LIVSMILJÖ GÄVLE

Gävle KOMMUN

Cykelplan 2020

Cykelplan 2020, Gävle kommun
Författad av Amer Aslam, Pia Grönvall och Jakob Rönnberg

Beslutad av Kommunfullmäktige 2020-06-15

Foto och illustrationer:
Gävle kommun, om annat ej uppges

Omslagsbild:
Soroush Karimi @ Unsplash

© Gävle kommun 2020

Innehållsförteckning

Förord 5

1. Inledning 6
1.1 Vision och mål 7
1.2 Syfte, omfattning och avgränsning 8
1.3 Ramverk 8

2. Gävle som cykelkommun 10
2.1 Återblick 11
2.2 Resvaneundersökning 2018 [RVU 2018] 11
2.3 Cykelolyckor 2010–2018 13
2.4 Kommunvelometern 14
2.5 Inventering av huvudcykelstråk 14
2.6 Ökad cykling – vinster för många 16
2.7 Kommuninvånarnas synpunkter och påverkan 17

3. Principer och utformning 18
3.1 Önskad standard på cykelvägnätet 19
3.2 Gävle stads nya huvudcykelnät 20
3.3 Genhets- och restidskvot 21
3.4 Trafiksäkerhet 23
3.5 Separering av trafikslag 23
3.6 Prioritering mellan trafikslag 26
3.7 Skolvägar 29
3.8 Cykelvägvisning 30
3.9 Ytterligare fokusområden 30

4. Cykelparkering 32
4.1 Cykelparkering i Gävle – nu och i framtiden 33
4.2 Övergivna och felparkerade cyklar 34
4.3 Parkeringstal för cykel 35

5. Drift och underhåll 36
5.1 Cykelbanor ska prioriteras 36
5.2 Vår, sommar och höst 36
5.3 Vinter 37
5.4 Vägarbeten 40

6. Investeringsprocess och prioritering 41

7. Fortsatt arbete 42
7.1 Mätning och uppföljning 42

Ordlista 43

Referenslista 46

Bilaga 47

Förord

Dokumentet framför dig är planen för hur vi ska skapa en mer cykelvänlig och cykelfrämjande kommun. Eftersom ökad cykling för med sig många positiva effekter för hela samhället, är det viktigt att vi planerar för både staden och hela kommunen för att främja mer cykling.

Det är viktigt att vårt cykelvägsnät fungerar i vardagen för alla kommunens invånare, men också för våra besökare. Som exempel ska det, oavsett om du cyklar i tätorten eller på landsbygden, vara enkelt att hitta den bästa cykelvägen. Du ska kunna ta dig fram på ett enkelt, smidigt och säkert sätt; särskilt när du behöver samsas med både hårda och mjuka medtrafikanter. Cykeln ska vara det naturliga valet för din resa! Framme vid viktiga målpunkter ska det vara enkelt att parkera sin cykel säkert oavsett om det är en gammal retrosnurra eller en sprillans ny lådcykel att skjutsa barn i.

I Europa, men även i svenska städer av Gävles storlek, ökar cyklingen. Det är främst de kortare resorna upp till 5 kilometer, där mindre åtgärder – både hårda och mjuka – kan underlätta valet av cykel som färdmedel. Om fler kan välja cykeln skulle Gävles luft bli renare, bullret från trafiken minska och fler kommuninvånare skulle få motion på köpet i vardagen. Det finns till och med forskning som visar på att cykelvänliga stadskärnor med mindre biltrafik tydligt gynnar lokal handel. För att skapa den utvecklingen i vår kommun gör vi nu en rad satsningar för att nå dit. Cykelplanen är en av de första och viktigaste pusselbitarna för att rulla vidare.

Med stöd av den nya cykelplanen bygger vi framtidens gröna kommun med renare luft i en myllrande stadskärna där massor av målpunkter finns på rullbart avstånd. Vi hoppas att just du vill skapa den utvecklingen tillsammans med oss och att vi ses på cykeln!

Daniel Olsson, Socialdemokraterna
Ordförande Samhällsbyggnadsnämnden

Therese Metz, Miljöpartiet de gröna
Kommunalråd med ansvar för miljö och klimatfrågor

1. Inledning

Större delen av de brister som identifierades under arbetet med Cykelplan 2010 är åtgärdade och cykelns position som ett eget färdsätt i Gävle kommuns transportsystem har stärkts, men det finns arbete kvar att göra. Det kommer nya innovationer och regleringar på cykelmarknaden, klimatfrågan är viktigare än någonsin och den växande staden behöver anpassas så att mobilitetsbehovet kan mötas, men med mindre fysiskt utrymme per invånare. Gävle har nu passerat 100 000 invånare och titulerar sig numera som en "liten storstad", vilket i sig skapar utmaningar med fler människor som ska få plats i samhället. Det finns med andra ord ett stort behov av en ny, uppdaterad cykelplan.

Denna cykelplan är ett av Gävle kommuns styrdokument och beskriver förhållningssätt och de åtgärder som kommunen önskar genomföra. Cykelplanen kompletteras med en handlingsplan där det anges vem som ansvarar för att åtgärderna blir genomförda samt tidsramen för genomförande och uppföljning.

Foto: freestock-photos @ Pixabay

Efter kapitel 7 återfinns en ordlista med definitioner av begrepp. I den löpande texten är ord som kan slås upp i ordlistan *kursiverade*. Blå, kursiverad och understruken text är *hyperlänkar* till externa webbplatser. Länkarna är även samlade i referenslistan i slutet av dokumentet.

1.1 Vision och mål

Cykeln är ett av verktygen som kan bidra till måluppfyllelse inom alla fem kommunövergripande mål. Detta exemplifieras i cykelplanen och konkretiseras i den efterföljande handlingsplanen.

De fem kommunövergripande målen som Gävle kommuns verksamheter planerar efter är:

1. Kraftigt förbättrat resultat i Gävles skolor
2. Påtagligt förbättrat företagsklimat
3. Trygghet, sammanhållning och en välfärd att lita på i hela kommunen
4. En modern samhällsplanering som möter nuvarande och kommande generationers behov
5. En ekologisk hållbar och klimatneutral kommun

Bland Gävle kommuns styrdokument finns utöver cykelplanen tre dokument som beskriver hur kommunen under kommande år ska arbeta för att bli en attraktiv kommun att cykla i; *Översiktsplan Gävle kommun år 2030*, *Trafikstrategi Gävle kommun Del 1 (2008)* samt *Miljöstrategiska programmet (2020)*. Flera av målen finns beskrivna i alla dessa dokument vilket tydligt visar en stark viljeriktning. Exempel på några cykelspecifika mål:

- *Antal resor med cykel ska fördubblas till år 2025*
  Utgångsvärdet är 5735 cyklister (år 2018) och har tagits fram vid Gävle stads mätpunkter. Kortare personbilsresor har störst potential att ersättas med cykelresor.
- *Färdmedelsfördelningen för alla resor ska bli 1/3 var för varje trafikslag till 2030*
  Färdmedelsvalen ska bli jämnare för alla resor. Målet är att en tredjedel av alla resor ska göras med (a) cykel, (b) personbil respektive (c) gång- och kollektivtrafik.
- *Gävle ska bli en av Sveriges bästa Cykelstäder år 2025*
  Jämförelse och ranking mellan kommunerna görs i Cykelfrämjandets Kommunvelometer och Cyklistvelometer.

Teknisk utveckling och omvärldsfaktorer påverkar uppsatta mål varför indikatorer för att mäta målen kan bli trubbiga eller inaktuella. Därför behöver målens formulering och indikatorer ses över så att de passar in i en modern cykelplan.

1.1.1 Gävle delar vision med Cykelsverige

För att samverka och utbyta kunskaper inom cykelfrågan var Gävle kommun för fem år sedan med och startade nätverket *Svenska Cykelstäder*. Idag består förening av 31 svenska medlemskommuner, fyra regioner samt sex organisationer som målmedvetet arbetar för ökad och säkrare cykling.

Den gemensamma visionen inom Svenska Cykelstäder är att 50 % av alla resor som är kortare än fem kilometer ska ske med cykel vilket också är ett krav som medlemmarna ska arbeta för. Styrelsen för Svenska Cykelstäder består av kommunpolitiker från medlemskommunerna. Föreningens uppgift är bland annat att bilda opinion och samordna aktiviteter på ett effektivt sätt för att öka cyklingen. En sådan aktivitet är *Cykla mer* som Gävle deltar i; en kampanj som ska inspirera människor att vardagscykla mer och tillsammans höja cyklingens status.

1.2 Syfte, omfattning och avgränsning

Syftet med cykelplanen är att Gävle kommun ska få ett aktuellt planeringsunderlag för cykeltrafiken både för översiktlig och detaljerad planering. Cykelplanen ska vara ett hjälpmedel för prioriteringar och ekonomiska bedömningar. Den omfattar hela infrastrukturen för cykeltrafiken; dels en fysisk plan med ett stomnät för cykeltrafiken och förslag till platser där cyklisternas förhållanden behöver förbättras, dels principer för exempelvis vägvisning, cykelparkering, underhåll och planering av detaljutformning.

Den kommunala cykelplanen föreslår åtgärder utmed kommunala, statliga och enskilda vägar. Gävle kommun råder dock endast över det kommunala vägnätet. Behoven som identifierats på övriga vägnät inom kommunen samlas i cykelplanen för att utgöra grund för vidare diskussion med *väghållare* för respektive vägnät. Förhoppningen är att föreslagna åtgärder på det statliga vägnätet förs in i länsplanen och den regionala cykelplanen på sikt.

Cykling antar många former; från MTB-banor i skogen, landsvägscykling och cykelturistleder till vardagscyklism till och från arbete och skola. Cykelplanen avgränsas till att behandla trafiksäker och framkomlig vardagscyklism och pendling. Inom den kommunala organisationen arbetas det dock vidare med den rekreationella delen av cyklingen.

1.3 Ramverk

Kommunala politiska målsättningar och beslut utgör ramverk för hur Gävle ska utvecklas som cykelkommun över tid. Även externa målsättningar och prioriteringar påverkar kommunens planering och utveckling.

Region Gävleborg ansvarar för att ta fram den regionala infrastrukturplanen för Gävleborg, *Länsplan för regional transportinfrastruktur*, som fastställer åtgärdsplaneringen för länet åren 2018 - 2029. Som ett underlag till länsplanen har en regional cykelplan, med kriterier för hur gång- och cykelvägar utmed det statliga vägnätet ska prioriteras i länet, tagits fram av Trafikverket på uppdrag av Region Gävleborg. Genom den regionala cykelplanen rekommenderar Trafikverket vissa sträckor som anses vara särskilt lämpliga i ett regionalt perspektiv. Vilka sträckor som sedan byggs prioriteras inom arbetet med Länsplanen.

I Länsplanen har Region Gävleborg också möjlighet att avsätta medel för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet. Dessa åtgärder kan också gynna förutsättningarna för cykling i kommunen.

Gävle kommun ska verka för att Region Gävleborg, Trafikverket och kommunen har en gemensam syn på planering och genomförande av cykelinfrastruktur i regionen.

På nationell nivå behöver ett flertal ramverk beaktas, däribland:

- *Nollvisionen* – Trafikverkets vision om att ingen trafikant ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken
- *Barnkonventionen* – svensk lag sedan 1 januari 2020 för att säkerställa barnens rätt till delaktighet i exempelvis utformningen av deras utemiljö
- *Nationell cykelstrategi* – Regeringens cykelstrategi för ökad och säker cykling som ska stimulera till långsiktigt hållbara transportlösningar och ett hållbart samhälle

På internationell nivå beslutade FN år 2015 om *Agenda 2030*, som inrymmer 17 globala mål för hållbar utveckling. De globala målen är till för alla och om de ska bli verklighet måste alla delar av samhället bidra och inkluderas.

Hållbara städer och samhällen är rubriken för ett av målen. Urbanisering är omfattande i hela världen, även i Sverige. För att bygga hållbart och energieffektivt i en urbaniserande värld är en av nycklarna att förtäta och arbeta för ökad funktionsblandning. Med fler människor på mindre yta och kortare avstånd till daglig service är behovet av längre resor mindre. Därför är tillgången till bra gång- och cykelvägar samt god kollektivtrafik en förutsättning för att nå de globala målen.

2. Gävle som cykelkommun

Förutsättningarna för att cykla i kommunen är goda främst på grund av den platta topografin. Inom kommunen finns totalt 271 kilometer cykelväg, varav 247 kilometer är kommunal. Detta motsvarar 2,41 meter cykelväg per person vilket kan jämföras med det nationella medelvärdet på 2,17 meter cykelväg per person. Cykelvägnätet förtätas och byggs kontinuerligt ut för att främja ett ökat, snabbt och säkert cyklande.

Foto: Veronica Thuresson

2.1 Återblick

Sedan förra cykelplanen antogs 2010 har mycket hänt i kommunen som ger förutsättning för både ökad och säkrare cykling.

Under perioden har cykelvägnätet i kommunen vuxit från 220 kilometer till dagens 271. Andelen asfalterad cykelväg är större än andelen grusbelagd. Status har höjts på vissa cykelvägar och inkluderats i huvudcykelnätet, där vägunderhåll håller högre standard. För att möjliggöra dessa ändringar har drift- och investeringsbudgeten utökats.

Genom att inventera *cykelparkeringar* har brister identifierats varpå antalet cykelställ utökats, även om efterfrågan inte är helt tillgodosedd på alla platser. Detta är ett positivt problem i en tid där anpassning till pågående klimatförändringar måste ske.

Ytterligare en facilitet är de cykelpumpar och reparationsställ som kommunen placerat ut.

För att öka säkerheten och *framkomligheten* för cyklister har flera hastighetssäkrade *cykelöverfarter* anlagts i cykelvägnätet, främst på huvudcykelnätet.

För att få fler att vilja cykla har kampanjer arrangerats under de gångna åren – både i egen regi och som deltagande partner i andra – såväl nationella som regionala och lokala, däribland *Vintercyklisten*, *Cykla mer* och *European Cycling Challenge*.

Att vara cyklist 2020 är annorlunda mot vad det var när förra cykelplanen skrevs. Valet av cykel handlar inte längre endast om val av hjuldimension, färg och form på cykelram och styre. Idag finns fler cykelmodeller, däribland några med transportlåda stor nog för att skjutsa flera barn till förskolan eller för att leverera blommor till stadens torghandlare. Detta påverkar hur cykelinfrastrukturen, däribland bredden på cykelbanor och -parkeringar, planeras och utformas.

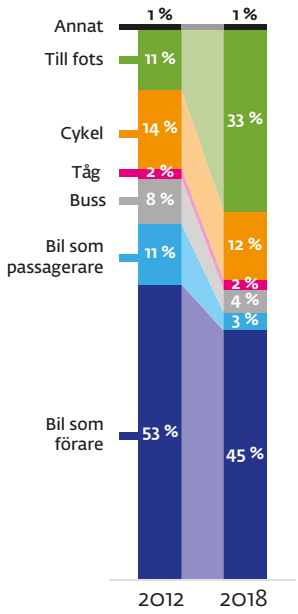
2.2 Resvaneundersökning 2018 [RVU 2018]

Gävle kommun genomför regelbundet kommunövergripande *resvaneundersökningar* med syfte att få information om invånares resvanor och attityder till olika färdmedel. Den senaste undersökningen genomfördes hösten 2018, och utfördes med hjälp av datainsamling via mobiltelefoner. Tidigare undersökningar har varit av mer traditionell karaktär med pappersenkäter. Eftersom den nya metoden samlar in ett mer komplett underlag av resor, anses resultatet vara en mer korrekt beskrivning av verkligheten i jämförelse med tidigare resultat.

Genom att jämföra färdmedelsfördelningen mellan undersökningarna 2012 och 2018 går det att se att andelen cykelresor minskar från 14 % till 12 %. En sannolik anledning till förändringen kan vara byte av datainsamlingsmetod. Den nya metoden visar att andelen resor till fots ökar, vilket resulterar i att andelen resor för övriga trafikslag har minskat. Om resor till fots räknas bort i båda undersökningarna är förhållandet mellan personbil, cykel och buss detsamma.

Även om andelen cykelresor i princip är oförändrad (enligt resonemanget ovan) har andelen resor kortare än 4 kilometer som sker med cykel minskat från 24 % (2012) till 17 % (2018). Attityden hos drygt en tredjedel av deltagarna i den senaste undersökningen är

RVU 2012/2018

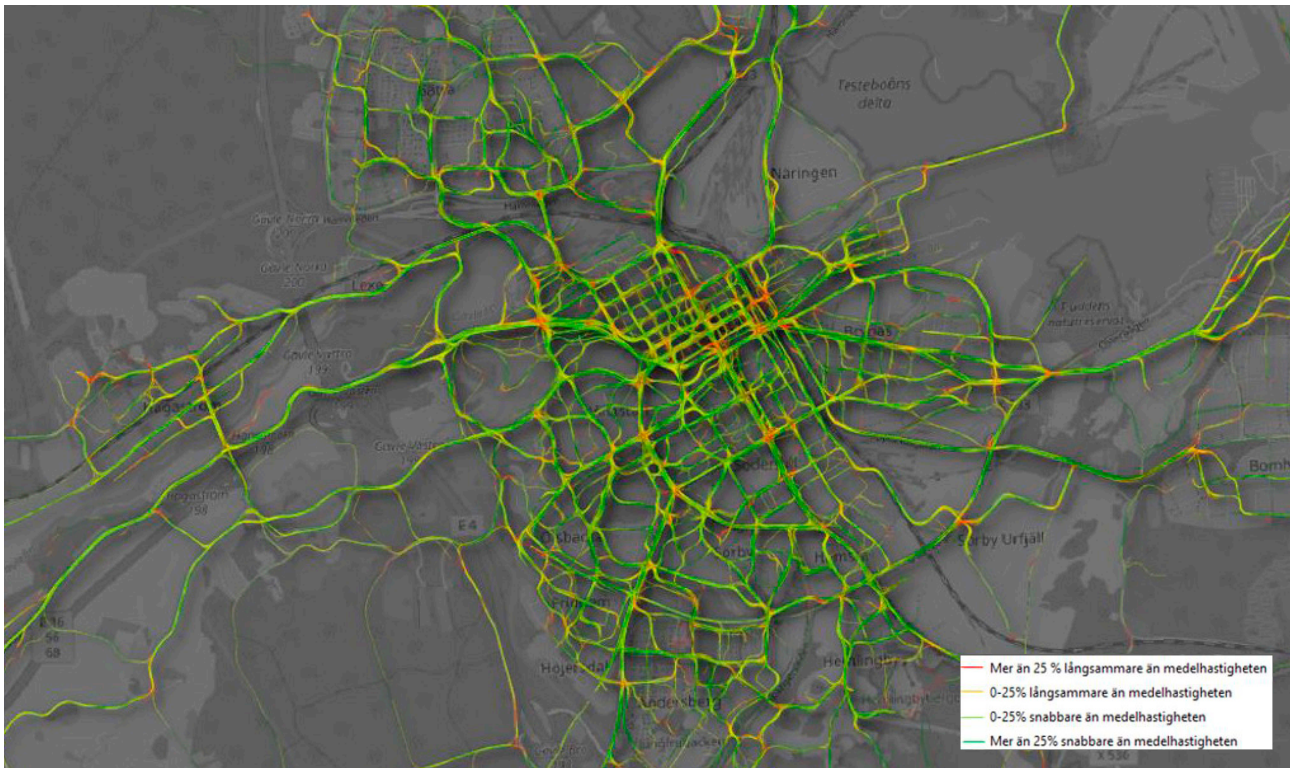


dock att cykel och buss ska prioriteras högst i planeringen, medan nästan hälften anser att motorfordonstrafiken ska prioriteras lägst. 14 % av invånarna i Gävle kommun uppger också att de ändrat sitt huvudsakliga färdsätt till cykel under de senaste tre åren.

Med färdmedelsfördelning uppdelad efter resans syfte, framgår att andelen cykelresor är som högst för att ta sig till arbete (19 %) eller skola (17 %). Lägsta noteringen avser tjänsteresa, som endast utförs i 9 % av fallen. Färdmedelsfördelning vid olika reslängder visar att cykelresor främst används vid reslängder mellan 0,2 – 1,9 kilometer (19 %) och 2,0 – 3,9 kilometer (24 %). För resor kortare än 200 meter och längre än 4 kilometer tar andra trafikslag över. Det kan även noteras att kvinnor tenderar att cykla i större utsträckning än män (14 % jämfört med 10 %).

För att komplettera arbetet med cykelplanen har det genomförts två analyser specifikt för resor med cykel. Undersökningen har identifierats efter vilka stråk de största volymerna förekommer samt i vilka punkter cyklisternas genomsnittshastighet sjunker. Syftet är att se vilka stråk som används mest och var eventuella hinder uppstår längs vägen. Detta har varit möjligt tack vare den nya datainsamlingsmetoden som använts för resvaneundersökningen, och är ett värdefullt stöd i arbetet med att prioritera var åtgärder ska genomföras för att uppnå den bästa effekten för ökad cykling.

Sätraskogen
Strömsbro
Strömslund
Sätra
Testeboåns delta
Näringen
Gävle
Gävle Norra
Gävle Östra
Hagaström
Valbo
Valbo Norra
Valbo Östra
Gävle Södra
Gävle Norra
Ersbo
Gävle Södra
Gävle Norra
Gävle Östra
Gävle Norra
Gävle Östra
Gävle Norra
Gävle Öst

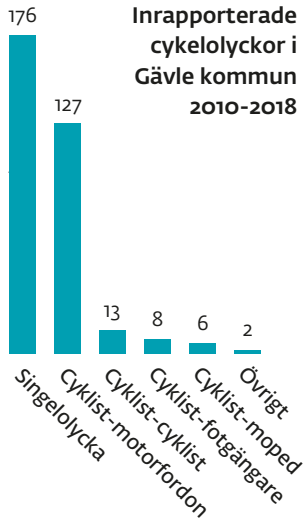


Hastighetsförändringar – Röd färgmarkering indikerar att hastigheterna är lägre varför åtgärder för ökad framkomlighet kan vara aktuell.

2.3 Cykelolyckor 2010–2018

Statistiken för trafikolyckor inom kommunens geografiska område bygger på polis- och sjukhusrapporter som sedan 2009 förts in i databasen för trafikolyckor, *STRADA*, Detta underlag ska underlätta arbetet med att genomföra åtgärder för att skapa ett mer tryggt och trafiksäkert cykelvägnät inom Gävle kommun.

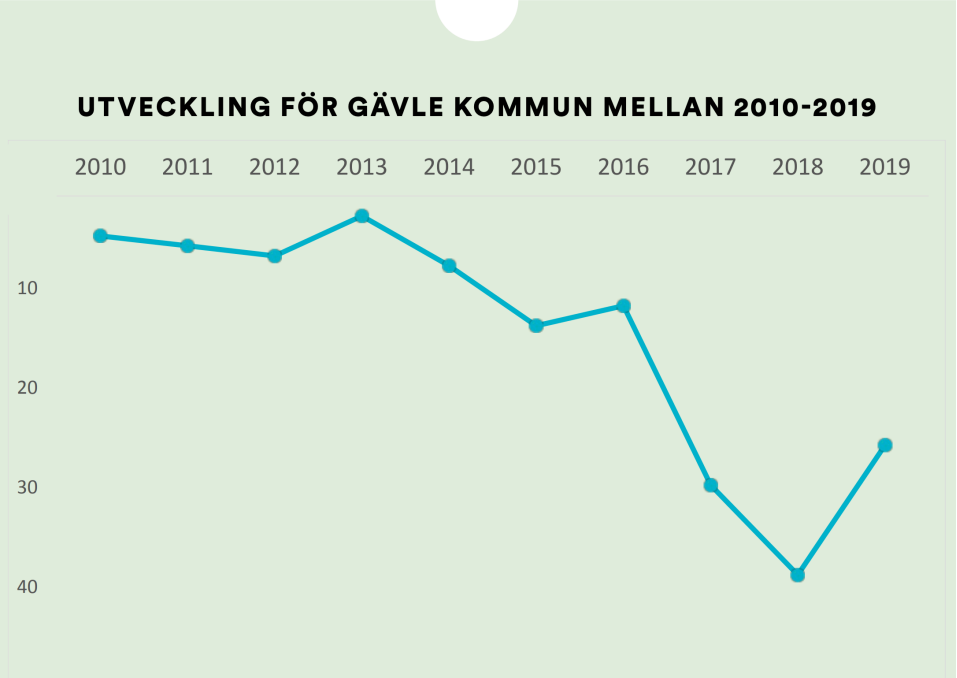
Statistiken ovan ger en uppfattning om vilka trafikslag som oftast kommer i konflikt med cyklister. Detta kan ge en indikation om var och inom vilka områden det finns brister i trafiksystemet som måste ses över och åtgärdas. Det finns dock ett stort mörkertal för hur många som råkar ut för olyckor i trafiken eftersom stor del av de olyckor som sker inte rapporteras in i STRADA. Som jämförelse kan nämnas att det, i Gävle kommun, rapporterade in 20 olyckor till STRADA där cykel var involverad under 2018. Sundsvall är till invånarantal en jämförbar kommun i sammanhanget, och där rapporterades 81 olyckor med cykel involverad under 2018. Totalt antal olyckor (oavsett färdmedel) som rapporterats i Gävle kommun under 2018 är 189 och i Sundsvalls kommun 903. En markant skillnad som troligtvis beror på otillräcklig eller utebliven rapportering. För att STRADA ska bli en så tillförlitlig källa som möjligt för olycksstatistik måste rapporteringen i vår kommun bli bättre i framtiden.



2.4 Kommunvelometern

Cykelfrämjandets *Kommunvelometer* är en erkänd måttstock för bedömning av cykelarbetet inom en kommun. I Kommunvelometern jämförs deltagande kommuners cykelarbete mot varandra inom tre övergripande områden: infrastrukturåtgärder, information och marknadsföring samt organisatoriska åtgärder. Kommunen med flest poäng blir utsedd till Årets Cykelfrämjare.

Gävle kommun har deltagit under alla tio år som Kommunvelometern anordnats och därför kan resultat även jämföras mot tidigare år. I den senaste, från 2019, deltog 45 kommuner. Gävle fick 48 av 90 möjliga poäng vilket placerade kommunen på 26:e plats. Maxpoäng per område är 30 poäng och Gävle fick 17,5 poäng inom infrastrukturåtgärder, 11,5 inom information och marknadsföring och 19 poäng inom organisatoriska åtgärder.

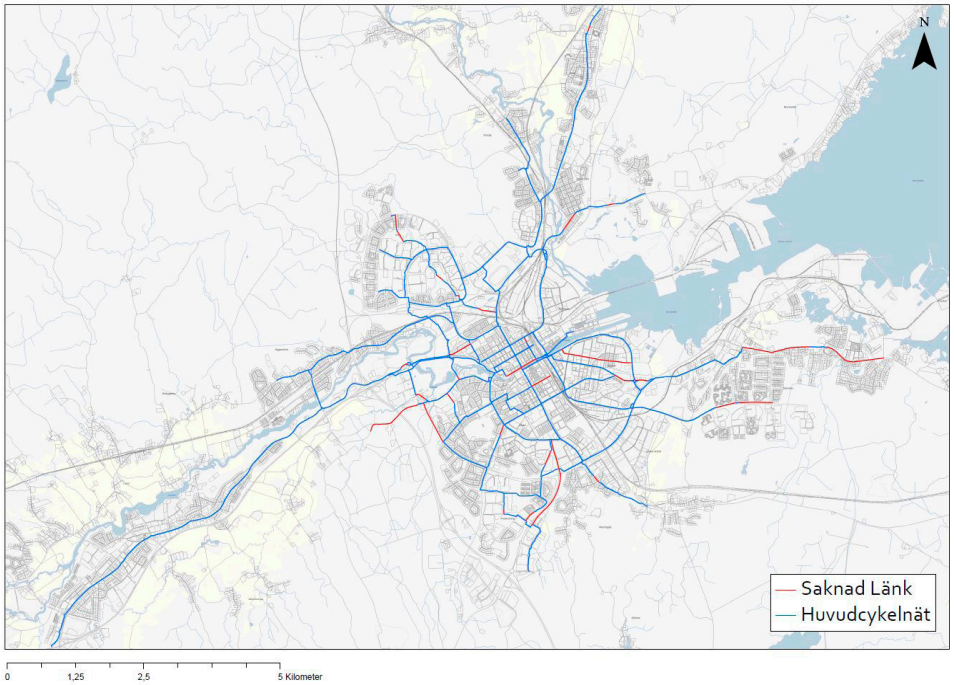


Gävle kommuns ranking i Kommunvelometern åren 2010–2019. Källa: Cykelfrämjandet

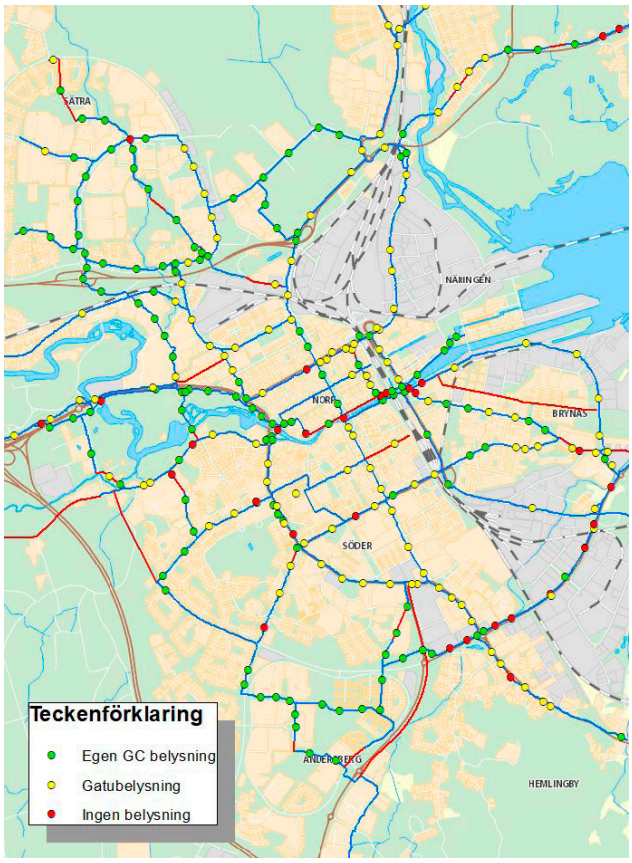
Sett över tio år så hade Gävle kommun de första fem åren en placering bland de tio bästa. Under 2014–2018 rådde det en nedåtgående trend där bottenrekordet med 30,5 poäng nåddes 2018. Förhoppningsvis är 2019 års placering början på en uppåtgående trend.

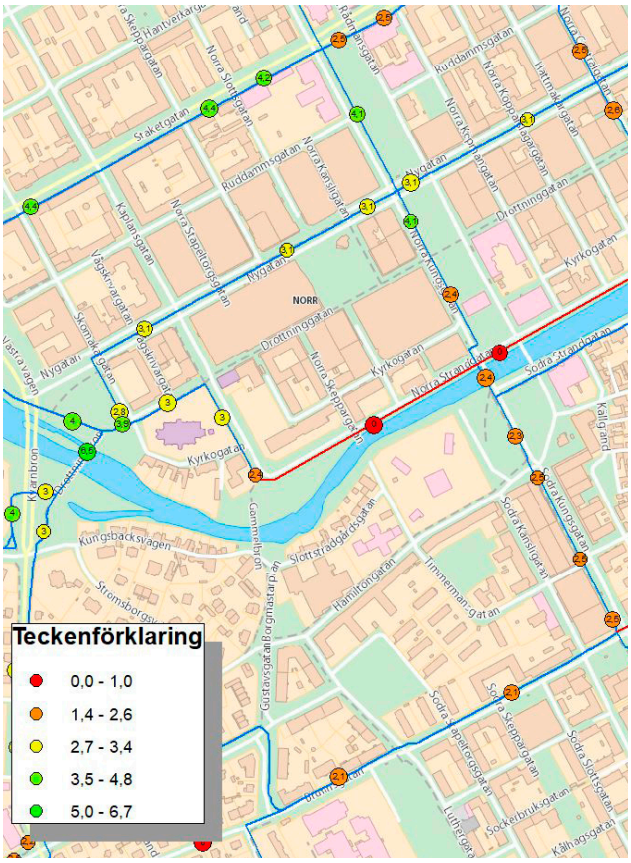
2.5 Inventering av huvudcykelstråk

Cykelvägnätet är till stor del sammanhängande, men där länkar saknas övergår cyklingen i lågintensiv *blandtrafik*. Under sommaren 2019 inventerades huvudcykelnätets bredder, belysning, markeringar, passager, vägvisning samt typ av beläggning. Inventeringen visade på ett flertal brister, däribland att få sträckor uppfyller standard för att klassas som huvudcykelnät (se vidare avsnitt 3.1). Inventeringen ligger till grund för planering och prioritering av nya åtgärder. Förutsatt att bristerna åtgärdas och en hög standard upprätthålls på hela nätet skapas goda möjligheter för ökat cyklande bland flera målgrupper.



Saknade länkar i huvudcykelnätet.





Del av inventeringen som redovisar befintlig belysning längs huvudcykelnätet (till vänster) respektive cykelbanornas bredd (till höger).

2.6 Ökad cykling – vinster för många

Med ett ökat cyklande kan hälsan (inkluderar motion samt frånvaro av farliga utsläpp från motorfordon), studieresultaten, ekonomin, handeln och klimatet utses till de klara vinnarna. Vinsten för den växande staden är att kunna förtätas med fler invånare utan att öka stadens yta.

Kommunövergripande undersökningar visar ögonblicksbilder där den totala andelen cykeltrafik har minskat de senaste åren. För att se förändringar över tid finns i kommunens centrala delar, fem fasta punkter, som kontinuerligt mäter antalet cyklister per dygn. Dessa finns vid Centralbron, Gävle Teater, Södra Kungsgatan/Kungsbron, Kvarnparken samt vid sjukhuset.

En *potentialstudie* som Region Gävleborg gjort under 2019 visar att 51 % av kommunens invånare har ett pendlingsavstånd mellan bostad och arbete/skola som, med cykel, skulle kunna avverkas på mindre än 15 minuter. Utökas pendlingen till max 30 minuter är motsvarande andel 70 % av kommuninvånarna. Med elcykel skulle dessa tider kunna kortas ytterligare alternativt att fler skulle klara att cykelpendla inom 30 minuter.

Nya studier i kommuner jämförbara med Gävle, visar att cyklister gör betydligt större inköp än vad som tidigare varit känt. Ytan för en parkerad personbil motsvarar ytan för sex parkerade cyklar och dessa sex cyklisters totala köpkraft är större än hos de personer som får plats i personbilen. Alltså bör köpkraften hos cyklister vara jämförbar med de i personbilen. Cykeln är med andra ord viktig för att, i synnerhet, den lokala handeln ska överleva, därför behövs cykelparkeringar nära butiker. En cykel- och promenadvänlig stadsmiljö ökar tillgängligheten samtidigt som den minskar buller och skadliga utsläpp. Detta medför att människor – och potentiella konsumenter – vill vistas i dessa miljöer.

Kraftigt förbättrade studieresultat är ett kommunalt mål. Elever som väljer att resa aktivt, som exempelvis att cykla till skolan, presterar bättre än de som skjutsas. De cyklande elevernas fysiska och psykiska hälsa gynnas också positivt. I och med det fria skolvalet finns en risk att skolelever väljer skolor långt ifrån hemmet som i sin tur minskar möjligheten att cykla. Den stora majoriteten av eleverna i Gävle kommun går dock på sin förvalda skola, som i de flesta fall är närmare än 5 kilometer från hemmet. Cyklandet bland skolelever har minskat kraftigt de senaste årtiondena, samtidigt som trängsel vid hämtning och lämning med personbil blivit ohållbar. Här finns en stor potentiell målgrupp som skulle kunna cykla och samtidigt ge färre bilar utanför skolorna.

Bra *cykelparkeringar*, inte minst vintertid och i anslutning till kollektivtrafik, skulle öka möjligheten för kombinerade pendlingsresor (ex. buss och cykel) vilket skulle föra med sig stora positiva effekter på klimatet. Bra cykelparkering uppmuntrar till *kedjeresor* inte minst i glesbygd där varje busshållplats har ett stort geografiskt upptagningsområde och cykeln är avgörande för att resa med kollektivtrafik.

För att fler ska vilja cykla och för att cykling ska vara attraktivt behövs ett *cykelvägnät* som håller bra kvalitet, är sammanhängande och gent. Men för att nå resultat behövs ökade resurser för att prioritera beteendepåverkande åtgärder.

2.7 Kommuninvånarnas synpunkter och påverkan

Kommuninvånare som har synpunkter på cykelvägar, *cykelparkeringar* och annan cykelinfrastruktur når kommunen via telefon eller olika digitala kanaler. Synpunkterna hanteras utifrån risker, omfattning och kostnader.

Arbetet med cykelplanen har varit en samverkan mellan kommuninvånarna, tjänstepersoner och politiker. Syftet är att tidigt i cykelplaneprocessen belysa behov utifrån olika användares perspektiv, oavsett bakgrund, genus, ålder och funktionsvariation.

Kommunens medborgare har tidigt kunna lämna synpunkter på vilka cykelsatsningar som ska prioriteras och vad cykelplanen ska innehålla. En digital enkät har funnits på kommunens hemsida och kompletterats med två medborgardialoger (juni 2019 och januari 2020) där besökare kunnat lämna synpunkter digitalt alternativt direkt till medverkande tjänstepersoner och politiker. Inkomna synpunkter har använts i det fortsatta cykelplanearbetet.

3. Principer och utformning

Gävle tillsammans med många andra kommuner i Sverige står inför en snabbt ökande urbanisering. Eftersom det finns begränsat med fysiskt byggbara ytor kräver urbaniseringen att Gävle kommun förtätas. För att undvika trängsel i transportsystemet är cykeln ett viktigt färdmedel i framtidens yteffektiva samhälle.

Val av färdsätt är främst är en fråga om attityd och beteende. För att påverka dessa används konceptet *mobility management (MM)*. **Attityd- och beteendeförändringar kombinerade med hög standard på cykelinfrastruktur bidrar till ökad** *trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet* **och** *trygghet* **för alla trafikanter.**

Gävle kommun strävar alltmer efter att genomföra MM-åtgärder i samband med investerings- och exploateringsprojekt. Detta för att marknadsföra och motivera till ökat nyttjande av det vi bygger och att ge förutsättningar för hållbar trafikutveckling.

3.1 Önskad standard på cykelvägnätet

Uppdelningen av *cykelvägnätet* i ett huvudnät och ett lokalt nät syftar till att tydliggöra cykeln som transportmedel. På huvudcykelnätet ska cykeltrafiken prioriteras vid passager över motorfordonsvägar. På huvudcykelnätet ska *framkomlighet* för cyklisterna prioriteras mer än vad som är fallet för det lokala cykelvägnätet.

Cykelvägar ska utformas för att ge cyklisterna bästa möjliga säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Huvudcykelnätet ska dimensioneras för 30 km/h vad gäller sikt, vägutformning och utrymme.

För framkomligheten och trafiksäkerheten är det viktigt att huvudcykelnätet har prioritet i korsningar med motorfordonsvägar, alltså motsvarande huvudled. Detta görs med fördel genom fysiska åtgärder i form av planskilda passager, *hastighetssäkrade* cykelpassager eller *cykelöverfarter* som kompletteras med *lokala trafikföreskrifter*. Det innebär fartdämpning med refuger och/eller farthinder samt väjningsplikt för motorfordonstrafiken mot cykeltrafiken.

I samband med utbyggnad är det viktigt att de fysiska åtgärderna kopplas till informations- och påverkansinsatser, något kommunen arbetar med redan idag.

Kvalitet på sträcka		Huvudstråk	Lokalstråk
Bredd	Cykelfält	1,5 m	1,5 m
	Cykelbana, enkelriktad jämte gångbana	≥2,0 m	1,5 m
	Cykelbana, dubbelriktad jämte gångbana	≥3,0 m	2,5 m
	Gång- och cykelbana/-väg, dubbelriktad	≥4,3 m	3 m
Separering	Separering gång- och cykelbana/ motorfordon	Ja	Om hastighet > 30 km/h
	Separering gående och cyklister	Ja	Linjemålning genomförs där det bedöms lämpligt
Övrigt	Beläggning	Asfalt	Varierande
	Vägvisning	Ja	Viktiga målpunkter
	Belysning	Dedikerad belysning för cykelväg ska finnas. CC-mått 20 meter.	Spilljus från gatubelysning kan accepteras
	Markeringar och avvikande färg på cykelbanans beläggning	Ja	Ja
	Dimensionerande cykelhastighet	30 km/h	25 km/h

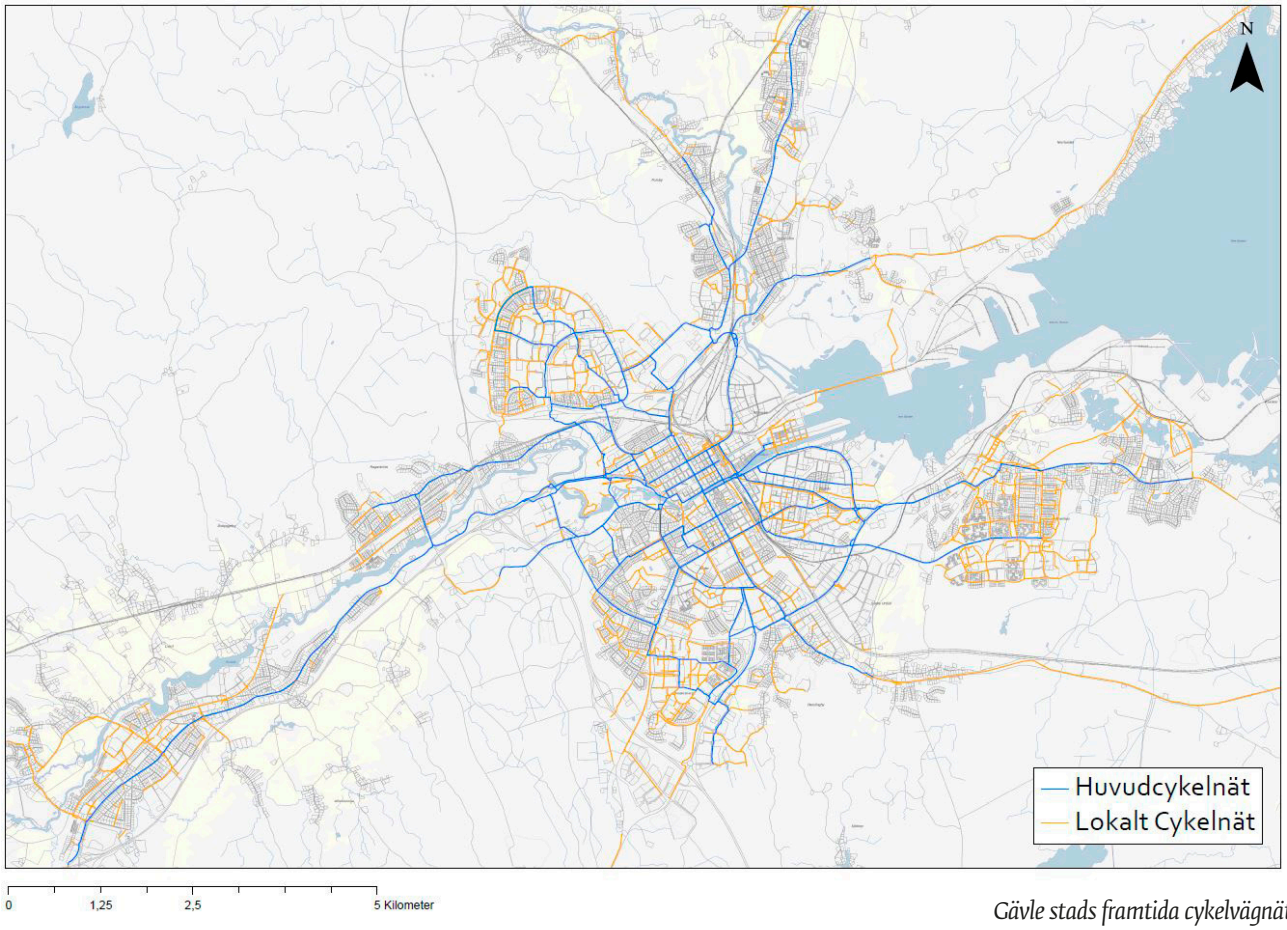
I tabellen anges riktlinjer för den standard som ska gälla för Gävle kommuns cykelvägnät.

3.1.1 Sidoområde

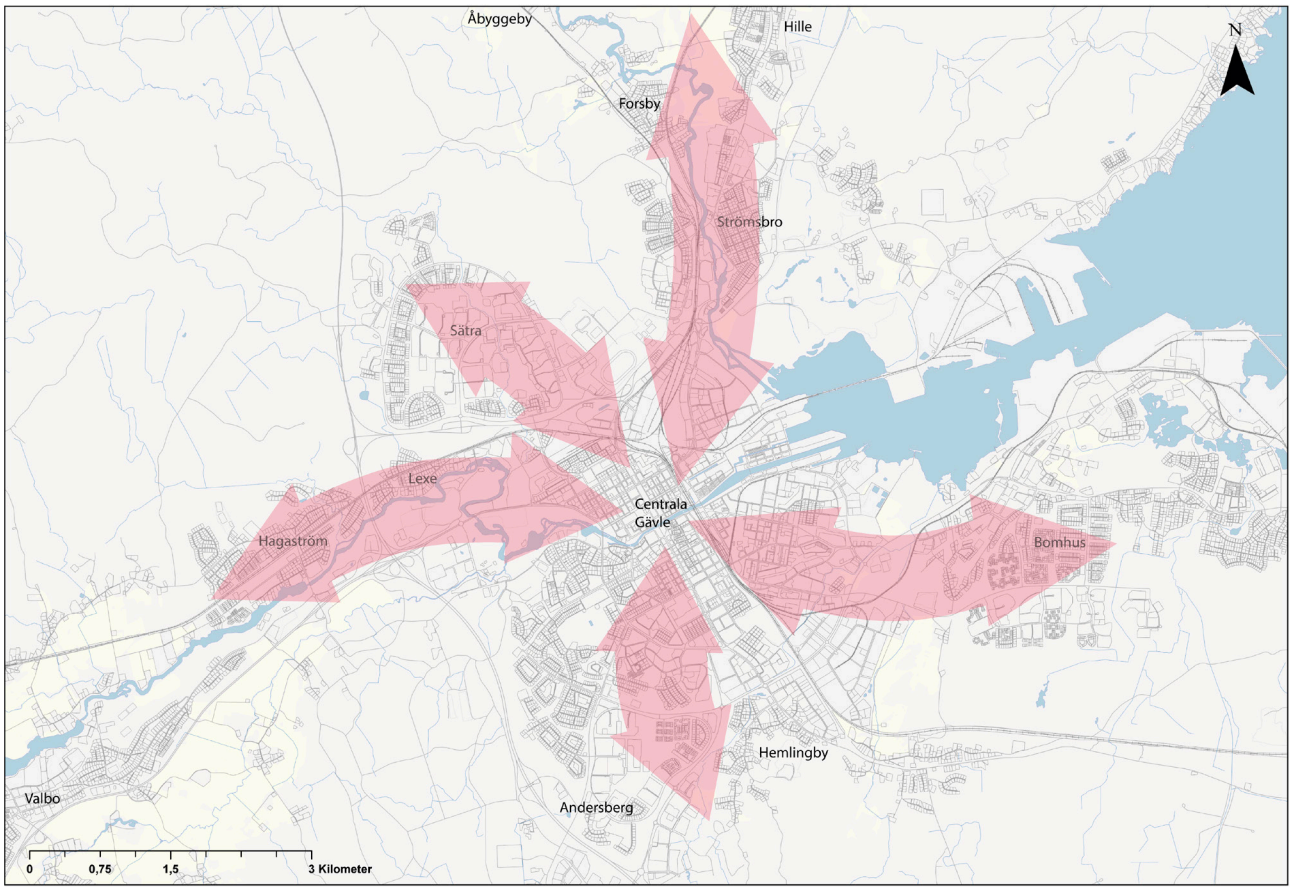
Cyklister kan komma upp i höga hastigheter varför det är viktigt att området närmast cykelbanan – oavsett om det gäller huvudcykelnätet eller det lokala – görs fritt från hinder. Exempel på sådana är stolpar, träd, parkbänkar och bildörrar som öppnas mot cykelbanan. I *GCM-handboken* beskrivs rekommendationer för hinders avstånd, vilka Gävle kommun har som avsikt att följa.

3.2 Gävle stads nya huvudcykelnät

Det nya huvudcykelnätet är framtaget för att tillfredsställa vardagscyklistens behov. Det utgår från befintliga och planerade bostadsområden och täcker in viktiga målpunkter dit gävlebor behöver ta sig var dag. Exempel på målpunkter är större arbetsplatser, skolor, idrotts- och kulturanläggningar samt handel och kollektivtrafiknoder. Ambitionen är att det inte ska vara längre till en länk i huvudcykelnätet än till en länk i huvudnätet för motorfordonstrafik. Där motorfordonstrafiken korsar huvudcykelnätet ska cykeltrafiken prioriteras och passager *hastighetssäkras* om lämpligt.



Gävle stads framtida cykelvägnät.



Det primära huvudcykelstråket leds i korridorer in och ut från de stora stadsdelarna.

I förlängningen ska huvudcykelnätet delas in i ett primärt och ett sekundärt huvudcykelnät. Det primära huvudcykelnätet ska hålla högst standard och prioriteras högt vid drift och vid investeringsåtgärder i nätet. Gemensamt för stråkens dragning i det primära huvudcykelnätet är att de ska leda ut till de stora stadsdelarna i korridorerna. Det ska vara tydligt att standarden är högre när du som cyklist färdas på det primära huvudcykelnätet.

3.3 Genhets- och restidskvot

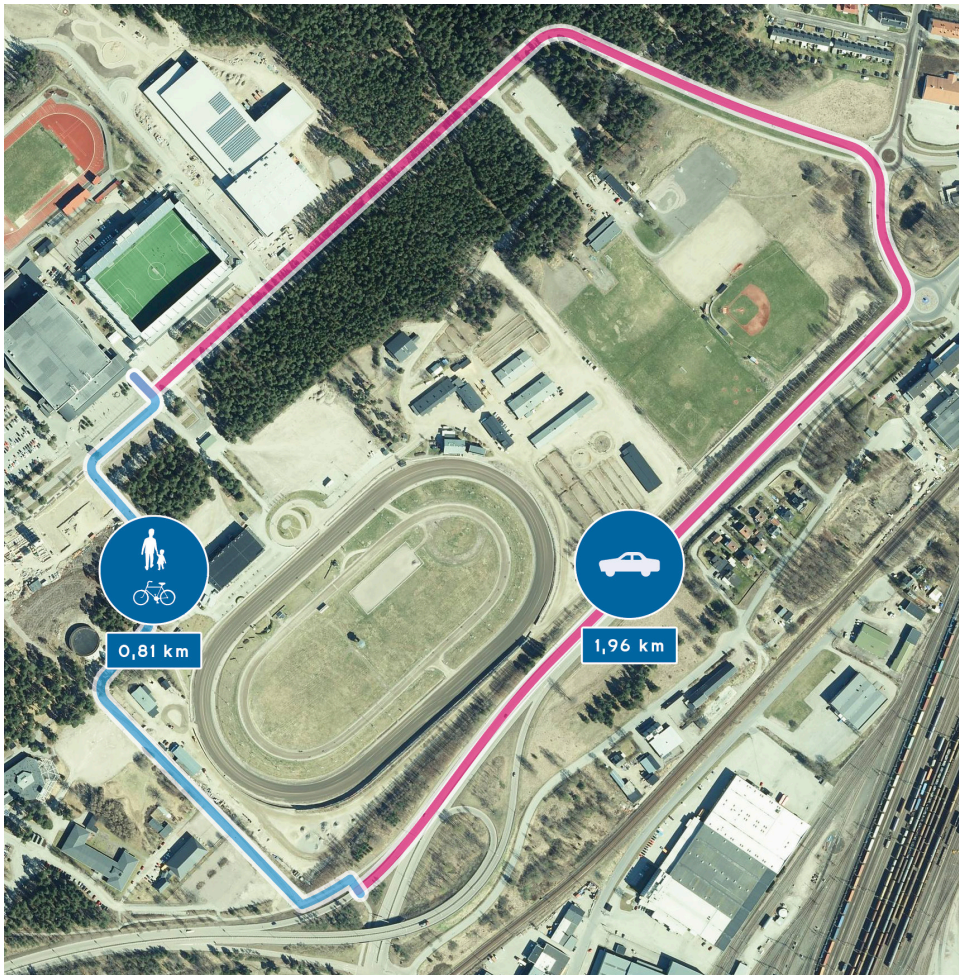
Cyklister är känsliga för omvägar och behöver raka och enkla färdvägar. Två mått för att mäta detta är *restidskvot* $\left(\frac{\textit{restid med cykel}}{\textit{restid med bil}}\right)$ och *genhetskvot* $\left(\frac{\textit{färdväg med cykel}}{\textit{färdväg med bil}}\right)$.

År 2014 genomfördes en genhetsanalys för huvudcykelnätet med fokus på sträckorna mellan Gävle stads större bostadsområden och viktiga målpunkter. Genhetsanalysen är en av de analyser som varit grundläggande vid framtagandet av Gävle stads nya huvudcykelnät.

Genhetskvot

Start/mål	Sjukhuset	Centralstationen	Högskolan	Polhemsskolan	Gavlehov
Sätra	1,35	1,22	1,38	1,17	1,32
Andersberg	1,35	1,5	1,46	1,39	1,32
Brynäs	1,17	1,33	1,18	1,15	1,54
Innerstaden	1,25	1,21	1,4	1,11	1,54
Södra Bomhus	1,23	1,25	1,26	1,16	1,43

En genhetskvot på 1,25 eller lägre – alltså att cykelvägen är max 25 % längre än fågelvägen – mellan bostaden och viktiga målpunkter anses som attraktiv infrastruktur (grönt i figuren ovan). Kvoter mellan 1,26 och 1,5 är acceptabel standard (gult i figuren ovan) medan 1,5 och högre (rött i figuren ovan) inte anses tillräckligt attraktiv med en följd att cyklisten hellre cyklar i blandtrafik.



Exempel på hur gång- och cykeltrafikanter erbjuds en betydligt genare färdväg än motorfordonstrafiken vid Gavlehov.

Genhetsanalysen har utgjort underlag för åtgärder som vidtagits för att höja olika stråks attraktivitet. Ett exempel där både genheten och restiden förbättrats sedan 2014 är stråket mellan Brynäs/centrum–Gavlehov.

3.4 Trafiksäkerhet

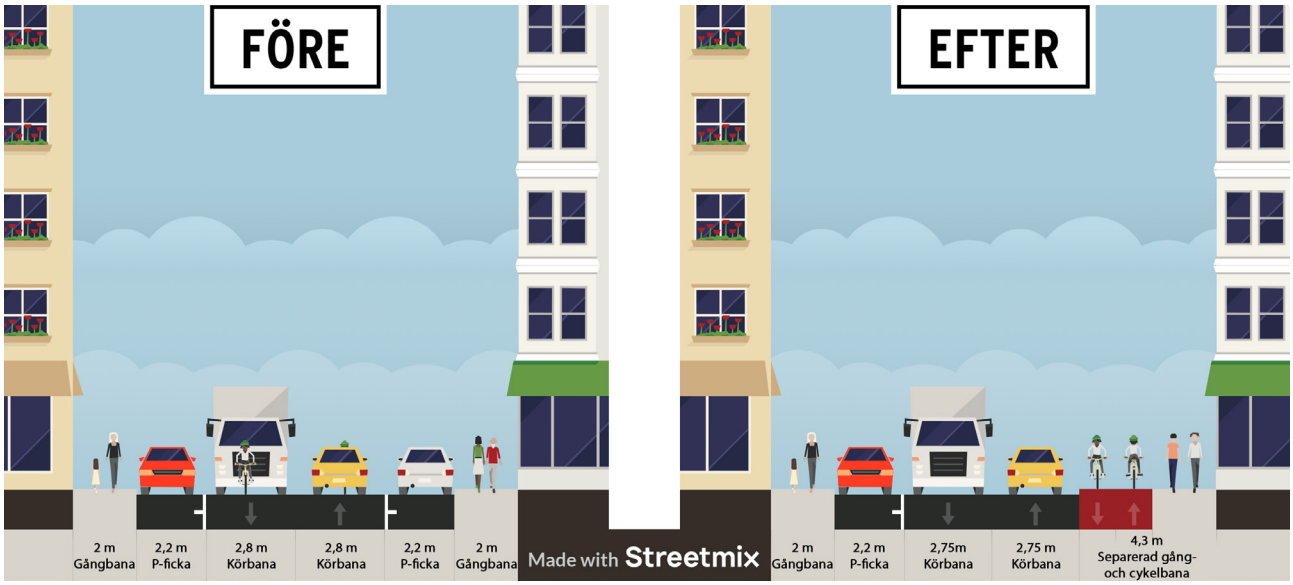
Trafiksäkerheten på Gävle kommuns cykelvägar måste öka för att kunna nå det nationellt uppsatta *nollvisionsmålet* att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Cyklister är den trafikantgrupp som är mest inblandad i allvarliga olyckor i trafiken. En av de åtgärder som Gävle kommun kommer att arbeta med, för att nå målet i nollvisionen, är cykelvägar med god möjlighet för drift- och underhåll samt med gott utrymme som separerar cyklisten från andra trafikslag.

3.5 Separering av trafikslag

Separering av olika trafikantgrupper kan göras i tid (trafiksignaler) eller rum (exempelvis kantstensseparerad cykelbana) och syftet är att göra trafikmiljön säkrare, mer tillgänglig och mer rättvis. Behovet av separering har ökat och strävan är att minska antalet gemensamma gång- och cykelvägar i centrala Gävle. Cykelvägarna i Gävle kommun är i dagsläget dubbelriktade och majoriteten av kommunens *cykelpassager* är inte planskilda.

Kommunen arbetar för att separera trafikslagen där det är möjligt och rimligt. Denna separering sker främst i Gävles centrala delar och längs huvudcykelnätet. Historiskt har fotgängare och cyklister separerats från motorfordonstrafiken och hänvisats till ett sämre alternativ. För att öka *tillgängligheten* och *tryggheten* för fotgängare och cyklister är en bättre, men ofta dyrare, lösning att istället låta motorfordon separeras från gång- och cykeltrafiken och inte tvärtom.

Gaturummet är ofta begränsat vilket skapar konkurrens mellan de olika trafikslagen. Där gator byggs om och det ska tillskapas infrastruktur för cykel, ska ytor tas från motorfordonstrafiken om det är brist på utrymme. Detta kan exempelvis ske på bekostnad av körbanebredd, att gator enkelriktas eller att gatuparkering tas bort.



Figurer som visar hur gators innehåll kan förändras. Källa: https://streetmix.net/-/1049545

3.5.1 Separering gående och cyklister

Ökad trängsel i trafiken har bidragit till att konflikter ökar, och separering av trafikslag måste därför vara tydlig. Åtskillnad mellan gående och cyklister beror på platsens förutsättningar men kan exempelvis skapas genom tydlig heldragen separeringslinje som delar ytan i två delar eller med färg- och materialskillnader. Målade pilar eller cykel- respektive gångsymboler i vägbanan kan förstärka avgränsningen. Det är särskilt viktigt att sätta ut symbolerna i början och slutet av en sträcka och där cykelvägen korsas av gångvägar. I miljöer med höga flöden av cyklister och fotgängare, som i centrala Gävle, bör dock tydligare separering än målad linje mellan gående och cyklister användas, exempelvis med hjälp av *skiljeremsa* eller avvikande materialval.

För cyklister är *blandtrafik* med gående främst en komfort- och framkomlighetsfråga och inte en trafiksäkerhetsfråga, se avsnitt 2.3. Cykelolyckor. På trånga och gemensamma trafikytor blir hastighetsskillnaden mellan gående och cyklister mer påtaglig och medför att i synnerhet gående kan uppleva en viss otrygghet.

Separera cyklister genom körfältsmarkeringar

För att förbättra samspelet mellan cyklister på dubbelriktade cykelbanor bör en streckad mittlinje målas på huvudcykelstråk med stora flöden. Genom markeringen skapas två körfält som underlättar samspel vid möte. Mittlinje bör alltid målas i kurvor, tunnlar och andra platser med sämre sikt för att öka uppmärksamheten och således minska sannolikheten för olyckor.

3.5.2 Separering motorfordon och cyklister

Gävle kommun har som princip att, i den mån det går, separera cyklister från motorfordon. Separering kan exempelvis ske genom enkel kantstenssepparering, sektionsräcken eller *skiljeremsa* mellan cykelvägen och bilvägen.

Exempel på separering av motorfordonstrafik och gång- och cykeltrafik genom skiljeremsa.

Cykling får ske i *blandtrafik* i de fall det inte finns möjlighet att göra en separering, exempelvis på grund av utrymmesbrist. En sådan lösning ställer dock vissa krav på gatumiljön med avseende på *trafiksäkerheten*, *framkomligheten* och den upplevda *tryggheten*. Bland annat ska hänsyn tas till motorfordonsflöden och huruvida gatan är utformad för låga hastigheter eller inte. Trafikregler som väjningsplikt respektive högerregel kan också spela roll.

Leveranser och transporter om väg för motorfordon saknas
På platser för rekreation och turism såsom badplatser, parker och andra strövområden förläggs parkering för motorfordon avskilt från målpunkterna. Istället byggs gång- och cykelbanor så att oskyddade trafikanter, inte minst barn och personer med funktionsnedsättning, ska kunna röra sig på ett tryggt och säkert sätt vid dessa platser. För att serviceinstanser och faciliteter som caféer och kiosker ska få etablera sig där transport måste ske på cykelbanor ska alternativa lösningar med exempelvis transportcyklar och dragvagnar förordas då motorfordon inte är tillåtna på gång- och cykelbanor.

3.5.3 Cykelfält
I planeringen bör cykelbanor eller separata cykelvägar eftersträvas längs gator där hastighetsbegränsningen är över 30 km/h. Om utrymme saknas för cykelbana eller om det är mycket tätt mellan korsningarna kan cykelfält vara en alternativ åtgärd. Cykelfält kan anläggas om den skyltade hastigheten är 50 km/h eller lägre. Lösningen ger generellt sett lägre *trygghet* för cyklisten då motorfordonstrafiken är nära inpå jämfört med kantstensseparerade cykelbanor. På cykelbanor kan visserligen konflikter med gående uppkomma, beroende på detaljutformning, medan det på cykelfält lätt blir konflikter med motorfordon som stannar och/eller parkerar i cykelfältet.

3.5.4 Trafiksignaler
Trafiksignalerna i kommunen ska successivt göras mer cykelvänliga genom att det ska bli grönt för cyklisten så enkelt som möjligt. Detta bör medföra en rättvisare fördelning av tid och utrymme samt högre regelefterlevnad för alla trafikanter.

Cyklister ska automatiskt få grönt i samma riktning som motorfordonstrafiken i alla korsningar med cykelsignal. Även i signalreglerade korsningar utan separata cykelbanor kan det vara en fördel att prioritera cyklisterna. Detta kan ske genom införande *cykelbox* samt förskjuten stopplinje för motorfordon. Enligt denna modell kan cyklisterna köra fram och ställa sig framför motorfordonen vid rött ljus, för att vid grönt ljus, komma iväg först. Vid en sådan lösning minskar kollisionsrisken med svängande motorfordon.

Vid nyanläggning eller ombyggnation av trafiksignalkorsning gäller följande:

- Cyklister ska aldrig behöva stanna och trycka på en knapp för att upptäckas av trafiksignalen. Tryckknapparna ska endast fungera som backup när ordinarie detektorer är ur funktion.
- Där det är möjligt ska cykeldetektorerna sitta på ett så pass långt avstånd från signalkorsningen att cykelsignalen slår om till grönt innan cyklisten kommit fram till korsningen.
- Förgrönt – att cyklister får grönt i en kompletterande trafiksignal ett par sekunder innan övrig trafik – ska användas i korsningar där det är viktigt att cyklisterna synliggörs för trafiksäker passage. Används tillsammans med *cykelbox*.
- När en cykelsignal blivit grön bör den förbli grön så länge som möjligt.
- Gröna vågor (sammankopplade trafiksignaler i ett stråk med flera korsningar) ska om möjligt anpassas till att också omfatta cykeltrafiken.
- Allgrönt – alla anslutande gång- och cykelbanor får grönt ljus medan all övrig trafik får rött ljus (och således möjliggörs diagonalt korsande av korsningen) – införs i lämpliga korsningar.

3.6 Prioritering mellan trafikslag

3.6.1 Cykelpassager och cykelöverfarter

Cykelöverfarter

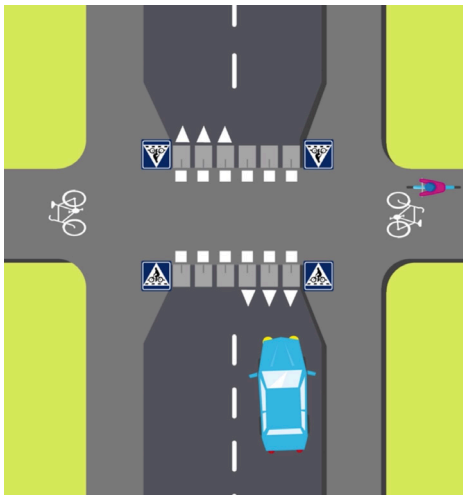


Illustration av cykelöverfart.
Källa: Transportstyrelsen

På en cykelöverfart har cyklister och mopedister (klass II) företräde. För att cyklisterna ska kunna hålla hög medelhastighet är det viktigt att korsningarna med trafiknätet för motorfordon utformas så att de blir framkomliga, säkra och bekväma. Detta kan uppnås genom att anlägga så kallade *cykelöverfarter*. En cykelöverfart ska alltid vara *hastighetssäkrad* genom att höja upp passagen eller att anlägga *busskuddar*. På vägar och gator som trafikeras med kollektivtrafik eller som är utpekade utryckningsvägar används uteslutande busskuddar. För att uppnå god *tillgänglighet* ska en obevakad cykelöverfart alltid förses med intensivbelysning samt *avfasad (nollad) kantsten*.

Cykelöverfarter ska minska korsande fordons hastighet och öka cyklisternas komfort och anläggs därför främst längs huvudcykelnätet samt efter cykelvägar i anslutning till skolor.

Exempel på upphöjd cykelöverfart.

Exempel på cykelöverfart med busskuddar.

Cykelpassager

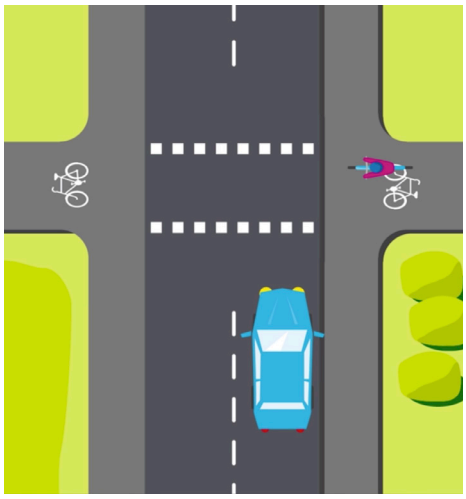


Illustration av obevakad cykelpassage.
Källa: Transportstyrelsen

Det finns dels bevakade cykelpassager som regleras med trafiksignaler eller av polisman, och dels obevakade cykelpassager. Vid en obevakad cykelpassage gäller väjningsplikt för cyklist och mopedist (klass II) som korsar en väg och kommer in från en cykelbana. Den som kör på vägen som korsas har dock skyldighet mot cyklist och mopedist att anpassa hastigheten så att det inte uppstår fara. På så sätt har båda parter skyldigheter vid obevakade passager och måste därför ta hänsyn till varandra.

Både cykelöverfarter och cykelpassager kan exempelvis beläggas med asfalt i avvikande färg eller marksten med avvikande mönster och/eller taktil yta i de sammanhang där det finns anledning att tydliggöra var övrig trafik korsar en cykelbana.

En cykelpassage ska, om behov finns, kompletteras med intensivbelysning och hastighetssäkring.

3.6.2 Planskilda korsningar

Trafikleder med stora motorfordontrafikflöden i höga hastigheter som korsas av cykelstråk ska göras planskilda för att säkerställa trafiksäkerheten och framkomligheten. I första hand ska det byggas så att cyklist kan undvika onödiga höjdskillnader genom att istället leda motorfordonen över bro eller genom tunnel i en planskild passage. Utformningen av en planskild passage är avgörande för att en cyklist på ett naturligt sätt ska välja den.

Utformningen av tunnlar är viktig för att de är vanligt förekommande och kan upplevas som otrygga. En gång- och cykeltunnel ska kännas trygg under dygnets alla timmar. Det innebär att den ska utformas ljus och öppen, helst med flacka och öppna slänter. God belysning ska anordnas.

Cykeltunnel som kan upplevas som otrygg. Exempel från Gävle Centralstation.

Cykeltunnel i Hemsta – port under Söderbågen.

3.7 Skolvägar

Studier visar att barn skjutsas i allt större utsträckning till skolan, något som förekommer i nästan alla länder där personbilen länge varit norm i trafikplaneringen. För att det ska ske en förändring i detta måste mer tyngd läggas på beteendepåverkande åtgärder samt bättre infrastruktur för oskyddade trafikanter. De senaste åren har det årligen avsatts pengar för att bygga säkra skolvägar i Gävle kommun.

Gävle kommunkoncern har deltagit i det EU-finansierade projektet *School Chance* som syftar till att fler barn och unga ska gå eller cykla till och från skolan. Ett förväntat resultat av projektet är framtagandet av en handlingsplan för hållbar skolmobilitet där både fysiska och beteendepåverkande åtgärder beskrivs, där vissa åtgärder har tydlig koppling till cykelplanen.

Även om cykelplanen inte behandlar specifika skolvägar i detalj har just skolvägar en hög prioritet. Detaljlösningar i varje skolas närområde kommer att hanteras i separata projekt.

Gamla Bönavägen före och efter ombyggnation till säker skolväg.

3.8 Cykelvägvisning

Cykelvägvisningsskylt i centrala Gävle.

Gävle stad har sedan 2017 ett nytt skyltsystem för cykelvägvisning som ska hjälpa cyklister att välja den mest lämpliga vägen mellan start och mål. De stråk som skyltas är i första hand inom huvudcykelnätet för att stödja snabba och säkra resor. Skyltningen i sig ska vara enhetlig och kontinuerlig, särskilt där ett vägval behöver göras. Den ska innehålla tydlig och intuitiv information kring målpunkter och avstånd så att cyklister enkelt kan påbörja och genomföra sin resa. Cykelvägvisningen ska underlätta för befintliga cyklister men också fungera som marknadsföring och attrahera nya cyklister.

3.9 Ytterligare fokusområden

3.9.1 Belysning

I Gävle kommun ska alla cykelbanor kännas trygga att cykla på oavsett tid på dygnet och året. Väl upplysta cykelbanor kan bidra till att både den upplevda och verkliga *tryggheten* ökar vilket i sin tur kan få fler att vilja cykla. Det kan exempelvis handla om att välja funktionella armaturer längs cykelvägen, med rätt avstånd mellan belysningspunkterna, eller att ta bort skymmande vegetation. Cykelbanor längs bilvägar bör ha dedikerad belysning eftersom spilljus från bilvägens armatur sällan är tillräcklig.

Hastighetssäkrad cykelpassage med intensivbelysning.

3.9.2 Busshållplatser

Hela-resan-perspektivet är viktigt för att uppmuntra till hållbara resor. Rätt placering av busshållplatser och väderskydd är viktig för *framkomlighet* och *tillgänglighet*. Cykelbanor ska om möjligt, för att optimera trafiksäkerheten hos väntande respektive avstigande bussresenärer samt för cyklister, dras bakom väderskydden.

En busshållplats med hög kvalitet erbjuder väderskydd åt både resenärer och deras cyklar året om, speciellt under vintertid.

Exempel på bra utformning där cykelvägen går bakom hållplatsens väderskydd. Intill hållplatsen finns också tillgång till väderskyddad cykelparkering med möjlighet till ramlåsning.

3.9.3 Snabba cykelstråk

”Cykelmotorvägar” eller snabba cykelstråk är stråk som normalt förbinder städer, större tätorter eller stadsdelar för att skapa god *tillgänglighet*, *framkomlighet* och *trafiksäkerhet*. De snabba cykelstråken skapar förutsättningar för kortare restider, eller längre resor med samma tidsåtgång. Dessa stråk är attraktiva för att få till snabbare och effektivare pendlingsresor.

På nationell nivå handlar det främst om sammankopplade regionala cykelstråk eller turistleder, vilka saknar den höga standard som snabba cykelstråk kräver. För Gävleborgsregionen är det främst kopplingen mellan Gävle och Sandviken som kan bli aktuell som snabbt cykelstråk. Lokalt förekommer det ett antal längre sammanhängande sträckor bland de föreslagna åtgärderna som skulle kunna utredas vidare för att anläggas som snabba cykelstråk.

3.9.4 Cykelpumpar

Totalt åtta cykelpumpar finns sedan en tid utplacerade runt om i Gävles tätort. Under närmaste åren planeras för fler cykelpumpar, bland annat finns behov att täcka upp ytterområden och stadsdelar där sådana saknas. Vissa cykelpumpar kan komma att kompletteras med verktyg för enklare reparation av cykel.

4. Cykelparkering

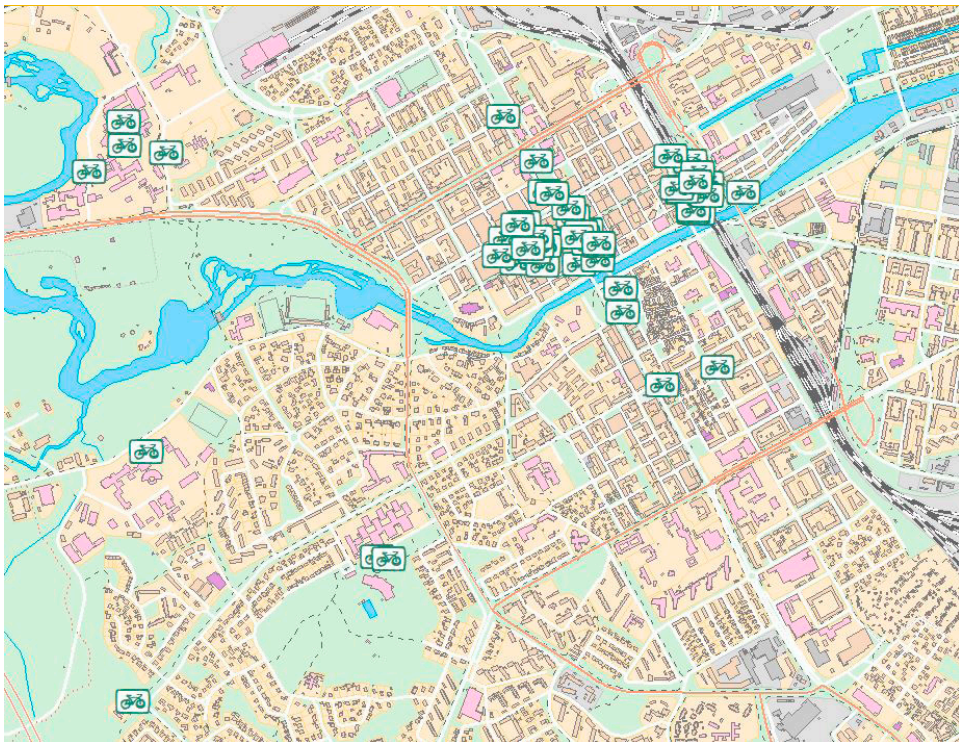
Varje resa med ett fordon – vilket som helst – börjar med ett parkerat fordon. Att parkeringen är tillgänglig, trygg och säker är ett krav för att det ska parkeras där. Detta är än viktigare för cyklar än exempelvis personbilar då cyklar är förhållandevis lätta att stjäla.

4.1 Cykelparkering i Gävle – nu och i framtiden

Gävle kommun arbetar för ökad kapacitet och kvalitet inom infrastruktur för cykelparkering. En cykelparkeringsplan, framtagen 2014, utgör underlag för utbyggnad och löpande hantering av cykelparkering i stadskärnan. I den finns en inventering som visar att tillgången till cykelparkeringar i centrala Gävle är generellt god och att de i stor utsträckning täcker in stadens centrala målpunkter. Vid flera platser, främst vid Centralstationen och Stortorget, råder dock kapacitetsbrist med felparkerade cyklar som följd. Längs ett antal sträckor saknas också cykelparkering i anslutning till målpunkter, främst vid busshållplatser för regiontrafiken men också vid matbutiker. En lösning vid sådana målpunkter kan vara att ersätta några parkeringsplatser för personbil med cykelställ.

En del åtgärder som föreslås i cykelparkeringsplanen är genomförda, men mycket kvarstår. Fortsättningsvis bör löpande inventeringar av cykelparkeringar genomföras för att anpassa utbud och standard utifrån efterfrågan. Viktiga målpunkter kan förändras vilket bör beaktas vid varje ny inventering.

Ambitionsnivån för cykelparkering ska öka i Gävle kommun. Bara under de senaste åren har behovet av säker, väderskyddad cykelparkering ökat. Detta beror både på att cyklarna blivit dyrare, fått nya funktioner genom exempelvis el- och lådcyklar, men också eftersom antalet *kedjeresor* ökar. En person kan exempelvis vara cyklist under en del av resan och kollektivtrafikresenär under en annan.



I samband med framtagandet av denna cykelplan genomfördes en undersökning där gävleborna fick tycka till om var de upplever störst behov av så kallad *cykelparkering klass 3*, det vill säga ramlåsning i väderskyddad och säker miljö. Cykelparkering klass 3 kan utföras som:

- Låsbara, individuella cykelskåp
- Gallerförsedd cykelparkering med låst grind
- Inomhusparkering med tillsyn/bevakning

Undersökningen visade att störst behov av klass 3-cykelparkering råder vid viktiga målpunkter som Stortorget, Centralstationen och sjukhuset.

4.2 Övergivna och felparkerade cyklar

Att överge gamla och trasiga cyklar på allmän plats blir ofta en olägenhet för allmänheten. Även cyklar som parkeras på trottoarer eller platser som inte är avsedda för cykelparkering försvårar *framkomligheten* för många. Oavsett orsak skapar de problem och faror för bland annat personer med funktionsnedsättning, utryckningsfordon, leveransfordon och vid utrymningsvägar.

Där det är möjligt ska cykelställ vara markerade med räcke vilket bidrar till att bland annat synsvaga inte riskerar att gå in i parkerade cyklar. Kontrastmarkering kan behövas för att ytterligare öka tydligheten. Bra belysning vid cykelparkeringar minskar risken för sabotage, skapar *trygghet* samt underlättar för de som cyklar kvällar och vinterhalvår.

4.3 Parkeringstal för cykel

Nybyggnads- och ombyggnadsprojekt kan innebära ett ökat behov av *cykelparkering*. I Plan- och bygglagen (2010:900) 8 kap 9 § framgår att det *"på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon"*. Antalet platser för cykel bör bevakas på samma sätt som personbilsparkering. Principen är att parkeringen skall ordnas på tomtmark och inte på gatumark. Bostäders och arbetsplatsers behov av cykelparkering skall i första hand lösas inom fastigheten.

Att lägga fast riktlinjer och rekommendationer för hur många cykelplatser det bör skapas för olika typer av bostäder och verksamheter är viktigt. Cykelparkeringsnorm används för att underlätta bedömningen av hur många cykelparkeringar som behövs redan vid hanteringen av bygglovs- och planärenden. För bostäder och verksamheter med tydligt avvikande behov av cykelparkering bör särskild utredning göras för att kunna justera kravet på cykelparkering. Vid planering av markanvändningar är det viktigt att väga in det ökade intresset för utrymmeskrävande cyklar. Hänsyn ska tas till att moderna cyklar har bredare styren men också att det idag finns ett större utbud av cyklar för personer med funktionshinder som kan behöva större utrymme för att parkera sin cykel.

Typ	Zon	P-tal för cykel, cpl per lght, min	Parkeringstal för bil, bpl per bostad/lght		Kommentar
			Min	Max	
En- och tvåbostadshus (småhus, villa)	1-4	-	1	-	Fastighetens behov av parkering anordnas inom den egna tomten. Allmän gatumark är till för rörlig trafik och eventuell besöksparkering.
Flerbostadshus	1	2,5	0,5	0,9	Intervallen anger riktvärden för bilparkering utan alternativa åtgärder. Vid genomförandet av bilpool, kollektivtrafikkort till de boende, cykelgarage eller andra åtgärder som påverkar efterfrågan på bilparkering kan lägre parkeringstal godkännas.
	2	2,5	0,7	1,0	
	3	2,5	1,0	1,5	
	4	2,5	1,0	2,0	
Student- och ungdoms-bostäder	1-4	1,5	0	0,5	För studentbostäder prioriteras en låg hyra och god tillgång på cykelparkering.
Särskilda boendeformer	1-4	-	-	-	Exempelvis äldreboenden, gruppboenden. Dessa behöver utredas särskilt utifrån uppgifter om antal boende och förväntad personaltäthet.

Exempel på cykelparkeringstal för bostäder.

5. Drift och underhåll

Underlagets beskaffenhet påverkar tydligt både olycksfrekvens och andel cyklister. På vintern minskar både synligheten av cykelvägarna och friktionen mot underlaget genom både is och snö. Under våren skapar sanden från vinterns halkbekämpning en olycksrisk. Under sommaren behöver spirande vegetation som gör anspråk på cykelbar yta hållas tillbaka, och under hösten faller löven och regnet och skapar en förrädisk lövhalka.

5.1 Cykelbanor ska prioriteras

Cykeltrafiken utgör en naturlig del av kommunens totala trafikarbete och ska vara jämställd övriga trafikslag vad gäller drift och underhåll. Cykeltrafiken är starkt beroende av en bra beläggning, alltså hårdgjorda ytor kontra löst grus. Jämfört med andra trafikslag är cykeltrafiken mer beroende av ett bra underhåll. De flesta cykelolyckor som kräver sjukhusvård är singelolyckor och den främsta orsaken till dessa beror på halka vintertid. Även ojämnheter, kanter, löst grus och liknande ökar risken för singelolyckor. Det är därför av stor vikt att drift och underhåll av cykelbanor prioriteras. Många av de cykelvägar som ingår i huvudcykelnätet utgör också del i det nät som prioriteras vid drift och underhåll, här kallat *driftprioriterat* cykelnät.

5.2 Vår, sommar och höst

5.2.1 Gällande norm för sandupptagning

Sandupptagning på *cykelvägnätet* ska prioriteras före övrig sandupptagning. Hela cykelvägnätet skall färdigställas inom maximalt fyra veckors tid från överenskommet startdatum. Sandupptagningen utförs enligt prioritetsordningen:

1. primärt huvudcykelnät
2. sekundärt huvudcykelnät
3. lokalt cykelvägnät

Som ett led i arbetet med att förbättra villkoren för cyklister genomförs sent på vintern, eller tidigt på våren, en initial sandupptagning på de gång- och cykelvägar som ingår i det driftprioriterade cykelnätet.

5.2.2 Gällande norm för skötsel

Riktlinjerna för skötsel inom Gävle kommun:

- Cykelvägarna ska hållas i ett sådant skick att risken för olyckor minimeras
- Löv och kvistar får endast förekomma i liten omfattning. Risken för halka får inte påtagligt öka.
- Belysning och vägmärken ska vara hela och rena.
- Vegetationen får inte inkräkta på cykelvägarna eller växa ut i höjd med cyklisten. Sikttrianglar, belysning och vägmärken ska hållas fria från skymmande vegetation

Lövupptagning på cykelvägnätet utförs i första hand för att minimera halkrisken för oskyddade trafikanter samt för att avledning av dagvatten ska fungera. Efter utförd lövupptagning ska vägyta och samtliga dagvattenbrunnar vara fria från löv, kvistar och skräp. Vägarna ska vara väl sopade så att löv som ligger kvar inte riskerar täppa till dagvattenbrunnar eller hindrar vatten att rinna ut i diken.

- *Primärt huvudcykelnät*
  Lövupptagning på det driftprioriterade cykelnätet ska, under lövfällning, ske minst en och högst fem gånger per vecka. Det driftprioriterade cykelnätet ingår även i övrig lövupptagning.

- *Sekundärt huvudcykelnät*
  Lövupptagning ska ske tre gånger under lövfällning. Huvudcykelnätet ingår även i den slutgiltiga lövupptagningen.

- *Hela cykelvägnätet*
  Den slutgiltiga lövupptagning på hela cykelvägnätet ska ske då lövfällningen väsentligen har avslutats.

Frågor om drift- och underhåll kan ställas till Gävle kommuns kundservice eller genom en felanmälansfunktion som finns på kommunens hemsida.

Telefon: 026-178000

Länk felanmälan:
https://www.gavle.se/driftinformation-och-felanmalan/fel-du-kan-anmala-till-gavle-kommun/

5.3 Vinter

Foto: Robert Ruggiero, Unsplash

Cykeltrafiken uppvisar vanligen stora variationer beroende på säsong och väderlek. Vinterväghållningen har en avgörande betydelse för året runt-cyklande. Vid tre centimeters snölager börjar det bli besvärligt för en cyklist att ta sig fram. Skötseln av cykelvägar ska ha sådan standard att det är möjligt att cykla trafiksäkert hela vintern. I skötseln ingår snöröjning, halkbekämpning, rivning av is, borttagning av modd samt uppläggning och bortforsling av snö. Snövallar som utgör hinder för cykeltrafiken ska tas bort i samband med plogningen.

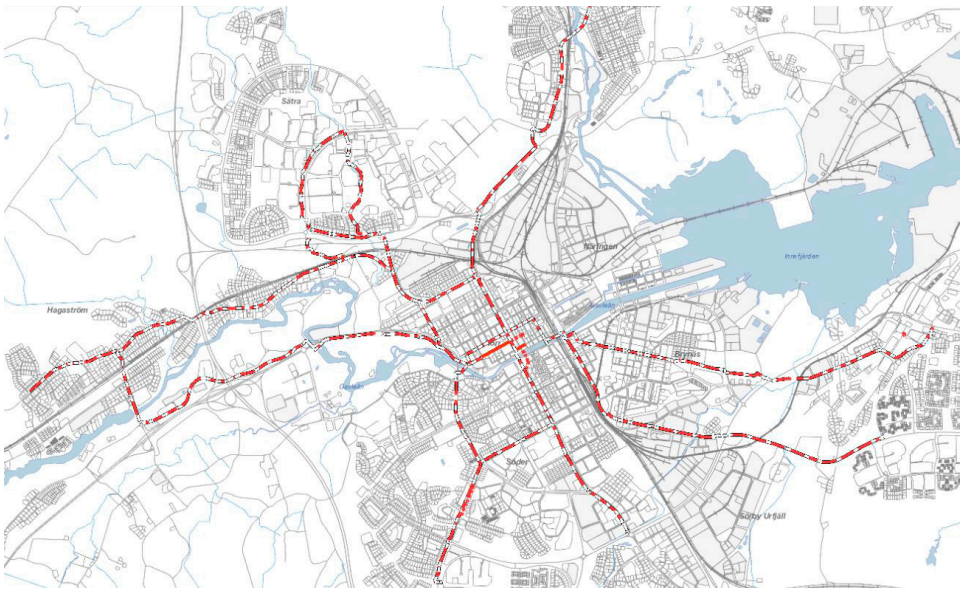
Istället för att sätta tid från avrop till färdigt arbete är kravet på driftprioriterade gång- och cykelvägar att de ska vara röjda kl. 06.30 och/eller kl. 16.00 då gång- och cykeltrafiken har dygnstoppar.

Vägtyper		Halk-bekämpning	Snöröjning	
			Plogning	Kompl/just
A. Högtrafikerade gator, bussgator och hpl	**Startkriterium**	Vid halkrisk	**6 cm**	Plogning klar
	Tid avrop till färdigt arbete	4-6 h	6-8 h	1-7 dygn
B. GCM-vägar, prioriterade	**Startkriterium**	Vid halkrisk	**3 cm**	Plogning klar
	Tid avrop till färdigt arbete	4-6 h	06:30 resp 16:00	1-7 dygn
C. GCM-vägar, övriga	**Startkriterium**	Vid halkrisk	**5 cm**	Plogning klar
	Tid avrop till färdigt arbete	4-6 h	8-10 h	1-7 dygn
D. Uppsamlingsgator	**Startkriterium**	Vid halkrisk	**8 cm**	Plogning klar
	Tid avrop till färdigt arbete	6-8 h	6-8 h	1-7 dygn
E. Övriga gator och bostadsgator	**Startkriterium**	Vid halkrisk	**8 cm**	Plogning klar
	Tid avrop till färdigt arbete	8-10 h	8-10 h	1-7 dygn

Riktlinjer för vinterväghållning. Skillnaden i gränsvärde mellan B och C i kan verka liten, men i praktiken märks det mer med större antal snöröjningar på det prioriterade cykelvägnätet.

Vid blötsnö gäller 0,7 x angivet snödjup.

Det prioriterade gång- och cykelvägnätet för vinterdrift kommer att ses över och omarbetas i samband med att det nya huvudcykelnätet börjar gälla vid antagandet av denna cykelplan.



Dagens prioriterade gång- och cykelvägnät vid vinterdrift.

5.3.1 Alternativ halkbekämpning

Halkbekämpning i Gävle kommun utförs idag huvudsakligen med stenkross. Naturgrus och sand undviks då de inte är förnybara resurser och viktiga för den naturliga vattenreningen. Salt har negativa effekter på djur, natur och fordon bland annat i form av fräta. Salt (Karlstadslake) blir också verkningslöst vid temperaturer under -15°C.

Markvärme

På utvalda platser i centrala Gävle, främst på torg och anslutande gatuavsnitt, används markvärme från fjärrvärmeverken. Att lägga ledningar under markbeläggningen är dyrt initialt, men den löpande kostnaden är lägre och metoden är mer miljöriktig då den inte kräver ytterligare halkbekämpning i form av salt eller grus.

Tumlad flis

Ett alternativ till stenkross är tumlad flis som framställs genom att krossa berg/sten och sedan tumlas för att inte vara vassa. Tumlat flis minskar punkteringsrisken på cykeldäck utan att försämra friktionen mot underlaget.

Sopsaltning

Metoden går ut på att först borsta bort snön och sedan salta eller sprida saltlake på den rengjorda asfalten. Borstarna sliter inte på körbanan på samma sätt som plogen, och dessutom skadas inte kantsten och refuger. Temperaturer under -8 °C i kombi-nation med kraftigt snöfall kräver traditionell plogning och sandning, varför metoden är beroende av säkra väderrapporter samt tillgång till reservstrategier. Den totala mängden salt som används kan bli högre vid sopsaltning än vid traditionell halkbekämpning då barmarksförhållande eftersträvas.

Kostnaden är initialt högre, men i ett större perspektiv blir det lägre kostnader för samhället genom färre halkolyckor på både vinterns is och vårens rullgrus.

Miljöriktigare alternativ

Halkbekämpning har flera aspekter, där den ena är töandet och den andra är den friktionshöjande. Salt, antingen torrt eller fuktat/saltlake beroende på temperatur vid spridningen, används för att sänka fryspunkten. Grus/sand/bergkross används för att höja friktionen. Saltmängden kan minskas, med bibehållen effekt, genom att tillsätta socker. Zeolit är ett vulkaniskt mineral likt leca-kulor som inte har en töande effekt, men fryser fast på isens yta och absorberar isens tunna vattenfilmen. Fördelen är att friktionen ökar och att restprodukten kan användas som jordförbättring.

Träflis som friktionshöjare är mer stabilt än zeolit varför den inte behöver spridas lika ofta. Träflis blandat med magnesiumklorid klarar temperaturer ner till -30°C.

Förädling av restprodukter från trä- och sockerindustrin, som dessutom är förnybara resurser i sig själva, är en vinst även ur ett livscykelperspektiv.

5.4 Vägarbeten

I samband med vägarbeten på cykelvägar eller på vägar i anslutning till cykelbanor ska möbleringszonen eller *skiljeremsan* användas för placering av tillfälliga vägmärken. I de fall det är nödvändigt att placera vägmärken på cykelbanan ska skylten vara av den mindre storleken för att minimera anspråk på cykelbanans bredd. Material av metall ska undvikas och skyltning ska ske enligt *VGU* ”mindre skylt” som innebär att varningsmärken respektive förbudsmärken är maximalt 600 mm respektive 400 mm i diameter.

Vid omledning av fotgängare och cyklister i samband med vägarbeten ska deras framkomlighet och trafiksäkerhet prioriteras och säkerställas i *TA-planen*. Skyltning vid omledning ska vara så tydlig att det är lätt att förstå den alternativa vägen även för barn som tar sig själva till skolan. Gropar och förvaring av material (exempelvis jord och maskiner) ska tydligt skärmas av och ska om möjligt inte förvaras på yta avsedd för cyklist. Om cyklist hänvisas till blandtrafik vid avstängning av cykelbana ska bilvägens utformning anpassas efter cyklisternas förutsättningar och behov; exempelvis genom hastighetssäkring till 30 km/h.

6. Investeringsprocess och prioritering

Gävle kommuns *cykelvägnät* byggs och rustas för att användas i ett långsiktigt perspektiv och planering av nya åtgärder sker kontinuerligt.

I Bilaga 1 redogörs för områdesspecifika åtgärder i cykelvägnätet. Åtgärderna redovisas med kartor och tillhörande åtgärdslista. De är prioriterade i skala 1, 2, 3 där 1 har högsta prioritet. Prioritering har gjorts utifrån trafiksäkerhetshöjning på huvudcykelnätet och/eller skolväg, saknad länk i cykelvägnätet eller om den bedöms främja cykling i grupper där cyklandet är särskilt lågt. Prioriteringen garanterar inte utbyggnadsordning men visar på den ordning som eftersträvas och som det planeras för.

Nedanstående kriterier är ett komplement för att underlätta prioriteringen (utan inbördes rangordning):

- Hur väl åtgärden bidrar till uppsatta mål
- Allmänt intresse
- Politiska ställningstaganden
- Aktiviteter i Kommunvelometern
- Brytande av fysiska och sociala barriärer
- Standard och attraktivitet

Vissa åtgärder kan komma att omprioriteras och utföras i samband med att andra ombyggnationer sker för att vara mer ekonomiskt effektiva. I de fall stöd saknas i detaljplan krävs en detaljplaneändring vilket innebär en ökad handläggningstid på minst 2 år i projekttidsplan, oavsett prioritering i åtgärdsplanen.

Varje åtgärd har kostnadsuppskattats utifrån 2019 års prisnivå och är ungefärlig. Det faktiska priset för en åtgärd kan variera kraftigt beroende på detaljutformning och specifika förutsättningar, som särskilda dagvattenlösningar, busshållplatser och planskilda lösningar.

Åtgärder som är del av exploateringsprojekt finansieras helt eller delvis genom projektbudget.

Alla åtgärder kräver inte stora ombyggnationer. Exempelvis består många av åtgärderna längs huvudcykelnätet av att vid korsning av motorfordonstrafik tydliggöra cykelbanan med målning. Åtgärder upp till 100 000 kronor avser löpande verkställighet eller hastigt uppkomna behov med snabb åtgärd (årsanslag). Dyrare åtgärder ska genomföras enligt Gävle kommuns investeringsprocess och följa kommunens tre-årscykel för investeringar vilket innebär:

År 1 – Förstudie
Ansvarig handläggare arbetar fram en förstudie för planerad investering. Förstudien ska godkännas innan den antingen placeras i en förstudiebank för framtida investeringsbehov eller lämnas över till projektledare

År 2 – Projektering
Projekteringshandlingar tas fram efter att detaljstudier på eventuellt identifierade problem från föregående steg genomförts.

År 3 – Anläggning och genomförande av åtgärd enligt föregående steg

7. Fortsatt arbete

För att Gävle kommun ska nå uppsatta mål – i synnerhet målet att bli en av Sveriges bästa Cykelstäder 2025 – krävs att kommunen arbetar aktivt med att möjliggöra, marknadsföra och motivera kommuninvånarna att välja cykeln som färdmedel. Denna cykelplan kompletteras med en separat handlingsplan som tydligt redovisar de åtgärder som måste genomföras och vem som ansvarar för dem.

Handlingsplanen kommer att innehålla både fysiska och beteendepåverkande åtgärder. Dessa ska möjliggöra och underlätta att välja cykel som färdmedel genom bland annat standardförbättring av cykelvägnätet och utbyggnad av saknade länkar (se Bilaga 1). Åtgärder kommer också vidtas för att göra cykeln mer synlig i landskapet genom bland annat cykelvägvisning och olika kampanjer i samverkan med andra lokala cykelfrämjare. Marknadsföringen ska också genom både lokala och sociala media motivera och inspirera allmänheten till att vilja cykla.

Vilka åtgärder som ska genomföras under en fyraårs-period och vem som ansvarar för att åtgärderna blir utförda ska framgå i handlingsplanen. Den ansvariga organisationen planerar vidare utifrån tidsramarna och resurssätter i verksamhetsplaneringen. Beslut om handlingsplanens innehåll fattas av samhällsbyggnads-nämnden.

7.1 Mätning och uppföljning

I Kommunvelometern jämförs olika parametrar som kommunerna själva rapporterat in och som visar en nulägesbild över kommuners cykelsatsningar i förhållande varandra. Ett kompletterande verktyg är Cyklistvelometern där invånarna, genom enkäter, besvarar frågor om hur de upplever kommunens satsning på cykel.

Insamling av cykeldata kommer att systematiseras vidare för att få mer tillförlitliga data och för att skatta i vilken riktning måluppfyllelsen går.

Ett årligt cykelbokslut ska beskriva vad Gävle kommun gjort det senaste året och vad som finns kvar att göra. För att underlätta avstämningar mot tidigare år ska bokslutets uppbyggnad se lika ut år från år. Avstämning sker mot framtagna indikatorer.

Ordlista

Avfasad/nollad kantsten: Kantstenen utgör stöd vid höjdskillnad mellan olika trafikslag; exempelvis refuger samt mellan körbana och trottoar. Kantstenen har normalt vinkelräta hörn vilket är effektivt som trafikslagsseparering. Vid passager där motorfordonstrafik behöver korsa trottoaren fasas kantstenens vinkelräta hörn närmast körbanan för att underlätta överkörning. Med nollad kantsten menas att den höjdseparerade trottoaren med kantsten tas ner genom ramper på trottoaren till samma nivå som körbanan som ska korsas. Kantsten som löper synligt i samma nivå som körbanan kallas istället för fris.

Blandtrafik: En trafiksituation där olika trafikslag blandas på samma fysiska yta. Exempelvis cyklister på körbana avsedd för motortrafikfordon utan trafikseparering.

Busskudde: En hastighetsdämpande upphöjning i gatan med fasade kanter som främst påverkar personbilars hastighet medan större fordon som bussar och utryckningsfordon kan gränsla kudden.

Cykelbox: I *blandtrafik* kan cyklistens synlighet bättras genom att motorfordonens stopplinje skjuts bak från trafiksignalen för att göra plats åt cyklister mellan motorfordonen och trafiksignalen. Vid grönt ljus kommer cyklisterna iväg före övrig trafik och kollisionsrisken med svängande motorfordon minskar.

Cykelparkering klass 0-3: Val av cykelparkeringslösning beror dels på efterfrågan utifrån närliggande målpunkter och dels på önskade funktioner.

- *Klass 0:* Flyttbara ställ med/utan ramlåsning. Icke-permanent lösning som ska användas restriktivt.
- *Klass 1:* Permanent lösning med möjlighet att låsa fast cykelramen (ramlås) i en pollare/ställ som är förankrad i marken
- *Klass 2:* Takförsedd (väderskyddad) parkeringsyta med ramlåsning för långtids-parkerade cyklar
- *Klass 3:* Ramlåsning i väderskyddad och säker miljö

Cykelpassage: Cykelpassager är markerade med vägmarkering för cykelpassage och ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana.

Vid obevakade cykelpassager ska fordonsförare på vägen anpassa hastigheten, så att det inte uppstår fara för cyklande som är ute på cykelpassagen. Cyklister och förare av moped klass II som kommer från en cykelbana har väjningsplikt när de korsar en väg. Vid bevakade cykelpassager regleras trafiken av trafiksignaler eller av polis.

Cykelvägnätet: Minsta beståndsdelen i ett cykelvägnät är en länk – ofta en sträcka mellan två korsningar. Länken kan vara primär eller sekundär och sammanhängande länkar bildar stråk. Flera stråk i ett nätverk kallas för cykelvägnät. Huvudcykelnätet – bestående av primära länkar – ska vara ett alternativ för resor som annars skulle ske med personbil. Ambitionen är att det inte ska vara längre till en länk i huvudcykelnätet för cyklister än till en länk i huvudnätet för motorfordonstrafik.

Länkarna kan vidare vara

- *Cykelfält:* Del av en körbana som är avsedd för cykeltrafik och moped klass II. Cykelfält är visuellt separerat från övrig körbana med målad skiljelinje och ibland även med avvikande färg på beläggningen

- *Cykelväg:* Väg avsedd för cykeltrafik och moped klass II. Vanligt med gemensam gång- och cykelväg där även gångtrafik är välkommen. Cykelväg ligger fritt i landskapet eller med minst tre meters skyddszon mot körbana för motorfordonstrafiken
- *Cykelbana:* Del av väg som är avsedd för cykeltrafik samt moped klass II. Oftast separerad med kantsten
- *Cykelstråk:* Sammanhängande sträcka som kan bestå av både cykelvägar och cykelbanor

Cykelöverfart: Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. Särskild vägmarkering och vägmärke finns för cykelöverfart och ska endast användas om passagen är *hastighetssäkrad*. Fordonsförare på vägen har väjningsplikt mot cyklist och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Driftprioritering: Utpekade gång- och cykelstråk där snö- och vegetationsröjning samt sandning/sandupptagning etcetera sker först och mest frekvent samt där underhåll är prioriterat.

Framkomlighet: Framkomlighet beskriver tidsförbrukningen mellan start- och målpunkt. Framkomligheten är därför beroende av vägnätets standard och möjligheten cyklisten har att bibehålla önskad hastighet på sträckor utan alltför många stopp.

GC: Förkortning för gång och cykel som främst används för att beskriva stråk där gående och cyklister samsar om utrymmet. Separerad GC innebär att gående och cyklister har separerade ytor att röra sig på och att ytorna skiljs åt genom linje eller åtskilda beläggningar.

GCM: Förkortning för grupperna gång, cykel samt moped klass 2

Genhetskvot: beskriver cykelavståndet dividerat med fågelvägen. Genhetskvoten mellan bostaden och viktiga målpunkter bör maximalt vara 1,25 för att anses som attraktiv infrastruktur. Det innebär att cykelvägen är max 25 % längre än fågelvägen. En kvot mellan 1,26 och 1,5 är acceptabel standard medan 1,5 och högre inte anses tillräckligt attraktiv. Uppfattas cykelvägen som längre än den genaste vägen väljer cyklisten ofta det kortare alternativet. Detta resulterar i cykling i blandtrafik med därtill hörande minskad trafiksäkerhet. Det är därför viktigt att vid planering och projektering välja sträckningar som är så gena som möjligt.

Hastighetssäkrad: För oskyddade trafikanter som gående och cyklister anses en utformning vara hastighetssäkrad om den garanterar att korsande fordonstrafik inte körs med högre hastighet än 30 km/h. Hastighetssäkring kan ske genom att passager höjs upp eller att körbanan förses med *busskuddar*/farthinder.

Kedjeresa: En kedjeresa är en resa från start- till målpunkt som består av fler korta resor. Ett exempel är arbete-affär-förskola-hem. Förflyttning mellan de olika delmålen kan ske med olika färdsätt.

Lokala trafikföreskrifter (LTF): Lokal komplettering av de nationella trafikreglerna inom tättbebyggt område genom särskilda föreskrifter. En LTF kan vara permanent eller tillfällig och gäller inom ett begränsat område. Det är kommunen som beslutar om LTF i tätbebyggt område. Exempel på lokala trafikföreskrifter är hastighetsbegränsningar, stopp- eller väjningsplikt samt förbud att stanna och parkera.

Mobility Management (MM): Mobility management är ett koncept som innefattar mjuka åtgärder; information, kommunikation, koordination av tjänster och samverkan mellan olika aktörer. Syftet med dessa åtgärder är att främja hållbart resande genom att förändra resenärers attityder och beteenden. MM-åtgärder kan effektivisera användandet av nya eller befintliga trafiklösningar.

Restidskvot: Kvoten beskriver den tid det tar att cykla mellan två punkter dividerat med den tid det tar att färdas med personbil mellan samma punkter. Restidskvoten bör i tätort inte vara större än 1,5 för att cykeln ska vara konkurrenskraftig mot personbilen. Detta innebär att cykeln oftast är fördelaktig på kortare sträckor.

Resvaneundersökning (RVU): Syftet med undersökningen är att samla in data om människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna görs, vilka färdsätt som används, och vad syftet med resan är. Informationen utgör nödvändigt underlag för vidare utformning och utveckling av både styrdokument och infrastruktur.

Skiljeremsa: Skiljeremsa är ytan mellan motorfordonsväg och cykelväg som inte beträds av endera trafikslag. Skiljeremsan anläggs ofta grön med uppgift att hantera dagvatten, men asfalterade skiljeremsor förekommer också.

STRADA: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. STRADA bygger på inrapporterade uppgifter från både polis och sjukvård.

TA-plan: En trafikanordningsplan, TA-plan, innehåller bland annat en ritning som beskriver platsen för vägarbetet och hur den ska märkas ut med avstånd till exempelvis skyddsbarriärer och tillfälliga vägmärken. Vid vägarbeten på kommunala vägar ska kommunen godkänna planen innan vägarbetet kan påbörjas.

Tillgänglighet: Tillgänglighet kan definieras med vilken lätthet en brukare kan nå det utbud och aktiviteter som denne har behov av. Graden av tillgänglighet beror på storleken av uppoffringen i restid, kostnader, *trygghet* samt tillgång till färdmedel för att nå önskad destination.

Trygghet: Trygghet är ett komplext begrepp som påverkar våra resvanor. Trygghet är därför en viktig planerings- och samhällsfråga. Upplevs en resväg som otrygg kan det påverka vilka val av färdmedel som görs och även påverka rörelsefriheten.

VGU: Vägar och gators utformning [VGU], vägledande riktlinjer för utformning av trafikmiljöer framtagen av Trafikverket, landets kommuner och regioner.

Väghållare: På allmänna vägar är antingen kommunen eller staten väghållare. Enskilda vägar kan väghållas och ägas av enskilda fastighetsägare, en samfällighet, flera markägare eller förening. Vid väghållning ska tillbörlig hänsyn tas till allmänna och enskilda intressen, som exempelvis trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En väg ska hållas i ett tillfredsställande skick genom underhåll, reparation och andra åtgärder.

Referenslista

Länkarna nedan presenteras i kronologisk ordning och är aktuella maj 2020.

Översiktsplan Gävle kommun år 2030,
http://old.gavle.se/PageFiles/255178/Antagandehandlingar/%C3%96P G%C3%A4vle kommun_bok_2018_WEB.pdf

Trafikstrategi Gävle kommun Del 1 (2008),
https://carbonn.org/uploads/tx_carbonndata/Trafikstrategi del 1.pdf

Miljöstrategiska programmet Gävle kommun (2020),
https://www.gavle.se/service-och-information/om-gavle-kommun/samarbeten-projekt-och-sarskilda-satsningar/miljostrategiskt-program/?step=1551359382000

Svenska Cykelstäder, *http://svenskacykelstader.se/*

Cykla mer, *http://www.cyklamer.nu*

Regional infrastrukturplan Gävleborg 2018-2029 – Länsplan för regional transportinfrastruktur (2018),
https://regiongavleborg.se/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/lansplan/

Nollvisionen,
https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/Trafiksakerhet/det-har-ar-nollvisionen/

Barnkonventionen, *https://unicef.se/barnkonventionen/las-texten*

Nationell cykelstrategi,
https://www.regeringen.se/informationsmaterial/2017/04/en-nationell-cykelstrategi-for-okad-och-saker-cykling--som-bidrar-till-ett-hallbart-samhalle-med-hog-livskvalitet-i-hela-landet/

Agenda 2030,
https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/agenda-2030-for-hallbar-utveckling/

Vintercyklisten,
https://www.regiongavleborg.se/regional-utveckling/samhallsplanering-och-infrastruktur/hallbara-transporter/Vintercyklisten/

European Cycling Challenge, *https://civitas.eu/event/european-cycling-challenge*

Kommunvelometern,
https://cykelframjandet.se/wp-content/uploads/2019/05/gavle_kommun.pdf

Potentialstudie för ökad cykling,
https://www.regiongavleborg.se/samverkanswebben/aktuellt/ny-studie-ska-fa-fler-att-cykla-till-skola-och-jobb/

Indkøb og cyklisme på Frederiksbergs handelsstrøg, Frederiksberg kommun (2018)
https://www.frederiksberg.dk/sites/default/files/meetings-appendices/1592/Punkt_35_Bilag_1_Bilag_1_Indkoeb_og_cyklisme_paa_Frederiksbergs_handelsstroeg.pdf

GCM-handboken, Sveriges Kommuner och Landsting (2010),
https://www.trafikverket.se/contentassets/2f3d3b73236441d9a0ba74559875d95f/gcm_handbok.pdf

School Chance,
https://www.gavle.se/service-och-information/om-gavle-kommun/samarbeten-projekt-och-sarskilda-satsningar/school-chance-eu-projekt-for-skoltrafikfragor/

Bilaga

Åtgärder, prioriteringar och kostnader

Denna bilaga är ett levande dokument fristående från cykelplanen. De åtgärder som presenteras i kartorna är en sammanställning av synpunkter som inkommit från kommunens invånare samt behov som framkommit vid tidigare inventeringar.

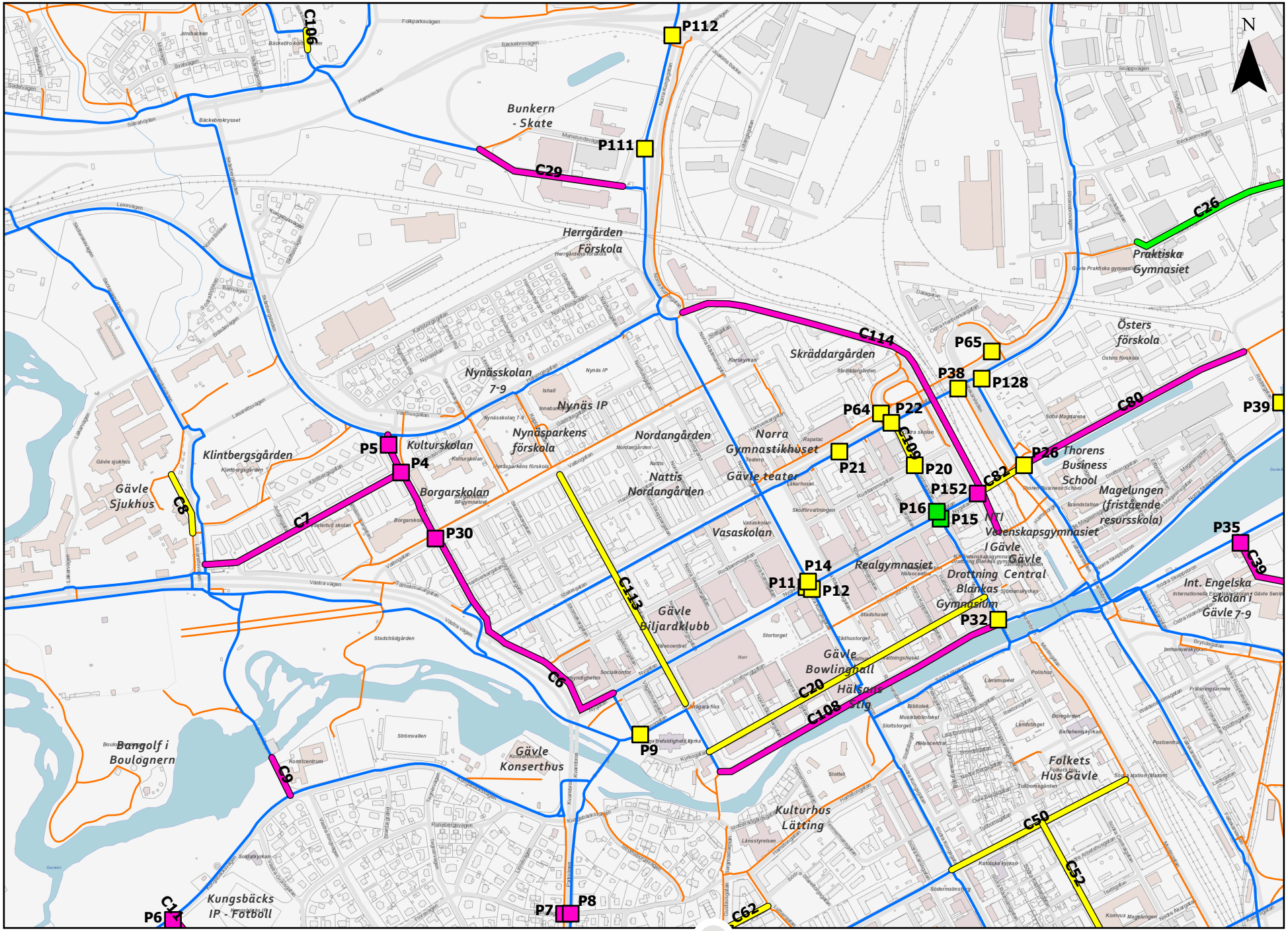
Åtgärdskartornas innehåll ska ge stöd att välja ut och prioritera fysiska åtgärder som ska redovisas i en ny handlingsplan för cykel. Prioriteringarna ska ses som en ambition som arbetet planeras utefter snarare än en absolut rangordning. Det kan finnas ekonomiska fördelar att utföra en lägre prioriterad åtgärd tidigare. Exempel på sådana åtgärder kan vara olika bidragsberättigade – ofta tidsbegränsade – åtgärder eller att grävarbeten sker i cykelbanan och att den kan återställas till bättre standard.

Karta	Område	Sida
1	Centrala Gävle (norra)	2
2	Centrala Gävle (södra)	5
3	Brynäs/Gävle Strand	8
4	Bomhus	11
5	Furuvik/Furuviksvägen	13
6	Järvsta/Mårtsbovägen	15
7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby	17
8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo	20
9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck	22
10	Valbo	24
11	Forsbacka/Boviksvägen	26
12	Sätra	28
13	Näringen/Stigslund/Strömsbro	30
14	Hille/Mårdängsvägen	33
15	Forsby/Åbyggeby	35
16	Norrlandet	37
17	Björke/Trödje/Eskön	39
18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar	41
19	Hedesunda	43
	Åtgärdsregister för åtgärder på sträcka (C#)	45
	Åtgärdsregister för åtgärder i passager (P#)	49

Varje åtgärdskarta följs av en tillhörande tabell med detaljerad beskrivning över områdets åtgärder. En viss överlappning av föreslagna åtgärder förekommer på både kartor och i tabellerna, men dessa känns igen med åtgärdens unika ID-nummer.

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Centrala Gävle (norra)

Karta: 1



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

0 250 500 1 000 Meter

Skala (A4): 1:10 000

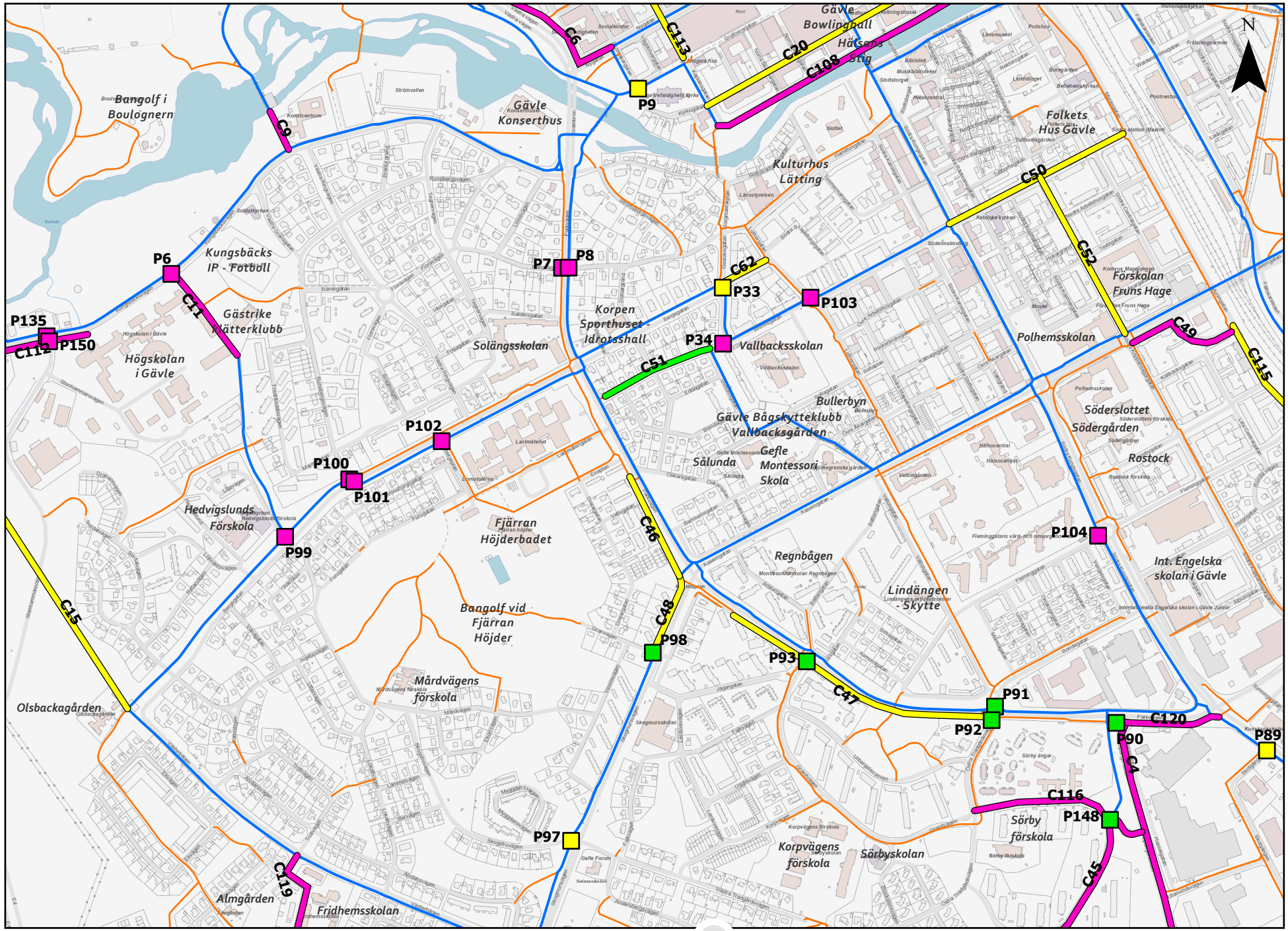
Centrala Gävle (norra)

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C6	Ny cykelbana längs Engelbrektsgatan	Skånebergsleden–Nygatan via Ruddamsgatan och Skomakargatan	3500000	4200000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4, 3	775
C7	Ny länk i huvudcykelnätet längs Brändströmsgatan	Engelbrektsgatan–Lasarettsvägen	2000000	2400000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	440
C8	Cykelbana längs Lasarettsvägen		300000	360000	2	Gävle kommun	Befintlig gräsyta	3	125
C9	Cykelbana	Kungsbäcksvägen–Gävle Energi	200000	240000	1	Gävle kommun	Grusbana idag. Ingår i huvudcykelnätet	4,3	85
C11	Ny länk i huvudcykelnätet	Kungsbäcksvägen–befintlig cykelbana	900000	1080000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	215
C20	Cykelbana längs Kyrkogatan	Kaplansgatan–Norra Centralgatan	3000000	3600000	2	Gävle kommun	Andra alternativ för cykelbana i öst–västlig riktning genom centrum har förordats av centrumplanen (troligtvis å–rummet) men det projektet är pausat	3	620
C26	Cykelbana längs Kanalvägen	Strömmavägen–Förrådsgatan	3000000	3600000	3	Gävle kommun		3	650
C29	Ny länk i huvudcykelnätet längs Lokförargatan	Norra Kungsgatan–befintlig cykelbana	600000	720000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	300
C39	Cykelbana längs Styrmansgatan	Södra Skeppsbron–Femte Tvärgatan	2800000	3360000	1	Gävle kommun	Byggs i projektet för Godisfabriken och ingår i huvudcykelnätet	4,3	560
C50	Cykelbana längs Brunnsgatan	Södra Kungsgatan–Muréngatan	1300000	1560000	2	Gävle kommun	Ny cykelbana alternativt cykelfält	4,3	390
C52	Cykelbana längs Södra Kopparslagargatan	Kaserngatan–Brunnsgatan	1500000	1800000	2	Gävle kommun	Kaserngatan–Nedre Åkargatan är idag cykelfält. Bör göras om till cykelbana separerad med kantsten.	3	360
C62	Bergsgatan	Gustavsgatan–Luthergatan	300000	360000	2	Gävle kommun		3	106
C80	Ny cykelbana längs Nygatan	Fältskärsleden–Redargatan	2000000	2400000	1	Gävle kommun	Behandlas i förstudie för magasinsområdet	3	500
C82	Tunnel i Nygatans förlängning	Nygatan, under järnvägen	4000000	4800000	2	Gävle kommun		4,3	86
C106	Ny länk i huvudcykelnätet	Längs Sicksackvägen	200000	240000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	40
C108	Ny länk i huvudcykelnätet längs Norra Strandgatan	Kaplansgatan–Södra Centralgatan	3200000	3840000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	640
C109	Ny länk i huvudcykelnätet längs Norra Centralgatan	Cykelbana Ruddammsgatan–Staketgatan	550000	660000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	105
C113	Ny cykelbana längs Kaplansgatan	Drottninggatan–Valbogatan	2100000	2520000	2	Gävle kommun		3	525
C114	Ny cykelbana längs Stora Esplanadgatan	Stora Esplanadgatans östra sida mellan Drottninggatan–Norra Rådmansgatan via Norra Gatan	3200000	3840000	1	Gävle kommun		3	870
P4	Målad cykelpassage	Passage längs Engelbrektsgatan över Brändströmsgatan	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P5	Målad cykelpassage	Passage längs Engelbrektsgatan över Klintbergsgatan	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P6	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kungsbäcksvägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i samband med C11	–	–
P7	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägens västra sida över Karlavägen	25000	30000	1	Gävle kommun		–	–
P8	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägens östra sida över Karlavägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
P9	Målad cykelpassage	Passage längs Drottninggatan över Kyrkogatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P11	Målad cykelpassage	Passage längs Nygatan över Norra Kungsgatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P12	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsgatan över Nygatans södra sida	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P14	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsgatan över Nygatans norra sida	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P15	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Centralgatan över Nygatans södra sida	250000	300000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P16	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Centralgatan över Nygatans norra sida	250000	300000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P20	Målad cykelpassage	Passage längs Norra Centralgatan över Ruddamsgatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i samband med C109	–	–
P21	Målad cykelpassage	Passage längs Staketgatan över Norra Kopparslagargatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P22	Målad cykelpassage	Passage längs Staketgatan över Norra Centralgatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P26	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Fältskärsleden över Nygatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P30	Hastighetssäkrad passage	Längs Engelbrektsgatan över Valbogatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P32	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Centralgatan över Norra Strandgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P35	Hastighetssäkrad passage	Passage över Södra Skeppsbron till Styrmansgatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i projektet för godisfabriken	–	–
P38	Målad cykelpassage	Passage längs Staketgatan (södra sidan) över påfart till Fältskärsleden	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P39	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Skeppsbron/ Redargatan över Stuvaregatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P64	Målad cykelpassage	Passage längs Staketgatan (norra sidan) över Norra Centralgatan	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P65	Målad cykelpassage	Passage Längs Strömsbrovägen över Fältskärsleden	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P111	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsgatan över Marielundsvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P112	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsgatan över avfart från Hamnleden	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P128	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Staketgatan (södra sidan) över avfart från Fältskärsleden till Staketgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P152	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Nygatan över Stora Esplanadgatan.	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i samband med C114	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Centrala Gävle (södra)

Karta: 2



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

0 250 500 1 000 Meter

Skala (A4): 1:10 000

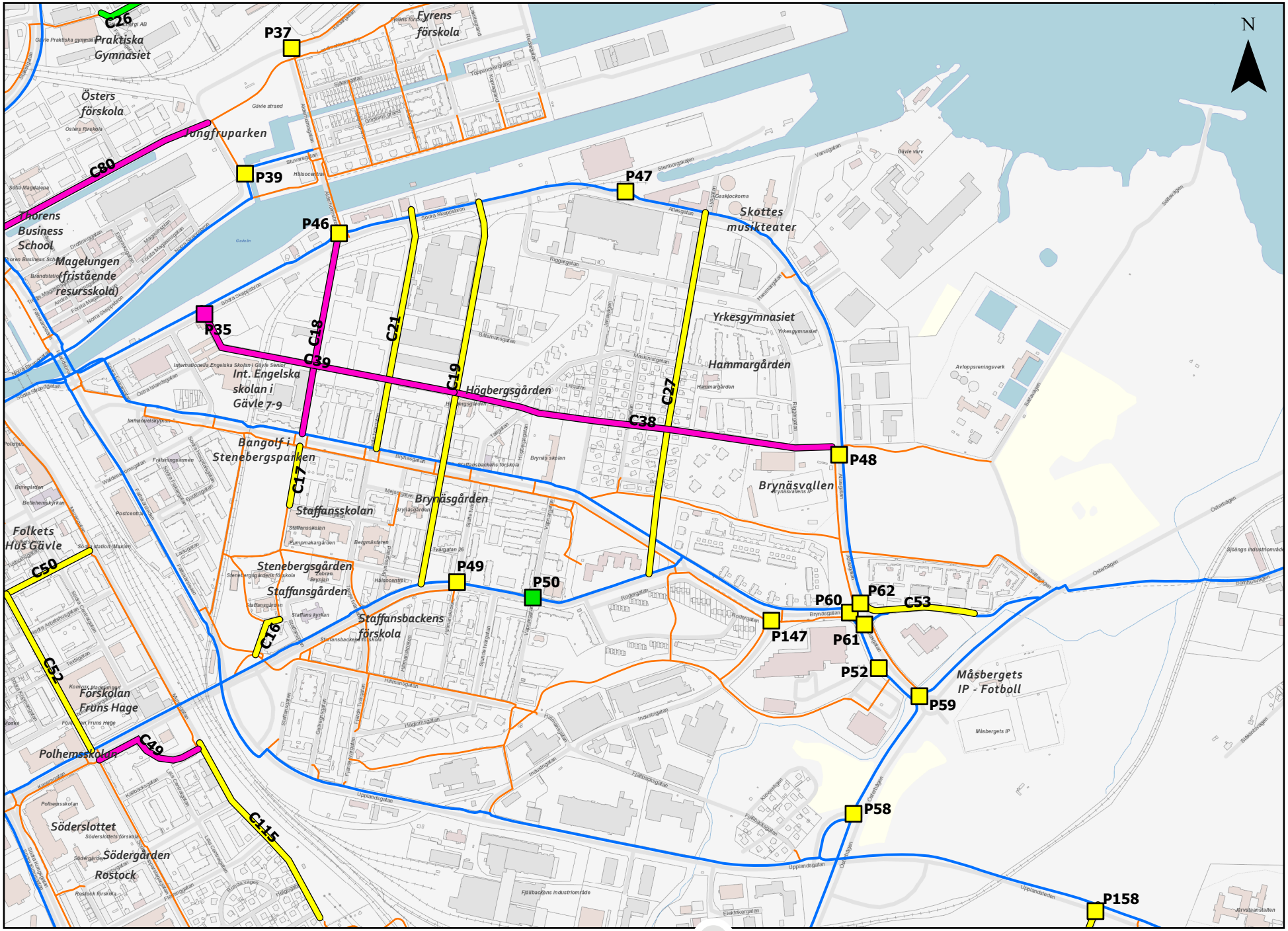
Centrala Gävle (södra)

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C4	Ny länk i huvudcykelnätet längs Spängersleden (Rv 76)	Ingenjörsgatan–Parkvägen	8000000	9600000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	1675
C4	Ny länk i huvudcykelnätet längs Spängersleden (Rv 76)	Ingenjörsgatan–Parkvägen	8000000	9600000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	1675
C6	Ny cykelbana längs Engelbrektsgatan	Skånebergsleden–Nygatan via Ruddamsgatan och Skomakargatan	3500000	4200000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	775
C9	Cykelbana	Kungsbäcksvägen–Gävle Energi	200000	240000	1	Gävle kommun	Grusbana idag. Ingår i huvudcykelnätet	4,3	85
C11	Ny länk i huvudcykelnätet	Kungsbäcksvägen–befintlig cykelbana	900000	1080000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	215
C15	Ny länk i huvudcykelnätet	Västerbågen–Stenhammarsvägen eller Kungsbäcksvägen	3800000	4560000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	800
C20	Cykelbana längs Kyrkogatan	Kaplansgatan–Norra Centralgatan	3000000	3600000	2	Gävle kommun	Andra alternativ för cykelbana i öst–västlig riktning genom centrum har förordats av centrumplanen (troligtvis å–rummet) men det projektet är pausat	3	620
C45	Ny länk i huvudcykelnätet	Cykelbana längs Rågångsvägen	1300000	1560000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	260
C46	Cykelbana längs Parkvägen	Kaserngatan/Skogmursvägen–höjd med Oskarsgatan	900000	1080000	2	Gävle kommun		3	220
C47	Cykelbana längs Parkvägen	Östra Trädgårdsvägen–Skogmursvägen	2200000	2640000	2	Gävle kommun		3	550
C48	Ny länk i huvudcykelnätet längs Skogmursvägen		470000	564000	2	Gävle kommun	Möjligt att ta yta från väg och grönområde. Ingår i huvudcykelnätet	4,3	165
C49	Cykelgata längs Kaserngatan	Södra Kopparslagargatan–Muréngatan	900000	1080000	1	Gävle kommun	Det finns ordnad passage över Kaserngatan som ej är skyltad	3	230
C50	Cykelbana längs Brunnsgatan	Södra Kungsgatan–Muréngatan	1300000	1560000	2	Gävle kommun	Ny cykelbana alternativt cykelfält	4,3	390
C51	Cykelbana längs Brunnsgatan	Gustavsgatan–Parkvägen	950000	1140000	3	Gävle kommun		3	230
C52	Cykelbana längs Södra Kopparslagargatan	Kaserngatan–Brunnsgatan	1500000	1800000	2	Gävle kommun	Kaserngatan–Nedre Åkargatan är idag cykelfält. Bör göras om till cykelbana separerad med kantsten.	3	360
C62	Bergsgatan	Gustavsgatan–Luthergatan	300000	360000	2	Gävle kommun		3	106
C108	Ny länk i huvudcykelnätet längs Norra Strandgatan	Kaplansgatan–Södra Centralgatan	3200000	3840000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	640
C112	Ny cykelbana längs Kungsbäcksvägens södra sida	Regementsvägen till Högskolans västra entré (hus 41)	1450000	1740000	1	Gävle kommun	Befintlig gräsyta	3	355
C113	Ny cykelbana längs Kaplansgatan	Drottninggatan–Valbogatan	2100000	2520000	2	Gävle kommun		3	525
C115	Ny cykelbana längs Muréngatan	Av-/påfart till Kaserngatan–Mäster Olofsgatan/Södra Kolonin	1900000	2280000	2	Gävle kommun		3	430
C116	Ny cykelbana längs Rågångsvägen och Rågångslänken	Östra Trädgårdsvägen–Spängersleden	1500000	1800000	1	Gävle kommun		3	370
C119	Ny cykelbana längs Almvägen	Västerbågen–befintlig gång-/cykelbana söder om Fridhemsskolan	900000	1080000	1	Gävle kommun		3	230
C120	Cykelbana längs Parkvägens södra sida	Öka standard till standard för huvudcykelnätet Spängersleden–Södra Kungsvägen	1600000	1920000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	210

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
P6	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kungsbäcksvägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i samband med C11	–	–
P7	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägens västra sida över Karlavägen	25000	30000	1	Gävle kommun		–	–
P8	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägens östra sida över Karlavägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P9	Målad cykelpassage	Passage längs Drottninggatan över Kyrkogatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P33	Målad cykelpassage	Passage över Bergsgatan i korsningen Bergsgatan/ Gustavsgatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P34	Målad cykelpassage	Passage över Brunnsgatan i höjd med Gustavsgatan	25000	30000	1	Gävle kommun		–	–
P89	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen över Skolgången (norra delen)	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P90	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Parkvägen över Spängersleden	250000	300000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P91	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Parkvägen över Bondegatan	250000	300000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P92	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägen över Östra Trädgårdsvägen	25000	30000	3	Gävle kommun	Byggs i samband med C47	–	–
P93	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägen över Granitvägen	25000	30000	3	Gävle kommun	Byggs i samband med C47	–	–
P97	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Skogmursvägen över Skogsfruvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P98	Målad cykelpassage	Passage längs Skogmursvägen över Granvägen	25000	30000	3	Gävle kommun	Byggs i samband med C48. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P99	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Bergsgatan över Liljevägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P100	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Bergsgatan över Runebergsvägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P101	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bergsgatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P102	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Bergsgatan över Bobergsplan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P103	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Brunnsgatan över Luthergatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P104	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsgatan över Fleminggatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P135	Målad cykelpassage	Passage över Kungsbäcksvägen i höjd med Stenhammarsvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Byggs i samband med C112	–	–
P148	Målad cykelpassage	Passage längs Rågångsvägen över Rågångslänken	25000	30000	3	Gävle kommun	Rågångslänken är endast till för buss och taxi. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P150	Målad cykelpassage	Passage över Stenhammarsvägen på Kungsbäcksvägens södra sida	25000	30000	1	Gävle kommun	Byggs i samband med C112	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Brynäs/Gävle Strand

Karta: 3



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Skala (A4): 1:10 000

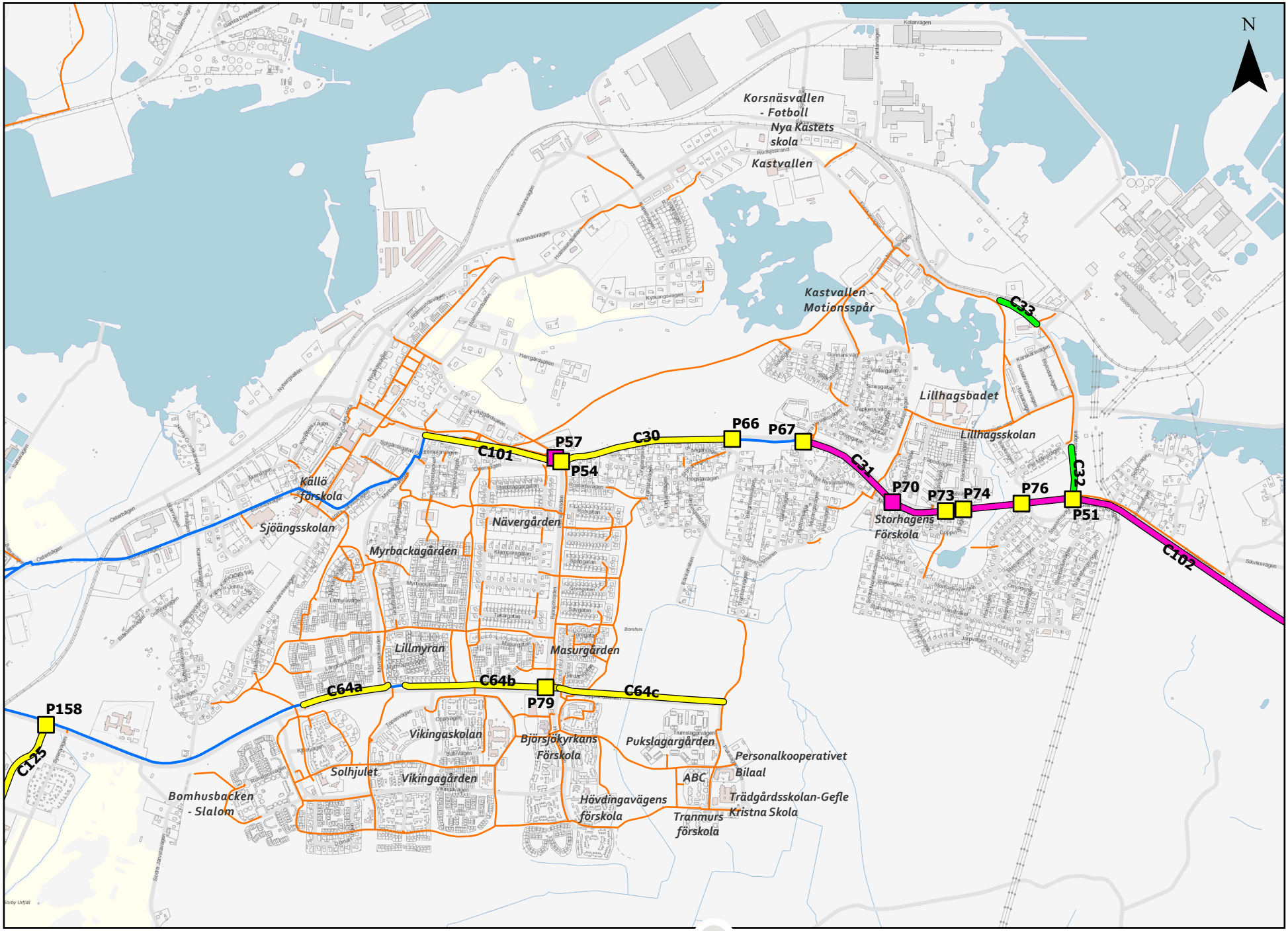
Brynäs/Gävle Strand

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C16	Cykelbana längs Kyrkvaktargatan	Staffansgårdens förskola–Kaserngatan	400000	480000	2	Gävle kommun		3	120
C17	Cykelbana längs Första Tvärgatan	Brynäsgatan–Pumpmakargatan	350000	420000	2	Gävle kommun		3	95
C18	Cykelbana längs Första Tvärgatan	Södra Skeppsbron–Kaserngatan	1600000	1920000	1	Gävle kommun	Säker skolväg–sträckan norr om Brynäsgatan ordnas inom projektet för Godisfabriken	3	410
C19	Cykelbana längs Femte Tvärgatan	Södra Skeppsbron–Kaserngatan	3200000	3840000	2	Gävle kommun		3	775
C21	Cykelbana längs Tredje Tvärgatan	Södra Skeppsbron–Brynäsgatan	1500000	1800000	2	Gävle kommun	Halva blir byggt inom Godisfabriken istället (S Skeppsbron – Styrmansgatan)	3	485
C26	Cykelbana längs Kanalvägen	Strömmavägen – Förrådsgatan	3000000	3600000	3	Gävle kommun		3	650
C27	Cykelbana Lysgatan	Södra Skeppsbron–Kaserngatan	3500000	4200000	2	Gävle kommun		3	730
C38	Cykelbana längs Styrmansgatan	Femte Tvärgatan–Riggargatan	3800000	4560000	1	Gävle kommun	Säker skolväg och ingår i huvudcykelnät	4,3	765
C39	Cykelbana längs Styrmansgatan	Södra Skeppsbron–Femte Tvärgatan	2800000	3360000	1	Gävle kommun	Byggs i projektet för Godisfabriken och ingår i huvudcykelnätet	4,3	560
C49	Cykelgata längs Kaserngatan	Södra Kopparslagargatan–Muréngatan	900000	1080000	1	Gävle kommun	Det finns ordnad passage över Kaserngatan som ej är skyltad	3	230
C50	Cykelbana längs Brunnsgatan	Södra Kungsgatan–Muréngatan	1300000	1560000	2	Gävle kommun	Ny cykelbana alternativt cykelfält	4,3	390
C52	Cykelbana längs Södra Kopparslagargatan	Kaserngatan–Brunnsgatan	1500000	1800000	2	Gävle kommun	Kaserngatan–Nedre Åkargatan är idag cykelfält. Bör göras om till cykelbana separerad med kantsten.	3	360
C53	Ny länk i huvudcykelnätet längs Brynäsgatan	Mellan Atlasgatan och befintlig cykelbana	1000000	1200000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	230
C80	Ny cykelbana längs Nygatan	Fältskärsleden–Redargatan	2000000	2400000	1	Gävle kommun	Behandlas i förstudie för magasinsområdet	3	500
C115	Ny cykelbana längs Muréngatan	Av-/påfart till Kaserngatan–Mäster Olofsgatan/Södra Kolonin	1900000	2280000	2	Gävle kommun		3	430
C125	Ny cykelbana längs Urfjällslänken	Utmarksvägen–Upplandsleden	2000000	2400000	2	Gävle kommun		3	475
P35	Hastighetssäkrad passage	Passage över Södra Skeppsbron till Styrmansgatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i projektet för godisfabriken	–	–
P37	Målad cykelpassage	Passage längs Alderholmsgatan över Redargatan till ny cykelbana	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P39	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Skeppsbron/ Redargatan över Stuvaregatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P46	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Skeppsbron över Alderholmsbron	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P47	Målad cykelpassage	Passage längs Södra Skeppsbron över Stenborgskajen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P48	Hastighetssäkrad passage	Passage över Atlasgatan i höjd med Styrmansgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P49	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Kaserngatan över Sjätte Tvärgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P50	Målad cykelpassage	Passage längs Kaserngatan över Vapnargatan	25000	30000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P52	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Atlasgatan över infart till Fjällbackens Köpcentrum	250000	300000	2	Gävle kommun/ Enskild väg	Ingår i huvudcykelnätet	–	–

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
P58	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Österbågen över på-/avfart till Upplandsgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P59	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Österbågen över Atlasgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P60	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Atlasgatan över Brynäsgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P61	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Brynäsgatan över Atlasgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P62	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Brynäsgatan över Atlasgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P147	Målad cykelpassage	Passage längs Brynäsgatan över Industrigatan	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P158	Målad cykelpassage	Passage över Upplandsleden i höjd med Urfjällslänken	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C125	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Bomhus

Karta: 4



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

0 250 500 1 000 1 500 Meter

Skala (A4): 1:20 000

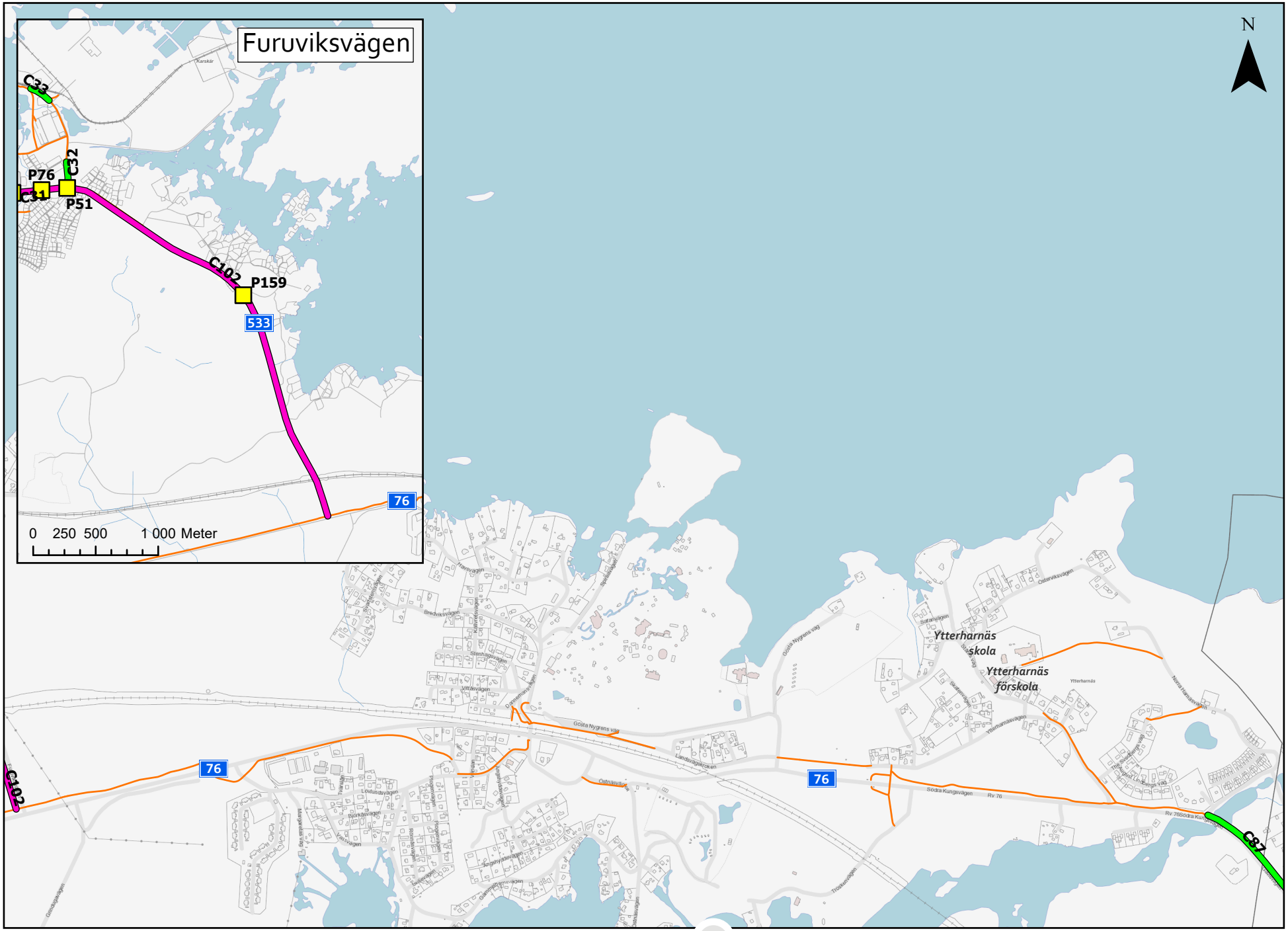
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Bomhus

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C30	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	Björsjöhöjden–Hällvägen	2500000	3000000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	680
C31	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	Södra Nyvallsgatan–Korsnäsvägen	6000000	7200000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	1155
C32	Cykelbana längs Korsnäsvägen	Per Månsvägen– Furuviksvägen	500000	600000	3	Gävle kommun		3	205
C33	Cykelbana längs Korsnäsvägen	Infarten till Billerud Korsnäs och västerut till befintlig cykelbana	500000	600000	3	Gävle kommun		3	175
C64	Cykelbana längs Upplandsleden	Vikingavägen–Pukslagarvägen	4900000	5880000	2	Gävle kommun	Kostnad beräknad på standardbredd för lokalt cykelnät		1630
–C64a	Ny länk i huvudcykelnätet längs Upplandsleden	Vikingavägen–Myrbackaleden	1600000	1920000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	350
–C64b	Ny länk i huvudcykelnätet längs Upplandsleden	Myrbackaleden–Hövdingavägen	3500000	4200000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	620
–C64c	Cykelbana längs Upplandsleden	Hövdingavägen–Pukslagarvägen	2100000	2520000	2	Gävle kommun		3	660
C101	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	Myrbackaleden–Björsjöhöjden	3400000	4080000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	675
C102	Cykelbana längs Furuviksvägen (väg 533)	Korsnäsvägen– Södra Kungsvägen (Rv 76)	14000000	16800000	1	Trafikverket		3	3575
C125	Ny cykelbana längs Urfjällslänken	Utmarksvägen–Upplandsleden	2000000	2400000	2	Gävle kommun		3	475
P51	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Stensmovägen	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P54	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Furuviksvägen över Björsjöhöjden	250000	300000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C101/C30. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P57	Målad cykelpassage	Passage över Furuviksvägen vid hållplats Holmsund	25000	30000	1	Gävle kommun	Nuvarande övergångsställe	–	–
P66	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Hällvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C30. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P67	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Furuviksvägen över Södra Nyvallsvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P70	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Furuviksvägen över Södra Norelundsvägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P73	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Danängsstigen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P74	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Doppingvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P76	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Storhagssvängen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P79	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Upplandsleden över Björsjöhöjden	250000	300000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C64. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P158	Målad cykelpassage	Passage över Upplandsleden i höjd med Urfjällslänken	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C125	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Furuvik/Furuviksvägen

Karta: 5



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

0 250 500 1 000 Meter

Skala (A4): 1:15 000

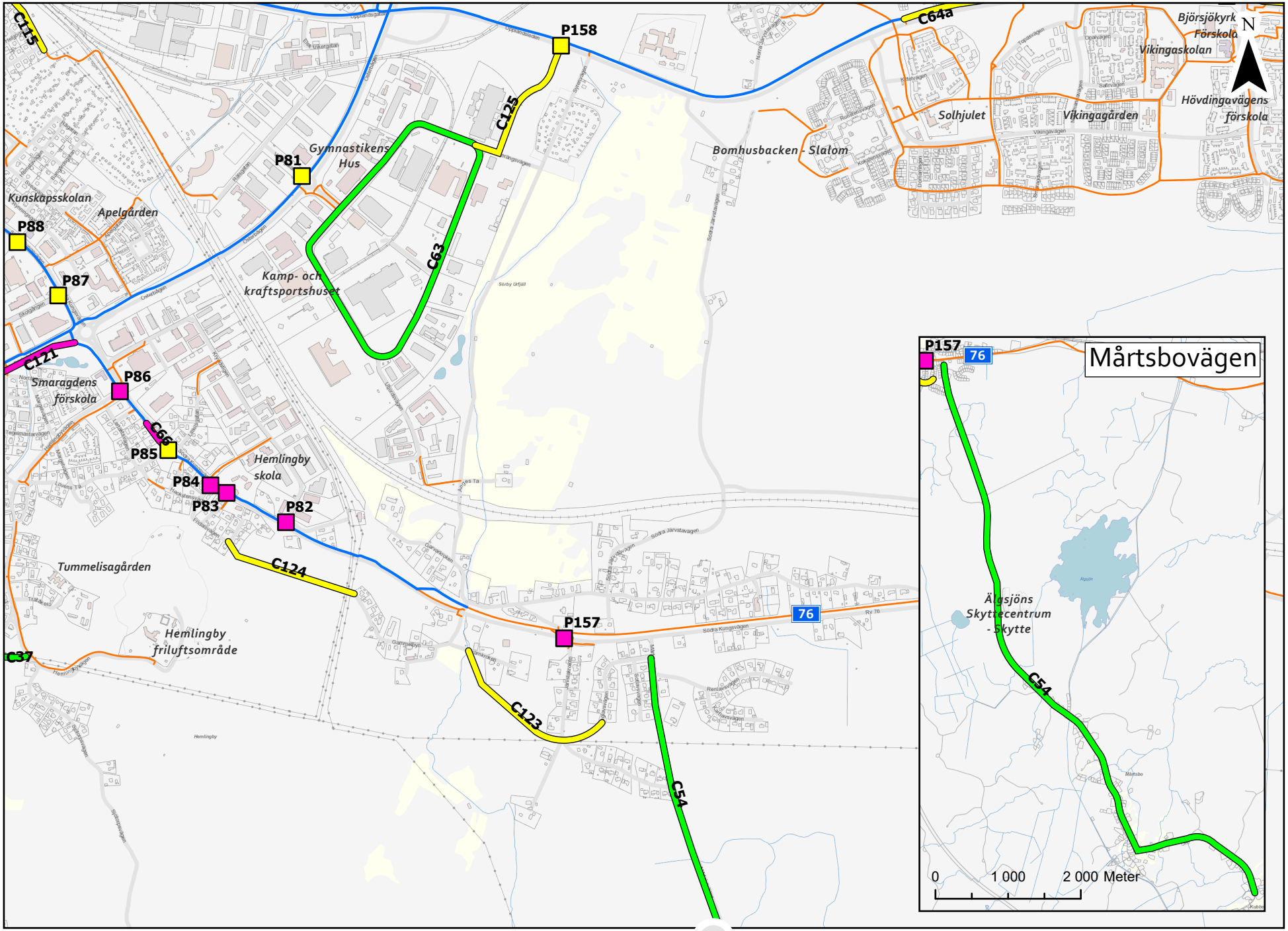
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Furuvik/Furuviksvägen

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C31	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	Södra Nyvallsgatan–Korsnäsvägen	6000000	7200000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	1155
C32	Cykelbana längs Korsnäsvägen	Per Månsvägen– Furuviksvägen	500000	600000	3	Gävle kommun		3	205
C33	Cykelbana längs Korsnäsvägen	Infarten till Billerud Korsnäs och västerut till befintlig cykelbana	500000	600000	3	Gävle kommun		3	175
C87	Cykelbana längs Södra Kungsvägen (Rv 76)	Harnäsgatan–kommungränsen	640000	768000	3	Trafikverket		3	330
C102	Cykelbana längs Furuviksvägen (väg 533)	Korsnäsvägen–Södra Kungsvägen (Rv 76)	14000000	16800000	1	Trafikverket		3	3575
P51	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Stensmovägen	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P76	Målad cykelpassage	Passage längs Furuviksvägen över Storhagssvängen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P159	Målad cykelpassage	Passage över Furuviksvägen (väg 533) till Gamla Furuviksvägen	25000	30000	2	Trafikverket	Byggs i samband med C102	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Järvsta/Mårtsbovägen

Karta: 6



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

0 250 500 1 000 Meter

Skala (A4): 1:15 000

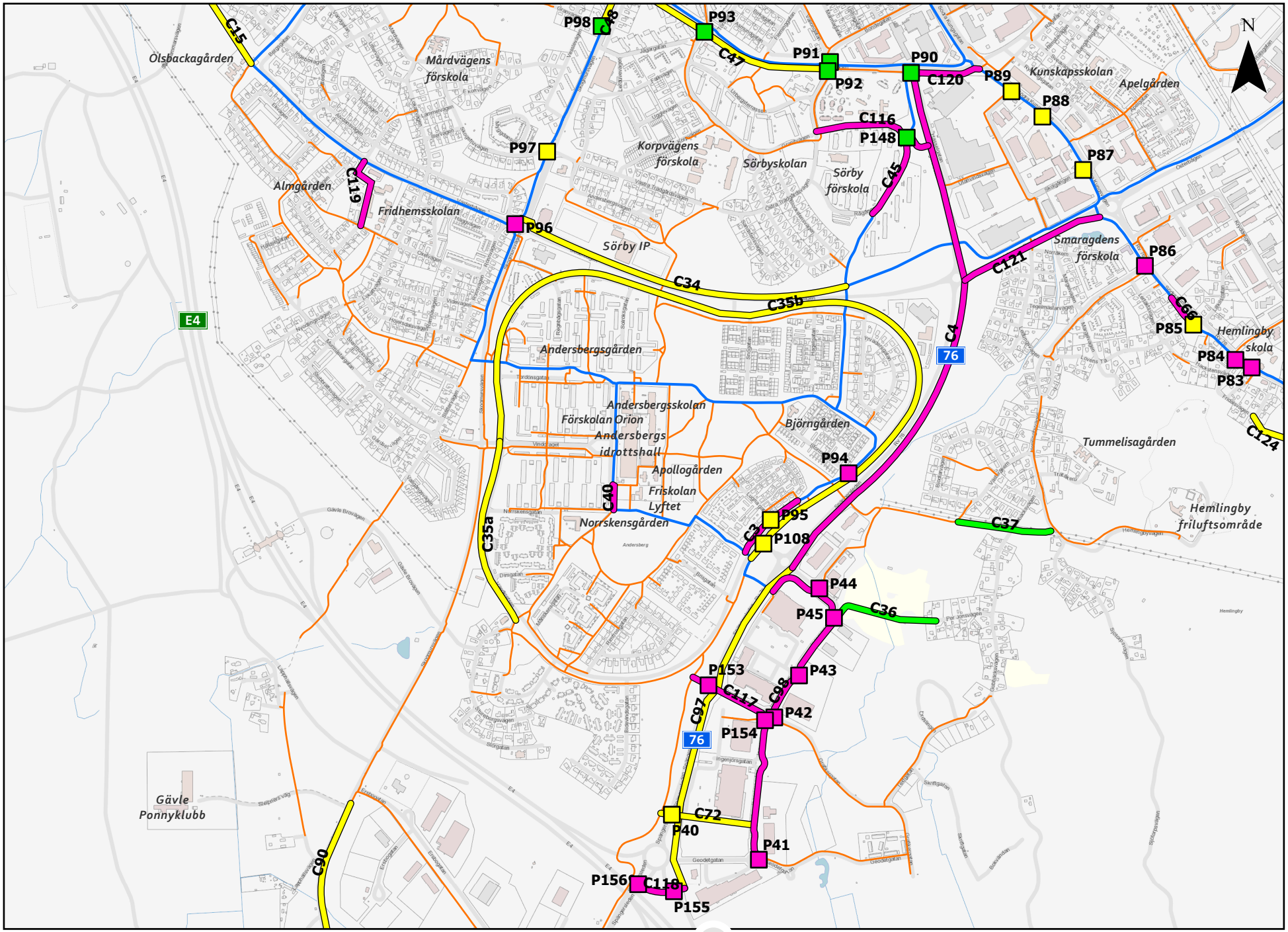
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Järvsta/Mårtsbovägen

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C37	Cykelbana	Över Gubbäcksvägen till Hemlingbyvägen	600000	720000	3	Gävle kommun/ Enskild väg		3	280
C54	Cykelbana längs Mårtsbovägen	Ringslagarvägen–Kubbovägen (fram till Kubbo)	25000000	30000000	3	Trafikverket/ enskild väg		3	9522
C63	Cykelbana längs Utmarksvägen	Växelgatan–Utmarksvägen	5500000	6600000	3	Gävle kommun	Runt Utmarksvägen	3	1810
–C64a	Ny länk i huvudcykelnätet längs Upplandsleden	Vikingavägen–Myrbackaleden	1600000	1920000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	350
C66	Ny länk i huvudcykelnätet	Cykelfält längs Södra Kungsvägen (Rv 76) Lövens Tä–befintlig cykelbana	400000	480000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	104
C115	Ny cykelbana längs Muréngatan	Av-/påfart till Kaserngatan–Mäster Olofsgatan/Södra Kolonin	1900000	2280000	2	Gävle kommun		3	430
C121	Cykelbana längs Söderbågens (Rv 76) södra sida	Spängersleden–befintlig gång-/cykelbana väster om Södra Kungsvägen	1600000	1920000	1	Trafikverket		3	450
C123	Ny cykelbana	Ringslagarvägen–Järvstakroken–Kvarnkroken	2200000	2640000	2	Enskild väg		3	550
C124	Ny cykelbana	Gammelbyn–Fridalsvägen	1700000	2040000	2	Enskild väg		3	420
C125	Ny cykelbana längs Urfjällslänken	Utmarksvägen–Upplandsleden	2000000	2400000	2	Gävle kommun		3	475
P81	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Österbågen över Växelgatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P82	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Kryddstigen	250000	300000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P83	Hastighetssäkrad passage	Passage över Södra Kungsvägen (Rv 76) huvudcykelnätet byter sida	250000	300000	1	Trafikverket	Befintlig signalreglerat övergångsställe är smalt och krångligt för cyklister. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P84	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Fridalsvägen	250000	300000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P85	Målad cykelpassage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Lövens Tä	25000	30000	2	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P86	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Hemlingbyvägen	250000	300000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P87	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen över Skolgången (södra delen)	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P88	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen över in-/utfart till Hemsta närings- och handelsområde	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P157	Planskild passage	Passage av Södra Kungsvägen (Rv 76) från Järvstakroken till befintlig gång-/cykelbana	4000000	4800000	1	Trafikverket		–	–
P158	Målad cykelpassage	Passage över Upplandsleden i höjd med Urfjällslänken	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C125	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Hemsta/Andersberg/Hemlingby

Karta: 7



0 250 500 1 000 Meter

Skala (A4): 1:15 000

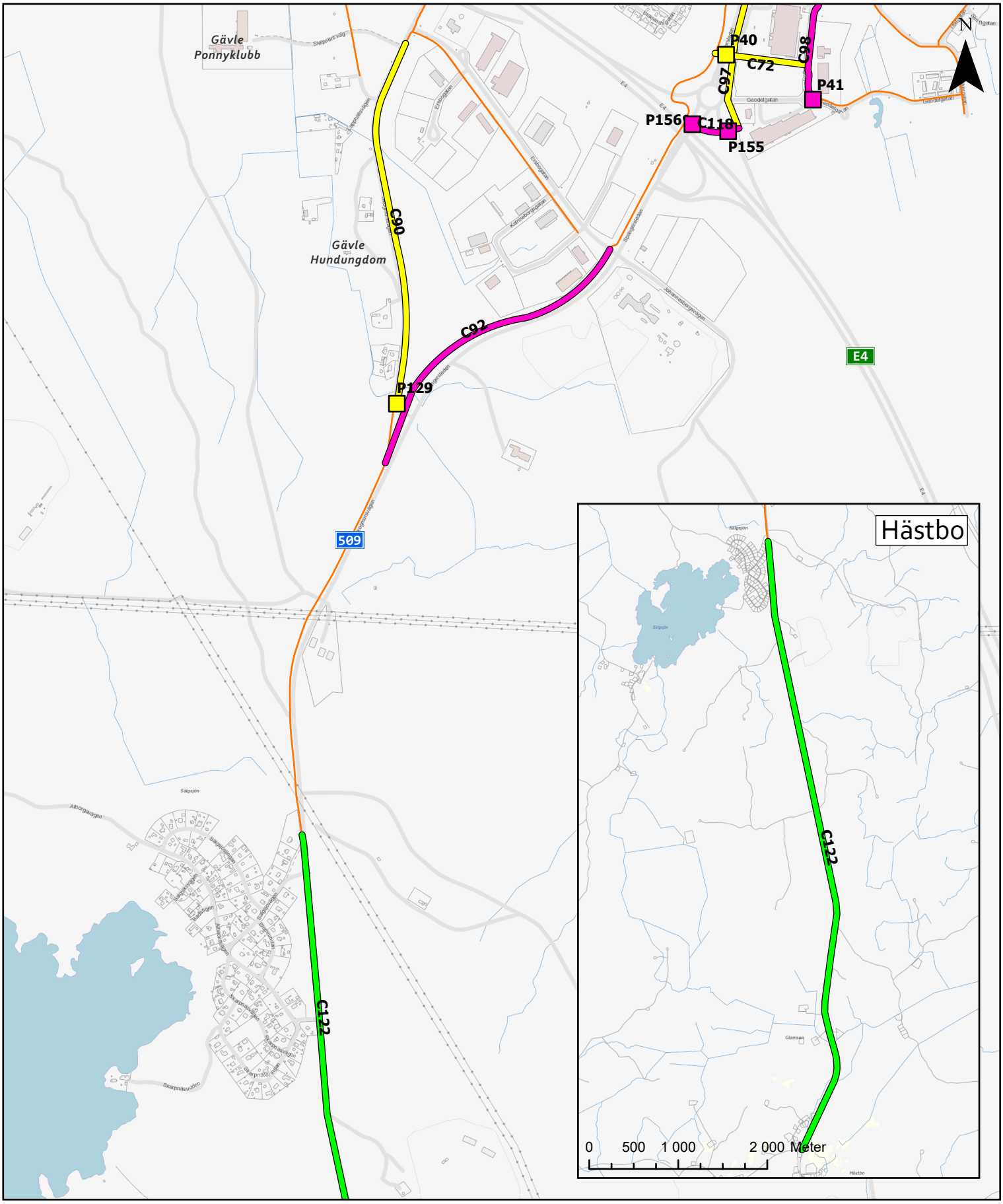
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Hemsta/Andersberg/Hemlingby

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C3	Ny länk i huvudcykelnätet längs Vändkretsen	Stormgatan–Brisgatan	1100000	1320000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	225
C4	Ny länk i huvudcykelnätet längs Spängersleden (Rv 76)	Ingenjörsgatan–Parkvägen	8000000	9600000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	1675
C15	Ny länk i huvudcykelnätet	Västerbågen–Stenhammarsvägen eller Kungsbäcksvägen	3800000	4560000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	800
C34	Cykelbana längs Söderbågen	Skogmursvägen och österut	2500000	3000000	2	Gävle kommun		3	1030
C35	Cykelbana längs Vändkretsen		9200000	11040000	2	Gävle kommun		3	3140
-C35a	Cykelbana längs Vändkretsen	Stureborgsvägen–Vinddraget	1700000	2040000	2	Gävle kommun	Södra delen	3	570
-C35b	Cykelbana längs Vändkretsen	Vinddraget–Vändkretsen (in-/ utfart till Rv 76)	7500000	9000000	2	Gävle kommun	Norra delen	3	2570
C36	Cykelbana	Ingenjörsgatan–Per Jons väg	300000	360000	3	Gävle kommun	Beläggningskostnad på befintlig stig	3	325
C37	Cykelbana	Över Gubbäcksvägen till Hemlingbyvägen	600000	720000	3	Gävle kommun/ Enskild väg		3	280
C40	Cykelbana längs Vinddraget		400000	480000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	80
C45	Ny länk i huvudcykelnätet	Cykelbana längs Rågångsvägen	1300000	1560000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	260
C47	Cykelbana längs Parkvägen	Östra Trädgårdsvägen–Skogmursvägen	2200000	2640000	2	Gävle kommun		3	550
C48	Ny länk i huvudcykelnätet längs Skogmursvägen		470000	564000	2	Gävle kommun	Möjligt att ta yta från väg och grönområde. Ingår i huvudcykelnätet	4.3	165
C66	Ny länk i huvudcykelnätet	Cykelfält längs Södra Kungsvägen (Rv 76) Lövens Tä–befintlig cykelbana	400000	480000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	104
C72	Cykelbana söder om Citygross	Ingenjörsgatan–Cykelbanan väster om Spängersleden (Rv 76)	2100000	2520000	2	Gävle kommun/ Trafikverket/ Enskild väg	Korsar Spängersleden och ansluter till cykelbanan väster om Spängersleden (med eventuell anslutning till Bidevingdsvägen eller Vändkretsen)	3	280
C90	Cykelbana längs Skogmursvägen	Ersbogatan–Skogmursvägen (väg 509)	6700000	8040000	2	Gävle kommun	Första delen byggd, kvarvarande kostnad behöver uppskattas	3	1120
C97	Cykelbana längs Spängersleden (Rv 76)	Ingenjörsgatan–Geodetgatan (parkeringen bakom Max)	4000000	4800000	2	Trafikverket	Länkas samman med C118	3	975
C98	Cykelbana längs Ingenjörsgatan	Öka standard till standard för huvudcykelnätet Ingenjörsgatan–Geodetgatan	6500000	7800000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	1075
C116	Ny cykelbana längs Rågångsvägen och Rågångslänken	Östra Trädgårdsvägen–Spängersleden	1500000	1800000	1	Gävle kommun		3	370
C117	Ny cykelbana längs Grafikergatans södra sida	Ingenjörsgatan–Befintlig cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76)	1100000	1320000	1	Gävle kommun		3	275
C118	Ny cykelväg	Parkeringen Max/Rusta–befintlig cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76)	700000	840000	1	Trafikverket	Via P155 & P156	3	175
C119	Ny cykelbana längs Almvägen	Västerbågen–befintlig gång-/ cykelbana söder om Frihemsskolan	900000	1080000	1	Gävle kommun		3	230
C120	Cykelbana längs Parkvägens södra sida	Öka standard till standard för huvudcykelnätet Spängersleden–Södra Kungsvägen	1100000	1320000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4.3	210
C121	Cykelbana längs Söderbågens (Rv 76) södra sida	Spängersleden–befintlig gång-/ cykelbana väster om Södra Kungsvägen	1200000	1440000	1	Trafikverket		3	450
C124	Ny cykelbana	Gammelbyn–Fridalsvägen	1700000	2040000	2	Enskild väg		3	420
P40	Planskild passage	Planskild passage av Spängersleden i höjd med Citygross södra del och ansluter till cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76)	1500000	1800000	2	Gävle kommun/ Trafikverket	Byggs i samband med C72 eller C97	–	–
P41	Hastighetssäkrad passage	Passage vid cirkulationen vid Södra infarten till Södra Hemlingby	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
P42	Hastighetssäkrad passage	Passage vid cirkulationen vid norra infarten till Södra Hemlingby	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P43	Hastighetssäkrad passage	Passage vid cirkulationen vid infarten till Dollarstore	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P44	Hastighetssäkrad passage	Passage över Ingenjörsgatan till nytt huvudcykelnät	250000	300000	1	Gävle kommun	Lösning behöver ses över i samband med ny anslutning till centrum från Hemlingby	–	–
P45	Hastighetssäkrad passage	Huvudvägnät byter sida av Ingenjörsgatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Lösning behöver ses över i samband med ny anslutning till centrum från Hemlingby	–	–
P83	Hastighetssäkrad passage	Passage över Södra Kungsvägen (Rv 76) huvudcykelnätet byter sida	250000	300000	1	Trafikverket	Befintlig signalreglerat övergångsställe är smalt och krångligt för cyklister. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P84	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Fridalsvägen	250000	300000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P85	Målad cykelpassage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Lövens Tå	25000	30000	2	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P86	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen (Rv 76) över Hemlingbyvägen	250000	300000	1	Trafikverket/ Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P87	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen över Skolgången (södra delen)	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P88	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen över in-/utfart till Hemsta närings- och handelsområde	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P89	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Södra Kungsvägen över Skolgången (norra delen)	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P90	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Parkvägen över Spängersleden	250000	300000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P91	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Parkvägen över Bondegatan	250000	300000	3	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P92	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägen över Östra Trädgårdsvägen	25000	30000	3	Gävle kommun	Byggs i samband med C47	–	–
P93	Målad cykelpassage	Passage längs Parkvägen över Granitvägen	25000	30000	3	Gävle kommun	Byggs i samband med C47	–	–
P94	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Vändkretsen över Stormgatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P95	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Vändkretsen över Lugna Gatan	250000	300000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C3. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P96	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Skogmursvägen över Västerbågen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P97	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Skogmursvägen över Skogsfruvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P98	Målad cykelpassage	Passage längs Skogmursvägen över Granvägen	25000	30000	3	Gävle kommun	Byggs i samband med C48. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P108	Hastighetssäkrad passage	Passage över Vändkretsen (in-/utfart till Rv 76)	250000	300000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C35b	–	–
P148	Målad cykelpassage	Passage längs Rågångsvägen över Rågångslänken	25000	30000	3	Gävle kommun	Rågångslänken är endast till för buss och taxi. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P153	Planskild passage	Cykelbro över Spängersleden (Rv 76)	4000000	4800000	1	Trafikverket	Byggs i samband med C117	–	–
P154	Hastighetssäkrad passage	Passage över Ingenjörsgatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Byggs i samband med C117	–	–
P155	Planskild passage	Passage av trafikplats Gävle Södra, från Max/Rusta	4000000	4800000	1	Trafikverket	Byggs i samband med C118	–	–
P156	Planskild passage	Passage av Spängersleden (Rv 76) till befintlig cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76) vid cirkulationsplatsen Gävle Södra	4000000	4800000	1	Trafikverket	Byggs i samband med C118	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Ersbo/Sälgsjön/Hästbo Karta: 8



0 250 500 1 000 1 500 Meter

Skala (A4): 1:15 000

Ny cykelbana	Ny passage	Huvudcykelnät
Prioritet	Prioritet	Lokalt Cykelnät
1	1	
2	2	
3	3	

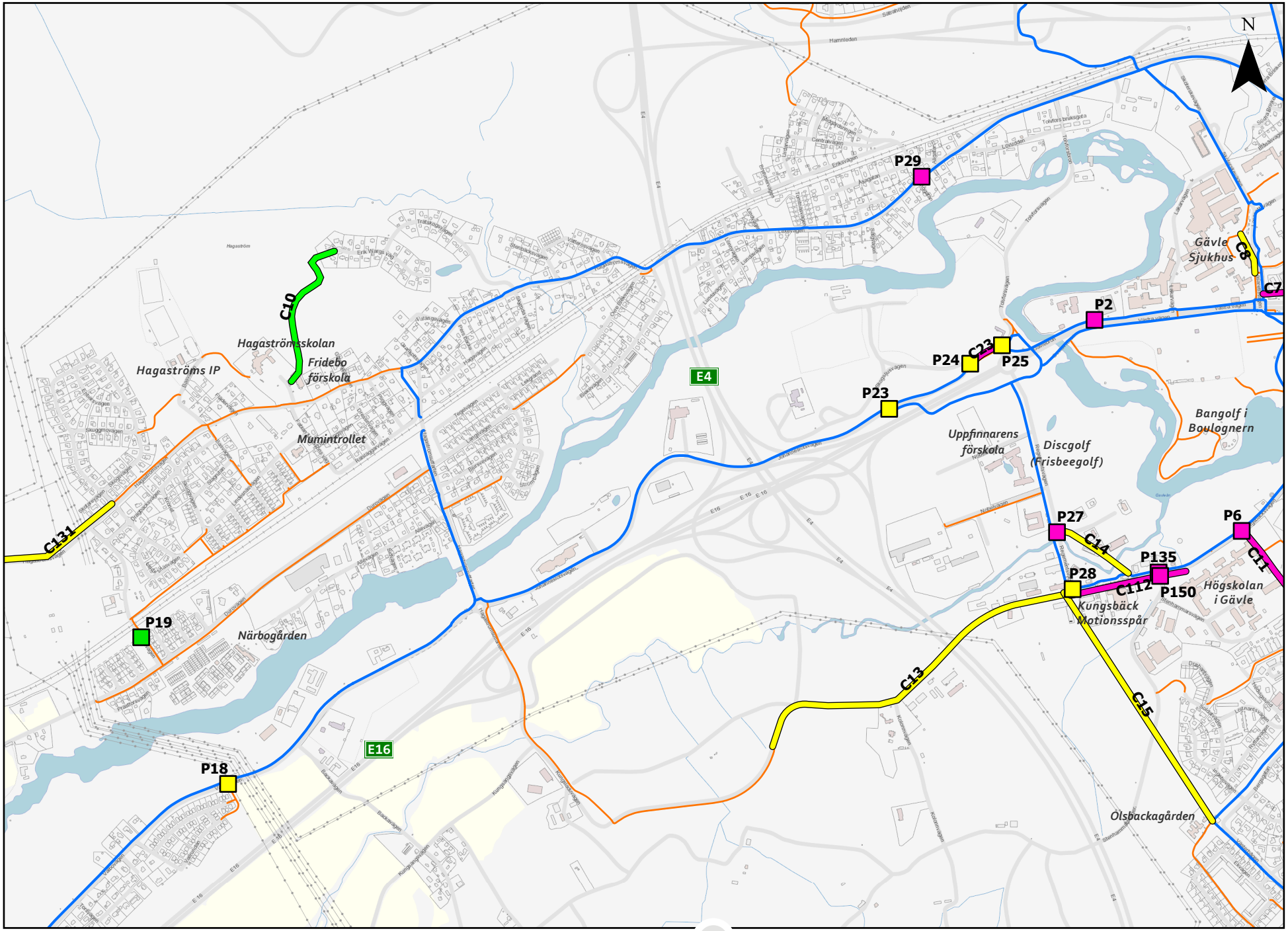
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Ersbo/Sälgsjön/Hästbo

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C72	Cykelbana söder om Citygross	Ingenjörsgatan–Cykelbanan väster om Spängersleden (Rv 76)	2100000	2520000	2	Gävle kommun/ Trafikverket/ Enskild väg	Korsar Spängersleden och ansluter till cykelbanan väster om Spängersleden (med eventuell anslutning till Bidevingdsvägen eller Vändkretsen)	3	280
C90	Cykelbana längs Skogmursvägen	Ersbogatan–Skogmursvägen (väg 509)	6700000	8040000	2	Gävle kommun	Första delen byggd, kvarvarande kostnad behöver uppskattas	3	1120
C92	Cykelbana längs Skogmursvägen (väg 509)	Ersbogatan– befintlig cykelväg	4000000	4800000	1	Trafikverket		3	985
C97	Cykelbana längs Spängersleden (Rv 76)	Ingenjörsgatan–Geodetgatan	4000000	4800000	2	Trafikverket		3	975
C98	Cykelbana längs Ingenjörsgatan	Öka standard till standard för huvudcykelnätet Ingenjörsgatan–Geodetgatan	6500000	7800000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	1075
C118	Ny cykelväg	Parkeringen Max/Rusta– befintlig cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76)	700000	840000	1	Trafikverket	Via P155 & P156	3	175
C122	Ny cykelväg längs Skogmursvägen (väg 509)	Sälgsjön–Hästbo	22000000	26400000	3	Trafikverket		3	7050
P40	Planskild cykelpassage	Planskild passage över Spängersleden i höjd med Citygross södra del och ansluter till cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76)	2500000	3000000	2	Gävle kommun/ Trafikverket	Byggs i samband med C72 eller C97	–	–
P41	Hastighetssäkrad passage	Passage vid cirkulationen vid Södra infarten till Södra Hemlingby	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P129	Målad cykelpassage	Passage över Skogmursvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C90	–	–
P155	Planskild passage	Passage av trafikplats Gävle Södra, från Max/Rusta	4000000	4800000	1	Trafikverket	Byggs i samband med C118	–	–
P156	Planskild passage	Passage över Spängersleden (Rv 76) till befintlig cykelbana väster om Spängersleden (Rv 76) vid cirkulationsplatsen Gävle Södra	4000000	4800000	1	Trafikverket	Byggs i samband med C118	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Hagaström/Lexe/Kungsbäck

Karta: 9



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

0 250 500 1 000 Meter

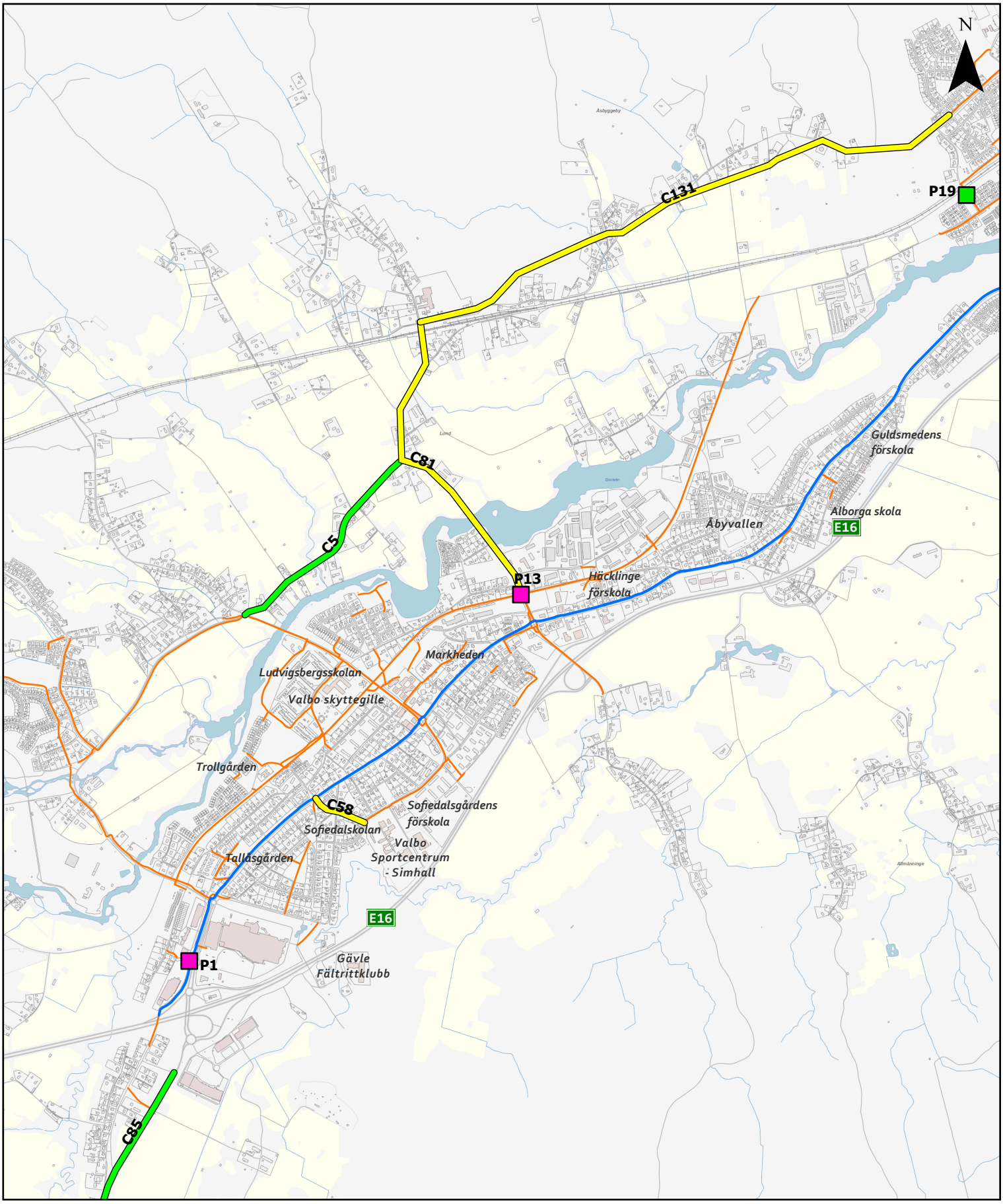
Skala (A4): 1:15 000

Hagaström/Lexe/Kungsbäck

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C7	Ny länk i huvudcykelnätet längs Brändströmsgatan	Engelbrektsgatan–Lasarettsvägen	2000000	2400000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	440
C8	Cykelbana längs Lasarettsvägen		300000	360000	2	Gävle kommun	Befintlig gräsyta	3	125
C10	Cykelbana	Hagaströmskolan–Erik Wargs väg	1000000	1200000	3	Gävle kommun		3	490
C11	Ny länk i huvudcykelnätet	Kungsbäcksvägen–befintlig cykelbana	900000	1080000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	215
C13	Cykelbana längs Kungsbäcksvägen	Från Nya Vall förbi Gavlefastigheter–Mackmyra Whiskyby och ansluter till befintlig cykelbana	4000000	4800000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	1060
C14	Ny länk i huvudcykelnätet förbi Nya Vall	Separerad cykelbana Kungsbäcksvägen–Regementsvägen	1000000	1200000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med P27. Ingår i huvudcykelnätet	4,3	255
C15	Ny länk i huvudcykelnätet	Västerbågen–Stenhammarsvägen eller Kungsbäcksvägen	3800000	4560000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	800
C23	Ny länk i huvudcykelnätet	Cykelbana längs Johanneslötsvägens norra sida	600000	720000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	130
C112	Ny cykelbana längs Kungsbäcksvägens södra sida	Regementsvägen till Högskolans västra entré (hus 41)	1100000	1320000	1	Gävle kommun	Befintlig gräsyta	3	355
C131	Cykelbana längs delar av Hagaströmsvägen	Lundvägen–Skogsvägen	10000000	12000000	2	Gävle kommun		3	3000
P2	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Västra vägen över in-/utfart till Gustafs bro	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P6	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kungsbäcksvägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Byggs i samband med C11	–	–
P18	Målad cykelpassage	Passage över Valbovägen	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P19	Målad cykelpassage	Passage över Kraftvägen	25000	30000	3	Gävle kommun		–	–
P23	Målad cykelpassage	Passage över Johanneslötsvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Passage för att ta sig till planskild passage under E16	–	–
P24	Målad cykelpassage	Passage längs Johanneslötsvägen över Skogljusvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P25	Hastighetssäkrad passage	Passage över Tolvforsvägen	50000	60000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P27	Hastighetssäkrad passage	Passage över Regementsvägen. Ingår i huvudvägnätet	50000	60000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P28	Hastighetssäkrad passage	Passage över Regementsvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C13. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P29	Hastighetssäkrad passage	Passage över Lexevägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet som byter sida av vägen	–	–
P135	Målad cykelpassage	Passage över Kungsbäcksvägen i höjd med Stenhammarsvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Byggs i samband med C112	–	–
P150	Målad cykelpassage	Passage över Stenhammarsvägen på Kungsbäcksvägens södra sida	25000	30000	1	Gävle kommun	Byggs i samband med C112	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Valbo

Karta: 10



0 250 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 Meter

Skala (A4): 1:25 000

Ny cykelbana Prioritet
1
2
3

Ny passage Prioritet
1
2
3

Huvudcykelnät
Lokalt Cykelnät

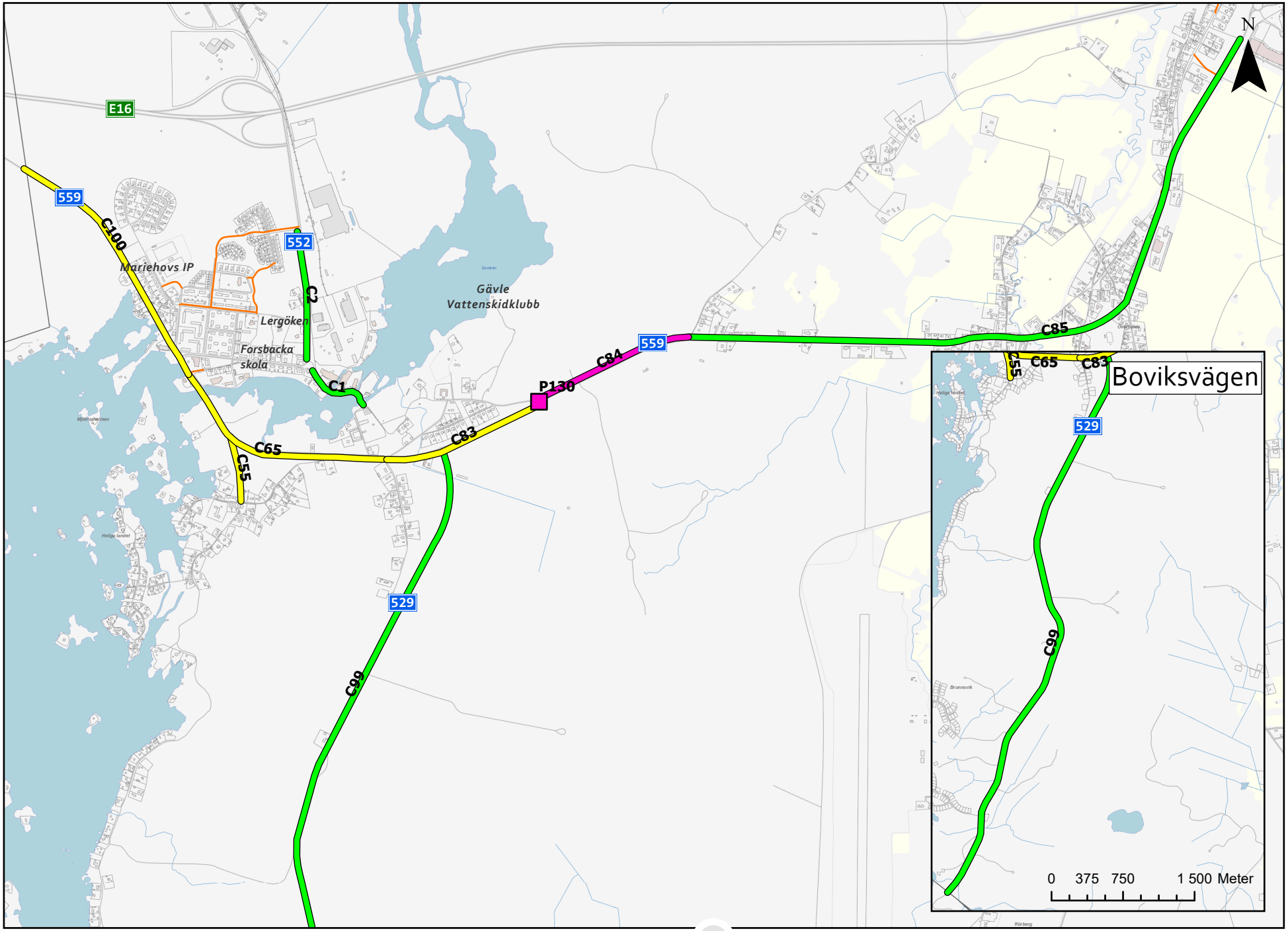
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Valbo

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C5	Cykelbana längs Mackmyravägen	Lundvägen–Bäckvägen	10700000	12840000	3	Gävle kommun		3	1140
C58	Cykelbana från Valbovägen till Sofiedals Skola (Öbyvägen)	Valbovägen–Skolvägen	1200000	1440000	2	Gävle kommun	Utökas med cykelbana längs Fritidsvägen. Hanteras i projektet för säkra skolvägar	3	280
C81	Cykelbana längs Lundvägen	Televägen–Hagaströmsvägen	5000000	6000000	2	Gävle kommun		3	1655
C85	Cykelbana längs Valbovägen	Solbacka–Sånkvägen	2400000	2880000	3	Trafikverket		3	3680
C131	Cykelbana längs delar av Hagaströmsvägen	Lundvägen–Skogsvägen	10000000	12000000	2	Gävle kommun		3	3000
P1	Hastighetssäkrad passage	Längs Valbovägen över in-/utfart till västra butikerna på Valbovägens västra sida	250000	300000	1	Gävle kommun		–	–
P13	Hastighetssäkrad passage	Passage över Lundvägen behöver tydliggöras	250000	300000	1	Gävle kommun	Används av många skolbarn	–	–
P19	Målad cykelpassage	Passage över Kraftvägen	25000	30000	3	Gävle kommun		–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Forsbacka/Boviksvägen

Karta: 11



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

0 250 500 1 000 1 500 2 000 Meter

Skala (A4): 1:25 000

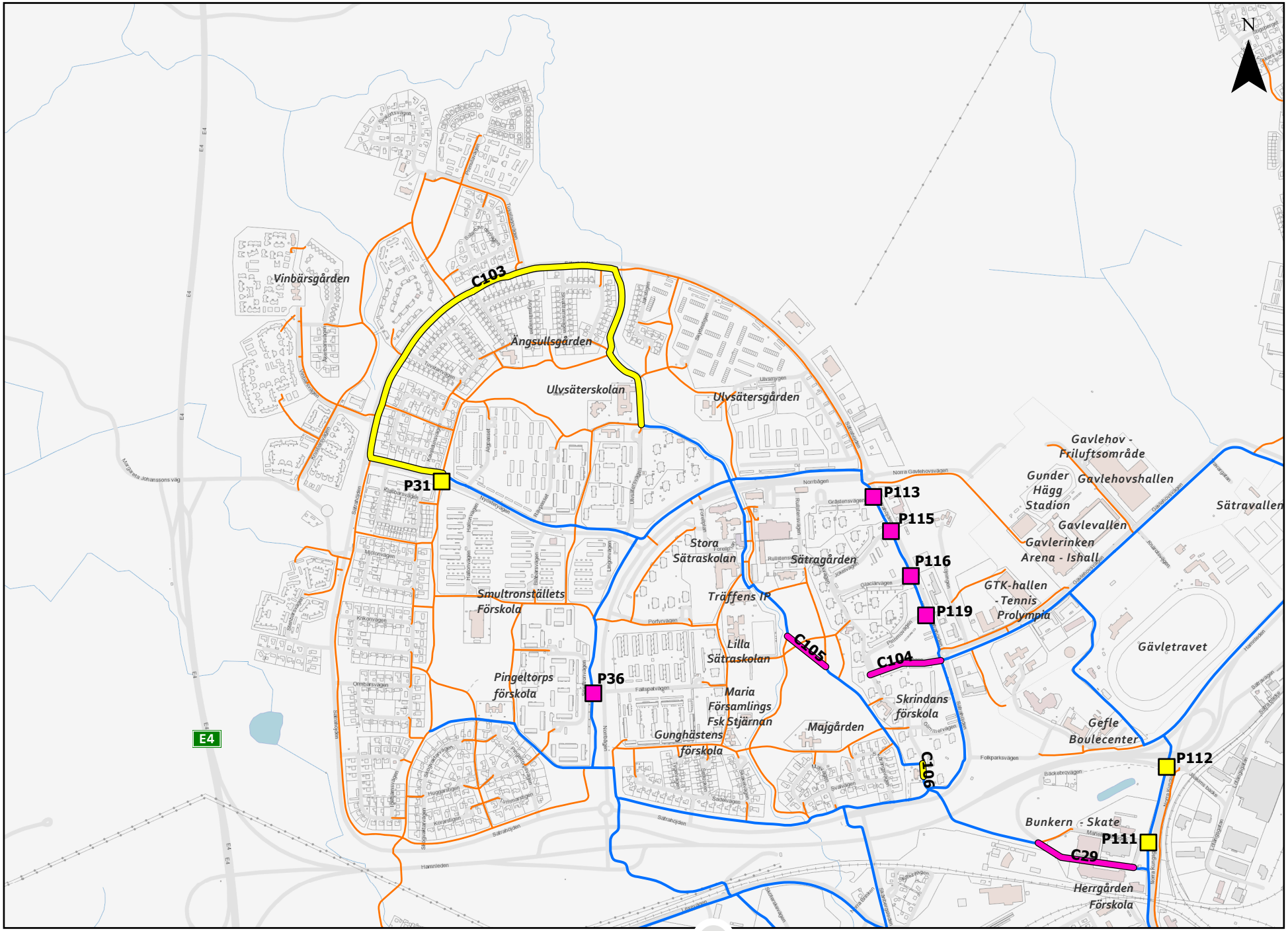
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Forsbacka/Boviksvägen

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C1	Cykelbana längs Stentorpsvägen	Storgatan–Stentorpsvägen (över Gavleån)	2500000	3000000	3	Gävle kommun		3	345
C2	Cykelbana längs Stentorpsvägen (väg 552)	Kolhusvägen–Storgatan	1300000	1560000	3	Trafikverket	Förlängning till E16 aktuell om motorvägshållplats byggs	3	640
C55	Cykelbana längs Storsjövägen	Valbovägen–Byvägen	1200000	1440000	2	Enskild väg	Anslutningsväg för skolbarn	3	325
C65	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	Strömgatan–Värdshusvägen	3500000	4200000	2	Trafikverket		3	1165
C83	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	Värdshusvägen–Värdshusvägen	2300000	2760000	2	Trafikverket		3	830
C84	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	Värdshusvägen–Solbacka	2400000	2880000	1	Trafikverket		3	820
C85	Cykelbana längs Valbovägen	Solbacka–Sånkvägen	2400000	2880000	3	Trafikverket		3	3680
C99	Cykelbana längs Boviksvägen (väg 529)	Valbovägen–kommungränsen	16000000	19200000	3	Trafikverket		3	6165
C100	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	Strömgatan–Kommungränsen	3000000	3600000	2	Trafikverket		3	1350
P130	Cykelpassage	Passage över Valbovägen (väg 559)	25000	30000	1	Trafikverket		–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Sätra

Karta: 12



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

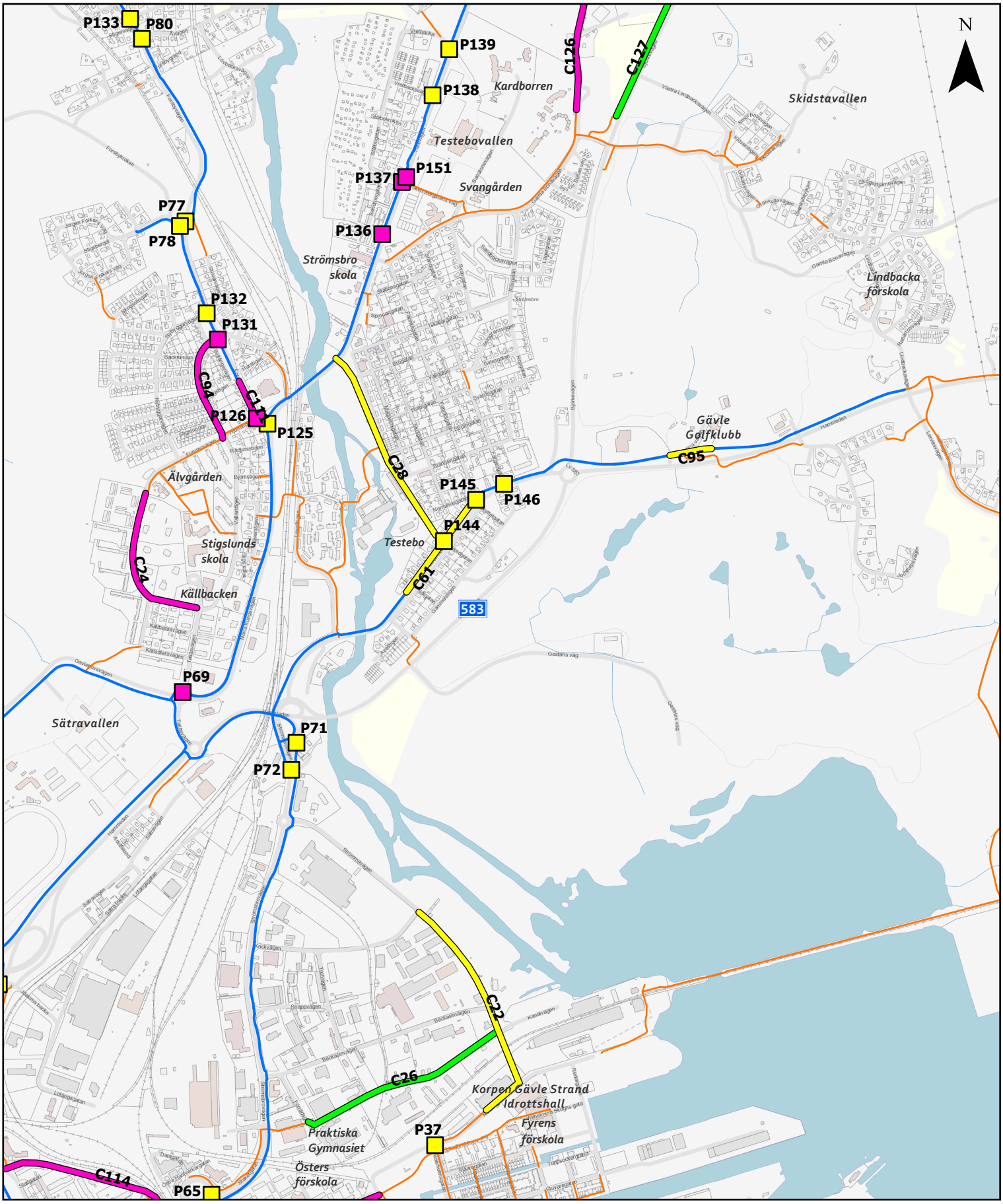
0 250 500 1 000 Meter

Skala (A4): 1:15 000

Sätra

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C29	Ny länk i huvudcykelnätet längs Lokförargatan	Norra Kungsgatan–befintlig cykelbana	600000	720000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	300
C103	Cykelbana längs Nyöstervägen/ Sätrahöjden/befintlig cykelbana väster om Ulvsätraskolan	Öka standard till standard för huvudcykelnätet	18000000	21600000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	1800
C104	Ny cykelbana längs Moränvägens södra sida	Gavlehovsvägen–Sicksackvägen	700000	840000	1	Gävle kommun		3	220
C105	Ny länk i huvudcykelnätet	Ny cykelbana över Sätraängen	600000	720000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	150
C106	Ny länk i huvudcykelnätet	Längs Sicksackvägen	200000	240000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	40
P31	Målad cykelpassage	Passage över Nyöstervägen	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P36	Målad cykelpassage	Passage över Smultronvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P111	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsgatan över Marielundsvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P112	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsgatan över avfart från Hamnleden	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P113	Målad cykelpassage	Passage längs Sätrahöjden över Gråstensvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P115	Målad cykelpassage	Passage längs Sätrahöjden över Jökelvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P116	Målad cykelpassage	Passage längs Sätrahöjden över Glaciärvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P119	Målad cykelpassage	Passage längs Sätrahöjden över Pinnmovägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Näringen/Stigslund/Strömsbro Karta: 13



0 250 500 1 000 1 500 Meter

Skala (A4): 1:15 000

Ny cykelbana Prioritet
1
2
3

Ny passage Prioritet
1
2
3

Huvudcykelnät
Lokalt Cykelnät

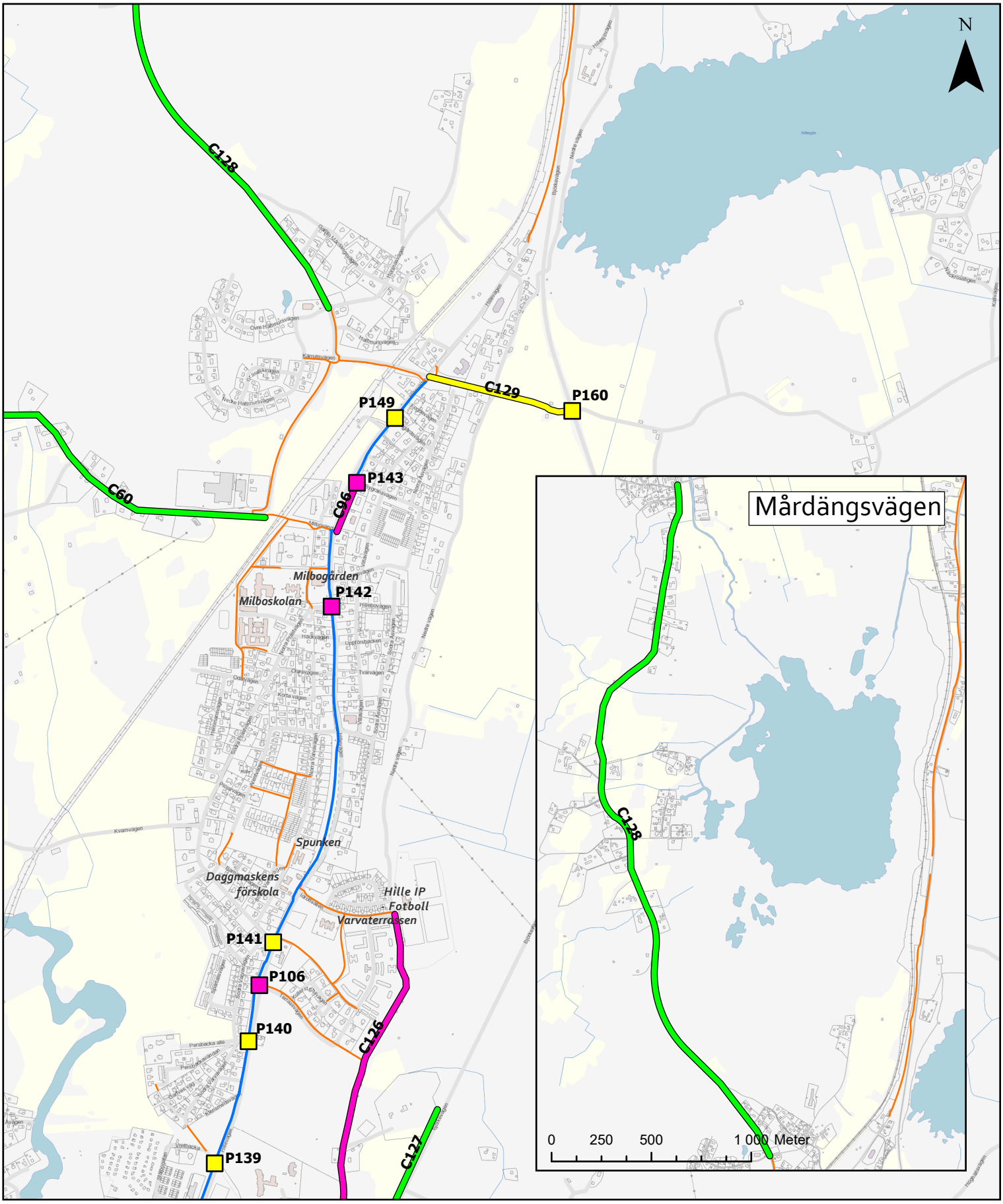
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Näringen/Stigslund/Strömsbro

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C22	Ny cykelbana	Redargatan– Krickvägen	4300000	5160000	2	Gävle kommun	Cykelbana framdraget till Trafikverket	3	610
C24	Cykelbana längs Furumovägen	Tallåsvägen–Älvgården	2800000	3360000	1	Gävle kommun	Utökning av skolan	3	480
C26	Cykelbana längs Kanalvägen	Strömmavägen– Förrådsgatan	3000000	3600000	3	Gävle kommun		3	650
C28	Cykelbana längs Storgatan	Strömsbrovägen– Hillevägen	1500000	1800000	2	Gävle kommun	Förstudie tas fram under 2019. Ej finansierat	3	645
C61	Ny länk i huvudcykelnätet längs Strömsbrovägen	Nålgatan–Skyttegatan	750000	900000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	320
C80	Ny cykelbana längs Nygatan	Fältskärsleden– Redargatan	2000000	2400000	1	Gävle kommun	Behandlas i förstudie för magasinsområdet	3	500
C94	Cykelbana längs Vallarstigen	Furumovägen– Forsbyvägen	1000000	1200000	1	Gävle kommun		3	340
C95	Ny länk i huvudcykelnätet längs Gröna vägen	Ny cykelbana istället för blandtrafik	400000	480000	2	Enskild väg	Shared–space för cyklister och gäster till Gävle golfklubb. Ingår i huvudcykelnätet	4,3	125
C111	Ny länk i huvudcykelnätet längs Forsbyvägen	Norra kungsvägen– Älgstigen	500000	600000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	4,3	165
C114	Ny cykelbana längs Stora Esplanadgatan	Stora Esplanadgatans östra sida mellan Drottninggatan–Norra Rådmansgatan via Norra Gatan	2800000	3360000	1	Gävle kommun		3	870
C126	Cykelbana längs Frideborgsvägen	Tallbacksskolan–Idrottsallén	3500000	4200000	1	Gävle kommun		3	1000
C127	Cykelbana längs Björkevägen (väg 583)	Hållplats Lindbacka– Nytt bostadsområde	1200000	1440000	3	Trafikverket		3	400
P37	Målad cykelpassage	Passage längs Alderholmsgatan över Redargatan till ny cykelbana	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P65	Målad cykelpassage	Passage Längs Strömsbrovägen över Fältskärsleden	25000	30000	2	Gävle kommun		–	–
P69	Hastighetssäkrad passage	Passage över Tallåsvägen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet. Huvudcykelnätet byter sida	–	–
P71	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Strömsbrovägen över på–/avfart till/från Hamnleden	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P72	Hastighetssäkrad passage	Passage över Strömsbrovägen. Huvudvägnätet byter sida	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P77	Hastighetssäkrad passage	Passage över Forsbyvägen.	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet som byter sida. Beroende av P78. Två vägar behöver korsas för att komma över till huvudnätets nya sida. Ingår i huvudcykelnät	–	–
P78	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Forsbykroken	50000	60000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet som byter sida. Beroende av P77. Två vägar behöver korsas för att komma över till huvudnätets nya sida	–	–
P80	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Ävägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnät	–	–
P125	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Norra Kungsvägen/ Hillevägen över Forsbyvägen	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P126	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Forsbyvägen över Hjortstigen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P131	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Forsbyvägen över Vallarstigen	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P132	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Nybyggarvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
P133	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Furbergsvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P136	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Hillevägen över Sandmogatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P137	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Hillevägen över Stålbogatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P138	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Vretbacksvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P139	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Södra Varvavägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P144	Målad cykelpassage	Passage längs Strömsbrovägen över Storgatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med C61. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P145	Målad cykelpassage	Passage längs Strömsbrovägen över Fabriksgatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P146	Målad cykelpassage	Passage längs Strömsbrovägen över Färgerigatan	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P151	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hillevägen till Fröken Bergstens väg	250000	300000	1	Gävle kommun		–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Hille/Mårdängsvägen Karta: 14



0 250 500 1 000 1 500 Meter

Skala (A4): 1:15 000

Ny cykelbana Prioritet	Ny passage Prioritet	Huvudcykelnät
1	1	Lokalt Cykelnät
2	2	
3	3	

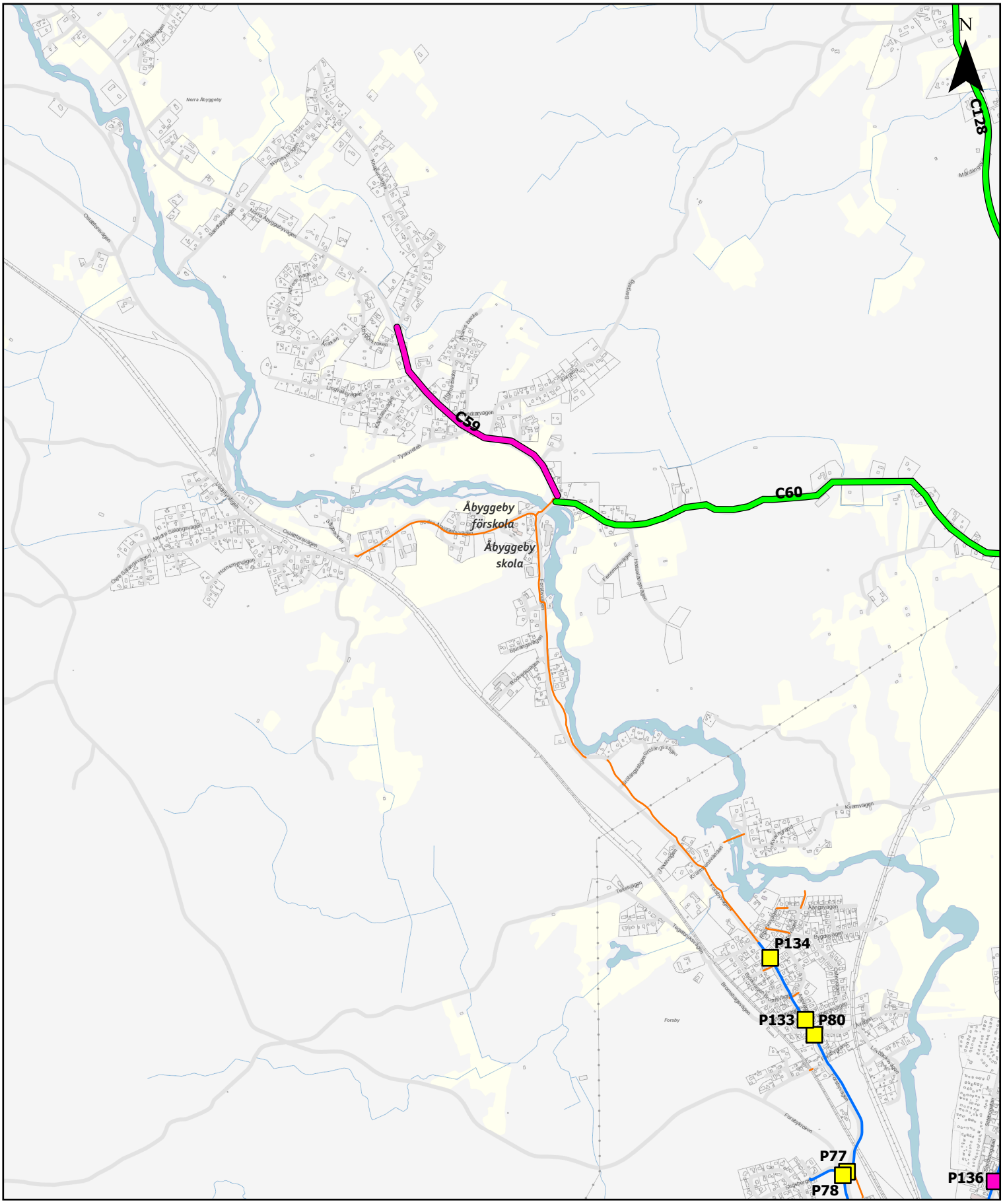
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Hille/Mårdängsvägen

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C60	Cykelbana längs Milbostigen	Forsbyvägen/Norra Åbyggebyvägen– Hillevägen	3300000	3960000	3	Gävle kommun		3	2300
C96	Ny länk i huvudcykelnätet längs Josef Hillmans väg	Befintlig cykelbana– Bygränsvägen	300000	360000	1	Gävle kommun	Ny cykelbana istället för blandtrafik	4,3	100
C126	Cykelbana längs Frideborgsvägen	Tallbacksskolan– Idrottsallén	3500000	4200000	1	Gävle kommun		3	1000
C127	Cykelbana längs Björkevägen (väg 583)	Hållplats Lindbacka– Nytt bostadsområde	1200000	1440000	3	Trafikverket		3	400
C128	Cykelbana längs Mårdängsvägen	Hornäsvägen–Oppalavägen	10000000	12000000	3	Enskild väg		3	3800
C129	Cykelbana längs Hillevallsvägen	Hillevägen–Björkevägen (väg 583), hållplats Gävle Hille	1500000	1800000	2	Gävle kommun/ Trafikverket		3	450
P106	Målad cykelpassage	Passage över Hillevägen i höjd med Terrassvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ansluter till cykelvägen på västra sidan av Hillevägen	–	–
P139	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Södra Varvavägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P140	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Södra Varvavägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P141	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Södra Prästvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P142	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Norra Prästvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P143	Målad cykelpassage	Passage längs Josef Hillmans Väg över Bygränsvägen	25000	30000	1	Gävle kommun	Byggs i samband med C96. Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P149	Målad cykelpassage	Passage längs Hillevägen över Åsgårdsvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P160	Planskild passage	Passage av Björkevägen (väg 583) med koppling till hållplats Gävle Hille	4000000	4800000	2	Trafikverket	Byggs i samband med C129	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Forsby/Åbyggeby

Karta: 15



0 250 500 1 000 1 500 2 000 Meter

Skala (A4): 1:20 000

Ny cykelbana Prioritet	Ny passage Prioritet	Huvudcykelnät / Lokalt Cykelnät
1	1	
2	2	
3	3	

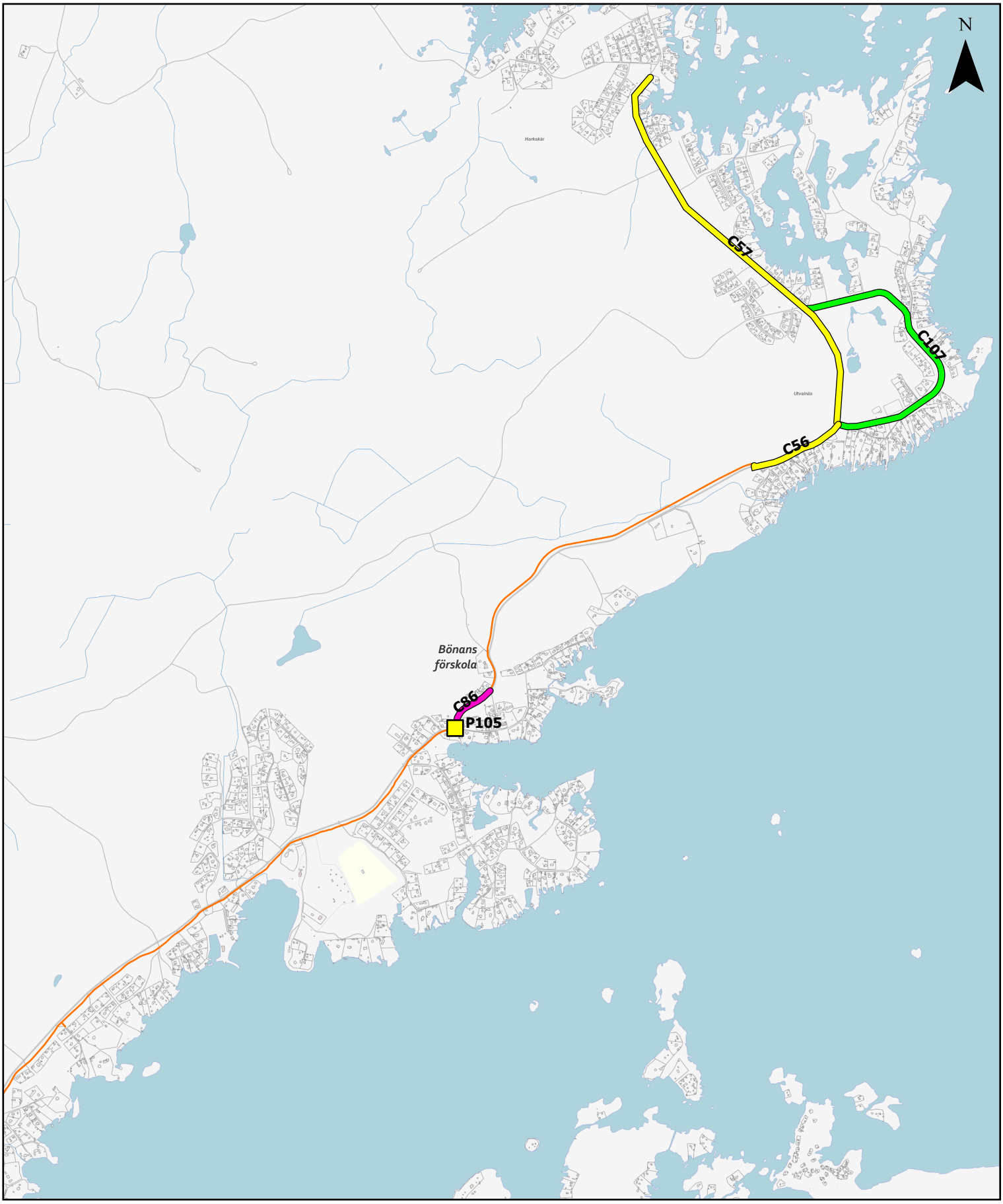
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Forsby/Åbyggeby

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C59	Cykelbana längs Norra Åbyggebyvägen	Forsbyvägen/ Milbostigen– Knapervägen	7000000	8400000	1	Gävle kommun	Planeras byggas 2020, finns förstudie	3	1000
C60	Cykelbana längs Milbostigen	Forsbyvägen/Norra Åbyggebyvägen– Hillevägen	3300000	3960000	3	Gävle kommun		3	2300
C128	Cykelbana längs Mårdängsvägen	Hornäsvägen– Oppalavägen	10000000	12000000	3	Enskild väg		3	3800
P77	Hastighetssäkrad passage	Passage över Forsbyvägen.	250000	300000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet som byter sida. Beroende av P78. Två vägar behöver korsas för att komma över till huvudnätets nya sida	–	–
P78	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Forsbykroken	50000	60000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet som byter sida. Beroende av P77. Två vägar behöver korsas för att komma över till huvudnätets nya sida	–	–
P80	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Åvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnät	–	–
P133	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Furbergsvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P134	Målad cykelpassage	Passage längs Forsbyvägen över Testebovägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–
P136	Hastighetssäkrad passage	Passage längs Hillevägen över Sandmogatan	250000	300000	1	Gävle kommun	Ingår i huvudcykelnätet	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Norrlandet

Karta: 16



0 250 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 Meter

Skala (A4): 1:25 000

Ny cykelbana Prioritet	Ny passage Prioritet	Huvudcykelnät
1	1	Lokalt Cykelnät
2	2	
3	3	

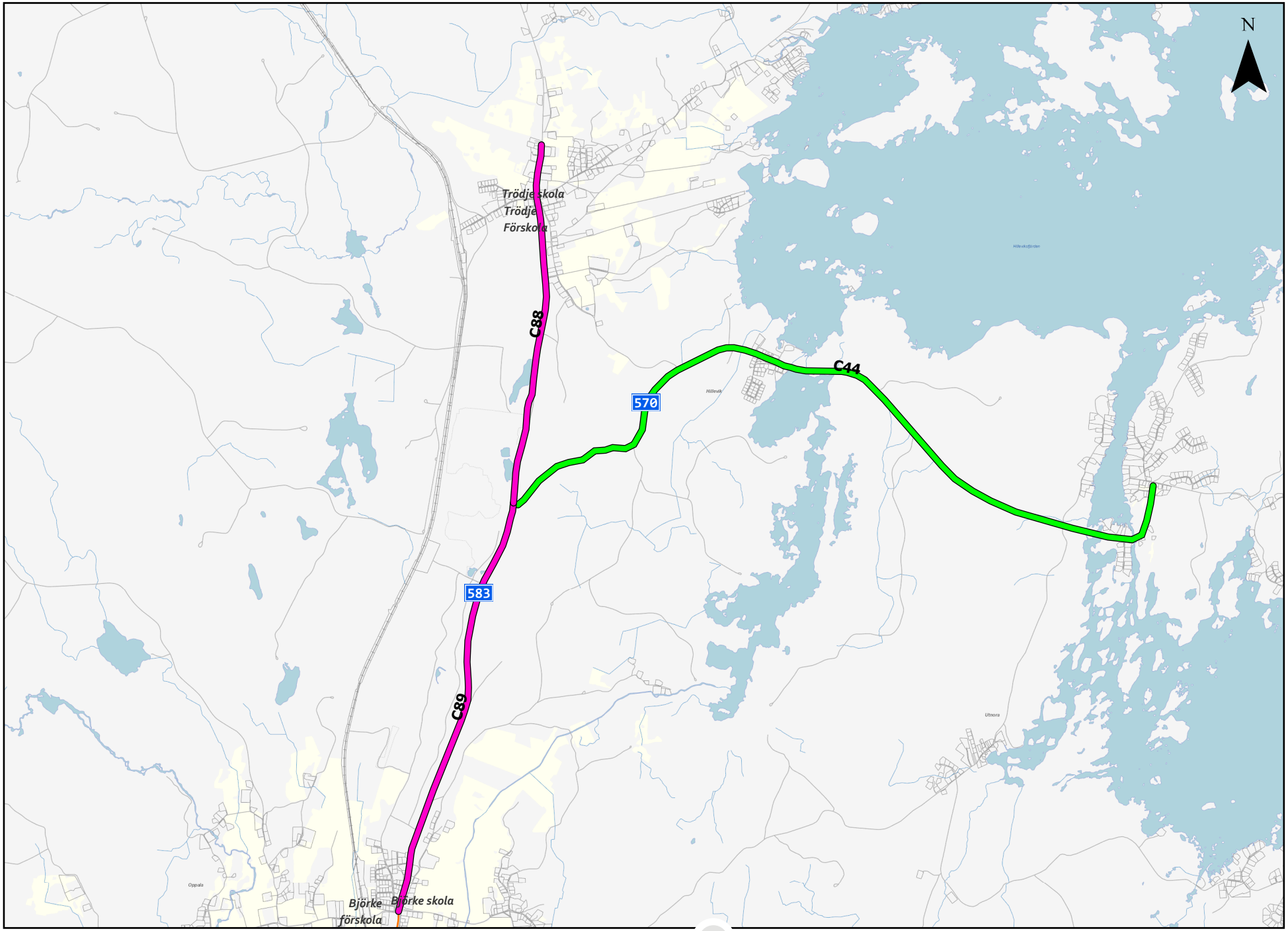
Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Norrlandet

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C56	Cykelbana längs Utvalsnäsvägen	Hållplats Ångbåtsbryggan–Harkskärsvägen	1500000	1800000	2	Gävle kommun	Sträckan efter Utvalnäsvägen fram till Harkskärsvägen byggs 2020	3	500
C57	Cykelbana längs Harkskärsvägen	Utvalnäsvägen–Harkskär	4500000	5400000	2	Enskild väg	Byggs 2020	3	2155
C86	Cykelbana längs Utvalnäsvägen	Bönavägen–Böna skola	900000	1080000	1	Gävle kommun		3	270
C107	Cykelbana längs Utvalnäsvägens slinga	Utvalnäsvägen–Harkskärsvägen	4600000	5520000	3	Gävle kommun/ enskild väg		3	1550
P105	Målad cykelpassage	Passage över Bönavägen till Utvalnäsvägen	25000	30000	2	Gävle kommun	Byggs i samband med att C86 byggs	–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Björke/Trödje/Eskön

Karta: 17



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

0 250 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 3 500 Meter

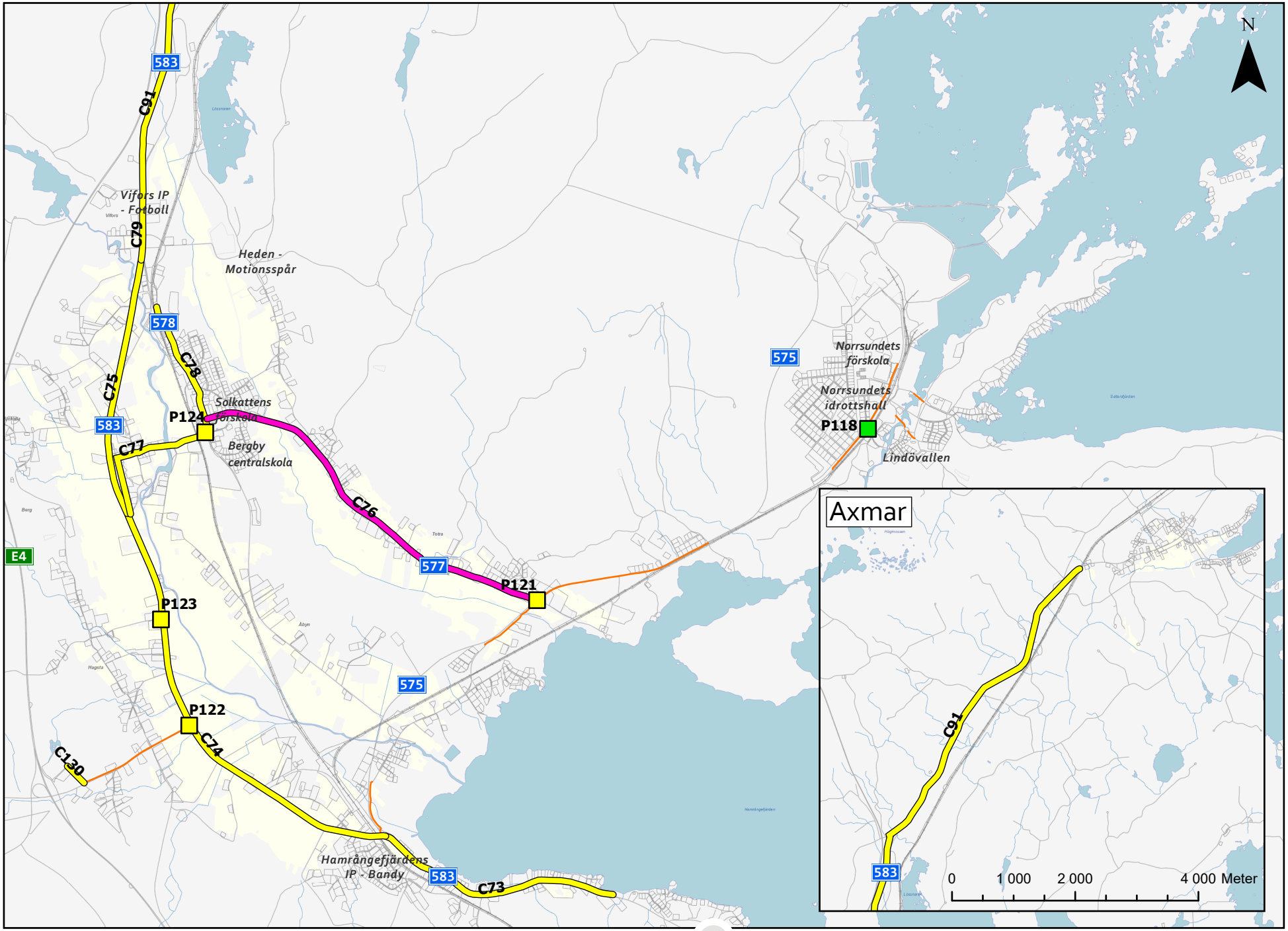
Skala (A4): 1:40 000

Björke/Trödje/Eskön

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C44	Cykelbana längs Hilleviksvägen/ Eskövägen (Väg 570)	Korsningen Trödjevägen/ Björkövägen – Eskön	25000000	30000000	3	Trafikverket		3	6480
C88	Cykelbana längs Trödjevägen (Väg 583)	Trödjevägen/ Björkevägen – Tittmyrvägen	6500000	7800000	1	Trafikverket	Omledningsväg för E4	3	2465
C89	Cykelbana längs Björkevägen (Väg 583)	Oppalavägen–Trödjevägen	10600000	12720000	1	Trafikverket	Omledningsväg för E4	3	3430

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar

Karta: 18



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

0 250 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 3 500 Meter

Skala (A4): 1:40 000

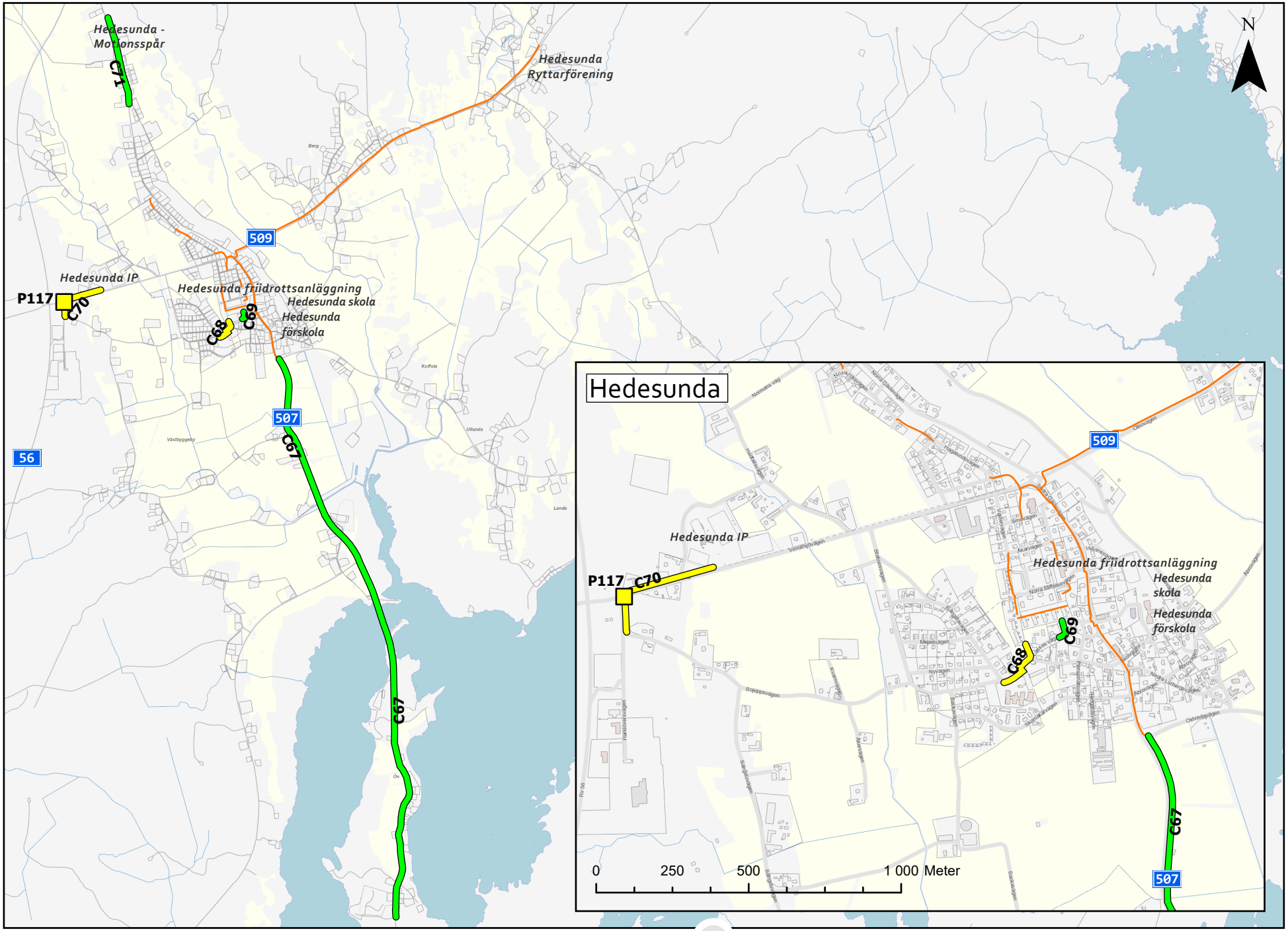
Aktualiseringsdatum:
2020-04-15

Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C73	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	Sveaborg–Kastalöt	5800000	6960000	2	Trafikverket		3	2000
C74	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	Kastalöt– Verkstadsvägen/ Bergbyvägen	11000000	13200000	2	Trafikverket	Breddning av befintlig cykelbana	3	3635
C75	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	Verkstadsvägen– Vijvägen	6000000	7200000	2	Trafikverket	Breddning av befintlig cykelbana. Omledningsväg för E4	3	2060
C76	Cykelväg längs Totravägen (väg 577)	Vijvägen–Totrakrysset	9000000	10800000	1	Trafikverket		3	3175
C77	Cykelväg längs Verkstadsvägen/ Vijvägen	Hamrångevägen (väg 583)– Bergbyvägen	3200000	3840000	2	Trafikverket		3	1205
C78	Cykelväg längs Vijvägen (väg 578)	Bergbyvägen– Virkesvägen	2800000	3360000	2	Trafikverket		3	3090
C79	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	Virkesvägen–Vifors IP	850000	1020000	2	Trafikverket	Upprustning av befintlig grusväg	3	3425
C91	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	Vijvägen–järnvägen i Axmar	18600000	22320000	2	Trafikverket	Omledningsväg för E4	3	7300
C130	Cykelbana längs befintlig grusväg	Ockelbovägen–rastplats Hagsta	700000	840000	2	Enskild väg		3	200
P118	Cykelpassage	Passage längs Kvistholmsvägen över Järnvägsgatan	50000	60000	3	Trafikverket/ Enskild väg		–	–
P121	Cykelpassage	Passage längs Totravägen över Norrsundsvägen (väg 575)	50000	60000	2	Trafikverket		–	–
P122	Cykelpassage	Passage längs Ockelbovägen över Hamrångevägen (väg 583)	50000	60000	2	Trafikverket	Byggs i samband med C74	–	–
P123	Cykelpassage	Passage över Hamrångevägen (väg 583) till Gamla Ockelbovägen	50000	60000	2	Trafikverket	Byggs i samband med C75	–	–
P124	Cykelpassage	Passage längs Vijvägen över Bergbyvägen	50000	60000	2	Trafikverket		–	–

Cykelplan 2020 Gävle kommun: Åtgärdsförslag | Hedesunda

Karta: 19



Ny passage

Prioritet

- 1
- 2
- 3

Ny cykelbana

Prioritet

- 1
- 2
- 3

- Huvudcykelnät
- Lokalt Cykelnät

0 250 500 1 000 1 500 2 000 2 500 3 000 3 500 Meter

Skala (A4): 1:40 000

Aktualiseringsdatum: 2020-04-15

Hedesunda

Id	Åtgärder	Anmärkning	Entreprenad [kr]	Projekt [kr]	Prio	Väghållare	Kommentarer	Bredd [m]	Längd [m]
C67	Cykelväg längs Södra Gävlevägen (väg 507)	Östvedavägen–Övägen	16500000	19800000	3	Trafikverket		3	4750
C68	Cykelväg längs Stationsvägen	Ängslyckan– Västervägen	450000	540000	2	Enskild väg		3	180
C69	Cykelväg Längs Lassas Väg	Omdragning av passage över gårdsplan	250000	300000	3	Enskild väg		3	70
C70	Cykelväg längs Vinnersjövägen	Från IP till Bojeppsvägen	1100000	1320000	2	Trafikverket/ enskild väg	Fortsättning på befintlig cykelväg	3	435
C71	Cykelväg längs Norra Gävlevägen	Åsvägen–elljusspåret	1300000	1560000	3	Trafikverket		3	710
P117	Cykelpassage	Över Vinnersjövägen	250000	300000	2	Trafikverket		–	–

Åtgärdsregister för åtgärder på sträcka (C#)

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
C1	Cykelbana längs Stentorpsvägen	3	Gävle kommun	11	Forsbacka/Boviksvägen
C2	Cykelbana längs Stentorpsvägen (väg 552)	3	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen
C3	Ny länk i huvudcykelnätet längs Vändkretsen	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C4	Ny länk i huvudcykelnätet längs Spängersleden (Rv 76)	1	Trafikverket/ Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C5	Cykelbana längs Mackmyravägen	3	Gävle kommun	10	Valbo
C6	Ny cykelbana längs Engelbrektsgatan	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
C7	Ny länk i huvudcykelnätet längs Brändströmsgatan	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C8	Cykelbana längs Lasarettsvägen	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C9	Cykelbana	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
C10	Cykelbana	3	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C11	Ny länk i huvudcykelnätet	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C13	Cykelbana längs Kungsbäcksvägen	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C14	Ny länk i huvudcykelnätet förbi Nya Vall	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C15	Ny länk i huvudcykelnätet	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C16	Cykelbana längs Kyrkvaktargatan	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C17	Cykelbana längs Första Tvärgatan	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C18	Cykelbana längs Första Tvärgatan	1	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C19	Cykelbana längs Femte Tvärgatan	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C20	Cykelbana längs Kyrkogatan	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
C21	Cykelbana längs Tredje Tvärgatan	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C22	Ny cykelbana	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C23	Ny länk i huvudcykelnätet	1	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C24	Cykelbana längs Furumovägen	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C26	Cykelbana längs Kanalvägen	3	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
				13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C27	Cykelbana Lysgatan	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C28	Cykelbana längs Storgatan	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C29	Ny länk i huvudcykelnätet längs Lokförargatan	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				12	Sätra
C30	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	2	Gävle kommun	4	Bomhus
C31	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	1	Gävle kommun	4	Bomhus
				5	Furuvik/Furuviksvägen
C32	Cykelbana längs Korsnäsvägen	3	Gävle kommun	4	Bomhus
				5	Furuvik/Furuviksvägen
C33	Cykelbana längs Korsnäsvägen	3	Gävle kommun	4	Bomhus
				5	Furuvik/Furuviksvägen

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
C34	Cykelbana längs Söderbågen	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C35	Cykelbana längs Vändkretsen	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
-C35a	Cykelbana längs Vändkretsen	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
-C35b	Cykelbana längs Vändkretsen	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C36	Cykelbana	3	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C37	Cykelbana	3	Gävle kommun/ Enskild väg	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C38	Cykelbana längs Styrmansgatan	1	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C39	Cykelbana längs Styrmansgatan	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
C40	Cykelbana längs Vinddraget	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C44	Cykelbana längs Hilleviksvägen/ Eskövägen (Väg 570)	3	Trafikverket	17	Björke/Trödje/Eskön
C45	Ny länk i huvudcykelnätet	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C46	Cykelbana längs Parkvägen	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
C47	Cykelbana längs Parkvägen	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C48	Ny länk i huvudcykelnätet längs Skogmursvägen	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C49	Cykelgata längs Kaserngatan	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
C50	Cykelbana längs Brunnsgatan	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
C51	Cykelbana längs Brunnsgatan	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
C52	Cykelbana längs Södra Kopparslagargatan	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
C53	Ny länk i huvudcykelnätet längs Brynäsgatan	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
C54	Cykelbana längs Mårtsbovägen	3	Trafikverket/ Enskild väg	6	Järvsta/Mårtsbovägen
C55	Cykelbana längs Storsjövägen	2	Enskild väg	11	Forsbacka/Boviksvägen
C56	Cykelbana längs Utvalsnäsvägen	2	Gävle kommun	16	Norrlandet
C57	Cykelbana längs Harkskärsvägen	2	Enskild väg	16	Norrlandet
C58	Cykelbana från Valbovägen till Sofiedals Skola (Öbyvägen)	2	Gävle kommun	10	Valbo
C59	Cykelbana längs Norra Åbyggebyvägen	1	Gävle kommun	15	Forsby/Åbyggeby
C60	Cykelbana längs Milbostigen	3	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
				15	Forsby/Åbyggeby
C61	Ny länk i huvudcykelnätet längs Strömsbrovägen	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C62	Bergsgatan	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
C63	Cykelbana längs Utmarksvägen	3	Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
C64	Cykelbana längs Upplandsleden	2	Gävle kommun	4	Bomhus
–C64a	Ny länk i huvudcykelnätet längs Upplandsleden	2	Gävle kommun	4	Bomhus
				6	Järvsta/Mårtsbovägen
–C64b	Ny länk i huvudcykelnätet längs Upplandsleden	2	Gävle kommun	4	Bomhus
–C64c	Cykelbana längs Upplandsleden	2	Gävle kommun	4	Bomhus
C65	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	2	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
C66	Ny länk i huvudcykelnätet	1	Trafikverket/ Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C67	Cykelväg längs Södra Gävlevägen (väg 507)	3	Trafikverket	19	Hedesunda
C68	Cykelväg längs Stationsvägen	2	Enskild väg	19	Hedesunda
C69	Cykelväg Längs Lassas Väg	3	Enskild väg	19	Hedesunda
C70	Cykelväg längs Vinnersjövägen	2	Trafikverket/ Enskild väg	19	Hedesunda
C71	Cykelväg längs Norra Gävlevägen	3	Trafikverket	19	Hedesunda
C72	Cykelbana söder om Citygross	2	Gävle kommun/ Trafikverket/ Enskild väg	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C73	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C74	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C75	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C76	Cykelväg längs Totravägen (väg 577)	1	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C77	Cykelväg längs Verkstadsvägen/ Vijvägen	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C78	Cykelväg längs Vijvägen (väg 578)	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C79	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C80	Ny cykelbana längs Nygatan	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
				13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C81	Cykelbana längs Lundvägen	2	Gävle kommun	10	Valbo
C82	Tunnel i Nygatans förlängning	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
C83	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	2	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen
C84	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	1	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen
C85	Cykelbana längs Valbovägen	3	Trafikverket	10	Valbo
				11	Forsbacka/Boviksvägen
C86	Cykelbana längs Utvalnäsvägen	1	Gävle kommun	16	Norrlandet
C87	Cykelbana längs Södra Kungsvägen (Rv 76)	3	Trafikverket	5	Furuvik/Furuviksvägen
C88	Cykelbana längs Trödjevägen (Väg 583)	1	Trafikverket	17	Björke/Trödje/Eskön
C89	Cykelbana längs Björkevägen (Väg 583)	1	Trafikverket	17	Björke/Trödje/Eskön
C90	Cykelbana längs Skogmursvägen	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C91	Cykelväg längs Hamrångevägen (väg 583)	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C92	Cykelbana längs Skogmursvägen (väg 509)	1	Trafikverket	8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C94	Cykelbana längs Vallarstigen	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C95	Ny länk i huvudcykelnätet längs Gröna vägen	2	Enskild väg	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C96	Ny länk i huvudcykelnätet längs Josef Hillmans väg	1	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
C97	Cykelbana längs Spängersleden (Rv 76)	2	Trafikverket	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C98	Cykelbana längs Ingenjörsgatan	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C99	Cykelbana längs Boviksvägen (väg 529)	3	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen
C100	Cykelbana längs Valbovägen (väg 559)	2	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen
C101	Ny länk i huvudcykelnätet längs Furuviksvägen	2	Gävle kommun	4	Bomhus
C102	Cykelbana längs Furuviksvägen (väg 533)	1	Trafikverket	4	Bomhus
				5	Furuvik/Furuviksvägen
C103	Cykelbana längs Nyöstervägen/Sätrahöjden/befintlig cykelbana väster om Ulvsätraskolan	2	Gävle kommun	12	Sätra
C104	Ny cykelbana längs Moränvägens södra sida	1	Gävle kommun	12	Sätra

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
C105	Ny länk i huvudcykelnätet	1	Gävle kommun	12	Sätra
C106	Ny länk i huvudcykelnätet	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				12	Sätra
C107	Cykelbana längs Utvalnäsvägens slinga	3	Gävle kommun/ Enskild väg	16	Norrlandet
C108	Ny länk i huvudcykelnätet längs Norra Strandgatan	1 1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
C109	Ny länk i huvudcykelnätet längs Norra Centralgatan	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
C111	Ny länk i huvudcykelnätet längs Forsbyvägen	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C112	Ny cykelbana längs Kungsbäcksvägens södra sida Ny cykelbana längs Kungsbäcksvägens södra sida	1 1	Gävle kommun Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
C113	Ny cykelbana längs Kaplansgatan	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
C114	Ny cykelbana längs Stora Esplanadgatan	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
C115	Ny cykelbana längs Muréngatan	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
				6	Järvsta/Mårtsbovägen
C116 C116	Ny cykelbana längs Rågångsvägen och Rågångslänken	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C117	Ny cykelbana längs Grafikergatans södra sida	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C118	Ny cykelväg	1	Trafikverket	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C119	Ny cykelbana längs Almvägen	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C120	Cykelbana längs Parkvägens södra sida	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C121	Cykelbana längs Söderbågens (Rv 76) södra sida	1	Trafikverket	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C122	Ny cykelväg längs Skogmursvägen (väg 509)	3	Trafikverket	8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
C123	Ny cykelbana	2	Enskild väg	6	Järvsta/Mårtsbovägen
C124	Ny cykelbana	2	Enskild väg	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
C125	Ny cykelbana längs Urfjällslänken	2	Gävle kommun	4	Bomhus
				6	Järvsta/Mårtsbovägen
C126	Cykelbana längs Frideborgsvägen	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				14	Hille/Mårdängsvägen
C127	Cykelbana längs Björkevägen (väg 583)	3	Trafikverket	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				14	Hille/Mårdängsvägen
C128	Cykelbana längs Mårdängsvägen	3	Enskild väg	14	Hille/Mårdängsvägen
				15	Forsby/Åbyggeby
C129	Cykelbana längs Hillevallsvägen	2	Gävle kommun/ Trafikverket	14	Hille/Mårdängsvägen
C130	Cykelbana längs befintlig grusväg	2	Enskild väg	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
C131	Cykelbana längs delar av Hagaströmsvägen	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
				10	Valbo

Åtgärdsregister för åtgärder i passager (P#)

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
P1	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	10	Valbo
P2	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P4	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P5	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P6	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P7	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
P8	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
P9	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				2	Centrala Gävle (södra)
P11	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P12	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P13	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	10	Valbo
P14	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P15	Hastighetssäkrad passage	3	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P16	Hastighetssäkrad passage	3	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P18	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P19	Målad cykelpassage	3	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
				10	Valbo
P20	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P21	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P22	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P23	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P24	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P25	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P26	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P27	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P28	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P29	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P30	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P31	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	12	Sätra
P32	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P33	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P34	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P35	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				3	Brynäs/Gävle Strand
P36	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	12	Sätra
P37	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
				13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P38	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P39	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				3	Brynäs/Gävle Strand

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
P40	Planskild cykelpassage	2	Gävle kommun/ Trafikverket	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
P41	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
P42	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P43	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P44	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P45	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P46	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P47	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P48	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P49	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P50	Målad cykelpassage	3	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P51	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
				5	Furuvik/Furuviksvägen
P52	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun/ Enskild väg	3	Brynäs/Gävle Strand
P54	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
P57	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	4	Bomhus
P58	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P59	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P60	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P61	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P62	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P64	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P65	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P66	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
P67	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
P69	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P70	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	4	Bomhus
P71	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P72	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P73	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
P74	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
P76	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
				5	Furuvik/Furuviksvägen
P77	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				15	Forsby/Åbyggeby
P78	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				15	Forsby/Åbyggeby
P79	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	4	Bomhus
P80	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				15	Forsby/Åbyggeby
P81	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
P82	Hastighetssäkrad passage	1	Trafikverket/ Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
P83	Hastighetssäkrad passage	1	Trafikverket	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
P84	Hastighetssäkrad passage	1	Trafikverket/ Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P85	Målad cykelpassage	2	Trafikverket/ Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P86	Hastighetssäkrad passage	1	Trafikverket/ Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P87	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P88	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	6	Järvsta/Mårtsbovägen
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P89	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P90	Hastighetssäkrad passage	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P91	Hastighetssäkrad passage	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P92	Målad cykelpassage	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P93	Målad cykelpassage	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P94	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P95	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P96	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P97	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P98	Målad cykelpassage	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P99	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P100	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P101	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P102	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P103	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P104	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
P105	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	16	Norrlandet
P106	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
P108	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P111	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				12	Sätra
P112	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
				12	Sätra
P113	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	12	Sätra
P115	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	12	Sätra
P116	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	12	Sätra
P117	Cykelpassage	2	Trafikverket	19	Hedesunda
P118	Cykelpassage	3	Trafikverket/ Enskild väg	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
P119	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	12	Sätra
P121	Cykelpassage	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
P122	Cykelpassage	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar

Id	Åtgärder	Prio	Väghållare	Karta	Område
P123	Cykelpassage	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
P124	Cykelpassage	2	Trafikverket	18	Hamrånge/Bergby/Norrsundet/Axmar
P125	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P126	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P128	Hastighetssäkrad passage	2	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P129	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
P130	Cykelpassage	1	Trafikverket	11	Forsbacka/Boviksvägen
P131	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P132	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P133	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				15	Forsby/Åbyggeby
P134	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	15	Forsby/Åbyggeby
P135	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P136	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				15	Forsby/Åbyggeby
P137	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P138	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P139	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
				14	Hille/Mårdängsvägen
P140	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
P141	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
P142	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
P143	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
P144	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P145	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P146	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P147	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
P148	Målad cykelpassage	3	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P149	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	14	Hille/Mårdängsvägen
P150	Målad cykelpassage	1	Gävle kommun	2	Centrala Gävle (södra)
				9	Hagaström/Lexe/Kungsbäck
P151	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	13	Näringen/Stigslund/Strömsbro
P152	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	1	Centrala Gävle (norra)
P153	Planskild passage	1	Trafikverket	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P154	Hastighetssäkrad passage	1	Gävle kommun	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
P155	Planskild passage	1	Trafikverket	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
P156	Planskild passage	1	Trafikverket	7	Hemsta/Andersberg/Hemlingby
				8	Ersbo/Sälgsjön/Hästbo
P157	Planskild passage	1	Trafikverket	6	Järvsta/Mårtsbovägen
P158	Målad cykelpassage	2	Gävle kommun	3	Brynäs/Gävle Strand
				4	Bomhus
				6	Järvsta/Mårtsbovägen
P159	Målad cykelpassage	2	Trafikverket	5	Furuvik/Furuviksvägen
P160	Planskild passage	2	Trafikverket	14	Hille/Mårdängsvägen

Gävle kommun
80184 Gävle
www.gavle.se