

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2025-11-17

Ärendenummer SMF-2024-01045

## Handläggare

Björn Berle, Mikael Bergqvist

Telefon: 031-368 47 42

Epost: bjorn.berle@stadsmiljo.goteborg.se

mikael.bergqvist@stadsmiljo.goteborg.se

## Återrapportering av uppdrag från stadsmiljönämnden angående att förtydliga cykelfartsgatorna

### Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden förklarar uppdraget att genom skyltning och/eller vägmarkering öka tydligheten på stadens cykelfartsgator, antingen genom att reglera dem som cykelgator eller inom ramen för vad som är möjligt på befintliga cykelfartsgator (2024-04-24 § 66) för fullgjort.
2. Stadsmiljönämnden förklarar uppdrag att identifiera nya potentiella cykelgator/cykelfartsgator (2024-04-24 § 66) för fullgjort.

### Sammanfattning

Stadsmiljöförvaltningen har fått i uppdrag av stadsmiljönämnden att genom skyltning och/eller vägmarkering öka tydligheten på stadens cykelfartsgator, antingen genom att reglera dem som cykelgator eller inom ramen för vad som är möjligt på befintliga cykelfartsgator. För att genomföra detta uppdrag har förvaltningen beslutat att reglera samtliga fem cykelfartsgator som cykelgator enligt Trafikförordningen. Arbetet har samordnats med omskytning av hastighetsgränserna till 30 km/h i området innanför Vallgraven, vilket är en förutsättning för cykelgator, och har medfört viss fördröjning. Cykelgatorna på Västra Hamngatan och Östra Hamngatan märks ut under december 2025. De tre återstående cykelfartsgatorna skyltas om till cykelgator under början av 2026. Det finns en konkret plan för färdigställandet av uppdraget som genomförs enligt tidplan.

Stadsmiljöförvaltningen har även fått i uppdrag att identifiera nya potentiella cykelgator/cykelfartsgator. I uppdraget står det "stadsmiljöförvaltningen får därför även i uppdrag att identifiera nya potentiella cykelgator/cykelfartsgator. Detta ska göras som en komplettering till redan befintlig analys i "Vägledning för cykelgator i Göteborg" (2023). För att genomföra detta uppdrag har förvaltningen tagit fram en kompletterad podentialanalys. Inom ramen av uppdraget har förvaltningen utvecklat en intern GIS-analysmetod som även kommer att underlätta framtida cykelanalyser. I den nya analysen har förvaltningen använt samma grundläggande kriterier som tidigare, men även gjort en bredare genomgång för att identifiera fler gator som kan göras mer cykelvänliga. Analysen har också omfattat stadslivsstråken från Göteborgs översiktsplan, där cykling i

blandtrafik kan bidra till att frigöra utrymme för gång, grönska och andra stadslivsrelaterade gaturumsfunktioner.

Resultatet av den kompletterade potentialanalysen visar ytterligare 26 potentiella cykelgator utöver de tidigare åtta, som skulle kunna omvandlas till cykelgator, med olika omfattningar av åtgärder (se kartbild Bilaga 3.). En del av gatorna kan med åtgärder omvandlas på kort sikt medan andra kräver större åtgärder, fortsatt planering och strategiska avvägningar på systemnivå om de lämpar sig som cykelgator eller annan typ av cykelinfrastruktur. Stadslivsstråksanalysen visar även att det finns potential för ytterligare 17 cykelgator där de kan bidra till att frigöra utrymme för gång, grönska och andra stadslivsrelaterade gaturumsfunktioner.

Fortsatt arbete med potentiella cykelgator bör använda sig av denna framtagna metodutveckling, vidare stråkstudier i samband med övergripande cykelplanering för att peka ut lämpliga gator för omvandling på kort och lång sikt. Stadsmiljöförvaltningen har sett att initieringen av cykelgator kan koordineras med årliga gatuarbeten som beläggningsplaner eller ledningsomläggningar som med anpassningar kan leda till utökad antal cykelanpassade gator i Göteborg.

## **Bedömning ur ekonomisk dimension**

Att reglera Göteborgs Stads fem befintliga cykelfartsgator som cykelgator bedöms ha liten påverkan på den ekonomiska dimensionen. Kostnaden ryms inom förvaltningens befintliga driftbudget.

Den kompletterade potentialanalysen visar på ökad potential och incitament för Göteborg att arbeta med cykelgator som verktyg till stadens cykelinfrastruktur. Att utnyttja befintlig gatuinfrastruktur balanserar dagens ekonomiska läge med bevarandet av resurser och miljö, samtidigt som det tillåter oss att prioritera och omdisponera yta för ett transporteffektivt samhälle i en stad som växer.

Erfarenheter från andra städer som har arbetat med cykelgator visar att denna typ av blandtrafikgata är ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt att stärka cykelns roll i stadstrafiken.

Cykelfartsgator i Göteborg har en standardutformning med asfaltering mitt i körfältet och gatsten längsmed. Denna typ av utformning har visat sig vara uppskattad för sin tydlighet men också dyr i sitt genomförande. Cykelgator i Göteborg har ingen bestämd utformning men erfarenheter från andra städer visar att cykelgator kan göras med enklare medel som gatumålning och reglering som går att återställa eller justera vid behov. Dessa typer av utformning är mer kostnadseffektiva än dagens cykelfartsgator i Göteborg. Kostnadsbedömningar av kompletterad potentiella cykelgator har inte utförts inom ramen av detta uppdrag utan får bedömas i vidare stråkstudier och gata för gata.

## **Bedömning ur ekologisk dimension**

Utöver de indirekta miljövinster som nämnts ovan bedöms åtgärden att reglera fem befintliga cykelfartsgator som cykelgator ha liten direkt påverkan på den ekologiska dimensionen.

Den utökade potentialen för cykelgator visar att det finns flera gator i staden där omdisponering av yta från vägtrafik kan prioriteras om till cyklist, grönska, fotgängare

och vistelse. Denna möjliga omprioritering visar på verktyg för en mer ekologisk och hållbar stad. Erfarenheter från städer i Europa visar att blandtrafikgator som cykelgata ger förutsättningar till en annan typ av stad där cykling och andra gaturumsfunktioner får en ökad prioritet.

Ett övergripande arbete med ökad prioritering av cykel kommer ge nyttor som minskad klimatpåverkan, lägre buller- och luftemissioner samt minskade barriäreffekter för människor och djur. Detta bidrar till uppfyllande av målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, som i sin tur är kopplade till de nationella miljömålen som frisk luft och god bebyggd miljö.

## **Bedömning ur social dimension**

Åtgärden att reglera om befintliga cykelfartsgator till cykelgator bedöms ha liten påverkan på den sociala dimensionen, utöver de indirekta positiva effekter som kan följa av förbättrad trafiksäkerhet, ökad trygghet för cyklister och minskade utsläpp i tätbebyggda områden.

Den utökade potentialen för cykelgator möjliggör ytterligare sätt att arbeta med ökad cykelanpassning av gator vilket i sin tur är förutsättande för stadens arbete med jämlik stad, jämställt transportsystem samt barns fria rörlighet och livsmiljöer. En ökad prioritet av cykling leder till mer jämlika möjligheter för olika åldrar att röra sig i staden. Börjar Göteborg arbeta med cykelgator och åtgärder för att cykelanpassa fler gator till följd av denna visade potential skapas på sikt större möjlighet att prioritera om fler gaturum för cykling och därmed mindre vägtrafikarbete. Detta är vidare en viktig aspekt för god och jämlik hälsa då luftkvalitet och buller från Göteborgs biltrafik påverkar barns livsmiljöer mer än vuxna.

## **Bilagor**

1. Protokollsutdrag från stadsmiljönämndens sammanträde § 66 2024-04-24
2. Yrkande (C, MP, S och V) angående att förtydliga cykelfartsgatorna § 59 2024-03-22
3. Karta över potentiella cykelgator kompletterad potentialstudie cykelgator 2025
4. Lista över gator Vägledning för cykelgator i Göteborg (2023)
5. Lista över gator kompletterad potentialstudie cykelgator 2025
6. Lista över gator potentiella cykelgator stadslivsstråkanalys 2025

## Beskrivning av ärendet

Stadsmiljöförvaltningen har fått i uppdrag av stadsmiljönämnden att genom skyltning och/eller vägmärkning öka tydligheten på stadens cykelfartsgator, antingen genom att reglera dem som cykelgator eller inom ramen för vad som är möjligt på befintliga cykelfartsgator.

Uppdraget grundar sig i ett yrkande där det framhålls att otydligheten med nuvarande reglering som cykelfartsgata riskerar att leda till bristande acceptans från bilförare att anpassa hastighet och beteende efter cykeltrafiken. Förvaltningen har därför valt att reglera stadens fem cykelfartsgator som cykelgator enligt Trafikförordningens bestämmelser.

Stadsmiljöförvaltningen har även fått i uppdrag av stadsmiljönämnden att identifiera nya potentiella cykelgator/cykelfartsgator. Stadsmiljönämnden ska ta ställning till om kompletterad identifiering av cykelgator/cykelfartsgator är i linje med uppdraget.

Under utredningen för kompletterad potentialanalys har stadsmiljöförvaltningen samverkat med stadsbyggnadsförvaltningen för att få stöd med analys och strategiska avväganden.

### Bakgrund

År 2013 genomfördes en ny typ av gata på Västra Hamngatan, så kallad cykelfartsgata. I efterföljande utvärderingar konstaterades att de flesta cyklister såg åtgärden som positiv. Mellan 2014 till 2020 genomfördes fler cykelfartsgator i Göteborg: Östra Hamngatan, Redbergsvägen, Mariagatan och Karl Johansgatan med blandat resultat. De gator som inte uppfyller kriterierna för cykelgator har också visat sig fungera sämre, till exempel Redbergsvägen som både har för höga trafikmängder och där en cykelfartsgata är byggd i uppførsbacke i ena riktningen. I uppførsbackar går cyklar generellt långsammare och kan upplevas stressigt i situationer med bakomliggande bilar.

December år 2020 blev cykelgator en del av trafikförordningen och vägmärkesförordningen vilket gjorde det möjligt att reglera gator som cykelgator. En cykelgata är en särskild form av blandtrafikgata, men med särskilda bestämmelser. På en cykelgata gäller följande:

- Fordon får inte föras med högre hastighet än 30 kilometer i timmen.
- Fordon får inte parkeras på någon annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser.
- En förare som kör in på en väg som är cykelgata har väjningsplikt mot fordon på cykelgatan.
- En förare av ett motordrivet fordon ska anpassa hastigheten till cykeltrafiken
- En förare har också väjningsplikt mot varje fordon vars kurs skär den egna kursen när föraren kommer in på en väg från en cykelgata.
- Den högsta tillåtna hastigheten märks ut med vägmärke.

Skillnaden mellan cykelgata och cykelfartsgata är att cykelfartsgata i Göteborg är en blandtrafikgata där cykling sker mitt i körfältet med asfalt mitt i körfältet och gatsten längs asfaltsytan. Cykelfartsgata är inte en reglerad gata och har inte särskilda bestämmelser.

År 2023 tog stadsmiljöförvaltningen fram ”Vägledning för cykelgator i Göteborg” med grundkriterier som behöver vara uppfyllda för att en gata ska vara lämplig för cykling i blandtrafik. Arbetet identifierade först ett trettiotal gator och gjorde därefter en mer detaljerad genomgång där varje gata bedömdes utifrån om den också var lämplig att reglera som cykelgata utan omfattande åtgärder. Resultatet visade att det fanns förutsättningar för åtta gator att omvandlas till cykelgator men även att regleringen inte är lämplig eller nödvändig på alla platser, att vissa gator redan fungerar bra som vanliga blandtrafikgator medan andra har för svåra topografiska förutsättningar för att en cykelgata ska fungera väl.

År 2024 kom uppdraget § 66 2024-04-24 att komplettera potentialanalysen från ”Vägledning för cykelgator i Göteborg” eftersom rapportens analys ej hade inkluderat åtgärder för sänkta hastigheter och minskade biltrafikmängder. Analysen från 2023 visade också ha svagheter i den använda datamängden med trafikmätningar från tidigare år med helt andra förutsättningar samt att gator utan trafikmätningar ej redovisades. Detta uppdrag är en hantering av befintliga cykelfartsgator samt en kompletterad analys av tidigare analys som gjordes 2023.

## Förvaltningens bedömning

Denna redovisning visar hur arbetet har utvecklats sedan den tidigare rapporten ”Vägledning för cykelgator i Göteborg” (2023), vilka analyskriterier som har tillämpats i de nya analyserna och vilka möjligheter som finns för fortsatt planering och genomförande av cykelgator.

Bedömningarna för potentialen för fler cykelgator i Göteborg bygger på omvärldsbevakning, utvecklandet av en intern analysmetodik med geografiska informationssystem (GIS) och kompletterande kvalitativa överväganden. Med denna analysmetod har vi tagit fram två analyser:

- En kompletterande potentialanalys med syfte att identifiera gator i cykelvägnätet där det finns hög potential för ökat cyklande
- En stadslivsstråksanalys med syfte att identifiera gator utpekade i översiktsplanen, där cykling i blandtrafik kan bidra till att frigöra utrymme för gång, grönska och andra stadslivsrelaterade gaturumsfunktioner.

### Bedömningar av olika alternativ för cykelfartsgator

Förvaltningen har analyserat olika sätt att öka tydligheten på cykelfartsgatorna:

- Målning av cykelsymboler i körbanan var ett alternativ, men bedömdes olämplig på smala körbanor då symbolerna riskerar att misstolkas som cykelbanor.
- Informationsskyltar övervägdes, men förvaltningen bedömde att en formell reglering som cykelgata är mer ändamålsenlig eftersom den gör det möjligt att tydligt kommunicera de trafikregler som gäller enligt Trafikförordningen.

### Omvärldsbevakning

Sedan rapporten ”Vägledning för cykelgator i Göteborg” (2023) har flera europeiska och svenska städer fortsatt utvecklingen av cykelgator. Syftet är att skapa säkra, attraktiva och yteffektiva gaturum. Cykelgator används allt oftare som ett verktyg för att prioritera cykeln i blandtrafik, minska genomfartstrafik med bil och knyta ihop befintliga cykelstråk till ett sammanhängande nät.

I Sverige har exempelvis Eskilstuna under 2024 infört två cykelgator och sett både ökad cykling och minskade biltrafikhastigheter. Aarhus i Danmark har under 2025 förbättrat sin sammanhängande ”cykelring” runt stadskärnan. I Gent, Belgien har cykelgator blivit en integrerad del av stadens trafikplanering och används för att omvandla genomfartsgator till lokala gator med cykelprioritet. Där har man även utvecklat ”beslutsträd” som kopplar cykelgator till årliga beläggningsplaner och gatuombyggnader vilket gör initieringen och införandet av dem mer systematiskt.

Malmö stad har tagit fram koncept med temporära cykelgator som visar att säsongsvisa eller byggrelaterade cykelgator kan fungera som testmiljöer där olika utformningar prövas innan permanenta lösningar införs. Liknande tillvägagångssätt kan tillämpas i Göteborg, särskilt i samband med tillfälliga trafikförändringar eller större byggprojekt. Genom att testa cykelgator i praktiken skapas erfarenhet som kan ligga till grund för mer långsiktiga genomföranden. Förvaltningen bedömer vidare att konceptet med temporära cykelgator kan vara ett värdefullt verktyg för att främja cykling och testa nya lösningar, men att detta behöver utredas vidare innan det införs mer brett.

Erfarenheterna från dessa städer visar att cykelgator är ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt att stärka cykelns roll i stadstrafiken. De bidrar till ett mer sammanhängande nät, ökad trygghet i blandtrafik och en effektivare användning av befintligt gaturum – faktorer som sammantaget förklarar varför allt fler städer väljer att arbeta med cykelgator.

### **Samspel mellan trafikmiljö, utformning och reglering**

Erfarenheter från länder som arbetar med cykelgator (som Danmark, Nederländerna, Tyskland och Finland) liksom Göteborgs egna erfarenheter av cykelfartsgator visar att samspelet mellan cyklister och bilförare fungerar bäst där följande kriterier uppfylls:

- högt cykelflöde, helst är större än flödet av motorfordon (gärna minst 1000 cyklar/dygn),
- ett maxflöde av biltrafik runt 2500 fordon/dygn,
- minimerad genomfartstrafik med motorfordon,
- låg andel tung trafik,
- faktisk hastighet på max 30 km/h,
- få branta uppförsbackar, bara på korta sträckor (> 5 %).

Karl Johansgatan fungerar exempelvis sämre eftersom den har för högt bilflöde (dubbelt över rekommenderat) och brant lutning från Såggatan. Uppförsbacken från Såggatan gör att en del cyklister cyklar långsamt och bredden gör att bilar inte kan köra om. Det är också en lång sträcka där bilar ligger bakom cyklar. Liknande problem finns på Redbergsvägen.

Sannolikt går det att avvika lite från någon av kriterierna om det kompenseras på annat vis. Ett något större bilflöde kan eventuellt fungera vid ett stort cykelflöde och sträckan är kort. Förhoppningen är att den nya regleringen ska förbättra samspelet mellan cykel och bil. Men det är dock inte enbart regleringsformen cykelgata i sig som är nyckeln utan det handlar om att se till att det är så lite biltrafik, i synnerhet genomfartstrafik, att det kommer att fungera med cykel i blandtrafik.

## **Förvaltningens arbete med att införa cykelgata**

När förvaltningen planerade utmärkningen på Västra Hamngatan och Östra Hamngatan uppstod behovet att samtidigt se över hastighetsregleringen på anslutande gator. För att undvika 50-skyltar som ansluter direkt till cykelgator beslutades därför att införa 30 km/h i hela centrala området innanför Vallgraven parallellt med cykelgatorna.

Arbetet med att samordna vägmärken för parkering, hastighet och cykelgata har varit omfattande men är nu slutfört. Platser för vägmärken är identifierade, vägmärken är beställda och arbetet med att skylta om cykelfartsgatorna fortskrider enligt plan.

Under december 2025 kommer cykelfartsgatorna på Västra Hamngatan och Östra Hamngatan att skyltas upp till cykelgator. De tre återstående cykelfartsgatorna på Redbergsvägen, Karl Johansgatan och Mariagatan skyltas om under början av 2026 i samband med att hastighetsändringar genomförs. Dessa cykelgator har färre anslutande gator och en mindre komplex trafikmiljö, vilket gör att planering och utmärkning går snabbare.

Omskytningen som ska göras i centrum för både hastighetsändringar och cykelgator är omfattande. För att hålla tidsplanen påbörjas montering av vägmärken så snart de levereras. Skyltar täcks då över i väntan på att de nya trafikföreskrifterna träder i kraft i december. På detta sätt kan arbetet genomföras parallellt och effektivt.

## **Tidigare bedömning för cykelgator i Göteborg**

I rapporten "Vägledning för cykelgator i Göteborg" (2023) bedömdes potentialen för cykelgator utifrån dåvarande trafikdata och fasta kriterier för trafikmängd. Den ursprungliga bedömningen utgick från 500–2 500 fordon per dygn (ÅMVD). Vidare baserades analysen på tillgängliga trafikmätdata som i vissa fall var flera år gammal. Eftersom analysen till viss del baserades på äldre mätdata kunde den ge en missvisande bild av förutsättningarna.

Analysen utgick dessutom från ett nuläge där man bedömde vilka gator som vid det tillfället skulle kunna vara aktuella som cykelgator, snarare än från ett antagande om att trafikförhållandena kan förändras. Detta innebär att gator som skulle kunna bli aktuella vid förändrade förutsättningar inte presenterades i analysen från 2023.

## **Ny bedömning för cykelgator**

För att svara på uppdraget från stadsmiljönämnden § 66 2024-04-24 har stadsmiljöförvaltningen utvecklat en internt GIS-baserad analysmetod som bygger på justerade antaganden och gränsvärden för biltrafikflöden. Syftet är att visa hur potentialen för cykelgator förändras när man utgår från att dessa faktorer kan påverkas genom fysiska och reglerande åtgärder.

Analyskriterier för den kompletterade potentialanalysen för cykelgator i Göteborg är:

- att gatan är utpekad som saknad länk i cykelnätet eller rekommenderad bilväg för cykeltrafik
- att gatan inte är en industrigata
- att gatan inte ska dela yta med spårväg över längre sträckor
- att gatan på majoriteten av sträckan har lutning mindre än 5 procent

För att ge en utökad bild av potentialen har vissa antaganden för att bedöma potentialen vidareutvecklats med uppdaterade trafikdata och reviderade gränsvärden. De viktigaste

förändringarna för att identifiera potentialen jämfört med den tidigare analysen från ”Vägledning för cykelgator i Göteborg” (2023) gäller trafikmängder, underlagsdata och Västra Götalandsregionens ”Cykelpotentialkarta”.

Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling visar med år 2020 befolkningsdata från Statistiska centralbyrån (SCB) att cirka 54 procent av Göteborgs förvärvsarbetare kan cykla till sitt jobb inom 30 minuter och att cirka 44 procent av Göteborgs gymnasieelever kan cykla till skolan inom 30 minuter.

- Intervallet för biltrafikflöden har utökats från 500-2500 till 0-5000 fordon per dygn fortsatt benämnt som årsmedelsvardagsdygnstrafik (ÅMVD). Detta med stöd i erfarenheter från bland annat Malmö och Gent där cykelgator tillämpas även vid något högre trafikflöden.
- Analysen har dessutom kompletterats från Västra Götalandsregionens ”Cykelpotentialkarta”, som beskriver den teoretiska potentialen för cykelpendling till arbete och gymnasieskola inom 30 minuters restid. Här har riktvärdet som använts valts till över 1000 cyklister per dygn.

Med ändrade gränsvärden ökade mängden identifierade potentiella cykelgator. Totalt identifierades 26 nya gator med hög cykelpotential, utöver de åtta som pekades ut i 2023 års rapport.

Västra Götalandsregionens cykelpotentialkarta ses som en filtrerande datamängd i analysen som pekar ut teoretiskt kortast väg som har hög cykelpotential (över 1000 cyklister per dygn). I vissa fall stämmer Västra Götalandsregionens sträckor inte överens med Göteborgs cykelplanering. Den visar vissa stråk med kortast väg för cykelpendling men är utpekade till andra funktioner i stadens planering eller missar där det finns behov av cykelkoppling, men där cykelpotentialkartan inte pekar ut en numerisk cykelpotential.

I tillägg till den numeriska analysen har en särskild stadslivsstråksanalys genomförts för att identifiera platser där en omvandling till cykelgata kan frigöra yta för gångtrafik, grönska och stadsliv. Denna analys har utgått från översiktsplanens utpekade stadslivsstråk och genom att analysera gångbanebredder, befintliga cykelbanor, spårvagnsspår och funktion i gatunätet har ytterligare 17 gator identifierats där cykelgata skulle kunna bidra till en bättre balans mellan trafikslag. Linnégatan lyfts som ett exempel där lämpligheten för cykelgata kan öka om genomfartstrafiken minskar och hastighetsgränsen sänks från 50 km/h till 30 km/h.

## **Avslutning**

Stadsmiljöförvaltningen befinner sig i slutfasen av genomförandet av regleringen av befintliga cykelfartsgator som cykelgator. Då samtliga åtgärder planeras vara genomförda kring årsskiftet 2025/2026 föreslår förvaltningen att uppdraget att genom skyltning och/eller vägmarkering öka tydligheten på stadens cykelfartsgator, antingen genom att reglera dem som cykelgator eller inom ramen för vad som är möjligt på befintliga cykelfartsgator förklaras fullgjort.

Cykelgator ska inte ses som ett sätt att ersätta separerade cykelbanor, utan ska ses som ett av verktygen för att förstärka för cykling i blandtrafik i miljöer där cykelbanor inte är möjliga eller önskvärda. Göteborg har många gator utan tydlig cykelinfrastruktur och bedöms idag som behov av cykelkopplingar eller rekommenderade bilvägar för cykeltrafik. På vissa av dessa gator kan regleringen cykelgata vara en lämplig åtgärd

medan andra inte behöver reglering, men att gatan ändå utformas för att skapa bättre förutsättningar för cykling.

Den fortsatta utvecklingen bör ske i nära samordning med stadens övriga planeringsprocesser, bland annat arbetet med nya hastighetsgränser, principer för blandtrafikgator och inte minst planeringen av annan trafikföring som begränsar genomfarten för bilar. Genom att kombinera dessa perspektiv kan cykelgator bli en naturlig del av ett sammanhängande, tryggt och attraktivt cykelnät. Då en kompletterad potentialanalys är gjord föreslår förvaltningen att uppdraget att identifiera nya potentiella cykelgator/cykelfartsgator förklaras fullgjort.

Josefine Johansson

Anders Ramsby

Avdelningschef Planering och  
investering

Förvaltningsdirektör