

Cykelplan

2026-2030



Sammanfattning

Cykelplan 2026–2030 är Uddevalla kommuns övergripande styrdokument för utveckling av cykeltrafiken under perioden. Planens syfte är att skapa bättre förutsättningar för fler att välja cykeln som ett tryggt, attraktivt och konkurrenskraftigt färdmedel i vardagen.

Cykelplanen utgår från globala, nationella, regionala och kommunala mål för hållbara transporter, trafiksäkerhet, folkhälsa och minskad klimatpåverkan. Genom att utveckla ett sammanhängande och genare cykelnät, stärka drift och underhåll samt erbjuda god service ska cyklingen i kommunen öka.

Planen omfattar fyra fokusområden:

- Infrastruktur
- Drift och underhåll
- Service
- Kommunikation

Kommunen planerar att årligen bygga cirka 750–1 250 meter gång- och cykelväg samt att successivt förbättra standarden på befintligt cykelvägnät, med särskilt fokus på trafiksäkerhet och vinterunderhåll. Strategiskt placerade cykelparkeringar, cykelpumpar, vägvisning och digital cykelkarta ska underlätta cykling i hela kommunen.

Uppföljning av cykelplanen sker genom indikatorer såsom utbyggd cykelinfrastruktur, cykelräkningar, nöjdhetsundersökningar samt olycksstatistik. Enkäter och nationella jämförelser visar att det finns en tydlig efterfrågan på ökad satsning på cykling och att upplevd otrygghet i mötet med biltrafik är en central fråga.

Cykelplanen utgör ett gemensamt underlag för prioriteringar, investeringar och fortsatt utveckling av cykeltrafiken i Uddevalla kommun.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	- 2 -
Inledning	- 4 -
Bakgrund	- 4 -
Vad är en Cykelplan?.....	- 4 -
Varför få fler att cykla?	- 4 -
Syfte.....	- 5 -
Avgränsningar.....	- 5 -
Mål kopplat till cykeltrafik	- 6 -
Globala och nationella mål.....	- 6 -
Regionala mål.....	- 6 -
Kommunala mål.....	- 6 -
Fokusområden	- 8 -
Infrastruktur.....	- 8 -
Drift och underhåll	- 10 -
Service	- 11 -
Kommunikation.....	- 12 -
Uppföljning	- 13 -
Finansiering.....	- 14 -
Regionalt cykelvägnät	- 15 -
Bilaga 1. Nuläge	i
Bilaga 2. Investering cykelvägnätet	vii
Bilaga 3. Underhållsplan.....	xiv
Bilaga 4. Sammanställning åtgärder	xvi
Bilaga 5. Cyklistvelometern	xviii

Inledning

För att säkerställa god framkomlighet, tillgänglighet och ett effektivt nyttjande av infrastrukturen behöver kommunen arbeta strategiskt med samtliga trafikslag. Ett väl fungerande transportsystem bygger på att olika trafikslag kompletterar varandra och att kortare resor kan ske på ett sätt som avlastar det övergripande vägnätet. Genom att utveckla förutsättningarna för cykel skapas bättre balans i trafiksystemet, vilket bidrar till minskad trängsel och förbättrad framkomlighet även för biltrafiken.

Bakgrund

Samhällsbyggnadsförvaltningen har fått uppdrag av Samhällsbyggnadsnämnden att ta fram en uppdaterad version av Cykelplanen. Den tidigare Cykelplanen är från 2012 och har behov av att uppdateras.

I kommunens översiktsplan finns mål uppsatta för att öka andelen hållbara resor med bland annat cykel. Liknande mål återfinns i kommunens Centrumstrategi, vilken beslutades i kommunfullmäktige 10 juni 2025. I Centrumstrategin finns mål om att göra det enkelt och smidigt att besöka centrum genom olika strategier. En av de utpekade strategierna är att skapa fler och bättre cykelvägar samt trygg och tydlig cykelparkering.

Kommunen har även inriktningsdokument Trafik- och parkeringsstrategin, nedan kallat TP-strategin. TP-strategin omfattar samtliga trafikslag och utgör ett övergripande styrdokument för kommunens fortsatta arbete med transportinfrastrukturen. Den övergripande inriktningen beskriver att tillgängligheten ska vara god, men samtidigt hållbar. I TP-strategin listas ett antal strategier, vilka sedan brutits ned till sex åtgärdsplaner, där cykelplanen är en av dem.

TP-strategin innehåller även 12 målsättningar, varav flera är kopplade till att öka andelen gång- och cykelresor. Målsättningarna är framtagna utifrån TRAST-aspekterna (TRAST är en handbok som Trafikverket tagit fram för planerare på bla kommuner och står för TRafik för en Attraktiv STad). TRAST är idag ersatt av handboken Handbok för strategiskt arbete.

Vad är en Cykelplan?

En Cykelplan är ett dokument som innehåller en långsiktig och övergripande planering för cykeltrafik. Cykelplanen beskriver hur kommunen ska arbeta för att få fler att cykla, vilka insatser som krävs för att nå befintliga mål på nationell, regional och kommunal nivå kopplat till cykeltrafik. Vad kommunen kan göra för att på bästa sätt attrahera fler att välja cykeln som färdmedel.

Cykelplanen beskriver även nuläget och hur kommunen önskar jobba med cykel frågor. Hur cykelinfrastrukturen ska utvecklas och konkret redovisa vad som ska göras under den kommande 4-årsperioden.

Varför få fler att cykla?

Det finns många vinster med att få fler att cykla. Både för individen själv och för hela samhället i stort. För individen innebär det en bättre hälsa, både fysiskt och mentalt. Många studier visar att de som cyklar får bättre kondition och uthållighet, färre sjukdagar och mindre stress. För samhället innebär en större andel cyklister en bättre miljö, mindre utsläpp och buller.

Det är viktigt för social hållbarhet att satsa på cykel, då det bidrar till rörelsefrihet för en bredare del av befolkningen. Generellt sett är det fler kvinnor som cyklar och reser kollektivt jämfört män, se hur fördelningen ser ut i Uddevalla i Bilaga 1 – Färdmedelsfördelning

Barnrättsperspektivet, där vi vuxna för barns talan, ska enligt barnkonventionen finnas med i hela samhällsbyggnadsprocessen. Barnkonventionen blev svensk lag 1 januari 2020. En femtedel av Sveriges befolkning är barn och unga under 18 år. Det är viktigt att sunda vanor sätts redan i tidig

ålder. Genom att skapa goda möjligheter för barn att gå och cykla till exempelvis skola och fritidsaktiviteter, läggs en grund för ett fortsatt liv i rörelse och de hälsoeffekter som det medför.

Det är även samhällsekonomiskt lönsamt att satsa på cykel. Det bidrar till en attraktivare stad genom att det blir mindre trängsel, mindre köer i biltrafiken då trafiken fördelar sig mer på olika vägnät, både bil- och cykelvägnätet.

Syfte

Huvudsyftet med Cykelplanen är att möjliggöra att fler, som vill, kan cykla. Att göra cykeln mer konkurrenskraftig gentemot bilen.

Syftet är att underlätta kommunens cykelplanering och beslutsfattande genom en långsiktig och övergripande planering för Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Syftet är även att arbeta mot de kommunala, regionala, nationella och globala målen kopplat till cykeltrafiken.

Avgränsningar

Cykelplanen innefattar cykelbanor utefter det kommunala vägnätet, och huvudvägnätet när det gäller de statliga vägarna på landsbygden och mellan tätorter.

Cykelplanen utgår från Västra Götalandsregionens Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland. Den strategiska planen handlar om att utveckla samhället till att bli mer cykelvänligt, och på så sätt attrahera fler att välja cykeln; att fler både vill och kan cykla. För att möjliggöra det identifierar strategin tre utvecklingsområden:

- Utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur
- Integrering av cykel och kollektivtrafik
- Göra cyklingen till ett naturligt val

Utveckling av tätortsnära cykelinfrastruktur: Potentialen för ökad cykling är som störst i och nära tätorter, framför allt för vardagsresor. Vardagsresor i form av arbets- eller skolresor, inköpsresor eller resor till fritidsaktiviteter.

Integrering av cykel och kollektivtrafik: Genom att underlätta för resenären att ta cykeln till och från kollektivtrafik innebär att kombinationsresan kan jämföras med att ha egen bil. Det underlättar också hela resan för resenärer.

Göra cyklingen till ett naturligt val: Om cykeln blir en naturlig del av samhällsplaneringen och resenärers vardag så kan cyklingen också komma att öka. Genom att fokusera på fler delar än enbart utbyggnad av infrastruktur kan detta åstadkommas.

Mål kopplat till cykeltrafik

Det finns både globala, nationell, regionala och kommunala mål. I alla dessa mål återfinns mål för att öka andelen cyklisterna. Vilket har stora fördelar för både klimatet och för den enskilde individen.

Globala och nationella mål

År 2015 tog FN fram Agenda 2030, som är en universell handlingsplan med en vision för hur världen ska se ut år 2030. Det nationella målet för transportpolitiken består av det övergripande målet, funktionsmålet och hänsynsmålet. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.



Regionala mål

Västra Götalandsregionen har en plan för att öka cyklingen i regionen. Några av de viktigaste målen och strategierna är:

1. **Ökad cykelanvändning:** Regionen vill öka andelen cykelresor, särskilt för kortare sträckor där cykeln är ett effektivt alternativ
2. **Integrering med kollektivtrafik:** Genom att kombinera cykel och kollektivtrafik kan man förbättra tillgängligheten och minska restiden för den första och sista kilometern av resan
3. **Utbyggnad av cykelvägar:** Det finns planer på att bygga fler cykelvägar, särskilt längs statliga vägar, med finansiering från både regionala och kommunala källor
4. **Potentialstudier:** Studier visar att en stor del av befolkningen kan nå sitt arbete eller skola inom 30 minuters cykling, vilket underlättar prioriteringar för utbyggnad och insatser.

Dessa mål och strategier syftar till att skapa ett mer cykelvänligt samhälle och bidra till en hållbar utveckling i regionen.

Kommunala mål

Uddevalla kommun har flera mål och strategier för att främja cykling och förbättra cykelinfrastrukturen. Några av de viktigaste målen är:

1. **Ökad cykelanvändning:** Kommunen vill öka andelen cykelresor genom att göra cykling till ett attraktivt och säkert alternativ för både vardagsresor och fritid
2. **Förbättrad cykelinfrastruktur:** Det satsas på att rusta upp och bygga ut cykelvägar både i centrum och utanför tätorten. Detta inkluderar bättre belysning, säkrare korsningar och tydligare skyltning
3. **Nya cykelleder:** Uddevalla har nyligen, 26 juni 2024, invigt [Lelångenleden](#), en 18 mil lång cykelled som sträcker sig från Uddevalla genom Dalsland till Årjäng i Värmland

4. **Säkerhet och tillgänglighet:** Kommunen arbetar för att förbättra säkerheten för cyklister genom att separera cykelvägar från biltrafik där det är möjligt och förbättra cykelparkeringar
5. **Folkhälsa och miljö:** Genom att främja cykling bidrar kommunen till en bättre folkhälsa och en minskad miljöpåverkan.

Fokusområden

För att öka antalet cyklister behöver det finnas bra cykelinfrastruktur, för vilken det finns fungerande drift och underhåll för att ge en högre standard på cykelvägarna året om. Det behövs även bra service som till exempel parkeringar, pumpar och vägvisning för att underlätta användandet av cykel som färdmedel. Vid sidan av dessa fysiska åtgärder och bekvämligheter är det även viktigt att arbeta med de mjuka frågorna för att attrahera fler att testa på cykling. Detta kan göras genom riktade insatser som information eller annan marknadsföring av tex utbyggnad av cykelnätet, service osv. Kommunen har valt att dela upp Cykelplanen i fyra avsnitt som täcker dessa områden.

Cykelplanen är uppdelad i fyra avsnitt – fokusområden:

- Infrastruktur
- Drift och underhåll
- Service
- Kommunikation

I nedanstående kapitel beskrivs dessa fokusområden, vad som kan vara viktigt att tänka på samt vilka åtgärder som Uddevalla kommun anser vara viktiga att genomföra.

Infrastruktur

Det är viktigt att det finns väl utbyggd cykelinfrastruktur och att det kontinuerligt byggs ut nya cykelvägar där det saknas och behovet finns. Det är därför viktigt att få med arbetet med cykelfrågor tidigt i detaljplanarbeten.

Vid utbyggnad av cykelinfrastrukturen är det viktigt att skapa ett gent och sammanhängande cykelnät skilt från motorfordonstrafik, som även är trafiksäkert och upplevs tryggt. Det är också viktigt att se till cyklisternas komfort, tex undvika onödiga höjdskillnader eller vibrationer.

De faktorer som är viktiga att ha med vid cykelplanering kan sammanfattas i punkterna nedan:

- Sammanhängande nät
- Genhet/direkthet i nätet
- Koppling till kollektivtrafik
- Trafiksäkerhet – god sikt, bred skyddszon mot biltrafik
- Trygghet – god sikt, bred skyddszon mot biltrafik
- Tillgänglighet – möjlighet att kunna nå målpunkter
- Framkomlighet – hur lätt det är att ta sig fram i nätet
- Attraktivitet
- Komfort – jämn beläggning, inga skarpa kurvor
- Tydlighet – separering, cykelmarkering i marken

I de centrala delarna i Uddevalla kommun är det nästan uteslutande kommunala gator, och på landsbygden är merparten statliga vägar, se vägghållare i Bilaga 1. Utefter de kommunala gatorna har kommunen större rådighet över utbyggnad av cykelvägnätet, jämfört med utefter det statliga vägnätet. Samtidigt som det är viktigt att cykelvägnätet byggs ut kontinuerligt i hela kommunen. I denna rapport kommer kommunen att peka ut i vilka stråk kommunen vill bygga ut cykelinfrastrukturen utefter det kommunala vägnätet, samt även beskriva processen samt inriktning för prioritering för utbyggnad utefter det statliga vägnätet.

När det gäller cykelinfrastrukturen i Uddevalla tätort har kommunen ett utpekat huvudecykelstråk, vilket överensstämmer med Västra Götalandsregionens potentialstudie för cykling, se Bilaga 1 (potentialstudie för cykling, 2020)

Det finns en del utmanande sträckor där det saknas yta för att anlägga en gång- och cykelbana. Det kan röra sig om att intilliggande fastigheter ligger i direkt anslutning till vägbanan eller trottoar. Det kan göra att det inte får plats att anlägga en traditionell cykelbana som går utmed körbanan. Där måste i stället andra lösningar tas fram för varje specifik sträcka. Det kan innebära att gång- och cykelbanan behöver dras en annan sträcka utanför bilvägnätet, eller utefter en annan gata, eller att en bygdeväg anläggs. Det kan även innebära att cyklister får köra i blandtrafik, i det körfält som biltrafiken går.

Kommunen brukar årligen bygga mellan 700 och 1 250 meter gång- och cykelväg utefter det kommunala vägnätet.

För att få bättre tydlighet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cyklister är det viktigt att se över cykelvägnätet när det gäller utformning, skyltning, markeringar osv. Cirka 30 % av alla olyckor i Uddevalla kommun är mellan cykel och motorfordon, se Bilaga 1. Detta innebär att trafiksäkerheten i just korsningspunkter är viktigt för att öka trafiksäkerheten för cyklister och minimera att en olycka inträffar.

Åtgärder

- Investering av nya cykelvägar utefter kommunalt vägnät, enligt Bilaga 2
- Översyn korsningspunkter med cykel, se över trafiksäkerheten och utformningen på platsen
- Översyn av NVDB så att det stämmer med verkligheten, att det anger cykelbana där det är
- Översyn av var separerade gång- och cykelbanor kan implementeras
- Översyn av vägmärken på gång- och cykelbana, så att det finns där det behövs och att rätt vägmärke sitter uppe
- Översyn av var markeringar i marken behövs för att tydliggöra var det är cykelbana

Drift och underhåll

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är drift och underhåll extra viktigt på gång- och cykelvägar. Statistik visar att nästan 80 % av alla olyckor där cyklisten skadas allvarligt, är singelolyckor. Orsaken till olyckan är ofta relaterad till brister i drift och underhåll – halka på grund av till exempel is/snö, rullgrus, löv eller att det är ojämnt underlag, se Diagram 1.

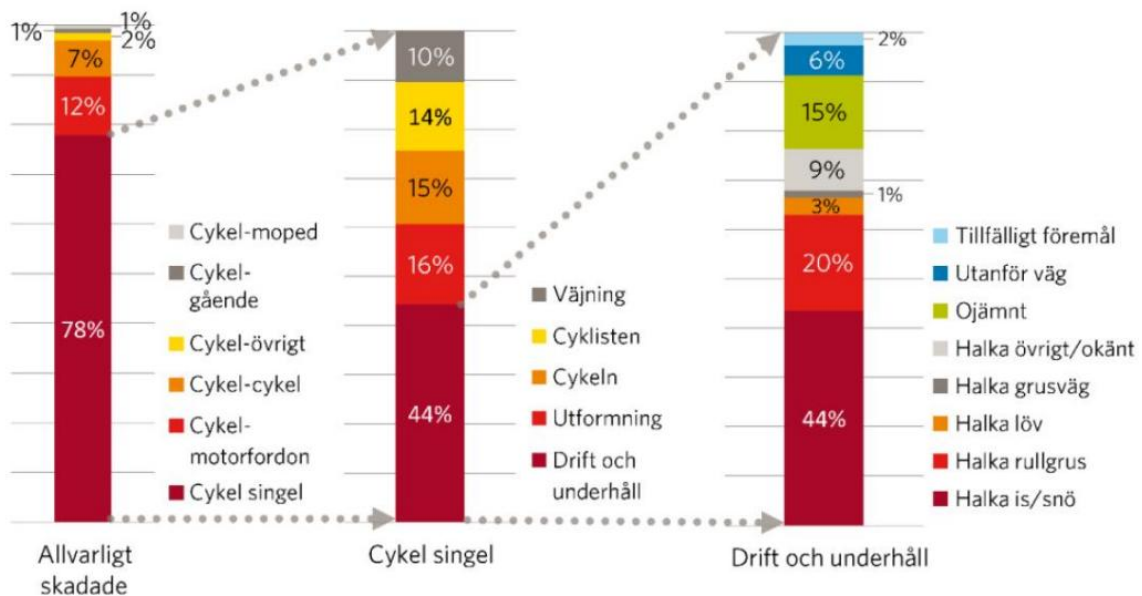


Diagram 1. Olycksstatistik från Strada; Allvarligt skadade cyklister i Sverige år 2007-2012. Källa: VTI Rapport 801 (2013)

För att upprätthålla god drift- och underhåll är det viktigt att drift- samt underhållsbudgeten regleras i takt med utbyggnad av cykelvägnätet. Det är viktigt att på ett bra sätt kunna omhänderta nyttillkommande infrastruktur för att undvika att cykelvägnätet blir eftersatt. Ett eftersatt cykelvägnät kan i längden medföra färre användare, vilket kan innebära att kommunen tappar de så kallade vanecyklister och även nya cyklister. Om det i stället sker en samverkan mellan investering och drift- och underhåll kan det bidra till att andelen cyklister i stället ökar.

Åtgärder

- Fortsätta arbeta med att kontinuerligt ta fram en underhållsplan för gång- och cykelvägnätet, enligt Bilaga 3
- Fortsätta genomförandet av gällande underhållsplan, se Bilaga 3
- Se över vinterväghållningsmetoder för att möjliggöra cykling året om för så många som möjligt
- Se över om felanmälningstjänsten bör förbättras
- Kontinuerligt underhåll av vägmärken och vägmarkering på gång- och cykelbanor
- Prioritera oskyddade trafikanter (gående och cyklister) vid vägarbeten. Att informera i god tid och vid behov skapa en alternativ cykelväg
- Arbeta fram rutiner för flytt av skrotecyklar

Service

Vid sidan av väl utbyggd och fungerande infrastruktur är det även viktigt att det finns god service för cyklister i vår kommun. Service kan vara allt från cykelparkeringar och cykelpumpar till vägvisning och en lättillgänglig och uppdaterad cykelkarta. I nedanstående avsnitt listas vad som kan vara viktigt att tänka på när det gäller olika typer av service, stöd och tjänster.

Cykelparkering

För att värna om hela resan för cyklister är det viktigt att det finns tillräckligt med cykelparkeringar som är säkra, trygga, bekväma och i nära anslutning till målpunkten. Viktiga målpunkter kan bland annat vara resecentrum, handelsplats, skola, arbetsplats eller hållplats.

Det är viktigt att cykelställen är säkra med bra möjligheter att kunna låsa fast cykeln, att cykeln står stadigt och inte riskerar att ramla omkull. Det ska även vara bekvämt och lätt att använda samt att det finns tillräckligt med utrymme. Det kan även behövas platser med mer utrymme för speciella cykelfordon, tex lådcyklar och cykelkärror/-vagnar.

Detta kan sammanfattas med tre viktiga element; utformning, kapacitet och placering.

Cykelpumpar

Att ha cykelpumpar utplacerade på några strategiska platser i en kommun ger både en trygghet och underlättar möjligheten att kunna cykla för den som vill.

Vägvisning

Vägvisning för cyklister ger de cyklister som kanske inte är ute och cyklar så ofta, eller cyklar i ett nytt område, möjlighet att lättare hitta bra cykelvägar mellan olika platser. Det underlättar för nyinflyttade att enkelt hittar hur de tar sig till olika platser i kommunen med cykel. Det är även givande för de som vill turista på cykel i vår kommun. Det ger både en trygghet och bekvämlighet för cyklister. Du behöver inte i förväg se hur du bör cykla utan kan bara trampa i väg trygg med vetskapen om att det finns vägvisning som visar vart du ska cykla, i alla fall till större målpunkter.

Digital cykelkarta

Att det finns en korrekt och uppdaterad digital cykelkarta är viktigt för ett enkelt kunna se var det finns sammanhängande cykelvägar som kan användas eller om en annan väg bör användas för att nå målet. Bra att ha tillgång till inför en cykeltur i ett nytt område eller till en ny destination.

Åtgärder

- Cykelparkering - Inventera större målpunkter, arbetsplatser och kollektivtrafik/pendelparkeringar, i kommunen och utrusta med cykelparkering där det saknas. Inventera befintliga cykelparkeringar och upprusta dem
- Cykelpumpar - Se över strategisk placering av cykelpumpar
- Vägvisning - Ta fram en vägvisningsplan för cykelvägvisning och sedan skylta efter den, fokusera på centrala Uddevalla
- Cykelkarta - Ta fram en digital cykelkarta

Kommunikation

Samordnade insatser för att få fler att upptäcka cyklingen kan få fler att inse att cykel är ett smidigt färdmedel, förutsatt att det finns goda förutsättningar för cykling. Vid sidan av att bygga ut infrastrukturen och förse cyklister med service så som parkeringar, cykelpumpar, vägvisning osv är det viktigt att sprida information om cykling för att få fler att vilja cykla. Satsningar genom till exempel riktade insatser kan få fler att upptäcka fördelarna med cykling. Det är även viktigt att ha återkommande satsningar för att bibehålla utvecklingen i rätt riktning.

Det är viktigt att alla dessa delar samverkar. Att det finns bra infrastruktur, service för cyklister och drift och underhåll på cykelbanorna kan göra att de cyklister som via riktade insatser testat cykling fortsätter att cykla. Det ger inte lika mycket med riktade insatser om kommunen inte har goda förutsättningar för cykling. Samtidigt är det viktigt att gå ut med information om vad som finns för cyklister och även få invånare att testa detta för att få cyklingen att öka.

Åtgärder

- Uppdatera och förbättra kommunens hemsida gällande cykel och hållbara transportsystem.
- Kontinuerligt genomföra riktade insatser som främjar cykling; tex Cykelutmaningen, På Egna Ben, Vintercyklisten osv.

Uppföljning

Genom att mäta och följa indikatorer för uppsatta mål kan utvecklingen följas. Det är viktigt att uppföljning görs regelbundet för att stämma av om utvecklingen går åt rätt håll. I de fall trenden pekar åt fel håll kan åtgärder sättas in för att slutligen nå målen.

Målet att öka antalet cyklister följs upp kontinuerligt enligt följande indikator:

- Nybyggd gång- och cykelbana (antal meter per år) – följs upp i Samhällsnämndens styrkort
- Upprustad gång- och cykelbana (antal meter per år) – följs upp i Samhällsnämndens styrkort

Kommunen har även interna uppföljningar. Dels totalpoäng i Cyklistvelometerns nöjdhetsundersökning (vart annat år) och Kommunvelometern (varje år), dels cykelräkning.

För att följa förändringar i resvanor kan kommunen kontinuerligt genomföra resvane- och kundundersökningar. Olycksstatistik kan hämtas från STRADA. Dessutom kan olika indikatorer användas för att följa upp trafiksäkerheten inom cykelvägnätet, till exempel antal säkrade cykelpassager och cykelöverfarter. Andra parametrar att följa upp är statistik över cykelstölder och hjälmanvändning.

Finansiering

Cykelplanen omfattar många olika sorters åtgärder för att främja cykling inom kommunen och bidra till regionala och nationella strategier.

Föreslagna åtgärder på allmän platsmark hanteras i första hand inom ramen för Uddevalla kommuns budgetprocess och enligt riktlinjer för investeringar.

Driftåtgärder planeras och prioriteras inom tilldelad budgetram för Samhällsbyggnadsförvaltningen. Investeringar och planerade underhåll/reinvesteringar lyfts i budgetdialog inför beslut om flerårsplan med investeringsplan.

För utbyggnad av nya cykelvägar utmed statligt regionalt vägnät ombeds kommunerna i regionen återkommande lämna in förslag på nya cykelvägar till Västra Götalandsregionen som de avser att medfinansiera. Enligt den regionala infrastrukturplanen för år 2026-2037 finansierar regionen kostnaden för vägplan, och kommunal medfinansiering sker med 50 procent av kostnaden för projektering och byggande av statligt regionala cykelvägar.

Utbyggnad av cykelvägar utmed det statliga nationella vägnätet prioriteras och finansieras av Trafikverket genom den nationella infrastrukturplanen.

Utbyggnad av cykelvägar kan även finansieras av andra aktörer i samband med till exempel exploateringar.

Regionalt cykelvägnät

Investeringar av cykelvägar utmed det statliga regionala vägnätet omfattas av den så kallade regionala infrastrukturplanen (länsplanen). Det är Västra Götalandsregionen som har i uppdrag av regeringen att upprätta en länsplan för den regionala transportinfrastrukturen i Västra Götaland.

Västra Götalandsregionen ger kommunerna i regionen möjlighet att komma med förslag på nya regionala cykelvägar som respektive kommun avser att medfinansiera med viss regelbundenhet. Hur ofta kommunerna ges möjlighet att lämna förslag på nya cykelvägar varierar och beror bland annat på framdriften vid genomförandet av redan beslutade projekt och tillgängliga finansiella medel i infrastrukturplanen. Vid tidpunkten för framtagandet av denna cykelplan har regionen förmedlat att avsikten är att kommunerna ska ges möjlighet till nya inspel ungefär vartannat år. Uddevalla kommun avser att se över och aktualisera kommunens prioriteringar samt ta ett nytt beslut inför varje inspel.

Inom Uddevalla kommun tas beslut om förslag och prioritering av nya cykelvägar utmed statligt regionalt vägnät av Kommunstyrelsen. Utgångspunkten är att föreslå utbyggnad av de sträckor som bedöms ha högst angelägenhetsgrad och bäst utsikter att kvalificera sig utifrån regionens prioriteringsgrunder. Som underlag för beslut sammanställs redan kända behov utifrån tidigare kartläggningar tillsammans med underlag från kommunens arbete med detaljplaner och översiktsplan. Behov kan även komma in via medborgardialoger och medborgarförslag. Vidare identifieras behov utifrån planerade och nytillkomna verksamheter såsom företagsetableringar och skolor i dialog med andra förvaltningar inom kommunen. Sammanställning över primära behov av cykelvägar utmed regionalt vägnät och av Kommunstyrelsen beslutad prioritering för år 2026 framgår av Kommunstyrelsens bilaga, Bilaga A.

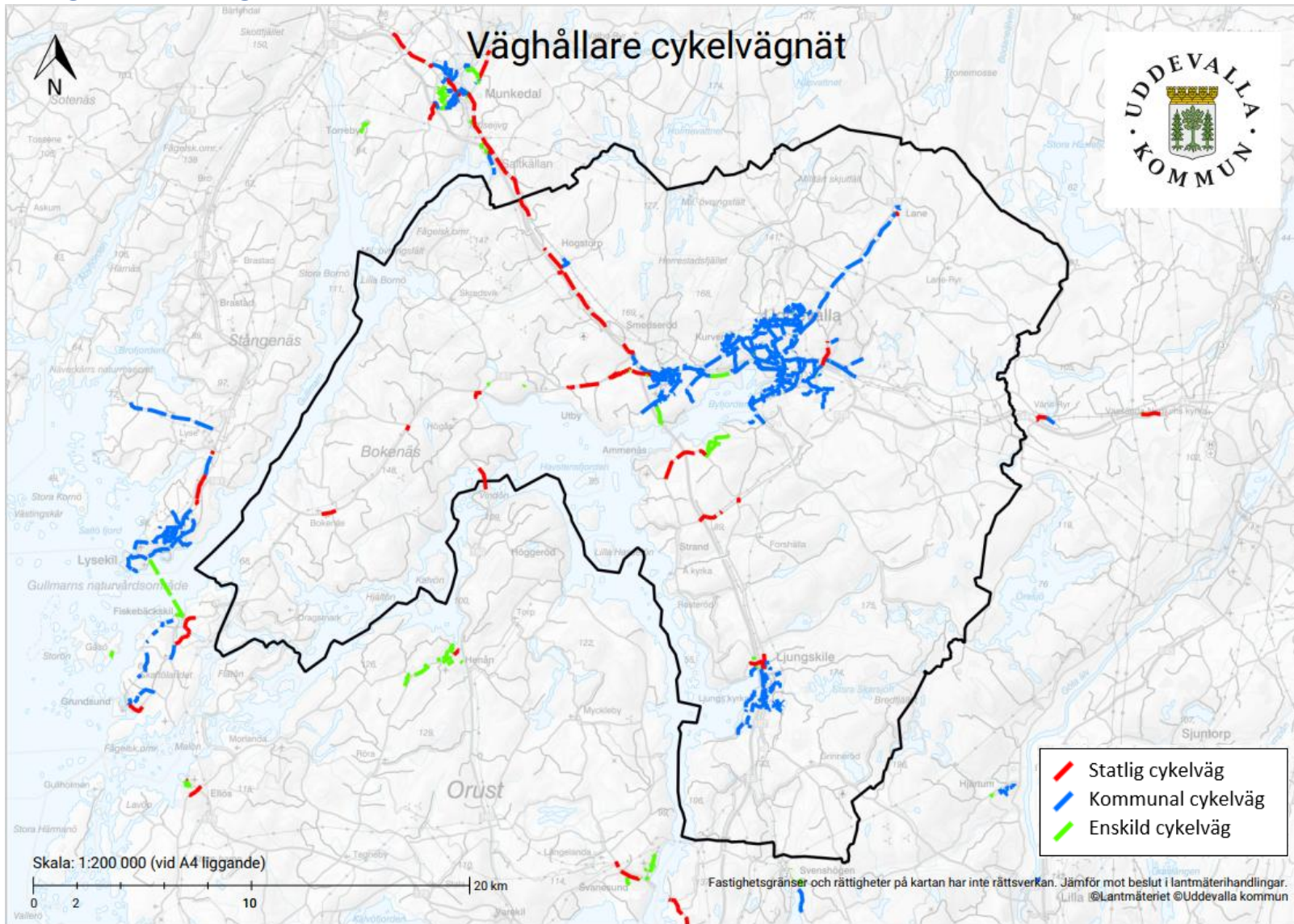
Förslagen samordnas av kommunalförbunden och prioriteras därefter av Västra Götalandsregionen i samråd med Trafikverket. Åtgärderna ska bidra till måluppfyllelse i enlighet med den regionala cykelstrategin.

Anslagna medel i den regionala planen för transportinfrastruktur för utbyggnad av cykelvägar utmed statligt vägnät är ett bra komplement till kommunernas åtgärder inom det egna väghållaransvaret. I Strategisk plan för ökad cykling i Västra Götaland som antogs 2024 lyfts att det är i och nära tätorter som potentialen för ökad cykling är som störst. Vid korta avstånd är cykel oftast det mest effektiva alternativet. För resor med längre avstånd kan cykel komplettera kollektivtrafiken och bidra till en förbättrad tillgänglighet.

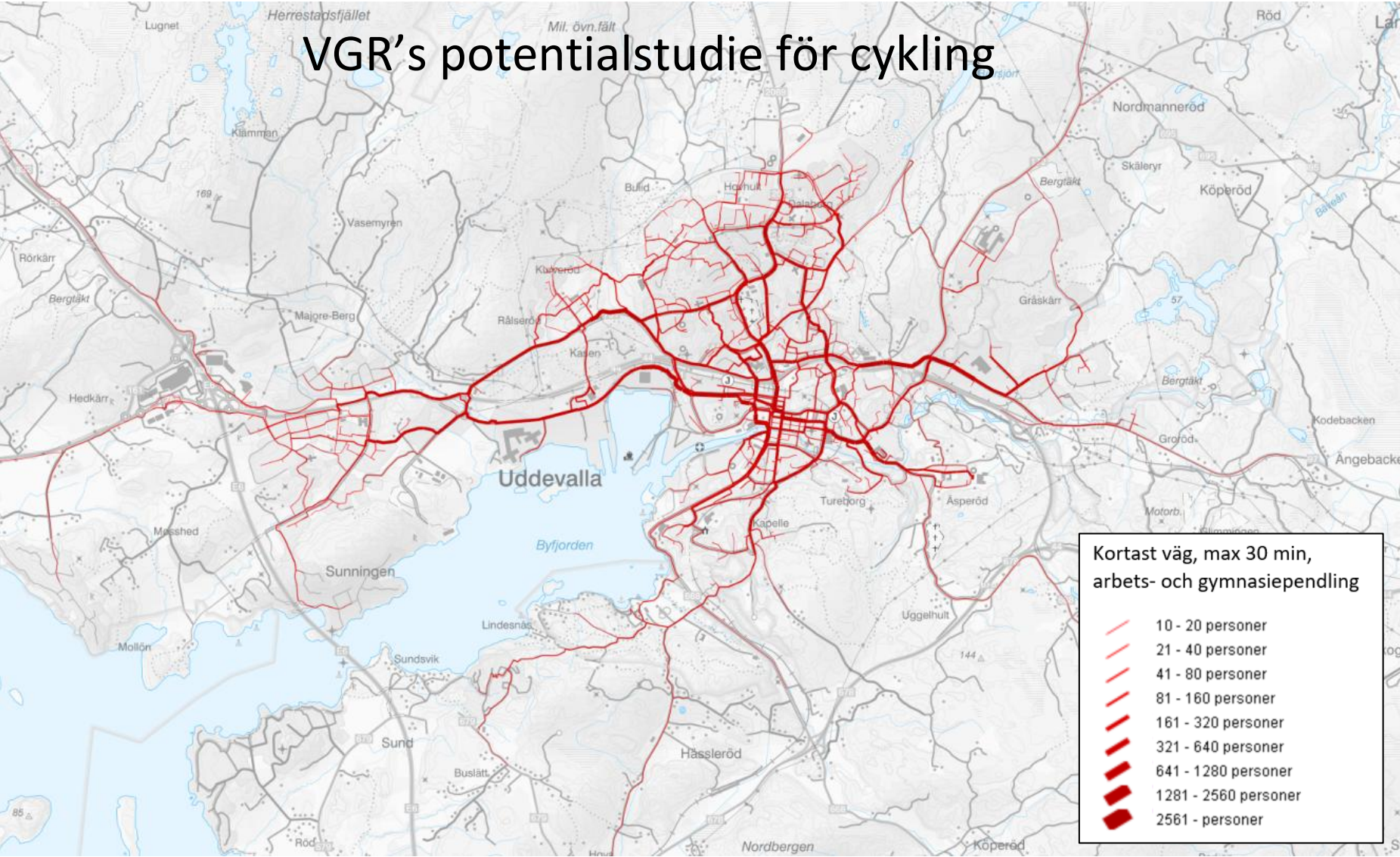
Cykelåtgärder utmed statligt vägnät genomförs och finansieras även av andra projekt kopplat till Regional plan för transportinfrastrukturen. Det kan vara inom ramen för större namngivna objekt i planen eller på sträckor där Trafikverket genomfört en Åtgärdsvalsstudie som bakgrund av en identifierad brist.

Vid utbyggnad av regionalt cykelvägnät utefter de statliga vägarna är det viktigt att kommunen möter upp med ett bra utbud på det kommunala cykelvägnätet; av både utbyggt cykelvägnät, drift och underhåll samt service. Då många av de regionala stråken ansluter till det kommunala cykelvägnätet är detta viktigt.

Bilaga 1. Nuläge



VGR's potentialstudie för cykling





Bilaga 1. Nuläge

Färdmedelsfördelning

Under 2022/2023 genomfördes en resvaneundersökning i Västra Götaland (Resvaneundersökning i Västra Götaland 2022/2023, u.d.), källa: [Microsoft Power BI, Resvaneundersökning Västra Götaland - Västra Götalandsregionen](https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/), <https://www.vgregion.se/regional-utveckling/statistik-och-analys/aterkommande-aktiviteter/resvaneundersokning/>. Undersökningen har gjorts på ett slumpmässigt urval bland boende i åldrarna 15-85 år. Uddevalla fick in 397 svar, varav 75-100 var boende utanför stadsområdet, det så kallade omlandet. Detta för att få en så god fördelning som möjligt i kommunen. Undersökningen innehåller även en resedagbok, där respondenterna får rapportera upp till fem resor de gjorde föregående dag.

Enligt denna undersökning utgör andelen cykelresor 4 % av alla resor för boende i kommunen, se Diagram 2. Det är åldersgruppen 45-64 år som i störst utsträckning cyklar, 8 %, se Diagram 3, och det är främst kvinnor i kommunen som använder cykel, se Diagram 4.

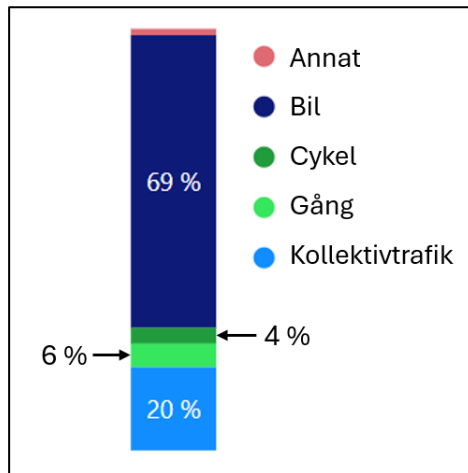


Diagram 2. Färdmedelsfördelning

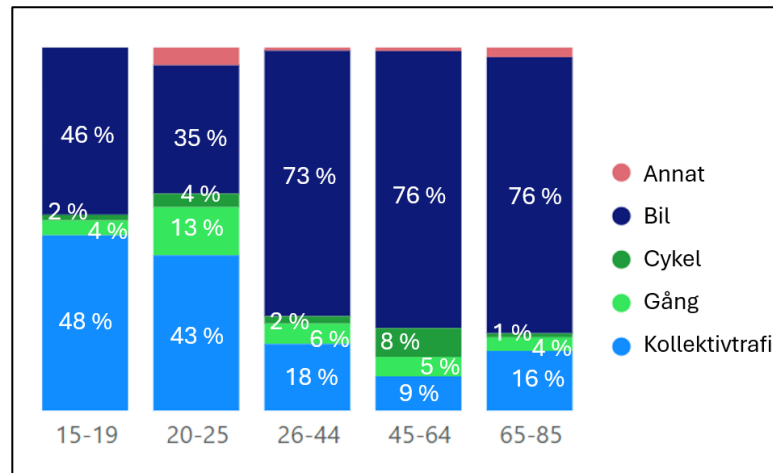


Diagram 3. Färdmedelsfördelning i olika åldersgrupper

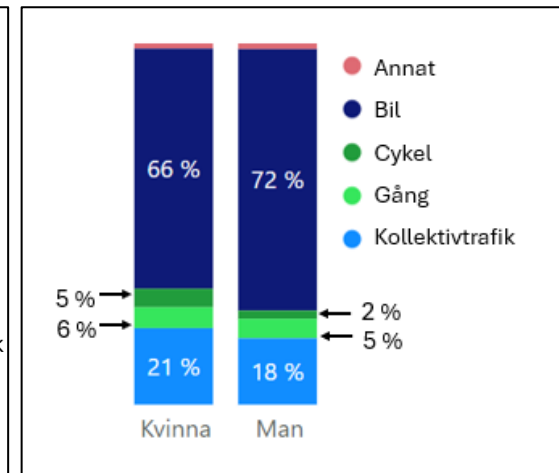


Diagram 4. Färdmedelsfördelning efter kön

Bilaga 1. Nuläge

Potential

I Uddevalla är potentialen för skol- och arbetspendling med cykel god. Andelen grundskoleelever som har möjlighet att cykla till skolan är mellan 55 och 70 %, se Diagram 5. När det gäller gymnasie- och arbetspendling når en tredjedel, 34 %, respektive två tredjedelar, 66 %, sin skola/arbetsplats under 30 minuter med cykel, se Diagram 6. Ett pendlingsavstånd upp till 30 minuter med cykel upplevs av många som helt acceptabelt (VTI rapport 1125, 2022).

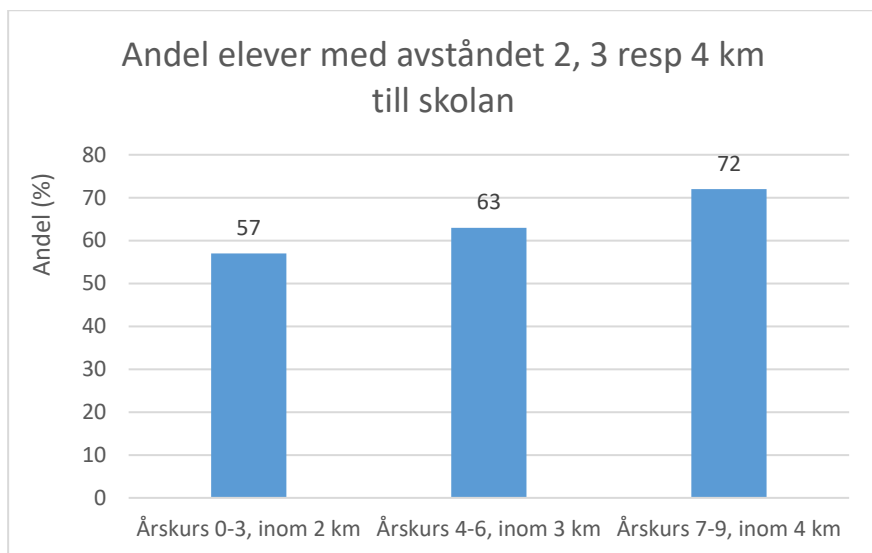


Diagram 5. Andel grundskoleelever i Uddevalla bosatta inom givna avstånd från skola

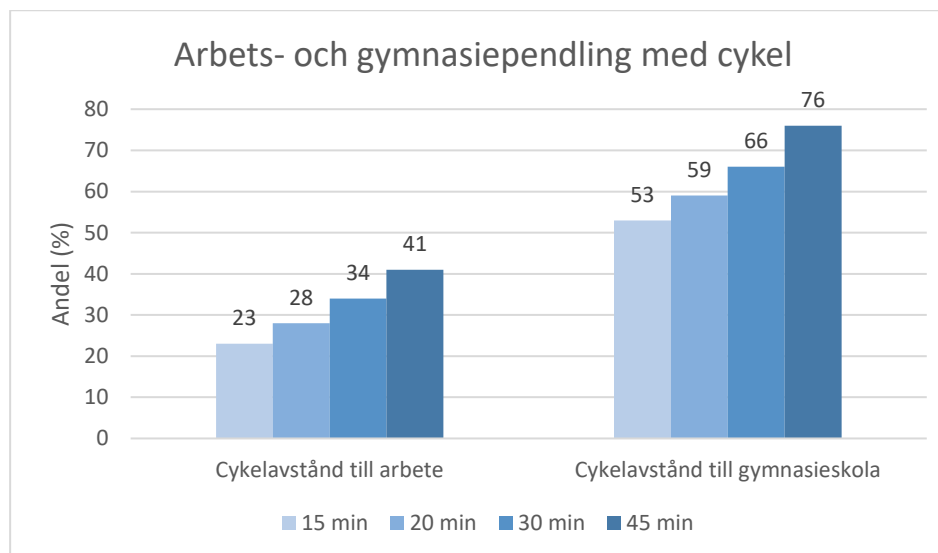


Diagram 6. Arbets- och gymnasiependling med cykel till skolan i Uddevalla

Källa: (Gå! Cykla! Elcykla! - En studie om potentialen i ett ökat hållbart resande, u.d.): [Microsoft Power BI](#)

Bilaga 1. Nuläge

Olycksstatistik

Enligt olycksstatistik från STRADA ([Swedish Traffic Accident Data Acquisition – Transportstyrelsens olycksdatabas](#)) har antalet cykelolyckor från 2012 till 2023 sjunkit något på det kommunala vägnätet. De som skadas i en cykelolycka får oftast lindriga till måttliga skador. De flesta cykelolyckor är singelolyckor, nästan 70 % och ca 30 % är en cykelolycka där ett motorfordon är inblandat.

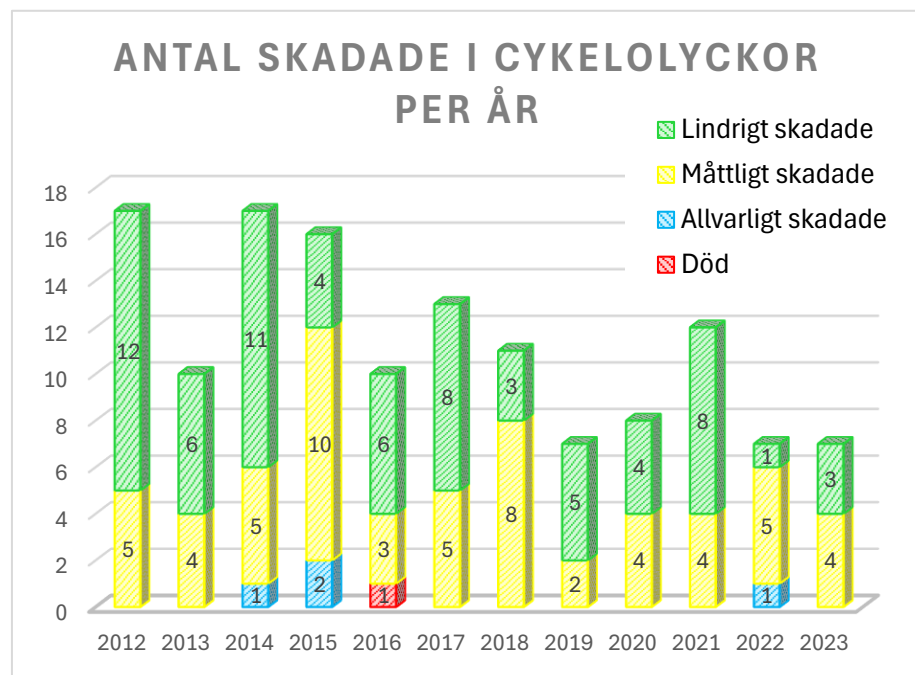


Diagram 7. Antal skadade i cykelolyckor i Uddevalla under åren 2012-2023 fördelat på skadegrad

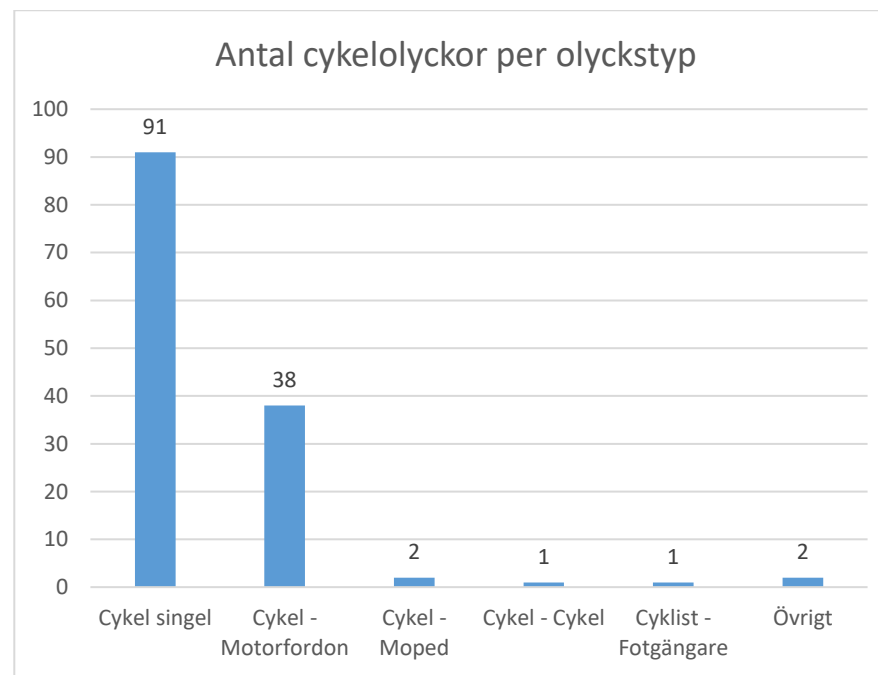
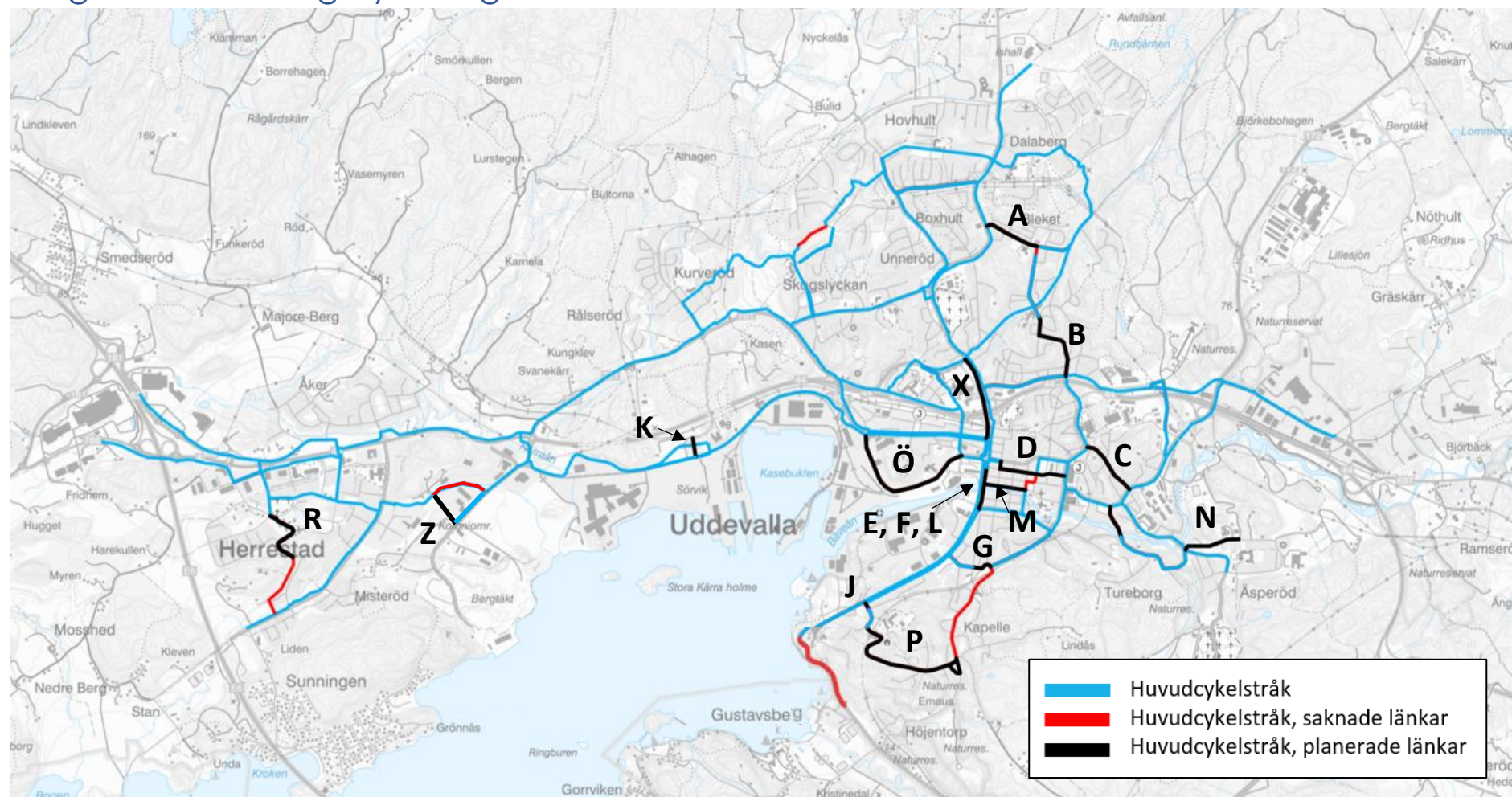


Diagram 8. Antal cykelolyckor i Uddevalla per olyckstyp under åren 2012-2023

Bilaga 2. Investering cykelvägnätet



Bilaga 2. Investering cykelvägnätet

Prio	ID	Gata	Åtgärd	Längd (m)	Uppskattad kostnad (tkr)	Kommentar
1	A	Helenedalsvägen	Ny gc-bana hela sträckan	460	5 500	Förstudie krävs
1	B	Hedegatan-Linnégatan	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	650	-	Kostnad och längd är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
1	C	Kämpegatan	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	520	4 700 - 9 500	Kostnad och längd är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
1	D	Kilbäcksgatan	Ny gc-bana hela sträckan	530	-	Ingår i förstudien för Kilbäcksgatan
1	E	Göteborgsvägen	Breddning av befintlig gc-bana	120	1 500	Ingår delvis i projektet för Västerbron
1	F	Göteborgsvägen	Utbyggnad av ny gc-bana	65	590 - 1 200	Förstudie krävs
1	G	Parkgatan	Ny gc-bana hela sträckan	170	1 550 - 3 100	Kostnad och längd är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
1	H	Ljungskile Vällebergsvägen	Ny gc-bana hela sträckan	350	3 200	Förstudie krävs
1	I	Ljungskile Skafterödsvägen	Ny gc-bana hela sträckan	540	5 000 - 7 500	Förstudie krävs

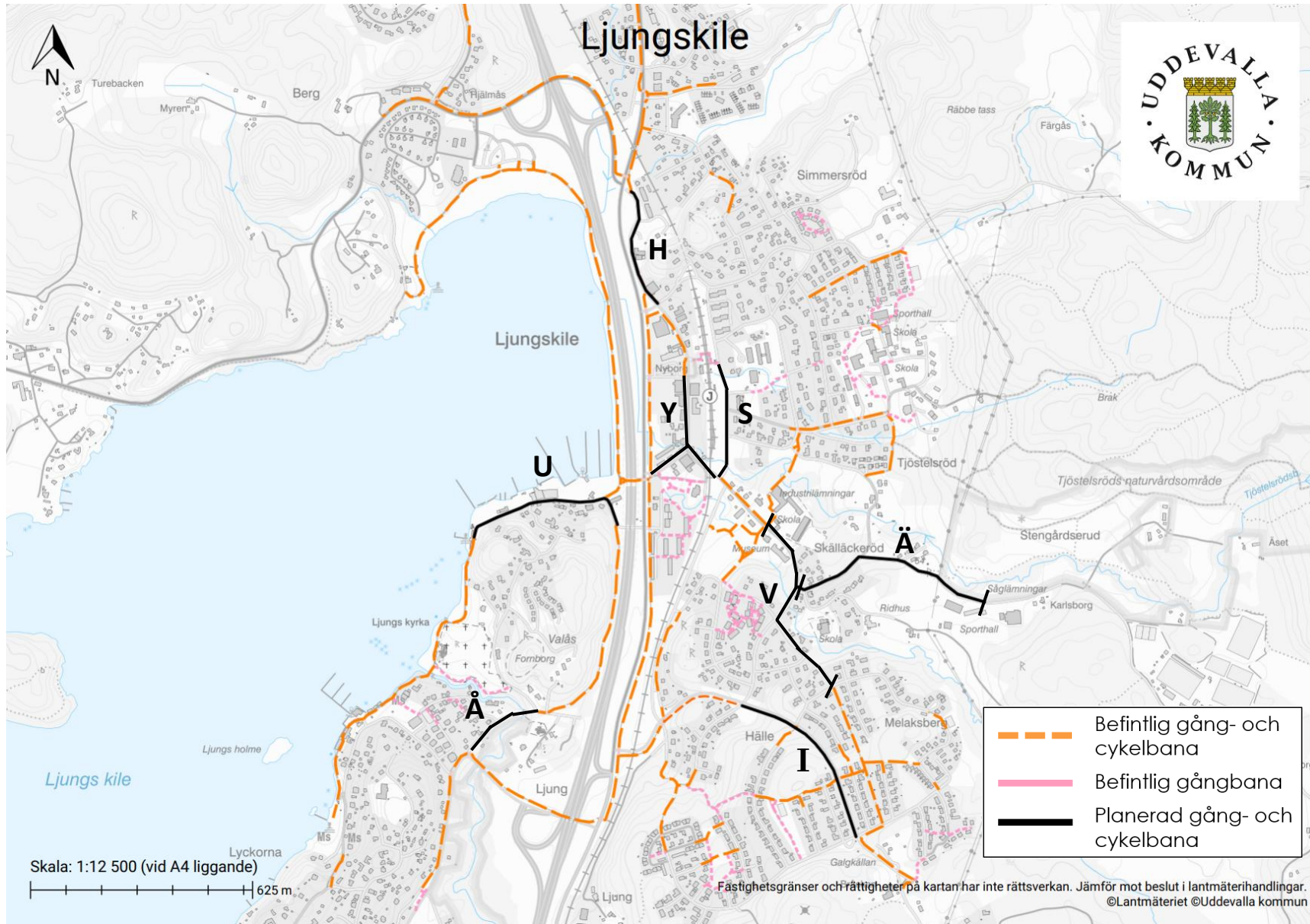
Bilaga 2. Investering cykelvägnätet

2	J	Nordens väg	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	60	500 - 1 000	Kostnad och längd är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
2	K	Kasenabbevägen	Ny gc-bana hela sträckan	150	1 350	Förprojektering krävs
2	L	Västerlånggatan	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	150	2 500 - 4 500	Kostnad är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
2	M	Norra Hamngatan, prel. stäckning	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	340	-	Ingår i ÖS-projektet
2	N	Äsperödsvägen	Ny gc-bana hela sträckan	460	4 000 - 7 000	Förstudie krävs
2	O	Tureborgsvägen	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	300	2 700 - 5 400	Kostnad och längd är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
3	P	Fritjof Nansens väg	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	970	-	Kostnad är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
3	R	Herrestad Klockarevägen	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	550	5 000	Förstudie krävs
3	S	Ljungskile Arendalsvägen	Ny gc-bana hela sträckan	370	-	Förstudie krävs
3	T	Hogstorp Alemyrsvägen och Stora Bergavägen	Ny gc-bana hela sträckan	660	5 000 - 8 000	Förstudie krävs

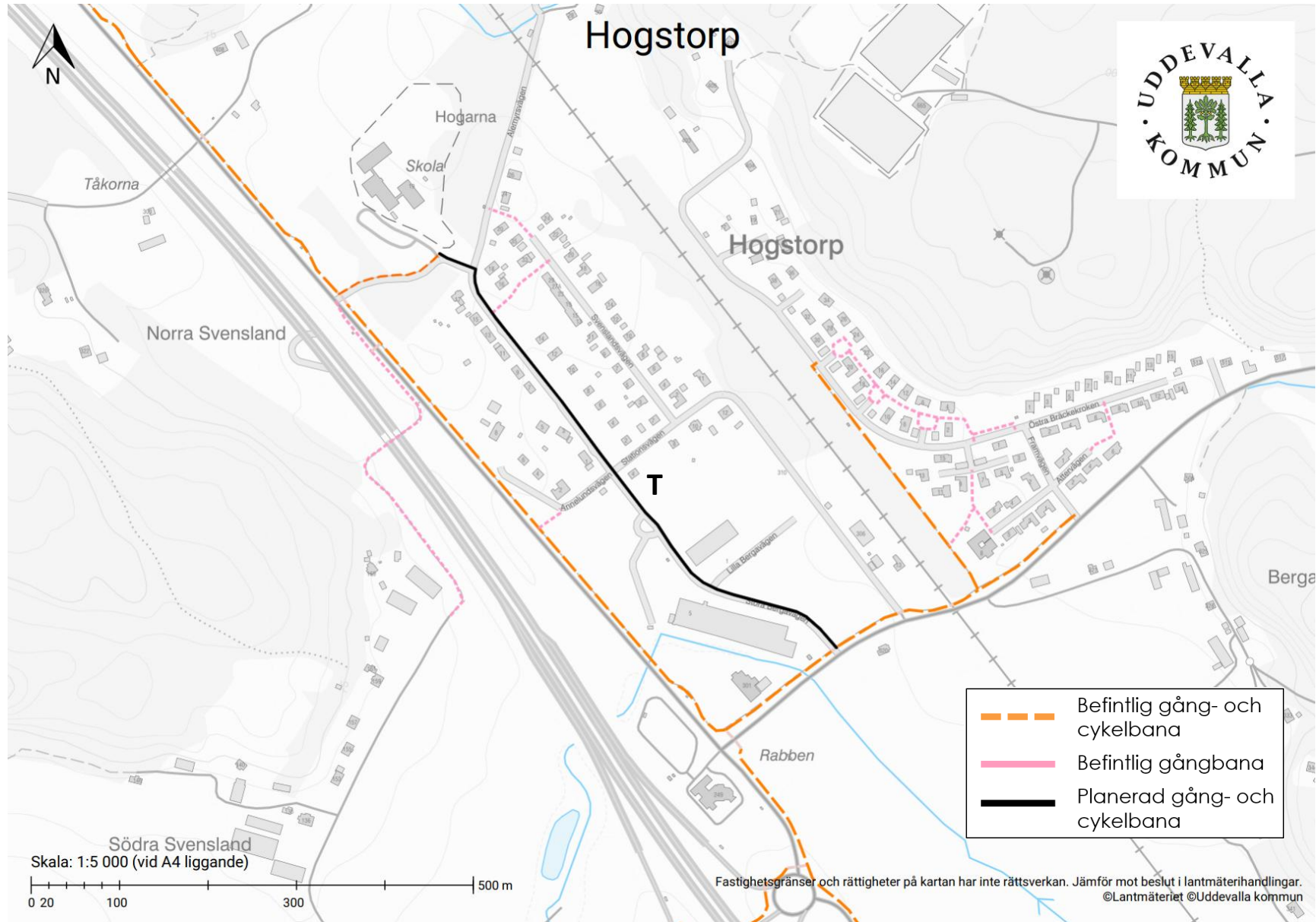
Bilaga 2. Investering cykelvägnätet

3	U	Ljungskile Strandvägen	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	470	-	Ingår i förstudien för hamnområdet
3	V	Ljungskile Hälle Lider	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	570	-	Förstudie krävs
3	X	Fjällvägen	Göra om cykelfält till cykelbana	670	6 500	Förstudie krävs
3	Y	Ljungskile Vällebergsvägen	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	480	-	Förstudie krävs
3	Z	Hasselnoksvägen	Ny gc-bana hela sträckan	ca 700	-	Ingår i projektet Förbindelseväg Unda – Fröland
3	Å	Ljungskile Lyckornavägen	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	250	-	Förstudie krävs
3	Ä	Ljungskile Skarsjövägen	Förbättra trafiksäkerhet för cyklister	480	-	Kostnad är beroende av val av åtgärd. Förstudie krävs
3	Ö	Bastionsgatan	Ny gc-bana hela sträckan	1 200	10 000 - 20 000	Ingår i Västra centrum

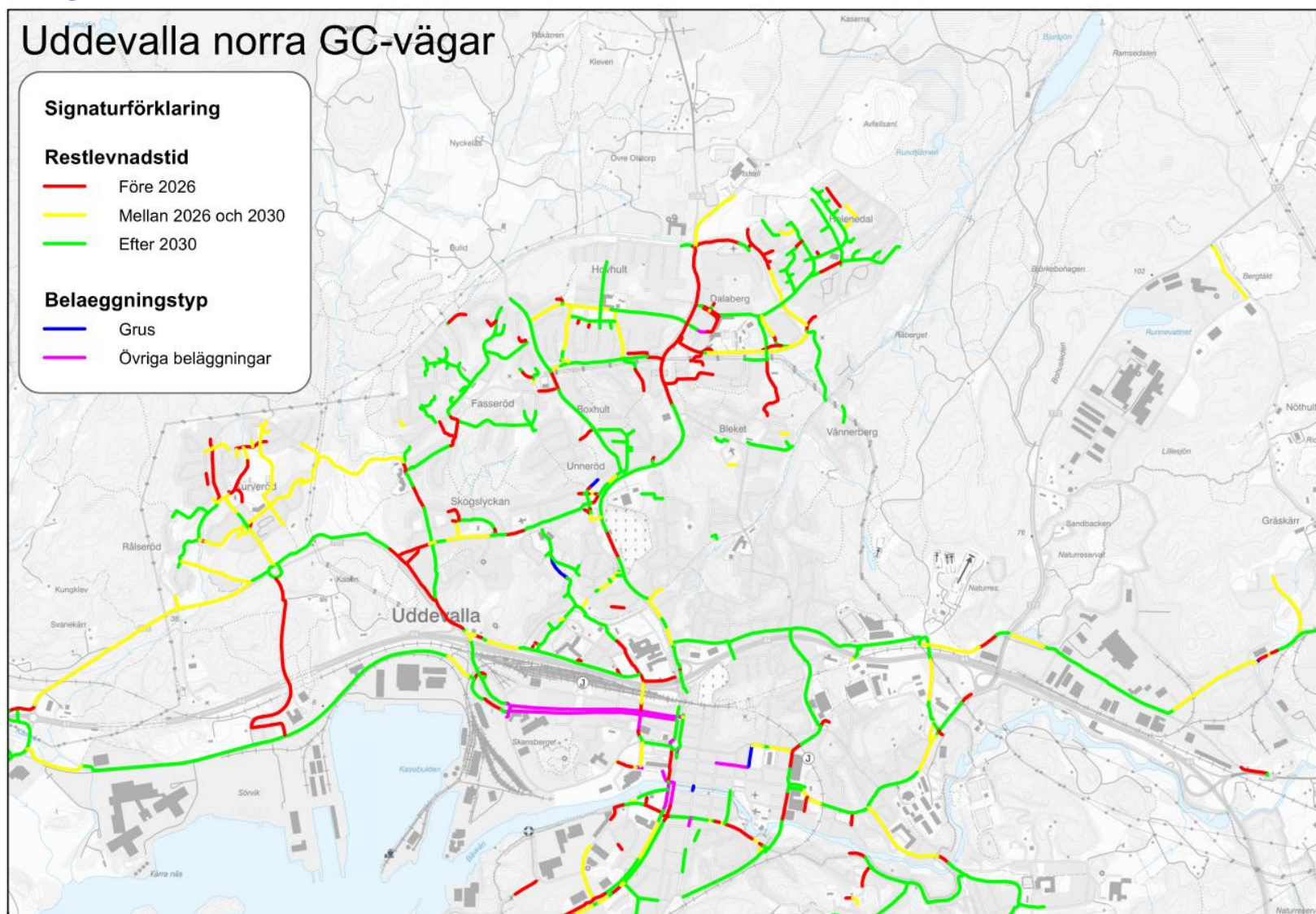
Bilaga 2. Investering cykelvägnätet



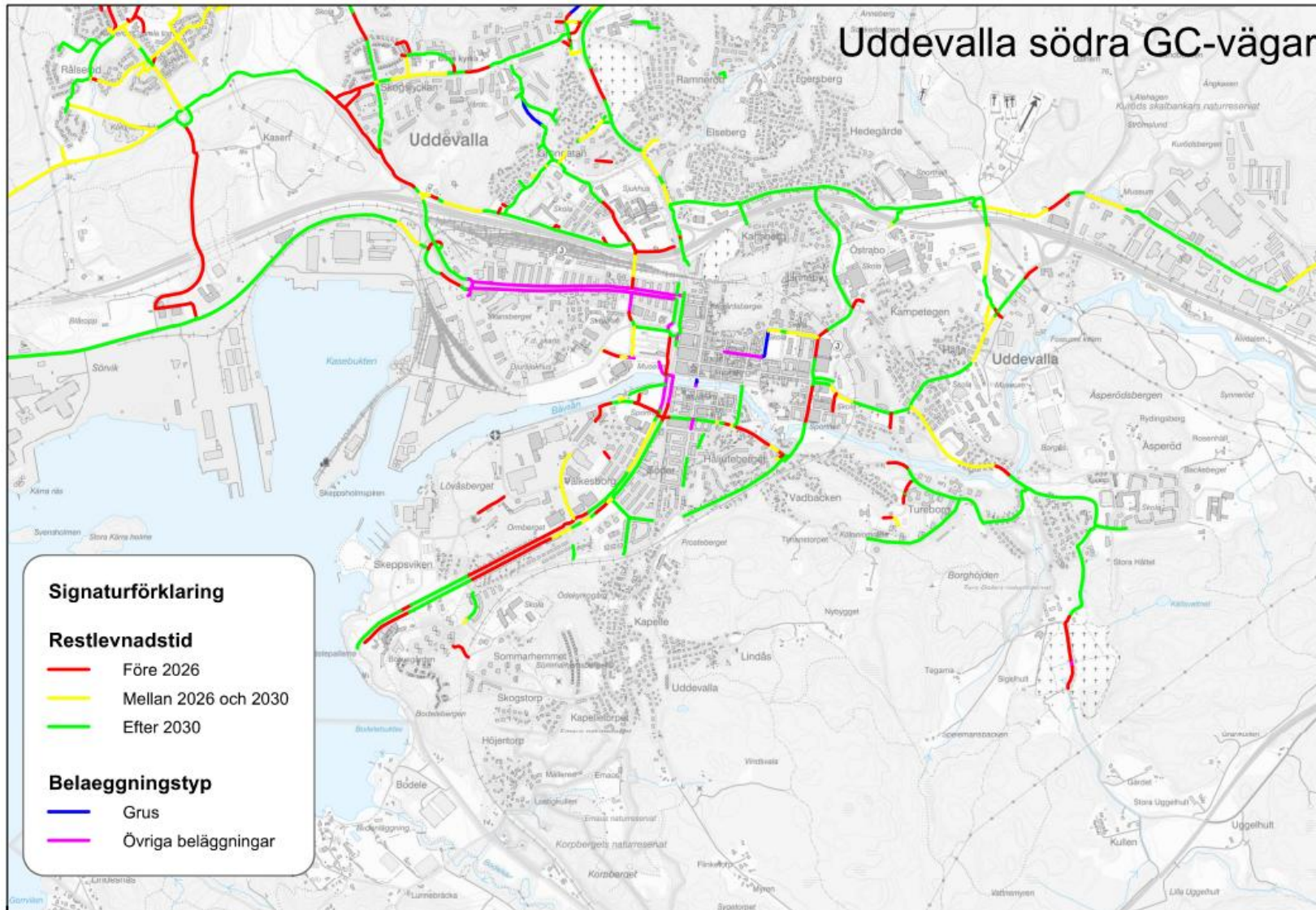
Bilaga 2. Investering cykelvägnätet



Bilaga 3. Underhållsplan



Bilaga 3. Underhållsplan



Bilaga 4. Sammanställning åtgärder

<p style="text-align: center;">Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Investering av nya cykelvägar utefter kommunalt vägnät, enligt Bilaga 2➤ Översyn korsningspunkter med cykel, se över trafiksäkerheten och utformningen på platsen➤ Översyn av NVDB så att det stämmer med verkligheten, att det anger cykelbana där det är➤ Översyn av var separerade gång- och cykelbanor kan implementeras➤ Översyn av vägmärken på gång- och cykelbana, så att det finns där det behövs och att rätt vägmärke sitter uppe➤ Översyn av var markeringar i marken behövs för att tydliggöra var det är cykelbana	<p style="text-align: center;">Drift och underhåll</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Fortsätta arbeta med att kontinuerligt ta fram en underhållsplan för gång- och cykelvägnätet, enligt Bilaga 3➤ Fortsätta genomförandet av gällande underhållsplan, se Bilaga 3➤ Följa utvecklingen av vinterväghållningsmetoder för att möjliggöra cykling året om för så många som möjligt➤ Se över om felanmälningstjänsten bör förbättras➤ Kontinuerligt underhåll av vägmärken och vägmarkering på gång- och cykelbanor➤ Prioritera oskyddade trafikanter (gående och cyklister) vid vägarbeten. Att informera i god tid och vid behov skapa en alternativ cykelväg➤ Arbeta fram rutiner för flytt av skrotcyklar
<p style="text-align: center;">Service</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Cykelparkering - Inventera större målpunkter, arbetsplatser och kollektivtrafik/pendelparkeringar, i kommunen och utrusta med cykelparkering där det saknas. Inventera befintliga cykelparkeringar och upprusta dem➤ Cykelpumpar - Se över strategisk placering av cykelpumpar➤ Vägvisning - Ta fram en vägvisningsplan för cykelvägvisning och sedan skylta efter den, fokusera på centrala Uddevalla➤ Cykelkarta - Ta fram en digital cykelkarta	<p style="text-align: center;">Kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Uppdatera och förbättra kommunens hemsida gällande cykel och hållbara transportsystem.➤ Kontinuerligt genomföra riktade insatser som främjar cykling; tex Cykelutmaningen, På Egna Ben, Vintercyklisten osv.

Bilaga 4. Sammanställning åtgärder

Uppstartsår	Genomförande- tid (år)	Fokusområde	Åtgärd
2026	4–5	Infrastruktur	Översyn skyltsättning – vägmärken GC , så att det finns där det behövs och att rätt skylt sitter uppe
2026	1	Drift och underhåll	Underlätta för cyklister vid vägarbeten . Att informera i god tid och vid behov skapa en alternativ cykelväg
2026	1-2	Service	Cykelpumpar - Se över strategiska platser att placera cykelpumpar
2026	1	Kommunikation	Uppdatera och förbättra kommunens hemsida gällande cykel och hållbara transportsystem.
2027	1–2	Infrastruktur	Översyn av NVDB så att det stämmer med verkligheten, att det anger cykelbana där det är
2027	2–3	Infrastruktur	Översyn korsningspunkter med cykel, se över trafiksäkerheten och utformningen på platsen
2027	1–2	Service	Cykelkarta - Ta fram en digital cykelkarta
2027	1–2	Service	Cykelparkering - Inventera större målpunkter, arbetsplatser och kollektivtrafik/pendelparkeringar, i kommunen och utrusta med cykelparkering där det saknas under kommande år. Inventera befintliga cykelparkeringar och upprusta dem
2028	1–2	Infrastruktur	Översyn av var markeringar i marken behövs för att tydliggöra var det är cykelbana
2028	1–2	Drift och underhåll	Se över om felanmälnings tjänsten bör förbättras
2028	2–3	Drift och underhåll	Följa utvecklingen av vinterväghållningsmetoder för att möjliggöra cykling året om för så många som möjligt
2028	-	Service	Fortsatt upprustning av cykelparkering
2029	1–2	Infrastruktur	Översyn av var separerade gc-banor kan implementeras
2029	1–2	Service	Vägvisning - Ta fram en vägvisningsplan för cykelvägvisning, fokusera på centrala Uddevalla
2029	-	Service	Fortsatt upprustning av cykelparkering
2030	1	Drift och underhåll	Arbeta fram cykelrensningrutiner
2030	-	Service	Vägvisning - Ta fram en vägvisningsplan för cykelvägvisning och sedan skylta efter den, fokusera på centrala Uddevalla
Kontinuerligt	-	Infrastruktur	Investering av nya cykelvägar utefter kommunalt vägnät, enligt Bilaga 2
Kontinuerligt	-	Drift och underhåll	Fortsätta arbeta med att kontinuerligt ta fram en underhållsplan för gång- och cykelvägnätet, enligt Bilaga 3
Kontinuerligt	-	Drift och underhåll	Fortsätta genomförandet av gällande underhållsplan
Kontinuerligt	-	Drift och underhåll	Kontinuerligt underhåll av skyltar och målning på gång- och cykelbanor
Kontinuerligt	-	Kommunikation	Kontinuerligt genomföra riktade insatser som främjar cykling; tex På Egna Ben, Vintercyklisten osv.

Bilaga 5. Cyklistvelometern

Cyklistvelometern är en stor återkommande nöjdhetsundersökning som Cykelfrämjandet har genomfört vartannat år sedan 2018. Alla som cyklar i Sverige bjuds in att svara på frågor om hur det är att cykla i kommunen.

I Cyklistvelometern granskar och jämför Cykelfrämjandet landets kommuner utifrån vad cyklisterna själva tycker. Undersökningen baseras på en anonym enkät där alla cyklister i Sverige kan tycka till om cykelförutsättningarna i sin kommun. År 2024 svarade 28 000 cyklister i hela Sverige. I Uddevalla svarade 480 personer samma år på enkäten.

Det som tydligt framgick i rapporten för Uddevalla var att det fanns stort önskemål om att kommunen ska satsa mer på cykelns prioritet i kommunen. Det framgick också att allmänheten vill att cykelvägnätet byggs ut. I dagsläget satsar kommunen en större del av de investeringsmedel som är avsatta för infrastruktur till att bygga ut cykelvägnätet.

En brist är att kommunen inte prioriterar att kommunicera ut till allmänheten det som faktiskt genomförs i kommunen. Kommunen brister även i att uppmärksamma eller marknadsföra cykling, tex kampanjer eller liknande aktiviteter för att få fler att cykla. Cykeln ges inte heller så stort utrymme i media eller i kommunens egna kommunikationskanaler. Detta gör att kommunen utåt inte visar den önskan som finns att öka antalet cyklister och jobba för att förbättra för befintliga cyklister. Cyklistvelometern visar tydligt på att det finns en vilja bland Uddevallaborna att kunna cykla mer, tryggare och känna sig sedda som cyklister samt att vara jämställda med bilister. Att cykling ska ses som en självklarhet i kommunen och att kommunen också aktivt satsar på de som vill cykla.

Utmärkande i undersökningen är att Uddevallaborna upplever sig som otrygga som cyklister. Otrygga trafiksituationer visade sig vara den absolut största orsaken till upplevd otrygghet. Otryggheten kopplades av majoriteten, ca 70 %, till bilister, även till lastbilar och i viss mån även till buss eller elsparkcyklar. Detta är en viktig och angelägen fråga på många plan, framför allt då det innefattar barn och ungdomar. Kommunen har i detta dokument som ett mål att se över korsningspunkter med cykelbanor för att förbättra trafiksäkerheten där. Det kan vara allt från att platsen utformas på ett mer trafiksäkert sätt, att det tydliggörs vad som gäller och att det finns bättre information på hemsidan, osv.

Sammanfattningsvis så visar Cyklistvelometern att det finns goda möjligheter att genomföra åtgärder som förbättrar för cyklister i Uddevalla och kan få fler att känna att de kan välja cykeln. Nästan 500 Uddevallabor svarade på enkäten, vilket gör att det finns ett bra material att utgå ifrån. Enkäten ger underlag för att prioritera hur kommunen bör jobba med cykelfrågor och vad Uddevallaborna ser som brister och önskemål på förbättringar.