivtrafikheter (K).

Gång- och cykelvägar - Ullånger och Docksta



Teckenförklaring

- Skola
- Kollektivtrafikheter
- Större arbetsgivare (50+)
- Befintliga gång- och cykelvägar
- Utbyggnad av gång- och cykelvägar

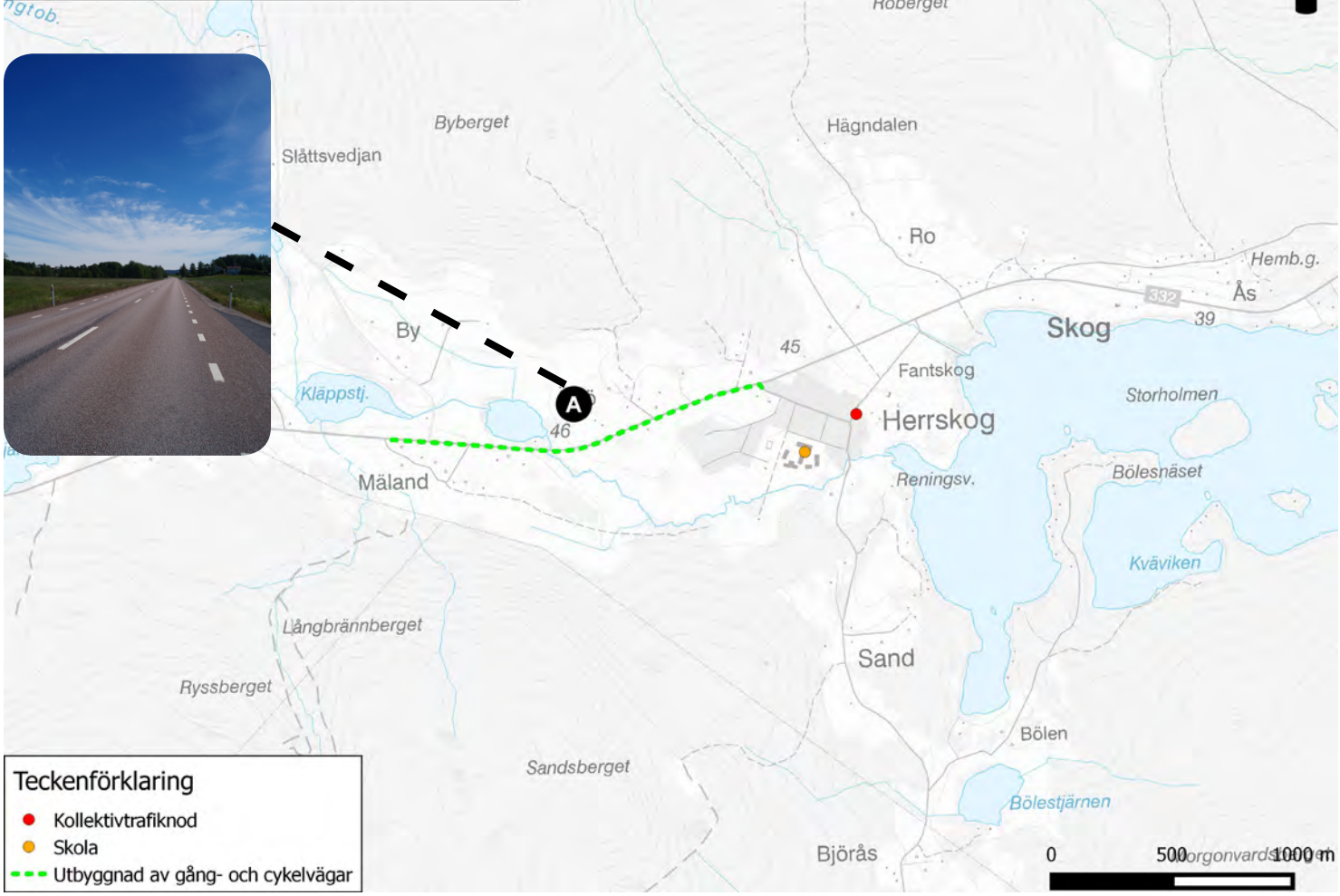
A Den aktuella sträckan längs E4:an har en ÅDT på cirka 2600-5400 och en hastighetsbegränsning på 90 km/h. Föreslagna GC-vägen är cirka 11,4 km lång och motiveras främst av B, K, P och T (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

Sträckan är statlig väg.

Herrskog

Sträckan (betecknad **A** i kartan nedan) mellan Mäländ och Herrskog är en smal väg och tillika en lång raksträcka som innebär höga trafikshastigheter. Denna kombination utgör en trafiksituation med risk för olyckor för oskyddade trafikanter. Den aktuella sträckan är även en skolväg, vilket gör en åtgärd allt mer angelägen. Anläggningen av en gång- och cykelväg är av den anledningen betydelsefull för att höja trafiksäkerhet (T), i synnerhet för barns skolvägar (B).

Gång- och cykelvägar - Herrskog



Teckenförklaring

- Kollektivtrafiknod
- Skola
- - - Utbyggnad av gång- och cykelvägar

A Den aktuella sträckan längs Väg 332 har en ÅDT på cirka 1860 och en hastighetsbegränsning på 70-90 km/h. Föreslagen GC-väg är cirka 1,6 km lång och motiveras främst av B och T (se Trafikverkets kriterier på sida 7).

Sträckan är statlig väg.

Komplettering av infrastruktur

Bänkar

Ett steg i arbetet med att tillgodose gång- och cykeltrafikanternas behov och underlätta nyttjandet av färdvägarna är att investera i sittplatser i anslutning till GC-vägar. Detta är starkt förknippat med att öka tillgängligheten. Gång och cykel kräver fysisk ansträngning som gör att flera grupper är i behov av platser med möjlighet till vila.

Ambitionsnivån vid utformning av sådana sittplatser bör höjas. Bänkar längs GC-vägar bör kunna nyttjas av alla, exempelvis genom armstöd för att förenkla uppstigning. Utformningen bör utöver detta även vara tilltalande, och uppmuntra förbipasserande att slå sig ned. Bänkar som har mångsidiga funktioner är ett exempel som kan ge en sittplats ett stort mervärde. Detta bör tas i beaktande vid planering av nya, och upprustning av befintliga GC-vägar i Kramfors kommun.

Soptunnor

Gång- och cykelvägarnas tillhörande infrastruktur går att anpassa ytterligare till cyklisterns behov. Vid transport i högre hastigheter kan exempelvis soptunnors utformning vara betydelsefullt. Genom att ge soptunnor en lutning förenklas användningen, då cyklister kan slänga skräp i farten.



Soptunna anpassad för cyklister.

Cykelparkering

I takt med utbyggnaden av GC-nätet bör även parkeringsmöjligheter för cykel utökas. En förutsättning för att cykeln ska bli ett prioriterat färdmedel är att cykelställ erbjuder väderskydd och möjlighet till ramlåsning. Cykelställ bör placeras närmare målpunkter än bilparkering, vilket skulle göra valet av cykel istället för bil mer fördelaktigt. Placeras även cykelpumpar i anslutning till större cykelparkeringar kan cyklisterns behov tillgodoses ytterligare.

Färgsättning

För att öka trafiksäkerheten vid komplexa trafiksituationer bör inte bara fordons- och GC-trafik separeras, fotgängare och cyklister bör även åtskiljas. Genom färgmarkeringar på och runt cykelbanan kan en ökad tydlighet skapas. Detta bidrar även till mer livfulla miljöer.

Belysning

Belysning på GC-vägar underlättar sikten för oskyddade trafikanter och höjer även deras synbarhet. På så vis förbättrar en god belysning trafiksäkerhet och trygghet. I Kramfors kommun bör punktbelysning finnas vid komplicerade trafikmiljöer, övergångsställen, gångtunnlar, broar, lekytor, trappor, kollektivtrafikens bytespunkter, väggkorsningar, större avfarter och viktiga målpunkter, då det signalerar för trafikanterna att något sker i trafikmiljön.



Cykelställ med ramlås och sedumtak.

Orientering

Ett steg i arbetet med att stärka tillgängligheten är att säkerställa en god information som underlättar orientering. För att åstadkomma detta bör det ske investeringar i ett gott utbud av enhetliga vägvisnings-skyltar med avståndsangivelser. Detta, i kombination med kartor över GC-nätet på offentliga platser, tillgängliggör kommunen för gång- och cykeltrafikanter.

Drift och underhåll

För att nå målet om att gång och cykel ska bli prioriterade färdssätt bör även drift och underhåll av GC-vägar prioriteras.

Arbetet med drift är fortlöpande och innefattar snöröjning, sopning och annan renhållning. Underhåll omfattar åtgärder som exempelvis beläggningsunderhåll och reparationer av skador i gång- och cykelbanan. Det är viktigt att drift och underhåll också sker på vägrenar, då cyklister och fotgängare även färdas längs bilvägar.

Drift och underhåll av gång- och cykelbanor är särskilt viktiga ur säkerhetssynpunkt. Dålig beläggning eller snö och is på vägbanan kan förorsaka olyckor. För att gång och cykel ska bli valbara alternativ året om bör GC-banor plogas i god tid, exempelvis innan

skolstart. För att ytterligare öka standard och trafiksäkerhet på GC-vägarna i Kramfors kommun bör grus sopas upp under våren, då risken för snö och is upphört. Under sommaren är det viktigt att vegetation kring GC-banor ansas, för att ge trafikanter en god sikt.



Vägvisare i Kramfors stad.



Vintercyklister.

Bildreferenser

Sida 1.

Kramfors kommun.

Sida 3.

Scandinav bildbyrå

Sida 4.

Kramfors kommun.

Sida 5.

Kramfors kommun.

Sida 6.

Scandinav bildbyrå.

Sida 7.

Kramfors kommun.

Scandinav bildbyrå.

Sida 9.

Kramfors kommun.

Sida 10.

Kramfors kommun.

Sida 11.

Kramfors kommun.

Sida 12.

Kramfors kommun.

Sida 13.

https://www.brainpickings.org/wp-content/uploads/2009/01/dutch_bike_trash.jpg

<http://www.saferoadsmekab.se/produkter/cykelparke-ring-och-cykelmiljo/cykeltak-och-cykelgarage/publicus/>

Sida 14.

Kramfors kommun.

<http://www.eltis.org/sites/eltis/files/photo/oulu-251.jpg>