



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Cykelplan 2022

Projektamn	Cykelplan 2022 - Antagandehandling 2022-11-09
Projektägare / Beställare	Gatu-parkkontoret Fredrik Hallstenson Samhällsbyggnadsförvaltningen





Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Innehåll

1	Inledning och bakgrund	4
2	Syfte	4
3	Redovisning och uppföljning av Cykelplan 2013	5
3.1	Utbyggnad av nya cykelvägar 2013–2022	5
3.1.1	4.1.1 Utbyggnad av nya cykelvägar 2013–2022 utmed kommunala gator	5
3.1.2	Utbyggnad av cykelvägar utmed statligt vägnät	5
3.1.3	Utbyggnad av cykelinfrastruktur tillsammans med exploateringsprojekt.....	6
3.2	Enhetsmål och aktiviteter.....	6
3.2.1	Redovisning aktivitet 1E Räkning av cykel på utvalda platser.....	8
3.2.2	Kommunvelometern och Cyklistvelometern.....	8
4	Uppföljning av övergripande mål från cykelplanen 2013	9
4.1	Mål 1 Andel resor med cykel.....	10
4.2	Mål 2 Antal omkomna och svårt skadade cyklist i kommunen.....	10
4.3	Mål 3 Andel nöjda cyklist med cykelnätets utformning.....	11
4.4	Mål 4 Andel nöjda cyklist med drift och underhåll	11
4.5	Mål 5 Andel nöjda cyklist med allmänna parkeringsplatser.....	11
4.6	Antal kilometer ny cykelväg i kommunal regi.....	11
4.7	Antal hastighetsanpassade cykelpassager	11
5	Övergripande mål i Cykelplan 2022.....	13
6	Aktiviteter för att nå målen	14
7	Trollhättans infrastruktur för cykel	17
7.1	Trollhättans cykelnät	17
7.1.1	Huvudstråk.....	17
7.1.2	Lokalstråk	17
7.1.3	Sommarcykelvägar.....	17
8	Utformning av cykelvägar.....	18
8.1	Separering	18
8.2	Bredder och utrymme	19
8.3	Passager och korsningar	19
8.3.1	Trafiksignaler	20
8.3.2	Planskilda korsningar	20
8.4	Trafiksäkerhet	20
8.5	Belysning	21
8.6	Sikt	21



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

8.7	Hinder på cykelbanan.....	21
8.7.1	Hinder för att ta bort otillåten biltrafik.....	21
8.7.2	Hinder för att minska cyklisters fart	22
8.8	Trygghet och attraktivitet.....	22
8.9	Tydlighet och vägvisning.....	23
8.10	Komfort	23
8.11	Cykelparkering.....	23
8.11.1	Cykelparkering på allmän plats	23
8.11.2	Cykelparkering på tomtmark	24
9	Drift och underhåll.....	25
9.1	Snöröjning	25
9.2	Städning	25
9.3	Felanmälan	26
9.4	Principer för gatuarbete	26
10	Förvaltningens förslag till prioritering av åtgärder.....	26
10.1	Utbyggnader och förbättringar på kommunalt nät.....	26
10.2	Utbyggnader av cykelvägar utmed statliga vägar.....	30
10.3	Utbyggnader av GC-nät som samordnas med andra projekt eller exploateringar.....	31

Bilagor

Definitioner.....	32
Bilaga 1 Översikt centrum och Stallbacka.....	34
Bilaga 2 Översikt Kronogården Lextorp.....	35
Bilaga 3 Översikt Skogshöjden Björndalen.....	36
Bilaga 4 Översikt Stavre Sandhem.....	37
Bilaga 5 Översikt Strömslund Torsred.....	38
Bilaga 6 Översikt kommunen.....	39
Bilaga 7 Genomförda och planerade investeringsåtgärder 2013-2022.....	40



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

1 Inledning och bakgrund

Trollhättan har ambitionen att växa från dagens ca 59 000 invånare till 70 000 invånare år 2030. Detta medför fler transporter och översiktsplanen beskriver att trafikstrukturen ska möjliggöra att större delen av den förväntade trafikökningen ska ske genom hållbara trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att kunna utveckla cykeltrafiken är det nödvändigt att ta fram en ny cykelplan då nuvarande cykelplan är från 2013 och många åtgärder har genomförts och nya investeringsförslag behöver tas fram. Det är då också aktuellt att uppdatera andra delar i aktivitetslistan.

Cykelplanen har tagits fram av Gatu-parkkontoret på Samhällsbyggnadsförvaltningen. Hösten 2022 har den varit på intern och extern remiss. Samhällsbyggnadsnämnden har därefter fattat beslut om att godkänna planen.

2 Syfte

Cykelplanen ska utgöra ett underlag för planering, byggande och drift, med syfte att skapa goda förutsättningar för cykeltrafiken och i förlängningen öka andelen transporter med cykel. Cykelplanen ska vara vägledande för att skapa ett säkert, tryggt och attraktivt cykelvägnät. Fokus för planen ligger på nyttotransporter såsom pendling till arbete, skola och förskola. En förbättrad infrastruktur för cykel gynnar också Trollhättans fritids- och cykelturister.

Cykelplanen redovisar endast åtgärder för att förbättra cykelinfrastrukturen. Detta medför oftast också fördelar för gående.

I varje enskilt projekt behöver också hänsyn tas i en rad andra frågor och utifrån en sammantagen bedömning göra nödvändiga avvägningar. Det handlar bland annat om att väga samman behov för alla trafikslag, teknisk och ekonomisk genomförbarhet, tillgodose barn och ungas behov utifrån barnkonventionen, trafiksäkerhet, grön-blå värden, trygghet, sociala frågor.

I denna plan är inga åtgärder finansierade utan detta sker i samband med budgetarbetet.

Förutom förbättrad infrastruktur behövs även information och kampanjer där föreningar, organisationer och Trollhättans Stad samarbetar, för att öka kunskapen och skapa förutsättningar för ett ökat cyklande. I "Handlingsplan för hållbart resande" ingår flera av dessa aktiviteter och ingår därför inte i cykelplanen.

Stadens arbete tillsammans med skolor, elever och föräldrar för att skapa säkra och trygga skolvägar är en aktivitet i trafiksäkerhetsprogrammet och ingår därför heller inte i cykelplanen.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

3 Redovisning och uppföljning av Cykelplan 2013

I cykelplanen från 2013 finns ett prioriteringsförslag för utbyggnad av nya cykelvägar samt en aktivitetslista med övriga åtgärder. Ansvariga förvaltningar var Samhällsbyggnadsförvaltningen, Kommunstyrelsens förvaltning, Tekniska förvaltningen och Utbildningsförvaltningen

3.1 Utbyggnad av nya cykelvägar 2013–2022

Planerade av investeringar av ny cykelinfrastruktur var en viktig del av Cykelplan2013. Här följer en redovisning över genomförda projekt uppdelat på tre kategorier. Se även bilaga 7.

3.1.1 4.1.1 Utbyggnad av nya cykelvägar 2013–2022 utmed kommunala gator

I cykelplanen från 2013 listades 34 olika investeringsobjekt och varav 21 är genomförda och 3 kommer att genomföras under 2022 och omfattade totalt en beräknad kostnad på ca 40 miljoner (2013). Några objekt är inte längre aktuella så det finns 7 kvar som ännu inte är genomförda. Samhällsbyggnadsförvaltningen har också kontinuerligt under perioden byggt ut ett antal mindre trafiksäkerhetsåtgärder samt åtgärdat passager för ökad säkerhet. Dessa redovisas inte i planen.

3.1.2 Utbyggnad av cykelvägar utmed statligt vägnät

Finansiering av utbyggnation av cykelvägar utmed statligt vägnät där Trafikverket är väghållare sker via regional plan för Västra Götaland. Den regionala planen sträcker sig över 12 år och uppdateras vart fjärde år. I planerna har regionen avsatt medel för cykelåtgärder och kommunerna förutsätts medfinansiera åtgärden med 50%.

I stadens cykelplan listades 9 objekt som beräknades kosta runt 115 miljoner kronor samt ytterligare 3 objekt som inte hade kostnadsberäknats.

Under perioden har det byggts ut ny gång- och cykelväg på del av Vänersborgsvägen i samband med att Trafikverket byggde ut en cirkulationsplats i korsningen

Vänersborgsvägen/ Lärketorpsvägen och kommunen behövde inte medfinansiera utbyggnaden. Projektet gick genom både Trollhättans och Vänersborgs kommuner och ca 320 meter var inom Trollhättans kommun.

Ny cykelväg på 3 kilometer har byggts utmed Sjuntorpsvägen mellan Sjuntorp och Glöse mosse. Delen mellan Glöse mosse och cirkulationen vid väg 45/Sjuntorpsvägen kvarstår. Denna del är ca 2,5 kilometer.

Med hänsyn till de medel som finns i den regionala planen, en rättvis fördelning mellan de olika kommunerna i Västra Götalandsregionen har Trollhättans Stad fått en relativt rimlig tilldelning av medel för utbyggnad av cykelvägar utmed statliga vägar.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

3.1.3 Utbyggnad av cykelinfrastruktur tillsammans med exploateringsprojekt

Planen redovisade också ett antal objekt som planerades att genomföras i samband med exploateringsprojekt eller andra större om-/tillbyggnader. I denna lista fanns ingen prioriteringsordning. I planen fanns 18 objekt till en beräknad kostnad på ca 13 miljoner kronor och av dessa är 9 genomförda och ett är delvis klart.

3.2 Enhetsmål och aktiviteter

Staden har genomfört alla aktiviteterna från cykelplanen från 2013. De planerade uppdateringarna av cykelplanen samt resvaneundersökningar har inte genomförts lika ofta som planen föreskrev men är genomförda under 2022.

Enhetsmål	Aktivitet	Koppling till övergripande mål	Ansvarig förvaltning	Genomfört
Arbete med cykelfrågor har ett bra planeringsunderlag	Cykelplanens aktivitetsdel revideras vart 4:e år	1-7	SBF	Genomfört i Cykelplanen 2022
	Cykelplanens bakgrunds- och nulägesbeskrivningar ska vid behov revideras vart 4:e år	1-7	SBF	Genomfört i Cykelplan 2022
	Staden ska följa upp arbetet med cykelfrågor årligen	6-7	SBF/KSF	Ja
	Resvaneundersökning ska genomföras vart fjärde år	1-5	SBF/KSF	Genomförd 2022
	Räkning av cyklister på utvalda platser	1-5	SBF	Ja
	Samarbete över kommungränserna och med regionen	1-7	SBF/KSF	Ja
Trollhättans cykelvägnät är sammanhängande och utbyggt i stadens alla delar	Nya cykelvägar och förbättringar samplaneras med planer för stadens ut- och ombyggnad	1, 6-7	SBF/KSF	Ja
	Saknade länkar byggs med vägledning av cykelplanens prioriteringslista	1 och 6	SBF/KSF	Ja
Trollhättans GC-vägar och cykelparkeringar är säkra, trygga och attraktiva	Brister i säkerhet och trygghet åtgärdas med vägledning av cykelplanens prioriteringslista	1-3, 7	SBF/KSF	Ja
	Huvudstråken ska förses med vägvisning enligt upprättad vägvisningsplan	3	SBF	Ja



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

	Snöröjning, halkbekämpning och grussopning planeras och utförs så att arbetspendling med cykel är möjlig året runt.	1 och 4	SBF/TF	Ja
	Befintliga sträckor i huvudnätet där trafikslagen blandas byggs om till separerade GC-banor där så är lämpligt och möjligt	1 och 3	SBF/KSF	Ja
	inventera befintliga cykelparkeringar och förbättra vid behov.	5	SBF	Ja
	Inventera och förbättra cykelparkeringar vid skolor.	5	SBF	Delvis
	Övergivna cyklar plockas bort vid parkeringar	5	SBF/City Trollhättan	Ja
	Anlägg fler cykelparkeringar vid Innovatumområdet	5	Trollhättans Tomt AB	Ja
	Parkeringstal för cykel utarbetas	1	SBF/KSF	Ja
Fler av stadens invånare ser cykeln som ett alternativ till bilen	Staden arrangerar och deltar årligen i olika evenemang för allmänheten och skolor i syfte att marknadsföra cykelvägsnätet	1	KSF/SBF	Ja
	Stadens satsar på cykelvänliga lösningar, exv. Cykelpumpstationer, för att marknadsföra cykling	1	SBF	Ja
	Trollhättans cykelkarta uppdateras efter behov och tillgängliggörs för invånare och turister.	1	SBF	Ja
	Staden arbetar tillsammans med skolor, elever och föräldrar för att skapa säkra och trygga skolvägar	1	SBF/KSF/UT B	Påbörjat
Stadens cykelvägar är i gott skick vad gäller beläggning, skyltning och övrig utrustning	Huvudstråken ska årligen inventeras och fel och brister ska dokumenteras.	3-4	SBF	Ja
	Fel och brister noterade vid årliga inventeringen ska åtgärdas efter prioriteringslista	3-4 och 7	SBF	Ja
Trollhättans invånare har möjlighet att enkelt anmäla fel och brister i vägnätet	En webbtjänst för felanmälan ska utvecklas och underhållas	3-5	SBF/KSF	Ja
	Anmälda fel och brister av mindre omfattning ska åtgärdas fortlöpande	3-5	SBF/TF	Ja
	Förbättringar som kräver investeringar ska behandlas vid årlig uppföljning	3-5	SBF	Ja

SBF Samhällsbyggnadsförvaltningen
KSF Kommunstyrelsens förvaltning



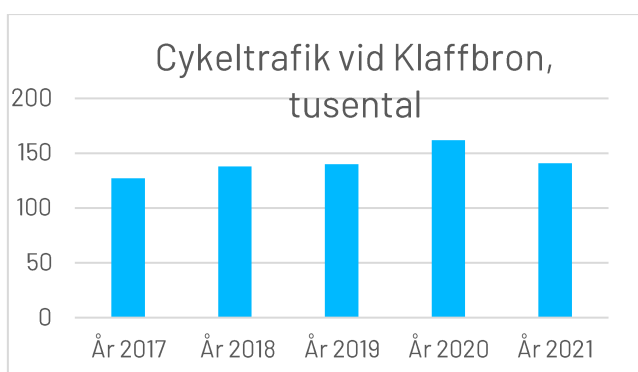
Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

UTB Utbildningsförvaltningen
TF Tekniska förvaltningen

3.2.1 Redovisning aktivitet 1E Räkning av cykel på utvalda platser

Sedan 2017 gör staden kontinuerliga mätningar av cykelflödet vid Klaffbron. En mätpunkt är inte tillräcklig för att dra säkra slutsatser men den mäter året runt och bedömningen är att den ger en indikation på utvecklingen av cyklandet i staden.

Pandemin som har påverkat siffrorna under 2020 och 2021. Det är fler som har jobbat hemma och många har valt bort kollektivtrafiken till förmån för gång, egen bil eller cykel. Prognosen för 2022 är att flödet kommer överskrida nivåerna under 2020.



3.2.2 Kommunvelometern och cyklistvelometern

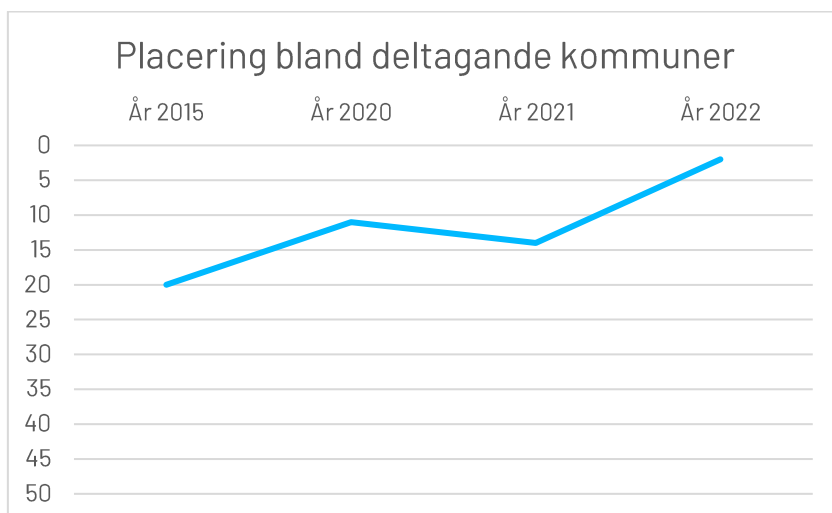
Kommunvelometern är ett sätt att utvärdera och jämföra kommuners insatser för cykling och genomförs av Cykelfrämjande men ingår inte i de planerade aktiviteterna i cykelplanen.

Kommunerna anmäler själva om önskat deltagande och syftet är att kunna jämföra läget i en kommun med andra, hur det förändras över tid och belysa där det finns områden med förbättringspotential. 2022 deltog 55 kommuner. Undersökningen omfattar tre huvudsakliga områden. Infrastruktur, information och marknadsföring samt cykelpolitik och organisation.

Trollhättan har deltagit vid fyra tillfällen från 2015 och har en väldigt positiv utveckling. Bäst placering uppnåddes 2022 där Trollhättan placerade sig på andra plats bland 55 deltagande kommuner och på första plats bland mellanstora kommuner. Kommunen fick höga poäng inom infrastruktur, cykelpolitik och organisation.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0



Cyklistvelometern är en nationell nöjdhetsundersökning där Cykelfrämjandet granskar och jämför Sveriges kommuner utifrån vad cyklisterna själva tycker. Undersökningen baseras på en enkät där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun.

Trollhättans Stad rankades som nummer 13 av 26 bland mellanstora kommuner (50000–100000)

4 Uppföljning övergripande mål från cykelplanen 2013

För de övergripande målen beskrivs utfallet för de olika indikatorerna. Därefter följer en sammanställning i tabellform.

Mål 1a, 1b, 3,4, och 5 har mätts genom en resvaneundersökning bland kommuninvånarna under våren 2022. Denna gång genomfördes undersökningen med hjälp av en mobilapp som kontinuerligt registrerade deltagarnas resor. Tidigare undersökning genomfördes med en pappersenkät. Med mobilappen registreras långt fler resor med cykel och gång än med en pappersenkät. För att kunna jämföra resultatet från de båda undersökningarna har därför omräkningsfaktorer använts och utfallet som redovisar ett resultat som motsvarar en pappersenkät.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

4.1 Mål 1 Andel resor med cykel

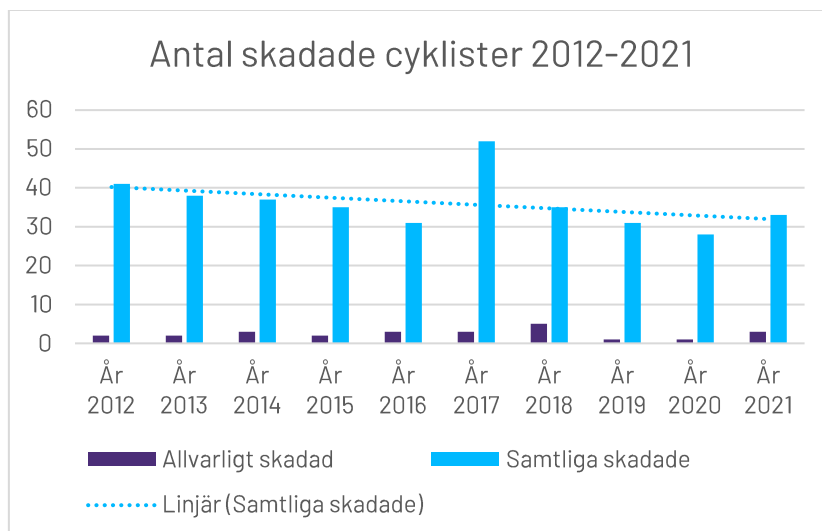
Mål 1a och 1b:

Andel resor med cykel och andel resor med cykel vid sträckor kortare än 5 km har inte förändrats under perioden. Andelen för kortare resor har i stället sjunkit några procentenheter. Utöver osäkerheten med övergång från pappersenkät till en digital APP kan en delförklaring ligga i att Sverige har haft en högkonjunktur som pågått sedan 2013 och det brukar medföra ökat bilkörande. Vi har dock inte noterat någon ökning av biltrafiken på de årliga mätningarna kommunen gör på bilvägnätet. Där har i stället en viss minskning noterats.

När det gäller Mål 1c, skolbarns resor, redovisas ett utfall för 2020 men detta är inte jämförbart med undersökningen 2014 därför saknas ingångsvärde.

4.2 Mål 2 Antal omkomna och svårt skadade cyklister i kommunen

Under perioden 2012–2021 har ingen cyklist omkommit i Trollhättans kommun. Antalet allvarligt skadade cyklister har legat på mellan 1–5 per år under samma period. För att lättare följa utveckling över tid redovisas också samtliga skadade i cykelolyckor. Trenden är att totalt antal skadade sjunker men det finns osäkerheter hur rapporteringen från sjukhusen har fungerat under pandemin. Under 2017 var det en topp med många skadade och under 2018 var det relativt många allvarligt skadade. Det har inte varit möjligt att se varför dessa ansamlingar av olyckor har varit utan får anses ligga inom normala variationer.





Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

4.3 Mål 3 Andel nöjda cyklister med cykelnätets utformning

Andelen nöjda med cykelnätets utformning har ökat även om det är en bit kvar till målet. De senaste årens cykelvägsåtgärder har bidragit till ett mer sammanhängande nät.

4.4 Mål 4 Andel nöjda cyklister med drift och underhåll

Andelen nöjda med drift och underhåll har ökat även om det är en bit kvar till målet. Här kan försöket med sopsaltning ha bidragit. Det nya felanmälningsystemet där det är enkelt att anmäla fel och brister som också medför snabbare insatstider kan också vara en bidragande faktor.

4.5 Mål 5 Andel nöjda cyklister med allmänna parkeringsplatser

Andel nöjda cyklister med stadens cykelparkeringar ligger kvar på samma nivå. Under perioden har det byggts ut många cykelparkeringar och därför är resultatet något oväntat. En förklaring kan vara att krav på standard har ökat under tiden och fler platser med bra möjligheter att låsa fast cykeln efterfrågas. En annan förklaring kan vara att många vill ha bättre cykelparkeringar vid skolor och här har de olika skolorna ett arbete framför sig att förbättra för cyklister.

4.6 Antal kilometer ny cykelväg i kommunal regi

Målet 2013 var att tillskapa 1,5 kilometer ny cykelväg per år i kommunal regi och detta har uppfyllts och 2,9 kilometer per år har färdigställts. En förklaring till detta är att två gamla banvallar, mot Öxnered och mot Upphärad, har färdigställts till gång- och cykelbana under tiden. Det medför många meter ny gång- och cykelväg till en relativt låg kostnad per meter.

4.7 Antal hastighetsanpassade cykelpassager

Mål om att årligen bygga ut 5 nya trafiksäkerhetåtgärdade passager har uppnåtts.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Sammanfattning övergripande mål

Nr	Indikator	Mål	Tid	Kommentar	Utfall 2022
1a	Andel resor med cykel	Ökning med 25%, från 14% till 18%	2013-2018	Mäts i RVU	Andel resor med cykel: 13%
1b	Andel resor med cykel vid sträckor kortare än 5 km	Ökning med 40%, från 22% till 31%	2013-2018	Mäts i RVU	Andel resor med cykel på sträckor kortare än 5 km: 19%
1c	Andel skol-elever i år 4-9 som går eller cyklar till skolan	Ökning med 25%	2013-2018	Enkät-undersökning	Utfall 2020 = 27 %
2	Antal döda och svårt skadade i kommunen	Antalet ska vara 0	2013-2018	Enligt statistik från STRADA	Snitt under perioden: 0 döda och 2,6 allvarligt skadade per år
3	Andel nöjda cyklister: vägnätets utformning	Ökning från 65% till 80%	2013-2018	Mäts i RVU	71%
4	Andel nöjda cyklister: drift och underhåll	Ökning från 50% till 80%	2013-2018	Mäts i RVU	59% nöjda
5	Andel nöjda cyklister: allmän cykelparkering	Ökning från 54% till 80%	2013-2018	Mäts i RVU	53%
6	Antal km ny cykelväg i kommunal regi	1,5 km per år	2013-2014	Mål ur Trollhättans mål- och resursplan	Målet om 1,5 km ny cykelväg/år är uppfyllt. Resultat: 2,9 km/år.
7	Antal trafik-säkerhets åtgärdade passager	5 platser /år	2013-2014	Mål ur Trollhättans mål- och resursplan	Målet om 5 passager per år är uppfyllt

Röd ruta mål ej uppfyllt, gul ruta mål delvis uppfyllt, grön ruta mål uppfyllt



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

5 Övergripande mål i Cykelplan 2022

I Cykelplanen 2022 behålls mål 1-5. Mål 6 utgår då den inte längre preciseras i Mål- och resursplanen. Mål 6 behålls som en egen del av förvaltningens trafiksäkerhetsarbete.

Bedömningen är fortfarande att det finns stor potential att öka andelen cykelresor. Andelen korta resor med bil är stor och ett stort antal resor bör kunna ersättas med cykelresor. Cykelnätet är bättre än tidigare och fortsatt utbyggnad kommer att ske. Fler elcyklar kan också bidra till ökat cyklande.

Det finns också stor potential att öka skolbarnens cykelresor då det i den genomförda enkätundersökningen var betydligt fler barn som ville cykla till skolan än vad som faktiskt är fallet idag.

Staden står bakom nollvisionen om att antalet döda och allvarligt skadade ska vara 0. Cykelnätets utformning och drift och underhåll är viktiga parametrar för att nå ökad andel cykelresor och fortsatt förbättring av cykelparkeringar är en nödvändighet för att få fler cyklister.

Övergripande mål				
Nr	Indikator	Mål	Tidshorisont	Kommentar
1a	Andel resor med cykel (inkl. elcykel och elsparkcykel)	Ska öka från 12% till 15% *(ökning med 25%)	2022-2026	Mäts i resvaneundersökning
1b	Andel resor med cykel (inkl. elcykel och elsparkcykel) vid sträckor kortare än 5 km	Ska öka från 15% till 19% *(ökning med 25%)	2022-2026	Mäts i resvaneundersökning
1c	Andel skolelever i år 4-9 som går eller cyklar till skolan	Ska öka från 27% till 34% (ökning med 25%)	2022-2026	enkätundersökning
2	Antal omkomna och svårt skadade cyklister i kommunen	Ska minska med 25 % till 2030.	2022-2030	Enligt statistik från STRADA
3	Andel nöjda cyklister: vägnätets utformning	Ska öka från 71% till 80%	2020-2026	Mäts i resvaneundersökning
4	Andel nöjda cyklister: drift och underhåll	Ska öka från 60% till 80%	2020-2026	Mäts i resvaneundersökning



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

5	Andel nöjda cyklister: allmän cykelparkering	Ska öka från 53% till 80%	2022-2026	Mäts i resvaneundersökning
6	Antal trafiksäkerhetsanpassade passager	5 platser/år	2022-2023	Som en del i förvaltningens trafiksäkerhetsarbete

*Procentandelen på mål 1a och 1b har anpassats efter resvaneundersökning med mobilapp.

6 Aktiviteter för att nå målen

De flesta aktiviteterna från 2013 kvarstår. Det finns också några nya aktiviteter som behöver genomföras. Det finns också några aktiviteter som inte längre ingår då de i stället finns i Planen för hållbart resande och Trafiksäkerhetsprogrammet.

Enhetsmål	Aktivitet	Ansvarig förvaltning	Koppling till övergripande mål
Arbete med cykelfrågor har ett bra planeringsunderlag	Cykelplanens aktivitetsdel ska revideras vart 4:e år.	SBF	1-7
	Cykelplanens bakgrunds- och nulägesbeskrivningar ska revideras vart 4:e år	SBF	1-7
	Staden ska följa upp arbetet med cykelfrågor årligen	SBF/KSF	6-7
	Resvaneundersökning ska genomföras vart fjärde år	SBF/KSF	1-5
	Räkning av cyklister på utvalda platser	SBF	1
	Samarbete över kommungränserna och med regionen	SBF/KSF	1-7
Trollhättans cykelvägnät är sammanhängande	Nya cykelvägar och förbättringar samplaneras med planer för stadens ut- och ombyggnad	SBF/KSF	1, 3 och 6-7



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

och utbyggt i stadens alla delar	Saknade länkar byggs med vägledning av cykelplanens prioriteringslista	SBF/KSF	1-3 och 6
Trollhättans GC-vägar och cykelparkeringar är säkra, trygga och attraktiva	Utbyggnad bör ske enligt standard i cykelplanen. I övriga delar gäller handbok Vägar och gator utformning (VGU)	SBF/KSF	1-3, 5
	Brister i säkerhet och trygghet åtgärdas med vägledning av cykelplanens prioriteringslista	SBF/KSF	1-3 och 7
	Huvudstråken har vägvisning enligt upprättad vägvisningsplan och kompletteringar ska ske kontinuerligt	SBF	3
	Snöröjning, halkbekämpning och grussopning planeras och utförs så att pendling med cykel är möjlig året runt.	SBF Serviceförvaltningen - Produktion och service	1, 2 och 4
	Befintliga sträckor i huvudnätet där trafikslagen blandas byggs om till separerade GC-banor där så är lämpligt och möjligt	SBF/KSF	1 och 3
	Inventera befintliga cykelparkeringar och förbättra vid behov.	SBF	5
	Inventera cykelparkeringar och ta fram förslag på förbättringar som skolorna kan genomföra.	SBF	5
	Övergivna cyklar plockas bort vid allmänna, kommunala cykelparkeringar	SBF	5
	Klassificering av lokalnätet för en uppdelning i lokalnät och sommarcykelvägar.	SBF	3 och 4
	Inventering av hinder på GC-banor. Åtgärdsplan för att säkerställa rätt utformning. I vissa fall borttagande av hinder.	SBF	1-4



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

	Testa nya lösningar för att underlätta och förbättra för cykeltrafikanter.	SBF	1 och 3
	Utvärdera sopsaltningsförsöket och pröva möjlighet till utökning	SBF	1-2 och 4
	Bygga ut fler cykelvänliga åtgärder som cykelpumpar, cykeldetektering mm	SBF	1 och 3
	Genomföra cykelvägsanalyser på huvudstråken för att kartlägga brister och ge underlag till förbättringar	SBF	1- 3
Fler av stadens invånare ser cykeln som ett alternativ till bilen	Staden satsar på cykelvänliga lösningar exempelvis cykelpumpstationer för att marknadsföra cykling.	KSF/SBF	1
	Trollhättans cykelkarta uppdateras efter behov och tillgängliggörs för invånare och turister.	SBF	1
Stadens cykelvägar är i gott skick vad gäller beläggning, skyltning och övrig utrustning	Identifierade brister ska åtgärdas efter prioritering.	SBF	3 och 4
Trollhättans invånare har möjlighet att enkelt anmäla fel och brister i vägnätet	Anmälda fel och brister i kommunens felanmälningssystem ska vid behov åtgärdas fortlöpande.	SBF Serviceförvaltningen - Produktion och service	3-5
	Förbättringar som kräver investeringar ska behandlas vid årlig uppföljning.	SBF	3-5

Gula rutor- mindre justeringar i aktivitet, ansvar och/eller koppling till övergripande mål har gjorts

Blåa rutor - nya aktiviteter

Cykelparkeringar på Innovatum är genomfört i sin helhet och har tagits bort.

Arrangemang och aktiviteter finns numera i Planen för hållbart resande och arbete med trygga skolvägar ingår i trafiksäkerhetsprogrammet



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

7 Trollhättans infrastruktur för cykel

För att Trollhättans cykelnät ska bli sammanhängande och utbyggt samt vara säkert och tryggt finns ett behov att tydliggöra olika typer av cykelnät, vilken standard som ska eftersträvas och hur det ska utformas. Detta bidrar i huvudsak till enhetsmålen 2, 3 och 5.

7.1 Trollhättans cykelnät

Trollhättan har idag delat in cykelvägarna i huvudstråk och lokalstråk. Det som idag är definierat som lokalstråk finns dock stora skillnader när det gäller beläggning, skötsel och övrig standard. Det har därför identifierats ett behov av att lägga till ytterligare en stråktyp som benämns som sommarcykelväg.

7.1.1 Huvudstråk

Huvudstråken är ett sammanhängande övergripande nät som förbinder de olika stadsdelarna med varandra. I dagens huvudstråk finns ett behov av att ändra och komplettera och nytt förslag på huvudnät ska tas fram.

Huvudstråken ska:

- Möjliggöra snabba transporter tack vare hög framkomlighet och genhet
- Vara separerade från gångtrafik där så är möjligt
- Vara separerad från biltrafik i så stor utsträckning som möjligt
- Ha god belysning
- Vara prioriterad när det gäller drift, underhåll och framkomlighet
- Vara försedd med vägvisning

7.1.2 Lokalstråk

Lokalstråk binder samman huvudstråken och möjliggör transporter i och mellan stadsdelar ofta med lokala målpunkter eller förbindelser inom stadsdelar.

Lokalstråken ska:

- Vara separerad från biltrafik
- Ha god belysning (undantag kan finnas)
- Ha drift och underhåll året runt

7.1.3 Sommarcykelvägar

Sommarcykelvägar kan se väldigt olika ut. Allt från den asfalterade gamla banvallen mellan Velande och Upphärad till mindre grusvägar i naturområde.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Sommarcykelvägen:

- Saknar oftast belysning
- Bredden bör vara minst 2 meter
- Har oftast inte vinterväghållning
- Har varierande underlag. Grus, asfalt, naturstig

Utöver de olika cykelstråken kan man också cykla på vanliga blandtrafikgator. På gator med låga trafikflöden och bostadsgator är detta den vanligaste utformningen.

8 Utformning av cykelvägar

8.1 Separering

På huvudstråken ska det eftersträvas att cykeltrafiken är separerad från biltrafik. Separeringen sker antingen genom friliggande cykelväg eller med någon typ av kantsten. Cykeltrafiken ska också vara separerad från gångtrafikanter där så är möjligt. För god standard innebär det att den totala bredden för gång- och cykelutrymmet behöver vara 4,5–5 meter. (se tabell nedan). På vissa huvudstråk där flödet av gång- och cykeltrafikanter bedöms vara lågt kan lägre standard på gång- och cykelbanan vara aktuellt.

Separering mellan gång- och cykeltrafikanter sker ofta med målad linje men kan också ske med olika material. Separering med nivåskillnad ska undvikas för att minska risken för olyckor.



Separering mellan gående och cyklister är i huvudsak en fråga om framkomlighet och trygghet då antalet rapporterade olyckor mellan gående och cyklister på gemensamma gång- och cykelbanor är få både i Trollhättan och i nationell statistik. För att förtydliga gåendes och cyklisters placering på separerade gång- och cykelbanor kan banorna kompletteras med målning av gång- och cykelsymboler för att minska konflikterna mellan gående och cyklister.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

På lokalnätet är gång- och cykeltrafiken separerad från biltrafiken men gående och cyklister använder oftast en gemensam bana.

8.2 Bredder och utrymme

Det är viktigt att gång- och cykelvägar får rätt bredd så att banorna blir attraktiva att använda. På många platser är utrymmet begränsat och vid planering av nya gång- och cykelvägar ska prioriteringsordningen som framgår i Trollhättans trafikstrategi användas. Det innebär att gång och cykel är prioriterat i första hand, därefter kollektivtrafik och sedan biltrafik.

Tabell Målsättningsbredder

Cykelväg	Minsta bredd	Belysning	Kommentar
Huvudstråk	2,5 m cykelbana 2,0 m gångbana	ja	Tänk på att det behöver finnas skyddsavstånd till fasta hinder som fasader, stolpar, räcken mm. Detta utrymme behöver läggas till bredden för GC-banorna. Se SKR "Mobilitet för gående, cyklister och mopedister." I trånga miljöer bör avståndet vara minst 0,5 m.
Lokalstråk	3 m gång- och cykelbana	Ja (undantag kan finnas)	
Regional cykelväg (statlig väg)	VGU	VGU	
Sommarcykelväg	2 men kan variera	Normalt inte	

8.3 Passager och korsningar

Där olika trafiknät korsar och ansluter till varandra ställs höga krav på trafikanters förmåga att interagera.

Cykelbanor som går utmed huvudgator för biltrafik bör också vara prioriterade för cyklister och där anslutande gator ska väja.

Där huvudstråket passerar en korsning bör linjeföringen vara så rak som möjligt för att prioritera framkomlighet för cyklister. Vid anslutande gator med mycket trafik kan det vara lämpligt med indragen passage det vill säga där det finns plats för en bil mellan passagen och gatan så att cyklar obehindrat kan passera bakom bilen som väntar vid korsningen.

För att vara trafiksäker bör en passage vara hastighetsäkrade till 30 kilometer i timmen. Det ska normalt vara genomgående gång- och cykelbanor förbi utfarter.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

8.3.1 Trafiksignaler

Kan vara aktuellt i korsningar med höga flöden för att tillgodose framkomlighet för alla. Signaler på sträckor kan förbättra framkomligheten för bilar och bussar om flödet av gångtrafikanter är stort.

Fördelar med trafiksignaler

- Förbättrar framkomlighet i högtrafiktid
- Kan bidra till minskad risk för olyckor, framför allt lindriga olyckor men kan öka risken för allvarliga olyckor, framför allt vid omedveten rödljuskörning
- Kan bidra till ökad tillgänglighet för synskadade

Nackdelar med trafiksignaler

- Hög investerings- och driftkostnad jämfört med hastighetsdämpande åtgärder
- Ibland onödiga väntetider för samtliga trafikslag utanför rusningstid. Särskilt för gående och även för cyklister om inte cykeldetektering finns.
- Kan bidra till en falsk trafiksäkerhet för barns skolvägar

8.3.2 Planskilda korsningar

Vid passage av Bergslagsbanan (Järnvägen), väg 45 och 44 genom staden är planskilda korsningar en förutsättning för passager för oskyddade trafikanter. På övrigt gatunät där flödena är mindre och hastigheten lägre är det oftast passage i plan som är aktuellt. Det kan vara svårt att skapa bra förbindelser med nya tunnlar/broar i befintlig miljö då det ofta ger långa och krångliga vägar för gående och cyklister. Nivåskillnader bidrar till lägre attraktivitet för cyklister och ofta uppstår höga hastigheter som kombination med svängar och dålig sikt bidrar till lägre trafiksäkerhet. Det är också stor risk att det skapas egna, genare körvägar eller gångvägar som blir farligare för alla. En gemensam trafikmiljö som trafikeras av alla bidrar också mer till ett mer levande stadsrum.

8.4 Trafiksäkerhet

Cykelnäten ska utformas så att risken för trafikolyckor minimeras. Det innebär bland annat att utrymmet för cykelbanan ska vara tillräckligt stort, kanter och nivåskillnader på cykelbanorna ska undvikas, hinder i och vid sidan av cykelbanor ska undvikas och passager över vägbanor ska göras säkra. Parallellt med cykelplanen jobbar förvaltningen också med ett trafiksäkerhetsprogram med särskilt fokus på oskyddade trafikanter.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

8.5 Belysning

Gång- och cykelvägar i huvudstråk och lokalstråk ska ha fullgod belysning. Det kan finnas undantag där andra faktorer har fått väga tyngre som till exempel att minska ljusföroreningar och för att underlätta för vissa djur såsom fladdermöss, insekter mm. I dessa fall behöver trygghetsfrågan belysas och alternativa vägar utredas innan ett beslut kan fattas.

8.6 Sikt

I trafikmiljön behöver det finnas tillräckliga siktförhållanden. Hus, staket, plank, buskar, bussar vid hållplats, parkerade bilar, utfart från tunnlar mm är företeelser som ofta påverkar sikten i trafikmiljön.

Siktfrågan behöver belysas och tas hänsyn till vid framtagande av nya detaljplaner och i samband med bygglov. Problem som uppstår av träd och buskar som skymmer sikt korsningar eller utöver gång- och cykelbanor hanteras som driftåtgärd där problemen uppstår.

8.7 Hinder på cykelbanan

Hinder på cykelbanor är en fara för både gång- och cykeltrafikanter. Antalet olyckor kopplade till hinder på cykelbanor är omfattande och många allvarliga olyckor förekommer. Olyckor som beror på otillåten biltrafik på GC-banor är däremot mycket få. Hinder på gång- och cykelvägar innebär också att attraktiviteten och framkomligheten för cyklister påverkas negativt. Detta påverkar i sin tur möjligheten att öka andelen hållbara transporter. Alla hinder påverkar mer eller mindre möjligheten till en effektiv snö- och halkbekämpning vilket leder till ökad risk för cyklister och gående i halkolyckor. I de fall där ett hinder bedöms vara motiverat bör endast hinder med eftergivlig konstruktion användas. Detta minskar något risken för allvarliga olyckor för gående och cyklister och underlättar för drift och underhåll.

8.7.1 Hinder för att ta bort otillåten biltrafik

Otillåten körning på cykelbanor är i första hand en polisiär fråga men ibland kan det vara nödvändigt med att förse en sträcka med personbilshinder. Hinder som hindrar biltrafik medför lägre attraktivitet och framkomlighet för cyklister samt kan utgöra ett trafiksäkerhetsproblem och ska därför undvikas i så stor utsträckning som möjligt särskilt på huvudnätet.

Steg 1: Utred om åtgärder behövs. Mätningar och observationer. Enstaka passager med otillåtna fordon är inte anledning till åtgärd



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Steg 2: Om åtgärder bedöms nödvändiga börja med att förändra utformning, vägmärken, vägmarkeringar och dialog

Steg 3: Följ upp. Mätningar och observationer. Göra bedömning att problemet med bilar på gång- och cykelvägar är större än de problem som finns med framkomlighet och säkerhet för cyklister och gående, drift och underhåll eller uttryckning med hinder på GC-banan.

Steg 4. Utformning och placering av hinder prövas noga utifrån framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister, belysning mm.

Utformning för att ta bort otillåten biltrafik. Cyklar bör ha så god framkomlighet som möjligt.

- Passagen förbi hindret ska vara 1,5 meter bred
- I första hand ska självstängande grindar användas.
- Platsen ska ha god belysning
- Sikten ska vara god
- Placering behöver ta hänsyn till omgivningen så att inte nya körvägar vid sidan om hinder skapas.

8.7.2 Hinder för att minska cyklisters fart

Hinder som ska minska cyklisters hastighet medför lägre attraktivitet och framkomlighet för cyklister samt kan utgöra ett trafiksäkerhetsproblem och ska därför undvikas.

8.8 Trygghet och attraktivitet

Det ska kännas tryggt att använda cykelnätet. Utformning tillsammans med drift och underhåll är viktiga faktorer när det gäller att skapa trygghet.

Det är särskilt viktigt att tänka på trygghet i och i anslutning till tunnlar som ofta uppfattas som särskilt utsatta platser.

Uppfattningen om vad som är trygga miljöer är subjektivt och känslan av otrygghet behöver inte alltid vara rationell.

Om en sträcka upplevs som attraktiv av en person eller inte kan vara högst individuellt och beror många gånger på i vilket syfte cykelvägarna används. Många pendlare föredrar att det går fort att cykel fort på cykelvägarna medan andra cyklister hinner ta in och uppskatta en mer estetiskt tilltalande miljö.

En aktivitet i cykelplanen som är tänkt att genomföras är cykelvägsanalyser. Här ingår bland annat att belysa frågor om attraktivitet, trygghet och trafiksäkerhet i stadens cykelinfrastruktur.

I planeringen av stadens cykelprojekt kan avstämning ske med stadens hållbarhetsstrategier när det gäller trygghetsaspekter och attraktivitet.



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

8.9 Tydlighet och vägvisning

Trollhättans Stad har genomfört vägvisning på huvudstråken enligt framtagna vägvisningsplan 2016. Den innebär att huvudstråken ska ha vägvisning till olika stadsdelar, större målpunkter och anslutningar till regionala stråk.

Stöd för linjeföring av kantstenar och målade linjer kan märkas ut för att underlätta placering på cykelbana längs sträckor och i korsningar.

8.10 Komfort

Komfort är viktigt. Vägbeläggningen ska vara jämn och slät och asfalt är ofta det bästa materialet på en cykelväg. Brunnar bör undvikas i en cykelbana. Kantstenar, rännalar eller liknande tvärs över cykelbanor ska undvikas. Kantsten med nivåskillnad mot gångbana ska undvikas. Linjeföringen ska vara utformad så att skarpa svängar undviks. Släpp i kantstenen behöver finnas på platser där cyklar behöver angöra cykelvägar från anslutande gator. För att underlätta för lastcyklar behöver släppet vara minst 1,5 meter.

8.11 Cykelparkering



8.11.1 Cykelparkering på allmän plats

Placering



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

- Korttidsparkering ska placeras så nära målpunkten som möjligt
- Ska finnas i nära anslutning till allmänna målpunkter
- I anslutning till kollektivtrafikknutpunkter och hållplatser med större upptagningsområde
- Vid mötesplatser, torg, vissa korsningar och vid större lekplatser

Utformning cykelparkering

- Det ska finnas möjlighet att låsa fast cykeln i ramen. Särskilt viktigt vid långtidsparkering
- På större kollektivtrafikhållplatser och andra större parkeringsplatser med heldagsparkering bör parkeringen ha tak, belysning och lokaliseras till platser med god synlighet. Det kan ibland också vara aktuellt med cykelgarage.
- Man bör ta hänsyn till cykelkärror och lådcyklar så det finns tillräckligt stort utrymme för alla.
- Trollhättans Stad förordar cykelpollare med båge. Se typutformning nedan. Denna pollare fungerar bra i såväl gatumiljö som i möbleringszoner och torg. Pollaren har en enkel design med flexibel inlåsning, avskärmningseffekten är liten och de tar lite plats när de inte används. Varje pollare kan enkelt användas av två cyklar och är lätt att angöra från flera håll. Pollarna bör placeras på minst 1,2 meter från varandra för att underlätta angöring. Där det är trång kan avståndet minskas till 1,0.



8.11.2 Cykelparkering på tomtmark

Parkering kopplad till fastighet ska normalt ske på kvartersmark. Detta gäller för både boende, verksamma och besökare. Antalet parkeringsplatser regleras i Trollhättans parkeringsprogram 2016.

I centrum och på andra platser med flera verksamheter och många besökare är det dock vanligt också med kommunala cykelparkeringsplatser



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

9 Drift och underhåll

9.1 Snöröjning

För att fler ska kunna cykla även vintertid behöver cykelnätet ha en hög prioritet. I Trollhättan prioriteras cykelvägar i huvudstråken högst tillsammans med huvudgator och gator med kollektivtrafik. Därefter kommer cykelvägar i lokalstråk. Bostadsgator har lägst prioritet.

Kommunen har under några år gjort försök med sopsaltning utmed en pendlingssträcka längs väg 45. En uppföljning har gjorts och den visar att det fanns ett mindre antal olyckor kopplade till halka innan försöket. Sedan sopsaltningen införts har det inte skett någon olycka på sträckan. Olycksunderlaget är väldigt litet men följer samma resultat som andra kommuner har fått som prövat metoden.

Det kan vara lämpligt att utöka försöket till ytterligare någon sträcka där olycksfall som beror på halka är många. Det är dock så att metoden är dyrare än traditionell vinterväghållning. Åtgärder för att minska olyckor kopplade till halka för gående och cyklister är väl investerade pengar ur ett samhällsekonomiskt perspektiv men är dock kostsamt för väghållaren.



Sopsaltning på Stallbackavägen

9.2 Städning

I centrala Trollhättan maskinsopas Drottningtorget, Kungsgatans gågata och intilliggande cykelbanor varje dag. De gator i centrum som har parkeringsförbud en morgon per vecka sopas varje vecka. Inom Tingvallaområdet sopas gatorna en gång i månaden.

Inom stadens övriga delar och inom tätorterna Sjuntorp, Veland, Väne-Åsaka och Norra Björke sopas gatorna fria från isgrus på våren och på hösten sopas löven upp. Tiden som grus för halkbekämpning ligger kvar på barmark ska minimeras. Däremellan sopas det ur underhållssynpunkt. Gator såväl som cykelbanor hålls efter. Maskinsopning sker aldrig



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

under vintermånaderna.

De större gatorna i Sjuntorp, Åsaka och Norra Björke är det Trafikverket som är ansvarig för väghållningen.

9.3 Felanmälan

Trollhättans Stad har ett felanmälsystem där invånare och besökare kan meddela om fel och brister på gator, parker och andra anläggningar. Anmälda fel besiktigas och lämplig åtgärd vidtas. Brister av mindre omfattning åtgärdas fortlöpande. Skador på cykelnätet åtgärdas skyndsamt om risk för skador på cyklister eller gående är stor. Förbättringar som kräver investeringar hanteras av GPK vid årlig uppföljning.

9.4 Principer för gatuarbete

Principen för cyklister är att leda igenom på ett säkert sätt och med så lite omväg som möjligt. Vid omledningar får genheten inte kraftigt försämrats. Alla vägar för cyklisten vid ett gatuarbete ska vara framkomliga, orienterbara, trygga, trafiksäkra och ha god komfort.

10 Förvaltningens förslag till prioritering av åtgärder

10.1 Utbyggnader och förbättringar på kommunalt nät

Finansiering

Det är Samhällsbyggnadsförvaltningens investeringsbudget som avgör vad och i vilken takt som föreslagna investeringar kommer att kunna genomföras. För många av dessa objekt kommer kommunen att söka statlig medfinansiering. Listan omfattar 45 åtgärder till en kostnad på ca 90 miljoner kronor (Kostnadsbedömd 2022). Många mindre förbättringsförslag på upp till ca 150 000 kr är inte med i investeringsplanen utan genomförs inom ramen för diverse mindre åtgärder.

Underlag till prioriteringen har varit:

- analys av saknade kopplingar i cykelvägnätet
- potentialstudie framtagen av Västra Götalandsregionen 2018 (var det finns störst potential att få fler att cykla till arbete och skola)
- om planerad åtgärd går utmed en huvudgata eller lokalgata för motorfordonstrafiken
- viktiga målpunkter för barn och unga
- åtgärder med låga kostnader och stor nytta har värderats högre

Den föreslagna prioriteringen kan också komma att påverkas av andra underhållsåtgärder som asfaltsprogram och VA-sanering



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Lista Se även kartbilagor 1-5

Pri o	ID	Plats	Ca längd	Beräknad kostnad	Kommentar
1	K 1	Vårviksvägen mellan bif. GC-väg och Vårviksrondellen	300	6,5	Inkl. bro
2	K 2	Slåttervägen mellan Kronogårdsporten och Lantmannavägen	580	2,9	Med fjärrvärmearbete
3	K 3	tunneln Folkets park - Älvhögsborg	180	0,9	Ökad trafik till följd av Stridsbergsbron
4	K 4	Stamkullevägen Slättbergsvägen- Idrottsvägen	120	0,6	
5	K 5	Stamkullevägen korsningen med Idrottsvägen		0,15	
6	K 6	Kungälvsvägen mellan Hälltorp och Albertsvägen	670	0,3	Testa nytt bygdeväg
7	K 7	separering från biltrafiken genom Hjortmosseporten.	80	3,0	Del i återställning av VA-sanering
8	K 8	cykel nord-sydlig riktning centrum	880	Ej beräknad	
9	K 9	tvärförbindelse över gamla banvallen	75	0,4	
10	K 10	Klaffbron trafiksignal		0,2	trimning
10	K 10	Torggatan trafiksignal		0,2	trimning
11	K 11	Skogshöjdsvägen Bollplanen - Lärketorpsvägen	150	0,8	
12	K 12	Edsborgsstigen - Kronogårdsporten	130	0,7	koppling
13	K 13	Slättbergsvägen Tunhemsvägen Stamkullevägen	570	2,9	



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

14	K 14	Nossebrobanan Åsaka Björke	2700	150 000 kr - 4 miljoner beroende på ambitionsnivå	Enskild väg: Med KSF
15	K 15	genom naturparken på befintlig stig vid Strömsvik	190	1	
16	K 16	Stenebyvägen Vänersborgsvägen	100	0,5	
17	K 17	Torsredsvägen von Döbelns väg - Vändeken	410	2,1	
18	K 18	Bergtäktsvägen Vänersborgsvägen - GC vägen	70	0,4	
19	K 19	Vänersborgsvägen Älvåsvägen - Nybergskulla		0,2	belysning
20	K 20	Skogshöjdsvägen Utsiktsvägen - Vänersborgsvägen	280	1,4	
21	K 21	Tunhemsvägen Smultronvägen - Lönnvägen	80	0,4	
22	K 22	Klintvägen Hörngatan - Drottninggatan	540	2,7	
23	K 23	Torggatan förbättring i korsningen med Storgatan		0,2	
24	K 24	Tunhemsvägen mellan Lönnvägen och Hullsjövägen	1000	5	Samarbete med VBG
25	K 25	Nossebrobanan björke - kommungränsen	3300	0,5	Enskild väg: med KSF
26	K 26	Sandhemsvägen Stamkullevägen - Ljungvägen	410	2,1	
27	K 27	Albertsvägen. Ombyggnad av GC med låg standard mellan kvarnvägen och Torsborondellen inklusive 2 hållplatser	550	3,8	
28	K 28	Älvdalsvägen Vattuvägen - Kometgatan	230	1,2	
29	K 29	Gårdhemsvägen Kronogårdsrondellen - Håjumsrondellen	230	1,2	



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

30	K 30	Karlsbergstigen korsning med Bergsliden	50	0,3	standardhöjning
31	K 31	Hörngatan Klintvägen - Drottninggatan	140	0,7	
32	K 43	Koppling mellan Tingvallarondellen och GC nohabjärnvägen	230	1,2	
33	K 32	Torggatan GC norra sidan Storgatan - Drottninggatan	310	1,6	
34	K 33	Skidbacksvägen	450	2,3	
35	K 34	Kronostigen Klockareparken Håjum	420	2,1	standardhöjning
36	K 35	Vänersborgsvägen Dalhemsvägen - Nybergskulla	150	0,8	Vinner på att samordnas med K44
37	K44	Ny GC mellan Ladugårdsrondellen och Karlsbergstigen	560	2,8	Vinner på att samordnas med K36
38	K 36	Tunhemsvägen Edsborg-Ljungvägen	1200	3	standardhöjning
39	K 37	Stamkullevägen Edsborg - träffen	1500	3,8	standardhöjning
40	K 38	Lextorpsvägen - Knektgatan	170	0,9	
41	K 39	Ny GC-väg intill industrispåret parallellt med Grundbergsvägen	280	1,4	
42	K45	Koppling mellan ny GC på Hjul kvarnelundsvägen och befintligt stråk vi Stallbackavägen	120	0,6	Delvis lokalgator
43	K 40	Lärketorpsvägen nya rondellen Torngatan	480	2,4	
44	K 41	Ny GC-bana mellan Trollhättan och Edsvägen	380	1,9	Om GC till Båberg eller Öresjö
45	K 42	Kungälvsvägen mellan Hälltorp och Albertsvägen	670	23,5	Inkl ny bro över ravinen



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

10.2 Utbyggnad av cykelvägar utmed statliga vägar

Finansiering

Utbyggnader av GC-vägar utmed statliga vägar finansieras till 50% via Regional transportinfrastrukturplan för Västra Götaland 2022–2033 och 50% medfinansiering av berörda kommuner. I planen finns medel avsedda för cykelvägutbyggnader utmed statliga vägar. Det är Regionfullmäktige som har fattat beslut om planen 2022–2033 och den är nu hos regeringen för beslut om slutlig ekonomisk ram.

Det är sedan Trafikverket och Regionen som tillsammans prioriterar och beslutar utifrån de behov och önskemål som kommunerna har spelat in. Trafikverket har ansvaret att genomföra åtgärderna.

Ska det bli en ökad takt på utbyggnader av gång- och cykelvägar utmed statligt vägnät är det nödvändigt att påverka besluten i budgeten för den regionala infrastrukturplanen i Regionfullmäktige. Planens befintliga medel räcker inte på långa vägar till de behov av nya cykelvägar som kommunerna i Västra Götaland har identifierat.

Underlag till prioriteringen har varit:

Prioriteringen för sträckorna 1–5 är enligt beslut i Samhällsbyggnadsnämnden 2019. Under 2020 ombads kommunen redovisa brister inom det statliga vägnätet. I detta arbete identifierades sträcka nummer 6.

Därefter följer övriga sträckor utmed statliga vägar och som fanns med i cykelplanen 2013. Planen omfattar 10 objekt till en beräknad kostnad 194 miljoner kronor.

Lista. Se även kartbilaga 6

ID	Plats	Längd	Beräknad kostnad	Kommentar
S 1	Väg 2012 Glöse mosse-Alingsåker	2 600	18,2	
S 2	GC-bana längs väg 2011 mellan Upphärad kyrka och skolan	900	6,3	
S 3	GC-väg mellan Trollhättan och Åsaka	4500	32	
S 4	Ny GC-bana mellan Trollhättan och Öresjö	5000	35	
S 5	Ny GC-bana längs Edsvägen mellan Torsred och Båberg	6000	42	
S 6	V 44 TPL Hullsjön mot Stallbacka	2000	16	
S 7	Väg 2013 Torpavägen mellan Fors kyrka och Danska vägen.	1270	8,9	
S 8	Väg 2012 Lilla Edsvägen mellan Lunnebergsvägen och Bygdevägen	420	2,9	
S 9	Väg 2011 Ny GC-väg mellan Sjuntorp och Upphärad	5000	35	
S 10	V 44 Håsten - Kommungränsen	2700	osäker	Trafikverket genomför just nu ÅVS för RV



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

				44 Grästorp - Lidköping
--	--	--	--	----------------------------

10.3 Utbyggnad av GC-nät som samordnas med andra projekt eller exploateringar

Underlag till prioritering

Dessa projekt har ingen prioritering utan det är tidplanen i de andra projekten/exploateringarna som avgör när utbyggnad kan ske. Det är också i flera projekt oklart vilken omfattning och sträckning som utbyggnad kommer att ske.

Finansiering

Ibland finansieras utbyggnaden till sin helhet av projektet och ibland träffas ofta någon typ av samfinansieringslösning som kan se väldigt olika ut i de olika projekten.

ID	Plats
E 1	Nya GC-banor inom Överby handelsområde
E 2	Velanda banvallen ny DP planlägga GC väg
E 3	Anslutningar till nya planerade pendelstationen i Upphärad
E 4	Nytt område Lärketorpet. ny GC-väg längs Överbyvägen
E 5	Gullrisgatan
E 6	GC-väg mellan nya stadsdelen Lärketorpet och Björndalen
E 7	Lasarettsvägen
E 8	Nytt område Halltorp. Anslutningar mot norr, väster och söder.
E 9	förbi Håjumsparken
E 10	Nytt område Hults höjd, infartsväg, kopplingar mot Liljedal och Överby och
E 11	GC från Rälstrammet till kommungränsen vid Onsjö när Vänersborg bygger ut inom sin kommun. Beräknad kostnad: 250 000 kronor
E12	Plan för Campus
E13	Planer för Resecentrum
E14	Plan för Renen
E15	Plan för Antilopen
E16	Plan för Stennäset / Strömsvik
E17	Plan för sydöstra stadsdelarna



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

E18	Plan för Älvhögsborg
E19	Plan för Överby vattenverk
E20	Plan för Chauffören
E21	Ny bro mellan södra Skogstorpa och norra Skogstorpa med GC längs del av Hedekullevägen
E22	Plan för Alingsåker

Definitioner

GC	Gång och cykel
GC-bana	Väg eller avgränsad del av vägavsedd för gång- och cykeltrafik samt moped klass II. EN GC-bana kan vara uppdelad i skilda banor för gångtrafikanter och cyklister eller vara kombinerad
GC-väg	Väg för gående, cyklister och moped klass II som är friliggande från gatan
Gångbana	Väg eller avgränsad del av väg avsedd för gående. På gångbanan får man inte cykla. En trottoar är en gångbana
Gångväg	Väg för gående som är friliggande från gatan
Cykelbana	Väg eller avgränsad del av vägavsedd för gång- och cykeltrafik samt moped klass 2. Cykelbanor är normalt dubbelriktade
Cykelväg	väg för cyklister som är friliggande från gator. Cykelvägar är normalt dubbelriktade.
Cykelfält	Körfält som genom vägmarkering anvisats för cyklister och moped klass II. Cykelfält är alltid enkelriktade.
Gångfartsområde	All fordonstrafik ska färdas i gångfart och har väjningsplikt mot gående.
Gågata	På en gågata får motordrivna fordon inte föras förutom varuleveranser, transport för boende och hotellgäster, sjuka eller rörelsehindrade. All fordonstrafik ska färdas i gångfart och har väjningsplikt mot gående
Cykelpassage	Cykelpassager är markerade med vägmarkering för cykelpassage och ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. Vid cykelpassager ska fordonsförare på vägen anpassa hastigheten, så att det inte uppstår fara för cyklande



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

som är ute på cykelpassagen. Cyklister och förare av moped klass II som kommer från en cykelbana har väjningsplikt när de korsar en väg.

Cykelöverfart

Cykelöverfarter ska användas av cyklister eller förare av moped klass II för att korsa en väg eller en cykelbana. De har vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart samt en utformning som säkrar att fordon inte förs med högre hastighet än 30 kilometer i timmen. Cyklister och förare av moped klass II som färdas ut på en cykelöverfart från en cykelbana ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos fordon som närmar sig överfarten. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklande och förare av moped klass II som är ute på eller just ska färdas ut på cykelöverfarten.

Grön-blå värden

Uttryck för grönt inslag och dagvattenhantering.

STRADA

Ett informationssystem om skador och olyckor i vägtransportssystemet

Nollvisionen

Ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige

VGU

Vägar och gators utformning

SBF

Samhällsbyggnadsförvaltningen

GPK

Gatu- och parkkontoret

KSF

Kommunstyrelsens förvaltning

VA

Vatten och avlopp

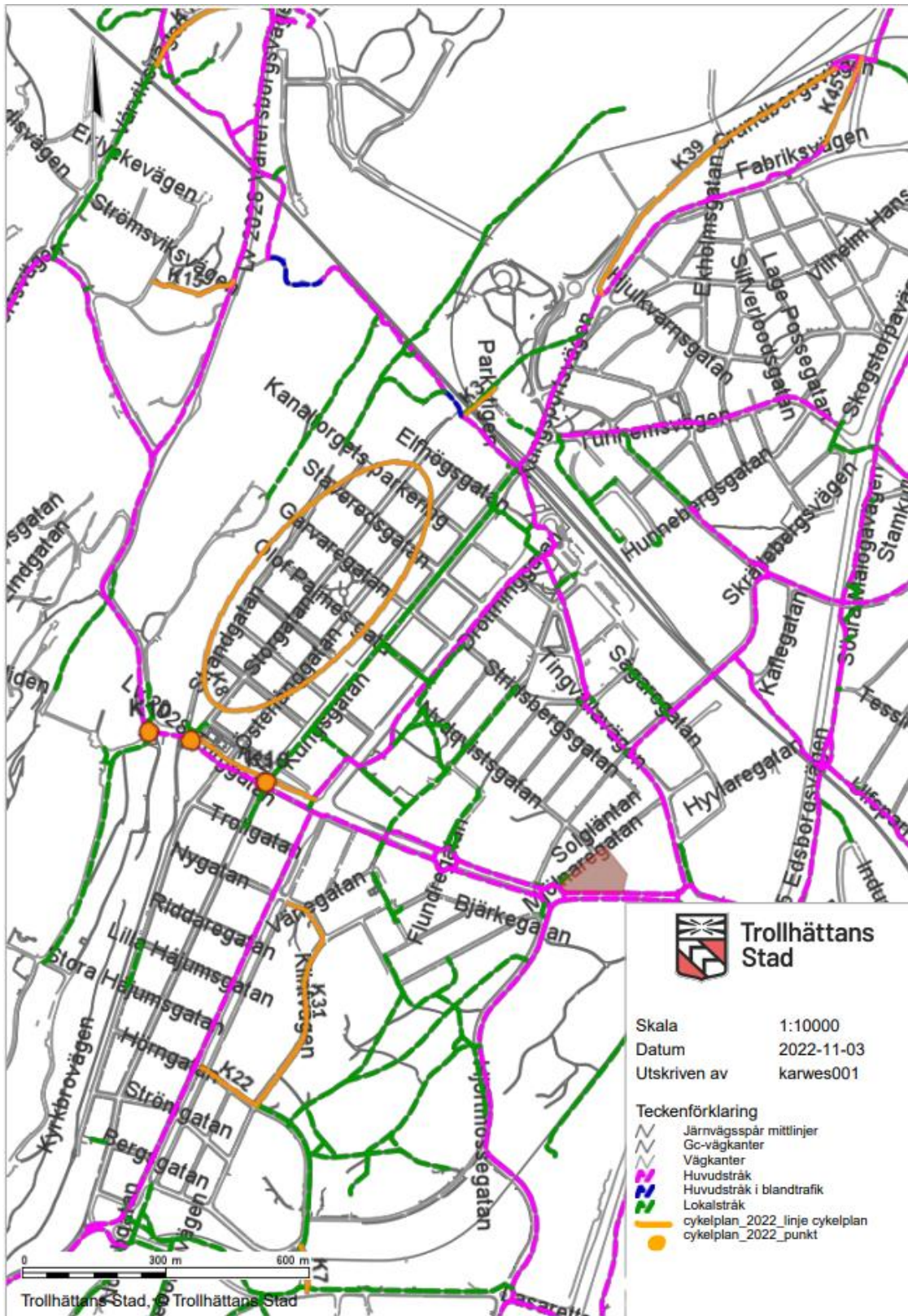


Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Bilaga 1 Översikt Centrum



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX/XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

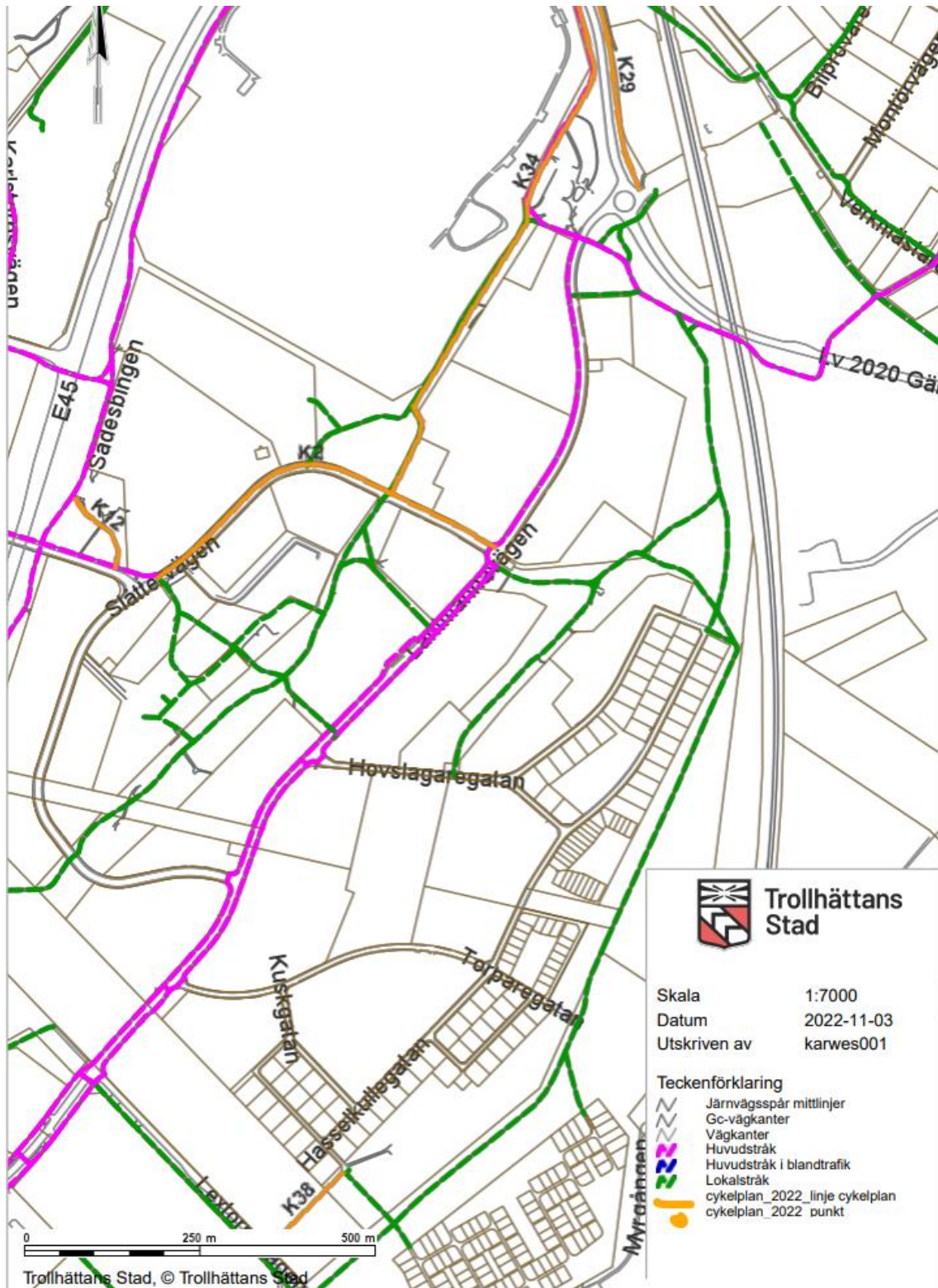


Tillhör nämndsbeslut 2022-11-24 SBN § 223 GAPA_2022.2372

Bilaga 2 Översikt Kronogården Lextorp



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

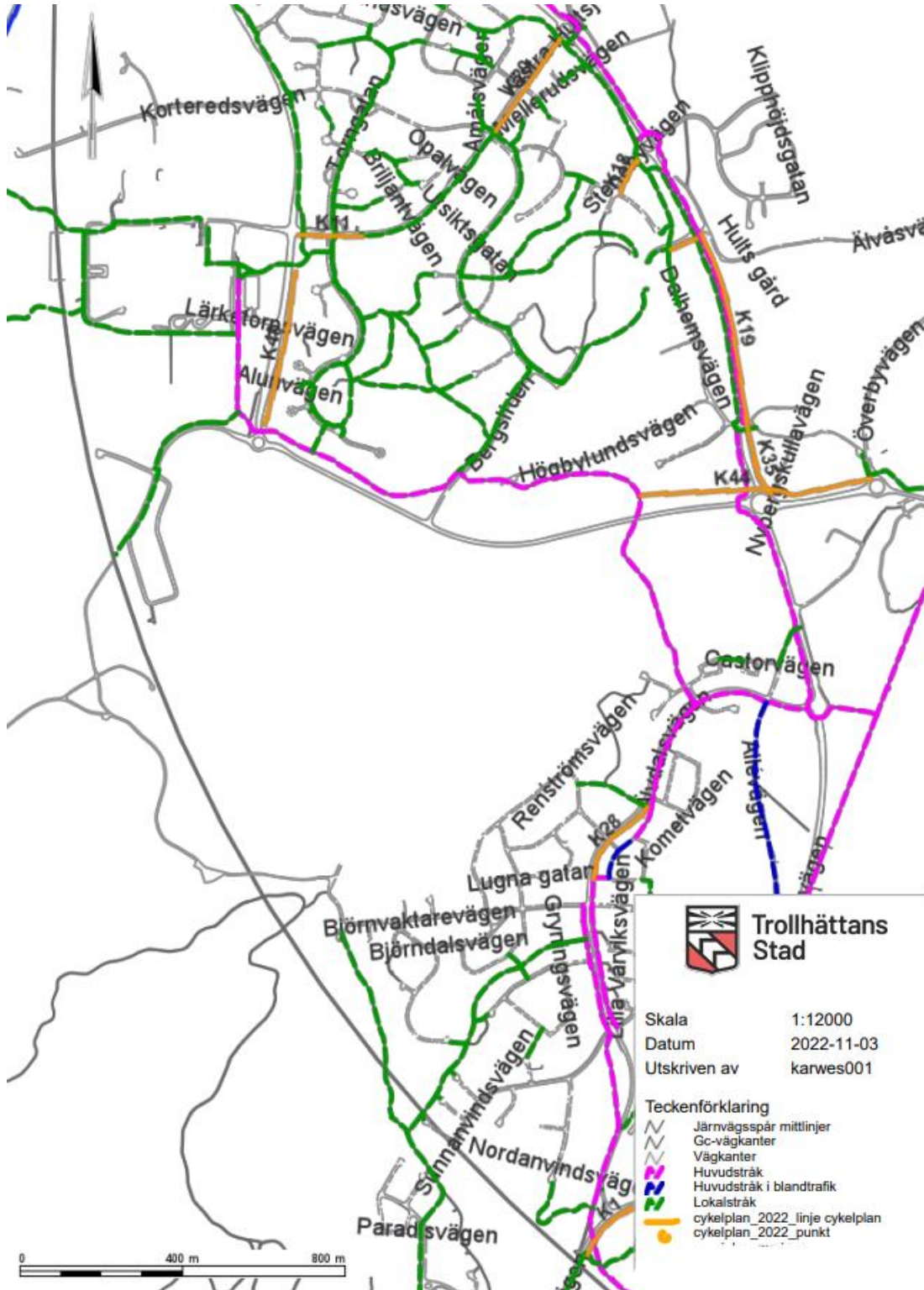


Tillhör nämndsbeslut 2022-11-24 SBN § 223 GAPA, 2022.2372

Bilaga 3 Översikt Skogshöjden Björndalen



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

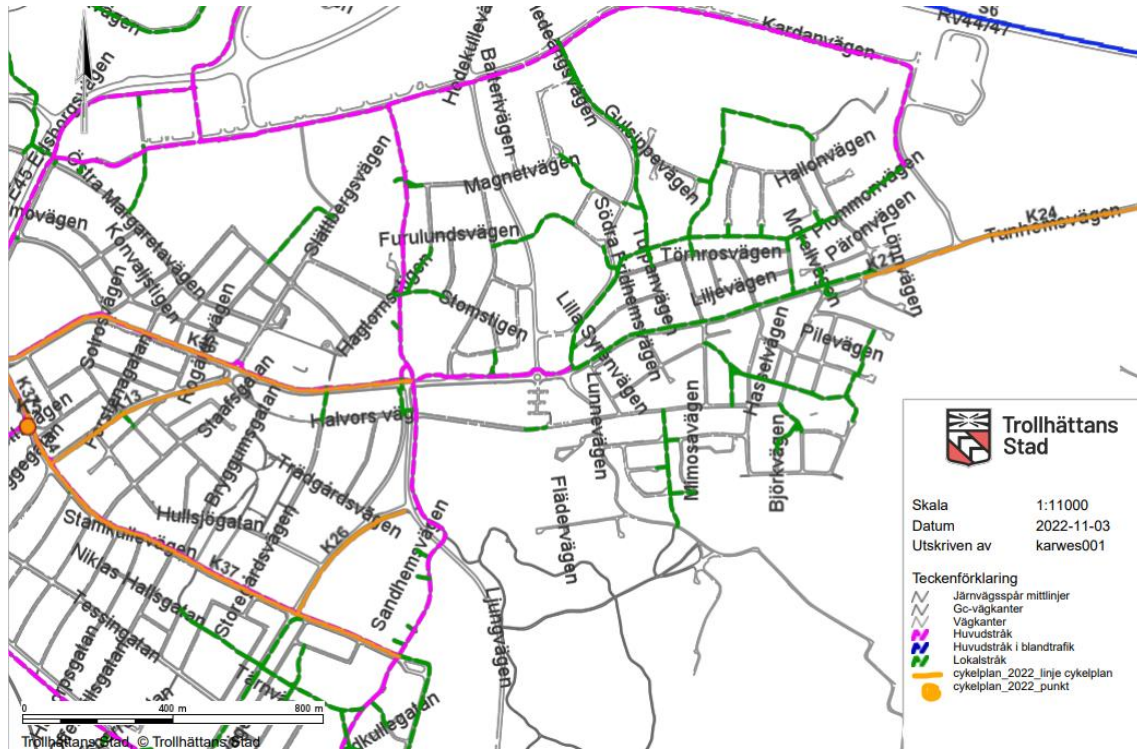


Tillhör nämndsbeslut 2022-11-24 SBN § 223 GAPA_2022.2372



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Bilaga 4 Översikt Stavre Sandhem

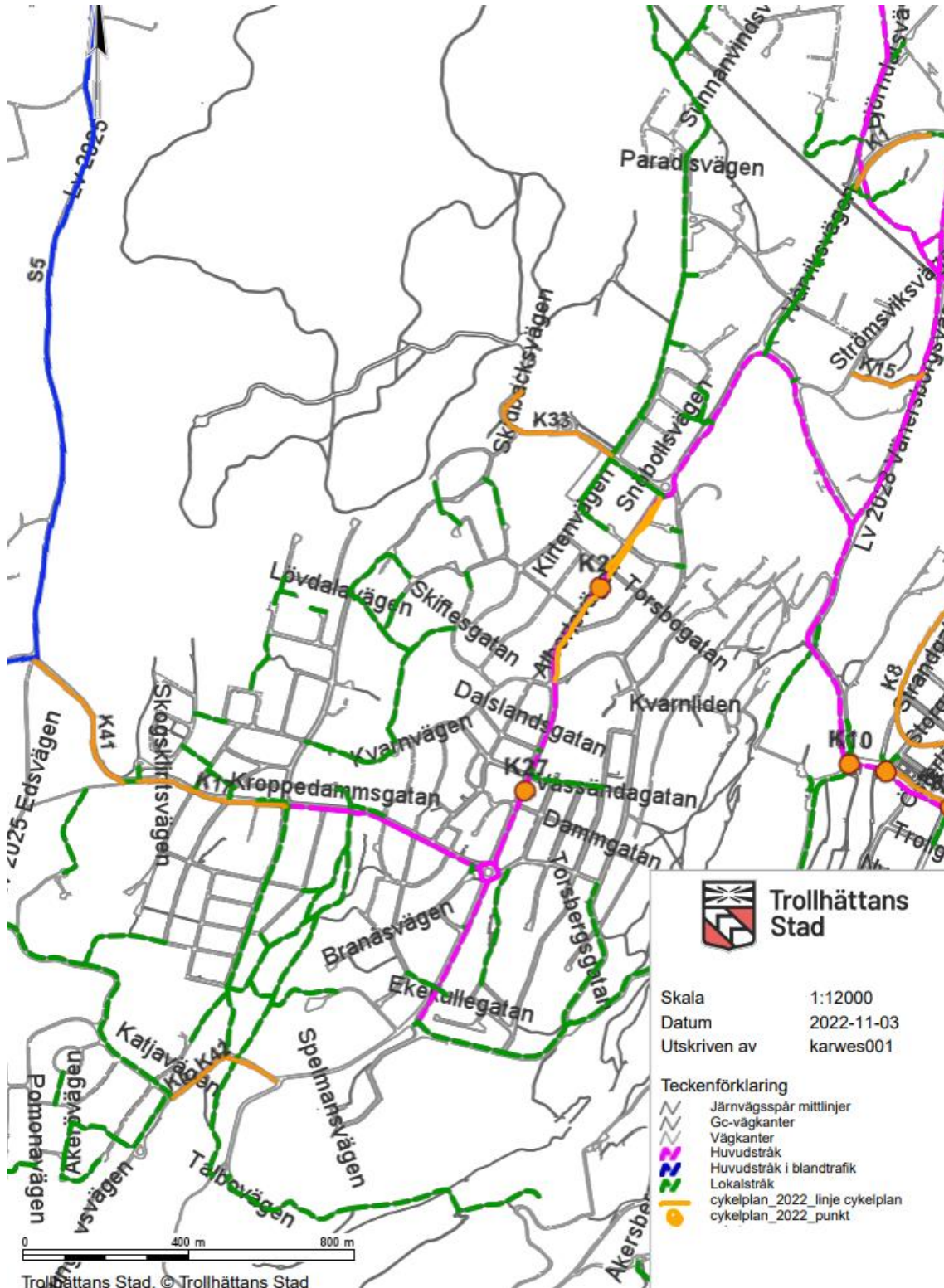


Tillhör nämndsbeslut 2022-11-24 SBN § 223 GAPA_2022.2372



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Bilaga 5 Översikt Strömslund Torsred



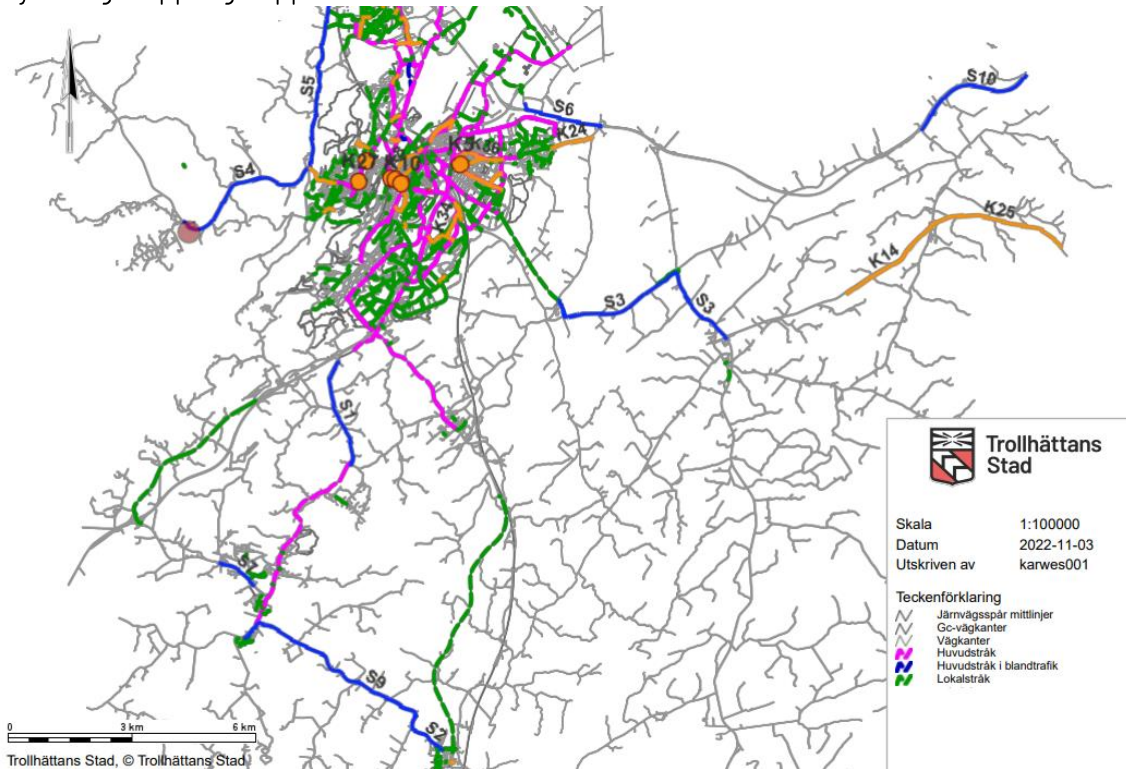
Tillhör nämndsbeslut 2022-11-24 SBN § 223 GAPA_2022.2372



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Bilaga 6

Blåa sträckor Utbyggnader utmed statliga vägar
Nossebrobanan K 14 och K 25
Cykelvägskoppling i Upphärad K9





Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Bilaga 7 Sammanställning av genomförda cykelinfrastrukturåtgärder i kommunen 2013–2022

Utbyggnad kommunala cykelvägar

	Stadsdel	Gata	Längd m	Status
U1	Överby	ny GC-väg till Vänersborg på gamla banvallen	2 100	klar
U3	Centrum	Drottninggatan Gärdhemsv-Resecentrum	620	klar
U4	Överby	Vänersborgsvägen mellan Älvdalsrondellen och Dahlhemsvägen	790	klar
U5	Centrum	Drottninggatan mellan Hörngatan och Torggatan	560	klar
U6	Lextorp och Kronogården	Lantmannavägen mellan Lextorpsvägen och Hovslagaregatan	1120	klar
U8	Strömslund och Torsred	ombyggnad av befintliga GC-banor/cykelfält	750	klar
U7	Hjulkvarn	Kungsportsvägen mellan Hjulkvarnsgatan och Nordewallsgatan	500	klar
U9	Skoftebyn	Modhs väg mellan Bergkullevägen och Syltevägen	550	klar
U10	Överby	Överbyvägen mellan Anes väg och Ladugårdsvägen	600	klar
U12	Sylte/Skoftebyn	Bergkullevägen mellan GC-banan vid Bergkullevägen och Modhs väg	280	klar
U14	Skogshöjden	Lärketorpsvägen mellan Näl och väg 2028, anslutande till Båberg	980	klar



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

U13	Centrum	Åkersbergsvägen mellan Landbergsliden och Malgöbron	630	klar 2022
U11	Halvorstorp	Tunhemsvägen mellan Lunnevägen och Kardanvägen	1100	klar
U16	Torsred	Torsredsvägen mellan Åkertegsvägen och Lundängsvägen	160	
U17	Skogstorp	Kardanv. mellan Hedeängsv. och GC-väg mot Plommonv.	1300	klar
U18	Kronogården	Lantmannavägen mellan Slåttervägen och Nergårdsstigen söder om Kronogårdsrondellen	480	klar
U20	Hojum	Verkmästarevägen/ Bilprovarevägen mellan GC-bron över järnvägen och GCvågen vid	270	klar
U22	Källstorp	genväg genom naturparken på befintlig stig vid Strömsvik	190	
U45	Stallbacka	Ny GC-väg intill industrispåret parallellt med Grundbergsvägen	280	
U24	Hjulkvarn	Idrottsvägen mellan Hunnebergsgatan och Tunhemsvägen	210	klar
U42	Hjulkvarn	Tunhemsvägens västra del, mellan E45 och Kungsportsvägen	480	klar 2022
U25	Kronogården	Slåttervägen mellan Kronogårdsporten och Lantmannavägen	580	
U28	Hjortmossen	separering från biltrafiken genom Hjortmosseporten.	80	
U40	Källstorp	Vårviksvägen mellan bef GC-väg och Vårviksrondellen	300	



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

U30	Sandhem	Sandhemsvägen mellan Fågelstråket och Stamkullevägen	530	klar
U31	Olidan/Åker	Ny GC-bro över kanalen vid Innovatum	80	klar
U43	Skoftebyn	Ryrvägen mellan Nysätra IP och Furuliden	540	klar
U29	Strömslund	Strömslundsgatan mellan Torsredsvägen och Landbergsliden	380	klar 2022
U32	Lextorp	Lextorpsvägen söder om Apollofjärilen	220	klar
U37	Torsred	Kungälvsvägen mellan Hälltorp och Albertsvägen.	670	
U44	Olidan/Åker	Nya GC-vägar till slussarna och andra turistmål	800	ej aktuell
U35	Stallbacka	ny GC-bana längs älvkanten från Stallbacka vidare mot Forstena	2500	ej aktuell
U39	Åsaka/Norra Björke	Upprustning av gamla Nossebrobanan		klar
U33	Centrum	Gårdhemsvägen/ Torggatan från högskolan till Klaffbron	470	

Utbyggnad statliga cykelvägar

	Plats	Väg	Längd meter	Status
U2	THN /Sjuntorp	Sjuntorp-Alingsåker längs väg 2012	5 500	Delvis: 2000 m klart
U19	Sjuntorp	Torpavägen mellan Fors kyrka och Danska vägen.	1270	



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

U15	Halvorstorp	Tunhemsv. mellan Kardanvägen och trafikplats Hullsjön	860	Ej aktuell, är kommunal gata
U27	Upphärad	GC-bana längs väg 2011 mellan Upphärads kyrka och skolan	900	
U23	THN/Åsaka	GC-väg mellan Trollhättan och Åsaka	4500	
U26	Skogshöjden	GC-bana längs väg 2028 från Skogshöjdsägen till Båberg.	320	klar
U21	Sjuntorp	Lilla Edsvägen mellan Lunnebergsv. och Bygdevägen	420	
U34	Torsred/Öresjö	Ny GC-bana mellan Trollhättan och Öresjö	5000	
U38	Åsaka	ny planskild korsning med RV 42	50	
U41	Sjuntorp/Upphärad	Ny GC-väg mellan Sjuntorp och Upphärad	5000	
U36	Stallbacka/Skogstorpa	ny GC-bro över RV 44	1000	Ej aktuell, inte statlig väg
U46	Torsred/Båberg	Ny GC-bana längs Edsvägen mellan Torsred och Båberg	6000	
U-S4	Upphärad	Anslutningar till nya planerade pendelstationen i Upphärad	700	
U-S15	THN Lilla Edet	Anslutning till nytt regionalt cykelstråk i Göta Älvdalen	1200	



Dokumentbeteckning Cykelplan 2022		Dnr/Dokument ID GAPA 2022/2372
Antaget av/Ansvarig XXX / XXX	Handläggare/Förvaltning Karin Westman/SBF	Datum/Version/Ersätter Ver 1.0

Utbyggnad av kommunala cykelvägar i samband med exploateringar och andra projekt

U-S1	överby	ny GC-väg längs Överbyvägen	
U-S2	Överby	nya GC-vägar på nya delen av Överby köpcenter	klar
U-S3	Skogshöjden	Anslutningar till nya idrottsparken Bergtåkten i Skogshöjden	klar
U-S4	Upphärad	Anslutningar till nya planerade pendelstationen i Upphärad	
U-S5	Torsred	ny GC-väg mellan Hälltorp och Ängens gård	
U-S6	Skogshöjden	GC-passage över väg 2028 vid Liljedal	klar
U-S7	Centrum	Förlängning av GC-banan på Åkerssjövägen till Erik Carlssons rondell	
U-S8	Strömslund	Albertsvägen mellan Torsredsvägen/Vassändagatan	klar
U-S9	Vårvik	Ny GC-förbindelse över älven i samband med bygge av bro mellan Vårvik och Kungsporsv	
U-S10	Velanda/Upphärad	Ny GC-väg på gamla banvallen mellan Velanda och Upphärad	klar
U-S11	Skoftebyn	Syltev. mellan Modhs väg och Frälsegårdsg	klar
U-S12	Tingvalla	Tingvallav. mellan Bergslagsparken och Elviusg	klar
U-S13	Håjum	Ansl. till nya området vid Halltorp söder om Håjums ind. område.	
U-S14	Lärketorpet/Björndalen	GC-väg mellan nya stadsdelen Lärketorpet och Björndalen	
U-S15	THN Lilla Edet	Anslutning söderut till nytt regionalt cykelstråk i Göta Älvdalen	
U-S16	Överby	Nya GCbanor inom Överby handelsområde	
U-S17	Tingvalla	Sågareg./Bangårdsg. mellan Magnus Åbergsg. och Resecentrum	delvis
U-S18	Skogshöjden	Ny GC-väg längs Vänersborgsv som knyter samman Liljedal och Hults höjd	klar