

CYKELPLAN LILLA EDET

Datum: 2026-02-12



LILLA EDETS
KOMMUN



INNEHÅLL

1	Bakgrund och Syfte	2
2	Varför ska kommunen satsa på cykling	2
3	Kommunikation	2
4	Finansieringsalternativ	3
4.1	Kommunal finansiering	3
4.2	Statlig medfinans till kommunalt vägnät	3
4.3	Statlig och kommunalmedfinansiering	3
4.4	Fonder och bidrag	3
5	Behovsanalys	6
5.1	Sträckningar kommunalt vägnät	7
5.2	Sträckningar utanför kommunalt vägnät.....	22
6	Generell kostnadsbedömning	32
7	Referenser	33



1 Bakgrund och Syfte

Samhällsnämnden i Lilla Edets kommun har gett förvaltningen i uppdrag att ta fram en cykelplan. Cykelplanen syftar till att ge kommunen en plan framåt för hur cykelvägar ska byggas ut längs det kommunala och statliga vägnätet. Vidare syftar cykelplanen till att öka cykelns attraktionskraft och att få fler människor att välja cykeln som transportmedel

Cykelplanen består av två delar; en del omfattande utbyggnad av gång- och cykelvägnätet inom detaljplanelagt område och en del omfattande sträckningar utanför detaljplanelagt område, främst utefter det statliga vägnätet.

Cykelplanen ska grundas på geografiska behovsanalyser där sträckorna kartläggs och ges en prioriteringsordning. Cykelplanen ska även beskriva olika finansieringsmöjligheter.

2 Varför ska kommunen satsa på cykling

För Lilla Edet finns det flera anledningar att satsa på att få flera att cykla. Genom att bygga ett sammanhängande, säkert och tydligt cykelvägnät skapar kommunen förutsättningar för att fler resor görs med cykel. Att fler människor väljer att färdas med cykel är positivt både för den enskilde individen men också ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Vardagsmotion genom exempelvis cykling är positivt för folkhälsan med minskad risk för livsstilssjukdomar och ett ökat välbefinnande. För arbetsgivare och invånare innebär detta minskad sjukfrånvaro och förbättrad produktivitet. För hushållen sänks transportkostnaderna, vilket stärker social och ekonomisk jämlikhet.

Cykeln är också ett yteffektivt transportsätt i förhållande till bil, både under färd och vid parkering. Cykeln är också transportmedel som inte genererar buller eller avgaser.

3 Kommunikation

Kommunikation och marknadsföring är avgörande för att framhäva de satsningar Lilla Edets kommun gör och för att påverka invånarnas attityd till cykling. Kommunen ska kontinuerligt i samband med utbyggnader i cykelnätet också arbeta med informationsinsatser för att sprida information om genomförda förbättringar. Andra sätt att kommunicera och marknadsföra cykling på inom kommunen kan vara att ta fram en cykelkarta som redovisar cykelvägar, målpunkter och annan relevant information. Att sätta upp vägvisning längs de större cykelvägarna i kommunen är ett sätt att marknadsföra cykling. Vägvisning för cyklister fyller en viktig funktion för orienterbarheten precis som för biltrafiken. Eftersom cykelvägar inte har namn som gator är vägvisningen extra viktig.



4 Finansieringsalternativ

Hur utbyggnaden av en cykelväg finansieras är huvudsakligen kopplat till vem som är väghållare där utbyggnaden ska ske. I kapitlet redovisas de vanligaste sätten som används idag när cykelinfrastruktur ska finansieras. Vidare redovisas också olika fonder och bidrag som eventuellt kan sökas för finansiering av cykelvägar.

4.1 Kommunal finansiering

Utbyggnad av cykelvägar där kommunen är väghållare finansieras vanligtvis via den kommunala investeringsbudgeten.

4.2 Statlig medfinans till kommunalt vägnät

Via den regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland 2026-2037 kan kommuner årligen söka om statlig medfinans till åtgärder som de avser genomföra på kommunalt vägnät. Åtgärderna ska syfta till att ge en förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik. Medfinansiering från planen uppgår till 50 procent av den totala kostnaden (Västra Götalandsregionen, 2025).

4.3 Statlig och kommunalmedfinansiering

Vid byggande av cykelvägar utmed det statliga vägnätet är det vanligtvis Trafikverket som står för byggandet med 50 procent finansiering från den regionala infrastrukturplanen och 50 procent medfinansiering från kommunen. Möjlighet till att föreslå nya cykelvägar kan göras återkommande enligt den regionala infrastrukturplanen (Västra Götalandsregionen, 2025). Det finns även tillfällen där kommunen står för 100 procent av finansieringen men där Trafikverket genomför åtgärden och blir väghållare, exempelvis vid kommunal exploatering i anslutning till statlig väg.

4.4 Fonder och bidrag

Nedan följer en beskrivning av de fonder och bidrag som är möjliga att söka för finansiering av cykelvägar. Listan är inte komplett och för mer information om ansökningsprocess och krav rekommenderas att ta kontakt med aktuell fond.

4.4.1 Leader Göta Älv och Säveån

Leader Göta Älv och Säveån är ett lokalt ledd utvecklingsområde inom EU:s Leader-program, som syftar till att främja landsbygdsutveckling genom att stödja lokala initiativ och projekt. Programmet är en del av europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) och fokuserar på att förbättra livskvaliteten och ekonomiska möjligheter på landsbygden.

Leader Göta Älv och Säveån täcker specifika områden kring Göta Älv och Säveån, och erbjuder finansiering och stöd till projekt som:

- Främjar lokal ekonomi och företagande.
- Utvecklar turist- och fritidsaktiviteter.
- Stärker lokal miljö och klimatinsatser.
- Skapar kulturella och sociala aktiviteter som gynnar det lokala samhället.

Lokala aktörer, såsom småföretag, ideella organisationer, och kommuner kan söka medel för projekt som matchar programmets mål och bidrar till hållbar utveckling i regionen.



4.4.2 Sociala klimatfonden

Sociala klimatfonden är ett initiativ från Europeiska unionen som lanserades för att hjälpa medborgare och företag att hantera kostnaderna i samband med inkluderande av växthusgasutsläpp från byggnader och vägtransporter i utsläppshandelsdirektivet. Fonden har särskilt fokus på att stödja de mest utsatta grupperna och för att främja social rättvisa i arbetet mot klimatförändringar. Varje EU-land ansvarar för att ta fram en social klimatplan som ska ha redovisats under andra halvan av 2025.

Fonden syftar till att:

- Ge ekonomiskt stöd till hushåll i behov för att täcka ökade kostnader för energi och transporter.
- Finansiera projekt som förbättrar energieffektiviteten i bostäder, till exempel genom välisolerade byggnader och hållbara energilösningar.
- Stödja utvecklingen av miljövänliga transportalternativ, inklusive cykelinfrastruktur och offentlig transport.

Huruvida fonden är relevant för att få bidrag till att bygga cykelvägar är osäkert.

4.4.3 Nationella regionalfondsprogrammet

Nationella regionalfondsprogrammet är ett program finansierat av Europeiska unionen som syftar till att stärka regional utveckling i Sverige. Programmet fokuserar på att stödja innovation, konkurrenskraft, hållbarhet och tillväxt genom finansiering av olika projekt och initiativ.

I detta program ingår bland annat stöd till:

- Innovation och forskning.
- Företagsutveckling av små- och medelstora företag.
- Energi- och klimatomställning.
- Infrastruktur, inklusive hållbara transporter som cykelvägar.

Genom att ansöka om medel från Nationella regionalfondsprogrammet kan kommuner och andra organisationer få finansiering för projekt som bidrar till regional utveckling och tillväxt.



4.4.4 Klimatklivet

Klimatklivet är ett nationellt investeringsprogram i Sverige som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser. Programmet erbjuder stöd till både offentliga och privata aktörer för att genomföra klimatåtgärder som leder till minskad miljöpåverkan. Klimatklivet är administrerat av Naturvårdsverket och finansieras av staten.

Stöd från Klimatklivet kan användas för en bred variation av projekt, exempelvis:

- Installation av laddstationer för elfordon.
- Omställning till förnybar energi, såsom sol-, vind- och bioenergi.
- Energieffektivisering av byggnader och industriprocesser.
- Avfalls- och återvinningshantering som minskar utsläpp.
- Utveckling och implementering av hållbara transportlösningar.

För att ansöka om stöd från Klimatklivet behöver projektet uppfylla vissa kriterier, bland annat att det leder till betydande minskningar av växthusgasutsläpp och har en positiv miljöpåverkan.

4.4.5 LIFE

LIFE är Europeiska unionens medfinansieringsprogram för att påskynda övergången till en hållbar cirkulär och energieffektiv ekonomi men även att stödja projekt som bidrar till att genomföra och utveckla EU:s miljö- och klimatpolitik.

Genom LIFE-programmet kan offentliga och privata aktörer ansöka om finansiering för projekt som bidrar till en hållbar utveckling och som stimulerar innovation inom miljö- och klimatområdet. Projekten kan vara både små och stora och syfta till att bland annat demonstrera nya tekniker, metoder och strategier som kan bidra till att uppnå EU:s miljö- och klimatmål.



5 Behovsanalys

De sträckor som tas upp i rapporten är en sammanvägning av behov från översiktsplanen, sträckor som pekats ut av tjänstemän på kommunen och input från referensgrupp med representanter från allmänheten. Punktlistorna nedan redovisar vilka sträckor som ingår i cykelplanen.

Sträckor på kommunalt vägnät

- Storgatan
- Göteborgsvägen i Lödöse
- Högstorpsvägen
- Järnvägsgatans förlängning
- Ljungskilevägen
- Götabruks väg/Tegelgatan
- Fuxernavägen
- Timmervägen
- Göteborgsvägen i Lilla Edet
- Emil Haegers väg
- S:t Peders väg
- Kungälvsvägen
- Stenhusvägen, Lilla Edet – Göta

Sträckor utanför kommunalt vägnät

- Klostergatan Lödöse
- Nygård – Prässebo
- Lilla Edet – Hjärtum
- Lilla Edet – Västerlanda
- Glässnäs – Kärra
- Nygård – Gunntorp – Lödöse
- Högstorp – Ryrsvällan



5.1 Sträckningar kommunalt vägnät

Föreslagna sträckningar på kommunalt vägnät har rangordnats i tre nivåer, Hög, Medel och Låg. Prioriteringsordningen har tagits fram av Lilla Edets kommun med stöd av Sweco. Sträckor som har pekats ut med hög prioritet omfattar också sådana sträckor där kommunen redan har pågående projekt eller där åtgärden är av enklare karaktär och där det krävs mindre insatser för att knyta samman befintliga cykelvägar. Sträckningar där det finns alternativa sträckor att ta sig fram med cykel eller bedöms ha låg potential har fått en lägre prioritet. Sträckor som är komplexa att bygga ut har också fått en lägre prioritet

Prioriteringsordningen har höljande tidsperspektiv:

Hög, utförs inom 1–5 år

Medel, utförs mellan 5–10 år

Låg, utförs efter 10 år

Sträckningar inom en prioriteringsordning är inte rangordnade inbördes. Totalt omfattar cykelplanen 13 olika sträckningar på kommunalt vägnät. Tabell 1 nedan redovisar en sammanställning över de ingående sträckorna, deras främsta målgrupp och prioritet. Efterföljande kapitel redovisar varje delsträcka mer grundligt.



TABELL 1. ÖVERSIKTLIG SAMMANSTÄLLNING KOMMUNALA STRÄCKOR

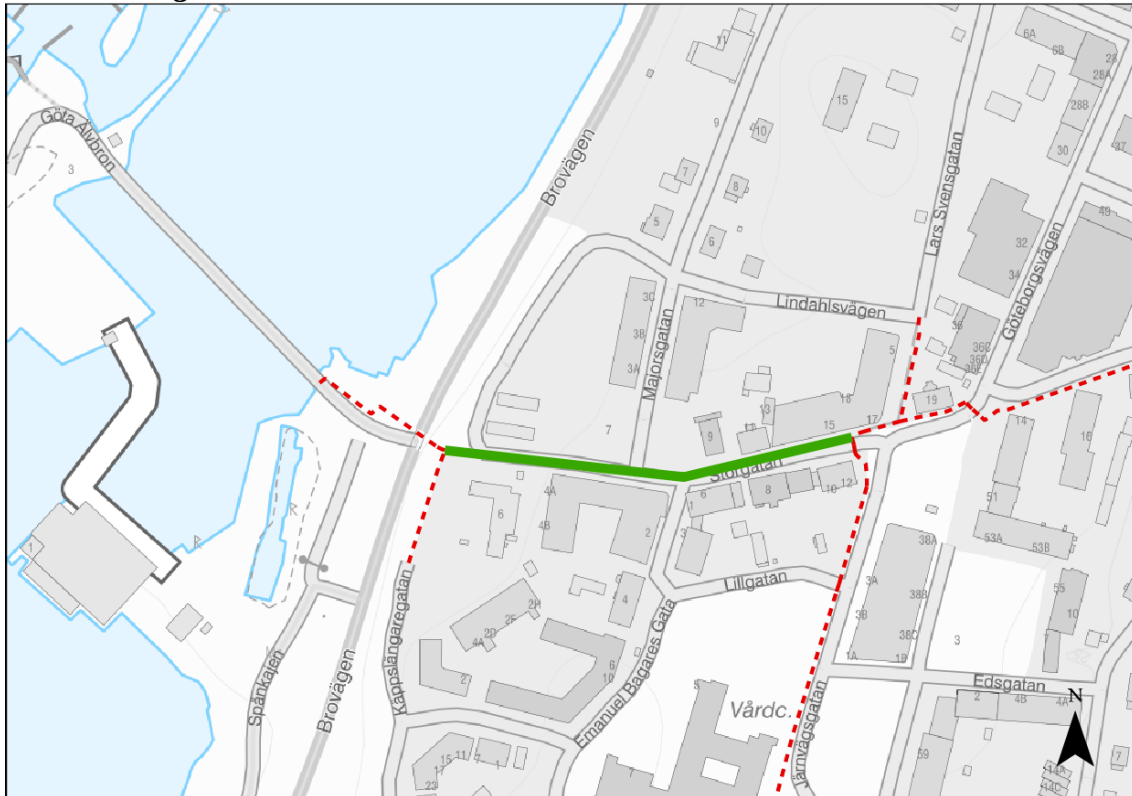
Sträcka	Längd (m)	Målgrupper	Prioritet	Motiv till prioritet
Storgatan	175	Skolväg Pendling Fritid	Hög	Viktig länk i centrala Lilla Edet som också omfattas av en planerad omgestaltning av Storgatan
Göteborgsvägen i Lödöse	640	Skolväg Pendling Fritid	Hög	Viktig länk för att få till ett kontinuerligt stråk genom kommunen.
Högstorpsvägen	730	Skolväg Pendling	Hög	Planerad åtgärd som kommer utföras år 2026.
Järnvägsgatans förlängning	395	Skolväg Fritid	Hög	Åtgärd för att planerad aktivitetsyta ska kunna nås på ett bra sätt
Ljungskilevägen	120	Skolväg Pendling Fritid	Hög	Viktig del i stråk som går över älven
Götabruks väg/Tegelgatan	260	Skolväg Pendling Fritid	Hög	Del i att knyta samman västra delen av Göta med den östra.
Fuxernavägen	245	Skolväg Pendling Fritid	Hög	Koppling i öst-västlig riktning som ökar finmaskigheten
Timmervägen	710	Skolväg Pendling Fritid Rekreation	Hög	Sträcka där barn kan ta sig till och från ridhus på egen hand, även viktig koppling för de som bor vid Ryrsjön
Göteborgsvägen i Lilla Edet	385	Skolväg Pendling Fritid	Medel	Viktig del i stråk genom Lilla Edet men komplex att bygga om, kräver planering.
Emil Haegers väg	250	Skolväg Pendling Fritid	Medel	Knyter ihop befintliga cykelbanor på västra och östra sidan av E45.
S:t Peders väg	560	Skolväg Pendling Fritid	Medel	Knyter samman två viktiga cykelstråk
Kungälvsvägen	165	Pendling Fritid	Låg	Finns en koppling idag, detta blir en genare väg.
Stenhusvägen, Lilla Edet - Göta	1700	Pendling	Låg	Kopplar samman Göta industriområde med Lilla Edet



5.1.1 Hög prioritet

Kapitlet redovisar de cykelvägar som har högst prioritet och som planeras att förverkligas inom 1–5 år.

5.1.1.1 Storgatan



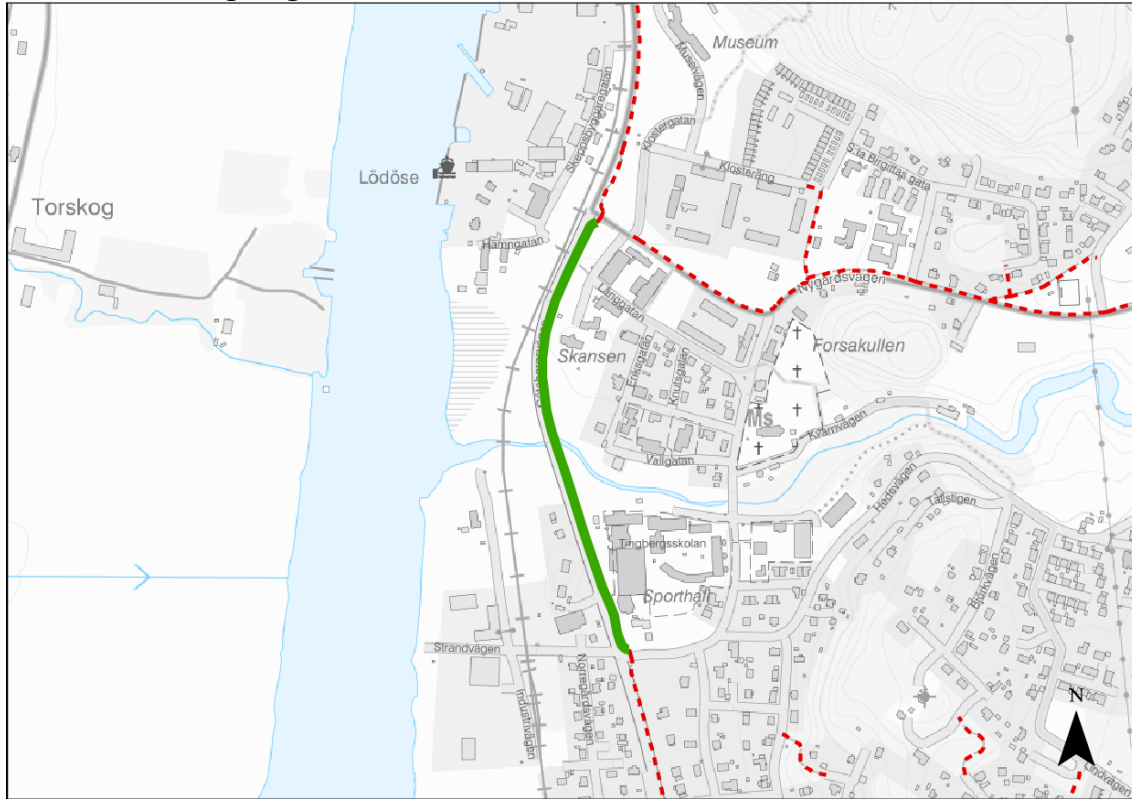
FIGUR 1. STRÄCKA LÄNGS STORGATAN MELLAN STÅLBRO OCH JÄRNVÄGSGATAN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Sträckan på Storgatan sträcker sig mellan stålbron över Brovägen i väst till Järnvägsgatan i öst. Cyklister färdas i blandtrafik på sträckan idag. Det centrala läget gör att många också rör sig till fots på sträckan. Stålbron på västra sidan av Storgatan är smal och har skarpa 90 graders svängar vilket gör den svår att cykla på. Sträckan bygger också vidare på de ombyggnader som nyligen gjorts på Storgatan och Järnvägsgatan österut. Bron bör ingå i projektet för att få till en bra helhet. Längs delar av gatan finns långsgående parkeringar för bil och verksamheter som vänder sig ut mot gatan. Tillgängligt utrymme är begränsat och därför kan möjligheten att göra någon annan åtgärd än en separat cykelbana övervägas. Exempelvis skulle en cykelgata kunna vara ett lämpligt alternativ. På Cykelgatan färdas cyklister ute i körbanan och motordrivna fordon ska anpassa sin hastighet till cykeltrafiken. I Förslag till ÖP står "Omgestaltning av del av Storgatan till gårdsgata enligt planprogram för centrumutveckling i Lilla Edet".

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för fritidsresor. Sträckan är högt prioriterad av kommunen.



5.1.1.2 Göteborgsvägen i Lödöse



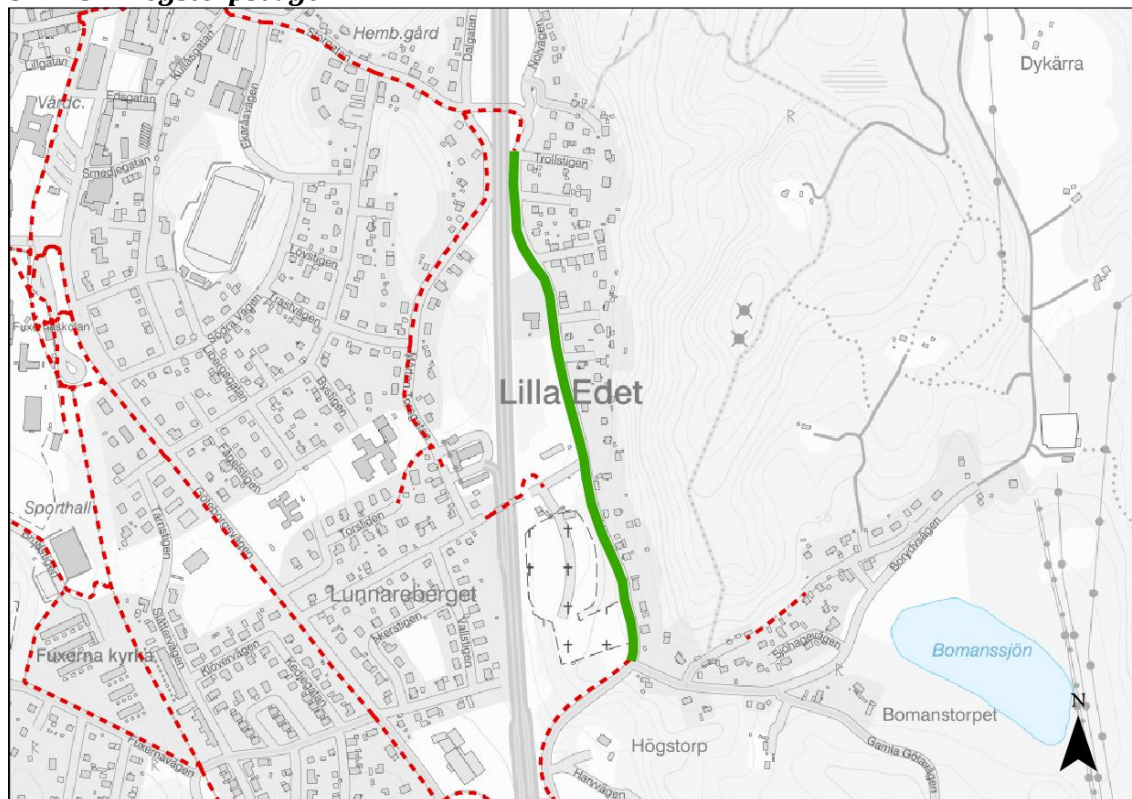
FIGUR 2. STRÄCKA LÄNGS GÖTEBORGSVÄGEN DÄR DET ÄR FÖR SMALT FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER ATT MÖTAS. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Sträckan längs Göteborgsvägen östra sida har enbart gångbana idag. I NVDB är den klassad som gång- och cykelbana men bredden är begränsad. Göteborgsvägen är kommunal på sträckan söder om Klostergatan. Sträckan är en viktig del i hela stråket som går Längs Göteborgsvägen från Lilla Edet i norr till Lödöse station i söder. Körbanan för bil är bred så bedömningen är att ytan kan omfördelas från körbanan till gång- och cykelbanan. Sträckan är cirka 640 meter lång. Förslaget innebär att kantstenen på östra sidan av vägen flyttas för att gång- och cykelbanan ska kunna breddas.

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för fritidsresor. Sträckan är högt prioriterad av kommunen och en viktig del i att få till ett sammanhängande stråk genom kommunen.



5.1.1.3 Högstorpsvägen



FIGUR 3 STRÄCKA LÄNGS HÖGSTORPSVÄGEN DÄR DET SAKNAS CYKELBANA. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

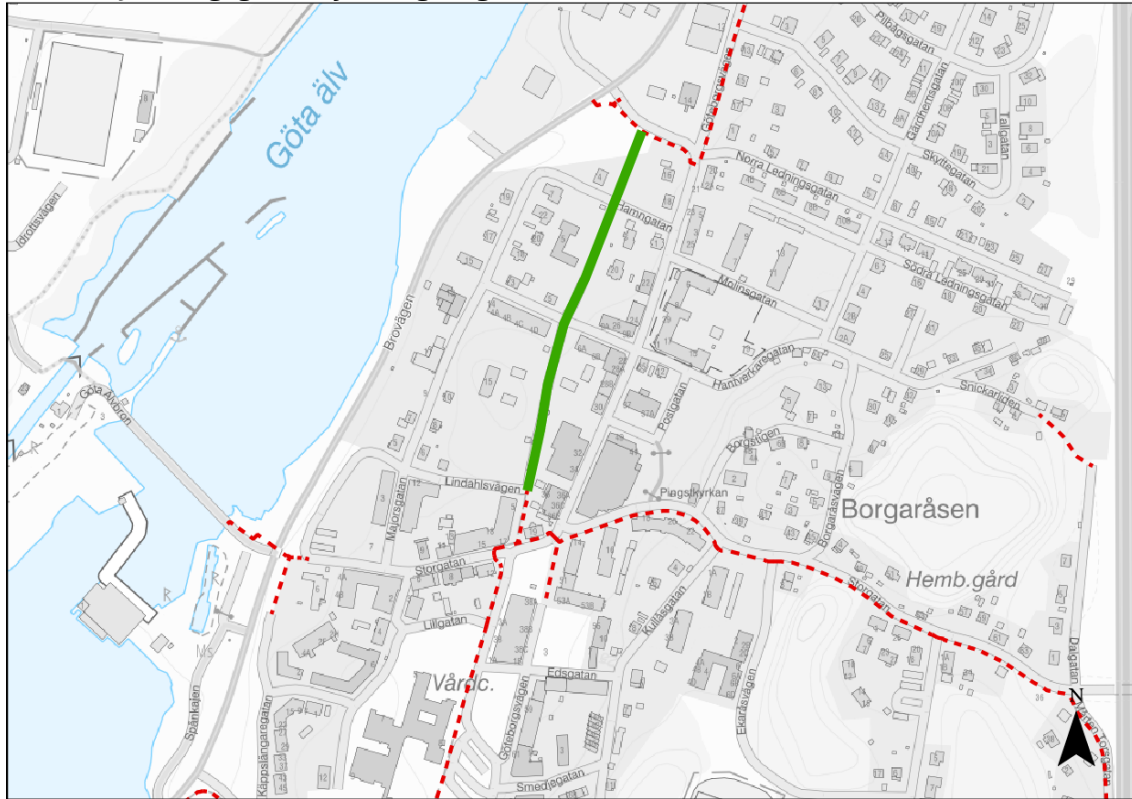
Under 2025 har en ny cykelväg byggts längs Högstorpsvägen mellan trafikplatsen på E45 och Borydsvägen. Sträckan vidare norrut fram till Trollstigen är planerad att utföras år 2026. Sträckan binder ihop bostadsområde med Lilla Edet men kopplar även till Borydsvägen där det längre in finns elljusspår, badplats, crossbana. Ur ett längre perspektiv kan sträckan vara en del i ett stråk som kopplar till Göta och Rysjön bakvägen. Ungefär mitt på sträckan finns en koppling längs Bryggaregatan under E45 som sen kopplar till gång och cykelbana längs Göteborgsvägen. Hastigheten är reglerad till 50 km/tim

Gång- och cykelvägen föreslås läggas på den västra sidan av Högstorpsvägen. Befintlig väg är relativt smal och det finns flera svåra partier på sträckan där det är träd, höjdskillnader och bullerplank som begränsar förutsättningarna. Sträckan är cirka 730 meter lång.

Målgrupper för sträckan bedöms främst var cyklister till och från skola och för pendling. Sträckan är planerad att utföras under år 2026 och är högt prioriterad av kommunen.



5.1.1.4 Järnvägsgatans förlängning



FIGUR 4 STRÄCKA LÄNGS LARS SVENSGATAN OCH VIDARE NORRUT TILL VÄSTRA LEDNINGSGATAN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Sträckan är ett alternativt stråk till att cykla längs Göteborgsvägen. Stråket går längs Lindahlsvägen, Lars Svensgatan, över en parkeringsyta och en mindre stig. Sträckan knyter samman befintlig cykelväg längs Järnvägsgatan i söder med Västra Ledningsgatan och Göteborgsvägen i norr. På sträckan längs Lars Svensgatan finns ingen trottoar så gående och cyklister färdas ute i körbanan. Lilla Edets kommun planerar för en aktivitetsyta på gräsytan som ligger på norra sidan av Lindahlsvägen. Cykelbanan bli en viktigt koppling för att nå aktivitetsytan.

Cykelbanan föreslås läggas på västra sidan av Lars Svensgatan. På västra sidan ansluter cykelvägen till den planerade aktivitetsytan och kommer inte i konflikt med återvinningskärl eller körvägar till parkeringsytor. Norr om Hantverkargatan kommer cykelvägen passera igenom en parkeringsyta där hälften av parkeringarna behöver tas bort för att cykelvägen ska få plats. Även utmed Lars Svensgatan behöver långsgående parkeringar tas bort. Mellan Hantverkargatan och Hamngatan finns en smal asfalterad gångbana idag, som behöver breddas. Norr om Hamngatan finns det idag en upptrampad stig fram till Västra Ledningsgatan som också behöver få en högre standard. Den totala sträckan är knappt 400 meter lång.

Målgrupper för sträckan bedöms främst var cyklister till och från skola och för fritidscykling. Sträckan är högt prioriterad av kommunen då den ansluter till den planerade aktivitetsytan.



5.1.1.5 Ljungskilevägen



FIGUR 5. STRÄCKA LÄNGS LJUNGSKILEVÄGEN DÄR TROTTOAR BEHÖVER BREDDAS. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

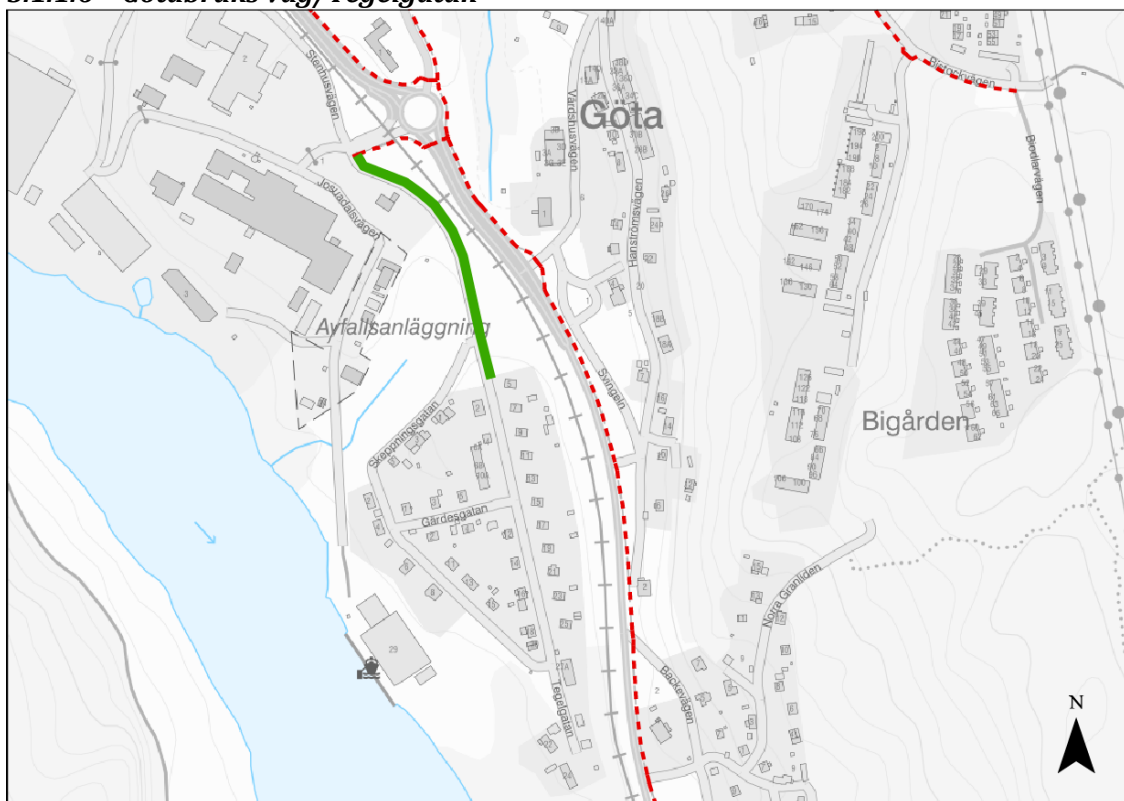
På södra sidan av Ljungskilevägen i Ström, mellan Kungälvsvägen och anslutning till Ströms Slottspark finns en smal gångbana där det är svårt för både gående och cyklister att mötas. Vidare österut finns en kombinerad gång- och cykelbana som skapar ett stråk in mot centrala Lilla Edet via slussen över Göta älv. Sträckan är en viktig koppling för att knyta ihop gång- och cykelnät mellan Ström och Lilla Edet och förstärka de få kopplingar som finns tvärs älven.

Förslaget innebär att gångbanan breddas till en kombinerad gång- och cykelbana. Vid anslutningen till Ströms slottspark höjs gång- och cykelbanan förslagsvis upp för att ge gående och cyklister prioritet samtidigt som bilarnas hastighet hålls låg. Sträckan är cirka 120 meter.

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för fritidsresor. Sträckan är högt prioriterad av kommunen och en viktig del i ett av få stråk som passerar över älven.



5.1.1.6 Götabruks väg/Tegelgatan



FIGUR 6. STRÄCKA LÄNGS GÖTA BRUKS VÄG DÄR DET SAKNAS CYKELBANA. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

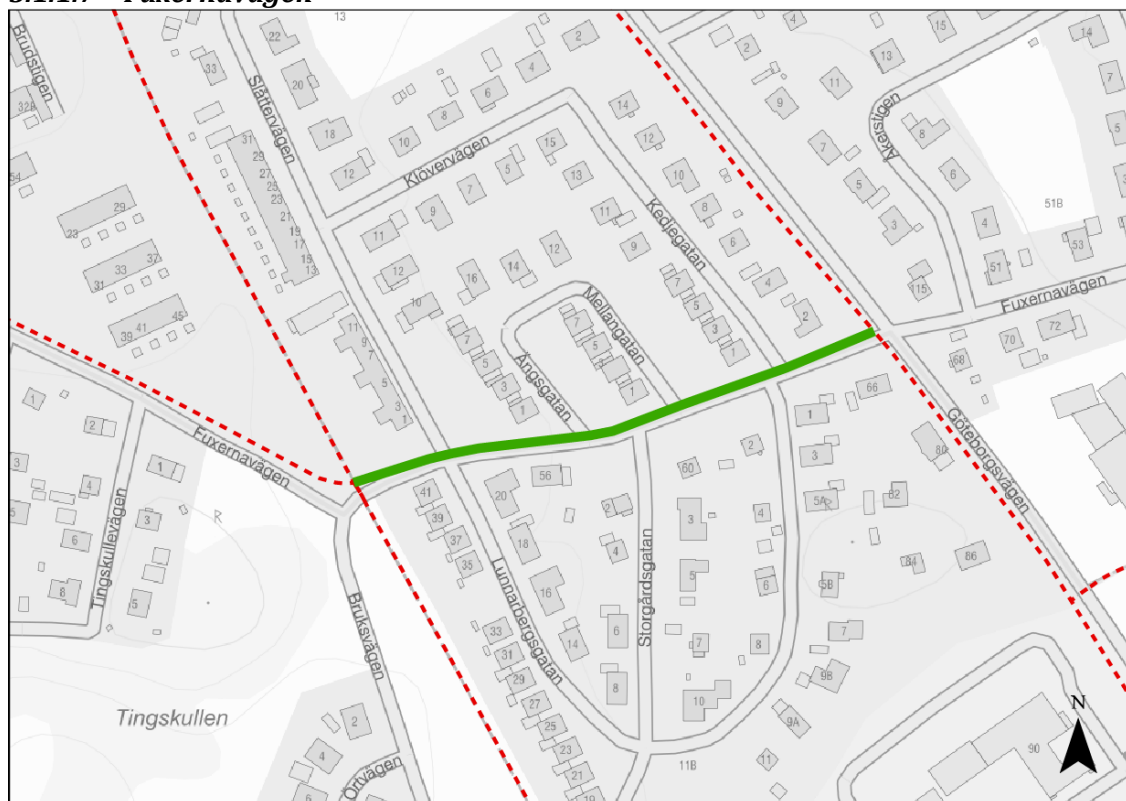
Sträckan binder samman ett mindre bostadsområde med befintlig gång- och cykelväg på Josuadalsvägen och vidare till östra sidan av E45. Sträckan saknar idag både gång- och cykelbana vilket gör att gående och cyklister färdas i körbanan. Körbanan är relativt smal ca 5,5 – 6 m bred. På östra sidan av vägen finns belysning. Hastigheten är reglerad till 50 km/tim idag.

På västra sidan av vägen finns en industritomt vilket gör det svårt att bredda på den sidan. På östra sidan finns idag en större gräsyta som kan nyttjas för att anlägga en gång- och cykelbana som sedan ansluter mot den befintliga gång- och cykelbanan på Josuadalsvägen. På en del av sträckan ligger den förslagna gång- och cykelbanan relativt nära det industrispår som löper från Älvängen till Lilla Edet, möjligen behövs någon form av räcke eller staket för att säkerställa att gående och cyklister inte hamnar i spårområdet.

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för fritidsresor. Sträckan är högt prioriterad av kommunen och är en del i att knyta samman västra delen av Göta med den östra.



5.1.1.7 Fuxernavägen



FIGUR 7. STRÄCKA LÄNGS FUXRENAVÄGEN MELLAN GÖTEBORGSVÄGEN OCH GÅNG- OCH CYKELVÄG PÅ BANVALLEN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

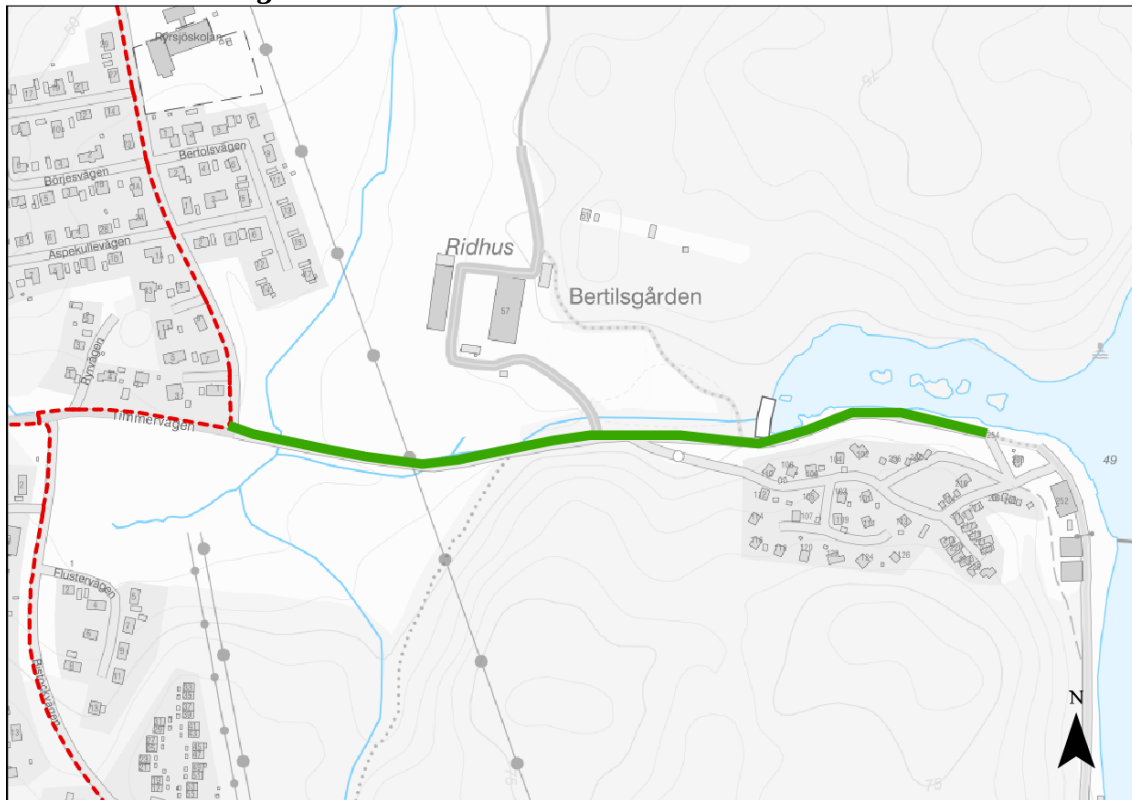
Sträckan längs Fuxernavägen syftar till att knyta samman befintliga gång- och cykelvägar. I öst kopplar den utpekade sträckan mot stråket som går längs Göteborgsvägen och i väst ansluter sträckan till gång- och cykelväg längs banvalle samt vidare västerut på befintligt gång- och cykelväg längs Fuxernavägen mot kyrkan. Åtgärden förbättrar finmaskigheten och knyter ihop nätet i öst-västlig riktning.

Fuxernavägen är relativt bred, cirka 7,5 meter. Sträckan bedöms kunna smalnas av för att ge utrymme åt en gång- och cykelväg för att göra så lite intrång i den befintliga miljön som möjligt. På norra sidan finns en gräsremsa/dike som eventuellt också kan nyttjas samt att belysningen finns på denna sida. På sträckan korsas fyra lokalgator, körytorna för bil i korsningarna bedöms vara generösa. I samband med åtgärden bör dessa ses över för att om möjligt ge korsningarna snävare radier. Detta för att göra korsningspunkterna trafiksäkrare för de oskyddade trafikanterna. Sträckan är knappt 250 meter lång.

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för fritidsresor. Sträckan är högt prioriterad av kommunen.



5.1.1.8 Timmervägen



FIGUR 8. STRÄCKA LÄNGS TIMMERVÄGEN SOM KOPPLAR TILL RIDHUS OCH RYRSJÖN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Sträckan på Timmervägen är en saknad länk till mindre bostadsområde, kanotverksamhet och vandringsleder/rekreatjonsområde samt även kommunens enda kommunala ridanläggning. Pilgrimsleden och lokal vandringsled passerar på del av sträckan. Sträckan är utpekad som ny cykelväg i den Översiktsplan som är under framtagande. Timmervägen är smal med en vägbredd på cirka 5 meter. På norra sidan av vägen finns belysning. Hastigheten är reglerad till 50 km/tim.

Det krävs en ganska omfattande åtgärd då det finns begränsat med utrymme. På kort sikt kan hastigheten sänkas till 30 km/tim. Kommunen äger marken i anslutning till vägen vilket underlättar en åtgärd. På den östra delen av sträckan vid sjön är det trångt med utrymme, här bedöms det svårt att anlägga en separerad cykelbana och ett alternativ kan vara att anlägga farthinder för att säkerställa att bilarnas hastighet är låg.

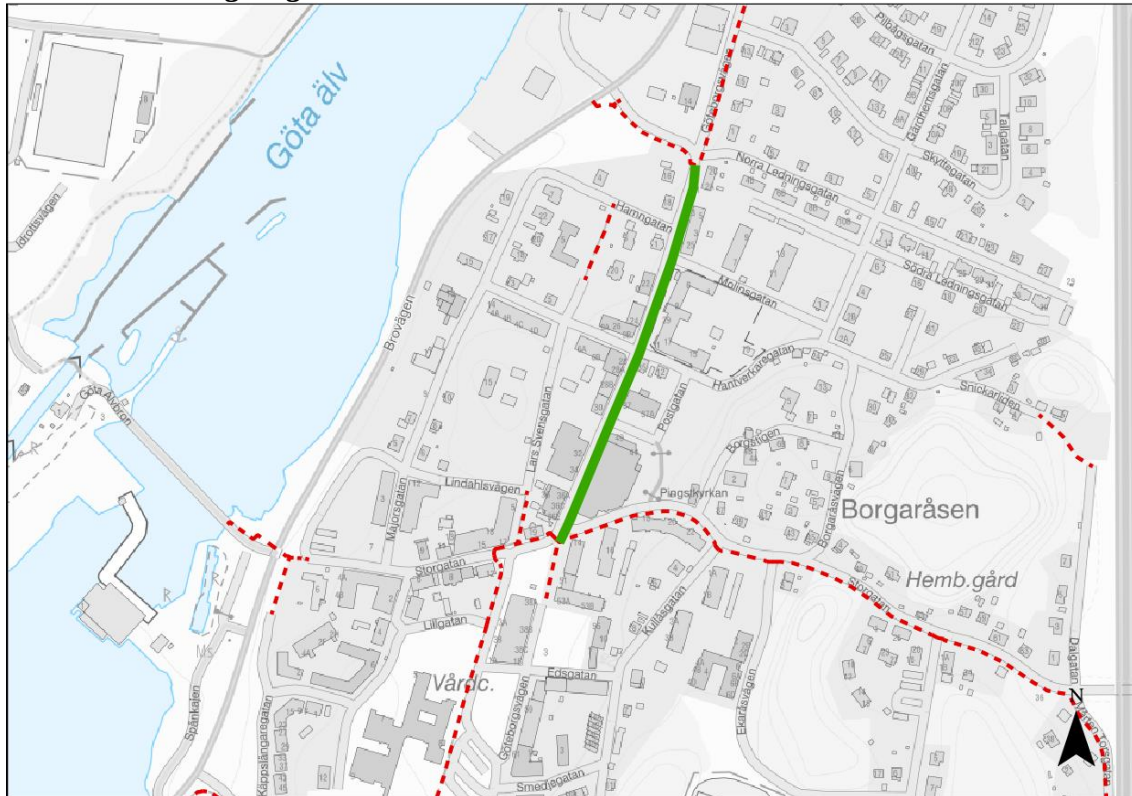
Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling, för fritidsresor och för rekreation. Sträckan är högt prioriterad av kommunen.



5.1.2 Medel prioritet

Kapitlet redovisar de cykelvägar som har medel prioritet och som planeras att förverkligas inom 5–10 år.

5.1.2.1 Göteborgsvägen i Lilla Edet



FIGUR 9. STRÄCKA LÄNGS GÖTEBORGSVÄGEN MELLAN STORGATAN OCH VÄSTRA LEDNINGSGATAN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

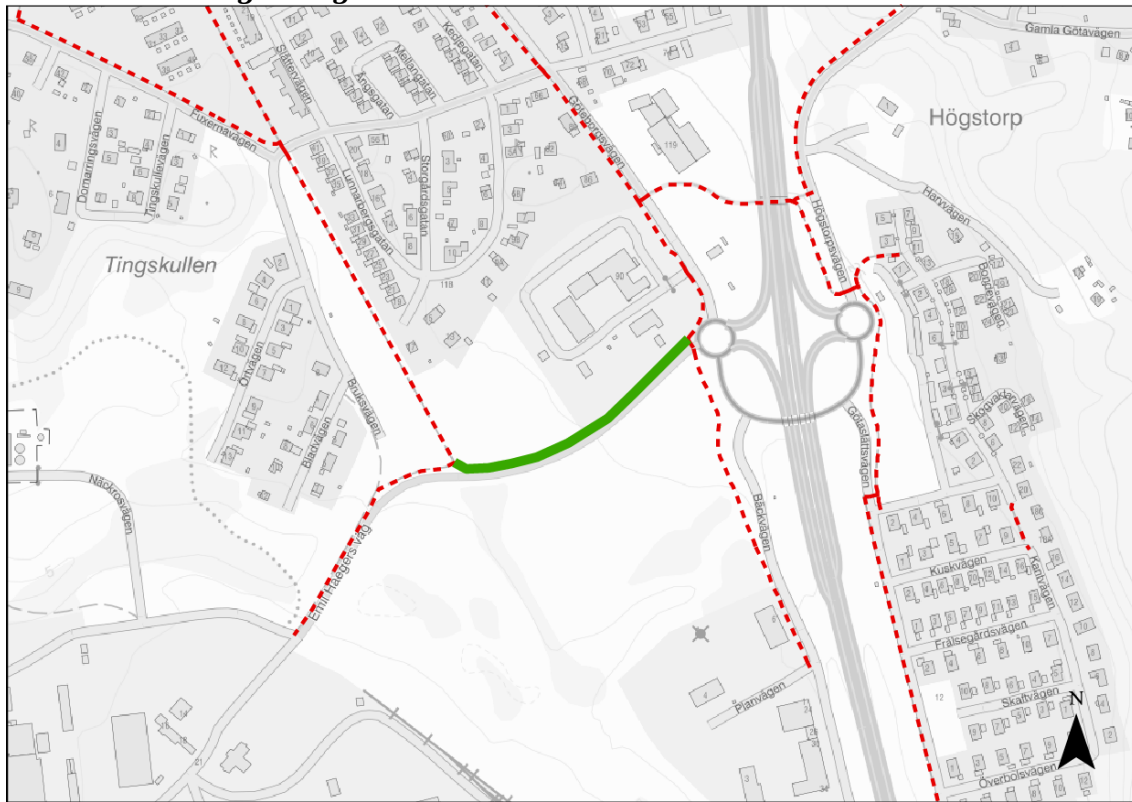
Göteborgsvägen är det centrala huvudstråket genom Lilla Edet. Idag färdas cyklister i blandtrafik på sträckan mellan Storgatan i söder och Västra Ledningsgatan i norr. Sträckan är en del i ett längre genomgående stråk för att kunna cykla igenom hela tätorten i nord-sydlig riktning på Göteborgsvägen. På sträckan finns flera viktiga målpunkter, som matbutik, Systembolaget, restauranger, café och andra butiker. Göteborgsvägen har en viktig funktion för biltrafiken och är relativt trafikerad.

Göteborgsvägens centrala läge medför att sträckan behöver ses i sin helhet och en ombyggnad kan inte bara utgå ifrån behovet för cykeltrafik. Extra vikt behöver också läggas på gestaltningen av gatan. För cyklister bedöms en cykelbana på östra sidan vara mest attraktiv där den knyter an till målpunkter på sträckan. Vid matbutiken bör övervägas om de långsgående parkeringarna, 7 stycken, och träden kan tas bort till förmån för en cykelbana. Vid infarten till parkeringen för matbutiken föreslås hela gatan höjas upp.

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling och fritidsresor. Sträckan är medel prioriterad av kommunen. Sträckan bedöms ha stor potential för att nyttjas av många cyklister när det väl finns en trafiksäker lösning på platsen



5.1.2.2 Emil Haegers väg



FIGUR 10. STRÄCKA PÅ NORRA SIDAN AV EMIL HAEGERS VÄG. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

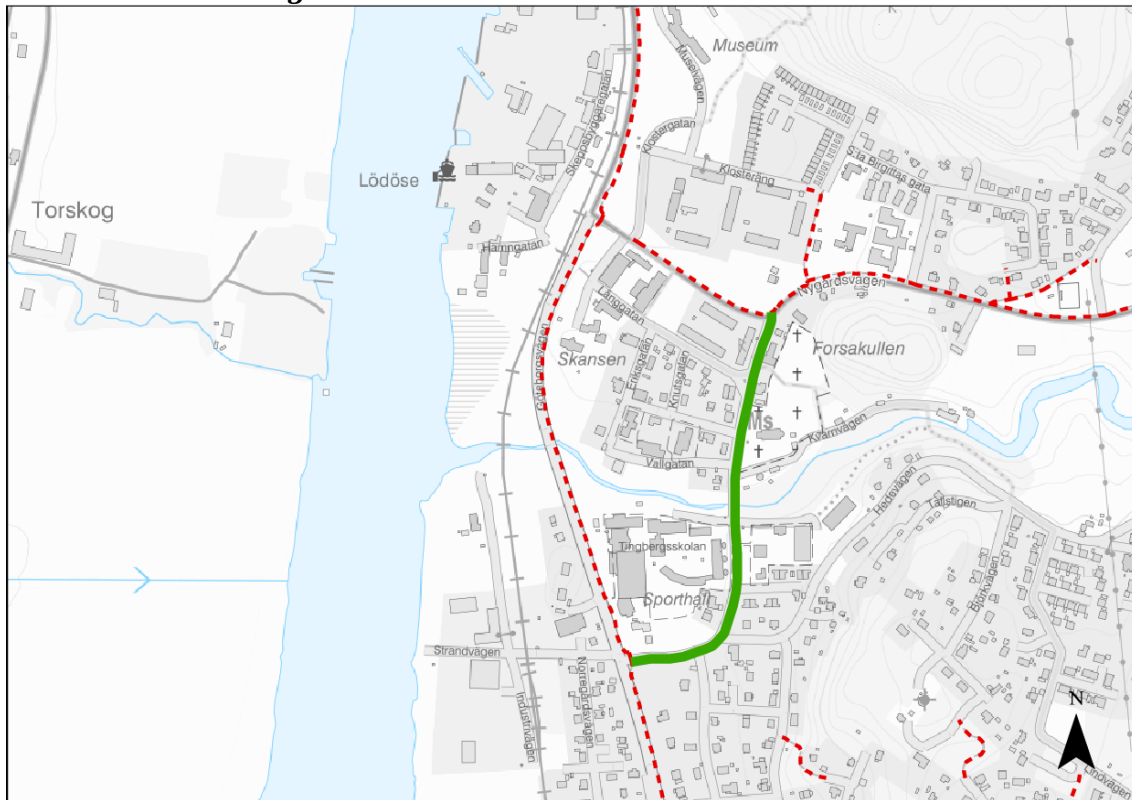
Sträcka mellan Göteborgsvägen och befintlig cykelbana på banvall i väst. Syftar till att knyta ihop nätet i öst-västlig riktning och öka finmaskigheten. Befintlig cykelbana finns idag på Göteborgsvägen med en koppling under E45 till Högstorpssvägen. Har en funktion för de anställda på Essity Hygiene. I dess förlängning knyts gång- och cykelvägen ihop med stråk längs älven norrut.

Norra sidan av Emil Haegers väg pekas ut som lämplig för att anlägga ny gång- och cykelbana. Med en gång- och cykelbana kopplas Emil Haegers väg samman med det övriga befintliga gång- och cykelbanan på Göteborgsvägen och cykelbanan på banvall.

Målgrupper för sträckan bedöms vara alla typer av cyklister, som skolväg, för pendling, för fritidsresor och för rekreation. Saknad länk i ett existerande cykelnät.



5.1.2.3 S:t Peders väg



FIGUR 11. STRÄCKA PÅ S:T PEDERS VÄG MELLAN KLOSTERGATAN OCH GÖTEBORGSVÄGEN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

S:t Peders väg är relativt smal, uppskattningsvis 5–5,5 meter, utan sidoområden som kan användas till att bredda vägen. På södra/östra sidan finns en smal gångbana, cyklister färdas i blandtrafik. Sträckan knyter samman cykelväg från Nygård med Göteborgsvägen söderut mot stationen. Om det ska skapas en separerad gång- och cykelbana på sträckan är bedömningen att det inte finns utrymme att ha dubbelriktad biltrafik. Sträckan är eventuellt lämplig att utforma som bygdeväg då bristen på utrymme gör det svårt att få plats med en separerad gång- och cykelväg även vid en omfördelning av gatusektionen.

Målgrupper för sträckan bedöms vara de flesta cyklister, som skolväg, för pendling och för rekreation.



5.1.3 Låg prioritet

Kapitlet redovisar de cykelvägar som har låg prioritet och som planeras att förverkligas på längre sikt, 10 år och därefter.

5.1.3.1 Kungälvsvägen



FIGUR 12. STRÄCKA LÄNGS KUNGÄLVSVÄGEN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

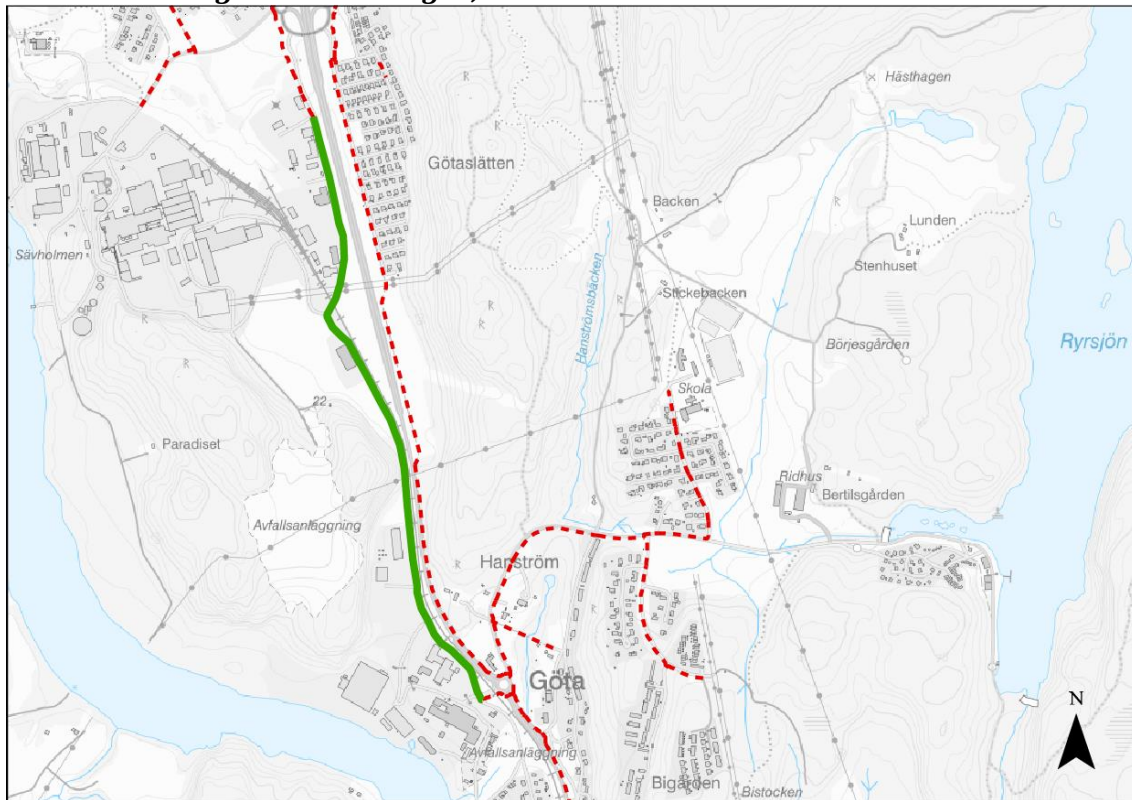
Kungälvsvägen från korsningen med Egnahemsvägen till där befintlig cykelväg går i nära anslutning till vägen. Det finns en gångbana längs Kungälvsvägens västra sida, gångbanan är statlig. En befintlig gång- och cykelväg löper parallellt med Kungälvsvägen men går in på baksidan av den bensinmack som ligger i hörnet av Kungälvsvägen och Egnahemsvägen. Sträckan är något knixig med flera skarpa svängar och innebär en omväg. Befintlig cykelväg är kommunal.

Genom att anlägga ny gång- och cykelbana längs Kungälvsvägen likt den sträcka som finns norr om Kompassvägen skapas ett genare och mer överblickbart stråk. Vissa risker ses med att cykeltrafik passerar mackens in- och utfart. Ny dragning är cirka 170 meter mot 220 meter idag.

Målgrupper för sträckan bedöms vara som skolväg och för pendling. Sträckan har låg prioritet för kommunen. Det finns en gång- och cykelbana längre västerut.



5.1.3.2 Bäckvägen - Stenhusvägen, Lilla Edet - Göta



FIGUR 13. STRÄCKA PÅ VÄSTRA SIDAN AV E45 MELLAN LILLA EDET OCH GÖTA. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Bäckvägen och Stenhusvägen ligger parallellt med E45 på dess västra sida och kopplar ihop ett industriområde i södra delen av Lilla Edet med Göta industriområde. Längs bäckhusvägen finns en gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan separeras från biltrafik med GCM-stöd på den norra delen och genom målad linje på den södra delen av Bäckvägen. Längs Stenhusvägen sker cykling i blandtrafik. Sträckan är cirka 1,7 km lång.

Cykelbana föreslås placeras på västra sidan för att inte komma i konflikt med industrispår. På delar av sträckan kan en enklare princip med gcm-stöd användas där det idag finns en heldragen linje.

Målgrupper för sträckan bedöms främst vara för pendling. Sträckan har låg prioritet för kommunen.



5.2 Sträckningar utanför kommunalt vägnät

På liknande sätt som för sträckningarna på kommunalt vägnät har en prioriteringsordning gjorts. Det vanliga förfarandet vid byggande av cykelvägar utmed statligt vägnät är att dessa byggs av Trafikverket med 50 procent finansiering från den regionala infrastrukturplanen och 50 procent från kommunen i en process där nya cykelvägar får föreslås ungefär vart fjärde år. Detta innebär att Lilla Edets kommun inte helt själv styr över prioriteringsordningen utan är beroende av den prioriteringsordning som Västra Götalandsregionen gör tillsammans med Trafikverket. Prioriteringsordningen i denna cykelplan ska därför ses som kommunens viljeinriktning vid inspel till regional infrastrukturplan.

Två av sträckningarna utanför kommunalt vägnät kring Nygård är också tänkta att ledas på banvall och enskilt vägnät i blandtrafik. I dagsläget är det Trafikverket och inte kommunen som har rådighet över banvallen. Lilla Edets kommun har tidigare fått frågan om att ta över banvallen men tackat nej. För att kunna driva dessa delsträckor vidare behöver kommunen ta över ägandet av banvallen.

TABELL 2. ÖVERSIKTLIG SAMMANSTÄLLNING STRÄCKOR UTANFÖR KOMMUNALT VÄGNÄT.

Sträcka	Längd (m)	Målgrupper	Prioritet	Motiv till prioritet
Klostergatan Lödöse	70	Skolväg Pendling Fritid	Hög	Kort felande länk som saknas för att knyta samman stråk från Nygård till stråket som går längs Göteborgsvägen
Nygård – Prässebo	1750	Fritid Rekreation	Hög	Felände länk som behövs för att nå badplatsen i Prässebo. Kräver att den gamla banvallen tas över av kommunen.
Lilla Edet – Hjärtum	4900	Skolväg Pendling Fritid Rekreation	Medel	Knyter samma Lilla Edet och Hjärtum, viktig länk för boende i Hjärtum och på landsbygden
Lilla Edet – Västerlanda	4260	Skolväg Pendling Fritid Rekreation	Medel	Knyter samman Västerlanda och Lilla Edet, viktig länk för boende i Västerlanda och på landsbygden
Glässnäs – Kärra	1000	Pendling Fritid Rekreation	Medel	Felände länk mellan Lödöse och Lilla Edet. Olycksdrabbad sträcka
Nygård – Gunntorp – Lödöse	1670	Pendling Fritid Rekreation	Låg	Knyter samman Nygård med Lödöse station. Genare sträckning än befintlig cykelväg. Sträckan fyller också en rekreativ funktion
Högstorp – RysjövalLEN	1350	Skolväg Pendling Fritid Rekreation	Låg	Knyter samman Göta och Lilla Edet bakvägen och kan bli aktuell om RysjövalLEN utvecklas



5.2.1 Hög prioritet

Kapitlet redovisar de cykelvägar som har högst prioritet och som planeras att förverkligas inom 1–5 år.

5.2.1.1 Klostergatan i Lödöse



FIGUR 14. STRÄCKA LÄNGS KLOSTERGATAN SOM SAKNAR CYKELBANA. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

På Klostergatans norra sida går en cykelbana till och från Nygård. På en kort sträcka mellan Göteborgsvägen och Skansgatan saknas cykelbana. Sträckan är viktig för att knyta ihop det befintliga stråket längs Göteborgsvägen, som leder mot Lilla Edet norrut och Lödöse station söderut, med stråket till Nygård.

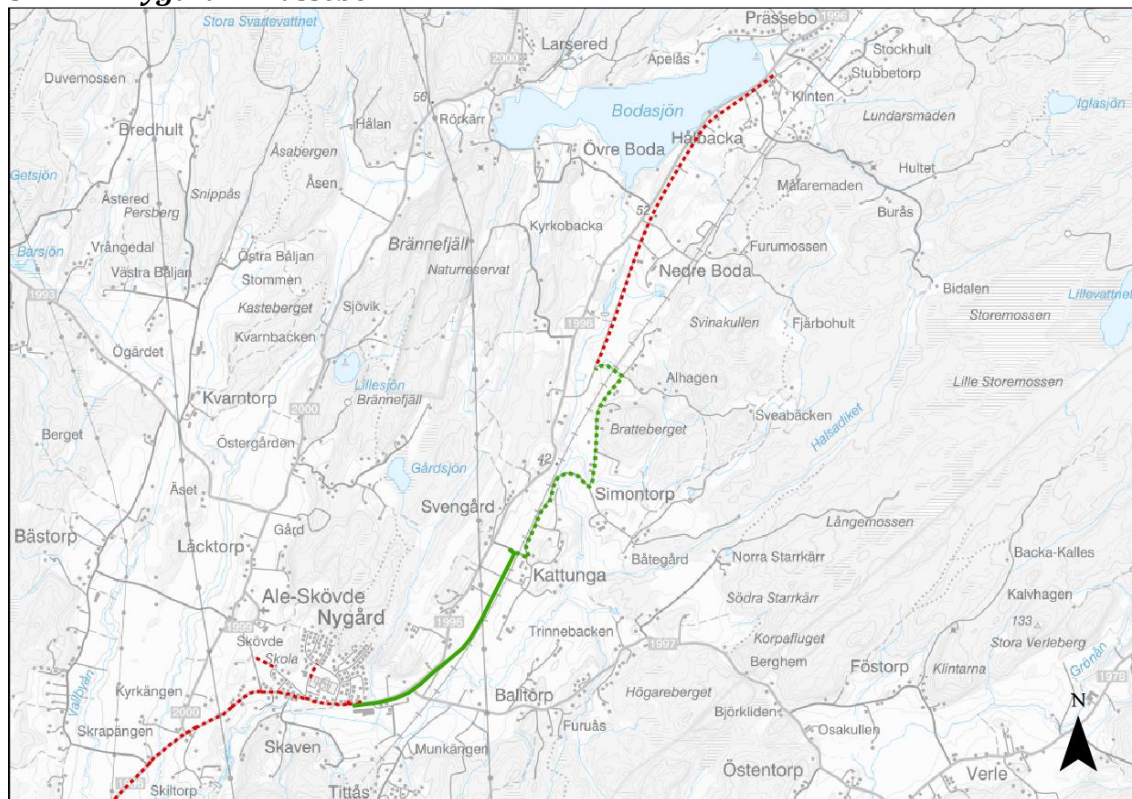
Åtgärden som föreslås innebär att befintlig cykelbana förlängs på den norra sidan av Klostergatan. I förslaget ingår även att göra passagen över infarten till bostadsområdet på norra sidan upphöjd.

Målgrupper för sträckan bedöms vara de flesta cyklister, som skolväg, för pendling och för fritidscykling. Sträckan har hög prioritet för kommunen.

Eftersom sträckan är så kort och en felande länk bör dialog föras med Trafikverket om denna kan utföras som en mindre ”passa på” åtgärd utanför regional infrastrukturplan där Trafikverket eventuellt tar hela kostnaden.



5.2.1.2 Nygård – Prässebo



FIGUR 15. TÄNKT STRÄCKA FÖR CYKLING MELLAN NYGÅRD OCH PRÄSSEBO. GRÖN LINJE VISAR CYKELBANA PÅ BANVALL, GRÖN STRECKAD LINJE VISAR CYKLING PÅ ENSKILD VÄG. RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Mellan Nygård och Prässebo finns en banvall. Banvallen är iordningställd för cykling på den norra delen närmst Prässebo. I Prässebo finns badplats med kiosk och simskola och ett vandrarhem. Representanter från boende i kommunen har tagit fram ett förslag på hur cykelvägen i Nygård kan knytas samman med befintlig cykelväg söder om Prässebo. Förslaget innebär att det också ska vara tillåtet att rida på sträckan.

Förslaget innebär att banvallen närmst Nygård rustas upp på samma sätt den norra delen gjorts vid Prässebo. För att begränsa åtgärdens omfattning är förslaget att cyklister på delar av sträckan färdas längs enskilda vägar, se Figur 15.

Banvallen ägs idag av Trafikverket och kommunen har tidigare fått frågan om att ta över banvallen. För att kunna förverkliga sträckan behöver kommunen ta över ansvaret för banvallen från Trafikverket och väghållare för de enskilda vägarna måste ge sitt medgivande till att cyklister hänvisas till deras vägar.

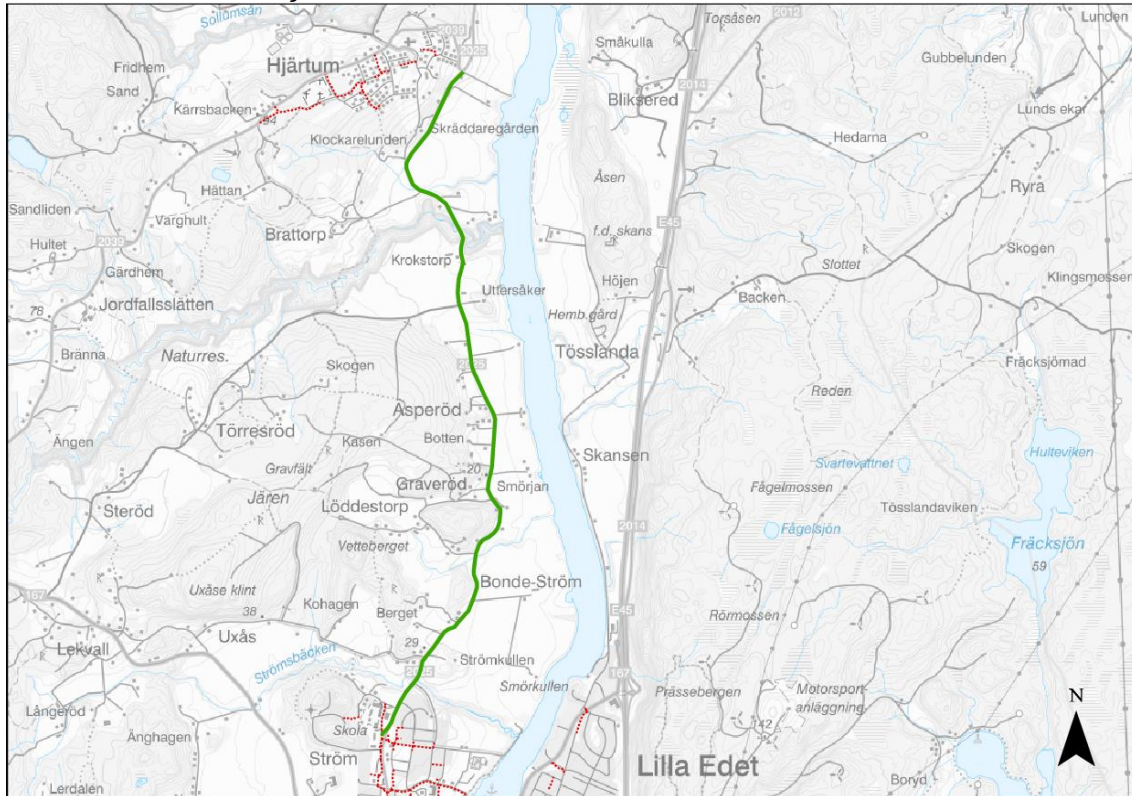
Sträckan som behöver anläggas med ny cykelbana på banvallen är cirka 1750 meter lång. Norr om Nygård behöver cykelbanan korsas den statliga vägen 1997. Målgrupper för sträckan bedöms vara för rekreation och fritid. Sträckan har hög prioritet av kommunen. Sträckan föreslås finansieras av kommunen och där möjligheten för finansiering via fond eller bidrag också utreds.



5.2.2 Medel prioritet

Kapitlet redovisar de cykelvägar som har medel prioritet och som planeras att förverkligas inom 5-10 år.

5.2.2.1 Lilla Edet - Hjärtum



FIGUR 16. STRÄCKA MELLAN LILLA EDET OCH HJÄRTUM. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Mellan Lilla Edet och Hjärtum färdas cyklister idag längs med den statliga vägen 2025. Hastigheten på sträckan är reglerad till 70 km/tim och enligt Trafikverkets senaste mätning från år 2018 är ÅDT, årscykeltrafiken, 1140 fordon/dygn. Vägen är kring 7 meter bred. Vägen har en böljande sträckning med begränsad sikt och många fastighetsanslutningar på båda sidor. Sträckan omfattas också av Brattorpsåns naturreservat, där ån passerar finns idag en smal sektion med bro. I norra delen av Ström ligger Strömsskolan som är en viktigt målpunkt för barn som bor i närområdet.

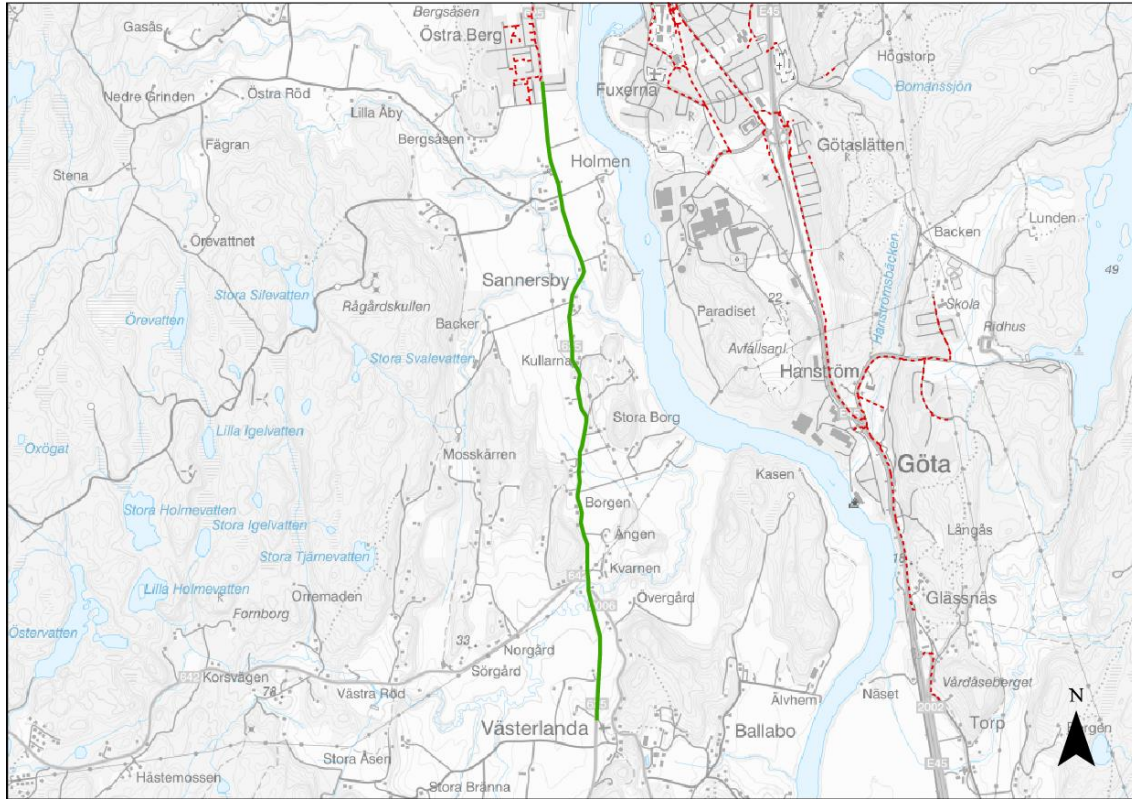
Vilken sida som är mest lämplig att placera cykelvägen på behöver studeras vidare i kommande skeden. En placering på den västra sidan ansluter bättre till bebyggelse men omfattar många fastighetsägare och komplex topografi. En placering på östra sidan innebär mer åkermark och färre fastighetsägare. Referensgruppen förordar en separerad gång- och cykelväg på den östra sidan. Hur långt gång- och cykelvägen ska gå vid Hjärtum behöver också utredas, ett alternativ är att sluta vid befintlig grusväg, Hjärtumsvägen, eller att cykelvägen leds fram till Kärrsbackevägen. Kärrsbackevägen har i detta arbete bedömts vara det mest attraktiva alternativet. Sträckan kan på lång sikt knyta vidare mot Trollhättan.



Målgrupper för sträckan bedöms vara de flesta typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för rekreation och fritid. Sträckan föreslås finansieras via 50 procent från regional infrastrukturplan och 50 procent av kommunen. Vid dialog med Västra Götalandsregionen och Trafikverket kring utbyggnaden av sträckan förespråkar kommunen att det sker som ett gemensamt objekt med sträckan Lilla Edet – Västerlanda.



5.2.2.2 Lilla Edet - Västerlanda



FIGUR 17. STRÄCKA MELLAN LILLA EDET OCH VÄSTERLANDA. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

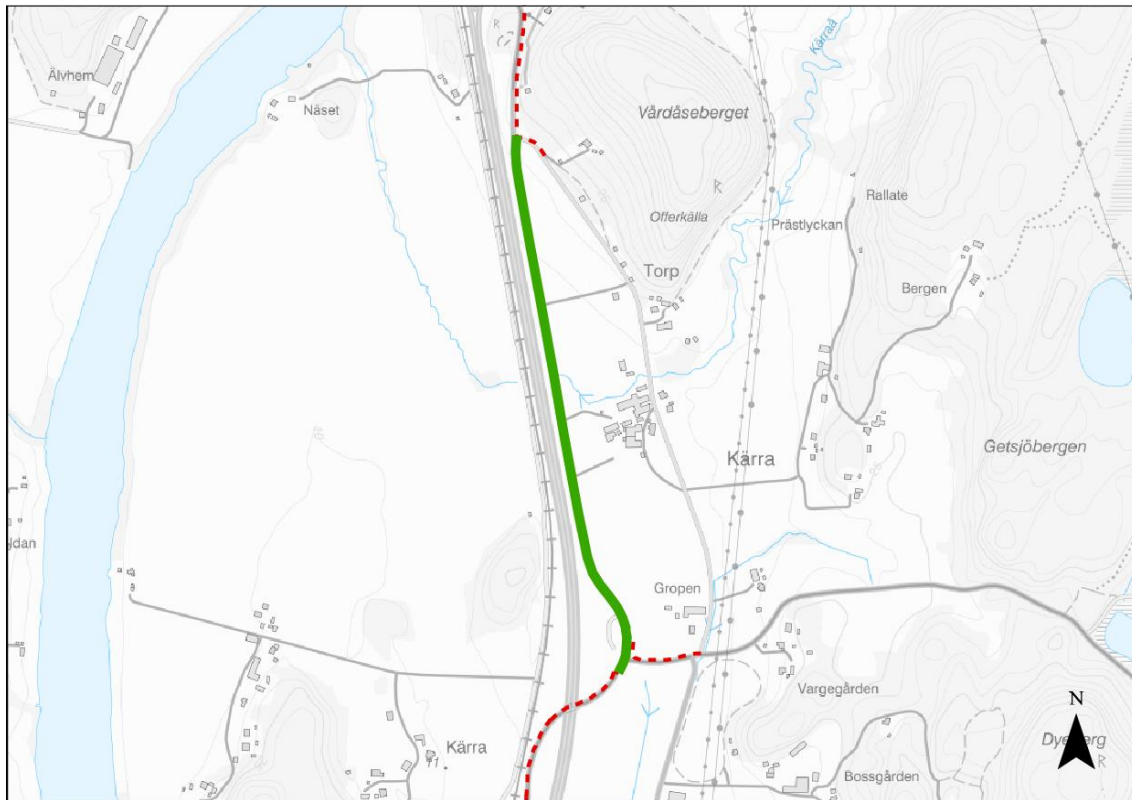
Mellan Lilla Edet/Östra Berg och Västerlanda färdas cyklister idag längs med den statliga vägen 625. Hastigheten på sträckan är reglerad till 70 km/tim och enligt Trafikverkets senaste mätning från år 2016 är ÅDT, årsdygnstrafiken, 1740 fordon/dygn. Vägen är 6,5–7 meter bred. Sträckan omges främst av öppet åkerlandskap med utspridd bebyggelse på båda sidor av vägen. På två platser passerar vägen över vattendrag.

Det finns en förstudie från 2011 som utreder en gång-, cykel- och ridväg på sträckan och som är upprättad av sammanslutningen ”Cykelväg i Västerlanda” med bistånd av LEADER Göta Älv. Förstudien hanterar hela sträckan till kommungränsen mot Kungälv i söder. Sträckan som avses i denna utredning sträcker sig fram till grusväg som leder till Kyrkan i Västerlanda. Ett alternativ är att cykelvägen avslutas redan vid korsningen med väg 2006 som också leder till Västerlanda kyrka. Förstudien förespråkar huvudsakligen en förläggning av cykelvägen på den östra sidan av vägen, men visar också på alternativ där cykelvägen delvis går på västra sidan. Läget för cykelvägen behöver studeras i kommande skeden.

Målgrupper för sträckan bedöms vara de flesta typer av cyklister, som skolväg, för pendling och för rekreation och fritid. Sträckan föreslås finansieras via 50 procent från regional infrastrukturplan och 50 procent av kommunen. Vid dialog med Västra Götalandsregionen och Trafikverket kring utbyggnaden av sträckan förespråkar kommunen att det sker som ett gemensamt objekt med sträckan Lilla Edet – Hjärtum.



5.2.2.3 Glässnäs - Kärra



FIGUR 18. STRÄCKA LÄNGS GÖTEBORGSVÄGEN MELLAN GLÄSSNÄS OCH KÄRRA. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Mellan Lilla Edet och Lödöse finns en separerad cykelväg på hela sträckan utom mellan Glässnäs och Kärra. Här färdas cyklister i blandtrafik längs med enskild väg som går parallellt med den statliga vägen 2002. Att färdas längs den enskilda vägen innebär en omväg på cirka 200 meter. Att anlägga en cykelväg längs väg 2002 medför att det finns komplett stråk hela vägen mellan Lilla Edet och Lödöse. Hastigheten på väg 2002 är reglerad till 70 km/tim och enligt Trafikverkets senaste mätning från år 2020 är ÅDT, årsdygnstrafiken, 1500 fordon/dygn. Vägen är kring 8 meter bred. På tänkt ny sträcka finns idag två kulvertar. I den norra kulverten leds ett vattendrag under väg 2002 och E45 och i den södra kulverten finns en anslutning till jordbruksmark. På vägen finns på del av sträckan vägräcke.

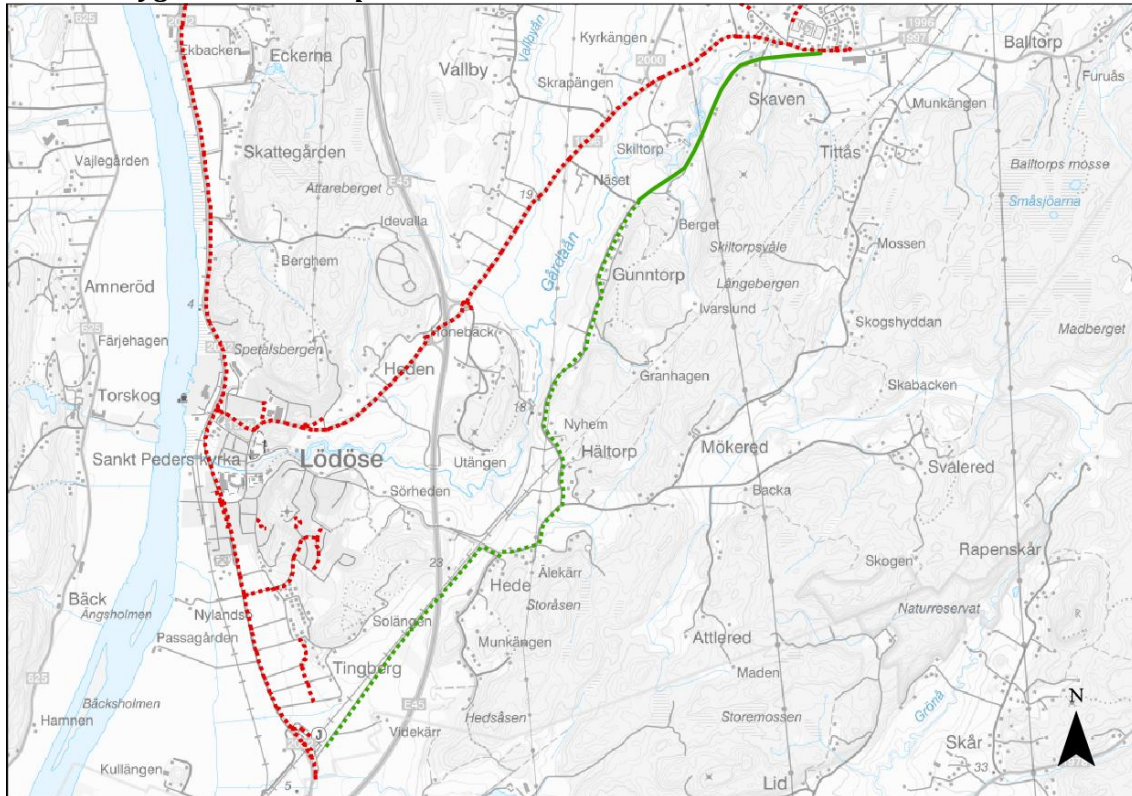
Målgrupper för sträckan bedöms främst vara för pendling, rekreation och fritidscykling. Sträckan har hög prioritet. Sträckan föreslås finansieras via 50 procent från regional infrastrukturplan och 50 procent av kommunen.



5.2.3 Låg prioritet

Kapitlet redovisar de cykelvägar som har låg prioritet och som planeras att förverkligas på längre sikt, 10 år och därefter.

5.2.3.1 Nygård - Gunntorp - Lödöse



FIGUR 19. TÄNKT STRÄCKA FÖR CYKLING MELLAN NYGÅRD GUNNTORP OCH LÖDÖSE. GRÖN LINJE VISAR CYKELBANA PÅ BANVALL, GRÖN STRECKAD LINJE VISAR CYKLING PÅ ENSKILD VÄG. RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Gammal banvall och enskilda vägar knyter samman Nygård med Lödöse station för cyklister. Banvallen ägs idag av Trafikverket. Boende i området som tagit fram förslag på sträckning. Kommunen har tidigare fått frågan om att ta över banvallen men tackat nej.

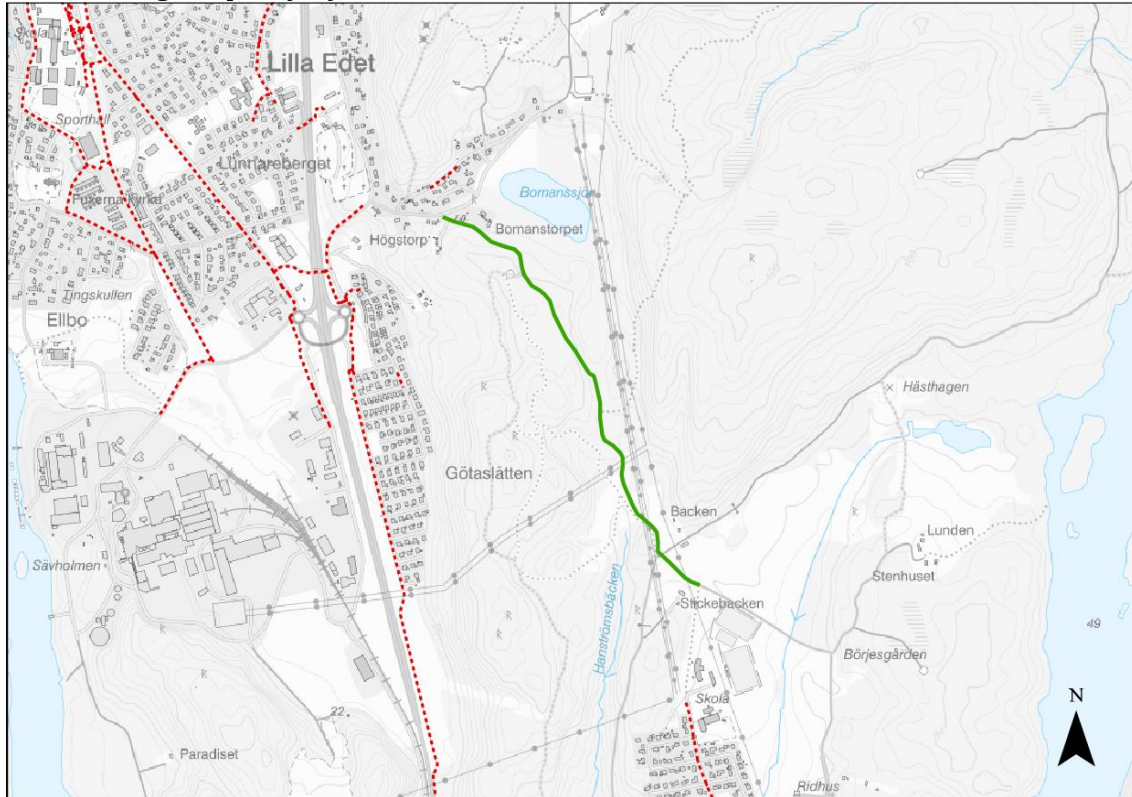
Från Lödöse station till Gunntorp går det att cykla idag på befintliga grusvägar, sista biten för att knyta samman med Nygård saknas. På denna sträcka kan banvallen användas. Hela sträckan är cirka 6,2 kilometer men det är bara 1,67 kilometer banvall som behöver åtgärdas. standard och bredd behöver utredas.

Banvallen ägs idag av Trafikverket och kommunen har tidigare fått frågan om att ta över banvallen. För att kunna förverkliga sträckan behöver kommunen ta över ansvaret för banvallen från Trafikverket och väghållare för de enskilda vägarna måste ge sitt medgivande till att cyklister hänvisas till deras vägar.

Målgrupper för sträckan bedöms främst vara för pendling, rekreation och fritid. Sträckan föreslås finansieras av kommunen och där möjligheten för finansiering via fond eller bidrag också utreds.



5.2.3.2 Högstorp - Rysrjövallen



FIGUR 20. STRÄCKA FÖR CYKELVÄG MELLAN HÖGSTORP OCH RYSRJÖVALLEN. GRÖN LINJE ÄR FÖRESLAGEN STRÄCKNING FÖR NY CYKELBANA, RÖD STRECKAD LINJE ANGER BEFINTLIG CYKELBANA.

Sträckan mellan Borydsvägen, Högstorp, och Rysrjövallen, Göta, är en bra och relativt gen väg för att ta sig mellan tätorten Lilla Edet och tätorten Göta där det finns skola, fotbollsanläggning, vandringsleder med mera. På sträckan finns idag en befintlig grusväg. Behovet av en cykelväg ökar beroende av om Rysrjövallen pekats ut som ett stort idrottsområde i ÖP eller det sker exploateringar i Göra och Rysrjön.

Om åtgärd blir aktuell föreslås att den görs i enklare standard för att begränsa intrång och omfattning. Kommunen är markägare för norra delen för den södra delen i Göta är det enskild markägare.

Målgrupper för sträckan bedöms vara de flesta cyklister, som skolväg, för pendling och för rekreation och fritid. Sträckan föreslås finansieras av kommunen.



5.2.4 Sträckningar på längre sikt

På längre sikt till efterföljande cykelplaner så finns det förslag till fler cykelvägar som knyter samman angränsande kommuner och samhällen. Dessa bedöms främst ha potential för rekreations- och turismcykling och hanteras inte närmare i denna cykelplan

- Lilla Edet – Trollhättan
- Hjärtum - Trollhättan väster om älven
- Lilla Edet – Ljungskile
- Västerlanda - Kungälv
- Prässebo – Upphärad



6 Generell kostnadsbedömning

Kostnaden för att anlägga en ny cykelbana eller cykelväg varierar stort utifrån förutsättningarna på platsen. Standarden på cykelvägen, behov av markinlösen, flytt av ledningar, korsningsåtgärder, läget i kommunen och trafikordningar är några exempel på vad som styr kostnaden. För att få en ungefärlig uppfattning vad det kostar att anlägga en cykelväg under normala förutsättningar har ett schablonbelopp tagits fram för en 3 meter bred cykelväg med normala förutsättningar. Entreprenadkostnaden bedöms vara 7000-8000 kr/meter cykelväg. Kostnaden omfattar enbart anläggandet av cykelvägen och inte byggherrekostnader, eller osäkerheter som exempelvis flytt av ledningar, marklösen eller förorenad mark.



7 Referenser

Västra Götalandsregionen. (2025). *Regional infrastrukturplan för Västra Götaland 2026-2037*.