

26018

PM | 2026-05-22

Mobilitetsutredning – Nytt slussområde Trollhättan

Version 0.8

Trollhättans kommun

Mobilitetsutredning – Nytt slussområde Trollhättan

PM

Version 0.8

Beställarorganisation

Anneli Kull

Drazen Kendes

Uppdragsorganisation

Jonas Åström

Maja Duveborn

Niklas Tengheden

Kreera Samhällsbyggnad

Amiralsgatan 20

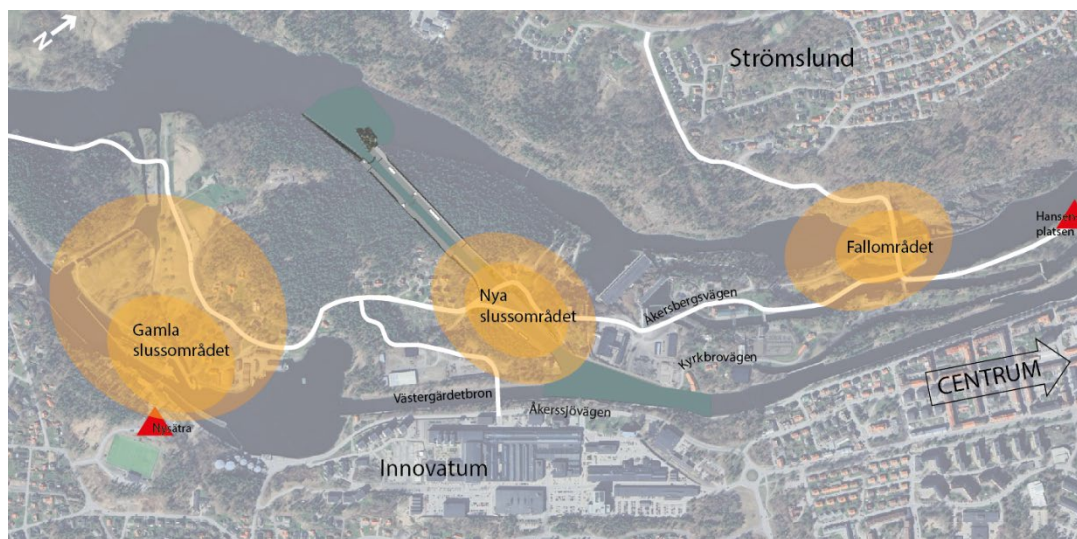
211 55 Malmö

Innehåll

1 Sammanfattning	4
2 Bakgrund	6
2.1 Syfte	6
2.2 Avgränsning	6
2.3 Planeringsförutsättningar	7
2.4 Tidigare utredningar	7
2.5 Förutsättningar för mobilitet i slussområdet	12
3 Slussarna som besöksmål ur ett mobilitetsperspektiv	18
3.1 Slussområdet före och efter byggnation	19
3.2 Utmaningar i det framtida slussområdet	25
4 Besöksscenarier och ställningstaganden	27
5 Åtgärdsförslag	30
5.1 Utveckla entrépunkter till fall- och slussområdet	30
5.2 Kollektivtrafikåtgärder	33
5.3 Åtgärder för gång och cykel	36
5.4 Åtgärder parkering	39
5.5 Åtgärder information	40
5.6 Övriga åtgärder	41
6 Utredningens rekommendationer	42
6.1 Rekommenderade åtgärder kort sikt	43
6.2 Rekommenderade åtgärder lång sikt	43

1 Sammanfattning

Med byggnationen av en ny slussled så förändras förutsättningar för mobilitet i området. Slussområdet får en ny besöksnod i ett läge som tidigare inte varit ett besöksmål, samtidigt som det befintliga slussområdet fortsatt förväntas vara en attraktiv målpunkt och står inför vidare utveckling. Även vägstrukturen i området förändras, dels genom nya kopplingar när befintlig bro rivs (Olidenbron) och en ny bro tillkommer (Västergårdetbron). Sammantaget medför detta stora förändringar för hur besökare, boende och verksamma tar sig till, från och inom slussområdet. Syftet med utredningen är att analysera hur den nya slussleden påverkar besöksmönster och rörelser inom ett utvidgat slussområde. Utredningen ska ge underlag för hur mobilitet kan bidra till en attraktiv, hållbar och sammanhållen besöksdestination samt identifiera strategier och åtgärder för att säkerställa trygga, tydliga och fungerande flöden för olika trafikantgrupper. Utredningen ska fungera som ett strategiskt planeringsunderlag för Trollhättans stad i det fortsatta arbetet med stadsutveckling, investeringar och framtida beslut.



Figur 1 Översiktlig bild över utredningsområdet

De förändrade förutsättningarna i området medför ett antal utmaningar som behöver hanteras i det fortsatta arbetet. De identifierade utmaningarna är förändrade rörelsemönster, ett förväntat ökat besöksstryck och begränsad kapacitet i trafiksystemet. Detta ställer högre krav på trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet, både under byggtiden, efter att den nya slussleden har färdigställts och i framtiden till följd av fortsatt stadsutveckling och ökat besöksantal.

Utifrån ställningstaganden som tagits fram med utgångspunkt i olika besöksscenarier har tänkbara åtgärder studerats. De åtgärder som

utredningen rekommenderar att Trollhättans stad går vidare med omfattar bland annat kollektivtrafik, information, gång, cykel, parkering och utveckling av entrépunkter till fall- och slussområdet. Tillsammans syftar åtgärderna till att skapa ett mer robust och tydligt trafiksystem som kan hantera både vardagliga resor och perioder med högre besöksstryck utan att överdimensionera det ordinarie trafiksystemet.

2 Bakgrund

Trafikverket planerar för byggnation av en ny slussled i Trollhättan. De nya slussarna lokaliseras cirka 1 km från dagens slussområde. Dagens slussområde är ett välbesökt besöksmål för såväl Trollhättans invånare som regionala, nationella och internationella besökare. I och med anläggandet av en ny slussled skapas en ny besöksnod i ett läge som tidigare inte fungerat som besöksmål, samtidigt som det befintliga slussområdet fortsatt förväntas vara en attraktiv målpunkt. Projektet förändrar även befintlig vägstruktur och skapar nya kopplingar mellan olika stadsdelar. Sammantaget innebär detta stora förändringar i förutsättningarna för hur man tar sig till samt rör sig inom slussområdet.

Som underlag till denna utredning ligger ett antal tidigare genomförda utredningar, dessa beskrivs i ett eget kapitel 2.3. Utöver dessa har underlag i form av tillgänglig besöksstatistik från Trollhättans stad och Visit Trollhättan Vänersborg använts och intervjuer med relevanta personer¹ har genomförts kring besöksstatistik och rörelsemönster. Därtill har ett platsbesök i slussområdet genomförts under utredningen.

2.1 Syfte

Syftet med denna utredning är att analysera hur de nya slussarna påverkar besöksmönster och rörelser inom ett utvidgat slussområde, skapa underlag för hur mobilitet kan stödja en attraktiv, hållbar och sammanhållen besöksdestination samt identifiera strategier och åtgärder för att säkerställa trygga, tydliga och fungerande flöden för olika trafikantgrupper.

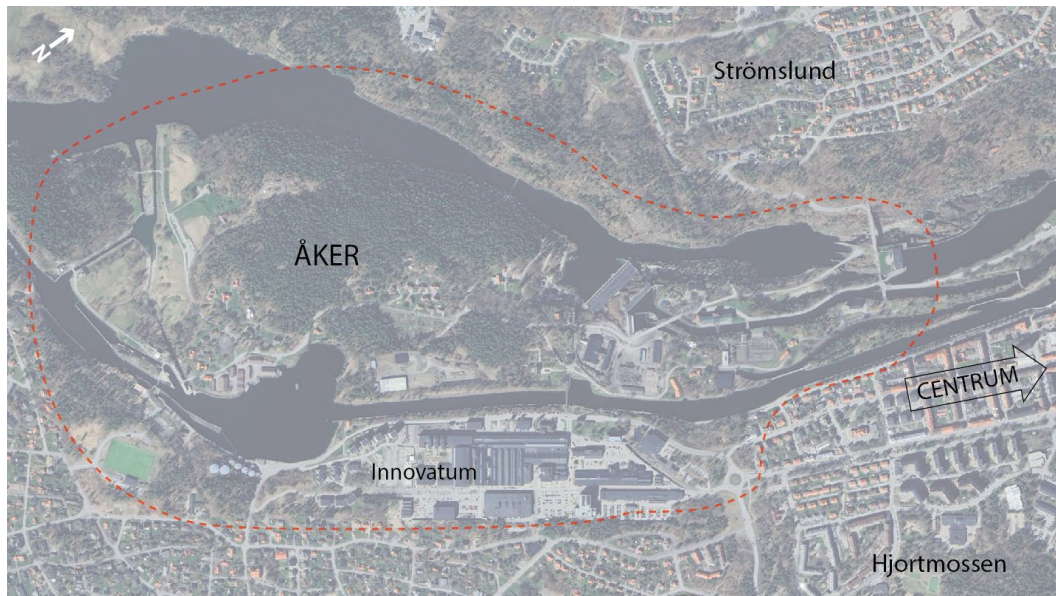
Utredningen ska fungera som ett strategiskt planeringsunderlag för Trollhättans stad för fortsatt stadsutveckling, investeringar och framtida beslut.

2.2 Avgränsning

Utredningen är geografiskt avgränsad till stadsdelen Åker från Oscarsbron till de gamla slussarna, i rapporten omnämnt slussområdet, se Figur 1. Utredningen utgör ett planeringsunderlag för fortsatt arbete och stadsutveckling i Trollhätte kanalpark och hela staden, därför avgränsas denna utredning till slussarna men utblickar över kanalparken görs när rörelsemönster från centrum till slussområdet undersöks.

¹ Maria Weber, Visit Trollhättan Vänersborg. Andreas Ekholm, Områdeschef Kultur- och fritidsförvaltningen Trollhättans stad. Ann-Christine Carlsson, Näringslivsenheten Trollhättans stad.

Utredningen är även tidsmässigt avgränsad till att omfatta nuläget och en framtida situation när slussområdet är utvecklat. Utredningen kommer endast att kortfattat beröra och problematisera mobilitet under byggtiden, men detta kommer inte att ligga i fokus i åtgärdsarbetet.



Figur 2 Röd streckad linje visar utredningens geografiska avgränsning

2.3 Planeringsförutsättningar

Utredningen utgår från ett antal fasta förutsättningar som bedöms vara styrande för åtgärdsarbetet. Dessa omfattar bland annat detaljplanen för Västergärdetbron, anläggandet av den nya slussleden samt rivningen av Olidenbron. Förutsättningarna innebär att utredningen inte prövar dessa delar, utan analyserar hur mobilitet, trafikflöden och angöring kan hanteras utifrån den framtida struktur som planeras.

Fråga till kommunen: Något annat ni bedömer relevant att lyfta här? T.ex Cisternområdet eller byggrätter Innovatum?

2.4 Tidigare utredningar

I detta avsnitt presenteras en sammanställning och analys av tidigare genomförda utredningar, som utgör underlag för den aktuella mobilitetsutredningen.

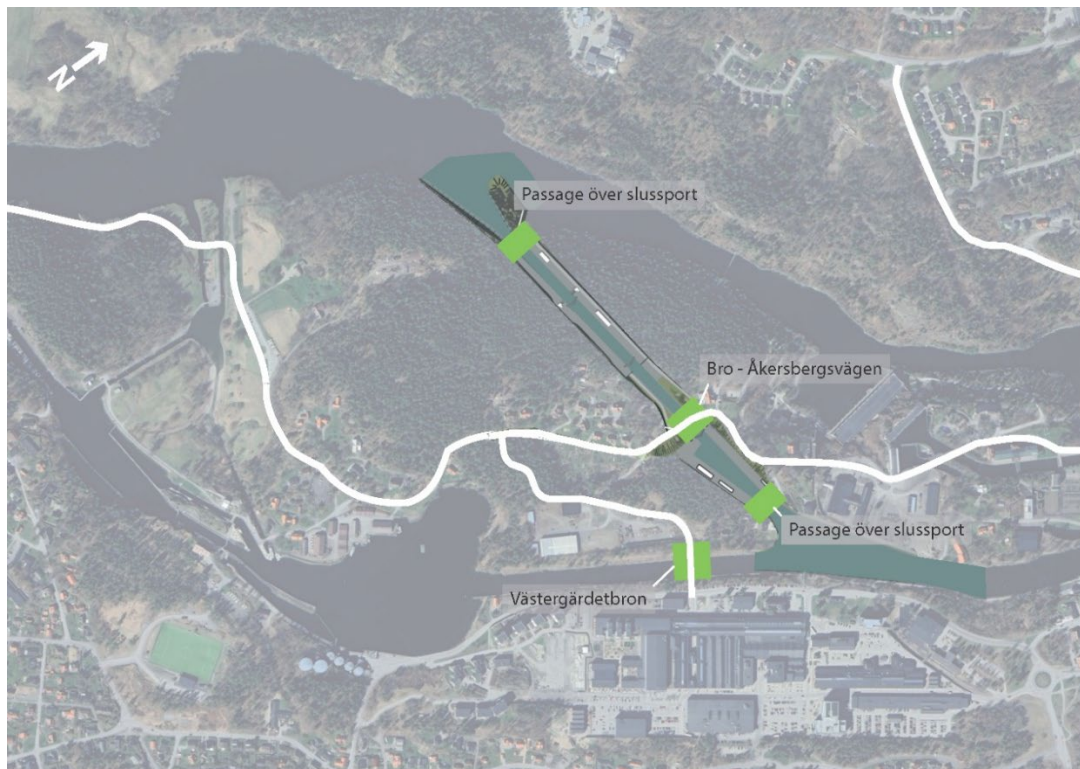
2.4.1 Trafik och mobilitetsutredning

Trafikverket har tagit fram en utredning² med syftet att beskriva effekterna i vägtrafiksystemet av en ny bro (Västergärdetbron) över Bergkanalen i driftskedet när den nya slussleden är färdigställd. Västergärdetbron placeras så att den ansluter till Åkerssjövägen i korsningen med Gunnar W Anderssons passage och görs öppningsbar. Bron föreslås ha utrymme för ett bilkörfält i vardera riktning samt gång- och cykelbana. Den befintliga GC-bron Olidenbron som ligger cirka 150 meter längre norrut rivs för att ge plats åt den nya slussleden.

Effekten på trafikflödet av den nya Västergärdetbron bedöms försumbara och omfördelning av trafiken sker främst lokalt. Detta gäller både med dagens och framtida trafikflöde. Enligt prognos för år 2045 förväntas trafiken genom stadsdelen Åker öka något efter det att bron tillkommer. Det är dock fortfarande gott om ledig kapacitet i vägnätet och framkomligheten av den nya bron bedöms enligt utredningen inte påverka vägnätet i stort.

Trafik- och mobilitetsutredningen har även studerat hur gång- och cykelstråk i området påverkas av planen. Byggnationen av den nya slussleden kommer innebära att konfliktpunkter uppstår där flera av de gång- och cykelstråk som idag används kommer att brytas av den nya slussleden. Utredningen konstaterar att tillgängligheten kommer att försämrats för både gående och cyklister om inga förbättringsåtgärder genomförs. Flera passager planeras dock i samband med byggnationen av nya slussleden för att försöka bibehålla de befintliga rörelsemönstren, dessa illustreras i figuren nedan.

² Trafikverket. 2025. Trafik- och mobilitetsutredning. Slussar i Trollhätte kanal. Anläggande av slussar i Trollhättans kommun, Västra Götalands län



Figur 3 Planerade gång- och cykelpassager i nya slussområdet. Längst i öster mot Bergkanalen kommer gående kunna korsa slussleden på de övre slussportarna. Åkersbergsvägen förbi Västergärdet kommer att gå på en ny bro öppen för bil-, cykel-, och gångtrafik. Olidebron kommer att ersättas genom en ny gång- och cykelkoppling genom Västergärdetbron mot Innovatumområdet. Längst i väster kommer Kärlekens stig att gå över de nya slussportarna.

2.4.2 Parkeringsutredning nya slussområdet

En parkeringsutredning, genomförd av Kreera under 2025, med syfte att kartlägga parkeringsbehovet som genereras av byggnationen av nya slussen, föreslår placering av nya parkeringsplatser i området. Utredningen konstaterar att parkeringssituationen kommer att bli annorlunda till följd av att en del befintliga parkeringsplatser försvinner och att hela området förändras. För att undvika onödiga trafikerörelser i övriga delar av området föreslås att ordna parkering i områdets början, i närheten av Västergärdetbron. På grund av höjdskillnader i slussområdet och variationer bland olika typer av besöksgrupper så skiljer sig det acceptabla gångavståndet åt. Parkeringsutredningen utgår från att ett acceptabelt gångavstånd är 200–300 meter mellan parkering och målpunkt.

En del av industritomten, intill Västergärdetbron, har identifierats som möjlig yta för ny parkering. Denna placering bedöms minska onödiga trafikerörelser i området på grund av sin nära anslutning till nya slussområdet. Under de delar av året som besöksstrycket till slussområdet är

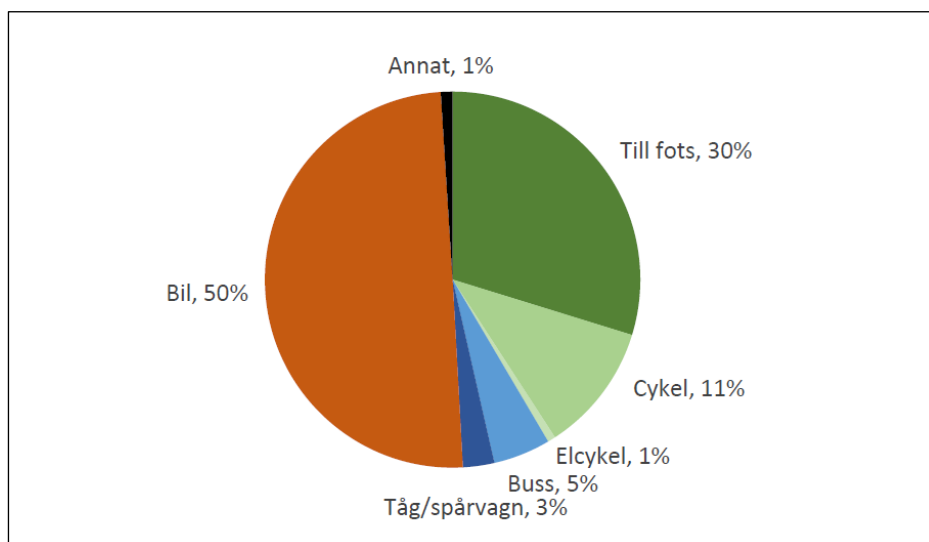
mindre bedöms ytan vara möjlig att använda för andra ändamål. Parkering för buss samt parkering för rörelsehindrade (PRH) ska inrymmas på denna yta. Parkeringsutredningen fastslår att befintlig ställplats för husbilar inte påverkas av ombyggnationen.

Sedan utredningen avslutades har arbetet med placering av nya parkeringsplatser fortsatt och funktionen på den föreslagna ytan på del av industritomten är osäker.

2.4.3 Resvanor

Enligt genomförd resvaneundersökning från 2022³ gör kommuninvånarna i Trollhättan i genomsnitt 4,4 resor per person och dag.

Färdmedelsfördelningen visar att hälften av resorna görs med bil. Gång och cykel står för 42 % och kollektivtrafik för 8 % av alla resor.



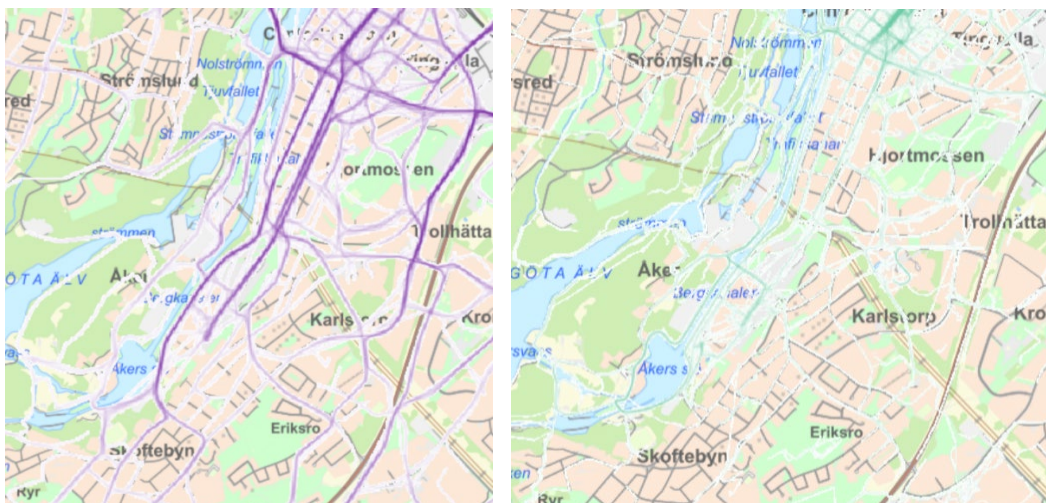
Figur 4 Färdmedelsfördelning baserat på antal resor per person och dag. (Resvanor Trollhättan, Trivector, 2022)

Färdmedelsfördelningen kan även visas geografiskt. Den övervägande delen av bil- och kollektivtrafiken koncentreras till stadens centrala delar och stråk mot Innovatum, centrum och E45. För cykel och gång visas att de starkaste stråken är i centrum samt till Innovatum.

³ Trivector. 2022. Resvanor Trollhättan 2022.



Figur 5 Till vänster: bil. Till höger: kollektivtrafik. Urklipp från Trollhättan stads kartportal.



Figur 6 Till vänster: cykel. Till höger: gång. Urklipp från Trollhättan stads kartportal.

Till slussområdet angör bilar via Åkersbergsvägen eller Åkersjövägen. Med cykel tar man sig främst till slussområdet via Åkerssjövägen.

Utifrån resvanundersökningen kan man konstatera att bilanvändningen i Trollhättan är hög och bilen utgör det vanligaste färdmedlet för det dagliga resandet.

Den geografiska fördelningen visar även att biltrafiken i hög grad koncentreras till stadens centrala delar och till viktiga stråk mot Innovatum, centrum och E45. Samtidigt är gång och cykel starkast i centrala lägen och längs stråken mot Innovatum, vilket visar att det finns potential att stärka de hållbara färdmedlen där målpunkter finns på kortare avstånd.

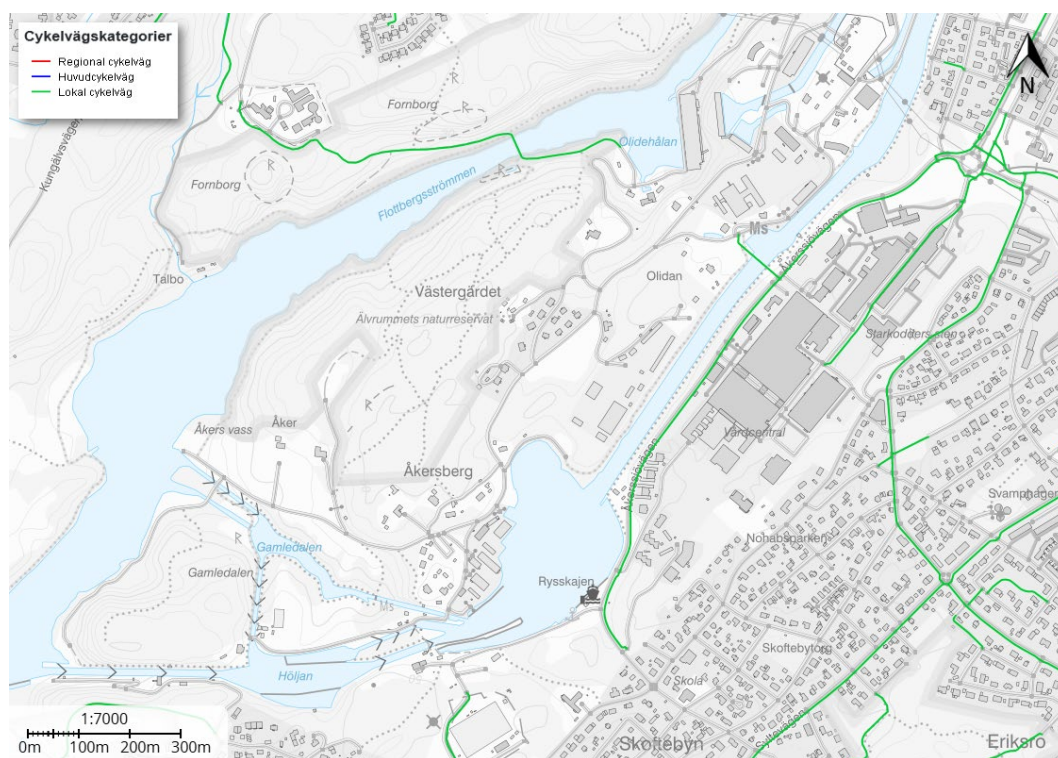
Även en resvaneundersökning gjord av Västra Götalandsregionen (2022–2023)⁴ visar på en hög bilanvändning, där bilen står för över hälften av resorna. Det framgår dock även av resvaneundersökningen att Trollhättan är en av de större kommunerna där invånarna tror att de kommer minska sitt resande med bil och öka resande med kollektivtrafik. Vidare visar marknadsandelen av motoriserad trafik att kollektivtrafiken står för knappt 30 %, vilket är högt jämfört med andra kommuner i regionen.

2.5 Förutsättningar för mobilitet i slussområdet

2.5.1 Gång- och cykel

I slussområdet är möjligheterna att ta sig fram till fots goda, men lutningar och inslag av trappor kan försvåra tillgängligheten. Vidare rör sig gående främst i blandtrafik, vilket kan inverka negativt på trygghet och säkerhet. På enstaka platser finns utpekade gång- och cykelstråk, dessa är kombinerade utan separering.

Det låga trafikflödet i slussområdet gör att cykling i blandtrafik bedöms vara ett rimligt alternativ till separerade cykelbanor.

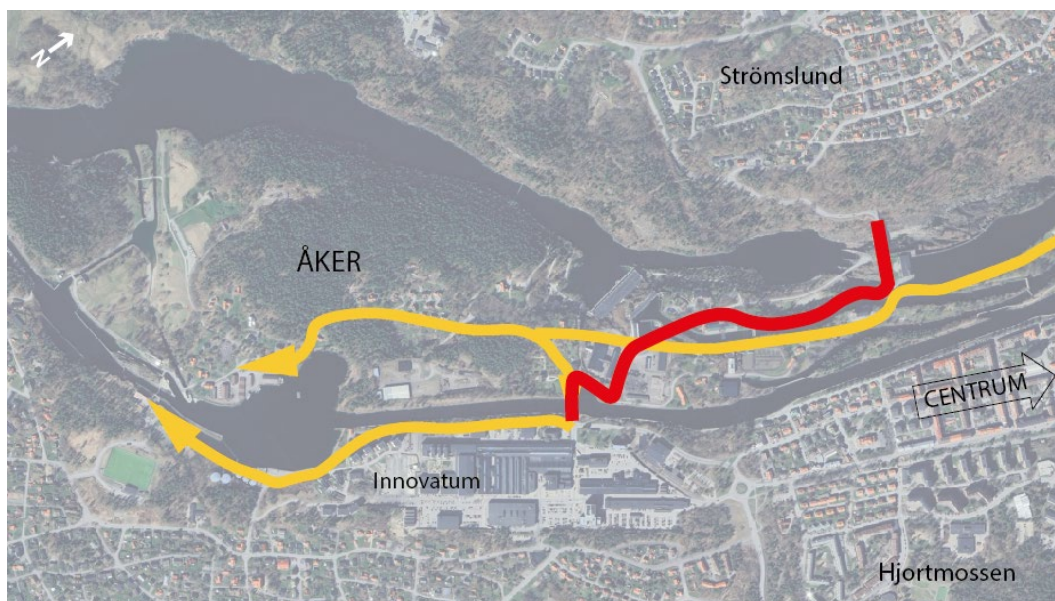


Figur 7 Cykelvägnätet på och omkring Åker. Karta från NVDB

⁴ Västra Götalandsregionen. 2023. Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022–2023. VGR Analys 2023:56

Två huvudsakliga cykelstråk har identifierats i området i dialog med kommunen. Det går ett huvudsakligt pendlingsstråk från Strömslund till Innovatum området från Oscarsbron och längs Åkersbergsvägen till Olidebron. Detta visas i Figur 7 med röd markering.

Det andra cykelstråket används främst av lokala besökare för rekreation. Detta stråk går från Klaffbrons östra sidan längs med Åkersbergsvägen, genom Västergärdet till slussarna. Alternativt kommer man från Innovatum och tar sig längs med Åkerssjövägen och tar sig över slussporten. Detta visas i Figur 7 med gul markering.



Figur 8 Huvudsakliga cykelstråk till slussområdet

Bedömningen är att dessa två cykelstråk även efter byggnationen av nya slussleden kommer att bli de huvudsakliga stråken. Det är dock troligt att vissa kommer att välja att gå över den nedre slussporten i nya slussleden, istället för att följa Åkersbergsvägen, att få en genare väg.

Inom slussområdet finns det inga ordnade cykelparkeringar.

2.5.2 Parkering

Parkeringsytorna i slussområdet ligger geografiskt utspridda inom området och varierar i storlek. Tillgängligheten till parkering är begränsad och varierar mellan olika målpunkter, framförallt under sommartid när besöksstrycket är högt. Det finns ett behov av att kunna röra sig mellan målpunkterna med andra färdmedel än bil, exempelvis till fots, med cykel eller kollektivtrafik, för att minska belastningen på parkeringsplatserna.

Sedan den tidigare parkeringsutredningen avslutades (se kap 2.3.3) har arbetet med utredning av placering av nya parkeringsplatser fortsatt och funktionen på den föreslagna ytan på del av industritomten är osäker. Framtida permanenta parkeringsplatser i slussområdet planeras vara avgiftsbelagda.

Problem med olovlig parkering, främst längs gator, förekommer idag framför allt i samband med evenemang då besökstrycket är högt. Med framtida utveckling och ett eventuellt ökat besöksantal kan denna problematik uppstå och leda till olovlig parkering längs gator och på andra olämpliga ytor, exempelvis i naturen.

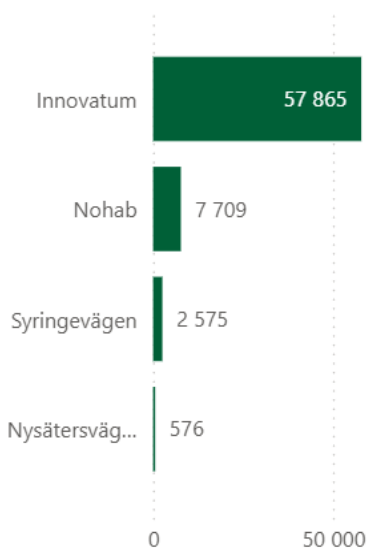
Ett ökat besöksantal till slussområdet efter byggnationen av den nya slussleden innebär en utmaning för parkeringssituationen då tillgången på ytor där parkering kan anläggas är begränsad. Detta kan leda till kapacitetsbrist under perioder med högt besökstryck och ställer krav på en effektiv användning av befintliga parkeringsytor samt på åtgärder som kan minska behovet av bilresor eller sprida efterfrågan över området.

2.5.3 Kollektivtrafik

Det går inga busslinjer in på slussområdet idag. Närmsta busshållplats är idag hållplats Innovatum som trafikeras av linje 21. Linje 21 trafikerar sträckan mellan Halvorstorp, Resecentrum och Skoftebyn. På vardagar går första avgången klockan 05.00 och sista klockan 23.30. Under stora delar av dagen är grundutbudet två turer i timmen, medan trafiken under delar av morgon och eftermiddag är tätare, upp till fyra turer i timmen. Flera av vardagsturerna går inte under perioden 15 juni till 14 augusti. På helgen finns nattavgångar mellan klockan 00.00 och 01.30. Därefter återupptas trafiken från klockan 06.00, med ett grundutbud om två turer i timmen

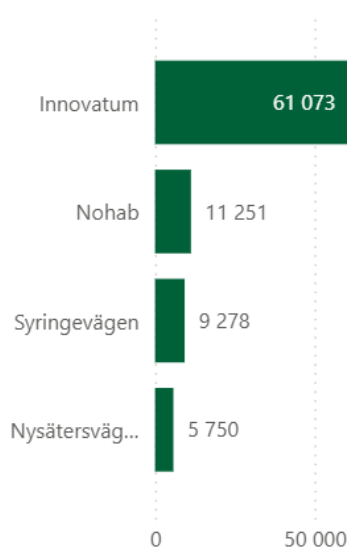
Påstigande per hållplats

Totalt



Avstigande per hållplats

Totalt

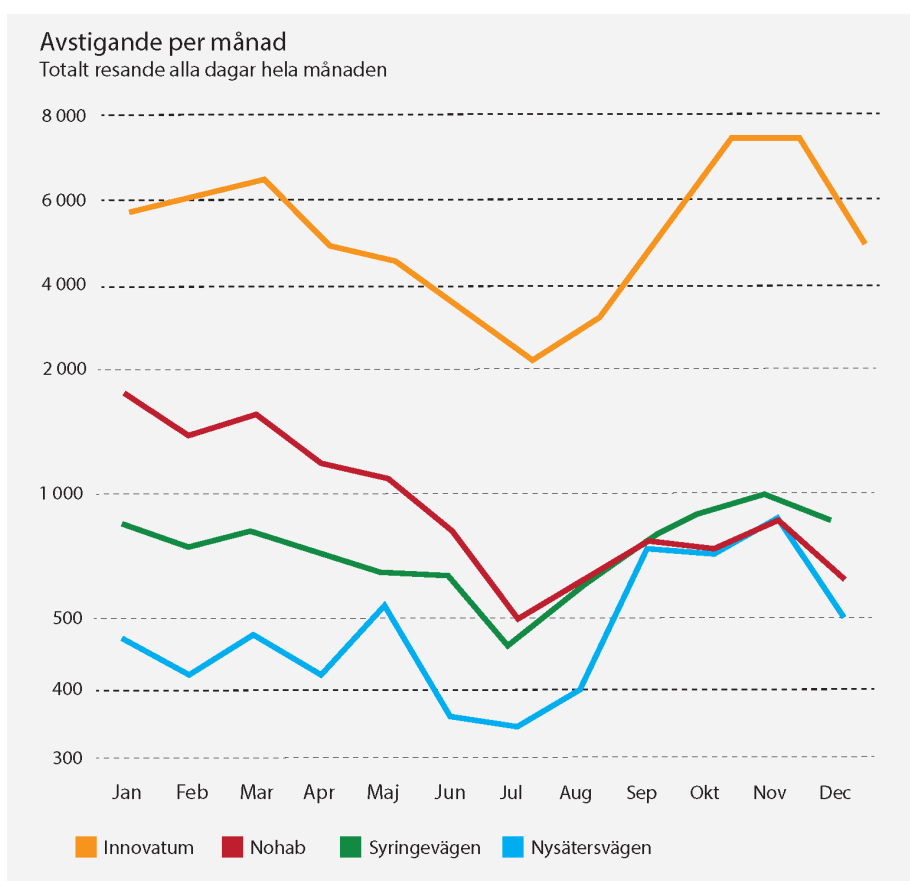


under stora delar av trafikdygnet fram till klockan 23.30. Turutbudet på helgen är begränsat i samband med röda dagar.

Figur 9 Totalt resande från 2025 för hållplatserna Nohab, Innovatum, Nysätersvägen och Syringevägen 2025. Källa och illustration: Västtrafik

På- och avstigandestatistik för linje 21 från 2025 visar att hållplats Innovatum har betydligt fler resande jämfört med de andra närliggande hållplatserna Nohab, Nysätersvägen och Syringevägen. Nysätersvägen och Syringevägen trafikeras endast i en riktning och har därför stor skillnad i antal påstigande och avstigande. Under år 2025 hade hållplats Innovatum totalt 57 859 påstigande och 61 034 avstigande vilket är betydligt fler resande än någon av de andra hållplatserna i området.

I statistiken från busslinje 21 går det även att utläsa att antalet avstigande sjunker kraftigt under sommarmånaderna och lägst antal avstigningar på hållplatserna görs under juli månad.



Figur 10 Avstigande per månad under 2025 på hållplatserna Innovatum, Nohab, Syringevägen och Nysätersvägen. Data från Västtrafik.

Vägstrukturen i slussområdet är i dagsläget inte anpassad för busstrafik. Flera vägar är smala och området präglas av villabebyggelse och

naturmiljöer med begränsat gatuutrymme. Detta medför utmaningar för framkomlighet, möten och angöring för bussar i linjetrafik.

2.5.4 Hyrcykelsystem och mikromobilitet

Trollhättans Stad har ett hyrcykelsystem, Cykelpoolen, med cykelställ på fyra platser i centrala Trollhättan, dessa ägs och underhålls av Trollhättans Stad. Ett av cykelställena är placerat på Innovatumområdet, resterande cykelställ är placerade närmare centrum, inga finns i slussområdet.

Kommunen har utöver detta nyligen slutit ett avtal med ett företag som erbjuder elsparkcyklar. Denna typ av transportlösning refereras ofta till som mikromobilitet och syftar till att erbjuda ett flexibelt transportalternativ för korta resor tänkt att komplettera kollektivtrafik, gång och cykel. Företagen erbjuder även elcyklar och det är möjligt att utveckla avtal till att inkludera en elcykelpool.

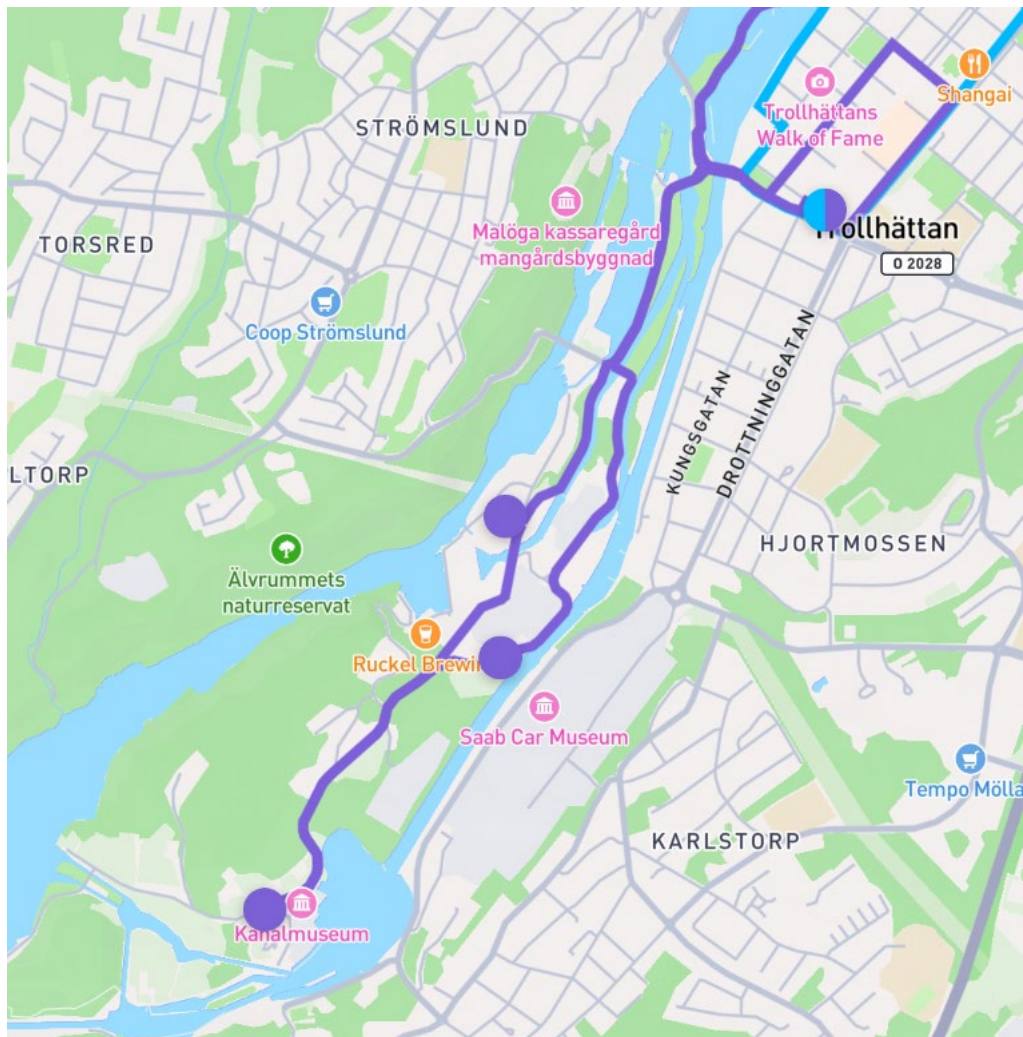
2.5.5 Stadståget

Under sommartiden kör ett elektriskt stadståg i Trollhättan med syftet att erbjuda turister möjlighet att hoppa på och av vid populära och centrala besöksmål. Tåget ägs och drivs av Trollhättans stad. Resenärer köper biljett ombord på tåget och en dagsbiljett kostar 20 kr och tillåter obegränsat antal resor under en dag. Mellan den 1 juni och 24 augusti kör tåget varje dag kl. 10.00-18.00. Efter 24 augusti kör tåget på lördag och söndagar kl. 10.00-18.00.

Tåget stannar på Drottningtorget för lunch- och laddningspaus varje dag cirka 13.00-13.30. Tåget går även att boka för specialkörning utanför ordinarie körtider.

Stadståget har ingen fast tidtabell, utan kör mellan hållplatserna i tur och ordning i två olika linjer: blå och lila. Drottningtorget är platsen där tåget byter linje. Det brukar ta ungefär en timme tills tåget är tillbaka på samma plats, vilket innebär cirka 30 minuter per linje.

Den lila linjen går från Drottningtorget till Åker och stannar vid hållplatserna Spikön, Insikten, Olidebron, Slussboden. Under 2025 såldes totalt 5 144 biljetter till stadståget.



Figur 11 Karta över stadstågets lila linje, som bland annat trafikerar Åker och slussområdet. Karta från Trollhättans stad.

2.5.6 Båttrafik i Trollhätte kanal

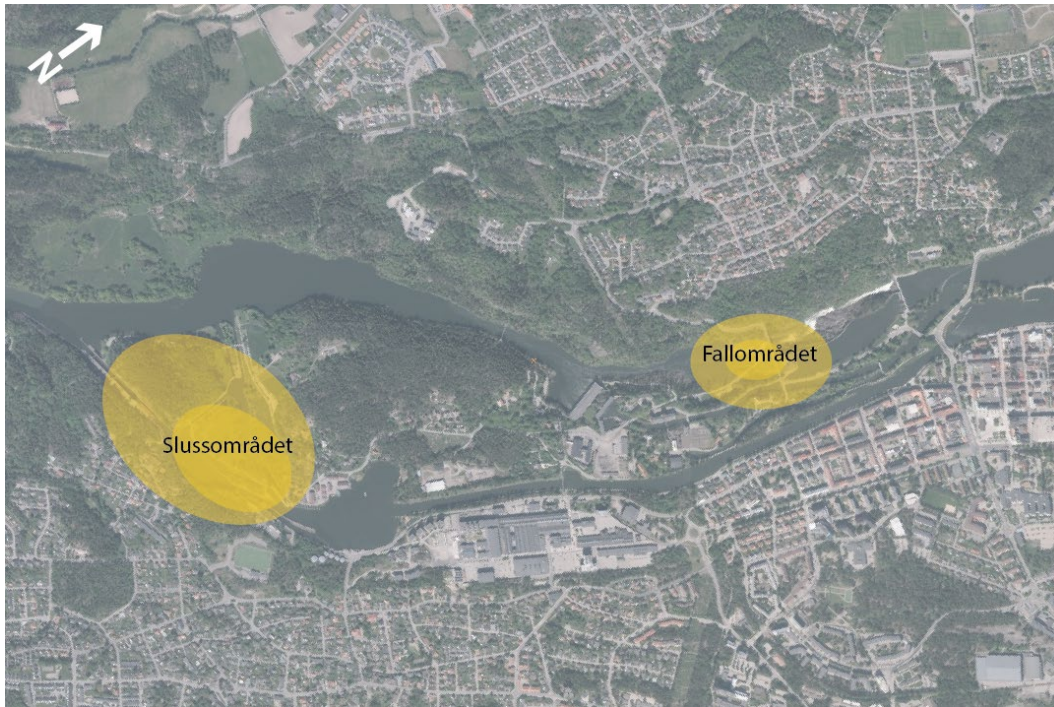
Året runt alla dagar trafikerar handelsfartyg Trollhätte kanal och dessa har företräde till slussning och broöppningar framför fritidsbåtar. Broar och slussar mellan Ströms sluss och Gropbron är tillgängliga för passage med fritidsbåt mellan kl. 09.00 - 19.00 dagligen.

Varje sommar passerar 2 500 fritidsbåtar Trollhätte kanal. Sommartid är Kanalcentralen bemannad med extra operatörer under öppettiderna för att möta det ökade behovet.

Sjöfartverket hänvisar till två gästhamnar i Trollhättan med övernattningsplats. I Gästhamn Åkerssjö finns vatten och el tillgängligt under högsäsong och en övernattning ingår i slussavgiften. Det finns ytterligare en gästhamn i centrala Trollhättan (Spikön) och i Vänersborg finns en gästhamn/marina.

3 Slussarna som besöksmål ur ett mobilitetsperspektiv

Fall- och slussområdet utgör två separata delområden inom det större övergripande besöksmålet. Fallområdet avser området kring fallen och Oscarsbron och dess angöring vid Hansenplatsen, medan slussområdet avser området kring slusslederna och slussportarna från tre olika generationer.



Figur 12 Kartillustration som visar fall- respektive slussområdet.

Delområdena är redan idag geografiskt åtskilda och avståndet mellan dem är cirka två kilometer. Vägvisning med avstånd till besökspunkter är uppsatt längs de gångstråk som leder mellan områdena.

Under byggnationen av den nya slussleden kommer möjligheten att röra sig mellan delområdena att begränsas. Trafikflöden till respektive område behöver därför hänvisas via olika vägar vilket innebär en förändring jämfört med nuläget.

Fallområdet och angöringen till detta bedöms i huvudsak vara oförändrade efter byggnationen. Efter färdigställandet av den nya slussleden bedöms behovet av tydlig vägvisning till de två delområdena vara fortsatt stort, och sannolikt ännu viktigare än idag.

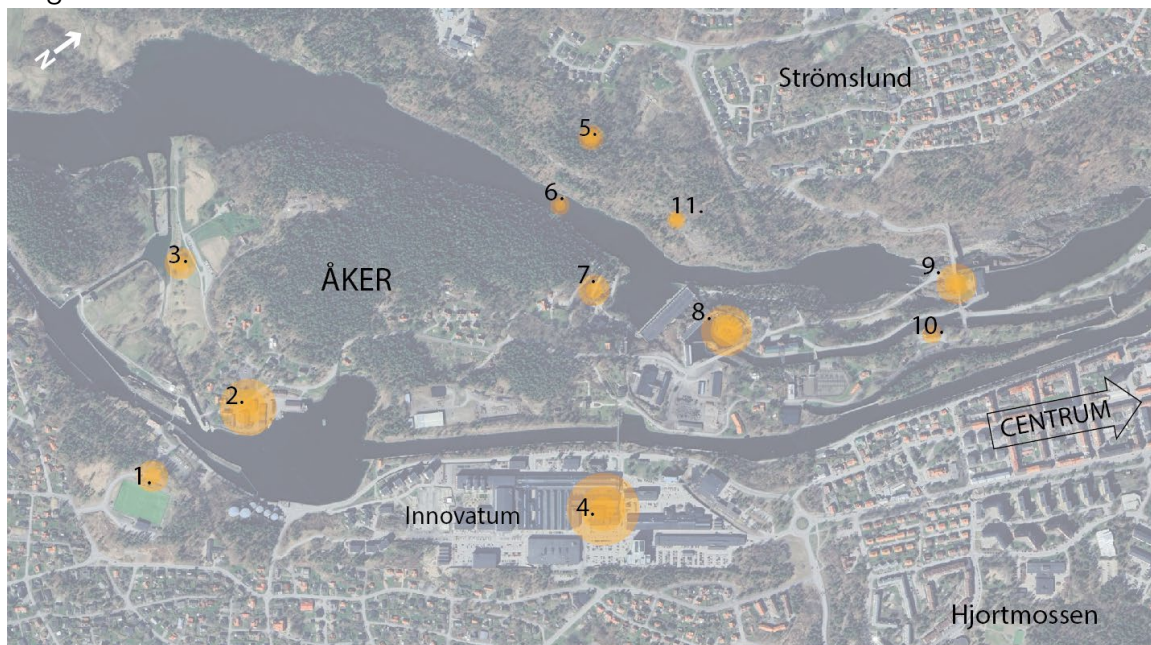
3.1 Slussområdet före och efter byggnation

Byggnationen av det nya slussområdet kommer att innebära att nya besöksmål skapas. Under byggnationen kommer infrastrukturprojektet i sig att attrahera besökare och det gamla slussområdet och befintliga målpunkter kommer att fortsätta locka besökare. För att kunna utreda mobilitetsbehoven har besöksmål, målpunkter och rörelsemönster för dagens och det framtida slussområdet kartlagts och analyserats.

3.1.1 Målpunkter

De målpunkter som presenteras utgörs huvudsakligen av besöksmål snarare än bostadsområden eller arbetsplatser, vilket innebär att resandet till stor del är koncentrerat till vissa tider, säsonger och evenemang.

Dagens besöksmål



Figur 13 Kartillustration över målpunkter, nuläge

1. Nysätra IP

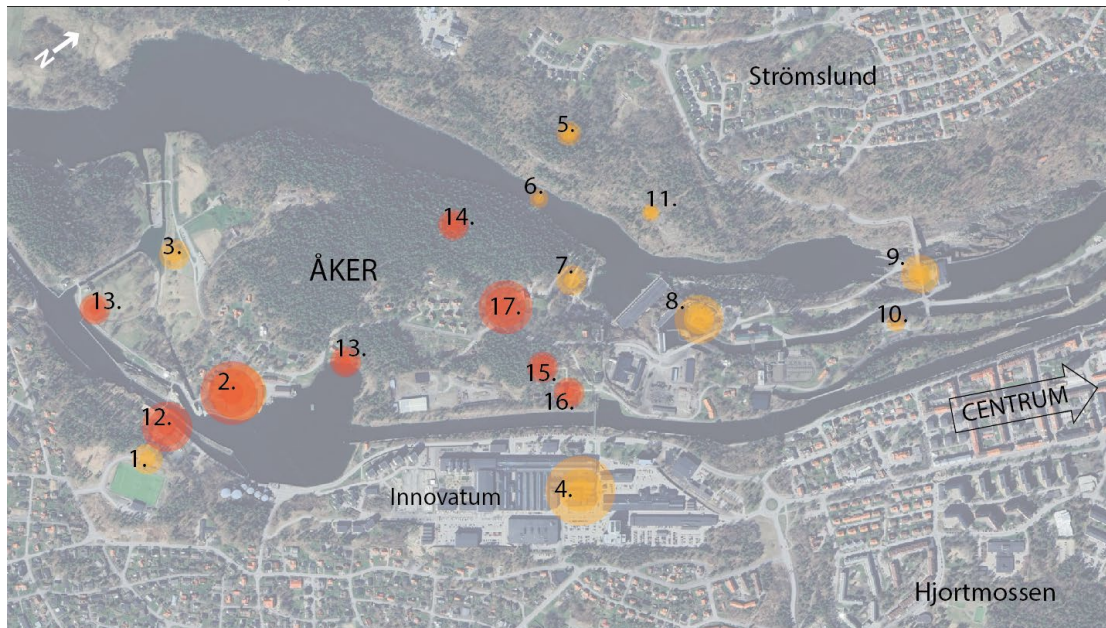
- Ställplatser och parkering
- Antal registrerade fordon på ställplatsen under 2025 var 2 940 st.

2. Besöksnod Slussarna

- Kanalmuseet, Slusskaféet, Slusskiosken
- Under 2025 hade kanalmuseet 4 712 besökare.
- Mycket populärt ställe vid de övre slussarna, öppet under sommarmånaderna.
- Slusskiosken ligger intill gästhamnen och är öppen under sommarmånaderna.

- Gästhamn med enstaka platser
- Antal registrerade fritidsbåtar under 2025 var 2 271 st
- 3. Gamla slussarna**
- 4. Innovatum District**
 - Utvecklingscentrum. Blandning av verksamheter. Innovatum Science Park och en rad olika företag i företagshotell.
 - Under 2025 hade Innovatum Science center 29 951 besökare och Saab Car Museum 18 171 besökare.
- 5. Rekreatiomsområden**
 - Trollhätte kanalpark har flera vandringsleder och motionsrundor. Hela området är väldigt populärt för rekreation.
 - Älvrummet är riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv. Delar av området är skyddat som naturreservat.
- 6. Flottbergsbron**
 - Hängbro för gångtrafik, del av vandringsled
 - Kompensationsåtgärder ska genomföras på västra sidan om älven i naturreservatet eftersom nya slussleden tar en del av detta i anspråk.
 - Hängbron blir således efter byggnationen av nya slussleden den nya porten till naturreservatet från västra sidan.
- 7. Olidan**
 - Olidans kraftverk, utsiktspunkt och parkering
- 8. Energihuset Insikten**
 - Museum Insikten som är öppet under sommaren, samt arbetsplatser och lekpark
- 9. Oscarsbron**
 - Huvudsaklig utkiksplats när vattnet släpps på.
- 10. Trollhättans kyrka**
 - Vägkyrka som är öppen dagligen under sommarmånaderna
- 11. Kopparklinten**
 - Kopparklinten är den högst belägna utsiktspunkten i området

Framtida besöksmål, tillkommande



Figur 14 Nya/förändrade målpunkter inom det framtida slussområdet visas med röd punkt. Målpunkter i nuläget som fortsätter att vara målpunkter i framtiden visas i orange.

12. Vita Villan, B&B

- Fastigheten ägs av Sjöfartverket men kan hyras ut till Trollhättans stad som vill bedriva någon form av Bed & Breakfast under turistsäsongen.

13. Ny badplats vid Höljan eller Åkerssjö, exakt placering ej fastställd

- Trollhättans stad planerar för en ny badplats och siktar på att denna ska uppfylla EU-badstandard vilket innebär 200 badgäster per dag.

14. Utsiktsplats nya slussarna

15. Olidans gård

16. Besöksnod efter byggtid, enstaka parkeringar

17. Åkersbergsvägen bro, utsiktsplats

Målpunkter som bedöms bli större eller förändras efter byggnation av slussleden:

2. Besöksnod Slussarna

- Gästhamn, Gula Villan, Kafé

Informationscenter under byggtiden, plats ej fastställd men troligtvis på Innovatum

3.1.2 Besöksstatistik analys

Trollhättan utgör ett viktigt besöksmål för både svenska och utländska turister med flertal årligt återkommande evenemang, där exempelvis Fallens dagar är ett välkänt evenemang. Turistperioden har förändrats mycket det senaste året och är nu längre än tidigare. Turistperioden bedöms nu vara mellan mars/april till november, jämfört med tidigare då perioden var kortare och mer fokuserad kring sommarmånaderna. En tydlig effekt syns även av den växande trenden *coolcation* som innebär att turister reser till svalare klimat på semestern för att undvika extrem värme. Visit Trollhättan Vänersborg har noterat en ökning av besöken under juli-augusti med 34 % och bedömer att det bland annat är en följd av den trenden

Antalet gästnätter under perioden januari till september 2025 uppgick till 132 972, varav 98 865 var svenska och 33 571 utländska turister. Utöver detta används områdets ställplatser av cirka 3 000 husbilar per år, och nyttjandet sker året om

För att få bättre inblick vid identifiering av relevanta besöksgrupper till slussområdet så har samtal förts med tjänstepersoner på Trollhättans stad och på Visit Trollhättan Vänersborg. Kreera har tagit del av statistik och fått möjlighet att ställa frågor om målpunkter, särskilda evenemang och rörelsemönster i området. Nedan ges en sammanfattning av de evenemang som anordnas under sommaren. Evenemangen lockar både svenska och utländska turister samt lokalbefolkningen.

Visit Trollhättan anordnar program för internationella turister som kommer med busslaster. Man har god kännedom om rörelsemönstret för dessa besökare eftersom de går efter ett förutbestämt program. Bussrutterna kör runt slussområdet med utvalda stopp, dessa stannar i princip alltid i Innovatumområdet för fika, vid Oscarsbron och vid Kanalmuseet.

Inför sommaren 2026 planeras även för dagsstopp i Trollhättan för lyxkryssare som går till Lysekil, det planeras för ca 20–30 bussar där 1–2 bussar besöker slussområdet under april till juni och augusti till september. Under juli kör kryssarna längs kusten och då är dagstur till Trollhättan inte lika aktuellt.

Evenemang med högre besökstryck

Tredje helgen i juli arrangeras Trollhättans årliga stadsfestival Fallens Dagar. Detta är ett välkänt och mycket populärt evenemang som lockar både svenska och utländska turister och de boende i orten. Stadsfestivalen inleds på fredagen med Kraftprovet där ca 1000 löpare deltar. Under helgen kan besökare se fallpåsläpp flera gånger per dag. Det totala besöksantalet under Fallens Dagar är cirka 25 000 besökare.

Under 2025 beslutade Vattenfall att, på grund av det ansträngda energi- och säkerhetsläget, inte arrangera planerade fallpåsläpp förutom under Fallens Dagar under sommaren. Fallen kunde dock öppnas i de fall vattennivån i Väneren behövde regleras. Men dessa öppningar gjordes inte efter något bestämt schema och kunde således inte samordnas med evenemang. Fallpåsläppet upplevs enklast från Oscarsbron, men bra vyer går även att få från många olika platser längs de omkringliggande stigarna. Den allra högsta utsiktsplatsen är Kopparklinten.

I mitten av augusti anordnas Slussdagen som lockar tusentals besökare till slussområdet för marknader och musikarrangemang. Under Slussdagen besöker cirka 3000 personer slussområdet⁵.

I slutet av augusti anordnas Action Week med aktiviteter kopplat till sport. Bland annat Alliansloppet rullskidor som är världens största tävling för rullskidor och bland annat är seedingsgrundande till Vasaloppet. Alliansloppet körs även för mountainbike. Både loppet anordnas i Trollhätte kanalparken och tävlings-/mässområdet ligger vid Hansenplatsen vid Fallområdet som även rekommenderas som publikplats. För parkering så hänvisas besökare och deltagare till Älvhögsborg, Ishallen Slättbergshallen, Folkets Park och Innovatum. Av dessa är Slättbergshallen och Innovatum de parkeringsplatser som är avgiftsfria. Samtliga ligger inom 1–1,8 kilometer till tävlingsområdet.

Under samma vecka anordnas även Trollhättan City Trail i slussområdet, som är en löptävling där deltagarna springer på tekniska stigar, branta trappor och genom natursköna skogspartier.

Utöver tävlingarna anordnas även andra evenemang som lockar besökare till Trollhätte kanalpark och slussområdet.

Under juni, juli och augusti har Trestads Veteranbilkлубb träffar vid slussarna på onsdagar mellan kl. 18:00 och 21:00. Själva träffen anordnas strax efter kanalmuseet ner till slussen. Bilkлубben hänvisar besökare till parkering vid ställplatserna vid Vassliden samt Nysätra idrottsplats och gångbron över slussenporten.

Under juni, juli och augusti anordnar City Trollhättan ”Sommarpuls” med olika aktiviteter och upplevelser som är helt kostnadsfria. Det uppskattade antalet besökare under 2025 uppgick till cirka 17 400 personer⁵.

⁵ Uppgifter från Ann-Christine Carlsson, Visit Trollhättan Vänersborg

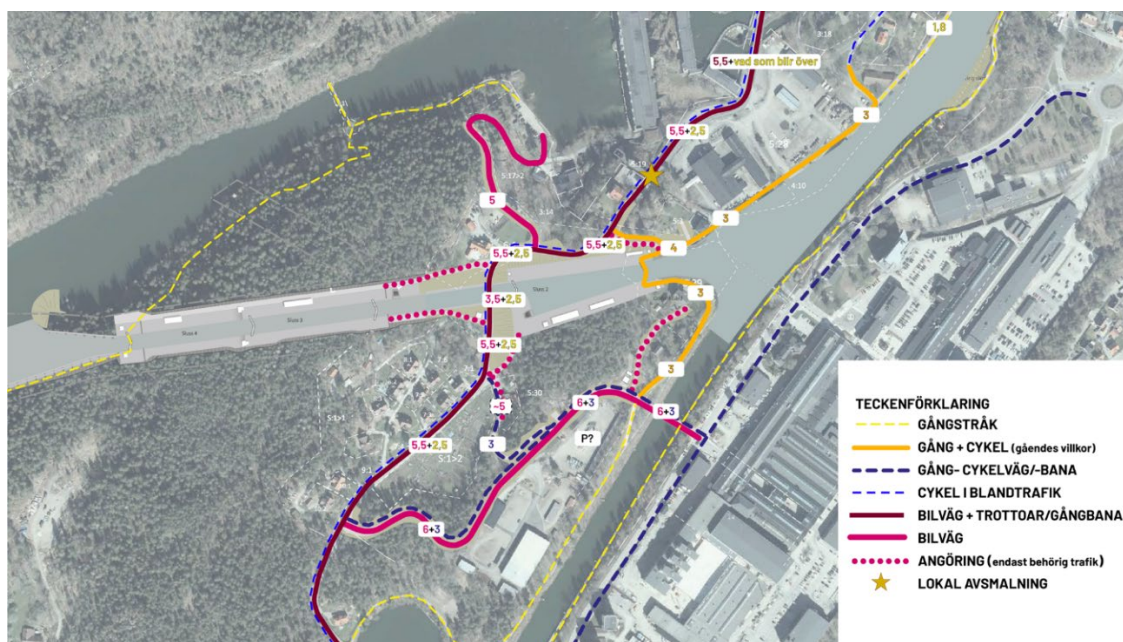
Aktiviteterna är dock mer koncentrerade till Trollhättans centrum på torget eller i folkets park och inget anordnas specifikt i slussområdet.

De flesta evenemang som genomförs i området är oftast av sådan karaktär att de pågår under större delen av dagen, snarare än att vara knutna till en specifik start- eller sluttid som genererar tydliga och kortvariga besöksstoppar. Detta innebär ett mer jämnt flöde av besökare och trafik till/från området under hela dagen.

3.1.3 Nya vägar

Utifrån den nya slussleden planeras nya vägar i slussområdet. Den befintliga Åkersbergsvägen kommer att få något justerad dragning över slussleden och kommer vara den huvudsakliga bilvägen i området. Vägen planeras att byggas med trottoar eller gångbana. I dag kan man cykla i blandtrafik på Kyrkbrovägen, denna föreslås stängas för motortrafik i höjd med Trollhättans kyrka och därmed endast vara tillgänglig för gång- och cykeltrafik söderut mot slussområdet.

Västergärdetbron läggs som en förlängning av Gunnar W Anderssons passage och kommer tillåta biltrafik och ha en gång- och cykelbana.



Figur 15 Kartillustration som visar planerat vägnät i nya slussområdet efter byggnation av slussleden. Kartan visar vägbredder, dessa är dock inte fastställda.

Fråga till kommunen: är det möjligt att ha med kartan i rapporten?

3.2 Utmaningar i det framtida slussområdet

Utifrån tidigare redovisade förutsättningar, trafikflöden och besöksmönster har ett antal övergripande utmaningar identifieras för det framtida slussområdet.

3.2.1 Förändrade rörelsemönster och ökat besöksstryck

Innovatumområdet bedöms få en allt viktigare roll som anknäppspunkt till slussområdet, särskilt under byggtiden men sannolikt även på längre sikt.

Resor med kollektivtrafik sker idag främst till Innovatumområdet, medan användningen är lägre under sommarmånaderna då besöksstrycket i slussområdet är som störst. Med ett framtida informationscentrum lokaliserat till Innovatumområdet finns dock potential för att kollektivtrafiken får en större roll även för besök till slussområdet.

Det framtida slussområdet förväntas få ett ökat besöksstryck samtidigt som framkomligheten med bil inom området kommer att vara begränsad. Detta innebär ett ökat behov av att kunna röra sig till fots, med cykel eller kollektivtrafik mellan områdets målpunkter. Badplatsens framtida lokalisering kommer även påverka rörelsemönster och vilka angoringspunkter som blir mest belastade.

3.2.2 Begränsad kapacitet i trafiksystemet

Områdets nuvarande gatustruktur innebär utmaningar då flera vägar är smala och inte anpassade för större trafikflöden. Utmaningen kommer att bestå även efter byggnation av nya vägar i området och eventuellt förstärkas av ett ökat besöksstryck.

Passagen över den nedre slussporten i gamla slussområdet kan tänkas få ökad belastning eftersom målpunkterna i närområdet kommer att utvecklas. Denna ingår idag i ett starkt pendlingsstråk för cykel mellan Strömslund och Innovatum. Bredden på slussporten blir sannolikt smal och innebär låg standard för cykeltrafik på grund av konstruktionstekniska skäl.

3.2.3 Högre krav på trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet

Områdets topografi och naturmiljö innebär att tillgängligheten varierar mellan olika delar av slussområdet. Naturstigar och trappor kan exempelvis begränsa framkomligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga och lutningar kan göra det mindre attraktivt att cykla i området.

Ett större besöksantal ställer högre krav på tydliga stråk, vägvisning och orienterbarhet inom området. Trygghetsaspekter, såsom belysning och möjligheten att röra sig säkert mellan målpunkter även under lågsäsong och kvällstid, blir också viktiga att beakta i den framtida utvecklingen.

Den tänkta gatustrukturens sektioner kommer innebära att cykling sker i blandtrafik vilket ställer krav på låga hastigheter för att uppnå en trafiksäker miljö.

4 Besöksscenarier och ställningstaganden

I detta kapitel beskrivs tre besöksscenarier i ett framtida slussområde; *högsäsong*, *lägsäsong* och *under byggnation*. Ställningstaganden har tagits fram utifrån scenarierna och det är dessa som ligger till grund för de åtgärder som har studerats och rekommenderas.

4.1.1 Högsäsong april - september

Under perioden april till september bedöms besöksstrycket till slussområdet vara som högst. Området lockar under denna period både internationella turister, privatpersoner och organiserade resor, exempelvis från svenska föreningar. Besökarna kommer till Trollhättan med privata bilar, fritidsbåt, organiserad bussresa eller kollektivtrafik.

Under sommarmånaderna i högsäsongen tillkommer även återkommande evenemang som bidrar till ett ökat flöde av besökare, såsom Fallens dagar i juli, sportevenemang och veteranbilsträffar. Under evenemangen ökar behovet av parkeringar mycket under en kort period som en eller ett par dagar.

Efter de nya slussarnas öppnande förväntas besöksstrycket att öka än mer än dagens nuvarande nivåer.

Ställningstagande: *Styr besöksflöden till vägar och platser med kapacitet och utrymme, minimera onödig trafik och prioritera tillgänglighet nära målpunkterna*

Det ordinarie trafiksystemet ska dimensioneras för områdets normala användning och inte för de högsta tillfälliga besökstopparna. Vid högsäsong, större evenemang och andra situationer med särskilt högt besöksstryck krävs därför särskilda handlingsplaner för kompletterande åtgärder som styrning, information, tillfällig skyltning och parkeringsvärdar. Att bygga ut eller dimensionera trafiksystemet utifrån de mest belastade tillfällena bedöms inte vara önskvärt, eftersom det riskerar att leda till överdimensionerade ytor under stora delar av året. Om kapaciteten ökar tenderar det också att bidra till att trafiken ökar.

Under högsäsong ska trafiksystemet hantera stora besöksflöden, evenemang och turistbussar på ett sätt som gör området tillgängligt, tryggt och lätt att förstå. Parkering bör i första hand styras till tydliga och samlade ytor i anslutning till området för att undvika onödiga trafikrörelser inom området, medan de begränsade ytorna i direkt anslutning till målpunkterna prioriteras för angöring, parkering för rörelsehindrade, gående, cyklister och vistelse. Angöring för turistbussar och större grupper behöver vara tydligt

utpekade och möjliga att reglera vid evenemang eller andra tillfälliga toppar. Målsättningen är att parkeringssystemet ska vara utformat så att det alltid kan erbjuda besökare lediga platser, oavsett vilken parkeringsplats man väljer.

4.1.2 Lågsäsong oktober – mars

Under perioden oktober till mars bedöms besöksstrycket som lägre. Det är främst Innovatumområdet och de rekreationsmöjligheter som finns på Åker som lockar besökare. Serviceställen som kaféer och museum har endast öppet under sommarmånaderna.

Ställningstagande: Säkerställ god grundtillgänglighet

Under lågsäsong ska mobilitet, parkering och angöring stödja de vardagliga besöken till Innovatum, slussområdet och rekreationsområden. Det ska vara enkelt att nå området med olika färdmedel. Parkering och angöring bör vara tydliga, nära och tillräckliga för normal användning, inklusive året runt användning av ställplatser för husbilar.

4.1.3 Under byggnation

Byggnationen av den nya Slussleden kommer att vara Sveriges största infrastrukturprojekt vilket i sin tur förväntas attrahera både besökare och ordnade studiebesök från exempelvis skolor och företag. I samband med detta kommer det vara viktigt att kunna visa de gamla slussarna, vilket i sin tur innebär att tillgängligheten hit behöver säkerställas även under byggtiden.

Ombyggnaden kommer troligtvis även att attrahera besökare från lokalbefolkningen och närområdet, vilket blir en ny målgrupp av besökare som man kommer behöva ta höjd för.

Utifrån det förväntade intresset ska ett nytt informationscentrum ordnas i Innovatumområdet, exakt placering är inte helt fastställt ännu. Det är Trafikverket som ansvarar för informationscentrumet under byggtiden. I denna utredning behandlas frågan om byggtiden översiktligt och fokus ligger inte på att identifiera åtgärder för byggskedet. Däremot är det viktigt att lyfta att Innovatumområdet under byggtiden kommer att få en större roll som målpunkt kopplat till slussområdet. Detta innebära att en större andel besökare hänvisas till Innovatum för information och orientering, vilket påverkar rörelsemönster och tillgänglighetsbehov i området. Eftersom byggnationen kommer att pågå under flera år kan Innovatumområdets stärkta roll som målpunkt komma att etableras över tid vilket innebär att området även efter byggskedet kan fortsätta att fungera som en entré och besöksnod kopplat till slussområdet.

Ställningstagande: *Prioritera säker angöring, tydliga stråk och fortsatt tillgång till besöksmålen*

Under byggtiden ska mobilitetslösningarna säkerställa att besökare fortsatt kan nå de gamla slussarna och ta del av byggnationen av den nya slussleden. Parkering och angöring behöver kunna anpassas efter de olika byggskedena, med särskilt fokus på studiebesök, grupper och bussangöring. Gångstråk, vägvisning och kopplingar mellan parkering, angöring och besöksmål ska vara säkra, tydliga och möjliga att justera när området förändras.

5 Åtgärdsförslag

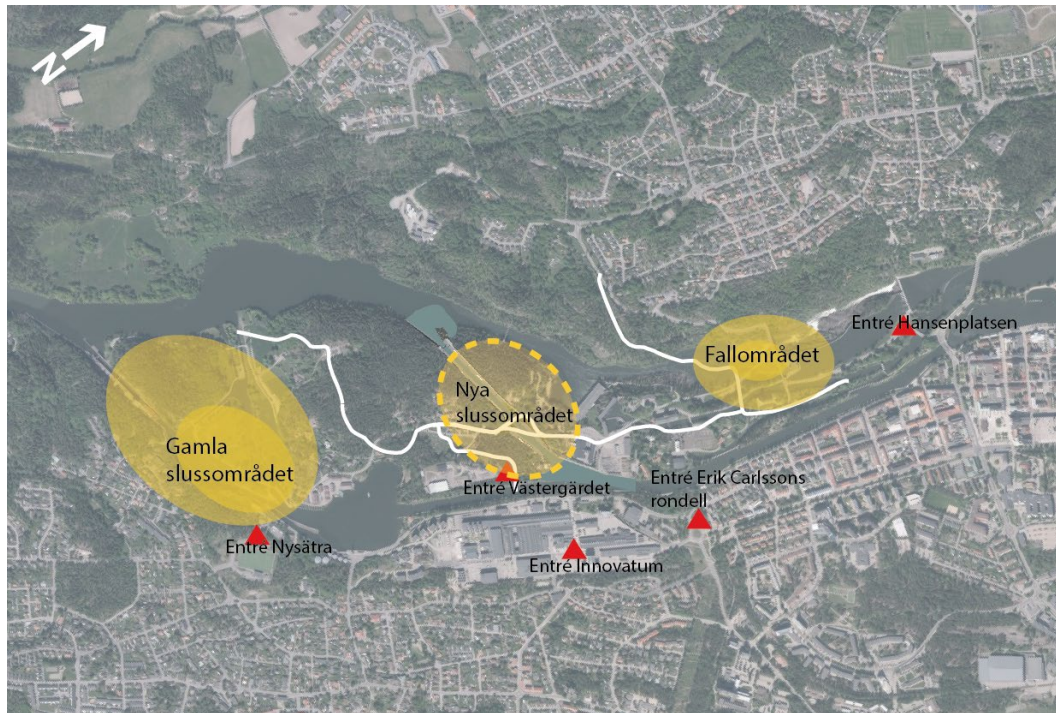
I detta kapitel redovisas de åtgärder som rekommenderas för vidare arbete. Fler åtgärder än de som presenteras här har studerats och av olika anledningar avfärdats. För fullständig lista över åtgärder som har studerats med motiv till avfärdande, [se bilaga X](#).

5.1 Utveckla entrépunkter till fall- och slussområdet

Ett antal platser i anslutning till Slussområdet har identifierats som möjliga att utveckla till entrépunkter. En entrépunkt fungerar som platsens första orienteringspunkt och ska uppmuntra besökare att parkera bilen, ta del av information och därefter upptäcka området till fots. Genom att samla parkering, information och vägvisning i samma punkt skapas en känsla av det blir naturligt att lämna bilen och fortsätta in i området via gång- och cykelstråk, med kollektivtrafik eller annan mikromobilitet som erbjuds på platsen. Informationstavlan bör ge en överblick över slussområdets målpunkter med gångavstånd, tillgängliga stråk samt natur- och kulturhistoriska värden.

Parkeringen bör upplevas som en del av besöksstrukturen snarare än enbart som en uppställningsyta. Genom tydlig vägvisning, tillgängliga och tydliga kopplingar för oskyddade trafikanter, belysning och en omsorgsfull gestaltning kan entrépunkten skapa en välkomnande första kontakt med området. Utformningen bör även bidra till att minska biltrafik längre in i området genom att göra alternativa färdmedel attraktiva och stärka upplevelsen av området som en plats för promenad och rekreation.

I Figur 17 redovisas de inom utredningen identifierade platser som bedöms lämpliga att utveckla till entrépunkter till området, följt av en närmare beskrivning och förslag till åtgärder på respektive plats.



Figur 16 Identifierade entrépunkter visas i rött. Entrépunkterna föreslås vidareutvecklas med fokus på parkering, information/vägvisning och alternativa mobilitetslösningar för att röra sig vidare i området.

5.1.1 Entré Västergärdetbron

En ny samlad entrépunkt till slussområdet föreslås ordnas i anslutning till den nya Västergärdetbron på den västra sidan kanalen.

Åtgärden bedöms kunna bidra till minskad biltrafik i slussområdet och en bättre parkeringssituation, eftersom behovet av att tillskapa fler parkeringsplatser nära målpunkterna kan minska.

Platsen bedöms vara trafikmässigt lämplig att utveckla, då den ligger nära Västergärdetbron och kan nås via kapacitetsstarka vägar. Avståndet till det gamla slussområdet är cirka 800 meter, vilket kan upplevas som långt för vissa besökare. Trots detta bedöms åtgärden som lämplig genom sitt strategiska läge mellan målpunkterna i gamla slussområdet, den nya slussleden och närheten till Innovatum.

Genomförbarheten är beroende av vilka markanspråk som finns från befintlig verksamhet på platsen. Åtgärden bedöms som viktig utifrån ambitionen om ett ökat besöksantal och områdets framtida utveckling.

5.1.2 Entré Nysätra

En ny samlad entrépunkt till slussområdet föreslås i anslutning till Nysätra IP. Även en justering av busshållplatsens placering vid Mekanikusgatan

föreslås för att skapa en genare koppling mot slussområdet. En entrépunkt vid Nysätra har möjlighet att utvecklas redan innan den nya slussleden är på plats.

Åtgärden bedöms kunna bidra till minskad biltrafik i slussområdet och en förbättrad parkeringssituation, eftersom behovet av att tillskapa fler parkeringsplatser nära målpunkterna kan minska. I anslutning till Nysätra idrottsplats finns ytor med möjlighet att utveckla fler parkeringsplatser för besökare, cirka 200 meter från gamla slussområdet. Läget är fördelaktigt genom närheten till målpunkterna och goda anslutningsmöjligheter från E45.

Samtidigt är det anslutande vägnätet inte anpassat för större trafikflöden och går via bostadsgator och kan upplevas som svårorienterat för besökare. Platsen har därför potential, men vidare utredning krävs för att säkerställa om det är möjligt och kostnadseffektivt att höja standarden på det anslutande vägnätet till en nivå som kan hantera ett ökat trafikflöde.

5.1.3 Entré Erik Carlssons rondell

En ny entrépunkt i anslutning till Erik Carlssons rondell föreslås genom tillskapande av parkeringsplatser, information och vägvisning mot slussområdet. Trafikmässigt är det en lämplig plats att utveckla då den är möjlig att nå via kapacitetsstarka vägar. Det är dock relativt långt gångavstånd till framförallt det gamla slussområdet vilket kan minska potentialen för att parkera bilen och promenera den sista biten.

Åtgärden bedöms ge bäst effekt på kort sikt, på längre sikt behöver åtgärden kompletteras med väl avvägda parkeringsavgifter för att dels vara attraktivt för turister till slussområdet (som kan tänka sig att gå en längre sträcka), dels undvika att parkeringsplatserna endast nyttjas av boende och arbetande på grund av låg eller avgiftsfri parkering.

5.1.4 Entré Innovatum

En ny samlad entrépunkt till slussområdet föreslås i anslutning till Innovatum. Besökare föreslås hänvisas till befintliga parkeringsplatser vid Innovatum. Här finns även en busshållplats, vilket ökar möjligheterna att besökare väljer kollektivtrafik framför bilen. Utbud av mikromobilitet, så som elcykelpool, kan utvecklas.

Parkeringsplatserna på Innovatum används idag främst av de som arbetar i stadsdelen och bedöms kunna samnyttjas med besökare till Slussområdet (främst sommartid). Med vidare utveckling och exploatering på platsen kommer denna potential att minska.

Platsen har redan idag goda förutsättningar att bli en entrépunkt då det finns busshållplats och cykelparkeringar. Åtgärden bedöms bäst lämpad på kort sikt med hänsyn till informationscentrum och närheten till Västergärdetbron.

5.1.5 Entré Hansenplatsen

Hansenplatsen har redan idag funktionen som en slags entré till fallområdet med parkeringsplatser och information. Hansenplatsen har goda förutsättningar att utvecklas till en mer ordnad entrépunkt till fallområdet då den ligger på cirka 400 meters gångavstånd till fallen. Denna plats föreslås därför utvecklas till en tydlig entrépunkt med större parkeringsplats, cykelparkeringar, information och vägvisning samt utbud av mikromobilitet.

Under byggnation av den nya slussleden kommer det finnas begränsade möjligheter att ta sig mellan fall- och slussområdet. Fallområdet kommer främst att kunna angöras via Klaffbron och Hansenplatsen vilket ger den föreslagna entrépunkten en viktig roll för fortsatt god tillgänglighet till fallområdet samt möjlighet att besöka målpunkter under byggnation av nya slussleden.

Gång- och cykelanslutningar från Hansenplatsen till slussområdet bör utvecklas för att det ska bli ett mer attraktivt alternativ att ställa bilen och fortsätta med annat färdmedel.

5.2 Kollektivtrafikåtgärder

De kollektivtrafikåtgärder som identifierats som tänkbara utifrån nytta, genomförbarhet och flexibilitet är utveckling av gånganslutningar till befintliga busshållplatser i slussområdets närhet, en linjenätsöversyn där framförallt justeringar av linje 21 studeras för en bättre täckning av slussområdet samt anpassningar av stadståget utifrån den förändrade vägstrukturen i området. Även utveckling av linjetrafik med båt från Trollhättans centrum ses som en tänkbar åtgärd på framför allt lång sikt.

Kollektivtrafikåtgärderna bör i den mån det är möjligt samordnas med de utpekade entrépunkterna för att samla ett större utbud av mobilitet på dessa platser.

Andra kollektivtrafikåtgärder som studerats men avfärdats är dragning av busslinje över kanalen till slussområdet. Detta kan göras antingen som en del av en befintlig linje eller som en stadsbusslinje som endast trafikerar slussområdet sommartid. Detta har avfärdats bland annat med hänsyn till områdets karaktär och befintliga och föreslagna vägbredder vilket gör det

olämpligt att trafikera området med större bussar. Andra alternativ har bedömts som mer lämpliga och genomförbara.

5.2.1 Gånganslutningar befintliga hållplatser

Utvecklande av vägvisning och gånganslutningar mellan slussområdet och befintliga hållplatser. Framförallt gäller detta Innovatum och Mekanikusgatan (vid Nysätra IP).

Åtgärden bedöms underlätta för kollektivtrafikresande till slussområdet. Med förstärkta gångstråk och vägvisning förbättras orienterbarheten för de som inte känner till området sedan tidigare.

5.2.2 Linjenätsöversyn stadstrafiken

För att förbättra tillgängligheten till slussområdet framför allt sommartid finns flera tänkbara åtgärder som innebär justeringar av stadsbusstrafikens hållplatser och linjenät. Dessa åtgärder behöver dock studeras i ett större sammanhang och därför förutsätter samtliga åtgärder nedan en linjenätsöversyn.

Omdragning av busslinje 21 och ny hållplats "slussarna" via Gunnar W Anderssons passage

Efter hållplats Innovatum är en möjlig justering av linjen att gå via Gunnar W Anderssons passage till Åkersjövägen med möjlig hållplats i anslutning till Västergärdetbron. Ett annat möjligt hållplatsläge är i korsningen Åkersjövägen-Sörvallaleden där gångavståndet till det gamla Slussområdet är cirka 300 meter. Därefter kan linje 21 ansluta till sin nuvarande dragning på Nysätersvägen. Åtgärden bedöms förbättra tillgängligheten till slussområdet med kollektivtrafik och kan bidra till att fler väljer buss framför bil, särskilt under perioder med högt besöksstryck på grund av potentiella svårigheter att finna parkering i slussområdet. Omdragningen kan dock innebära försämrade kollektivtrafikförsörjning för boende i Skoftebyn. Åtgärden bedöms därför ha positiv effekt för tillgängligheten till slussområdet, men behöver vägas mot påverkan på befintliga resenärer. En sådan utredning bör även svara på om linje bör gå på den alternativa sträckningen endast under sommartid eller året om.

Översyn av namnsättning på hållplatser

Nya förutsättningar kan innebära att hållplatserna kan namnges annorlunda. Idag saknas till exempel en tydlighet vilken hållplats som är närmast slussarna. En tydligare namnsättning av hållplatsen närmast slussområdet förbättrar orienterbarheten för besökare som inte har lokalkännedom och ska ta sig till slussområdet. Detta bedöms vara en enkel och billig åtgärd att genomföra.

Slå ihop hållplatserna Ryrvägen med Mekanikusgatan
Placering föreslås närmare Åkersjövägen och Gamla slussarna. Åtgärden bedöms förbättra tillgängligheten till gamla slussarna genom en genare koppling från hållplatsen. Ett hållplatsstopp mindre kortar restiden på hela linjen.

5.2.3 Översyn av stadstågets hållplatser och trafikering

Översyn av stadstågets hållplatser för att knyta an till den nya Västergärdetbron och nya vägstrukturen i slussområdet. Förslagsvis förläggs en hållplats i anslutning till entrépunkten vid Västergärdetbron.

En hållplats för stadståget i anslutning till denna entrépunkt kan bidra till att minska antalet bilresor inom slussområdet, men effekten bedöms vara begränsad. Den främsta nyttan bedöms i stället vara förbättrad tillgänglighet för personer som har svårt att förflytta sig längre sträckor, eftersom stadståget kan erbjuda ett mer lättillgängligt alternativ inom området.

Att använda stadståget som en del av det ordinarie trafiksystemet/kollektivtrafiken i staden bedöms inte som rimligt. Detta är mer av en turistattraktion (för icke tidskänsliga resor) som till viss del kan avlasta vägnätet men bör inte tillgodoräknas som en lösning för hela trafiksituationen. Dock föreslås åtgärden utvecklas sommartid då besöksstrycket är högt. Vägnätet i slussområdet innebär också att det inte är önskvärt att dra in större bussar och då är stadståget ett bra alternativ.

5.2.4 Linjetrafik med båt sommartid

En ny linje med båt föreslås köra mellan Trollhättan centrum och slussområdet under sommartid. Att färdas på kanalen till slussområdets målpunkter skulle kunna bli ett attraktivt alternativ för turister, då resan i sig själv utgör ett mål. För att båten ska kunna konkurrera med bil och buss för även andra resenärer behöver hastigheten vara relativt hög. Länsstyrelsen och Trafikverket tillåter endast en hastighet om 5 knop, vilket gör att denna åtgärd kräver tillstånd från dessa myndigheter för att få köra med högre hastighet och utgöra ett rimligt alternativt färdmedel för icke-turistande resenärer. Att använda båtlinje som en del av det ordinarie trafiksystemet/kollektivtrafiken i staden bedöms inte som rimligt. Detta är mer av en turistattraktion i sig som till viss del kan avlasta vägnätet med bör inte tillgodoräknas som en lösning för hela trafiksituationen.

På lång sikt med ökat besöksantal och framtida utveckling av slussområdet kan åtgärden, med rätt utformning, bidra till avlastning av vägnät och bilparkeringsplatser.

5.3 Åtgärder för gång och cykel

Stora delar av slussområdet är mindre lämpat för cykel utan främst anpassat för gående. Det finns dock några stråk genom området som bör utvecklas med fokus på cykel. De åtgärder som identifierats som tänkbara utifrån nytta, genomförbarhet och flexibilitet är att se över och förstärka de viktiga stråken inom slussområdet för cykel, utveckling av cykelparkering vid viktiga målpunkter, anpassningar av Gunnar W Anderssons passage till den nya gång- och cykelbanan över Västergärdetbron. Utveckling av hyrcykelsystem med ny station inom slussområdet är också en tänkbar åtgärd men avhängig cykelpoolens utveckling och framtid.

5.3.1 Förstärkt infrastruktur för cykel i slussområdet

Åtgärder genomförs på utpekade stråk för att förbättra framkomligheten för cykel. Då det bedöms svårt att åstadkomma separerade cykelbanor inom slussområdet på grund av områdets karaktär med smala vägar etc. innebär åtgärden främst att hastighetssäkra bilvägar för att underlätta cykling i blandtrafik samt se över passager.

De identifierade stråken som föreslås ses över med fokus på förbättringar för cykel är:

- **Åkersjövägen** – kopplar samman Erik Carlsson rondell, Västergärdetbron och gamla slussområdet på den östra sidan om kanalen. Det finns idag en kombinerad gång och cykelbana längs vägen. Möjliga åtgärder är separering av gång och cykel och förbättring av passage med Sörvallavägen.
- **Åkersbergsvägen** – Vägen går i nordsydlig riktning mellan Hansenplatsen/Strömkarlsbron till det gamla slussområdet i söder. Vägen kommer också att passera den nya slussleden. Åkersbergsvägen utgör därmed ett viktigt stråk i Slussområdet både för cykel och motortrafik. Främsta åtgärden längs stråket bedöms vara hastighetsdämpande åtgärder.
- **Kyrkbrovägen** – Vägen går idag från Kyrkbron i norr till Olidebron i söder där den ansluter till Åkersbergsvägen. Den nya slussleden kommer påverka vägen och dess roll i trafiksystemet. Det är möjligt att vägen kommer att prioriteras mer för gående och cyklister medan motorfordonstrafiken fokuseras på Åkersbergsvägen. Vid slussleden kommer det vara möjligt att passera över den östra slussporten med gång och cykel.

Effekterna av åtgärden bedöms vara förbättrade förutsättningarna för oskyddade trafikanter att röra sig i området. Detta inkluderar även arbetspendlande med cykel från Strömslund till Innovatum och de sydöstra delarna av Trollhättan. Dessutom förbättrar åtgärden för möjligheterna till

användning av mikromobilitet och cykepool i Slussområdet. Åtgärden förutsätter en djupare gång- och cykelanalys med fokus de utpekade stråken.

En förbättrad passage för oskyddade trafikanter i korsningen Sörvallavägen-Åkerssjövägen innebär förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Beroende på typ av passage kan framkomligheten för motortrafik påverkas negativt. Åtgärden behöver samordnas med den planerade exploateringen på cisternområdet.

Kyrkbrovägen har idag en relativt lokal funktion och möjliggör framförallt angöring till kyrkan, industritomter och några enstaka bostäder. Sträckan bedöms vara lämplig för att endast tillåta gång och cykel, samt angöring till fastigheter. Beroende på framtida reglering och utformning kan biltrafiken få sämre framkomlighet, men effekten av detta bedöms vara marginell då Åkersbergsvägen kan ta över det mesta av Kyrkbrovägens funktion. Åtgärden bedöms förstärka de rekreativa värdena som sträckan redan erbjuder idag.

5.3.2 Översyn av tillgänglighetsanpassning

Åtgärden innebär en översyn av tillgängligheten i området med fokus på förbättringar för rörelsehindrade och gående i allmänhet i anslutning till parkeringsplatser och målpunkter. Exempel på tillgänglighetsanpassningar är tydliga ledstråk, trappräcken, ramper och nedsänkt kantsten. Gångytor behöver vara fria från hinder och bör utformas så att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga eller personer med rullstol kan ta sig fram utan problem.

Genom att se över och tillgänglighetsanpassa för gående i området förbättras tillgängligheten och besöksmålen kan även få ökad attraktivitet. Åtgärden bör prioriteras vid parkeringsplatser och målpunkter.

5.3.3 Cykelparkering

Nya cykelparkeringar föreslås ordnas i anslutning till viktiga målpunkter, framförallt i närheten av slussboden och slusscaféet som är en av de viktigaste målpunkterna i området. På den östra sidan om kanalen föreslås en cykelparkering i närheten av Vita villan och ställplatsen för husbilar. Idag parkerar cyklar längs med vägräcket längs Åkerssjövägen vilket indikerar att parkeringsbehov finns. Slussboden/Kanalmuséet är också en strategiskt viktig plats att utveckla cykelparkering på.

Genom att anordna cykelparkering i anslutning till målpunkt med möjlighet att låsa fast ramen kan det blir mer attraktivt att välja cykeln som färdmedel till slussområdet.

Åtgärden bör genomföras i samband med åtgärden förstärkt infrastruktur för cykel.

5.3.4 Gång- och cykelanpassningar av Gunnar W Anderssons passage

Västergärdetbron planeras för både biltrafik och gång och cykel. Gunnar W Anderssons passage föreslås anpassas för att ansluta till denna på ett bra sätt med en separerad cykelbana.

Åtgärden bedöms förbättra tillgängligheten till slussområdet för gående och cyklister vilket kan minska andelen resor med bil i slussområdet. Separerad cykelbana ökar framkomligheten för cyklister och minskar konflikter mellan olika trafikslag. Om åtgärden inte genomförs kommer denna sträcka att utgöra en saknad länk i cykelvägnätet när Västergärdetbron är utbyggd som bör åtgärdas.

Anpassningen stärker även kopplingen mellan Innovatumområdet och slussområdet via Västergärdetbron.



Figur 17 Gunnar W Anderssons passage, vy österut från kanalen. Gatans bredd och intilliggande fastigheter kan innebära en utmaning för att få plats med en separerad cykelbana med god standard.

5.3.5 Utveckling av hyrcykelsystem

Åtgärden innebär ny hyrcykelstation i slussområdet med möjlighet att hyra och lämna cyklar.

Hyrcykelstationer finns idag på fyra platser i staden, bland annat Innovatum och resecentrum. Dessa har inte fått någon större användning hittills. Om kommunen skulle välja att satsa på att utveckla cykelpoolen kan en station i slussområdet bidra till minskat antal bilresor.

Åtgärden kräver en satsning på att informera om och utveckla cykelpoolen då den idag är sparsamt använd.

5.4 Åtgärder parkering

Parkering är en viktig funktion som behöver säkerställas för att slussområdet ska fortsätta vara ett attraktivt besöksmål även efter byggnation av den nya slussleden. Ställningstagandet är att parkeringssystemet ska vara utformat så att det alltid kan erbjuda besökare lediga platser, oavsett vilken parkeringsplats man väljer. De åtgärder som har identifierats för att säkerställa detta är differentierade parkeringsavgifter men även tillfälliga parkeringsplatser, dels under byggtiden, dels flexibla ytor som kan användas vid höga besökstoppar.

En studerad åtgärd som avfärdats är parkeringsledningssystem. Detta skulle kunna minska onödig söktrafik i området genom att informera vid infarterna om att parkeringsplatserna är fulla. Åtgärden bedöms svår att genomföra då området har många mindre och utspridda parkeringsytor vilket är svårt att hålla uppdaterat i ett digitalt parkeringsledningssystem samt att det är en relativt dyr åtgärd. Se vidare beskrivning av åtgärden i **Bilaga.**

5.4.1 Differentierade parkeringsavgifter

Införande av differentierade parkeringsavgifter innebär att parkeringsplatser i nära anslutning till målpunkterna regleras med avgifter medan parkeringsplatser längre bort görs avgiftsfria. Syftet är att säkerställa att det alltid ska finnas tillgängliga platser på alla parkeringar. Att belägga parkeringsplatser nära målpunkter med avgift kan frigöra kapacitet genom att styra trafikflöde till billigare eller avgiftsfria parkeringsplatser längre bort. Åtgärden bedöms medföra att det oftare finns lediga platser nära viktiga målpunkter samt att trafikflödet inom slussområdet på det småskaliga vägnätet minskar.

Åtgärden kan även stärka gångstråk och bidra till att fler rör sig genom området till fots. Avgiftsnivån behöver vara väl avvägd för att ge önskad

effekt. En alltför låg avgift riskerar att inte påverka parkeringsbeteendet, medan en alltför hög avgift kan upplevas negativt av besökare.

5.4.2 Tillfälliga parkeringsplatser under högsäsong

Åtgärden innebär flexibla ytor som kan användas som parkering när behovet är som störst sommartid eller i samband med evenemang. Under resterande del av året kan de ha en annan användning eller vara stängda.

Effekten av åtgärden bedöms vara större möjlighet att hantera tillfälliga besökstoppar med stort parkeringsbehov samt minskad söktrafik och olovlig parkering.

5.4.3 Tillfälliga parkeringsplatser under byggtid

Byggnationen av den nya slussleden innebär att parkeringsplatser kommer försvinna. Åtgärden innebär att tillfälliga parkeringsplatser ordnas under byggtiden. Med åtgärden bedöms fortsatt tillgänglighet till besöksmålet under byggtiden säkras.

Fråga till kommunen: hur bör dessa (5.4.2 och 5.4.3) beskrivas och hanteras? Se även kommentarer i Bilagan: åtgärdslista

5.4.4 Parkeringsplats Älvrummet

Åtgärden innebär en ny parkeringsplats i anslutning till naturreservat Älvrummet på västra sidan om älven och den nya slussleden. Den nya slussleden innebär att naturreservatets avgränsning justeras och utvidgas.

Effekten av åtgärden innebär förbättrad tillgänglighet till naturreservatet från västra sidan. Åtgärden har också potential att bli en angoringspunkt till den nya slussleden och utsiktsplatser/besöksnoder i anslutning till denna via den befintliga gångbron.

5.5 Åtgärder information

Ett antal åtgärder har identifierats kopplat till information. Dels information i form av vägvisning, dels upprättande av handlingsplaner som innefattar information om åtgärder vid evenemang i området.

5.5.1 Vägvisning till fall- respektive slussområde efter färdigställande av ny slussled

Åtgärden innebär att vägvisa trafiken till entrépunkter via lämpliga vägar. I dagsläget sker vägvisning via Klaffbron till fall- och slussområdet. I nuläget är det inte fastställt var och i vilken utsträckning parkeringsplatser kommer att tillskapas. Detta får påverkan på huruvida fall- och slussområdet ska separeras avseende vägvisning när Västergärdetbron är på plats. Detta får i sin tur påverkan på funktion och användning av de utpekade

entrépunkterna. Frågan behöver utredas vidare när parkeringssituationen är mer klarlagd.

5.5.2 Vägvisning till fall- respektive slussområde under byggtiden
Åtgärden innebär att vägvisa till lämpliga entrépunkter via lämpliga vägar under byggtiden av den nya slussleden. I dagsläget sker vägvisning via Klaffbron till fall- och slussområdet. Under byggtiden av den nya slussleden kommer fallområdet att nå norrifrån och slussområdet söder- och österifrån. Åtgärden underlättar styrning av trafikflöden till lämpliga gator och att besökare ska hitta rätt målpunkt.

5.5.3 Handlingsplaner för hantering av trafiken vid tillfälliga toppar
Det anordnas regelbundet under högsäsong olika former av evenemang i slussområdet. Till dessa föreslås att arrangörerna i samråd med kommunen tar fram handlingsplaner. Exempel på åtgärder i en handlingsplan kan vara tillfälliga parkeringsanvisningar, extra bussavgångar, trafikdirigering, tillfällig skyltning eller information till besökare.

Vid tillfälliga toppar kan åtgärden bidra till att avlasta det ordinarie trafiksystemet och minska risken för köbildning, felparkering och otydliga trafikflöden.

5.6 Övriga åtgärder

Utöver de åtgärder som presenterats inom kategorierna ovan har ett antal åtgärder identifierats som rekommenderas för att förbättra mobiliteten till och inom slussområdet. Övriga åtgärder är utveckling av mikromobilitet, genomförande av trafikmätning samt resvaneundersökning.

5.6.1 Mikromobilitet

Det är aktuellt med etablering av mikromobilitetsföretag i Trollhättan och åtgärden innebär att i dialog med dessa företag peka ut strategiska platser i slussområdet, dels på tidigare utpekade entrépunkter dels på målpunkter i slussområde, där det är lämpligt att det finns ett utbud av mikromobilitet. Åtgärden innebär ökade möjligheter att ta sig vidare från entrépunkterna med annat färdmedel än bil vilket både tydliggör och förstärker entrépunkternas funktion. Ett exempel på mikromobilitet är elsparkcyklar. Beroende på val av åtgärd kan effekten vara begränsad; exempelvis visar studier att elsparkcyklar, som utgör en mikromobilitetsåtgärd, främst nyttjas av yngre resenärer och ersätter primärt gång och cykel och bussresor.

Mikromobilitet kan också innebära andra typer av fordon såsom elcyklar, vilket bedöms som ett bättre alternativ med hänsyn till slussområdets förutsättningar.

Fråga till kommunen: hur bör vi beskriva pågående etablering av mikromobilitet?

5.6.2 Genomföra trafikmätningar

Åtgärden innebär att trafikmätningar genomförs i slussområdet för samtliga trafikslag på strategiska platser. Detta utgör ett viktigt underlag som kan användas för att vidareutveckla lämpliga åtgärder och för att följa upp effekten av implementerade åtgärder. Idag finns det endast ett fåtal nyligen genomförda trafikmätningar i slussområdet. Med framtida utveckling blir denna information än mer värdefull.

5.6.3 Resvaneundersökning

Åtgärden innebär att genomföra en riktad resvaneundersökning mot besökare i slussområdet för att fånga upp resmönster och potential till förbättring. Detta utgör ett viktigt underlag som kan användas för att vidareutveckla lämpliga åtgärder och för att följa upp effekten av implementerade åtgärder. Idag finns det väldigt lite information om hur besökare tar sig till, från och inom slussområdet. Med framtida utveckling blir denna information än mer värdefull.

6 Utredningens rekommendationer

Här sammanfattas rekommenderade åtgärder tillsammans med resonemang om lång och kort sikt där kort sikt innebär vid öppnande av nya slussarna medan lång sikt innebär ett ökat besöksantal och framtida utveckling.

Flera möjliga platser har identifierats som tänkbara platser att anlägga en entrépunkt. Sett till hela fall- och slussområdet bör två-tre entrépunkter finnas för att skapa en tydlighet. Dock kommer möjligheterna samt potentialen på de olika entrépunkterna variera under byggtid respektive på längre sikt. Fallområdet kommer inte påverkas i samma utsträckning som slussområdet under byggtiden. Hansenplatsen fungerar idag som en outtalad entrépunkt till fallområdet. Under byggnationen av slussleden då möjligheterna att röra sig mellan slussområdet och fallområdet kommer vara begränsade och potentialen att utveckla Hansenplatsen till en entrépunkt förstärks.

På sikt har en entrépunkt vid Västergärdetbron stor potential ur ett trafikperspektiv, men det är för närvarande oklart om det kommer finnas tillgängliga ytor för att kunna utveckla denna på önskvärt sätt.

6.1 Rekommenderade åtgärder kort sikt

Kort sikt innebär öppnande av nya slussarna.

- Gång- och cykelanpassningar Gunnar W Anderssons passage
- Utveckling av hyrcykelsystem
- Ordnad passage för oskyddade trafikanter i korsningen Sörvallavägen/Åkersjövägen
- Cykelparkering i anslutning till slussarna östra sidan
- Cykelparkering vid Slussboden/Kanalmuséet
- Översyn tillgänglighetsanpassning (gående)
- Handlingsplan för hantering av trafiken vid tillfälliga toppar
- Vägvisning till fall- respektive slussområde under byggtiden
- Vägvisning till fall- respektive slussområde efter byggtiden
- Översyn av stadstågets hållplatser och trafikering
- Gånganslutningar befintliga hållplatser
- Översyn av namnsättning på hållplatser
- Slå ihop hållplatserna Ryrvägen med Mekanikugatan
- Tillfälliga parkeringsplatser under byggtiden
- Differentierade parkeringsavgifter
- Parkering till naturreservat Älvrummet västra sidan om älven
- Entrépunkt Nysätra
- Entrépunkt Erik Carlssons rondell
- Entrépunkt Innovatum
- Entrépunkt Hansenplatsen
- Mikromobilitet, koppla an till entrépunkterna
- Genomföra trafikmätningar
- Genomföra resvaneundersökning

6.2 Rekommenderade åtgärder lång sikt

Lång sikt innebär ökat besöksantal och framtida utveckling av slussområdet.

- Förstärkt infrastruktur för cykel i slussområdet
- Linjetrafik med båt sommartid
- Omdragning av busslinje 21 och ny hållplats "slussarna" via Gunnar W Anderssons passage
- Entrépunkt Västergärdetbron