



## Cykelplan för Falu kommun.

Antagen av kommunfullmäktige den 10 april 2014

**Titel:** Cykelplan för Falu kommun. Antagen av kommunfullmäktige den 10 april 2014.

**Ärendenummer:** KS0469/12

**Utgivningsdatum:** juni 2014

**Utgivare:** Falu kommun

**Text:** Andreas Jansson och Mathias Westin

**Projektledare:** Mathias Westin

**Foto:** Falu kommun, om inte annat anges vid bild.

## Förord

Det finns många bra cykelvägar i Falu kommun men för att kunna öka cyklandet krävs det cykelvägar som kan konkurrera med bilvägarna. Den som väljer cykeln ska inte behöva acceptera sämre framkomlighet, mindre trygghet, högre olycksrisker och sämre vägvisning än vad bilen har. Det ska ställas minst lika höga krav på planering, drift och underhåll för cykeltrafiken som för biltrafiken.

Cykling ger upplevelser, en stor frihetskänsla och gör samhället tillgängligt för fler. Att cykla är enkelt, billigt, snabbt, hälsosamt och miljövänligt. Ibland framställs dock cyklandet som ett problem för bilister, en fara för fotgängare och för cyklisten själv. Det lockar inte till att fler väljer cykeln. Cykelplan för Falu kommun är ett led i arbetet med att stärka cyklisternas position i trafiksystemet.

Cykelplanen har ett tidsperspektiv fram till år 2030 och utgör ett viktigt underlag för framtida cykelvänliga investeringar och driftsåtgärder i infrastrukturen och är ett viktigt instrument för att kunna prioritera tilldelade resurser. Planen ska även underlätta det dagliga arbetet med olika projekt som påverkar cykling.

Det långsiktiga målet är att fler ska börja cykla i Falu kommun på ett tryggt, säkert och sammanhängande cykelvägnät.

Jonny Gahnshag  
kommunstyrelsens ordförande

## Sammanfattning

Två tredjedelar av Sveriges befolkning har mindre än 10 kilometer till jobbet och mer än var annan bilresa i tätorter är kortare än 5 kilometer. Potentialen att öka cykelresornas andel av de korta resorna bedöms därför mycket goda, främst när det gäller resor mellan hemmet och arbetet. Den enskilt viktigaste åtgärden är att åstadkomma en infrastruktur som bättre svarar upp mot cyklisternas behov av kontinuitet, effektivitet, komfort och säkerhet.

Det är viktigt att vidta åtgärder som bidrar till både ökad tillgänglighet, trygghet och säkerhet för cyklister. Planförslaget föreslår att cirka 37 kilometer ny cykelväg anläggs i Falu tätort och pekar ut behovet av cirka 17 km ny cykelväg i övriga tätorter och 82 kilometer mellan tätorter.

Cykelplanen föreslår åtgärder efter det kommunala vägnätet som kommer att kosta ca 132 miljoner kronor vilket skulle innebära en investeringskostnad på cirka 7,8 miljoner kronor per år. Åtgärderna har prioriterats i tre grupper och målet är att de ska vara genomförda senast 2030. Där utöver tillkommer kostnader för att asfaltera befintliga cykelvägar som idag har grus som beläggning, cykelprioritet i trafiksignalkorsningar och utökningen av vägvisningen. För investeringarna efter det statliga vägnätet och efter vägnätet i övriga tätorter där vägföreningar ansvarar för drift och underhåll har inga kostnadsberäkningar gjorts.

Den viktigaste infrastrukturåtgärden som behöver göras för att öka framkomligheten för cyklister är att anlägga tre huvudcykelstråk genom Falu tätort och förbättra säkerheten runt skolor. I planen föreslås också många andra åtgärder som ökar framkomligheten, säkerheten och tillgängligheten för cyklister.

## ***Innehållsförteckning***

Förord .....	3
Sammanfattning.....	4
1 Inledning .....	6
1.1 Bakgrund .....	6
1.2 Syfte och mål.....	6
1.3 Processen.....	7
2 Att cykla i Falu kommun.....	7
2.1 Förutsättningar .....	7
2.2 Cykelvägnätet.....	8
2.3 Cykelräkning .....	8
2.4 Resvane- och attitydundersökning .....	9
2.5 Trafiksäkerhet.....	10
3 Prioriterade insatsområden.....	11
3.1 Mobilitetsarbete – cykelkampanjer och profilering .....	11
3.2 Åtgärder för förbättrad cykelparkering – hela resan .....	11
3.3 Drift och underhåll av cykelvägnätet – trafiksäkerhet, trygghet och kvalitet .....	12
3.4 Tydlig vägvisning.....	12
3.5 Principer vid utbyggnad av cykelvägnätet – huvudstråk – funktionell infrastruktur.....	12
4 Åtgärder för förbättrad cykelparkering – hela resan .....	14
4.1 Cykelställ.....	14
4.2 Underhåll .....	15
4.3 Åtgärdsförslag cykelparkering Falu tätort.....	15
4.4 Busshållplatser .....	17
4.5 Cykelservicefunktioner .....	17
5 Drift och underhåll av cykelvägnätet – trafiksäkerhet, trygghet och kvalitet.....	18
5.1 Vinter.....	18
5.2 Vår, sommar och höst.....	19
6 Tydlig vägvisning .....	19
6.1 Cykelturism och -rekreation.....	20
7 Principer vid utbyggnad av cykelvägnätet .....	21
7.1 Passager .....	22
7.2 Trafiksignaler .....	23
7.3 Cykelfartsgata.....	24
7.4 Belysning.....	24
7.5 Busshållplatser .....	24
8 Åtgärder, kostnader och prioritering.....	25
8.1 Falu tätort .....	25
8.2 Övriga tätorter .....	25
8.3 Prioritering till Region Dalarna.....	68
Bilagor.....	70
Referenser.....	73

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

De senaste åren har intresset för cykling och cykeln som transportsätt ökat av flera skäl. Inte minst har kunskapen stärkts om att cykling har en huvudroll att spela i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Cyklingens fördelar är många och avgörande för att klara uppsatta mål avseende folkhälsa och miljö. Ett ökat cyklande ger stora vinster för samhället i form av ökad livslängd och förbättrad hälsa. Cykling ökar också tillgängligheten för kommuninvånarna. Detta är särskilt viktigt för barn och deras möjligheter att röra sig fritt på cykel i trafikmiljön, exempelvis till och från skolan. Cykling skapar också goda förutsättningar för att en tätort ska kunna utvecklas. För att växa behövs yta och för att bygga bostäder måste krav på buller och luftkvalitet uppfyllas. En tätort där människor går och cyklar är en levande tätort att bo och verka i. Goda förutsättningar för att gå och cykla lockar ut människor, skapar möten och bidrar till attraktiva och trygga tätorter.

Nyttan av att förbättra möjligheterna att cykla är betydande i befolkningsrika tätorter men cykling har också en viktig roll att spela i mindre tätorter och på landsbygden. Många resor på landsbygden är under en mil och cykeln kan där utgöra ett bra alternativ och fungera som ett komplement till andra transportsätt. Dessutom finns det en ansevärd grupp cyklister som kan tänka sig att cykla längre sträckor, bara infrastrukturen har tillräckligt hög kvalitet och trafiksäkerhet.

Cykeln är en del av ”hela resan” och transportsystemet, där de olika transportsätten samverkar och kompletterar varandra. Cykling är samtidigt ett eget transportsätt och ska på egna villkor bli en ökad del av resandet. Cykelinfrastrukturen behöver förbättras men cykeltrafiken bör även prioriteras och ta större plats i det befintliga vägnätet. Detta kräver en helhetssyn på cykeltrafikens tillgång till vägnätet och att cyklingen integreras i planeringen på samtliga nivåer. De satsningar som krävs inledningsvis kommer att återbetala sig samhällsekonomiskt genom hälsovinster, renare miljö, bättre förutsättningar för näringslivet och ökad turism.

Falu kommun arbetar just nu fram en gemensam översiktsplan med Borlänge kommun, Översiktsplan FalunBorlänge. Den beskriver att en grundläggande utgångspunkt i FalunBorlänges samhällsplanering ska vara att de korta bilresorna ska minska och att cyklister och gående ges goda och säkra förutsättningar i hela kommunen. Transportsystemet ska utformas så att det blir effektivt att gå, cykla och resa med kollektivtrafiken genom att utrymmen tilldelas dessa transportsätt på bilens bekostnad. Även centrumplanen<sup>1</sup> beskriver att målet är att skapa god tillgänglighet till centrum för såväl gång- och cykel samt kollektivtrafik.

## 1.2 Syfte och mål

Cykelplanen är både ett åtgärdsprogram och ett planeringsunderlag för Falu kommuns arbete med cykelfrågor. Planen är en fördjupning av trafikstrategin, se nedan, och innehåller åtgärder på både översiktlig och detaljerad nivå. Åtgärderna berör infrastruktur, drift, underhåll och mobilitetsarbete.

Trafikstrategin beskriver inriktningen som kommunen vill ge sitt arbete med trafikfrågor de kommande åren. Trafikstrategin innehåller dels vision och mål för trafiken, dels strategier för hur målen ska nås. Den övergripande visionen för Falu kommun är att ”den hållbara resan är det självklara valet”. Cykelplanens huvudsyfte är att uppfylla uppsatta mål i trafikstrategin och i programmen för hållbar utveckling<sup>2</sup>. De mål som tydligast har koppling till cykling

---

<sup>1</sup> Översiktsplan för Falu kommun – fördjupning för Falu centrum

<sup>2</sup> Folkhälsoprogrammet, Miljöprogrammet och Tillväxtprogrammet

handlar om bättre hälsa, öka framkomligheten, fler cyklister, säkrare och tryggare trafikmiljö och minskad miljöpåverkan. Nedan beskrivs några av gällande mål som återfinns i trafikstrategin:

- Mål 1B: Gående och cyklister ska enkelt kunna ta sig till viktiga målpunkter.
- Mål 2A: Antalet skadade och dödade i trafiken ska minska.
- Mål 2B: Andelen gång- och cykelresor ska öka och ersätta korta bilresor under 5 kilometer.

### **1.3 Genomförande och uppföljning**

Cykelplanen är ett gemensamt styrdokument för hela organisationen Falu kommun och ska medverka till att alla inblandande drar åt samma håll och ger en snabbare utveckling mot ett mer hållbart transportsystem. Planen ska utgöra ett underlag vid budget- och verksamhetsplanering och är ett hjälpmedel vid ekonomiska bedömningar och prioriteringar. Det behövs en väl fungerande process för att genomföra åtgärderna.

Genomförandet av åtgärderna i cykelplanen ska följas upp för att säkerställa att de blir utförda. I uppföljningen ingår även åtgärder som andra organisationer ansvarar för. För uppföljningen står den som i kommunorganisationen genomför investeringarna.

### **1.4 Tillvägagångssätt**

I september 2012 beslutade kommunstyrelsen att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att arbeta fram en Cykelplan för Falu kommun. Arbetet startade under våren 2013 med öppet hus i Bjursås, Grycksbo, Enviken, Sundborn, Svärdsjö och Vika. På träffarna gjordes en kort genomgång av cykelplanens innehåll. Deltagarna fick bland annat på kartor rita egna förslag på nya cykelvägar.

Alla skolor i kommunen fick en enkät med frågor angående trafikmiljön runt skolan. Kartor med förslag på platser och sträckor med åtgärdsbehov lämnades in av några skolor. Det var både elever och vuxna på skolorna som svarade.

Inkomna synpunkter från resvane- och attitydundersökningen från 2008, samtliga vintercyklistprojekt och en fältinventering av cykelvägar gjord 2012 gick igenom. Även tidigare inkomna synpunkter har beaktats. Dessutom uppmanades allmänheten att komma in med ytterligare förslag under arbetets gång.

Cykelplanen var under hösten 2013 ute på remiss under åtta veckor för att ta in synpunkter både internt inom kommunen och hos myndigheter, föreningar och privatpersoner.

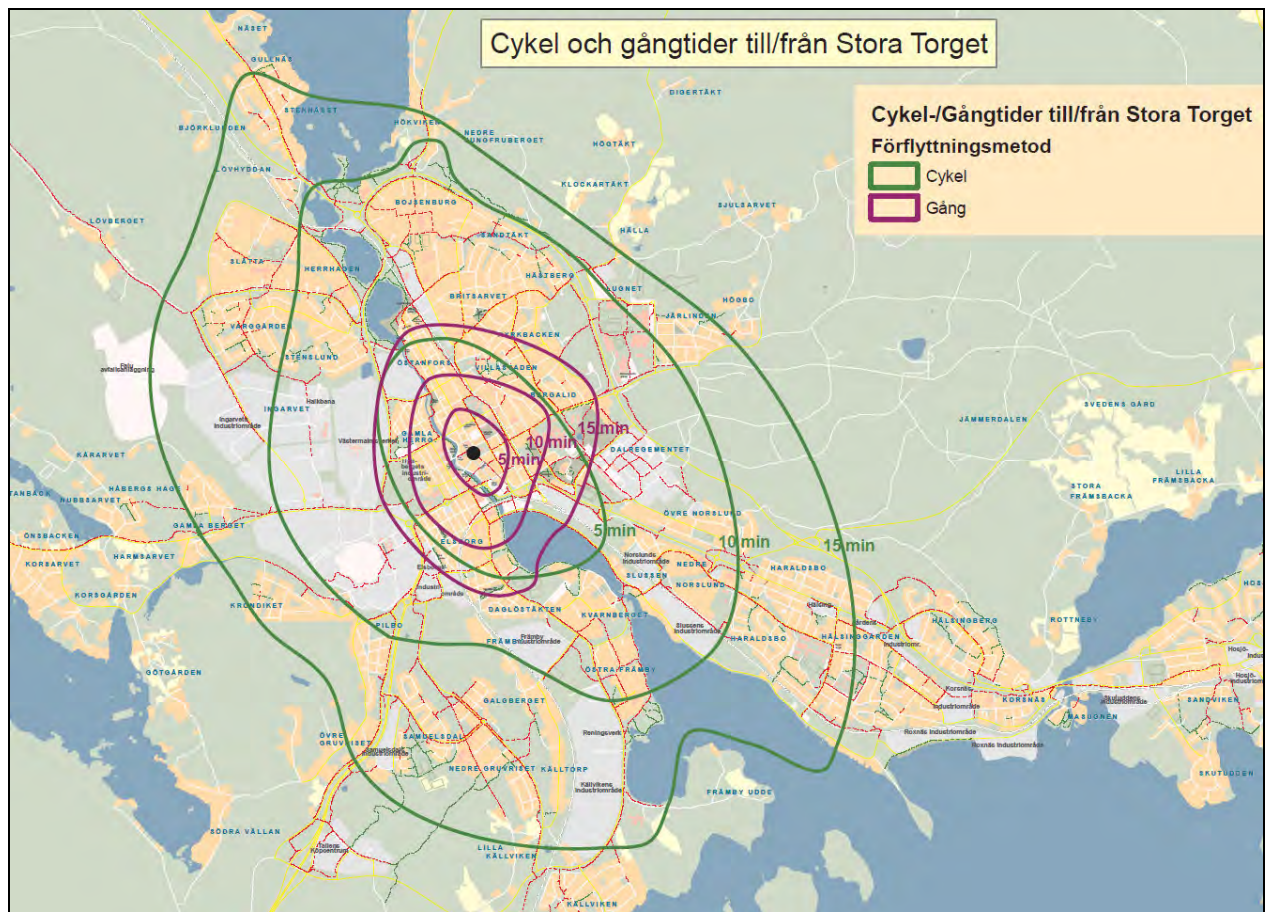
## **2 Att cykla i Falu kommun**

### **2.1 Förutsättningar**

Falu kommun har cirka 55 000 invånare varav drygt en tredjedel bor utanför Falu tätort. Utmaningen är att skapa goda förutsättningar i hela kommunen och inte enbart i Falu tätort som den förra cykelplanen från 1996 behandlar. Tätorterna och omgivande landsbygd är ömsesidigt beroende av varandra. Cykelinfrastrukturen förbättrar invånarnas möjligheter att ta del av kommunens utbud av arbetsplatser, utbildning, service och fritidsmöjligheter.

Bebyggelsestrukturen, dess utformning och sammansättning, skapar förutsättningar och sätter gränser för resande och transporter. Arbetsresorna svarar för en stor del av resandet och med en geografiskt utbredd bostads- och arbetsmarknadsregion är det en utmaning att få till stånd ett hållbart resande. Med ett balanserat utbud av bostäder, arbetsplatser och service i relativt täta strukturer skapas möjlighet för kortare förflyttningar, vilket är en fördel för cykelresor.

I Falu tätort är det nära till det mesta. Genom att cykla i 15 minuter nås de flesta bostadsområden till och från centrum, se karta 1. Det gör det snabbt och enkelt att använda sig av cykeln. I Falu tätort är topografi och Faluån viktiga strukturskapare som har givit staden dess nuvarande form.



Karta 1. Restidsanalys.

Falun är en gammal stad och gatunätet med sitt karakteristiska rutnätsmönster härstammar till stor del från 1600-talet. Rutmönstret skapar trivsamma och levande rum i staden som uppskattas av många, men innebär samtidigt att utrymmet för trafikens framkomlighet är begränsad. Cykeln har goda möjligheter att ta större plats i det befintliga vägnätet på grund av cykelns yteffektivitet. Om fler väljer cykel framför bil behövs mindre vägyta vilket skapar plats för andra verksamheter och intressen.

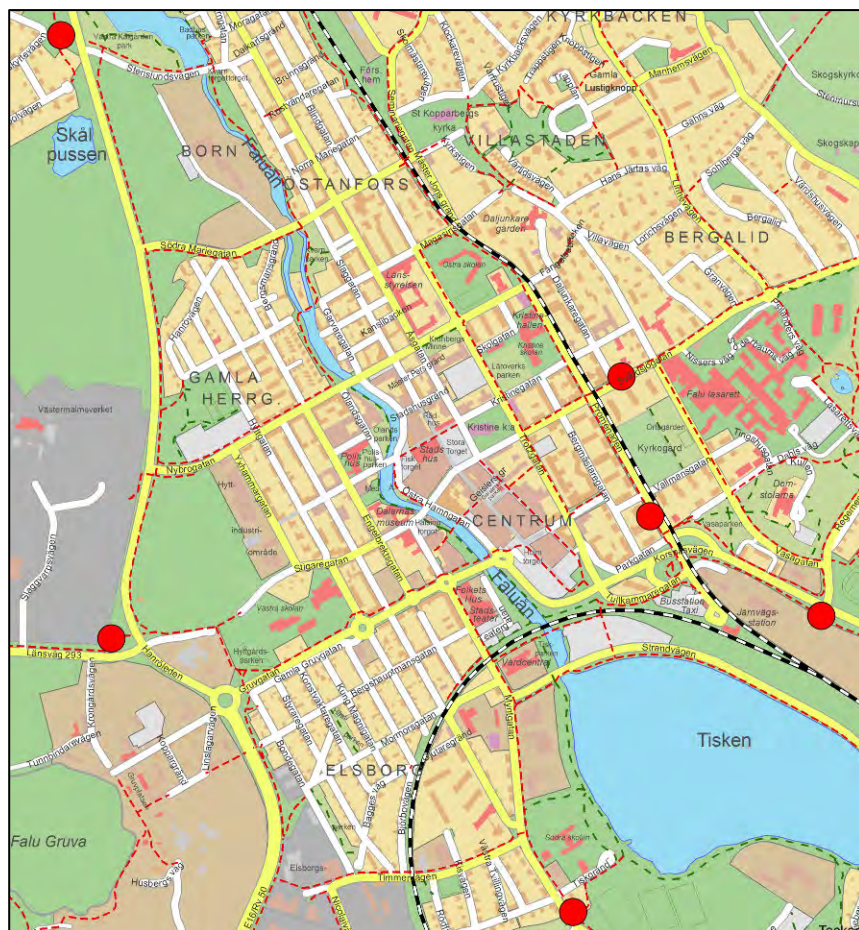
## 2.2 Cykelvägnätet

Cykelvägnätet har kontinuerligt byggts ut i Falu tätort och täcker in stora delar, vilket är positivt. Men cykelvägnätet är i nuläget inte sammanhängande och saknar tydliga cykelstråk i centrum. I de mindre tätorterna och dess närområden är det en stor brist på cykelvägar. Dessutom är cykelvägar mellan tätorter dåligt utbyggda.

## 2.3 Cykelräkning

Falu kommun har sex fasta mätstationer för cykelräkning i Falu tätort, se karta 2. Cykelräknarna är ett viktigt verktyg för att långsiktigt följa upp och utvärdera effekterna av kommunens olika åtgärder, inom både infrastruktur och mobilitetsarbetet. Antalet cyklister är också en indikator som bidrar till att följa upp flera mål i kommunens program för hållbar utveckling.





Karta 2. Platser där cykelräkning sker.

Trafikräkningen pågår varje dag, året runt, vilket gör att det går att analysera hur cyklandet påverkas av väder, väglag och årstidsvariationer. Mätningarna påbörjades i april 2013. Cykelräkningarna har idag fokus på att följa upp och räkna antalet cyklar längs huvudcykelstråken i Falu tätort. Det är önskvärt att längre fram komplettera med cykelräkning i någon mindre tätort för att få en bättre helhetsbild.

## 2.4 Resvane- och attitydundersökning

Hösten 2008 genomfördes en resvane- och attitydundersökning i Falu kommun av VTI (Statens väg- och transportforskningsinstitut). Resultatet från resvaneundersökningen visar att för majoriteten av antalet resor, 57 procent, användes bil och räknas passagerare med blir andelen 64 procent. Buss, cykel och gång användes för cirka tio procent vardera, se tabell 1. Deltagarna i resvaneundersökningen genomförde i snitt 3,3 delresor under en dag. De flesta resor är till och från arbetet, följt av resor för olika inköp.

Färdsätt	Andel resor	Resor <5km	Andel km	Medelsträcka
Gång	11 %	17 %	1 %	2 km
Cykel	10 %	18 %	2 %	3,6 km
Buss	11 %	8 %	11 %	20 km
Bil (med passagerare)	64 %	55 %	78 %	21 km
Alla				17 km

Tabell 1. Andel resor gjorda med olika färdmedel för kortare och längre resor.

I lite mer än tre fjärdedelar av alla resor, längre än fem kilometer, användes bil. På kortare resor under fem kilometer är andelen gång- och cykelresor högre men fortfarande är så mycket som hälften bilresor.<sup>3</sup>

I attitydundersökningen ställdes även frågor om deltagarnas uppfattning om olika färdmedel och problem med trafiksituationen i Falu kommun, samt vilka färdmedel politiker bör prioritera. Deltagarna ansåg att satsningar på gång- och cykeltrafik var viktigast följt av bil.

<sup>3</sup> Forward & Eriksson (2010)

Några större problem med avgaser, buller och parkeringsmöjligheter upplevde inte deltagarna även om avgaser uppfattades som det allvarligaste problemet.<sup>4</sup>

## 2.5 Trafiksäkerhet

Falu kommuns trafiksäkerhetsarbete utgår från en vision om att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Det innebär att kommunen ska utforma en säker och förlåtande trafikmiljö så att olyckor inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Individen har också ett ansvar, att visa hänsyn i trafiken och att följa lagar och regler.

Den hastighet som biltrafiken håller påverkar risken för att cyklister skadas. Beträffande gående finns forskning som visar att de flesta fotgängare överlever en kollision med bil om bilens hastighet är 30 kilometer i timmen eller lägre. Troligen gäller detta även vid en kollision mellan bil och cykel. Även cyklistens egen hastighet påverkar givetvis olycksrisken.<sup>5</sup>

Att samla in statistik och analysera orsaker till trafikolyckor är nödvändigt för ständig förbättring. Ett viktigt verktyg är STRADA<sup>6</sup> - ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet i landet. Olycksstatistiken i tabell 2 nedan för Falu kommun är hämtade från STRADA. Ett snittvärde har använts för åren 2003 – 2008.

### Antal olyckor i Falu kommun

(genomsnitt per år under perioden 2003 – 2012)

	Personbil	Buss	Cykel
Dödsfall	0,9	-	0,1
Svårt skadad	7,9	0,4	0,6
Lindrigt skadad	50,4	1,4	6,3

Tabell 2. Antal olyckor i Falu kommun

Antalet cykelolyckor, främst lindrigt skadade, är sannolikt underskattade eftersom endast polisrapporterade olyckor ingår. Från och med 2013 kommer också sjukvården i Dalarnas län att rapportera in trafikolyckor i STRADA. Det kommer att ge ett betydligt bättre underlag där framförallt singelolyckor kommer att synas i statistiken. De flesta cykelolyckor, över 70 procent, där människor skadas allvarligt är just singelolyckor<sup>7</sup>. Nästan hälften av dessa beror antingen på vägarnas utformning eller på undermålig drift och underhåll. Ett ökat antal cyklister leder inte till samma ökning av antal cykelolyckor. Det beror, bland annat, på att det blir lättare att förutsäga olika trafiksituationer. Det betyder i praktiken att ju fler som cyklar desto säkrare blir det<sup>8</sup>.

Cykelhjälsanvändningen i Falun är enligt VTI<sup>9</sup> bland den högsta i landet med ett skattat genomsnitt på cirka 41 procent. Dock är skillnaderna stora mellan barn och vuxna. Nästan alla barn under tio år, i studien, använde cykelhjälm medan omkring var femte vuxen använde cykelhjälm.

## 2.6 Planarbete och bygglov

Det är viktigt att cykelfrågorna behandlas i ett tidigt skede i kommunens plan- och bygglovshantering. Detta gäller både cykelvägarnas dragningar och placering av cykelparkeringsplatser. En detaljplans planbeskrivning kan även innehålla cykelfrämjande

<sup>4</sup> Forward & Eriksson (2010)

<sup>5</sup> Johansson (2012)

<sup>6</sup> Swedish Traffic Accident Data Acquisition

<sup>7</sup> Niska (2013)

<sup>8</sup> Jacobsen (2003)

<sup>9</sup> Larsson (2011)

åtgärder, såsom att en exploatör ska arbetas med beteendepåverkansåtgärder för att till exempel minska behovet av antalet bilparkeringsplatser.

### **3 Prioriterade insatsområden**

För att Falu kommun ska bli en attraktiv cykelkommun krävs en medveten satsning inom ett antal nyckelområden.

- Mobilitetsarbete - cykelkampanjer och profilering
- Åtgärder för förbättrad cykelparkering - hela resan-perspektivet
- Drift och underhåll av cykelvägnätet - trafiksäkerhet, trygghet och kvalitet
- Tydlig vägvisning
- Principer vid utbyggnad av cykelvägnätet - huvudcykelstråk - funktionell infrastruktur

Insatserna måste ses som en helhet och göras inom samtliga områden för att nå bästa resultat. Dessutom kan kombinationer av insatser ge synergier. Till exempel kan infrastrukturåtgärder i kombination med mobilitetsarbete<sup>10</sup> öka cyklandet. Ett huvudcykelstråk måste hålla hög kvalitet, när det gäller drift och underhåll, för att vara attraktivt för cyklisterna.

#### **3.1 Mobilitetsarbete – cykelkampanjer och profilering**

Mobilitetsarbete handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Till stor del handlar det om att ge människor olika alternativ och skapa bättre förutsättningar för att förändra sina val av transportsätt mot en mer hållbar riktning. Det kan ske med hjälp av information, marknadsföring, nya tjänster och genom att höja cyklingens status. Attityder om färdmedel påverkar människors val i vardagen. Av den anledningen är det angeläget att stärka bilden av cykling till att bli det självklara valet av transportsätt.

Trafikparaplyet är Falu kommuns samlade mobilitetsarbete med syfte att realisera de tre hållbarhetsprogrammen. Trafikparaplyet startades 1998 och har sedan dess verkat för fler gående och cyklisterna samt ökat kollektivt resande. I Trafikparaplyet pågår ett femårigt projekt (2012-2016), Falu cykelkommun. Falu cykelkommun genomför arbetet med beteendepåverkan inom cykelområdet och syftar till att skapa levande tätorter, bättre miljö och trafiksäkerhet, ökad fysisk aktivitet samt minska skillnader i folkhälsa. Projektet ska även gynna varumärket Falun och besöksnäringen.

#### **3.2 Åtgärder för förbättrad cykelparkering – hela resan-perspektivet**

Hela resan är ett uttryck som beskriver hur transportsystemet fungerar från start- till målpunkt. Säkra och gärna väderskyddade cykelparkeringar är en del av hela resan och behöver ses över vid bytespunkter för kollektivtrafik och biltrafik. Parkeringens standard och närhet till bytespunkten är avgörande för om hela resan bedöms vara attraktiv av individen.

För att cykelparkeringar ska användas bör de lokaliseras så nära målpunkten som möjligt. Där med förstärks cykelns fördel, från start till mål, jämfört med andra transportsätt. Brist på attraktiva cykelparkeringsplatser skapar problem med parkerade cyklar på gångbanor och framför entréer. Dessa cyklar kan vara i vägen för gående men framförallt för personer med funktionsnedsättning. De försvårar även för renhållning och underhåll och ger ett skräpigt intryck av omgivningen.

För att underlätta resandet med cykel bör olika cykelservicefunktioner finnas lättillgängliga (se kapitel 4.5).

---

<sup>10</sup> Se kapitel 3.1

### **3.3 Drift och underhåll av cykelvägnätet – trafiksäkerhet, trygghet och kvalitet**

Jämfört med andra trafikslag är cykeltrafiken mer beroende av bra underhåll samt jämna och hårdgjorda ytor. Halka, ojämnheter, kanter, löst grus och liknande ökar risken för singelolyckor. Därför är det mycket viktigt att drift och underhåll av cykelvägar prioriteras.

### **3.4 Tydlig vägvisning**

Cykelvägvisning ger nyinflyttade, turister och invånare bättre möjligheter att orientera sig i staden och hitta snabba säkra vägar. Tydlig vägvisning höjer den upplevda tryggheten och framhäver cyklisternas plats i transportsystemet.

### **3.5 Principer vid utbyggnad av cykelvägnätet – huvudstråk – funktionell infrastruktur**

Vid utbyggnad av cykelinfrastrukturen ska skolresor och arbetsresor prioriteras. Ett väl utbyggt cykelvägnät ger barnen ett större livsrum. De kan säkrare och tryggare ta sig till skolan och fritidsaktiviteter själva eller tillsammans med föräldrar. Detta möjliggör ett aktivt deltagande i samhället för barnen. För att cykeln ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen bör restidskvoten<sup>11</sup>, cykel/bil från bostad till viktiga målpunkter, vara mindre än 1,5.

Tillgängligheten för cyklisterna påverkas också av möjligheten att parkera sin cykel, tryggt och säkert, i närheten av målpunkten eller vid byte av färdmedel. Bättre cykelinfrastruktur gynnar även personer med nedsatt rörelseförmåga samt andra transportsätt som får använda gång- och cykelvägnätet, till exempel rullskidor, elektriska rullstolar och vissa mopeder.

Cyklister är en heterogen grupp, med många olika krav och förutsättningar. Krav som snabbhet, komfort, trafiksäkerhet och trygghet skiljer sig åt mellan olika typer av cyklister. Hastigheten kan till exempel variera från några kilometer i timmen till uppemot 30 – 40 kilometer i timmen. Ett väl utbyggt, sammanhängande, gent och framkomligt cykelvägnät gynnar alla som färdas där. De olika kraven bör uppfyllas i större utsträckning. I praktiken betyder det att kapaciteten och vägbredden på cykelvägnätet måste öka, samt att tydligare separation görs mot gående och övriga medtrafikanter för att bibehålla hög framkomlighet, trafiksäkerhet och trygghet. Åtgärder ska dessutom tillgodose både fotgängares och cyklisters önskemål, eftersom de har olika anspråk och målkonflikter finns.

Cykelvägnätet delas in i huvudcykelstråk (karta 3 och bilaga 1), primärt cykelvägnät (bilaga 2) och sekundärt cykelvägnät (övriga cykelvägar). Det finns tre huvudcykelstråk. Dessa ska prioriteras högst vad gäller utformning, drift, underhåll, framkomlighet och tillgänglighet.

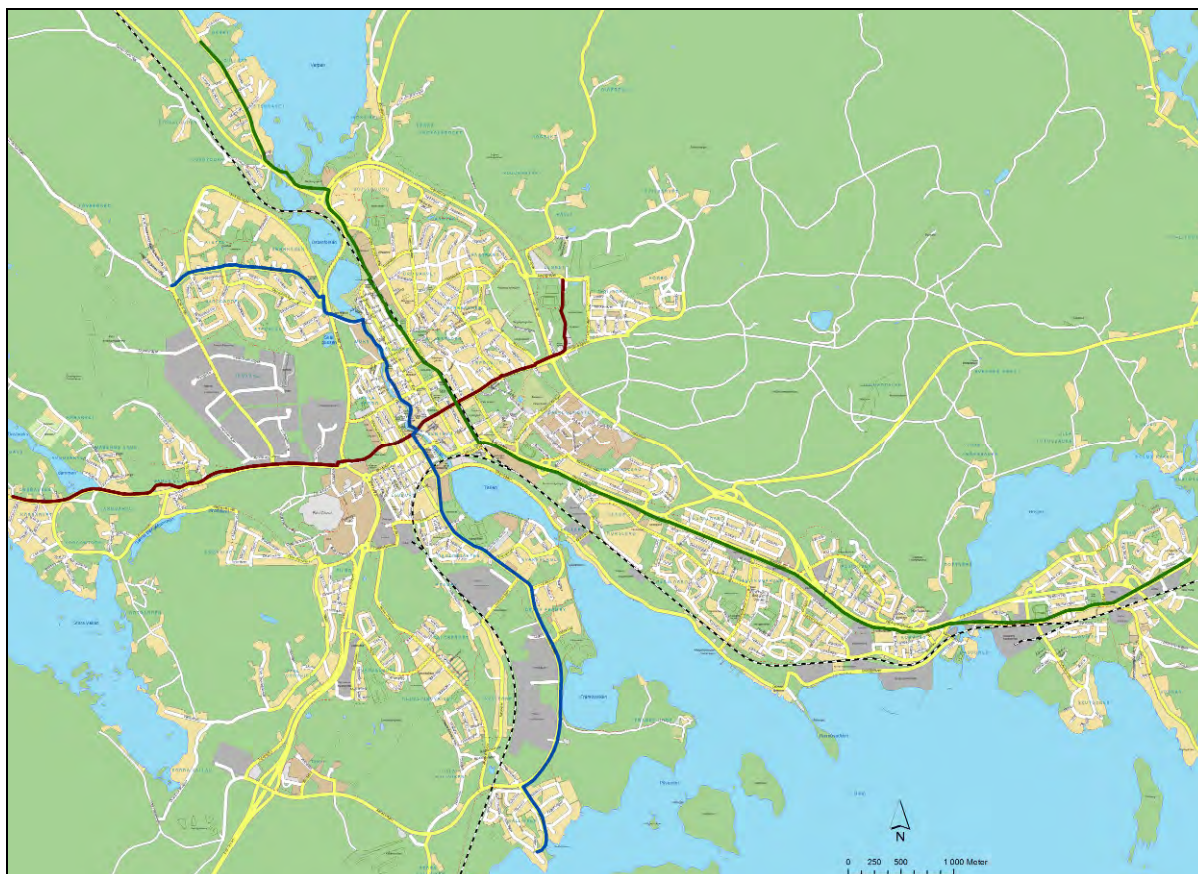
- Det blåa stråket, Slätta – centrum – Källviken
- Det gröna stråket, Stennäset – centrum – Hosjö
- Det röda stråket, Lugnet – centrum – Gamla Berget (Borlänge)

Det primära cykelvägnätet ska också ha hög kvalitet men utformas utifrån ett lägre hastighetsanspråk. Det sekundära nätet, som består av alla övriga cykelvägar, ansluter till huvudcykelstråken och det primära cykelvägnätet och utformas efter förutsättningarna på platsen.

---

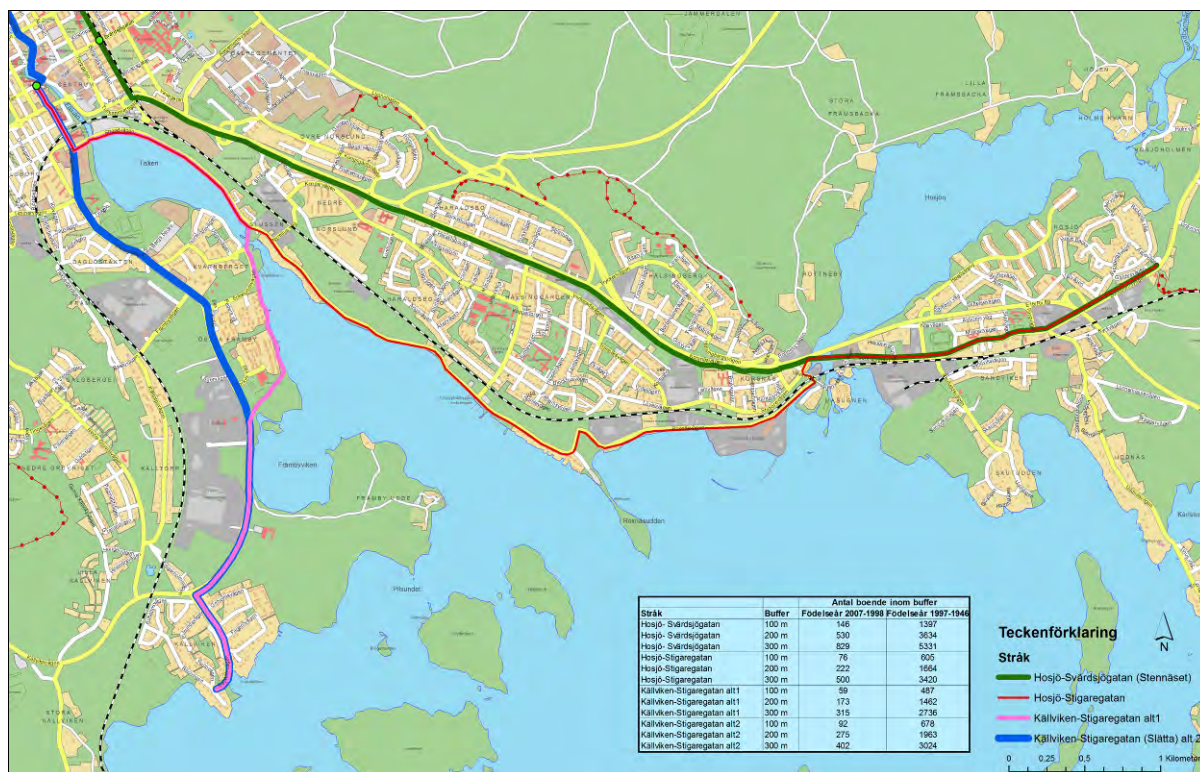
<sup>11</sup> Jämförelse i restid mellan olika transportsätt





Karta 3. Huvudcykelstråkens dragning (finns även som bilaga).

Utgångspunkten för huvudcykelstråkens dragningar är att de ska vara gena, säkra och trygga. Stråken ska ha stora upptagningsområden så att de enkelt nås av en stor del av befolkningen, vilket leder till hög tillgänglighet, se karta 4.



Karta 4. Exempel på boende ut med olika stråk.



## 4 Åtgärder för förbättrad cykelparkering – hela resan

De största målpunkterna i Falu centrum är Stora torget, Holmgatan, Åsgatan, Slaggatan, Östra Hamngatan och Resecentrum Falun. Längs med dessa gator finns butiker, arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och restauranger som lockar många cyklister. I övriga tätorter är de viktigaste målpunkterna service- och bytespunkterna.

### 4.1 Cykelställ

Falu kommun ska använda sig av tre standardnivåer när det gäller cykelställ.

1. Cykelställ med fastlåsningsmöjlighet av cykelram
2. Cykelställ med tak och fastlåsningsmöjlighet av cykelram
3. Cykelgarage

Standardnivå ett, den lägsta, innebär att det ska gå att låsa fast cykelramen, se bild 1. Alla nya ställ ska medge den möjligheten och successivt ska alla gamla ställ bytas ut till den nivån. Standardnivå två ska också ha tak över cykelstället, se bild 2. I Falu centrum kan det vara svårt att nyttja denna nivå på grund av platsbrist, estetik och att taken kan skymma viktiga siktstråk, men det måste avgöras från plats till plats. På övriga platser bör nivå två vara den standard som används. Standardnivå tre innebär förvaring av cykeln i ett låst cykelgarage och ska finnas på platser där cyklar parkeras längre tid, till exempel vid Resecentrum Falun och bytespunkter i övriga tätorter, se bild 3. I centrum bör det även finnas parkeringsplatser för lådcyklar (bild 4) och cyklar med cykelkärror. För standardnivå två och tre behövs bygglov.



Bild 1. Cykelställ standardnivå 1 (Foto: Smekab).



Bild 2. Cykelställ med tak standardnivå 2 (Foto: GCM-handboken).



Bild 3. Cykelgarage standardnivå 3 (Foto: Pendula).



Bild 4. Cykelställ för lådcykel (Foto: Babboe).



I Falun finns flera olika modeller av cykelställ och merparten av modellerna medger inte fastlåsnings av ramen. Cykelställen runt Holmtorget är dessutom svåra att förstå från vilken sida cykeln ska parkeras. När cyklar parkeras på fel sida försämras framkomligheten för andra trafikantgrupper.

Ett exempel där cykelställen måste flyttas närmare målpunkten är på Lugnet där cykelparkeringen är för långt från huvudentrén. Detta leder till att cykelställen inte används och det blir vild parkering som försvårar framkomligheten för gående och ger ett skräpigt intryck. Eftersom bilparkeringen ligger närmare entrén uppmuntrar det till att ta bilen istället för cykeln.

#### 4.2 Underhåll

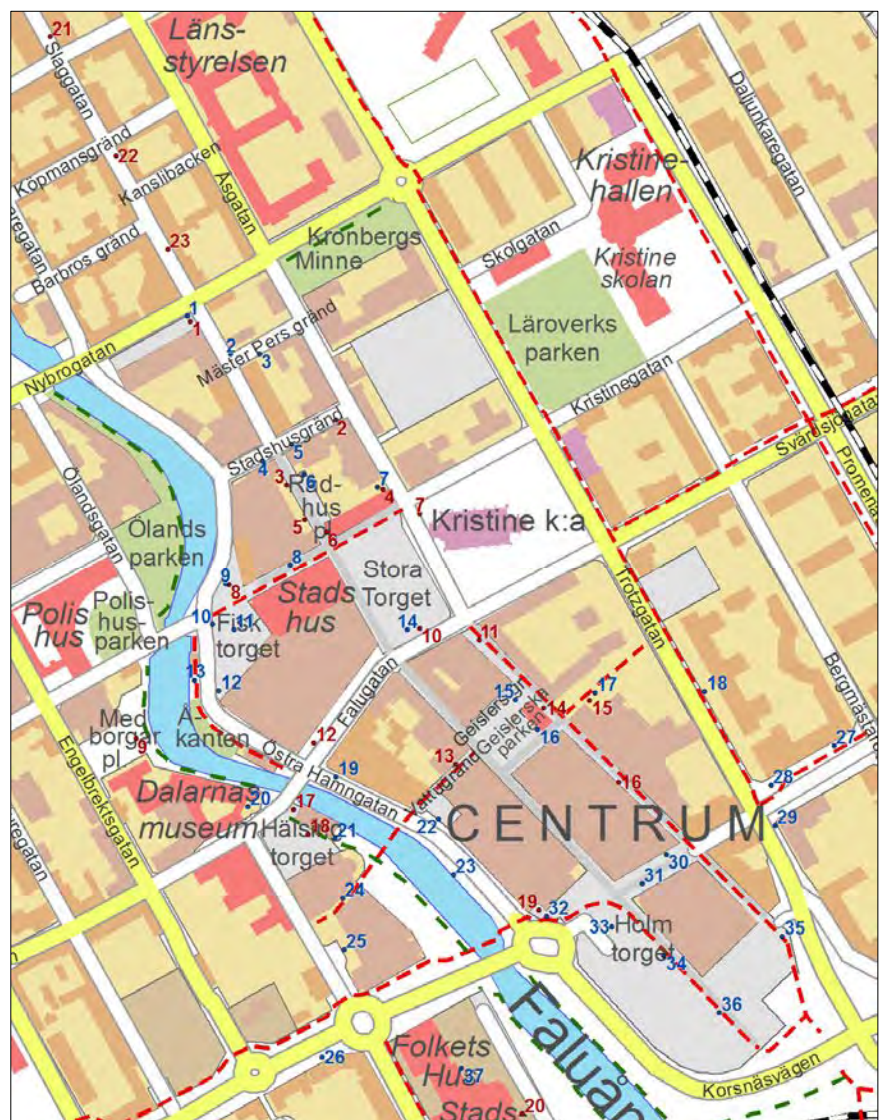
Skötseln av cykelställen är på många håll bristfällig. Det krävs ett kontinuerligt underhållsarbete och det är enklare och billigare att göra små justeringar än att byta ut hela cykelställ. Underhållet är viktigt ur en estetisk synvinkel och därför att cyklisten blir mer benägen att parkera sin cykel i ett helt och rent cykelställ. Det är viktigt att det snöröjs så att det går lätt att använda cykelställen även under vintermånaderna.

En del i underhållet är att kontinuerligt flytta bort övergivna cyklar. Detta för att frigöra cykelparkeringar och ge en renare stadsbild. Den del av kommunorganisationen som ansvarar för drift och underhåll tar fram en rutin för hur flytt av cyklar ska gå till.

#### 4.3 Åtgärdsförslag cykelparkering Falu tätort

Under sommaren 2013 gjordes en översyn av cykelparkeringarna i de centrala delarna av Falu centrum. Den visade att det finns drygt 1000 parkeringsplatser i centrum. Ju närmare centrumkärnan och de stora målpunkterna platserna var placerade, desto högre var beläggingsgraden. Inga platser var helt tomma. Av de 1000 platserna har knappt 100 platser fastlåsningsmöjlighet av ramen. Karta 5 och tabell 3, blå nummer på kartan, visar var de befintliga parkeringsplatserna finns.

*Karta 5. Befintliga och förslag till nya cykelparkeringsplatser. Blå nr befintliga platser (se även tabell 3) och röda nr förslag på utökning eller förändring (se även tabell 4).*



Nr	Plats	Antal	Lås*
1.	Nybrogatan/Slaggatan	46	
2.	Slaggatan/Mäster Pers gränd	8	
3.	Mäster Pers gränd	8	
4.	Stadshusgr./Slaggatan västra	8	
5.	Stadshusgr./Slaggatan östra	8	
6.	Rådhusplatsen	8	
7.	Rådhusgården/Åsgatan	28	8
8.	Kristinegatan/stadshuset	34	26
9.	Fisktorget/norra	36	
10.	Fisktorget/Kristinegatan	34	
11.	Fisktorget	36	
12.	Fisktorget/södra	30	
13.	Spruthuset	20	
14.	Stora torget	120	40
15.	Åsgatan/Munktellska huset	25	
16.	Munktellska huset	10	
17.	Bergslagsgränd/Åsgatan	25	
18.	Trotzgatan/Turistbyrån	16	
19.	Östra Hamngatan/Falugatan	5	
20.	Dalarnas museum	10	
21.	Hälsingtorget	10	

22.	Östra Hamngatan/ Vattugr.	15	
23.	Östra Hamngatan	20	
24.	Dalpilen 10	40	
25.	Myntgatan/Dalpilen 9	25	
26.	Gruvgatan/Myntgatan	36	
27.	Bergsskolegr./Bergmästareg.	8	
28.	Bergsskolegr./Trotzgatan	24	
29.	Trotzgatan/Bergsskolegr.	4	
30.	Bergsskolegr./Åsgatan	55	20
31.	Bergsskolegr. /Holmgatan	50	
32.	Holmtorget/Östra Hamng.	35	
33.	Holmtorget	45	
34.	Holmgatan/Åhléns	15	
35.	Åsgatan/Parkeringshuset	65	
36.	Holmgatan/Parkeringshuset	52	
37.	Folkets hus	15	
summa:		1029	94

\* varav med fastlåsningsmöjlighet

Tabell 3. Befintliga cykelparkeringar och antalet platser.

Det är svårt att hitta nya ytor för cykelparkering i de centrala delarna. Vissa av de befintliga cykelparkeringarna går att utöka med ett antal platser, varvid befintlig modell kan användas. Om det på platsen samtidigt behövs bytas ut trasiga ställ ska det övervägas byte av alla ställ till modell med möjlighet till fastlåsnings av cykelramen. Detta ska ändå successivt göras. Att utöka antalet cykelställ på befintliga platser ger totalt knappt 100 nya parkeringar. För platser och antal se karta 5 och tabell 4.

Att parkera en cykel tar, i jämförelse med bilen, en liten yta i anspråk. I snitt tar en bil cirka 25 m<sup>2</sup> i anspråk för parkering. Planens förslag till utökning av antalet cykelparkeringar är på drygt 400 platser och ytbehovet är cirka 350 m<sup>2</sup>. För samma antal bilparkeringsplatser behövs cirka 10 000 m<sup>2</sup>. Nya cykelparkeringar ska ligga så nära målpunkterna som möjligt. För platser och antal se karta 5 och tabell 4, för ytbehov se bil 3.

I cykelplanen ingår inte cykelparkeringar i anslutning till nya Resecentrum Falun. Där kommer dock cirka 370 platser att iordningsställas, alla med möjlighet att låsa fast cykeln i ramen och de flesta även under tak. Frågan om antalet platser i cykelgarage är ännu under diskussion.

Det är viktigt att de gamla och slitna cykelställen utan möjlighet att låsa fast ramen successivt byts ut. För att få bättre ordning på cykelparkeringarna ska alla cykelställ sitta fast i marken. Inga ställ ska stå lösa eller vara fastkedjade.

Nr	Plats	Antal
1	Nybrogatan/Slaggatan	16
2	Stadshusgränd/Åsgatan	16
3	Rådhusplatsen, norra	30
4	Rådhusgården/Åsgatan	12
5	Rådhusplatsen, södra	30
6	Rådhusplatsen, rådhuset	30
7	Åsgatan/Kristine kyrka	12
8	Fisktorget, norra	32
9	Medborgarplatsen	30
10	Stora torget	20
11	Åsgatan/Svärdsjögatan	40
12	Falugatan/Ö. Hamngatan	30
13	Vattugränd	42
14	Åsgatan/Munktellska huset	42
15	Bergslagsgränd	-
16	Åsgatan/Apoteket	18
17	Stigaregatan/Hälsingtorget	60
18	Hälsingtorget	42
19	Holmtorget/Ö. Hamngatan	-
20	Folkets hus	
21	Slaggatan/kv Kronomagasiemet	10
22	Slaggatan/kv Residenset	10
23	Slaggatan/kv Gamla Kansliet	10
Summa:		532

Tabell 4. Förslag till utökning eller förändring av cykelparkeringar i Falu centrum.



#### 4.4 Busshållplatser

För att underlätta hela resan från start till mål ska det vara enkelt att byta mellan olika transportsätt. Vid busshållplatser ska det finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ett cykelställ, helst cykelställ standardnivå 2. Hållplatser med identifierat behov av cykelställ är:

- Manhemsvägen och Lasarett rondellen på Svärdsjögatan
- Lugnetgymnasiet
- Kaserngården
- Korsvägen i Bjursås
- Svärdsjö vid en framtida bytespunkt
- Enviken vid en framtida bytespunkt
- Linghed hållplats, Linghed Affären och Möbelaffären Linghed
- Grycksbo, vid lämpliga hållplatser
- Sundborn, vid lämpliga hållplatser

Hållplatser med behov av utökat antal cykelställ eller standardnivåhöjning:

- Kristinegymnasiet, utökas och byts till standardnivå 1
- Samuelsdal rv 50, båda sidor utökas och förses med cykelställ standardnivå 2, 20 platser på östra sidan och 10 platser på västra sidan E16
- Tallen rv 50, båda sidor förses med cykelställ standardnivå 2

En utredning om att förkorta restiden med buss från kransorterna in mot Falun pågår. Detta innebär troligtvis att vissa hållplatser kommer att tas bort vilket kan medföra att avståndet till närmaste hållplats ökar. Då är det viktigt att kvarvarande hållplatser förses med cykelställ standardnivå 1 eller 2 och att det finns säkra vägar för oskyddade trafikanter till hållplatserna.

Resecentrum Falun behandlas inte i cykelplanen.

#### 4.5 Cykelservicefunktioner

För att underlätta resandet med cykel bör olika cykelservicefunktioner finnas lättillgängliga. Den viktigaste platsen för en servicefunktion är vid Resecentrum Falun. En bra servicefunktion innebär till exempel att väl utformade cykelparkeringar kompletteras med möjligheter att låsa in hjälm och kläder, tillgång till omklädningsrum och dusch samt möjlighet att få cykeln tvättad och reparerad.

Andra åtgärder är till exempel att upprätta ett antal cykelpumpar (bild 5) längs huvudcykelstråken och andra viktiga målpunkter så som Stora torget, Lugnet och Höskolan.



Bild 5. Cykelpump i Malmö (Foto: Malmö Stad)

## 5 Drift och underhåll av cykelvägnätet – trafiksäkerhet, trygghet och kvalitet

### 5.1 Vinter

Vinterväghållningen har en avgörande betydelse för att man ska välja att cykla även vintertid. Redan vid några centimeter snö börjar det bli besvärligt för en cyklist att ta sig fram.

Vinterväghållningen bör prioriteras på huvudcykelstråken och det primära cykelvägnätet. Snöröjning och halkbekämpning bör ske med sopning samt saltning på huvudcykelstråken, se bild 6. På det primära och sekundära cykelvägnätet bör snöröjning och halkbekämpning ske genom plogning och sandning.



Bild 6. Borstning och spridning av saltlösning på en gång- och cykelväg i Linköping (Foto: GCM-handboken).

Verksamhetsområde för drift		Startkriterium	Färdigställt efter
Gågator med angränsande torg	plogning	4 cm	4 tim
	efterarbete		6 tim
	halkbekämpning		1-4 tim
Gång- och cykelvägnätet	plogning	4 cm	6 tim
	efterarbete		12 tim
	halkbekämpning		4 tim
Prioriterat vägnät, prioriterade kommunala parkeringsplatser och område 1 (centrum)	plogning	4 cm	4 tim
	efterarbete		8 tim
	halkbekämpning		4 tim
Övriga vägnät och icke prioriterade kommunala parkeringsplatser	plogning	7 cm	12 tim
	efterarbete		24 tim
	halkbekämpning		24 tim

Tabell 5. Gällande norm 2013 för vinterväghållning.

Istället för att ha samma ”färdigställt efter”-tider på hela cykelvägnätet som idag (se tabell 5) bör cykelvägnätet delas in i ett prioriterat driftstråk och övriga cykelvägar. För det prioriterade driftstråket ska kraven på ”färdigställt efter” vara tidsatta, det vill säga vara snöröjda till en viss tidpunkt på dygnet. Dessa tider kan vara klockan 6.30 och/eller klockan 16 då cykeltrafiken har dygnstopp.

Det som föreslås i planen angående olika driftsätt, hur och när cykelvägarna ska vinterväghållas testas, utvärderas och beslutas om i samband med kommunens nästa driftupphandling.

## 5.2 Vår, sommar och höst

För sandupptagning gäller 2013 att upptagningen ska utföras på samtliga belagda ytor efter vinterperiodens slut och vara färdigställt senast den 30 maj. Detta inkluderar även sopning av refuger, skiljeremсор, gångbanor, etcetera.

För att minska halkrisken på gruset, minimera punkteringsrisken och öka trevnaden ska sandupptagningen vara klar senast den 1 maj. Om huvudcykelstråken behöver sandas ska de vara klara senast två veckor efter att stora delar av stråken har barmark. Detta kan innebära att sopning av cykelvägar måste ske flera gånger på våren om det är sena snöfall.

Underhållet av cykelvägarna är eftersatt och dagens beläggningsplan inkluderar inte cykelvägarna. En prioriterad åtgärd ska vara att ta fram en beläggningsplan även för cykelvägnätet.

Siktröjning ska ske prioriterat och kontinuerligt i såväl korsningspunkter som övriga sträckor för att uppnå god säkerhet och trygghet oberoende av årstid.

För barmarksrenhållning ska samma prioritet användas som för driftstråken under vinterväghållningen.



Bild 7. Exempel på gång- och cykeltunnel med goda siktförhållanden (Foto: GCM-handboken)

## 6 Tydlig vägvisning

Huvudcykelstråken utgör stommen i vägvisningen (se karta 3) och kan utökas med ytterligare vägvisningsstråk. Den nyligen uppsatta skyltningen ska vara utgångspunkten i det fortsatta arbetet med cykelvägvisning, se bild 8. Viktiga målpunkter skyltas med avståndsangivelse i kilometer med utgångspunkt till och från Stora torget och/eller Resecentrum Falun.

Vägvisningen kombineras med cykelledsskyltar i stråkets färg, vilket till exempel kan ske där stråket svänger. Dessutom ska vägvisningen kompletteras med närortsskyltar för att hänvisa till målpunkter som ligger vid sidan av stråken. Vägvisningen ska ändras till följande vägvisningsstråk:

1. Gröna stråket, Stennäset – Hosjö – Karlslund
2. Blåa stråket, Slätta – Källviken
3. Röda stråket, Borlänge – Falun – Lugnet
4. Gula stråket, Centrum – Nedre Gruvriset – Källviken

Även Runnleden, mellan Falun och Borlänge, längs med Runn och Sverigeleden är skyltade i kommunen. För skyltning till turistiskt intressanta mål se kapitel 6.1.

I samband med att Resecentrum Falun byggs kommer även det vara en startpunkt och ambitionen är att kompletteringsskylta med Resecentrum. Justeringar kan också behövas i samband med större nyexploateringar, när nya cykelvägar färdigställs eller vid andra trafikförändringar.





Bild 8. Ny cykelvägvisning med avståndsangivelse Bild 9. Gammal skyltning utan avståndsangivelse

### 6.1 Cykelturism och -rekreation

Att på sin lediga tid förflytta sig med cykel blir allt vanligare, både som närboende för rekreation och träning och som turist för både längre och kortare turer. Det finns många positiva aspekter med att utveckla cykelturismen. Fler aktörer kan dela på ansvaret och kostnaderna för att bygga ut cykelinfrastrukturen, vilket i sin tur starkt gynnar det lokala cyklandet och besöksnäringen.

Det kommer tyvärr att ta lång tid innan hela vägnätet byggts ut med cykelvägar men det är viktigt att jobba vidare med denna fråga. En första åtgärd är att Falu cykelkommun tillsammans med berörda intressenter, till exempel turismnäringen och cykelföreningar, tar fram en vägvisningsplan för olika turistmål och rekreationslingor.

Idag är Runnleden till Borlänge vägvisad. Dessutom är det vägvisat till Gamla Staberg och Falu gruva (bild 10) med lokaliseringsmärke för turistiskt intressanta mål. Ett önskemål är att Region Dalarna pekar ut intressanta cykelstråk ur ett regionalt perspektiv, eftersom det finns en stor potential att utveckla turismen i regionen.



Bild 10. Vägvisning till turistiskt intressant mål.

## 7 Principer vid utbyggnad av cykelvägnätet

Cykelvägar och korsningar ska utformas så att de ger cyklisterna bästa säkerhet, framkomlighet och bekvämlighet. Principerna i detta kapitel ska följas vid utbyggnaden av cykelvägnätet och alla eventuella avsteg från dessa principer måste motiveras. Ett avsteg kan vara att utformningen behöver anpassas efter stadens olika karaktärer.

Huvudcykelstråken är tänkta för kombinerad gång- och cykeltrafik och ska ges ett hastighetsanspråk på 30 kilometer per timme. Bredden ska medge cykling och gång för 2 personer i bredd med samtidigt möte. Det innebär att minsta bredd på den hårdgjorda ytan för huvudcykelstråken ska vara 4,8 meter, se också bild 11. Även sikt och linjeföring ska dimensioneras för hastighetsanspråket 30 kilometer per timme.

Det primära cykelvägnätet med kombinerad gång- och cykeltrafik ska ges ett hastighetsanspråk på 10-20 kilometer per timme och ha en bredd på minst 3,5 meter. Även för det primära cykelvägnätet ska sikt och linjeföring dimensioneras efter hastighetsanspråket.

Det sekundära cykelvägnätet som ansluter till det primära nätet utformas efter behov men ska ha en bredd på minst 3,0 meter. Detta för att cykelvägarna ska kunna snöröjas.

Bredderna ovan är den asfalterade ytan som är till för gång- och cykeltrafiken. Ytterligare mark kan behöva tas i anspråk för till exempel stödremsa, kantsten och utrymme för belysning.

Målsättningen för framtiden är att harmonisera utformningen av cykelvägarna enligt ovan för huvudcykelstråk, primärt och sekundärt nät så att de olika hastighetsanspråken framgår av cykelvägens utformning.

Alla cykelvägar oberoende nättillhörighet ska beläggas med asfalt och vara belysta. Detta medför en kostnad på 200 kronor per kvadratmeter asfalt och cirka 30 000 kronor per belysningspunkt. Cykelvägnätet har cirka 3 mil cykelvägar som inte är asfalterade. En asfalterad cykelväg förbättrar inte bara för cyklisterna utan även för bland annat personer med funktionsnedsättning.

Förutom principerna i detta kapitel är det *GCM-handbok, Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopeditrafik i fokus*<sup>12</sup> som ska vara utgångspunkt vid anläggande av cykelvägar.

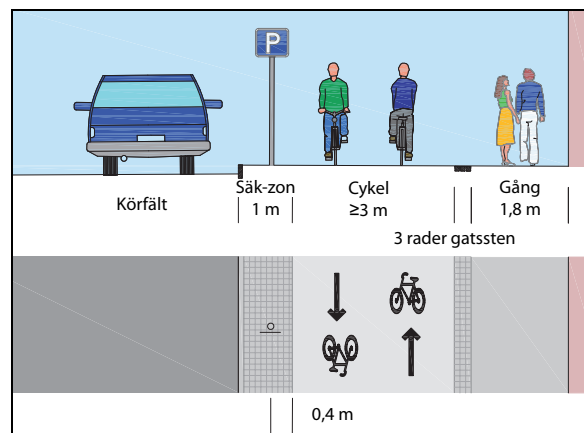


Bild 11. Mått för huvudcykelstråk vid dubbelriktad cykelbana, här även med säkerhetszon och tre rader gatsten (Foto: GCM-handboken).

<sup>12</sup> Sveriges Kommuner och Landsting (2010)

## 7.1 Passager

Cykelpassager ska vara så lika i utformningen som möjligt. För huvudcykelstråken ska passager mitt på en sträcka alltid vara hastighetssäkrade, det vill säga passerande bilars hastighet ska vara 30 kilometer per timme eller lägre. Alla passager längs huvudcykelstråket ska vara utformade och placerade så att regeln om utfart gäller för bilister, det vill säga bilister har väjningsplikt mot cyklisterna. Mellan fem till tio meter innan korsningspunkten ska väjningsplikten förstärkas med vägmärke B1, väjningsplikt. Alla passager efter huvudcykelstråken ska målas med vägmarkering M16, cykelöverfart och tydliggöras genom att komplettera markeringen med en avvikande färg på hela passagen. Syftet med utformningen av passagerna är att öka cyklisternas synlighet och framkomlighet.

Alla passager efter det primära cykelvägnätet ska markeras med vägmarkering M16, cykelöverfart. Åtgärder som hindrar cyklisternas framkomlighet, exempelvis gråsuggor och bilspärrar, ska undvikas om möjligt. Där konflikter kan uppstå mellan bilar och cyklisterna ska cyklisternas framkomlighet prioriteras.

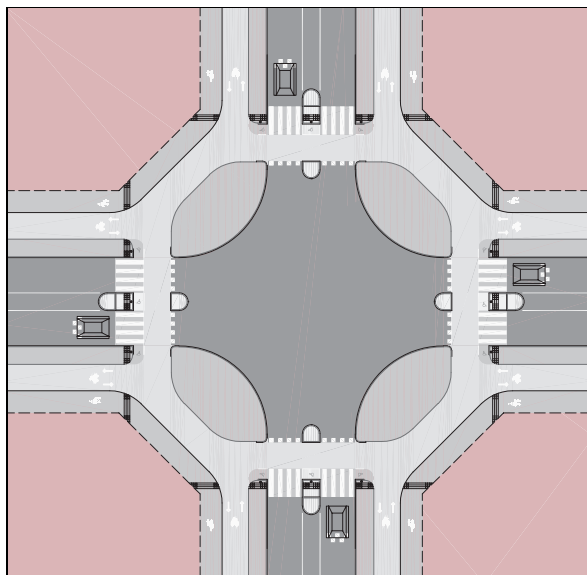


Bild 13. Utformning passage fyrvägs korsning (GCM-handboken).

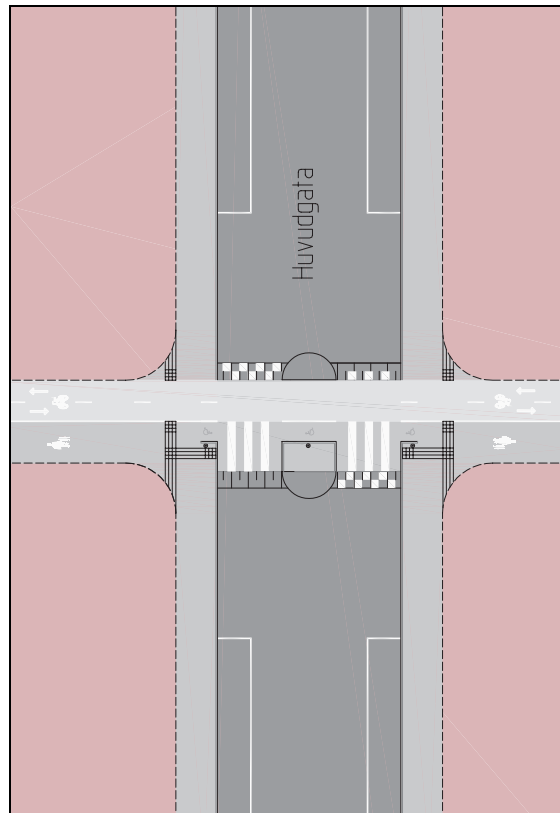


Bild 12. Utformning passage på sträcka (GCM-handboken).

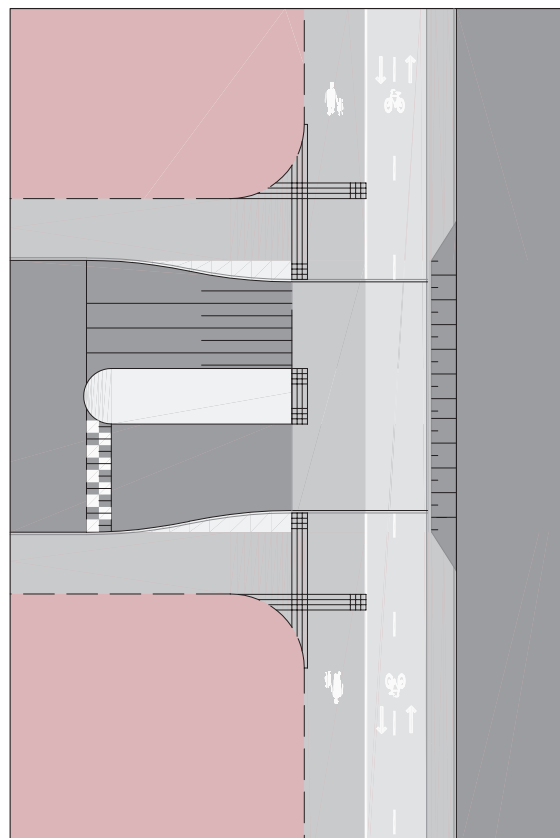
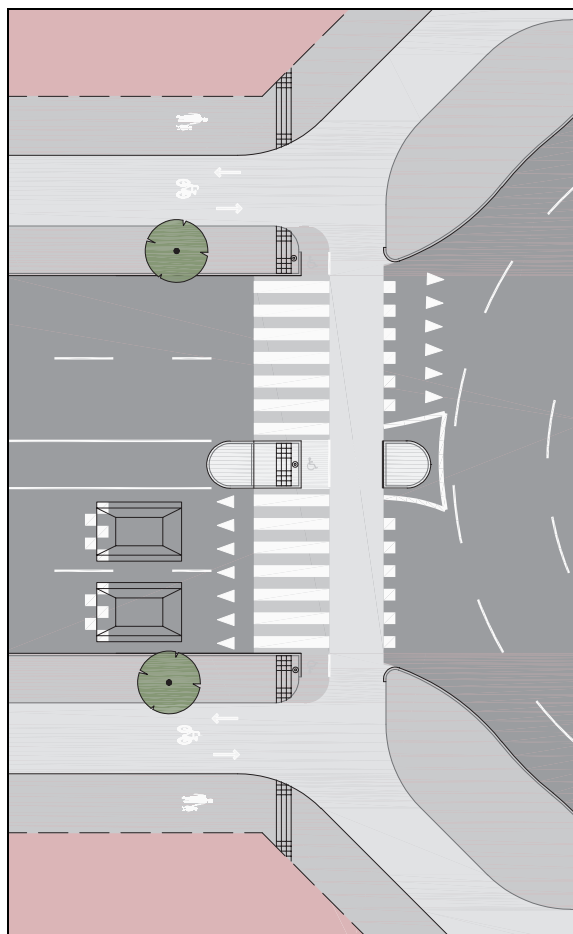


Bild 14. Utformning passage trevägs korsning (GCM-handboken).

2012 gjorde regeringen en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv. Där föreslås att bilister får väjningsplikt mot cyklande som färdas ut på eller just ska färdas ut på cykelöverfart. Om förslaget genomförs måste principerna ovan ses över.



*Bild 15. Kompletterad markering med avvikande färg huvudcykelstråk (Foto: GCM-handboken).*



*Bild 16. Utformning passage vid cirkulationsplats (GCM-handboken).*

## 7.2 Vägmarkering

Vid cykelpassager där bilister ska ha väjningsplikt även mot cyklister ska vägmarkering, väjningslinje användas före passagen från båda hållen, se bild 16. Om sikten är dålig kan istället stopplinje användas. På bild 11 används gatsten för att skilja gående och cyklister vilket kan ersättas med vägmarkering heldragen linje. För att ytterligare tydliggöra cyklistens plats kan vägmarkering cykel användas.

## 7.3 Trafiksignaler

Trafiksignalerna i kommunen ska göras mer cykelvänliga, vilket gäller både på cykelvägar och i blandtrafik. Det är viktigt att det blir grönt för cyklisten så enkelt som möjligt.

Alla trafiksignaler som berör cyklister ska förses med detektorer och cykelräcken. Detektorerna ska sitta på ett sådant avstånd från överfarten att väntetiden minimeras för cyklisterna. Idag finns detektorer vid flera trafiksignaler men de sitter många gånger för nära korsningen vilket gör att cyklisten ofta måste stanna även när det inte kommer



*Bild 17. Cykelräcke i Malmö (Foto Malmö Stad).*



några bilar. Cyklisterna bör vara prioriterade i korsningar med trafiksignaler. Förgrönt ska användas i korsningar där det är viktigt att cyklisten synliggörs för trafiksäker passage. Efter Hanröleden kan det vara motiverat att ha en grön våg för cyklisterna.

För att underlätta för cyklisterna att komma igång igen efter ett stopp vid trafiksignal bör alla korsningar med trafiksignal förses med cykelräcke (bild 17). Placeringen måste göras med hänsyn taget till personer med funktionshinder.

#### **7.4 Cykelfartsgata**

En cykelfartsgata är en gata där motordrivna fordon anpassar farten till cyklisterna. Fordonen på anslutande gator har väjningsplikt mot cyklisterna. Parkering får endast ske på anvisade platser. Fördelen med cykelfartsgator är att cyklisterna får hög framkomlighet men att tillgängligheten för bilister är fortsatt god. Hastigheten blir låg där många människor rör sig vilket ökar trafiksäkerheten. Dessutom är investeringskostnaden liten. Cykelfartsgator ger en levande tätort och är också tystare gator med mindre buller.

Cykelfartsgator bör utformas så att bilarna inte kan köra om cyklisterna och passar i första hand bra på lokalgator. Fotgängare bör separeras från cyklisterna och bilister.

I arbetet med regeringens cykelutredning kommer utformning och regler kring cykelfartsgator att hanteras. Efter beslut kan cykelfartsgator bli aktuella i Falun.

#### **7.5 Belysning**

Ur trygghets- och säkerhetssynpunkt är det viktigt alla cykelvägar är bra belysta, vilket måste beaktas vid nyprojektering. Ibland när cykelvägen ligger i anslutning till en bilväg som har belysning så har cykelvägen ingen egen belysning. I dessa fall ska belysningen i första hand riktas mot cykelvägen. Om bilvägen kan dra nytta av den så är det positivt.

Kommunen ska göra en inventering av cykelvägar som saknar belysning och kompletterar dessa efterhand med belysning.

#### **7.6 Busshållplatser**

Vid busshållplatser ska cykeltrafiken i första hand hänvisas bakom hållplatsen och väderskyddet. Det ger färre konflikter mellan cyklisterna och de väntande busspassagerarna. Resenärerna bör inte gå rakt ned på en cykelväg. Efter Stångtjärnsvägen finns flera sådana hållplatser som bör åtgärdas. I samband med åtgärder vid en busshållplats ska läge och standard undersökas och eventuellt förbättras. Genom sådan samordning kan besparingar göras.



*Bild 18. Det tyska vägmärket för cykelfartsgata (GCM-handboken).*



## **8 Åtgärder, kostnader och prioritering**

### **8.1 Falu tätort**

Åtgärderna redovisas med kartor och tillhörande åtgärdslista. Åtgärderna är rangordnade i prioritet 1, 2, och 3 där 1 har högst prioritet. Åtgärderna är prioriterade utifrån stråk- och nättillhörighet, trafiksäkerhet och skolväg, där åtgärder längs huvudcykelstråk och vid skolor bör prioriteras. Prioriteringen garanterar inte utbyggnadsordningen men visar på en ordning som eftersträvas. Vissa åtgärder kan till exempel genomföras i samband med andra ombyggnationer som pågår eller kan tidigareläggas av andra skäl. De åtgärder som tillhör andra projekt, till exempel detaljplaneprojekt, byggs och bekostas av projektet och har därför prioritet 3. Alla åtgärder som inte ingår i andra projekt har kostnadsuppskattats i 2013 års priser. Denna uppskattning är ungefärlig och det faktiska priset för en åtgärd kan variera beroende på utformning och specifika förutsättningar. Den totala investeringskostnaden för åtgärderna i Falu tätort som inte bekostas av andra projekt, exklusive asfaltering av grusbelagda cykelvägar och komplettering av belysning, är cirka 132 000 000 kr. Ser man det på årsbasis fram till och med år 2030 så är det ungefär 7 800 000 kr.

Finansiering av åtgärderna lyfts in i kommunens budget- och verksamhetsplanering och finansieras på detta sätt. I samband med detta beräknas en ny faktisk kostnad för åtgärden.

Åtgärder i Falu tätort kan påverka fornlämning nr 69, Falu stad och Världsarvet och kräver i så fall samråd/ansökan enligt lagen om kulturminne och samråd beträffande miljön.

Vissa åtgärder ligger med i flera tabeller eftersom kartorna överlappar varandra.

### **8.2 Övriga tätorter**

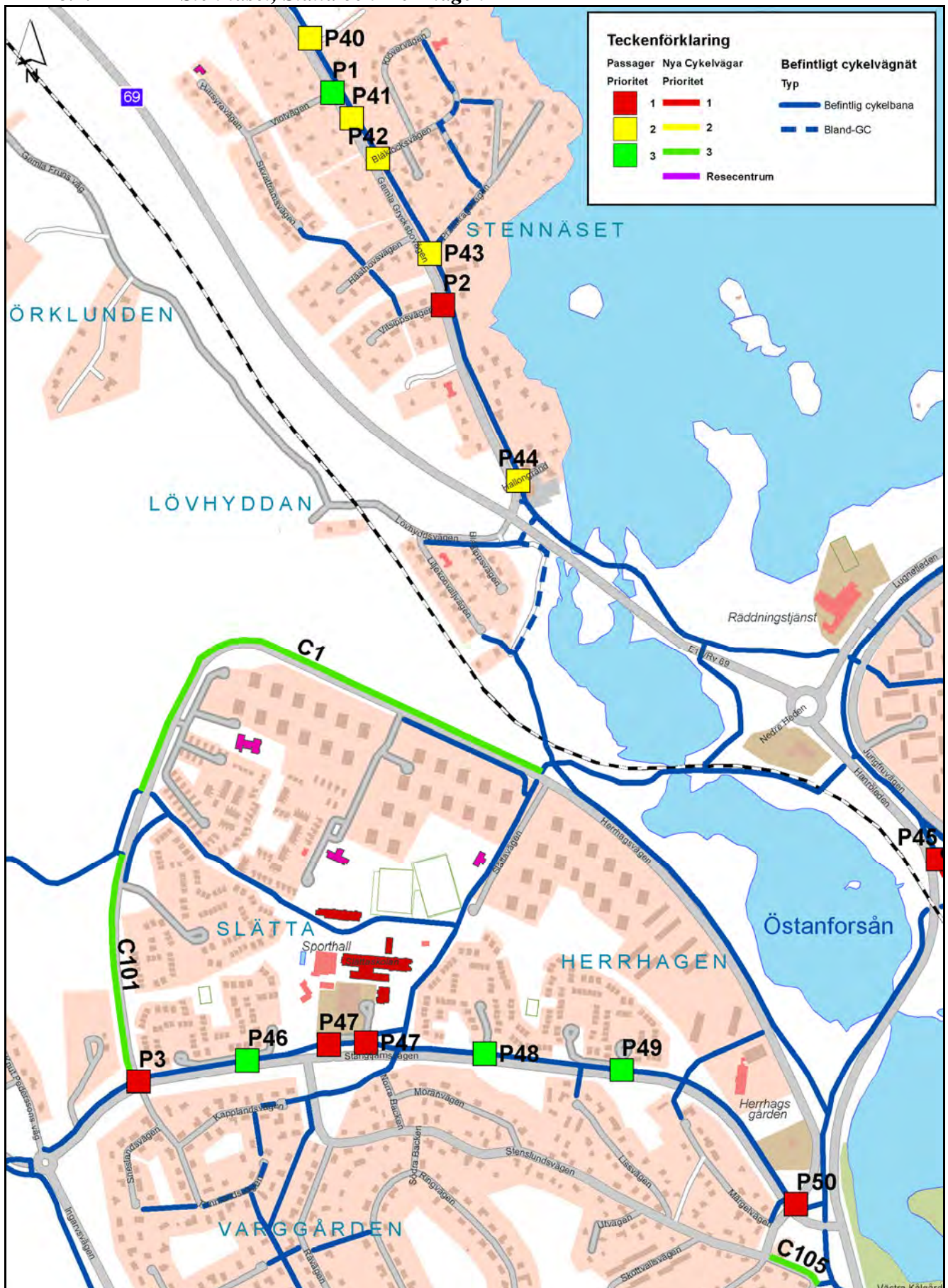
Även här redovisas åtgärderna med kartor och åtgärdslistor. Eftersom det inte är kommunen utan Trafikverket och i vissa fall vägföreningar som är väghållare görs dock inga kostnadsberäkningar för dessa åtgärder. Kommunen har gjort en prioriteringslista inom varje tätort samt en för cykelvägar mellan tätorterna, se kapitel 8.2.1-8.2.10.

Vägföreningar ska kunna söka bidrag hos kommunen till hjälp för att iordningsställa nya cykelvägar och cykelparkeringar. Det är trafik- och fritidsnämnden/-förvaltningen som handlägger och beslutar om ansökningarna från vägföreningarna.

### **8.3 Prioritering till Region Dalarna**

Alla åtgärder efter det statliga vägnätet, både de i övriga tätorter och mellan orterna har i detta kapitel prioriterats gemensamt, se kapitel 8.3.1. När cykelplanen är antagen överlämnas den till Region Dalarna. Det är sedan de som prioriterar utbyggnadsordningen totalt sett i Dalarna och fördelar tillgängliga medel avsatta för länet att bygga cykelvägar efter det statliga vägnätet.

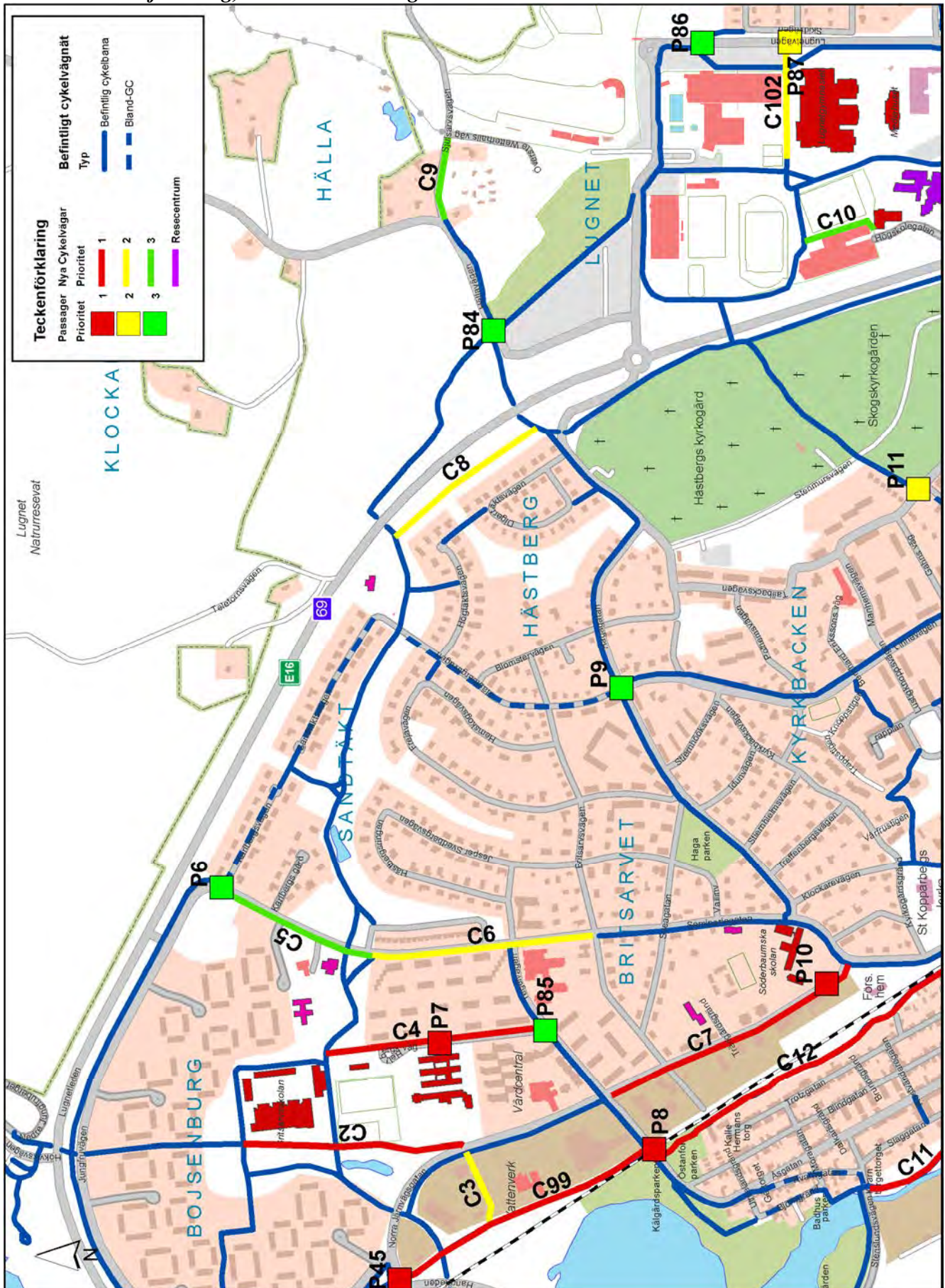
### 8.1.1 Stennäset, Slätta och Herrhagen



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Stennäset, Slätta och Herrhagen</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C1	Cykelväg längs Herrhagsvägen	Detaljplan Bostäder vid Herrhagsvägen (ej antagen). Mellan dagens befintliga cykelportar under Herrhagsvägen. Byggs i samband med exploateringen. Västra delen blir skolväg och östra delen mot befintlig cykelväg som leder till huvudcykelstråk.	970	-	3
C101	Cykelväg längs Herrhagsvägen	Mellan befintlig cykelväg mot Slättaskogen och huvudcykelstråk längs Stångtjärnsvägen. Byggs i samband med exploatering av detaljplan Bostäder vid Herrhagsvägen (ej antagen).	430	-	3
C105	Cykelväg längs Stenslundsvägen	Mellan Ekpersvägen och Skarpskyttevägen.	110	390 000	3
P1	Hastighetssäkrad passage	Passage över Gamla Grycksbovägen vid Violvägen, väg till bad.		100 000	2
P2	Hastighetssäkrad passage	Passage över Gamla Grycksbovägen vid Vitsippsvägen, skolväg		100 000	1
P3	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Herrhagsvägen vid Stångtjärnsvägen/Tunnlandsvägen, huvudcykelstråk ska ha företräde.		25 000	1
P40	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Två passager vid hållplats Gullnäsgränd		25 000	2
P41	Målning cykelöverfart	Tydliggöra cykelvägen genom att markera cykelvägen med streckad linje längs fastighetsgräns till Gamla Grycksbovägen 56.		5 000	2
P42	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Blålocksvägen.		25 000	2
P43	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Prästkragsvägen.		25 000	2
P44	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Hallongränd.		25 000	2
P45	Hastighetssäkrad passage	Passage över Norra Järnvägsgatan.		100 000	1
P46	Målning cykelöverfart	Passage över infart till Slätta.		1 000	3
P47	Målning cykelöverfart	Passager över in- och utfart till/från Slätta centrum.		2 000	1
P48	Målning cykelöverfart	Passage över infart till Slätta.		1 000	3
P49	Målning cykelöverfart	Passage över infart till Slätta.		1 000	3
P50	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Herrhagsvägen.		25 000	1



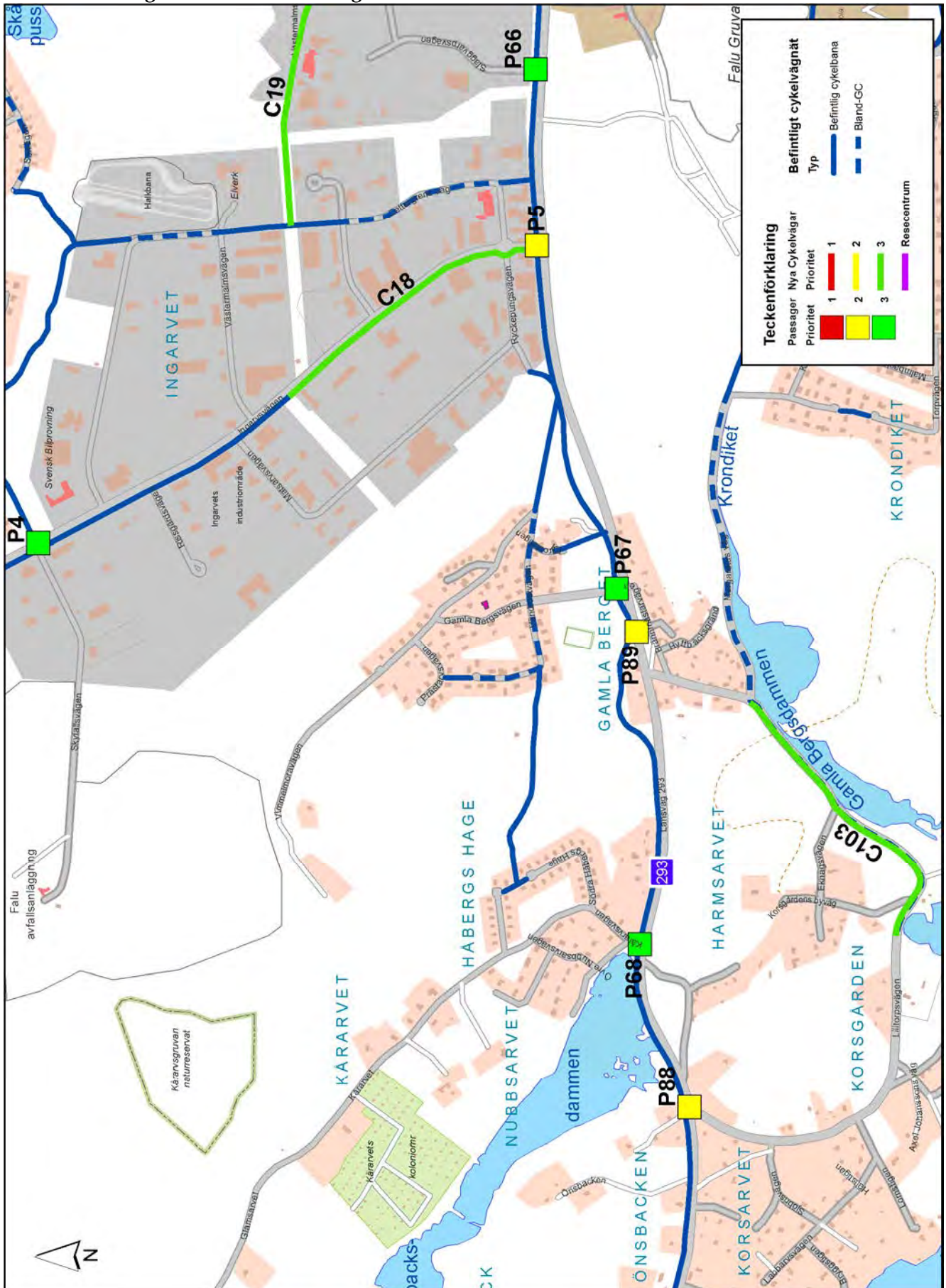
### 8.1.2 Bojsenburg, Britsarvet och Lugnet



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Bojsenburg, Britsarvet och Lugnet</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C2	Cykelväg Bojsenburg	Detaljplan för undervisning, bostäder mm vid Britsarvsskolan (ej antagen) Nytt tydligare och genare stråk genom Bojsenburg. Finns väl upptrampade/-cyklade stigar redan idag. Inför byggnationen av cykelvägen ska dess dragning /placering samrådask med skolan.	420	-	1
C3	Anslutning till huvudcykelstråk	Mellan Norra Järnvägsgatan och huvudcykelstråk.	150	680 000	2
C4	Cykelväg längs Hellbergs väg	Skolväg till Tegelbruksskolan, Montessoriskolan och Britsarvsskolan.	410	1 440 000	1
C5	Cykelväg längs Seminariegatan	Mellan Karlbergsvägen och hållplats Karlbergs gård.	310	1 090 000	3
C6	Cykelväg längs Seminariegatan	Mellan hållplats Karlbergs gård och Britsarvsvägen, skolväg. Förlängning av redan befintlig cykelväg längs Seminariegatan.	420	1 470 000	2
C7	Cykelväg längs Norra Järnvägsgatan	Mellan Tegelvägen och Seminariegatan, skolväg till Söderbaumska skolan. Nya bostäder byggda efter sträckan.	510	1 550 000	1
C8	Cykelväg längs väg E16	Mellan Kyrkbacksvägen och befintlig cykelväg mellan Hästbergsvägen och Hällavägen. Genare stråk mellan bland annat Bojsenburg och Högskolan.	340	1 700 000	2
C9	Cykelväg längs Sjulsarvsvägen	Mellan Hällavägen och Överste Wetterhalls väg. Anslutning från befintlig cykelväg till spårcentral på Lugnet.	160	560 000	3
C10	Cykelväg längs friidrottshallen	Detaljplan Falu tennis- och idrottscenter (del av Lugnet 2:1) (080502). Anslutning till Högskolan.	150	750 000	3
C11	Breddning av befintlig cykelväg längs Faluån	Mellan Kvarnbron och Magasinsgatan, del av huvudcykelstråk. Breddningen kan innebära ingrepp i Världsarvet och fornlämning nr 68, Falu stad. Åtgärden kräver samråd/ansökan enligt lagen (1988:950) om kulturminnen och samråd beträffande miljön.	630	2 210 000	1
C12	Breddning av befintlig cykelväg längs Grycksbobanan	Mellan Tegelvägen och Magasinsgatan, del av huvudcykelstråk.	940	3 290 000	1
C99	Breddning av befintlig cykelväg längs Grycksbobanan	Mellan Norra Järnvägsgatan och Tegelvägen, del av huvudcykelstråk. Anslutning till cykelväg som leder under E16 och Grycksbobanan ses samtidigt över.	520	1 820 000	1
C102	Cykelväg längs Lugnets sporthall	Mellan Lugnetvägen och friidrottsarenan, skolväg.	210	740 000	2
P6	Hastighetssäkrad passage	Passage över Seminariegatan/Jungfruvägen		100 000	3
P7	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hellbergs väg. Hastighetssäkring görs som ett torg mellan de två entréerna till Tegelbruksskolans skolområde.		250 000	1
P8	Hastighetssäkrad passage	Passage över Tegelvägen, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P9	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hagagatan vid Hästbergsvägen.		100 000	3
P10	Hastighetssäkrad passage	Passage över Norra Järnvägsgatan vid Söderbaumska skolan.		250 000	1
P11	Hastighetssäkrad passage	Passage över Manhemsvägen.		100 000	2
P45	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Norra Järnvägsgatan.		25 000	1
P84	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hällavägen.		100 000	3
P85	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hellbergs väg.		100 000	3
P86	Hastighetssäkrad passage	Passage över Lugnetvägen, skolväg.		100 000	3
P87	Hastighetssäkrad passage	Passage över Lugnetvägen, skolväg.		100 000	2



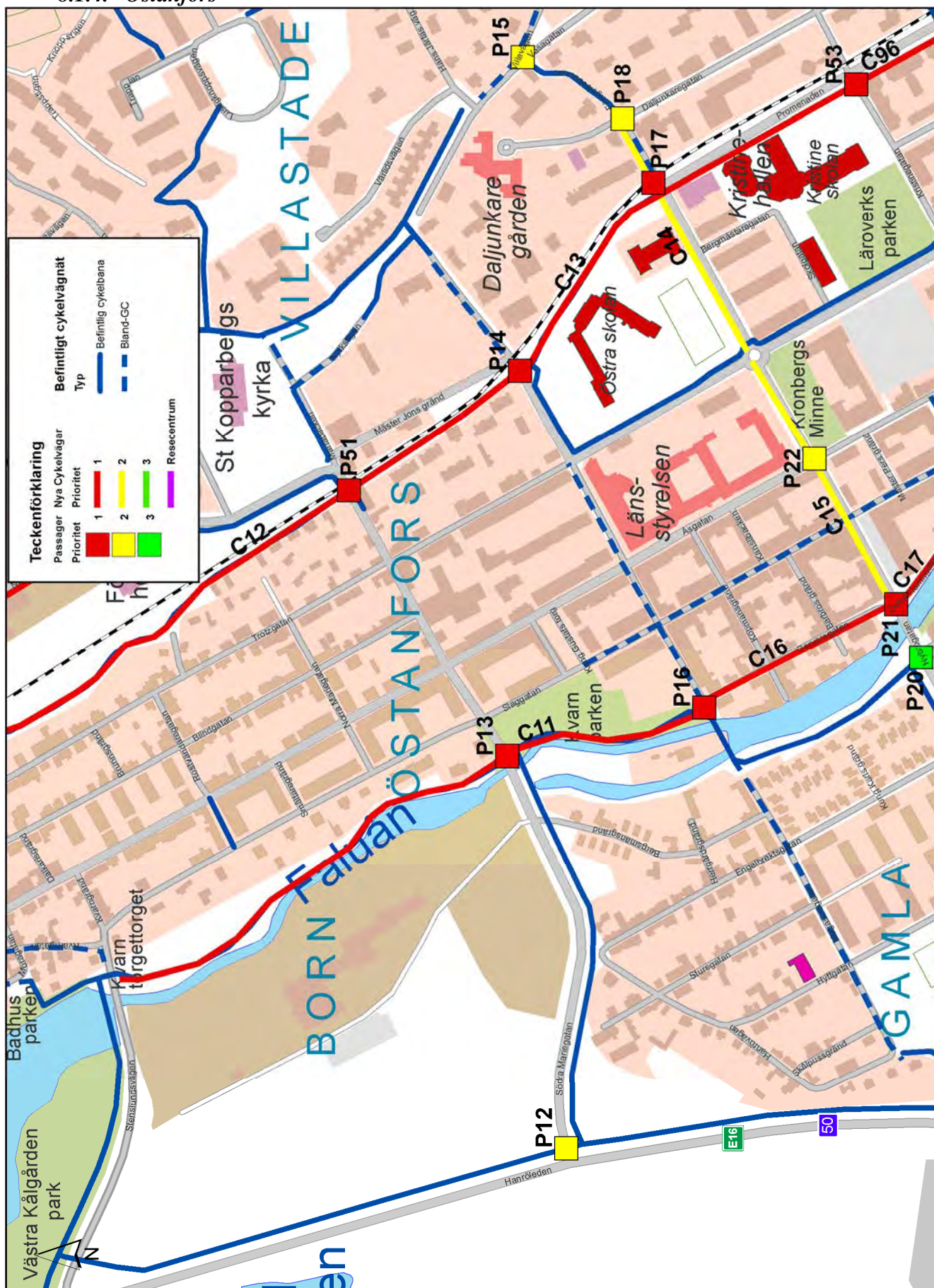
### 8.1.3 Ingårivet och Gamla Berget



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Ingarvet och Gamla Berget</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C18	Cykelvägen längs Ingarvsvägen	Mellan befintlig cykelväg söder om Västermalmsvägen och väg 293.	700	2 450 000	3
C19	Cykelväg till Ingarvet	Detaljplan för verksamhetsområde på Syrafabriksområdet väster om E16 (ej antagen). Från E16 (Hanröleden) vid Nybrogatan till befintlig cykelväg mellan Zettergrens väg och Västermalmsvägen. Byggs och bekostas i samband med exploateringen. Passerar i Ingarvet genom fornlämning nr 91:1, Falu stad. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	700	-	3
C103	Cykelväg längs Lilltorpsvägen	Mellan Margaretas väg och Lilltorpet, rekreation.	730	3 290 000	3
P4	Hastighetssäkrad passage	Passage över Ingarvsvägen vid Skyfallsvägen.		100 000	3
P5	Cykeldetektering och prioritet och cykelräcke	Passage över Ingarvsvägen. Ger bättre flöde för cyklisten. Räcket gör att det är lättare att komma igång efter stopp.			2
P66	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Slaggvarpsvägen.		25 000	3
P67	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Gamla Bergsvägen.		25 000	3
P68	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Kårarvsvägen.		25 000	3
P88	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 293 vid Lilltorpsvägens västra infart, Trafikverket väghållare		-	2
P89	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 293, Trafikverket väghållare		-	2



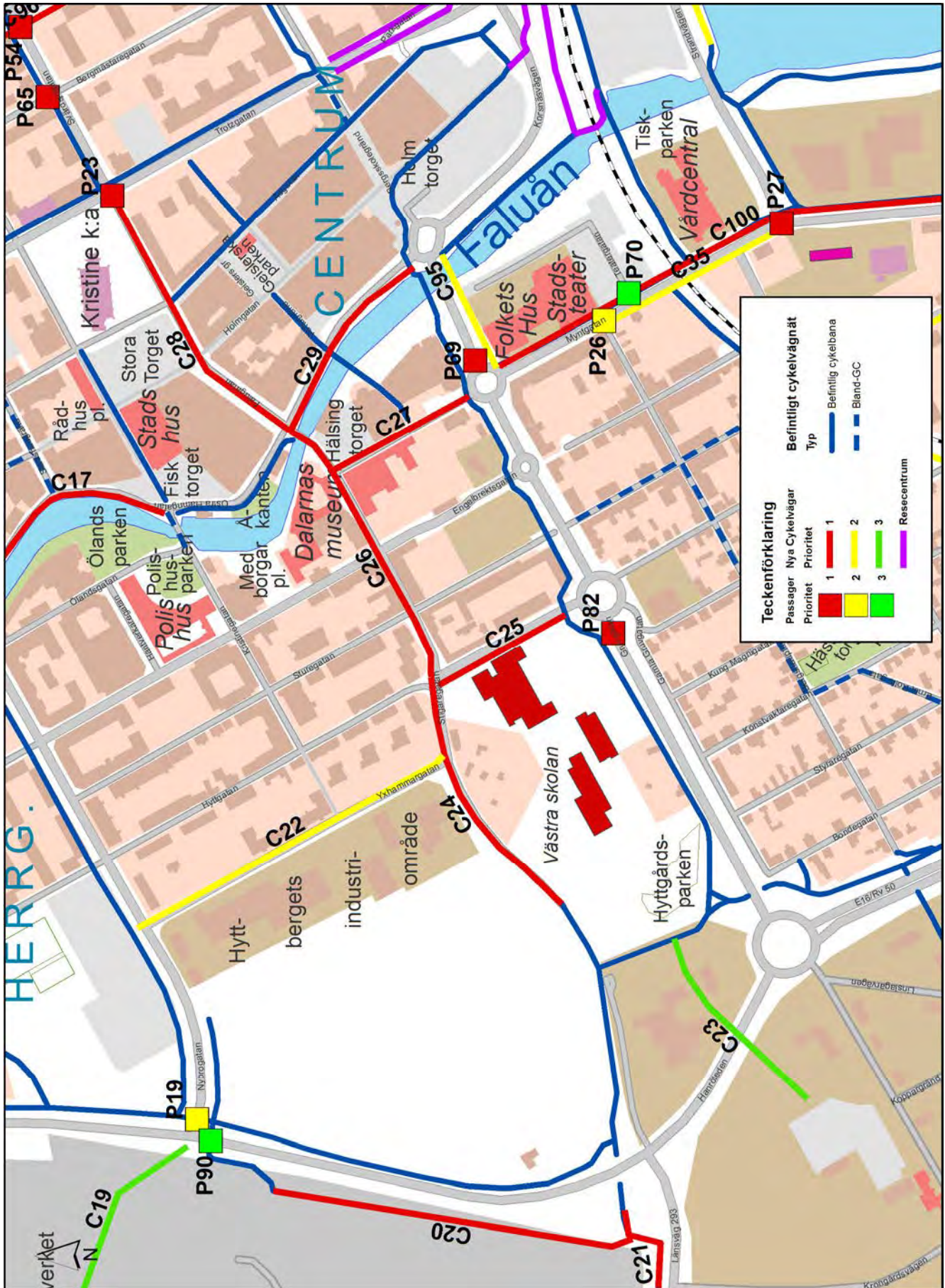
### 8.1.4. Östanfors





<b>Id</b>	<b>Åtgärder Östanfors</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C11	Breddning av befintlig cykelväg längs Faluån	Mellan Kvarnbron och Magasinsgatan, del av huvudcykelstråk. Breddningen kan innebära ingrepp i Världsarvet och fornlämning nr 68, Falu stad. Åtgärden kräver samråd/ansökan enligt lagen (1988:950) om kulturminnen och samråd beträffande miljön.	630	2 210 000	1
C12	Breddning av befintlig cykelväg längs Grycksbobanan	Mellan Tegelvägen och Magasinsgatan, del av huvudcykelstråk.	940	3 290 000	1
C13	Breddning av befintlig cykelväg längs Grycksbobanan	Mellan Magasinsgatan och Nybrogatan, del av huvudcykelstråk.	220	770 000	1
C14	Cykelväg längs Nybrogatan	Mellan Troztgatan och Daljunkaregatan. Skolväg och ansluter till huvudcykelstråk.	240	840 000	2
C15	Cykelväg längs Nybrogatan	Mellan Faluån och Troztgatan, skolväg. Tillsammans med C31 anslutning mellan två huvudcykelstråk.	260	910 000	2
C16	Cykelväg längs Garvaregatan	Ny del av huvudcykelstråk. Kan göras som cykelväg, cykelfält eller cykelfartsgata beroende på gestaltning av årummet.	200	-	1
C17	Cykelväg längs Östra Hamngatan	Mellan Nybrogatan och Kristinegatan, del av huvudcykelstråk genom centrum. Kan göras som cykelväg, cykelfält eller cykelfartsgata beroende på gestaltning av årummet.	240	-	1
C96	Breddning av befintlig cykelväg längs Promenaden	Mellan Nybrogatan och Parkgatan, del av huvudcykelstråk.	680	3 400 000	1
P12	Cykeldetektering och prioritet och cykelräcke	Passage över Södra Mariegatan. Ger bättre flöde för cyklisten. Räcket gör att det är lättare att komma igång efter stopp.			2
P13	Hastighetssäkrad passage	Passage över Södra Mariegatan, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P14	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Magasinsgatan, huvudcykelstråk ska ha företräde.		25 000	1
P15	Hastighetssäkrad passage	Passage över Vasagatan.		100 000	2
P16	Hastighetssäkrad passage	Passage över Magasinsgatan, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P17	Hastighetssäkrad passage	Passage över Nybrogatan, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P18	Hastighetssäkrad passage	Passage över Daljunkaregatan. Brant backe med höga hastigheter.		250 000	2
P20	Hastighetssäkrad passage	Passage över Nybrogatan.		100 000	3
P21	Hastighetssäkrad passage	Passage över Nybrogatan, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P22	Cykeldetektering och prioritet och cykelräcke samt cykelbox	Passage i korsningen Nybrogatan/Åsgatan. Ger bättre flöde för cyklister. Räcket gör att det är lättare att komma igång efter stopp. Cykelbox på Åsgatan?			2
P51	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Södra Mariegatan.		25 000	1
P53	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kristinegatan.		100 000	1

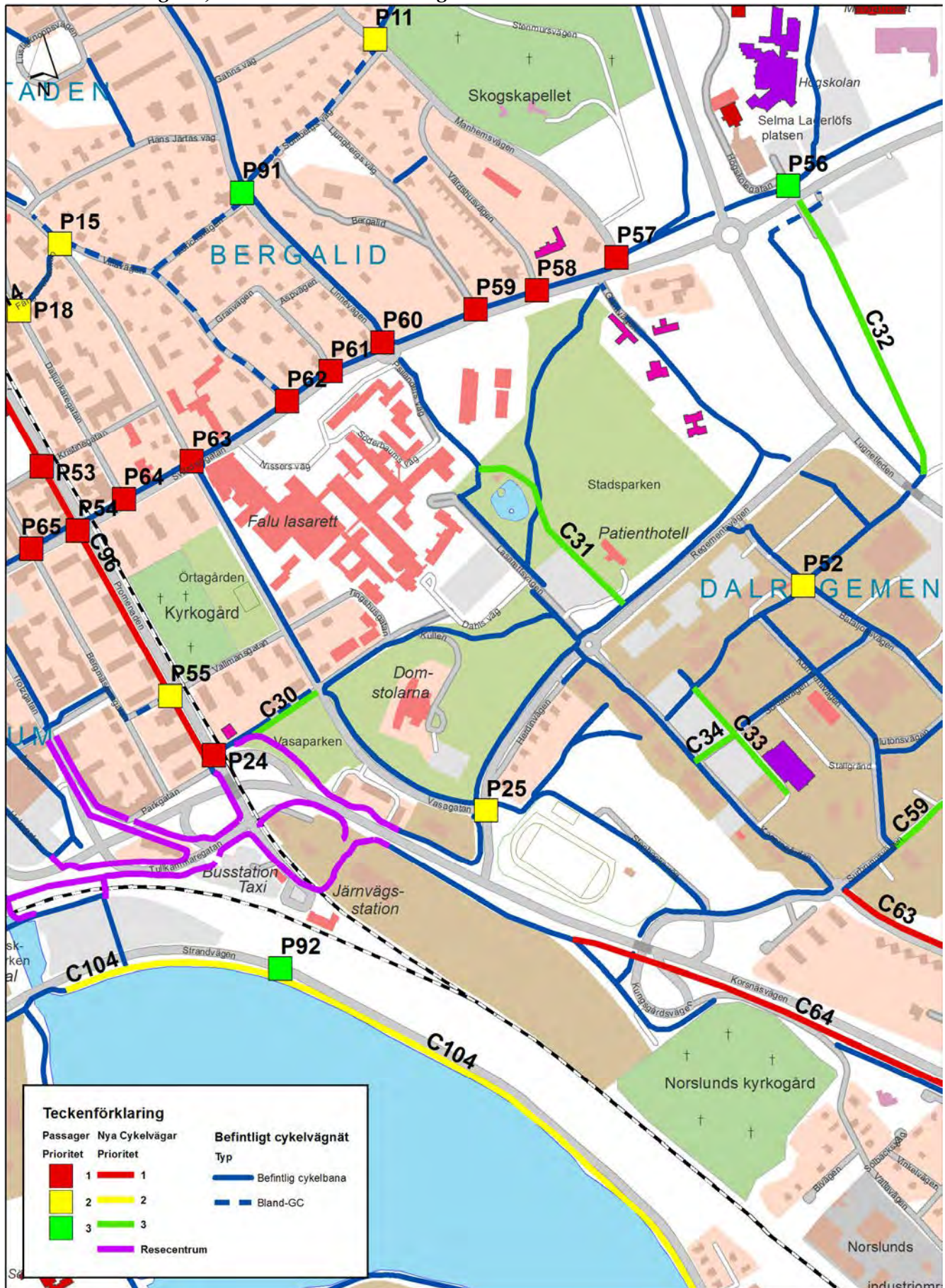
### 8.1.5 Centrum





<b>Id</b>	<b>Åtgärder Centrum</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C17	Cykelväg längs Östra Hamngatan	Mellan Nybrogatan och Kristinegatan, del av huvudcykelstråk genom centrum. Kan göras som cykelväg, cykelfält eller cykelfartsgata beroende på gestaltning av årummet.	240	-	1
C19	Cykelväg till Ingarvet	Detaljplan för verksamhetsområde på Syrafabriksområdet väster om E16 (ej antagen). Från E16 (Hanröleden) vid Nybrogatan till befintlig cykelväg mellan Zettergrens väg och Västermalmsvägen. Byggs och bekostas i samband med exploateringen. Passerar i Ingarvet genom fornlämning nr 91:1, Falu stad. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	700	-	3
C20	Cykelväg längs E16 (Hanröleden)	Mellan Nybrogatan och väg 293.	340	1 230 000	3
C21	Cykelväg längs väg 293	Förtydliga dragningen mellan väg E16 och Slaggvarpsvägen, del av huvudcykelstråket.	100	350 000	1
C22	Cykelväg längs Yxhammargatan	Mellan Nybrogatan och Stigaregatan, ansluter till huvudcykelstråk.	330	1 160 000	2
C23	Cykelväg till Falu gruva	Detaljplan Gruvbron 1 mfl (110922). Ny cykelväg inklusive bro över väg E16 till Falu gruva mellan Gruvgatan och väg 293.	200	-	3
C24	Cykelväg längs Stigaregatan	Mellan vändplan och Hyttgatan, del av huvudcykelstråk. Längs Stigaregatans västra sträckning berör fornlämning nr 109 och 51:1 i Falu stad. I övrigt berör denna cykelväg fornlämning nr 68. Samråd/prövning krävs.	250	1 250 000	1
C25	Cykelväg längs Hyttgatan	Mellan Gruvgatan och Stigaregatan. Förbi Västra skolan och anslutning till huvudcykelstråk.	340	1 190 000	1
C26	Cykelväg längs Stigaregatan	Mellan Hyttgatan och Östra Hamngatan, del av huvudcykelstråk genom centrum. Kan göras som cykelväg, cykelfält eller cykelfartsgata beroende på gestaltning av årummet.	250	-	1
C27	Cykelväg längs Myntgatan	Mellan Stigaregatan och Gruvgatan, del av huvudcykelstråk genom centrum, tas med i projekt Hälsingtorget.	150	-	1
C28	Cykelväg längs Falugatan och Svärdsjögatan	Mellan Östra Hamngatan och Troztgatan, del av huvudcykelstråk genom centrum. Kan göras som cykelväg, cykelfält eller cykelfartsgata beroende på gestaltning av årummet.	270	-	1
C29	Cykelväg längs Östra Hamngatan	Mellan Falugatan och Gruvgatan tas med i projekt Årummet.	190	-	1
C35	Cykelväg längs Myntgatan	På västra sidan mellan Bergshauptmansgatan och Strandvägen. Vid Bergshauptmansgatan görs en passage över Myntgatan (P26).	190	665 000	2
C95	Cykelväg längs Gruvgatan	Mellan Myntgatan och Faluån, åtgärder som gör att befintlig gångväg även på ett bra sätt kan användas av cyklister.	120	420 000	2
C100	Breddning av befintlig cykelväg längs Myntgatan	Mellan Gruvgatan och Sturegatan, del av huvudcykelstråk.	620	2 170 000	1
P19	Cykeldetektering och prioritet och cykelräcke	Passage över Nybrogatan. Ger bättre flöde för cyklisten. Räcket gör att det är lättare att komma igång efter stopp.			2
P23	Cykeldetektering och prioritet och cykelräcke samt cykelbox	Passager över Troztgatan och Svärdsjögatan. På kort sikt cykelbox.			1
P26	Hastighetssäkrad passage	Passage över Myntgatan.		100 000	2
P27	Hastighetssäkrad passage	Passage över Strandvägen, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P54	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Svärdsjögatan och Promenaden.		25 000	1
P65	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Bergmästaregatan.		25 000	1
P69	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passagen över Gruvgatan.		25 000	1
P70	Målning cykelöverfart	Passage över infart till Folkets hus.		1 000	3
P82	Hastighetssäkrad passage	Passage över Gruvgatan, skolväg		900 000	1
P90	Hastighetssäkrad passage	Detaljplan Verksamhetsområde på Syrafabriksområdet väster om E16 (ej antagen). Passage över E16, Hanröleden, Trafikverket väghållare.		-	3

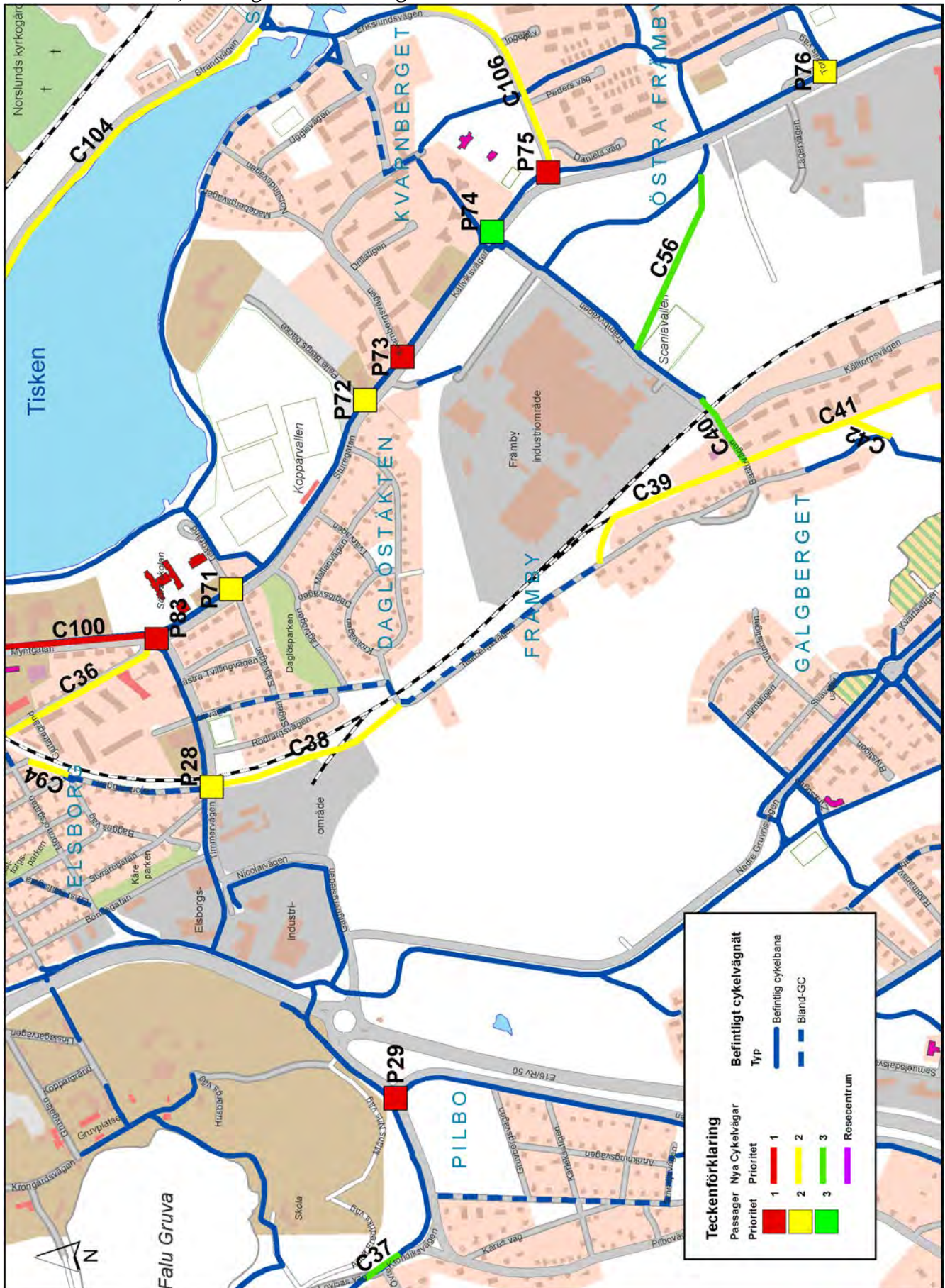
### 8.1.6 Bergalid, Resecentrum och Dalregementet





Id	Åtgärder Bergalid, Resecentrum och Dalregementet	Anmärkning	Längd [m]	Kostnad [kr]	Prioritet
C30	Cykelväg längs Parkgatan	Mellan Promenaden och Vasagatan, binder samman lasarettet och Dalregementet med huvudcykelstråk och Resecentrum.	110	390 000	3
C31	Cykelväg stadsparken	Mellan Psilanders väg och Regementsvägen. Binder samman Dalregementet med huvudcykelstråk.	300	1 500 000	3
C32	Cykelväg längs E16	Detaljplan Nordvästra delen av Myran (ej antagen). Befintlig cykelväg ska flyttas i samband med exploatering i området. Kostnaden står exploatören för.	430	-	3
C33	Cykelväg längs Kaserngården	Kaserngårdens nordvästra kant. Kan anordnas genom att sätta upp pollare. Tillfart till parkeringen, som är rättsvidrig (torg enl detaljplan) infart finns även från gatan Kaserngården.	200	700 000	3
C34	Cykelväg längs Soldatvägen	Mellan Kaserngården och befintlig cykelväg längs Soldatvägen	70	250 000	3
C59	Cykelväg längs Surbrunnsvägen	Detaljplan Del av Surbrunnssområdet (130312). Mellan Kompanivägen och Bataljonsvägen. Ska byggas av fastighetsägaren innan gatan lämnas över till kommunen.	200	-	3
C63	Cykelväg längs Kungsgårdsvägen	Mellan Surbrunnsvägen och Haminavägen. Del av sträckan ska detaljplan Bostäder vid Kungsgårdsvägen (ej antagen) bekosta.	896	3 150 000	1
C64	Cykelväg längs Korsnäsavägen	Mellan Resecentrum och en bit öster om Kungsgårdsvägen till befintlig cykelväg, del av huvudcykelstråk.	1 240	6 200 000	1
C96	Breddning av befintlig cykelväg längs Promenaden	Mellan Nybrogatan och Parkgatan, del av huvudcykelstråk.	680	3 400 000	1
C104	Breddning av befintlig cykelväg längs Strandvägen	Mellan Falu ån och Slussen, delen breddas som ett huvudcykelstråk.			
P11	Hastighetssäkrad passage	Passage över Manhemsvägen.		100 000	2
P15	Hastighetssäkrad passage	Passage över Vasagatan.		100 000	2
P18	Hastighetssäkrad passage	Passage över Daljunkaregatan. Brant backe med höga hastigheter.		250 000	2
P24	Hastighetssäkrad passage	Passage över Parkgatan och Promenaden, förskola, huvudcykelstråk ska ha företräde, byggs i samband med Resecentrum.		-	1
P25	Cykeldetektering och prioritet och cykelräcke	Korsningen Regementsvägen/Vasagatan, ger bättre flöde för cyklisten. Räcket gör att det är lättare att komma igång efter stopp.			2
P52	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bataljonsvägen, stråk mellan högskolans två undervisningsplatser.		100 000	2
P53	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Kristinegatan.		25 000	1
P54	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Svärdsjögatan och Promenaden.		25 000	1
P55	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Vallmansgatan.		25 000	2
P56	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Högskolegatan, görs i samband med byggnation av nytt Högskolebibliotek.		-	3
P57	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Manhemsvägen.		25 000	1
P58	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Vårdshusvägen.		25 000	1
P59	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Ljungbergs väg.		25 000	1
P60	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Linnévägen.		25 000	1
P61	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Granvägen.		25 000	1
P62	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Villavägen.		25 000	1
P63	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Vasagatan.		25 000	1
P64	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Daljunkaregatan.		25 000	1
P65	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Bergmästaregatan.		25 000	1
P91	Ombyggnad av passage	Passage över Linnévägen. När cyklister kommer från förlängningen av Solbergs väg blir de stående mitt i cykelvägen längs Linnévägen.		100 000	3
P92	Hastighetssäkrad passage	Passage över Strandvägen. Byggs då tunneln från järnvägsplattformen förlängs.		-	3

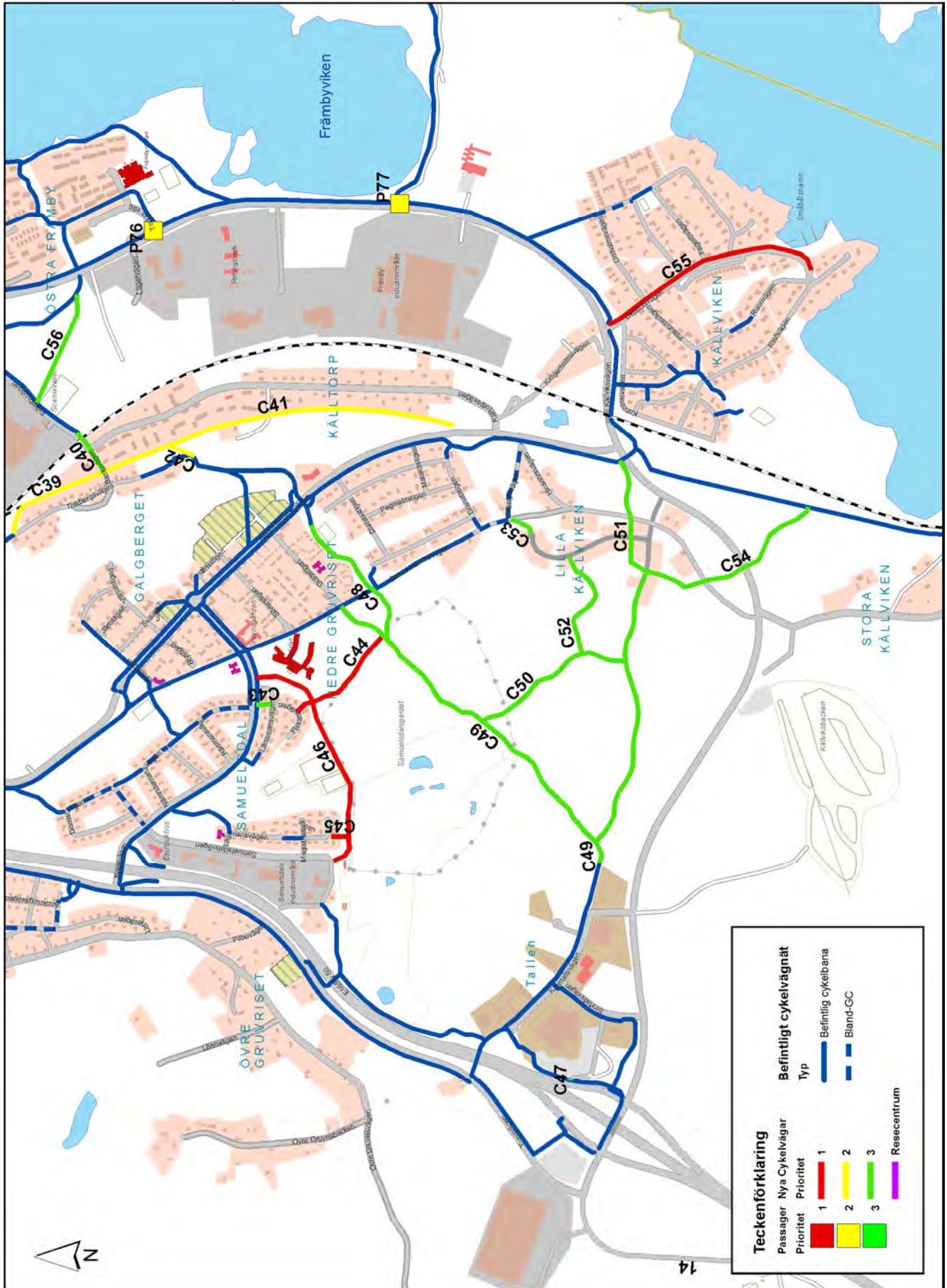
### 8.1.7 Pilbo, Elsborg och Kvarnberget



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Pilbo, Elsborg och Kvarnberget</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C36	Cykelväg längs Sturegatan	Mellan Mormorsgatan och Timmervägen, skolväg.	340	1 190 000	2
C37	Cykelväg längs Övre Krondiksvägen/Lovisas väg	Mellan befintliga cykelvägar, görs lämpligen med GCM-stöd.	80	40 000	3
C38	Cykelväg längs Bergslagsbanan	Mellan Tiskbergsvägen och Timmervägen längs med befintlig banvall.	390	1 950 000	2
C39	Cykelväg längs gamla banvallen i Gamla Främby	Mellan Bastuvägen och ut på Tiskbergsvägen.	360	1 800 000	2
C40	Cykelväg längs Bastuvägen/Främyvägen	Mellan ny cykelväg C41 och befintlig cykelväg längs Främyvägen, skolväg.	140	630 000	3
C41	Cykelväg på gamla banvallen i Källtorp	Mellan Nedre Gruvrivägen och Bastuvägen. Bekostas av detaljplan Lilla Källviken (130725).	1 100	-	2
C42	Anslutning cykelväg	Mellan befintlig cykelväg från Nedre Gruvrivet och ny cykelväg C41.	80	280 000	2
C56	Cykelväg Vildvattenparken	Dagens cykelväg mellan Källviksvägen och Främyvägen flyttas enligt detaljplan Vildvattenpark på del av Främby 1:24 (130418). Exploatören står för flyttkostanden, eventuell standardhöjning bekostas kommunen.	360	-	3
C94	Cykelväg längs järnvägen	Mellan Ornäsgatan och Hyttgatan	80	400 000	2
C100	Breddning av befintlig cykelväg längs Myntgatan	Mellan Gruvgatan och Sturegatan, del av huvudcykelstråk.	620	2 170 000	1
C104	Breddning av befintlig cykelväg längs Strandvägen	Mellan Faluån och Slussen, delen breddas som ett huvudcykelstråk. Görs i samband med att tunneln från Resecentrum byggs ut mot Tisken	1 250	4 380 000?	2
C106	Cykelväg längs Erikslundsvägen	Mellan befintlig cykelväg vid Slussen och Källviksvägen.	440	1 540 000	2
P27	Hastighetssäkrad passage	Passage över Strandvägen, huvudcykelstråk ska ha företräde.		100 000	1
P28	Hastighetssäkrad passage	Passage över Timmervägen vid Björbovägen.		100 000	2
P29	Hastighetssäkrad passage	Passage över Pilbovägen.		100 000	1
P71	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Tiskgränd.		25 000	2
P72	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Pelle Bergs backe.		25 000	2
P73	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Kvarnbergsvägen.		25 000	1
P74	Målning cykelöverfart	Passage över infart till Källviksvägen 7-11.		1 000	3
P75	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Erikslundsvägen.		25 000	1
P76	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Torkils väg.		25 000	2
P83	Hastighetssäkrad passage	Passage över Sturegatan/Myntgatan, skolväg		100 000	1



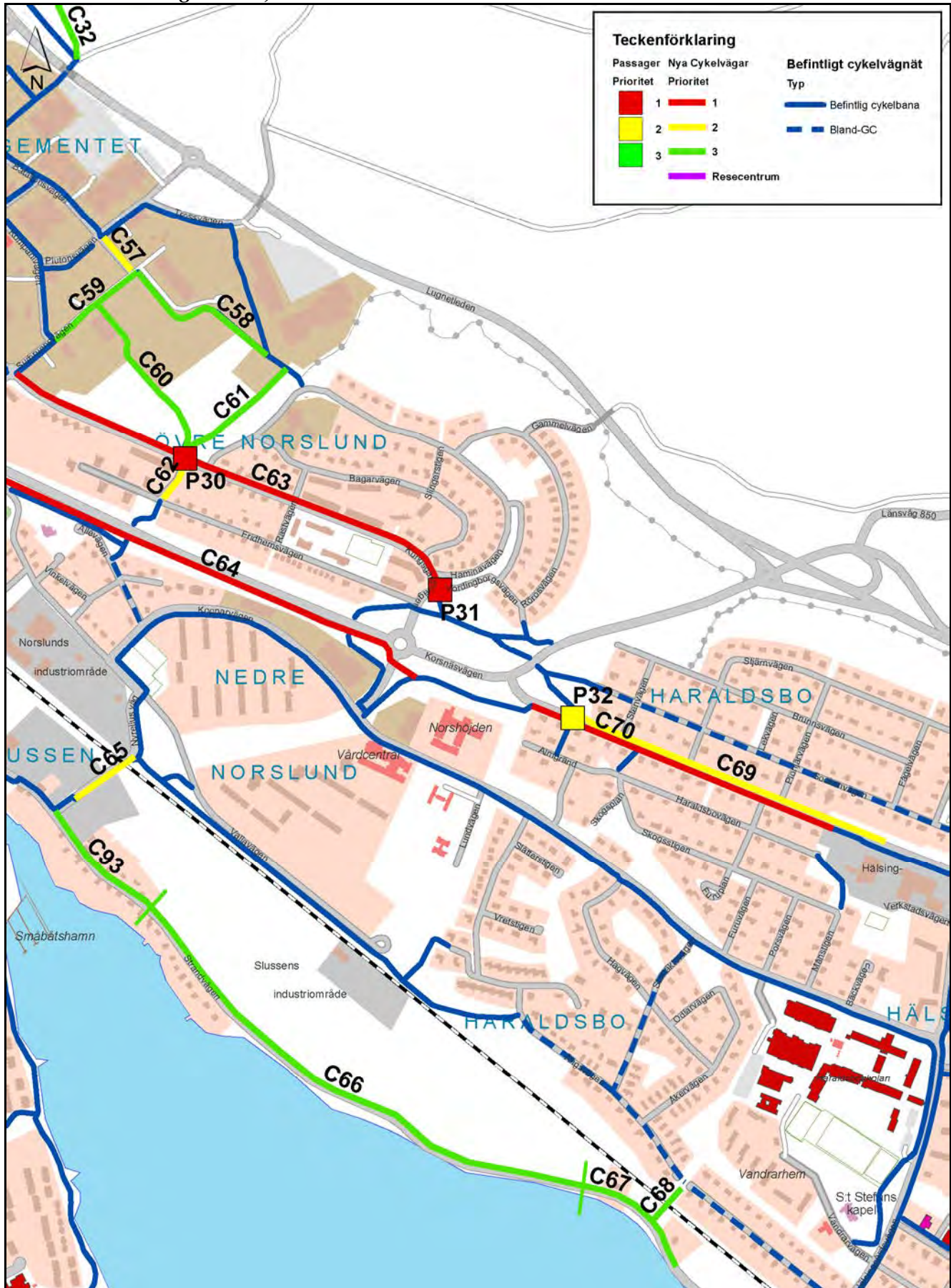
### 8.1.8 Samuelsdal, Nedre Gruvriset och Källviken





<b>Id</b>	<b>Åtgärder Samuelsdal, Nedre Gruvriset och Källviken</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C41	Cykelväg på gamla banvallen i Källtorp	Mellan Nedre Gruvrisvägen och Bastuvägen. Bekostas av detaljplan Lilla Källviken (130725).	1 100	-	2
C42	Anslutning cykelväg	Mellan befintlig cykelväg från Nedre Gruvriset och ny cykelväg C41.	80	280 000	2
C43	Anslutning till Tingsvägen	Mellan Tingsvägen och Länsmansvägen.	50	180 000	3
C44	Cykelväg till Gruvrisskolan	Parkväg görs om till cykelväg, mellan Fiskalsvägen och ny cykelväg C46. Ny cykelväg mellan C46 och C49. skolväg.	360	1 260 000	1
C45	Anslutning till Notarievägen	Parkväg görs om till cykelväg, mellan Notarievägen och ny cykelväg C46, skolväg.	50	180 000	1
C46	Cykelväg till Gruvrisskolan	Parkväg görs om till cykelväg, mellan Samuelsdalsvägen och Tingsvägen via Gruvrisskolan, skolväg från Övre Gruvriset och Samuelsdal.	730	3 650 000	1
C47	Anslutning till City Gross	Från cykelvägen längs rampen på trafikplats Tallen till City Gross parkeringsplats, underlättar vägen till hållplatsen vid trafikplatsen.	10	50 000	3
C48	Cykelväg till Tallen	Parkväg görs om till cykelväg blir, då gent stråk från Slussen till Tallen.	460	1 610 000	3
C49	Cykelväg till Tallen	Detaljplan Lilla Källviken (130725). Mellan Guldstigen och Krontallsvägen, anläggs och bekostas av exploateringen.	1 150	-	3
C50	Cykelväg Lilla Källviken	Detaljplan Lilla Källviken (130725). Cykelväg i ny stadsdel, anläggs och bekostas av exploateringen.	510	-	3
C51	Cykelväg Lilla Källviken	Detaljplan Lilla Källviken (130725). Cykelväg i ny stadsdel, anläggs och bekostas av exploateringen.	1 230	-	3
C52	Cykelväg Lilla Källviken	Detaljplan Lilla Källviken (130725). Cykelväg i ny stadsdel, anläggs och bekostas av exploateringen.	360	-	3
C53	Cykelväg Lilla Källviken	Detaljplan Lilla Källviken (130725). Cykelväg i ny stadsdel, anläggs och bekostas av exploateringen.	80	-	3
C54	Cykelväg Lilla Källviken	Detaljplan Lilla Källviken (130725). Cykelväg i ny stadsdel, anläggs och bekostas av exploateringen.	600	-	3
C55	Längs Dejstolsvägen	Mellan Källviksvägen och Runnvägen, del av huvudcykelstråk, skolväg.	710	3 550 000	1
P76	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Torkils väg.		25 000	2
P77	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över väg till Främby udde.		25 000	2

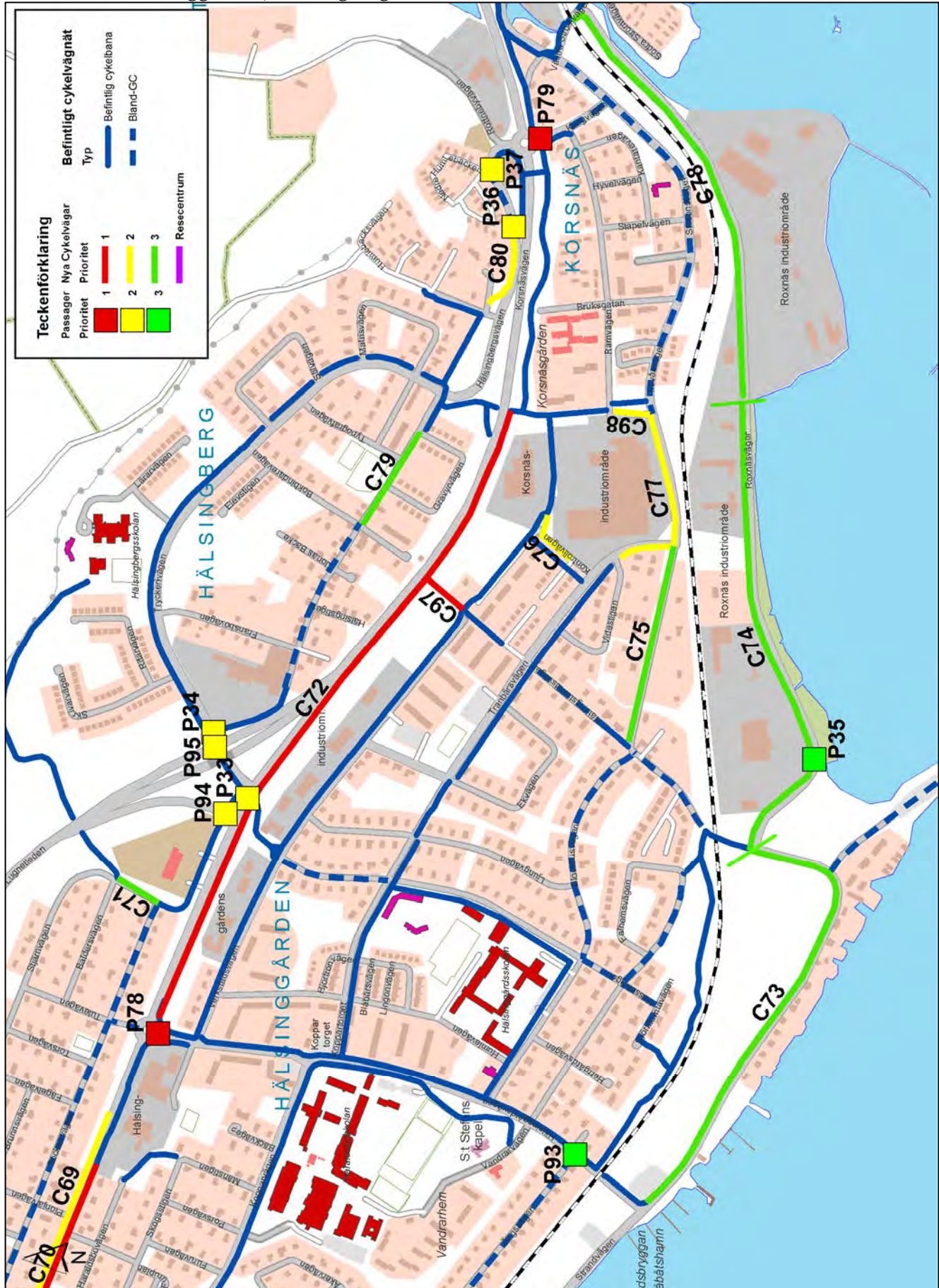
### 8.1.9 Dalregementet, Norslund och Haraldsbo



Id	Åtgärder Dalregementet, Norslund och Haraldsbo	Anmärkning	Längd [m]	Kostnad [kr]	Prioritet
C32	Cykelväg längs E16	Detaljplan Nordvästra delen av Myran (ej antagen). Befintlig cykelväg ska flyttas i samband med exploatering i området. Kostnaden står exploatören för.	430	-	3
C57	Cykelväg längs Bataljonsvägen	Mellan Plutonsvägen och Surbrunnsvägen. Binder samman Norslund med Dalregementet och vidare mot Lugnet.	80	400 000	2
C58	Cykelväg genom nytt bostadsområde	Detaljplan Bostäder vid Kungsgårdsvägen (ej antagen). Binder samman Norslund bättre med Dalregementet och vidare mot Lugnet.	310	-	3
C59	Cykelväg längs Surbrunnsvägen	Detaljplan Del av Surbrunnsområdet (130312). Mellan Kompanivägen och Bataljonsvägen. Ska byggas av fastighetsägaren innan gatan lämnas över till kommunen.	200	-	3
C60	Cykelväg genom nytt bostadsområde	Detaljplan Bostäder vid Kungsgårdsvägen (ej antagen). Binder samman Norslund bättre med Dalregementet och vidare mot Lugnet.	350	-	3
C61	Cykelväg genom nytt bostadsområde	Detaljplan Bostäder vid Kungsgårdsvägen (ej antagen). Anslutning mot sekundärt stråk på Kungsgårdsvägen. Byggs av detaljplaneprojektet.	240	-	3
C62	Cykelväg längs Gammelvägen	Mellan Fridhemsvägen och Kungsgårdsvägen, ansluter mot huvudcykelstråk.	80	280 000	2
C63	Cykelväg längs Kungsgårdsvägen	Mellan Surbrunnsvägen och Haminavägen. Del av sträckan ska detaljplan Bostäder vid Kungsgårdsvägen (ej antagen) bekosta.	900	3 150 000	1
C64	Cykelväg längs Korsnäs vägen	Mellan Resecentrum och en bit öster om Kungsgårdsvägen till befintlig cykelväg, del av huvudcykelstråk.	1 240	6 200 000	1
C65	Cykelväg längs Nyrelius väg	Mellan Strandvägen och Bergslagsbanan.	140	490 000	1
C66	Cykelväg längs Strandvägen	Mellan cykelväg C67 och Strandvägen 41.	980	3 430 000	3
C67	Cykelväg längs Strandvägen	Detaljplan Området vid Hälsinggårdsbryggan (090708). Del av Strandvägen byggs om till cykelväg när Strandvägen flyttas enligt detaljplan. Bekostas av exploateringsprojektet.	250	-	3
C68	Anslutning till cykelväg längs Strandvägen	Detaljplan Området vid Hälsinggårdsbryggan (090708). Mellan Ångsvägen och ny cykelväg C67 Passagen över nya Strandvägen görs samtidigt som vägen byggs. Bekostas av exploateringsprojektet.	80	-	3
C69	Cykelväg längs Korsnäs vägen	Från befintlig cykelväg vid hållplats Stenvägen till Tulevägen. Kan byggas med GCM-stöd.	610	310 000	2
C70	Cykelväg längs Korsnäs vägen	Från befintlig cykelväg öster om väg 850 till befintlig cykelväg före Hälsinggårdsvägen. Del av huvudcykelstråk, södra sidan av Korsnäs vägen. Kan byggas med GCM-stöd.	600	300 000	1
C93	Cykelväg längs Strandvägen	Mellan Nyrelius väg och Strandvägen 41. Ont om utrymme typ av åtgärd måste studeras.	260	910 000	3
P30	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kungsgårdsvägen, anslutning till huvudcykelstråk.		100 000	1
P31	Hastighetssäkrad passage	Passage över Haminavägen vid Kungsgårdsvägen, skolväg.		100 000	1
P32	Hastighetssäkrad passage	Passage över Korsnäs vägen vid hållplats Stenvägen.		100 000	2



### 8.1.10 Hälsinggården, Hälsingberg och Korsnäs



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Hälsinggården, Hälsingberg och Korsnäs</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C69	Cykelväg längs Korsnäsvägen	Från befintlig cykelväg vid hållplats Stenvägen till Tulevägen. Kan byggas med GCM-stöd.	610	310 000	2
C70	Cykelväg längs Korsnäsvägen	Från befintlig cykelväg öster om väg 850 till befintlig cykelväg före Hälsinggårdsvägen. Del av huvudcykelstråk, södra sidan av Korsnäsvägen. Kan byggas med GCM-stöd.	600	300 000	1
C71	Cykelväg längs Stjärnvägen	Mellan Sockenvägen och Baldersvägen. Binder samman två cykelvägar, går mot Hälsingbergsskolan. Kan byggas med GCM-stöd.	90	50 000	3
C72	Cykelväg längs Korsnäsvägen/E16	Mellan Hälsinggårdsvägen och befintlig cykelväg öster om Bruksgatan, del av huvudcykelstråk.	1 310	6 550 000	1
C73	Cykelväg längs Strandvägen	Mellan Hälsinggårdsvägen och Roxnäsvägen, rekreation, väg till bad och naturområde.	870	3 050 000	3
C74	Cykelväg längs Roxnäsvägen	Del av Roxnäsvägens norra sida. Befintlig parkväg blir ej del av cykelväg som i projektering gjord av WSP.	900	3 150 000	3
C75	Cykelväg längs Lövåsvägen	Detaljplan Hälsinggården 1:570 mm (Korsnäs industriområde) (030617) och Del av Lövåsvägen med omgivning (041110). Mellan Tranbärsvägen och Blockhusvägen/Hälsingstrandsvägen, se även detaljplanerna.	370	1 850 000	3
C76	Cykelväg längs Kontrollvägen	Detaljplan Hälsinggården 1:570 mm (Korsnäs industriområde) (030617). Mellan Tranbärsvägen och infart till industritomt enligt detaljplan.	110	390 000	2
C77	Cykelväg längs Tranbärsvägen/Lövåsvägen	Detaljplan Hälsinggården 1:570 mm (Korsnäs industriområde) (030617). Mellan befintlig cykelväg längs Tranbärsvägen och Ramvägen, se även detaljplanen.	360	1 800 000	2
C78	Cykelväg längs Roxnäsvägen	Detaljplan Handel vid Roxnäsvägen (ej antagen). Mellan Västra Strömvägen och befintlig parkväg längs Roxnäsvägen. Projektering gjord av WSP. Del av sträcka bekostas av detaljplaneprojektet.	830	2 910 000	3
C79	Cykelväg längs Hälsingbergsvägen	Mellan Gravyrvägen och Bokbindarevägen. Smalnar av den breda delen av Hälsingbergsvägen.	210	740 000	3
C80	Cykelväg längs Hälsingbergsvägen	Mellan Nedre Humlebackens östra anslutning till Hälsingbergsvägen och befintlig cykelväg öster om Humlebackegränd, skolväg.	160	720 000	2
C97	Anslutning till huvudcykelstråk	Mellan Verkstadsvägen och huvudcykelstråk	90	410 000	1
C98	Cykelväg längs Ramvägen	Detaljplan Hälsinggården 1:570 mm (Korsnäs industriområde) (030617). Mellan Lövåsvägen och befintlig cykelväg som ansluter till Ramvägen, se även detaljplanen.			
P33	Hastighetssäkrad passage	Passage över Korsnäsvägen, skolväg.		100 000	2
P34	Hastighetssäkrad passage	Passage över Tryckerivägen.		100 000	2
P35	Hastighetssäkrad passage	Passage över Roxnäsvägen, rekreation, bad.		100 000	3
P36	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hälsingbergsvägen vid Nedre Humlebacken 29, vid befintlig cykelväg.		100 000	2
P37	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hälsingbergsvägen vid Hälsingbergsvägen 1 vid befintlig cykelväg.		100 000	2
P78	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Hälsinggårdsvägen.		25 000	1
P79	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Klingvägen.		25 000	1
P93	Hastighetssäkrad passage	Passage över Hälsinggårdsvägen.		100 000	3
P94	Hastighetssäkrad passage	Passage över avfart från E16.		100 000	2
P95	Hastighetssäkrad passage	Passage över påfart från E16.		100 000	2

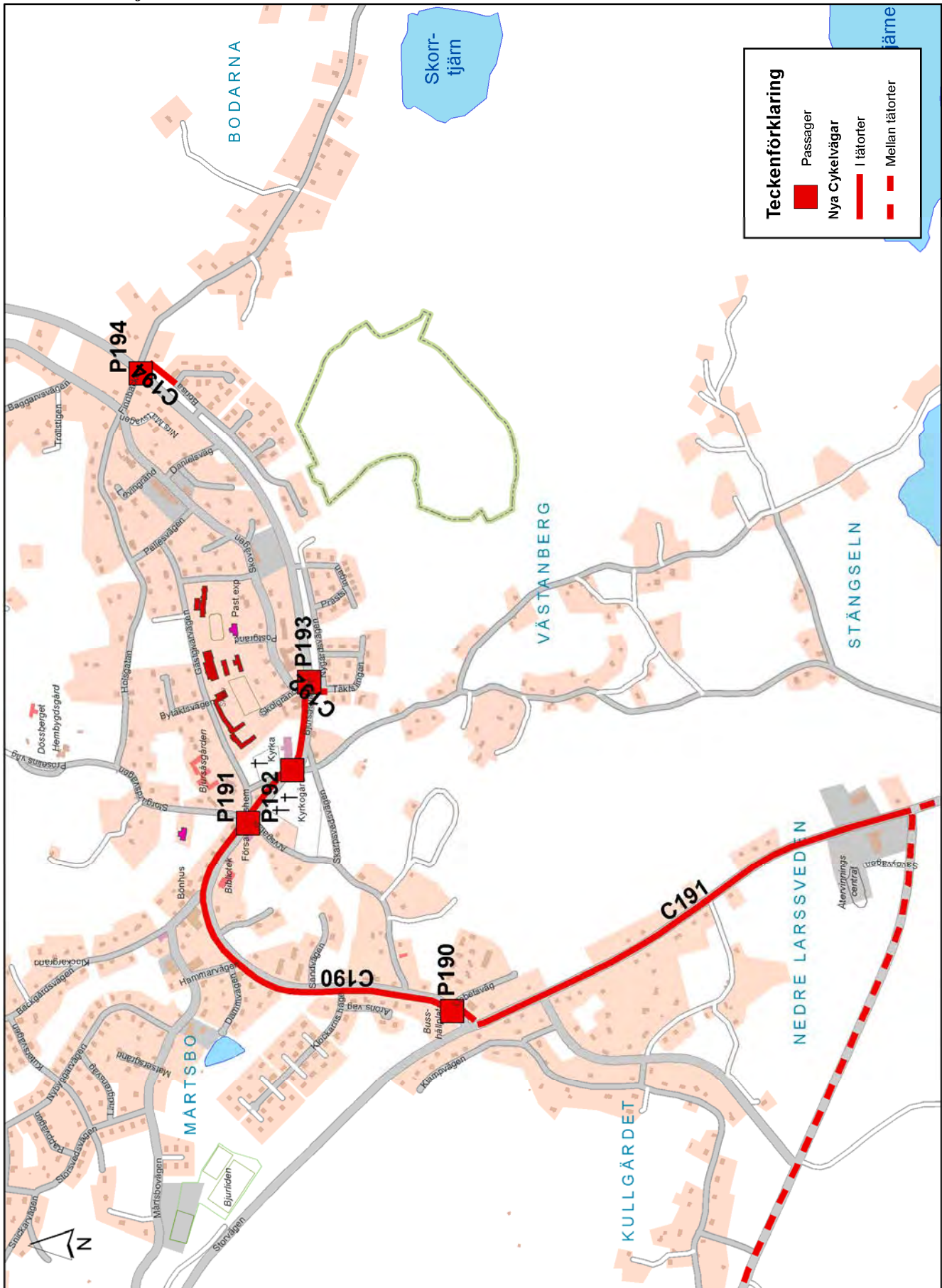






<b>Id</b>	<b>Åtgärder Hosjö</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Längd [m]</b>	<b>Kostnad [kr]</b>	<b>Prioritet</b>
C81	Cykelväg längs Centralvägen	Mellan befintliga cykelvägar på norra sidan Centralvägen, del av huvudcykelstråk. Huvudcykelstråk ska ej byta sida av vägen som dagens stråk längs Centralvägen gör.	690	3 450 000	1
C82	Cykelväg längs Steffens väg	Mellan trafikplats Steffens väg och Centralvägen, ansluter mot huvudcykelstråk. Byggs samtidigt som trafikplatsen byggs om.	170	850 000	2
C83	Cykelväg längs Skutuddsvägen	Mellan Centralvägen och befintlig cykelväg. Passerar fotbollsplaner och förskola. Binder ihop Skutudden med huvudcykelstråk.	400	2 000 000	3
C84	Cykelväg längs Skutuddsvägen	Sista delen på Skutuddsvägen, binder samman Skutudden med huvudcykelstråk.	80	360 000	3
C85	Cykelväg anslutning	Mellan vändplan Skutuddsvägen och befintlig cykelväg från Skansvägen, skolväg.	100	450 000	2
C86	Cykelväg längs Steffens väg	Detaljplan Steffens väg (ej antagen) Trafikverket bygger delen genom trafikplatsen vid ombyggnation av trafikplatsen, ansluter mot huvudcykelstråk.	170	-	2
C87	Cykelväg längs Hosjöstrand	Mellan vändplan och Steffens väg, ansluter mot huvudcykelstråk. Vid Stora Näs berörs en gårds/bytomt som är registrerad med nr 197:2 i Riksantikvarieämbetets fornminnesregister för Vika socken. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	1 180	4 130 000	2
C88	Cykelväg längs Allén	Mellan Skyttevägen och Skolvägen, binder ihop Hosjöstrand med Hosjöskolan.	130	590 000	1
C89	Cykelväg längs Skolvägen	Mellan Centralvägen och Allén. Passerar Hosjöskolan, cykelvägen bör gå innanför Hosjöskolans parkeringsplatser. Ansluter också mot huvudcykelstråk.	320	1 600 000	1
C90	Cykelväg längs Vallvägen	Från parkväg väster om Hosjöbacke, binder ihop Backberget med Hosjöskolan	220	990 000	1
C91	Cykelväg längs Sundbornsvägen/Centralvägen	Mellan hållplats Hosjöskolan och Vallvägen, del av huvudcykelstråk.	550	2 750 000	1
C92	Cykelväg längs Sundbornsvägen	Mellan Vallvägen och Åsbovägen, del av huvudcykelstråk.	450	2 250 000	1
C107	Cykelväg anslutning	Mellan Sundbornsvägen vid väg Grävningen och befintlig cykelväg. Finns en stig idag.	30	110 000	
P38	Hastighetssäkrad passage	Passage över Allén, skolväg.		100 000	1
P39	Hastighetssäkrad passage	Passage över Vallvägen, skolväg.		100 000	1
P80	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Näsvägen.		25 000	2
P81	Förstärkt målning vid cykelöverfart	Passage över Skolvägen.		25 000	1

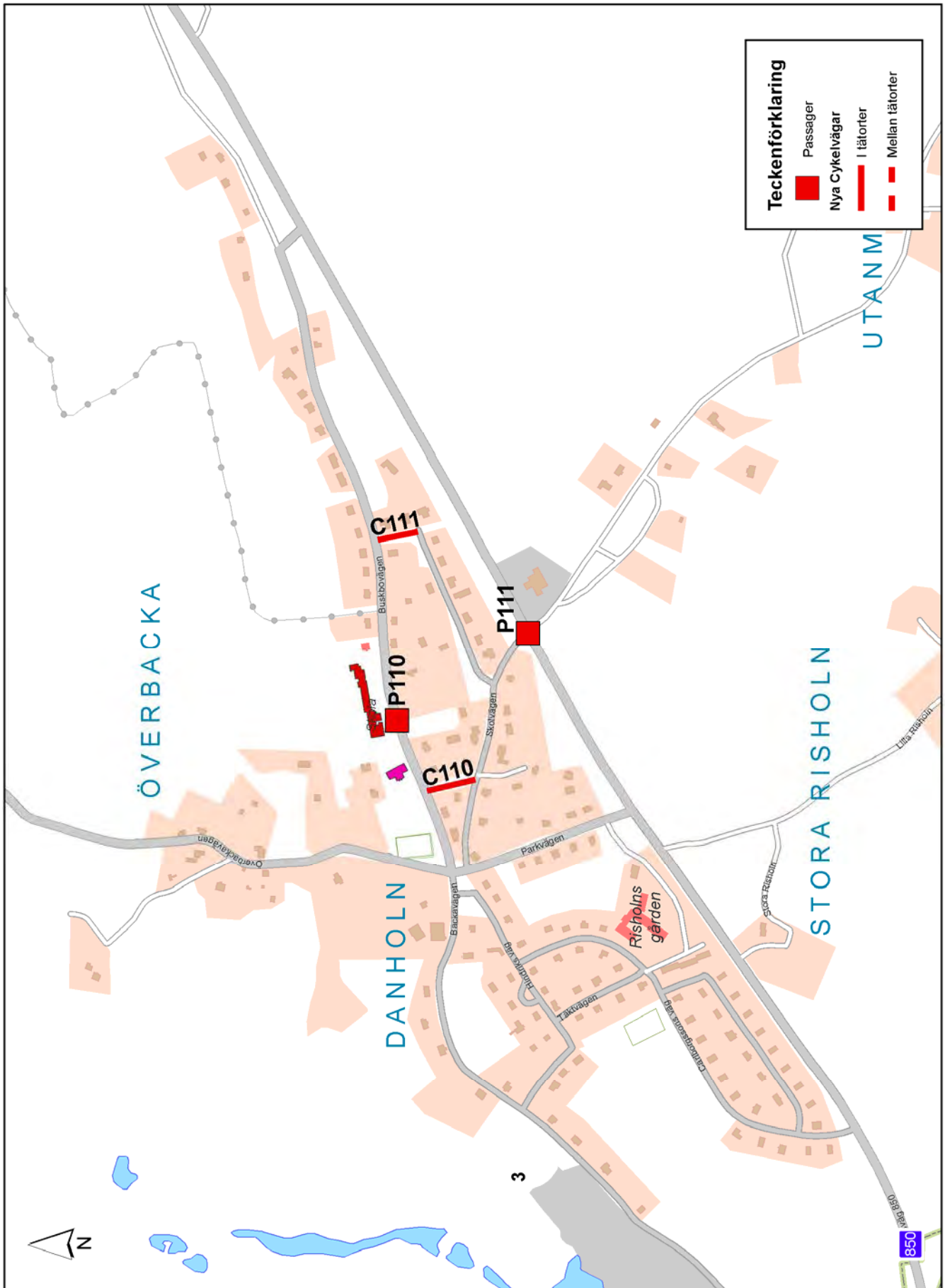
## 8.2.1 Bjursås



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Bjursås</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Prioritering</b>
C190	Cykelväg längs Bjursåsvägen (väg 892)	Mellan väg 69 och Skovägen (väg 899), skolväg. Väg genom hela Bjursås.	1
C191	Cykelväg längs väg 69	Mellan Bjursåsvägen (väg 892) och väg 929 med förlängning till Grycksbo (se Id 2, kap 8.2.10).	2
C192	Anslutning till Bjursåsvägen (väg 892)	Vid Skovägen (väg 899) och till Nygårdsvägen, asfalteras och belyses, tillsammans med nr 4 och nr 5 möjliggörs cykling längs med Bjursåsvägen (väg 892) mellan väg 69 och Finnbacken.	vägförening
C194	Anslutning Borisa	Mellan Borisa och Finnbacken, tillsammans med nr 3 och nr 4 möjliggörs cykling längs med Bjursåsvägen (väg 892) mellan väg 69 och Finnbacken.	vägförening
P190	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bjursåsvägen (väg 892), skolväg, väg till bytespunkt kollektivtrafik.	görs i samband med C190
P191	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bjursåsvägen (väg 892) vid Arvsgatan, skolväg från Skarpsveden.	görs i samband med C190
P192	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bjursåsvägen (väg 892) vid Skarpsvedsvägen, skolväg från Västanberg.	görs i samband med C190
P193	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bjursåsvägen (väg 892) vid Skovägen, skolväg.	görs i samband med C190
P194	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bjursåsvägen (väg 892) vid Finnbacken för vidare färd mot Råg mfl platser.	görs i samband med C190

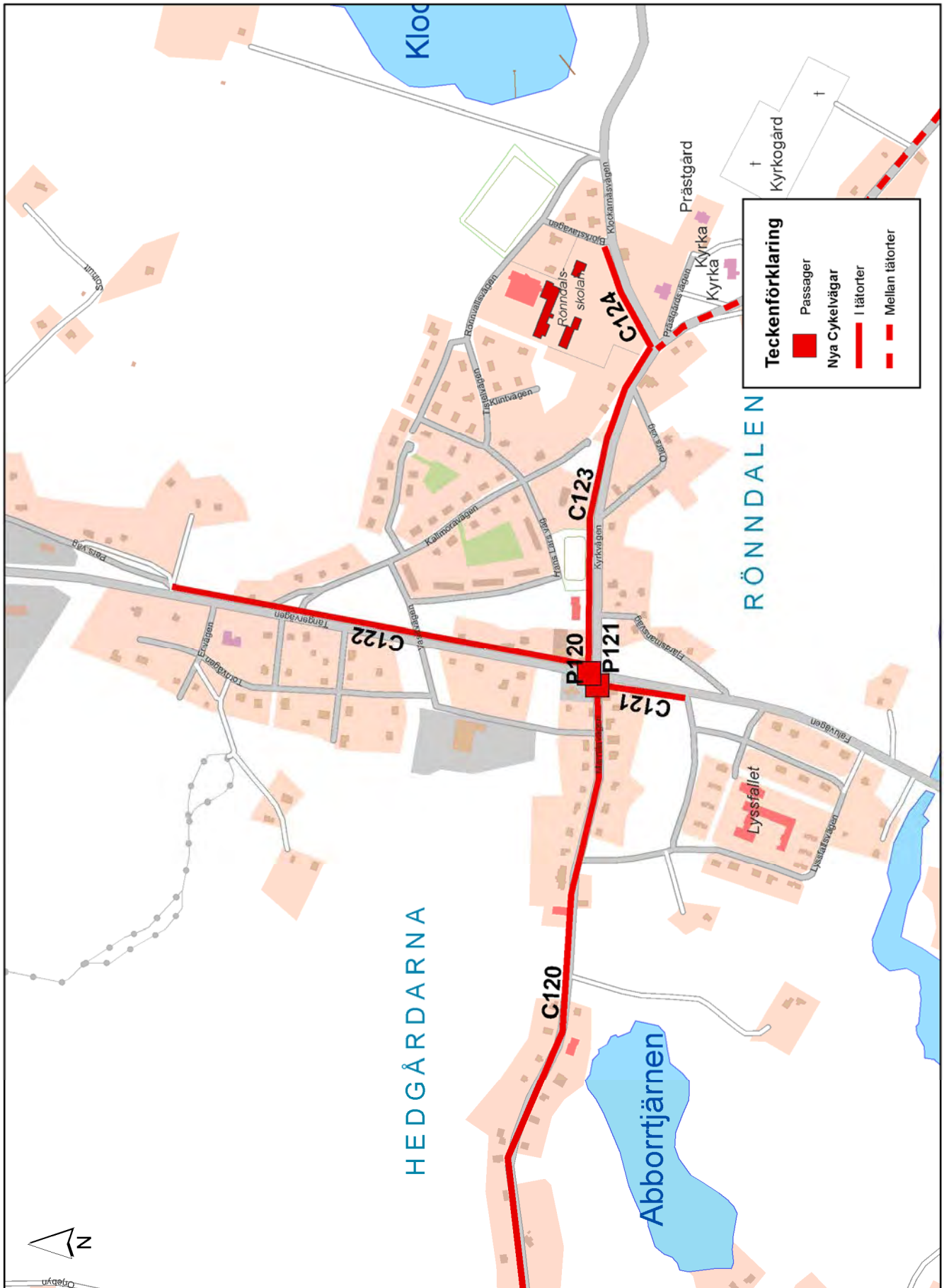


## 8.2.2 Danholn



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Danholn</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Prioritering</b>
C110	Anslutning Buskbovägen (väg 864.1)	Mellan Skolvägen och Buskbovägen (väg 864.1), förkortar skolvägen och väg till hållplats på väg 850 om den flyttas dit.	vägförening
C111	Anslutning Buskbovägen (väg 864.1)	Mellan Skolvägen och Buskbovägen (väg 864.1), förkortar skolvägen och väg till hållplats på väg 850 om den flyttas dit.	vägförening
P110	Hastighetssäkrad passage	Buskbovägen (väg 864.1) vid skolan.	1
P111	Hastighetssäkrad passage	Väg 850 vid Skolvägen, behövs om hållplatsen flyttas ut till väg 850.	2

### 8.2.3 Enviken

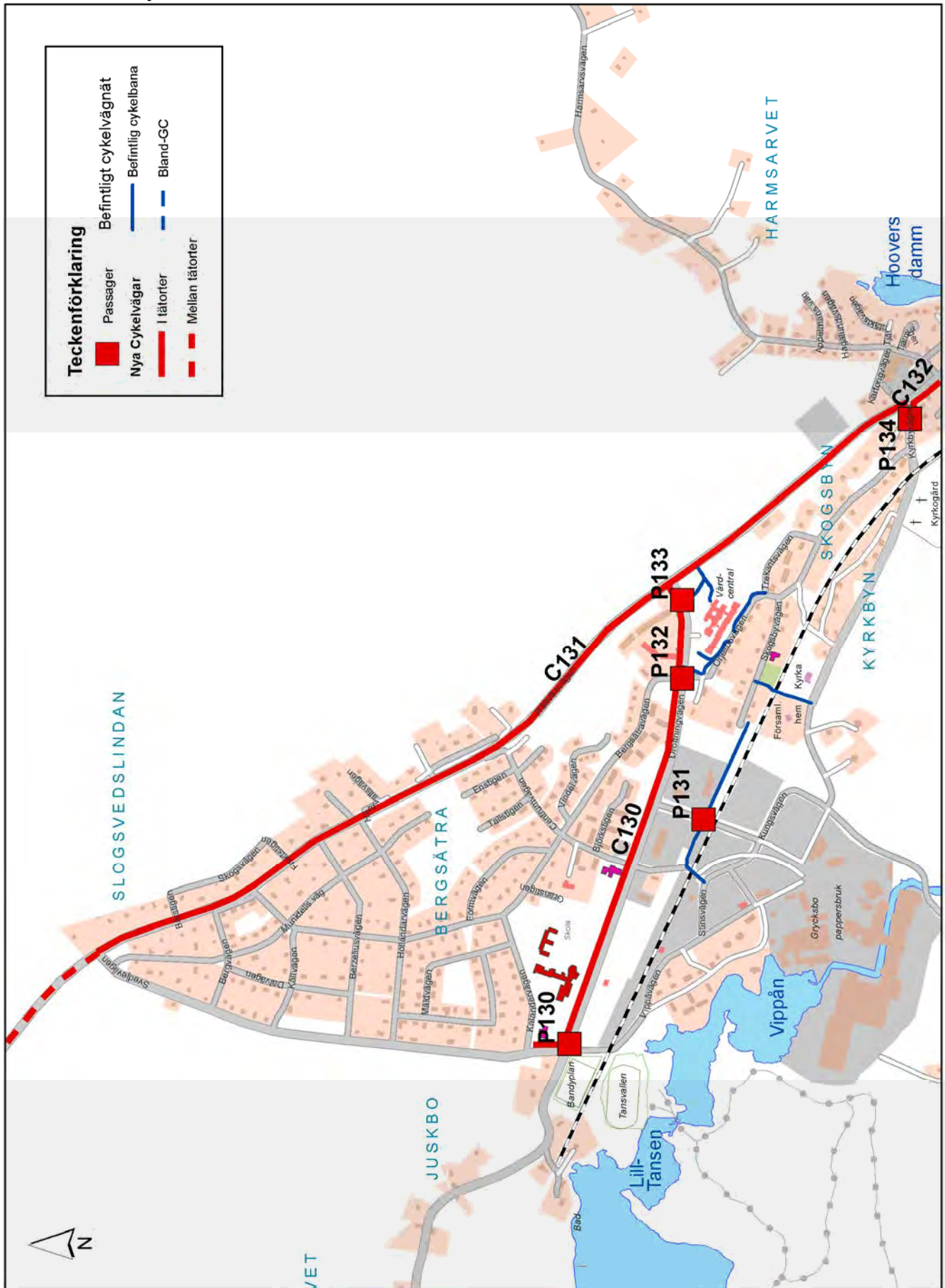




<b>Id</b>	<b>Åtgärder Enviken</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Prioritering</b>
C120	Cykelväg längs Marnäsvägen (väg 888)	Mellan väg till Örjebyn och väg 50, skolväg.	3
C121	Cykelväg längs Faluvägen (väg 50)	Mellan Lyssfallsvägen och Marnäsvägen (väg 888), skolväg och öka känslan av ortskaraktär.	a
C122	Cykelväg längs Tängervägen (väg 50)	Mellan Kyrkvägen (väg 888) och Pers väg, skolväg, öka känslan av ortskaraktär.	a
C123	Cykelväg längs Kyrkvägen (väg 888)	Mellan väg 50 och Klockarnäsvägen (väg 885), skolväg, öka känslan av ortskaraktär.	1
C124	Cykelväg längs Klockarnäsvägen (väg 885)	Mellan Kyrkvägen (väg 888) och Björkstavägen, skolväg.	2
P120	Hastighetssäkrad passage	Passage över Marnäsvägen (väg 888), skolväg.	a
P121	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 50, skolväg.	a

- a Dessa byggs i samband med ombyggnation av korsningen. Trafikverkets förstudie klar. Hela C122 är inte med i förstudien men hela sträckningen borde byggas samtidigt.

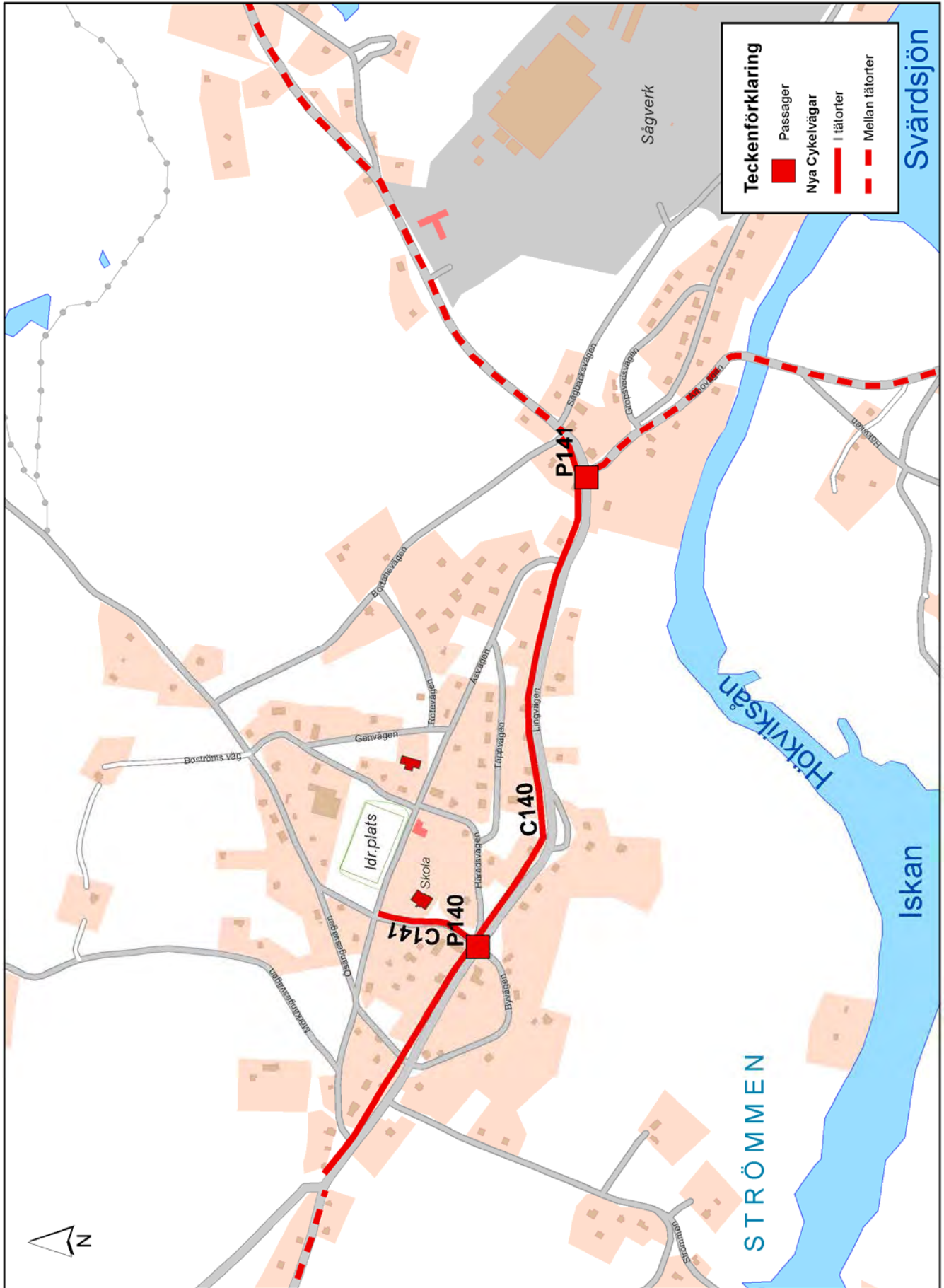
## 8.2.4 Grycksbo



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Grycksbo</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Priori- tering</b>
C130	Cykelväg längs Drottningvägen (väg 893) och Svedjevägen (väg 914)	Mellan väg 69 och Kalendervägen, skolväg, väg till idrottsplats och väg till busshållplats efter väg 69.	1
C131	Cykelväg längs väg 69	Mellan Harmsarsvägen och Svedjevägen (väg 914), skolväg, med förlängning till Bjursås (se Id 2 sid 65).	3
C132	Cykelväg längs väg 69	Mellan Kyrkbyvägen (väg 913) och passage över väg 69 vid Harmsarsvägen.	2
P130	Hastighetssäkrad passage	Passage över Drottningvägen (väg 893) till idrottsplats.	görs i samband med C130
P131	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kungsvägen, binder samman två cykelvägar, skolväg.	vägförening
P132	Hastighetssäkrad passage	Passage över Drottningvägen (väg 893), väg till vårdcentral.	görs i samband med C130
P133	Hastighetssäkrad passage	Passage över Drottningvägen (väg 893) till busshållplats efter väg 69.	görs i samband med C130
P134	Hastighetssäkrad passage	Passage över Kyrkbyvägen (väg 913), skolväg.	görs i samband med C132

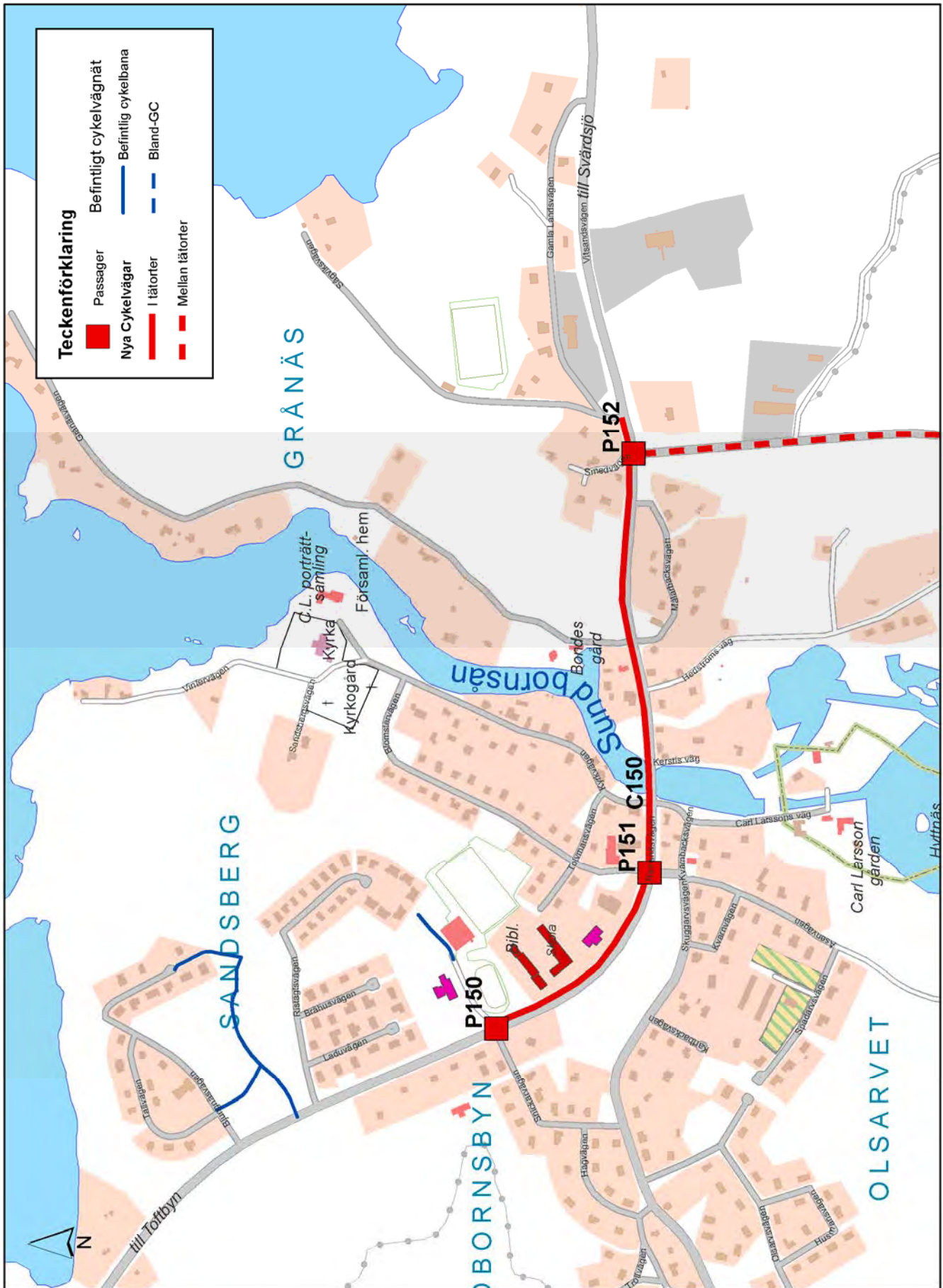


8.2.5 Lingshed



Id	Åtgärder Lingshed	Anmärkning	Prioritering
C140	Cykelväg längs Lingvägen (väg 888)	Mellan väg 885 och Bortahevägen, skolväg. Berör en by/gårdstomt registrerad med nr 206:4 Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister för Svärdsjö socken. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	1
C141	Cykelväg längs Byvägen	Mellan Lingvägen (väg 888) och Åsvägen.	Vägförening
P140	Hastighetssäkrad passage	Passage över Lingvägen (väg 888) vid Byvägen, skolhållplats. Passage till affär.	görs i samband med C140
P141	Hastighetssäkrad passage	Passage över Lingvägen (väg 888) vid Åbrovägen.	görs i samband med C140

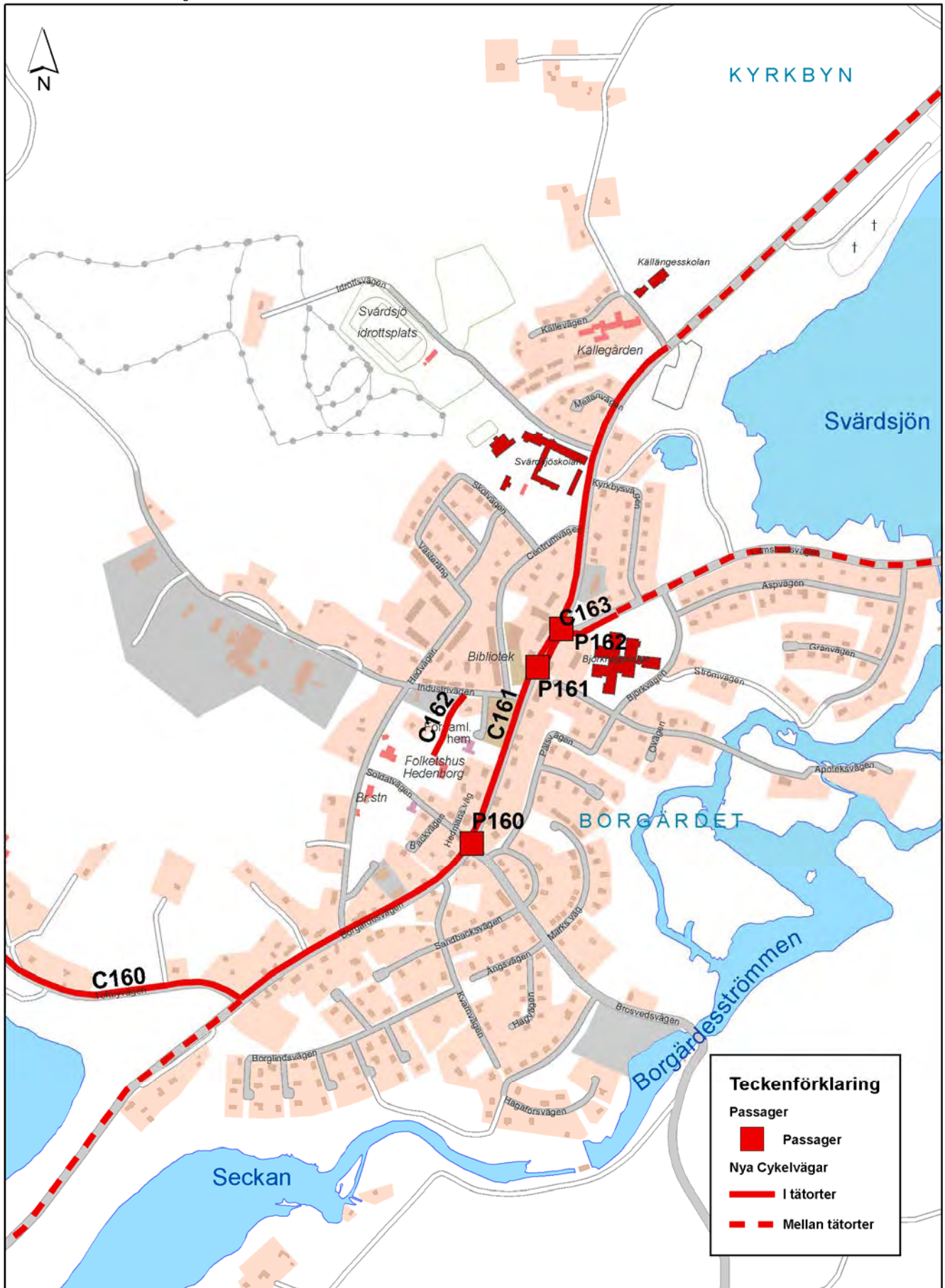
8.2.6 Sundborn





Id	Åtgärder Sundborn	Anmärkning	Prioritering
C150	Cykelväg längs Ramsnäsvägen (väg 875)	Mellan Snickarvägen och Sågviksvägen, skolväg och gångväg för turister till Carl Larssongården mfl. Berör by/gårdstomt i Sundborn med nr 237:1 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	1
P150	Hastighetssäkrad passage	Passage över Ramsnäsvägen (väg 875) vid Snickarvägen, skolväg.	görs i samband med C150
P151	Hastighetssäkrad passage	Passage över Ramsnäsvägen (väg 875) vid Skuggarvsvägen (väg 851), skolväg.	görs i samband med C152
P152	Hastighetssäkrad passage	Passage över Ramsnäsvägen (väg 875) vid väg 862, cykelväg mot Falun och till elljusspår.	görs i samband med C152

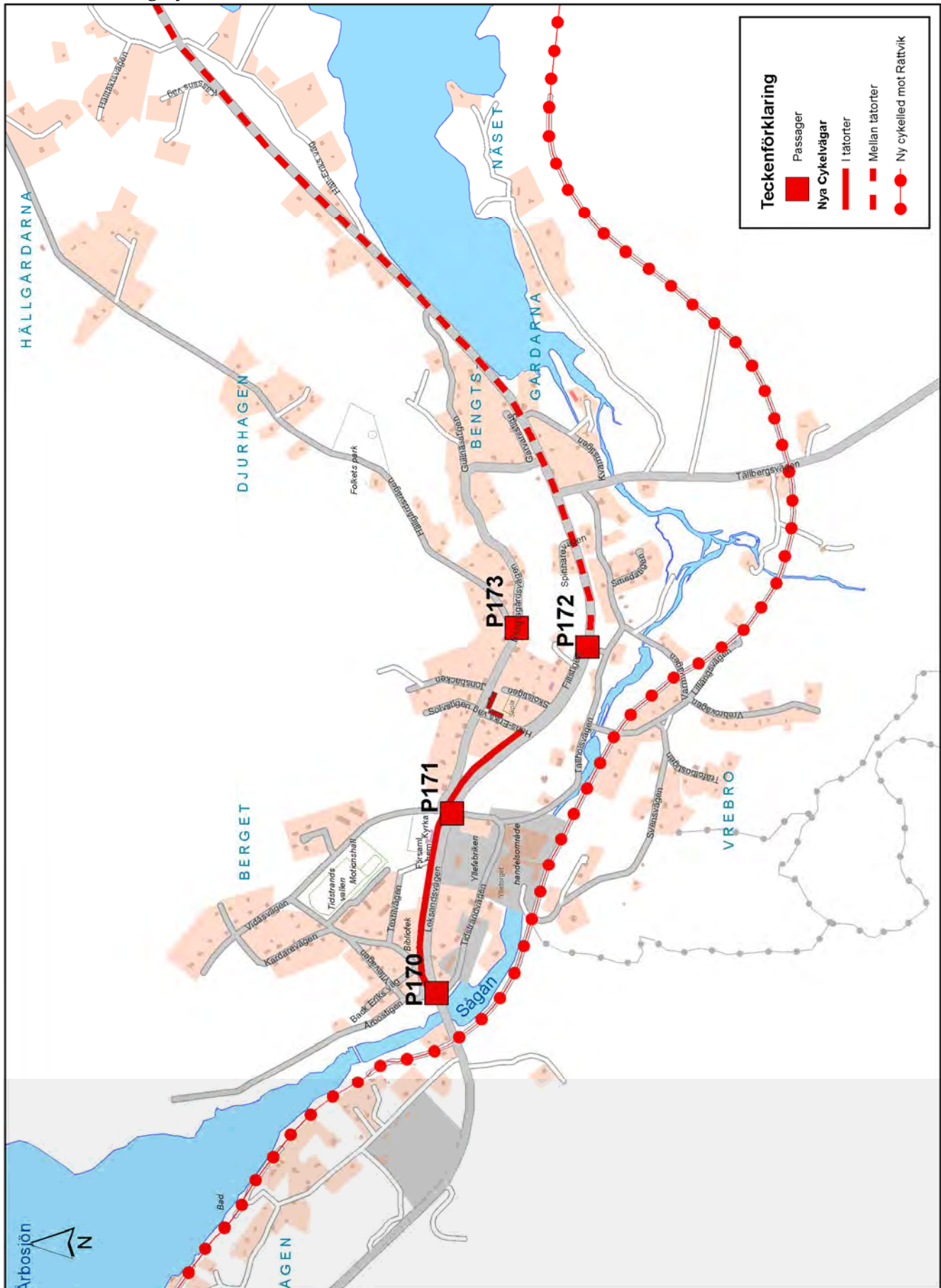
## 8.2.7 Svärdsjö



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Svärdsjö</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Prioritering</b>
C160	Cykelväg längs Toftbyvägen	Mellan väg 850 och infart till ridskolan. Berör by/gårdstomt i Svärdsjö med nr 221:1 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	3
C161	Cykelväg längs Borgärdesvägen (väg 850)	Mellan Toftbyvägen (väg 876) och Källevägen. Genomfartstrafik på Borgärdesvägen (väg 850), skolväg. Berör by/gårdstomt i Svärdsjö med n 208:4 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	1
C162	Anslutning Industrivägen	Anslutning från Industrivägen till Hedenborg.	vägförening
C163	Cykelväg längs Lumshedsvägen (väg 880) och Borgärdesvägen (väg 850)	Mellan Apoteksvägen och infart för oskyddade trafikanter till skolområdet efter väg 880. Skolväg, ansluter till passage 17 över väg 850.	2
P160	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 850 vid Brosvedsvägen, skolväg	tas i samband med C161
P161	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 850 vid Apoteksvägen och anslutning till Centrumtorget, skolväg.	tas i samband med C161
P162	Hastighetssäkrad passage	Passage över 850 vid väg 880, skolväg.	tas i samband med C161

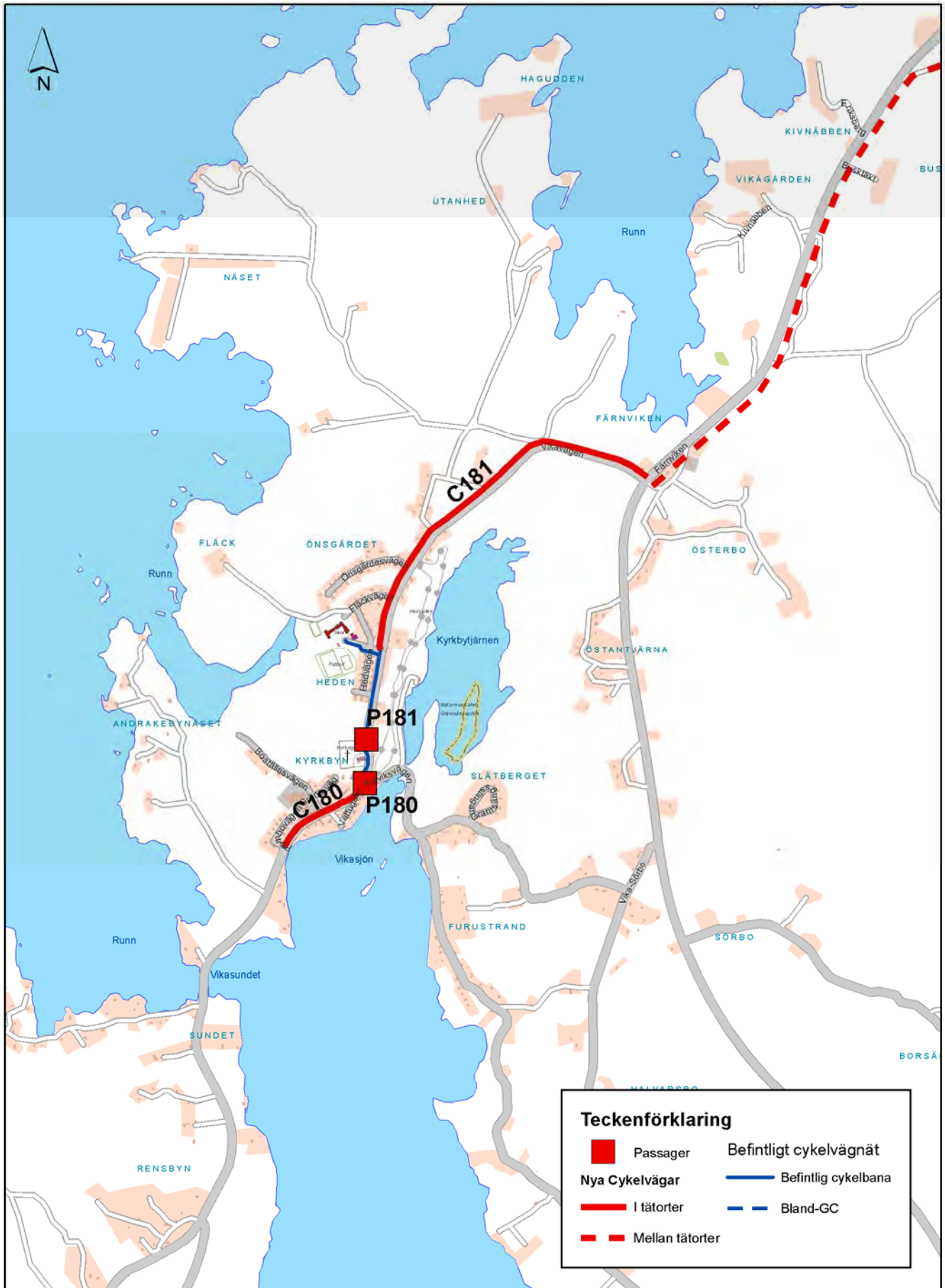


## 8.2.8 Sägmyra



<b>Id</b>	<b>Åtgärder Sågmyra</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Priori- tering</b>
C170	Cykelväg längs Leksandsvägen (väg 929)	Mellan Hans-Eriks väg och Tidstrandsvägen, skolväg	1
P170	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 929 vid Tidstrandsvägen, västra.	tas i samband med C170
P171	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 929 vid Tidstrandsvägen, östra, skolväg.	tas i samband med C170
P172	Hastighetssäkrad passage	Passage över väg 929 vid Filtstigen, skolväg.	tas i samband med C170
P173	Hastighetssäkrad passage	Passage över Bengtsgårdsvägen vid Hällgårdsvägen, skolväg.	vägförening
Cykelled mot Rättvik	Ny cykelled mot Rättvik	Om byggnationer görs kan i Sågmyra en trefaldighetskälla, Björkkällan beröras, nr 30:1 för Bjursås socken i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	

## 8.2.9 Vika

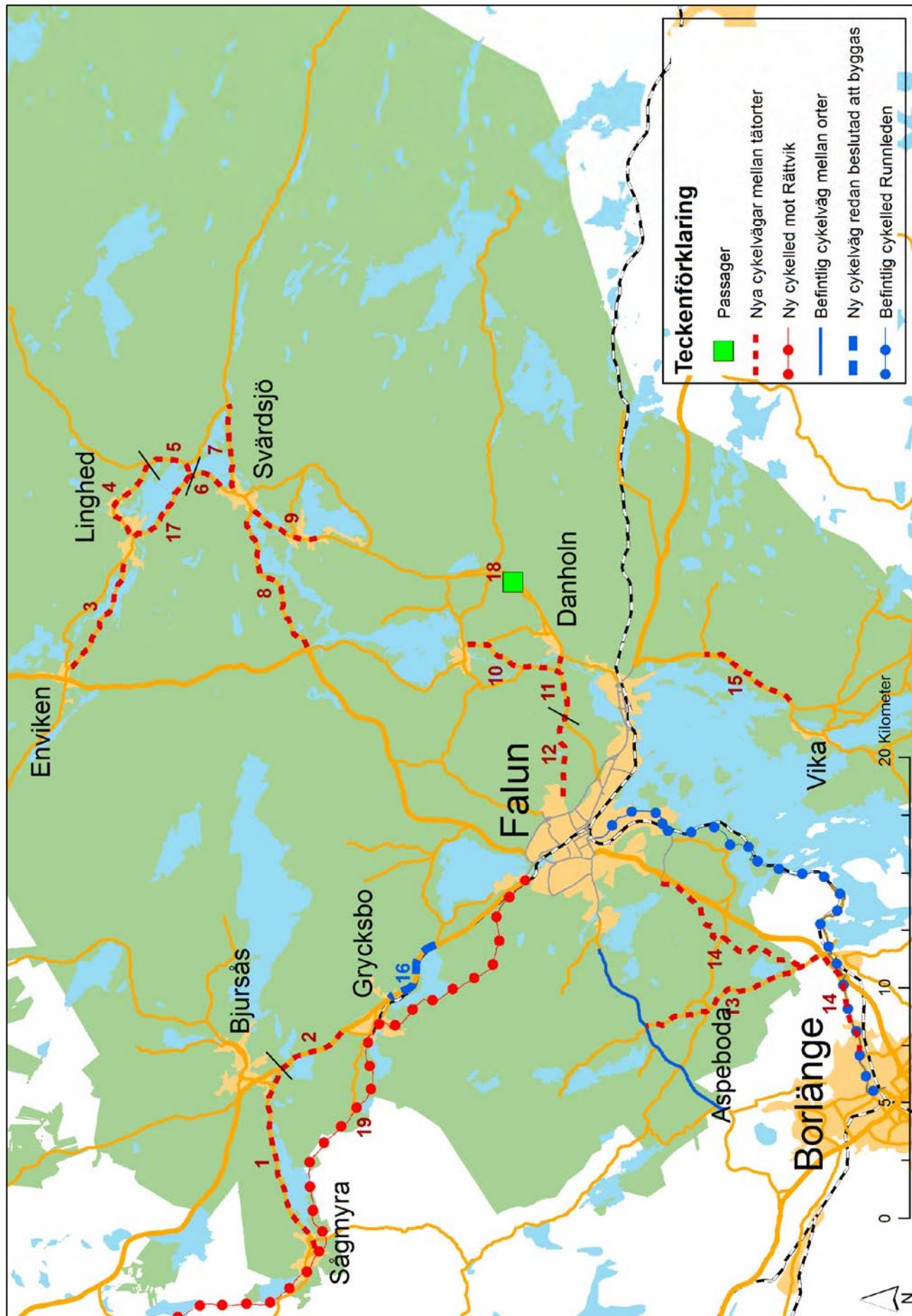




Id	Åtgärder Vika	Anmärkning	Prioritering
C180	Cykelväg längs Vikavägen (väg 800)	Mellan Kolviksvägen (väg 803) och Rombovägen, skolväg och del av Runn runt. Idag endast till för fotgängare. Samråd/prövning krävs enligt lagen om kulturminne samt beträffande kulturmiljön om område utanför trottoar används.	2
C181	Cykelväg längs Vikavägen (väg 800)	Mellan Sjögavägen och väg 69, skolväg och del av cykelväg till Falun och Runn runt. Vid Heden kan två by/gårdstomter registrerade med 255:1 respektive 254:1 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister för Vika socken beröras. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	1
P180	Hastighetsssäkrad passage	Passage över Vikavägen (väg 800) vid Kolviksvägen (väg 803), skolväg.	görs i samband med C180
P181	Hastighetsssäkrad passage	Passage över Vikavägen (väg 800) vid kafé och bensinstation.	görs i samband med C181

Det finns också önskemål om cykelväg runt Vikasjön.

## 8.2.10 Mellan orter



<b>Id</b>	<b>Åtgärder</b>	<b>Anmärkning</b>	<b>Prioritering</b>
1	Cykelväg längs väg 929	Mellan Sågmyra och Bjursås, arbetspendling, rekreation.	13
2	Cykelväg längs väg 69	Mellan Bjursås och Grycksbo, arbetspendling, rekreation.	5
3	Cykelväg längs väg 888	Mellan Enviken och Linghed, skola närmast Enviken och Linghed, rekreation, arbetspendling.	11
4	Cykelväg längs väg 884	Mellan Linghed och Böle, skola närmast Linghed, rekreation, arbetspendling.	12
5	Cykelväg längs väg 850	Mellan Böle och Höganäs, rekreation, bad, arbetspendling.	17
6	Cykelväg längs väg 850	Mellan Svärdsjö och Höganäs, rekreation, bad, kyrka, arbetspendling.	10
7	Cykelväg längs väg 880	Mellan Svärdsjö och Österkvarn, arbetspendling, skola.	15
8	Cykelväg längs väg 876	Mellan Toftbyn och Svärdsjö, skola närmast Toftbyn och Svärdsjö, rekreation, arbetspendling.	14
9	Cykelväg längs väg 850	Mellan Boda och Svärdsjö, skola, arbetspendling, rekreation.	2
10	Cykelväg längs väg 862	Mellan Sundborn och Östborn, arbetspendling, turism, rekreation.	7
11	Cykelväg längs väg 850	Mellan Backabro och Sveden, arbetspendling, turism, skola, rekreation.	1
12	Belysning	Mellan Sveden och Falun/Järlinden, arbetspendling, turism, rekreation.	8
13	Cykelväg längs väg 830	Mellan Sandheden och Ornäs, arbetspendling, skola närmast Aspeboda, rekreation.	9
14	Asfaltering och belysning	Mellan trafikplats Tallen och Hönsarvet i Borlänge, arbetspendling. Närmaste vägen för cyklister mellan Falun och Borlänge.	4
15	Asfaltering och belysning	Mellan Staberg och Färnviken, arbetspendling, rekreation, turism. Samtidigt blir Trafikverket huvudman för cykelvägen.	3
16	Cykelväg längs väg 69	Mellan Grycksbo och Bergsgården, arbetspendling, skola. Redan beslutad och finansierad.	-
17	Cykelväg längs väg 888	Mellan Linghed och Svärdsjö, hagstadieskola i Svärdsjö, arbetspendling, rekreation.	16
18	Passage över väg 850	Passage vid infaren till Karlsbyheden och Blixbo, skola, arbetspendling, rekreation.	6
19	Ny cykelled mot Rättvik	Mellan Falun och Rättvik längs gamla banvallen som går via Sågmyra. I Sågmyra kan en trefaldighetskälla beröras, Björkkällan, som är registrerad med nr 30:1 för Bjursås socken.	-



### 8.3.1 Prioritering till Region Dalarna

Nedan följer Falu kommuns prioritering vad gäller byggnation av cykelvägar längs med det statliga vägnätet.

Id	Åtgärder	Anmärkning	Åtgärdas samtidigt	Prioritering
11	Cykelväg längs väg 850	Mellan Backabro och Sveden, arbetspendling, turism, skola, rekreation.		1
C150	Cykelväg längs Ramsnäs vägen (väg 875)	Mellan Snickarvägen och Sågviksvägen, skolväg och gångväg för turister till Carl Larssongården mfl. Berör by/gårdstomt i Sundborn med nr 237:1 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	P150-P152	2
C161	Cykelväg längs Borgärdesvägen (väg 850)	Mellan Toftbyvägen (väg 876) och Källevägen. Genomfartstrafik på Borgärdesvägen (väg 850), skolväg. Berör by/gårdstomt i Svärdsjö med n 208:4 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	P160-P162	3
C163	Cykelväg längs Lumshedsvägen (väg 880) och Borgärdesvägen (väg 850)	Mellan Apoteksvägen och infart för oskyddade trafikanter till skolområdet efter väg 880. Skolväg, ansluter till passage 17 över väg 850.		3
C190	Cykelväg längs Bjursåsvägen (väg 892)	Mellan väg 69 och Skovägen (väg 899), skolväg. Väg genom hela Bjursås.	P100-P104	4
C130	Cykelväg längs Drottningvägen (väg 893) och Svedjevägen (väg 914)	Mellan väg 69 och Kalendervägen, skolväg, väg till idrottsplats och väg till busshållplats efter väg 69.	P130, P132, P133	5
9	Cykelväg längs väg 850	Mellan Boda och Svärdsjö, skola, arbetspendling, rekreation.		6
C181	Cykelväg längs Vikavägen (väg 800)	Mellan Sjögavägen och väg 69, skolväg och del av cykelväg till Falun och Runn runt. Vid Heden kan två by/gårdstomter registrerade med 255:1 respektive 254:1 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister för Vika socken beröras. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	P181	7
14	Asfaltering och belysning	Befintliga grusvägar mellan trafikplats Tallen och Hönsarvet i Borlänge asfalteras. Sträckan förses med belysning. Närmaste vägen för cyklister mellan Falun och Borlänge, arbetspendling.		8
C170	Cykelväg längs Leksandsvägen (väg 929)	Mellan Hans-Eriks väg och Tidstrandsvägen, skolväg.	P170-P172	9
C140	Cykelväg längs Lingvägen (väg 888)	Mellan väg 885 och Bortahevägen, skolväg. Berör en by/gårdstomt registrerad med nr 206:4 Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister för Svärdsjö socken. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.	P140-P141	10
10	Cykelväg längs väg 862	Mellan Sundborn och Östborn, arbetspendling, turism, rekreation.		11
P110	Hastighetsssäkrad passage	Buskbovägen (väg 864.1) vid skolan.		12
C123	Cykelväg längs Kyrkvägen (väg 888)	Mellan väg 50 och Klockarnäsvägen (väg 885), skolväg, öka känslan av ortskaraktär.		13
15	Asfaltering och belysning	Mellan Staberg och Färnviken, arbetspendling, rekreation, turism. Samtidigt blir Trafikverket huvudman för cykelvägen.		14
C191	Cykelväg längs väg 69	Mellan Bjursåsvägen (väg 892) och väg 929 med förlängning till Grycksbo (se Id 2, kap 8.2.10).		15
C132	Cykelväg längs väg 69	Mellan Kyrkbyvägen (väg 913) och passage över väg 69 vid Harmsarvsvägen.	P134	16

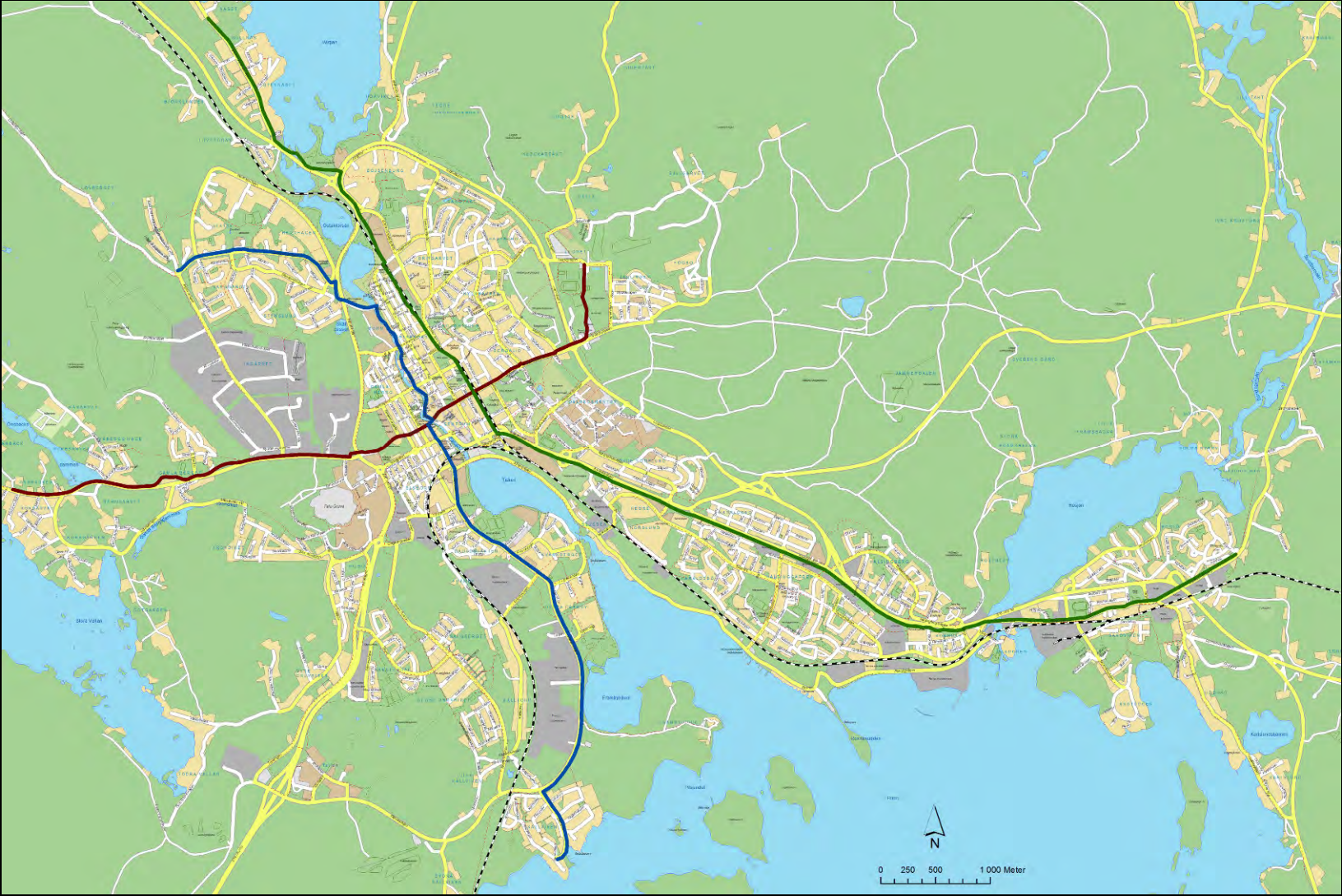
P111	Hastighetsssäkrad passage	Väg 850 vid Skolvägen, behövs om hållplatsen flyttas ut till väg 850.		17
C131	Cykelväg längs väg 69	Mellan Harmsarvsvägen och Svedjevägen (väg 914), skolväg, med förlängning till Bjursås (se Id 2 sid 65).		18
2	Cykelväg längs väg 69	Mellan Bjursås och Grycksbo, arbetspendling, rekreation.		19
18	Passage över väg 850	Passage vid infaren till Karlsbyheden och Blixbo, skola, arbetspendling, rekreation.		20
C124	Cykelväg längs Klockarnäsvägen (väg 885)	Mellan Kyrkvägen (väg 888) och Björkstavägen, skolväg.		21
12	Belysning	Mellan Sveden och Falun/Järlinden, arbetspendling, turism, rekreation.		22
13	Cykelväg längs väg 830	Mellan Sandheden och Ornäs, arbetspendling, skola närmast Aspeboda, rekreation.		23
6	Cykelväg längs väg 850	Mellan Svärdsjö och Höganäs, rekreation, bad, kyrka, arbetspendling.		24
C120	Cykelväg längs Marnäsvägen (väg 888)	Mellan väg till Örjebyn och väg 50, skolväg.		25
3	Cykelväg längs väg 888	Mellan Enviken och Linghed, skola närmast Enviken och Linghed, rekreation, arbetspendling.		26
4	Cykelväg längs väg 884	Mellan Linghed och Böle, skola närmast Linghed, rekreation, arbetspendling.		27
C160	Cykelväg längs Toftbyvägen	Mellan väg 850 och infart till ridskolan. Berör by/gårdstomt i Svärdsjö med nr 221:1 i Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister. Samråd/prövning enligt lagen om kulturminne krävs.		28
C180	Cykelväg längs Vikavägen (väg 800)	Mellan Kolviksvägen (väg 803) och Rombovägen, skolväg och del av Runn runt. Idag endast till för fotgängare. Samråd/prövning krävs enligt lagen om kulturminne samt beträffande kulturmiljön om område utanför trottoar används.	P180	29
1	Cykelväg längs väg 929	Mellan Sågmyra och Bjursås, arbetspendling, rekreation.		30
8	Cykelväg längs väg 876	Mellan Toftbyn och Svärdsjö, skola närmast Toftbyn och Svärdsjö, rekreation, arbetspendling.		31
7	Cykelväg längs väg 880	Mellan Svärdsjö och Österkvarn, arbetspendling, skola.		32
17	Cykelväg längs väg 888	Mellan Linghed och Svärdsjö, högstadieskola i Svärdsjö, arbetspendling, rekreation.		33
5	Cykelväg längs väg 850	Mellan Böle och Höganäs, rekreation, bad, arbetspendling.		34
C121	Cykelväg längs Faluvägen (väg 50)	Mellan Lyssfallsvägen och Marnäsvägen (väg 888), skolväg och öka känslan av ortskaraktär.		a
C122	Cykelväg längs Tängervägen (väg 50)	Mellan Kyrkvägen (väg 888) och Pers väg, skolväg, öka känslan av ortskaraktär.		a

- a Dessa byggs i samband med ombyggnation av korsningen. Trafikverkets förstudie klar. Hela C122 är inte med i förstudien men hela sträckningen bör byggas samtidigt.

Det finns också önskemål om cykelväg runt Vikasjön.

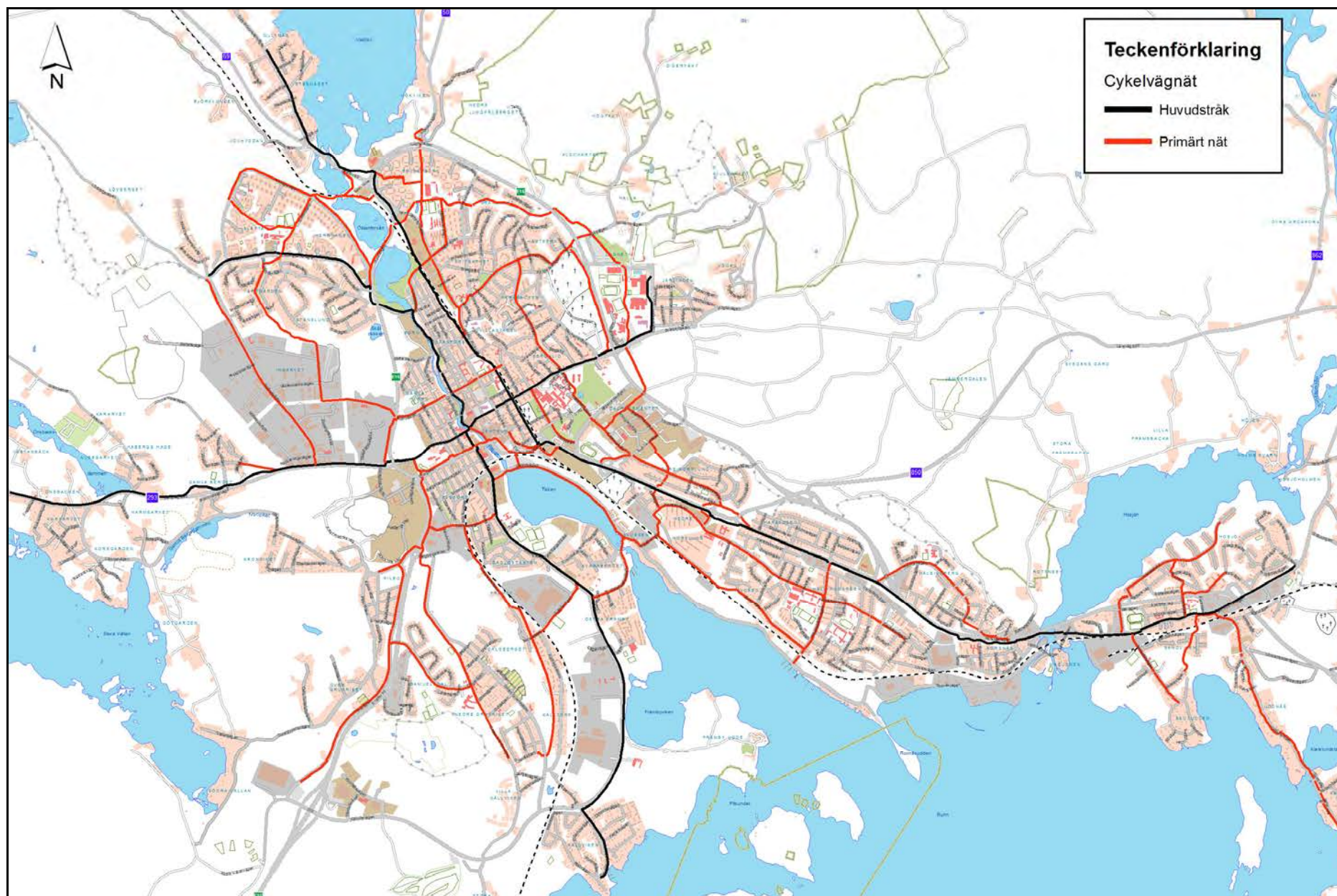
# Bilagor

Bilaga 1. Huvudstråkens dragning.





Bilaga 2. Primärt cykelvägnät.



Bilaga 3. Förslag till utökning eller förändring av cykelparkeringar i Falu centrum.

Nr	Plats	Antal	Typ av ställ	Ytbehov	Övrigt	Anledning
1	Nybrogatan/Slaggatan	16	befintligt		utökning bef parkeringsplats, omdisposition behövs	träning, friskvård
2	Stadshusgränd/Åsgatan	16	befintligt		där det stått cykelställ förut	restauranger
3	Rådhusplatsen, norra	30	enkelsidig	7,5x2 m	nya platser vid Länsförsäkringar en bit ut på torget	restauranger, butiker
4	Rådhusgården/Åsgatan	12	befintligt		utökning bef parkeringsplats	Kårhuset
5	Rådhusplatsen, södra	30	dubbelsidig	7,5x4 m	nya platser vid länsförsäkringar en bit ut på torget	restauranger, butiker
6	Rådhusplatsen, rådhuset	30	enkelsidig	10,4x2 m	längs med Rådhusets fasad på kortsidan	restauranger, butiker, stads- och rådhus
7	Åsgatan/Kristine kyrka	12	enkelsidig	4,2x2 m	nya platser efter mur nordväst om entrén till kyrkan	kyrka
8	Fisktorget, norra	32	befintligt		utökning med lika många som idag på stenmuren in mot torget, eller byt sida på befintliga	bibliotek, butiker, galleria
9	Medborgarplatsen	30	enkelsidig	10,4x2 m	ny plats mot upphöjningen	restaurang, park, träning
10	Stora torget	20	befintligt		utökning där det inte är dubbelsidiga cykelställ, gör två platser för lådcykel	galleria, butiker, restauranger
11	Åsgatan/Svärdsjögatan	40	dubbelsidig	10x4 m	nya platser mitt i gågatan	butiker
12	Falugatan/Ö. Hamngatan	30	dubbelsidig	7,5x4 m	togs bort i samband med husbygget	butiker, restauranger
13	Vattugränd	42	enkelsidig	14,6x2 m	längs med norra husfasaden	butiker
14	Åsgatan/Munktellska huset	42	enkelsidig	14,6x2 m	längs med fasaden mot Åsgatan, kan använda hela fasaden	butiker, restauranger
15	Bergslagsgränd	-	-		tak på bef parkering	butiker, restauranger och galleria
16	Åsgatan/Apoteket	18	enkelsidig	6,3x2 m	längs med fasaden under taket kanske 24 st (8,3m)	butiker, restauranger och galleria
17	Stigaregatan/Hälsingtorget	60	dubbelsidig	15x4 m	vid parkeringsplatserna mot Stigaregatan	kultur, Egnellska huset
18	Hälsingtorget	42	enkelsidig	14,6x2 m	längs med Kopparvägens långfasad	restauranger, Egnellska huset
19	Holmtorget/Ö. Hamngatan	-	-		tak på del av bef parkering, 15 st efter husväggen	butiker, galleria
20	Folkets hus				vid dagens personalparkering?	kulturaktiviteter
21	Slaggatan/kv Kronomagasinet	10	enkelsidig	2x5 m	nya platser, en bilparkeringsplats tas i anspråk	butiker, restauranger
22	Slaggatan/kv Residenset	10	enkelsidig	2x5 m	nya platser, en bilparkeringsplats tas i anspråk	butiker, restauranger
23	Slaggatan/kv Ganla Kansliet	10	enkelsidig	2x5 m	nya platser, en bilparkeringsplats tas i anspråk	butiker, restauranger
Summa:		532				

## Referenser

Jansson, A & Sundin, T. (2010). *Framtidens trafik 2020 - fyra scenarier för persontransporter i Falu kommun*. Rapport, Falu Kommun.

Forward, S & Eriksson, L. (2010). *Resvanor och inställning till färdmedel i Falu kommun*. Statens institut för kommunikationsanalys rapport 678.

Johansson, K (2012). *Ökad och säkrare cykling – en översyn av regler ur ett cyklingsperspektiv*. Statens offentliga utredningar (SOU 2012:70).

Niska, A (2013) *Presentation - nationell cykelkonferens*.

Jacobsen, P.L. (2003). *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*. Inj Prev 2003;9:205-209.

Larsson (2012), *Cykelhjälmsanvändningen i Sverige 1988-2011*, Statens institut för kommunikationsanalys observationsstudie.

Wallberg, S., et al (2010). *GCM-handbok – Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och mopedtrafik i fokus*. Sveriges Kommuner och Landsting.

<b>FALUN</b>	SAMMANTRÄDESPROTOKOLL	30 (45)
<b>Kommunfullmäktige</b>	Paragraf	Sammanträdesdatum
		2014-04-10

---

**§ 100 Antagande av Cykelplan för Falu kommun**

KS0469/12

**Beslut**

Cykelplan för Falu kommun, version mars 2014, antas.

**Sammanfattning**

Kommunstyrelsens utvecklingsutskott gav den 18 september 2012, uppdrag om att det skulle upprättas cykelplan för hela Falu kommun. Stadsbyggnadsberedningen har fungerat som politisk vägledningsgrupp under arbetet.

Efter information i kommunstyrelsens utvecklingsutskott gav utskottet den 21 maj 2013 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att skicka ut *Förslag till Cykelplan för Falu kommun* på remiss. Remissen genomfördes under hösten 2013. De yttranden som inkom har sammanställts och kommenterats i *Remissredogörelse – Cykelplan för Falu kommun* daterad den 5 mars 2014. De ändringar som föreslås i redogörelsen har förts in i *Cykelplan för Falu kommun*, version mars 2014.

Med de tillägg som gjorts efter remissomgången beräknas nu kostnaden till ungefär 132 Mkr vilket innebär ca 7,8 Mkr per år om planen genomförs fram till och med år 2030.

Cykelplanen bör antas av kommunfullmäktige och ska därefter användas i verksamhetsplaneringen och budgetarbetet.

Kommunstyrelsen beslutar för egen del under förutsättning av kommunfullmäktiges beslut

1. Remissredogörelsen för Cykelplan för Falu kommun godkänns.
2. Utvecklingsutskottet får i uppdrag att besluta om ändringar i cykelplanen.

Beslutet är enligt kommunstyrelsens förslag.

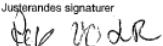

**Beslutsunderlag**

Stadsbyggnads- och näringslivskontoret tjänsteskrivelse 2014-03-05.  
Protokoll från utvecklingsutskottet 2014-03-18, § 39.  
Protokoll från kommunstyrelsen 2014-04-01, § 88.

**Förslag till beslut på sammanträdet**

Jonny Gahnshag (S): Enligt kommunstyrelsens förslag.

---

Justerandes signaturer 	Utdragsbestyrkande: 
---	--