



Bilaga 1 – Uppdaterade analyser som underlag för prioritering

Gång- och cykelplan 2023–2027

I föregående gång- och cykelplan gjordes fyra analyser för att ta reda på vilka steg 4-åtgärder som ger störst nytta i relation till målbilden om cykling. Det vill säga den faktiska bristen. Denna bilaga redogör för uppdaterade analyser i syfte att aktualisera prioritetsordningen för utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.

Stråkets potential för cykling

Stråkets potential för pendling baseras på en metod utvecklad av Kågeson år 2007¹, där två orters storlek och avstånd dem emellan avgör om det finns potential för pendling med cykel eller inte. Ju större ort desto längre avstånd är människor benägna att cykla. Avstånden redovisas i Tabell 1 och är det avståndet till en annan ort som är lika stor eller större än den ena orten.

Tabell 1 – De angivna avstånden avser sträckan mellan respektive tätorts yttre gräns¹

Antal invånare i den mindre av orterna	Högsta avstånd mellan lika stor, eller större ort (km)
500-1 000	3
1 000-2 000	6
2 000-5 000	10
5 000-10 000	12
10 000-20 000	15
över 20 000	20

I tabell 2 visas invånarantal i kommunens orter år 2017 samt om förväntat antal invånare år 2027 påverkar om högsta avståndet förändras jämfört med nuvarande gång- och cykelplan.

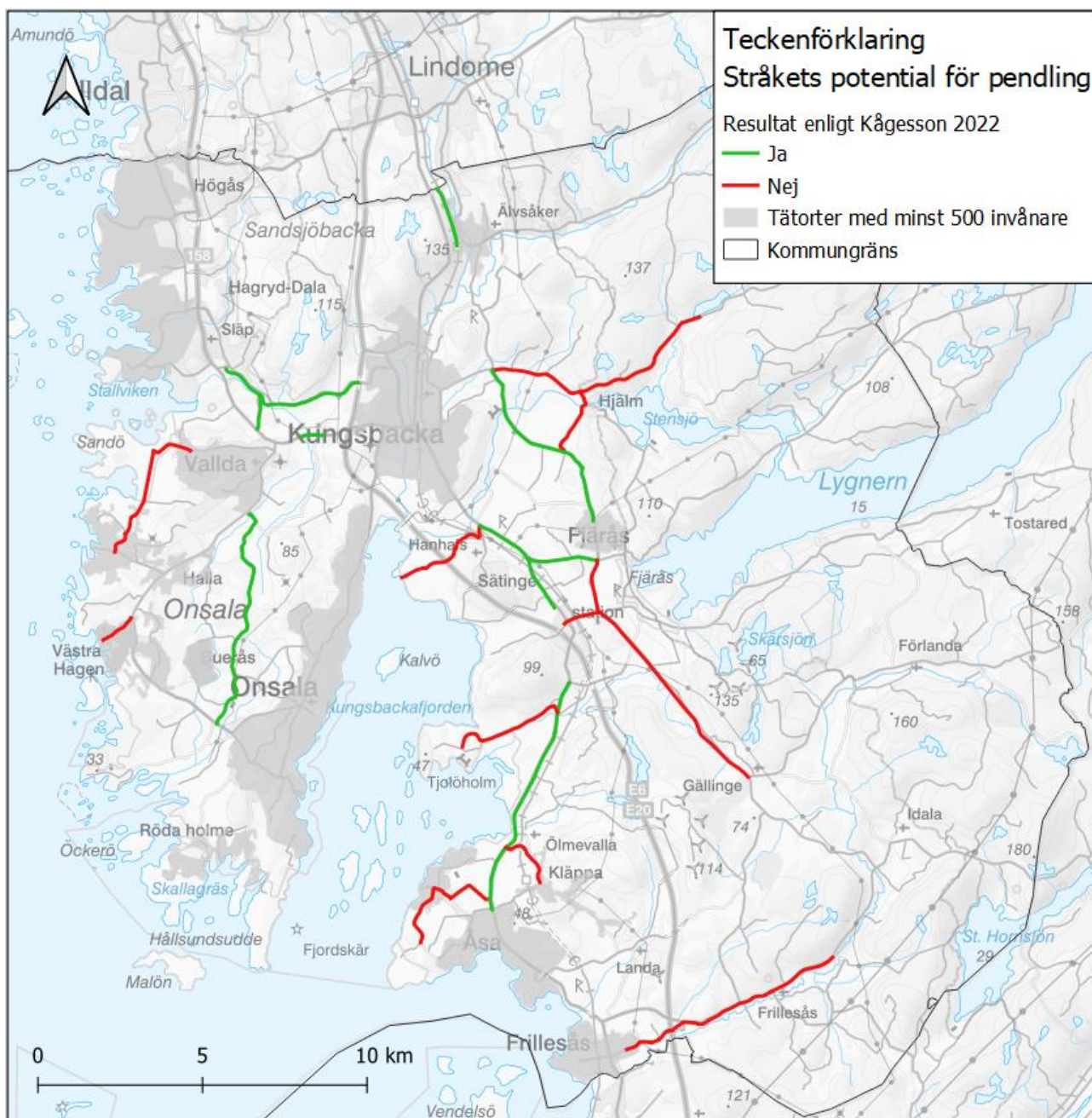
¹ [Vägverket Publikation 2007:13, Modell för regional inventering och planering av cykelvägar, Kågeson 2017-01-17](#)

Tabell 2 – Invånarantal i kommunens orter, fetmarkerade siffror visar vilka relationer som förändring har skett sedan förra planen.

Ort	Invånarantal år 2017	Förväntat invånarantal år 2027	Högsta avstånd mellan (km)
Kungsbacka (FÖP)	21 960	Fortfarande över 20 000	20
Onsala	10 830	Fortfarande mellan 10 000 – 20 000	15
Åsa	4 880 (FÖP)	Troligen mellan 5000 – 10 000 (inklusive Ölmanäs och Kläppa)	12
Kullavik	5 870	Fortfarande mellan 5000 – 10 000	12
Särö	3 250	Fortfarande mellan 2 000 – 5000	10
Vallda	3 520	Fortfarande mellan 2 000 – 5000	10
Anneberg/Älvsåker	1 900	Troligen mellan 2000 - 5000	10
Fjärås	2 300	Fortfarande mellan 2 000 – 5000	10
Frillesås	2 320	Fortfarande mellan 2 000 – 5000	10
Hjälme	260	Fortfarande under 500	0
Fjärås station	140	Fortfarande under 500	0

Orterna Åsa och Anneberg/Älvsåker förväntas få ett ökat invånarantal vilket medför att det högsta avståndet för potentiell pendling med cykel ökar till nästa intervall, 12 km. Det innebär ändå inte att reserelationen Åsa-Kungsbacka uppfyller potential för vardagspendling enligt Kågesson-modellen eftersom det faktiskt avståndet är cirka 14 km, även om Kläppa och Ölmanäs ligger något närmre.

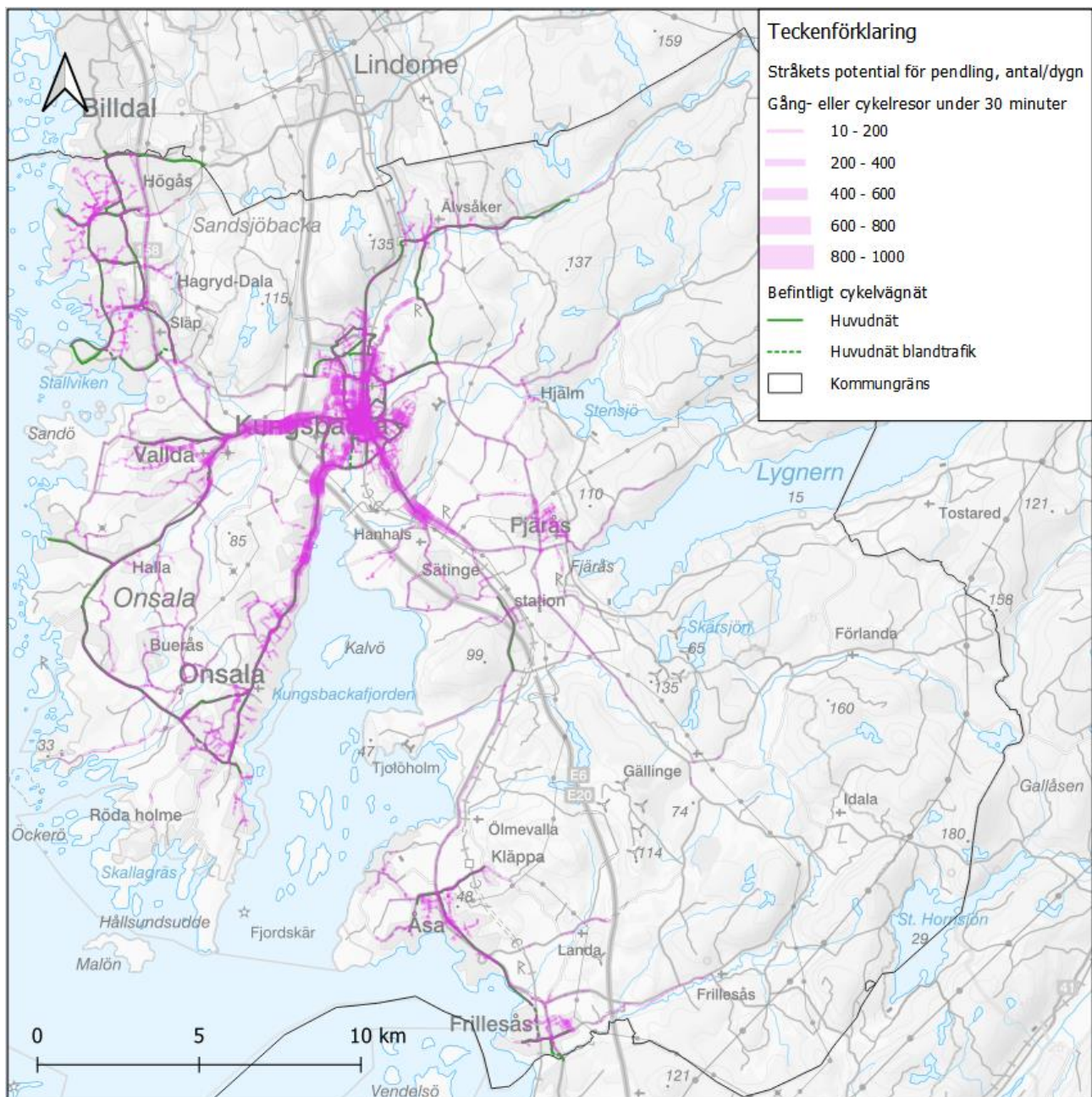
Avstånden enligt Kågesson-modellen är baserade på en genomsnittshastighet mellan 10 och 20 km/h. Sedan Kågesson-modellen togs fram år 2007 har utvecklingen och försäljningen av elcyklar ökat markant, och genomsnittlig hastighet kan därför förväntas öka något för cykelpendlare. Därav bedöms det ändå finnas potential för pendling med cykel mellan Åsa och Kungsbacka stad vad gäller avstånd. Figur 1 visar resultatet på karta över vilka kopplingar i målbilden för huvudvägnätet som stöds av Kågesson-modellens potential för vardagspendling. Även om Lunnavägen, Gåsevadholmsvägen och Gröningevägen uppfyller kriteriet så finns alternativa kopplingar längs Onsalavägen (befintligt), Vallbyvägen-Varbergsvägen (planerat) samt 158:an (befintligt).



Figur 1 - Resultat av potential för cykelpendling mellan kommunens tätorter där det inte finns gång- och cykelbana separerad från motorfordonstrafik idag.

År 2019 tog Region Halland fram en potentialstudie baserat på var invånare i Halland bor och var de arbetar/studerar och hur många som potentiellt kan nå sin arbets-/studieplats inom 30 minuter till fots eller med cykel.² Se Figur 2 för sammanlagda resultat som en flödeskarta. Studien visar att antal potentiella reserelationer nuläget är relativt små i stråket Åsa – Kungälv. Högst flöden visas vid Säröleden, Onsalamotet samt Varbergsvägen strax syd om Kungälv. Region Halland planerar att uppdatera studien för kommande Regionala cykelplan med förbättringar avseende farbarhet.

² [Region Halland, Cykelpotentialstudie för Halland, 2019](#)



Figur 2 – Stråkets potential för pendling baserat på Region Hallands potentialstudie²

Trafiksäkerhet

I föregående gång- och cykelplan analyserades trafiksäkerhet utifrån parametrarna årsdygnstrafik och hastighetsbegränsning. Till denna plan har en översyn gjorts av de sträckor som låg på gränsen mellan kvaliteterna god, acceptabel och dålig, och ingen förändring bedöms ha skett. Vägens bredd spelar roll för omkörningsmöjligheter, det bedöms endast finnas marginella förändringar i vägbredder jämfört med föregående plan.

Ny olycksstatistik har hämtats från databasen STRADA för åren 2017–2021 där oskyddade trafikanter varit inblandade. Covid-19 pandemin påverkade rapporteringen av olyckor från en del sjukhus vilket kan innebära att det skett olyckor som inte finns inrapporterade i databasen. Det kan därför vara svårt att dra jämförande slutsatser med de 5 föregående årens statistik.

Jämfört med olycksstatistiken från föregående plan finns det överlag färre rapporterade olyckor för sträckorna med undantag för några sträckor där det finns fler olyckor inrapporterade. De sträckor där det under de senaste fem åren rapporterats olycka eller olyckor av måttlig till allvarlig svårighetsgrad är:

- Vässingsövägen (Post-Annas väg - Röde Holme)
- Ölmanäs Ringväg (Näsbokrokvägen - Jute Tvärväg)
- Säröleden (Madernas väg – Bröndomevägen)
- Häcklehagsvägen, Gathes väg (Sträveliden – Kuttervägen)
- Högländavägen (Tölöleden – Lerbergsvägen)
- Smarholmsvägen

De sträckor där det rapporterats in fler än 2 olyckor för de senaste fem åren oavsett skadegrad är följande:

- Vässingsövägen (Post-Annas väg - Röde Holme)
- Gathes väg (Sträveliden – Kuttervägen)
- Göteborgsvägen (Bastevägen – Lurendalsvägen)

Stråkets roll som skolväg

Inför framtagandet av föregående gång- och cykelplan gjordes en inledande analys år 2017 benämnd *Cykla till skolan*. Det är en GIS-analys av förutsättningarna att gå- och cykla till skolan som gjordes för barn i åldrarna 0 till 18 år. Utgångspunkten var kommunala skolors upptagningsområde och barn som inte var berättigade till skolskjuts, samt hade kortare än 300 meter mellan hem och befintlig gång- och cykelbana. 43 länkar identifierades som en brist år 2017 oavsett väghållare.

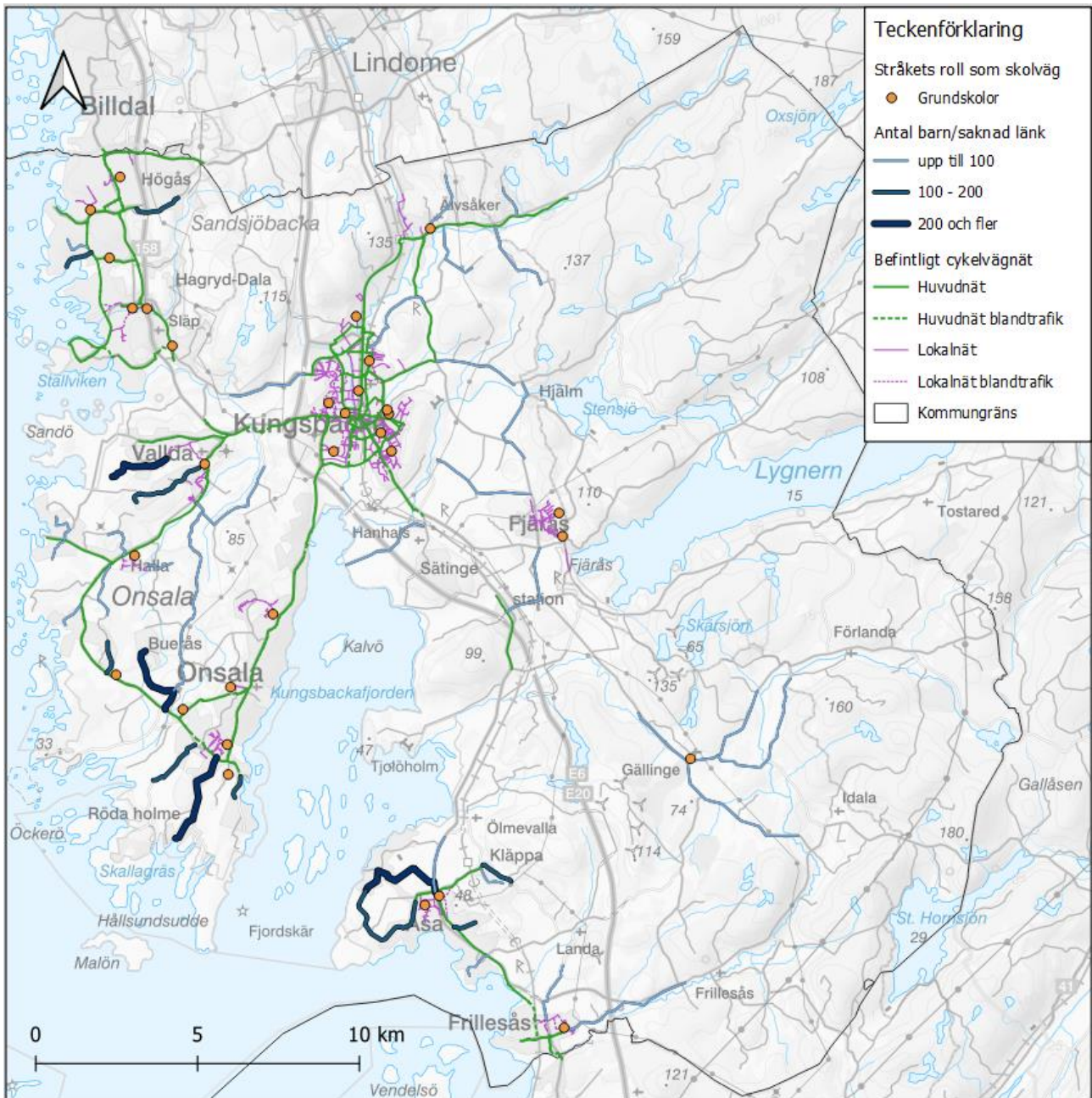
Inför denna plan har en genomgång av de saknade länkarna gjorts och kompletterats med ett fåtal. I föregående analys redovisades antal barn per meter bristande gång- och cykelinfrastruktur. I denna uppdaterade analys redovisas istället totalt antal barn som förväntas få nytta av åtgärder för gående och cyklister längs en hel sträcka. Även barn som bor inom 300 meter till befintligt nät som har nytta av att ansluta till saknad länk räknas. De länkar som är i skedet projektering och byggnation har inte tagits med då de förväntas genomföras inom planperioden.

Syftet med uppdaterad analys är vara underlag för en steg 3-åtgärd i gång- och cykelplanen 2023 – 2027. Åtgärden går ut på att se över möjligheten att utöka och marknadsföra ett särskilt vägbidrag för höjd trafiksäkerhet och gång- och cykelfrämjande åtgärder. Det särskilda vägbidraget infördes i kommunen år 2020. För flera av de saknade länkarna är motortrafikmängderna låga och det krävs därför inte alltid en separerad gång- och cykelbana för att klassas som trafiksäker. Hastighetsdämpande åtgärder kan även leda till höjd trafiksäkerhet. En av kommunens förutsättningar att stödja gång- och cykelstrategins riktlinje *Gång- och cykelvägar till och från skolor ska prioriteras så att barnen kan ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt* är att ge vägföreningar möjlighet att söka om finansiering för denna typ av åtgärder. Tanken med steg 3-åtgärden är att se över nuvarande bidragspott.

Den uppdaterade analysen syftar även till att motivera vilka länkar som kommunen vill prioritera längs statligt vägnät i arbetet med kommande Regional cykelplan. I Figur 3 och

Tabell 3 visas resultatet av analysen.

Saknade länken längs Ölmevallavägen vid Kläppa är ett framtida behov som tillkommer när pågående detaljplaner realiseras. En förskola och totalt cirka 250 bostäder planeras för i kommande exploateringsområden. Enligt 1.3 Avgränsningar för gång- och cykelplanen så ska behov inom exploateringsområden hanteras inom varje detaljplan med stöd av riktlinjer i gång- och cykelstrategin.



Figur 3 – Karta över saknade länkar enligt skolvägsanalys.

Tabell 3 – Lista över saknade länkar och antal barn per länk enligt skolvägsanalys

Vägnamn	Hastighets- gräns	Väghållare	Antal barn
Ölmanäs ringväg norrut	40	enskild/statlig	260
Vässingsövägen	30/50	statlig	254
Bueråsvägen – Lunnavägen södra	30/50	enskild/statlig	244
Bråtåsvägen- Råhagsvägen	30	enskild	223
Rörmöstvägen	50	enskild	187
Dragsvägen	30	statlig	182
Ölmans ringväg södra	40	statlig	181
Häcklehagsvägen	50	statlig	155
Hultavägen - Mossvägen	30	enskild	155
Bräckavägen	30	enskild	154
Långenäsvägen	30	enskild	145
Torredsvägen	50	enskild	144
Ölmevallavägen Kläppa/Stockalid (kommande exploatering)	50	statlig	Väntar minst 100 barn
Gällingevägen nordväst	80	statlig	83
Vattåsvägen- Gräppåsvägen- Orrekullevägen	30	enskild	81
Agnsjödalsvägen	50	enskild	75
Göteborgsvägen norrut-Borekullavägen	70	statlig	73
Förlandavägen	70	statlig	73
Lunnavägen	70	statlig	70
Varbergsvägen norr om Åsa	80	statlig	68
Sandövägen - Bossövägen	70	enskild/statlig	65
Asserdalsvägen	50	enskild	65
Frillesåsvägen	70	statlig	65
Gåsevadholmsvägen-Hjälmsbergsvägen	70	statlig	62
Hagenvägen – Kullsviksvägen-Källevägen	30	enskild	60
Älvsåkers byväg - Ringlatorpsvägen	70	enskild/statlig	59
Bröndomevägen	70	statlig	57
Gällingevägen, Förlandavägen - Hallenvägen	70	statlig	57
Hanalsholmevägen	70	statlig	57
Trålvägen till Källåsvägen	30	enskild	54
Myravägen	70	statlig	54
Näsbergsvägen	50	enskild	53
Söderåsvägen	70	enskild	50
Gustav Alberts väg	30	enskild	47
Stockaredsvägen	70	statlig	43
Hällingsjövägen, Högländavägen – Hjälms	70	statlig	42
Kyrkobolsvägen norrut	70	enskild	34
Lunnavägen norra	50/70	statlig	29
Gröningevägen västerut	70	statlig	26
Kilanäsavägen	70	enskild	23
Smarholmsvägen	40	statlig	23
Högländavägen	70	kommunal/statlig	22
Måbovägen-Torstaredsvägen	70	statlig	6

Målpunktsanalys

Denna analys har inte uppdaterats då tidigare analys bedöms vara aktuell. Ny infrastruktur för gående och cyklisterna till nya exploateringsprojekt ska beaktas i samband med detaljplanering.