TRAFIKVERKET

Planbeskrivning

Väg 1526 gång- och cykelväg, Solbergavägen – Skolbacken, Torestorp

Marks kommun, Västra Götalands län
Vägplan
Underlag för samråd, 2026-10-16



Trafikverket
Postadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig
Dokumenttitel: Planbeskrivning, Väg 1526, gång- och cykelväg, Solbergavägen-Skolbacken, Torestorp
Författare: WSP Sverige AB
Dokumentdatum: 2026-10-16
Ärendenummer: TRV 2026/34794
Kontaktperson: Linda Torrillas Wennbom, Trafikverket
Kartor, fotografier och illustrationer: WSP (om inget annat anges)

Sammanfattning

Planförslaget omfattar utbyggnad av en cirka 810 meter lång gång- och cykelväg, mellan Solbergavägen och Skolbacken, längs väg 1526 genom Torestorp. I dag saknas en separat gång- och cykelväg, vilket innebär att gående och cyklister är hänvisade till vägrenen eller körbanan och färdas tillsammans med motorfordon.

Syftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister. Gång- och cykelvägen ska skapa en säkrare väg till Torestorpskolan och förbättra sambanden mellan bostäder, busshållplatser, service och andra viktiga målpunkter i samhället.

Gång- och cykelvägen föreslås anläggas på den östra sidan av väg 1526 från Solbergavägen fram till verksamhetsbyggnaden vid Öresjövägen 110 och busshållplatsen Torestorps skola. Där anordnas en passage över vägen, varefter gång- och cykelvägen fortsätter på den västra sidan fram till Skolbacken. Sträckningen har valts för att skapa goda kopplingar mellan viktiga målpunkter och samtidigt undvika intrång i Natura 2000-området Sju Strömmar. Gång- och cykelvägen ligger på den sida väg 1526 där den huvudsakliga delen av bebyggelsen ligger för att göra det säkrare för de som ska nyttja den, därav östra sidan i södra Torestorp och västra sidan i norra delen av Torestorp.

Gång- och cykelvägens bredd anpassas efter förhållandena längs sträckan. Där utrymmet är begränsat föreslås en bredd på 2,0 meter, medan en bredd på 2,5 meter eftersträvas på övriga delar. Busshållplatserna Svans affär och Torestorp skola ska tillgänglighetsanpassas och utformas som timglashållplatser.

Länsstyrelsen beslutade den 16 oktober 2025 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan med hänsyn till närheten till Natura 2000-området Sju strömmar. Vägplanen omfattar därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som redovisas i ett separat dokument. I MKB:n beskrivs projektets påverkan på miljön samt föreslagna skydds- och försiktighetsåtgärder.

Innehåll

Sammanfattning 3

1 Inledning 7

1.1 Planens huvuddrag 7

1.2 Bakgrund och behov 7

1.2.1 Ändamål med åtgärden 8

1.2.2 Mål för åtgärden 8

1.3 Avgränsning 9

1.3.1 Geografisk avgränsning 9

1.3.2 Tidsmässig avgränsning 10

2 Förutsättningar 11

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper 11

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 15

2.3 Kommunal och regional fysisk planering 15

2.3.1 Översiktsplan 15

2.3.2 Detaljplan 15

2.4 Landskapet 16

2.4.1 Gestaltningsavsikter 17

2.5 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 18

2.5.1 Riksintressen 18

2.5.2 Natura 2000 19

2.5.3 Miljökvalitetsnormer 20

2.5.4 Generella biotopskydd 21

2.5.5 Strandskydd 22

2.5.6 Skyddade arter 23

2.5.7 Vattenskyddsområde 23

Fornlämningar 25

2.5.8 Särskilt skyddsvärda träd 26

2.6 Övriga miljöförhållanden 26

2.6.1 Natur- och kulturmiljö 26

2.7 Byggtekniska förutsättningar 27

2.7.1 Geoteknik 27

2.7.2 Hydrologi 29

2.7.3 Förorenade områden 30
2.7.4 Ledningar och trummor 31

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv 32

3.1 Vald lokalisering med motiv 32
3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv 33
3.3 Vald utformning med motiv 39
3.3.1 Generell utformning 39
3.3.2 Gestaltningsåtgärder 40
3.3.3 Utformning av gång- och cykelväg med 2,5 meters bredd 42
3.3.4 Utformning av gång- och cykelväg med 2,0 meters bredd 44
3.3.5 Utformning av busshållplatser 45
3.3.6 Tillfälliga åtgärder under byggskedet 47
3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv 48
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått 49
3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta 49
3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått 49

4 Effekter och konsekvenser 51

4.1 Trafik och användargrupper 51
4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling 51
4.3 Kommunal och regional fysisk planering 52
4.3.1 Översiktlig planering 52
4.3.2 Detaljplaner 52
4.4 Miljö 53
4.5 Fastigheter 54
4.6 Byggskedet 54

5 Samlad bedömning 55

5.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser 55
5.2 Måluppfyllelse 55
5.2.1 Ändamål och mål för åtgärden 55
5.3 Miljöbalkens hänsynsregler 56
5.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter 57
5.4.1 Riksintressen 57
5.4.2 Natura 2000 58

5.4.3 Strandskydd 59
5.4.4 Skyddade arter 60
5.5 Slutsats 60

6 Markanspråk 61
6.1 Vägrätt och vägområde 61
6.1.1 Nytt markanspråk för väg med vägrätt samt markanspråk inom detaljplan 62
6.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt 62

7 Fortsatt arbete 64
7.1 Planläggningsprocess 64
7.2 Fastställelseprövning 64
7.3 Tillstånd, dispenser m.m. 65
7.4 Kostnader och finansiering 65

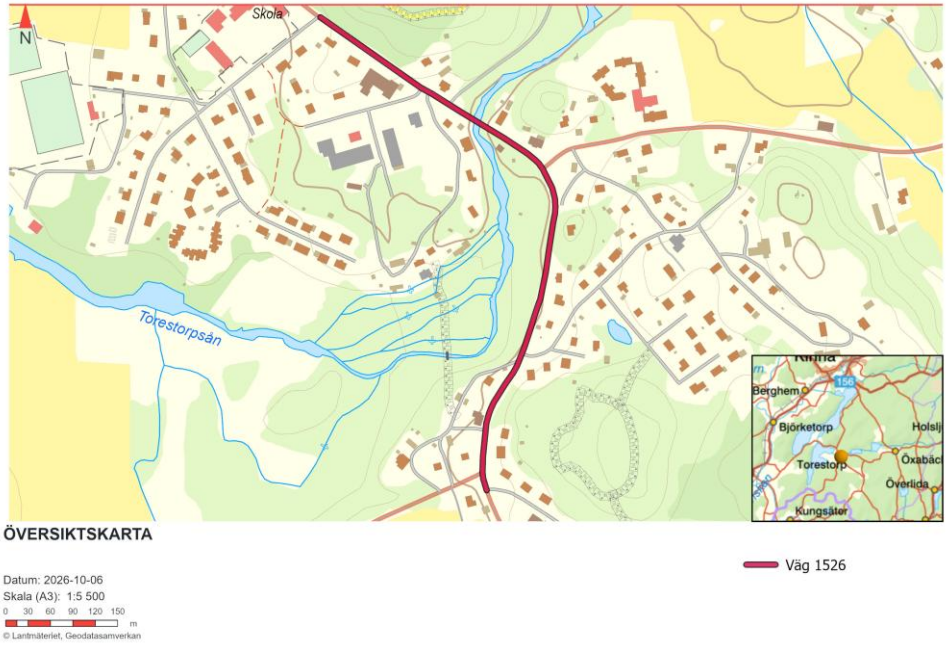
8 Referenser 66

9 Bilagor 67

1 Inledning

1.1 Planens huvuddrag

Projektet omfattar en ny gång- och cykelväg längs med länsväg 1526 i Torestorp i Marks kommun, Västra Götalands län. Sträckan är 810 meter lång och går mellan Solbergavägen i söder och Skolbacken i norr. Se översiktskarta i Figur 1 nedan. Gång- och cykelvägen föreslås placeras på östra sidan av väg 1526 fram till verksamheterna på Öresjövägen 110 och busshållplatsen Torestorp skola där det anordnas en passage över vägen och gång- och cykelvägen fortsätter därefter på den västra sidan fram till Skolbacken.



Figur 1: Översiktskarta.

1.2 Bakgrund och behov

Väg 1526 genom Torestorp utgör en viktig genomfart genom samhället och används av såväl motorfordonstrafik som gående och cyklister. Längs sträckan finns målpunkter såsom skola, busshållplatser, bostäder och service. Vägen saknar idag en gång- och cykelväg, vilket innebär att oskyddade trafikanter är hänvisade till att färdas i blandtrafik med motorfordon.

Särskilt för barn och unga som rör sig mellan bostaden, skolan och andra målpunkter innebär detta en trafiksäkerhetsrisk och kan upplevas som en

otrygg trafikmiljö. Förekomsten av tung trafik bidrar ytterligare till konfliktrisken mellan olika trafikantgrupper. Avsaknaden av en separerad gång- och cykelväg begränsar också möjligheten att välja gång eller cykel för kortare resor inom samhället.

Det finns därför ett behov av att förbättra trafiksäkerheten, tryggheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter längs väg 1526. För att möta detta har Trafikverket i samarbete med Marks kommun påbörjat arbetet med att ta fram en vägplan.

1.2.1 Ändamål med åtgärden

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter, framför allt skolbarn, längs med väg 1526. Vägen ökar även livskvaliteten för de boende och bidrar till en positiv miljö- och hälsoutveckling.

Ändamålet är centralt vid byggande av väg. Enligt 13 § väglagen ska en väg ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Om en vägplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk, ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

1.2.2 Mål för åtgärden

Under arbetets gång har följande projektmål vidareutvecklats:

Skapa en sammanhängande och avskild gång- och cykelväg som ökar säkerheten för oskyddade trafikanter utan att påverka kapaciteten och framkomligheten på vägen.

Skapa säkra passager över 1526 som bidrar till ökad tillgänglighet till målpunkter i Torestorp för såväl cyklister som gångtrafikanter, med särskilt fokus på barn.

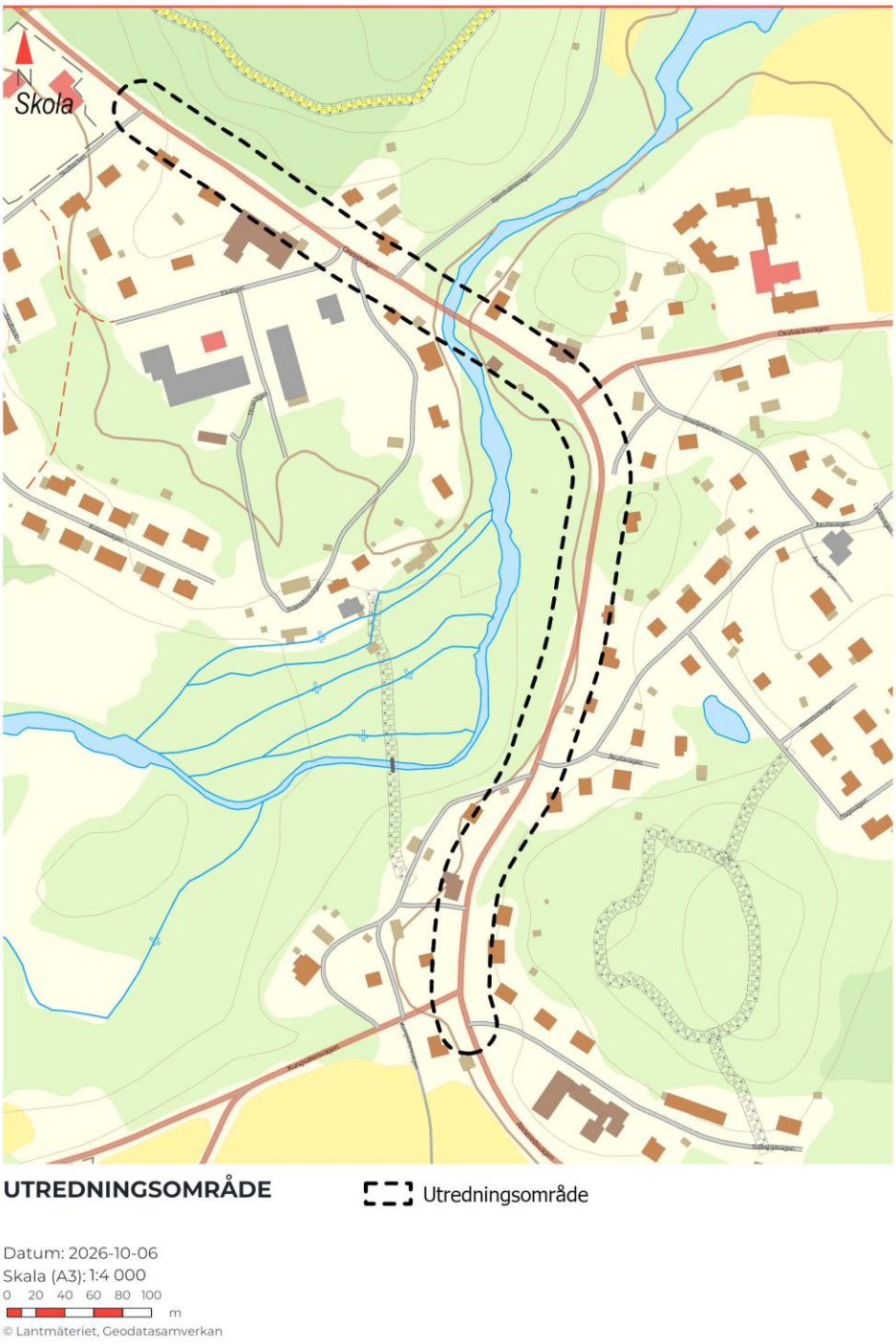
Gång- och cykelväg och passager ska stärka tätortskaraktären och bidrar till ortens framtida utveckling samtidigt som kultur-, miljö- och gestaltningsvärden längs sträckan så långt som möjligt bevaras.

1.3 Avgränsning

1.3.1 Geografisk avgränsning

Utredningsområdet för vägplanen ska täcka in tänkbara lokaliseringar och utformningar av den planerade gång- och cykelvägen utmed väg 1526 mellan Solbergavägen och Skolbacken. Utredningsområdet i detta projekt innefattar vägsträckan längs hela projektet och cirka 20 meter ut i terrängen på vardera sida. Utredningsområdet redovisas i Figur 2.

Influensområdet motsvarar i huvudsak utredningsområdet. För vissa delar, som exempelvis påverkan på Natura 2000 eller kumulativa effekter, kan påverkan även uppstå utanför utredningsområdet. Även dessa effekter kommer att hanteras inom ramen för bedömningen.



Figur 2: Utredningsområdet.

1.3.2 Tidsmässig avgränsning

Projektets prognosår är 2045, det vill säga det år som i miljökonsekvensbeskrivningen används vid bedömning av miljökonsekvenser på lång sikt samt vid jämförelse mellan nollalternativ (där projektet inte genomförs) och utbyggt alternativ. Byggstart planeras till år 2028 och byggtiden förväntas bli sex till åtta månader.

2 Förutsättningar

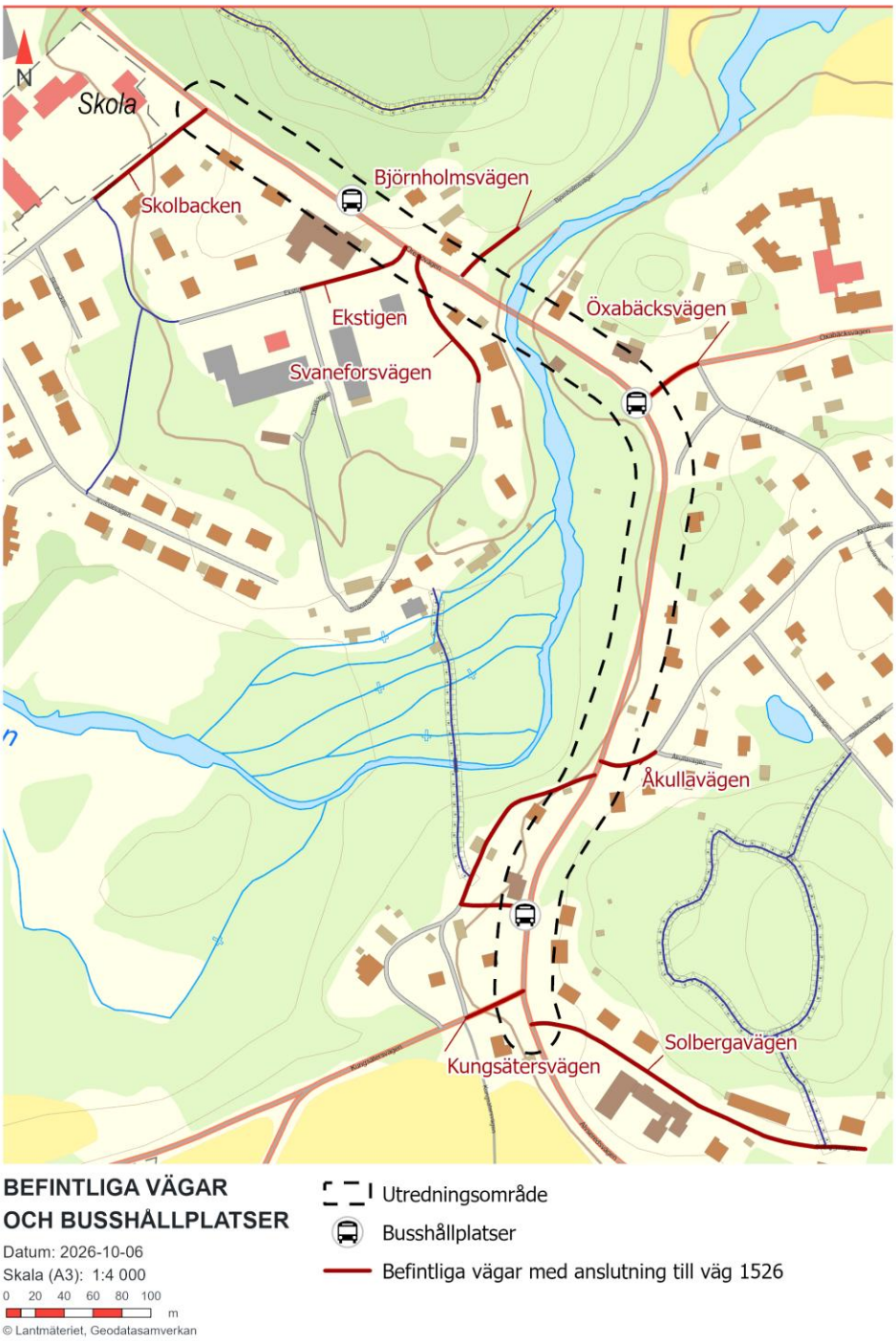
Till vägplanen hör en MKB, i vilken all information avseende förutsättningar för miljö och hälsa redovisas.

2.1 Anläggningen, trafik och användargrupper

Väg 1526, även benämnd som Älvseredsvägen/Öresjövägen, går igenom samhället Torestorp. I söder fortsätter väg 1526 till Älvsered och i norr ansluter väg 1526 till väg 156. Väg 1526 är av typen övrig länsväg och klassas som huvudled, väg 1526 är huvudstråket inom tätorten Torestorp. Större delen av sträckan har en hastighetsbegränsning på 40 km/h och bärighet BK1.

Aktuell sträcka av väg 1526 är en tvåfältsväg med en bredd på cirka 6,5 m. Vid bron över Torestorpsån är vägens utrymme begränsat. Bron har en bredd på cirka 7 meter mellan balkarnas ytterkanter varav den befintliga gångbanan är cirka 1,2 meter bred.

Inom utredningsområdet finns det cirka 18 anslutningar till vägen (inklusive bostadsutfarter). Trafikflödet uppgår till cirka 1 194 fordon per årsmedeldygn varav cirka 26 procent tunga fordon (2023).



Figur 3: Befintliga vägar som ansluter till väg 1526 samt busshållplatser inom utredningsområdet.

Vägen saknar separat gång- och cykelväg och oskyddade trafikanter behöver färdas i blandtrafik. Under åren 2003-2024 inträffade 7 olyckor på sträckan enligt STRADA, Trafikverkets olycksdatabas. Vid två tillfällen var cyklister inblandade. De flesta olyckorna klassades som lindriga.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Torestorp utgörs av regional busstrafik som trafikerar väg 1526. Ortens kollektivtrafikförsörjning sker genom busslinje 371 (Kinna–Mjöbäck) och busslinje 372 (Kinna–Älekulla). Inom utredningsområdet finns hållplatserna; Svans affär, Öxabäcksvägen och Torestorp skola, se figur 3. Busshållplatserna Svans affär och Torestorps skola ligger utmed väg 1526 medan Öxabäcksvägen har ett hållplatsläge utmed väg 1526 och ett utmed väg 1530. Samtliga busshållplatser har två hållplatslägen var, en i respektive körriktning, men saknar plattform och är inte tillgänglighetsanpassade.

Resandestatistiken för de tre busshållplatserna:

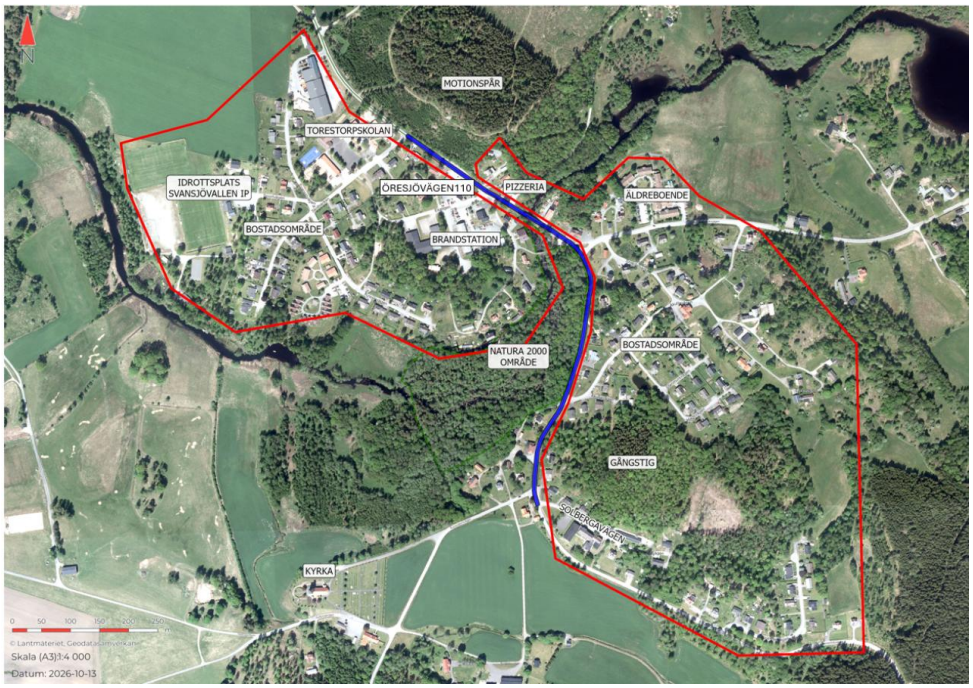
- Torestorp skola: 20 påstigande per dygn
- Öxabäcksvägen: 4 påstigande per dygn
- Svans affär: 6 påstigande per dygn

Identifierade rörelsemönster hos olika användargrupper

En analys av barns rörelsemönster och målpunkter i Torestorp har genomförts med stöd av synpunkter som framkommit vid öppet hus (2026-06-17) samt under intervju med skolpersonal (2026-08-27). Intervju med barnen har inte genomförts.

Barn och ungdomar rör sig mellan flera målpunkter i Torestorp. Grundskola och förskola ligger i norra delarna av samhället längs väg 1526. Strax väster om skolan ligger Svansjövallen IP och en lekplats, medan motionsspår som bland annat används av skolan finns på östra sidan av vägen. Längre söderut längs väg 1526 ligger pizzeria och en byggnad (Öresjövägen 110) med verksamheter såsom café, måleributik och bilhandlare, vilka fungerar som lokala mötesplatser för barn och ungdomar. I de östra delarna av Torestorp finns Torestorps bygdegård med verksamhet för barn samt en lekplats vid Åkullavägen. Vid Solbergavägen i södra delen av samhället ligger Lärjungagården med lägerverksamhet för ungdomar och sydväst om Torestorp finns Torestorps kyrka med verksamhet för barnfamiljer.

Eftersom både bostadsbebyggelse och målpunkter är lokaliserade på båda sidor om väg 1526 sker rörelser över vägen på flera platser i samhället. Många målpunkter är koncentrerade till de centrala och nordvästra delarna av Torestorp, vilket innebär att de största rörelseflödena finns utmed och i anslutning till väg 1526. Särskilt tydligt är detta i anslutning till skolan där många barn dagligen förflyttar sig.



Figur 4: Karta som visar målpunkter. I den norra delen ligger de flesta målpunkterna på den västra sidan om väg 1526 och i de södra delarna ligger de på den östra sidan om vägen. Detta symboliseras med de röda polygonerna i kartan. Den del av väg 1526 som ingår i projektet är markerad med blått streck.

Väg 1526 används inte bara av motorfordon utan även av gående och cyklister som ska till skolan, fritidsaktiviteter, servicefunktioner och kollektivtrafiken. På sommarhalvåret är det många som cyklar till skolan och olika aktiviteter. Därtill förekommer säsongsvisa ökningar av antalet gående i samband med lägerverksamhet i området.

Idag saknar väg 1526 trottoar och cykelbana, förutom på bron över Torestorpsån. Hastighetsgränsen genom Torestorp är 30 km/h vid skolan och 40 km/h på övriga delar, men enligt boende förekommer betydligt högre hastigheter. Det finns endast ett markerat övergångsställe över väg 1526, vid korsningen med Öxabäcksvägen. Samtidigt visar analysen att gående och cyklister korsar vägen även på flera andra platser för att nå viktiga målpunkter. För att ta sig fram på ett smidigt och upplevt säkrare sätt använder barn och andra oskyddade trafikanter också informella genvägar i form av stigar och lokalgator. Framför allt använder många barn stigar på västra sidan av väg 1526 genom Natura 2000-området Sju strömmar och lokalgator mellan naturområdet och skolan.

I nuläget är trafiksituationen inte anpassad utifrån gående och cyklisters behov. Detta medför att risken för olyckor bedöms vara hög. Barns rörelsemönster mellan olika målpunkter innebär att de själva behöver navigera i miljöer med begränsad trafiksäkerhet och upplevd otrygghet, alternativt att deras möjligheter till självständig rörelse begränsas. Sammantaget bedöms den nuvarande utformningen av infrastrukturen medföra negativa konsekvenser ur ett barnperspektiv.

2.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Mark kommun har cirka 35 000 invånare. Torestorps tätort har cirka 400 invånare. Kinna tätort, belägen cirka 12 km norr om utredningsområdet, har cirka 15 000 invånare.

I tätorten finns det affärsverksamheter och samhällsfunktioner som frisör, pizzeria, cafe, äldreboende och brandstation samt småskalig verksamhet som måleri, VVS och bilverkstad. Det finns även en grundskola, förskola och idrottsplats Svansjövallen. Väg 1526 förbinder tätorten och har stor betydelse för persontrafik samt gods- och timmertransporter.

2.3 Kommunal och regional fysisk planering

2.3.1 Översiktsplan

Marks kommuns översiktsplan vann laga kraft 25 maj 2017. Torestorp är utpekat i översiktsplanen som knutpunkt, utvecklingsnod och länkad ort samt som stråknära läge till kollektivtrafiken. Kommunen tar ställning för en fortsatt utveckling av infrastruktur för att uppnå översiktsplanens intentioner.

Infrastrukturen ska, enligt översiktsplanen, planeras för hållbara resor och transporter med fokus på tillgänglighet och säkerhet genom att prioritera gång- och cykelnätet samt ge förutsättningar för god och väl lokaliserad social infrastruktur i form av förskola och skola, äldreomsorg, bibliotek och fritidsverksamheter, formella och informella mötesplatser.

2.3.2 Detaljplan

Projektet berör tre detaljplaner; Byggnadsplan för del av Torestorp (15-STY-2103), detaljplan för Anslutn. Smedjebacken – Öxabäcksvägen (MARK 1563-749) och Ändring och utvidgning av del av byggnadsplan för Torestorp (15-STY-2140). För beskrivning av hur detaljplanerna berörs hänvisas till kapitel 4.3.2.

2.4 Landskapet

Landskapet kring Torestorp är varierande med skogsmark, jordbruksmark, sjöar och vattendrag. Jordbrukslandskapet är småskaligt, så kallat ”Stenmurslandskap”, med hagmarker, odlingsmarker, lövlundar, vattenlandskap och stenmurar. Lövskogen ramar in vattenlandskapen och odlingslandskapen, medan övrig skogsmark består främst av barrskog. Torestorpsån ringlar mellan sjöarna Sandsjö öster om Torestorp och Tolken väster om Torestorp. Efter att ån korsar V 1526 mitt i Torestorp delar den upp sig i sju parallella strömfåror och skapar området Sju Strömmar. Sju Strömmar utgörs av lummig blandlövskog där stora delar svämmas över vid höga vattenflöden. Här finns även kulturhistoriska spår, så som stenvalvsbro och kvarnplats.

Torestorp är ett litet samhälle som har anor från medeltiden, men dagens bebyggelse härstammar främst från början av 1900-talet eller senare. Samhället från V 1526 upplevs varierande med en blandning av bygata, natur- och lantbruksmark.



Figur 5: Torestorpsån österut sedd från väg 1526.

2.4.1 Gestaltningsavsikter

Tidigare i processen har gestaltningsavsikter tagits fram. Gestaltningsavsikterna för projektet syftar till att skapa ett vägrum med en sammanhållen karaktär som harmoniserar med den småskaliga bebyggelsestrukturen i Torestorp. Utformningen ska bidra till en trygg, tillgänglig och attraktiv miljö för oskyddade trafikanter, samtidigt som vägens barriäreffekter för gående och cyklister minimeras.

Övergripande gestaltning

- Befintlig vegetation och viktiga naturvärden bevaras i så stor utsträckning som möjligt i anslutning till planerad gång- och cykelväg.
- Återställning efter utbyggnaden utförs så att vegetation läks och på sikt återfår sin tidigare karaktär.
- Gång- och cykelvägen ska förläggas så att trafikanter erbjuds en trevlig och säker upplevelse.
- Gång- och cykelvägens dragning ska ta hänsyn till rörelsemönster och målpunkter i samhället.
- Gång- och cykelvägen ska separeras från körbanan med kantstöd.

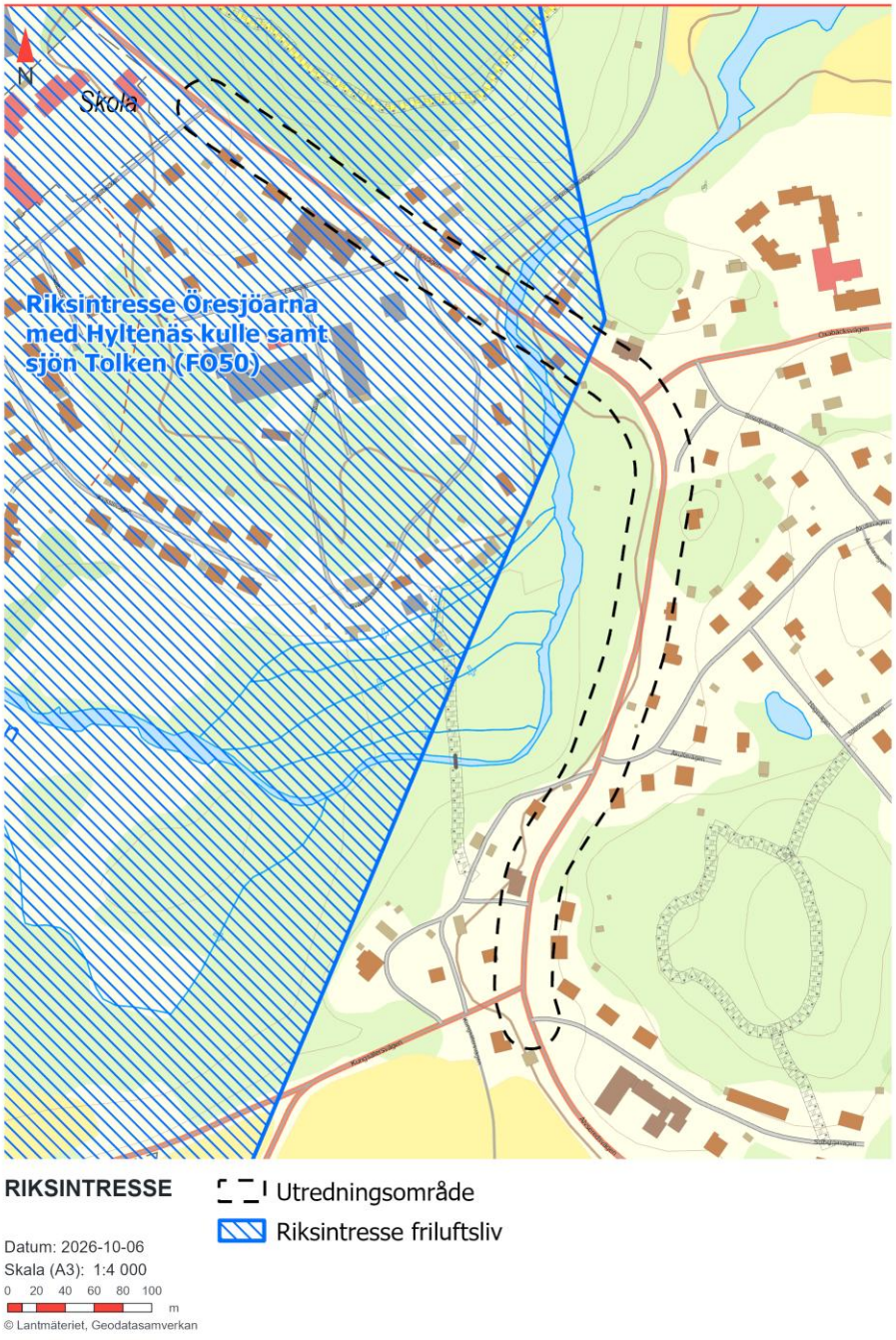
Platsspecifik gestaltning

- Värdefulla rekreationsvärden vid Sju Strömmar ska värnas och tillgängliggöras.
- Övergångsställena ska förläggas med hänsyn till rörelsemönster och målpunkter i samhället.
- Övergångsställen ska utformas med hänsyn till siktlinjer och trygghet.
- Busshållplatserna ska vara tillgängliga och trygga.
- Nya stödmurar ska utformas med inspiration från befintliga stenmurar i Torestorp.

2.5 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

2.5.1 Riksintressen

Projektet ligger delvis inom riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken: Öresjöarna med Hyltenäs kulle samt sjön Tolken (FO50).



Figur 6: Riksintresse för friluftsliv; Öresjöarna med Hyltenäs kulle samt sjön Tolken (FO50).

2.5.2 Natura 2000

I anslutning till väg 1526 ligger Natura 2000-området, enligt 4 kap 8 § miljöbalken (art- och habitatdirektivet); Natura 2000-området Sju Strömmar (SE0530119).



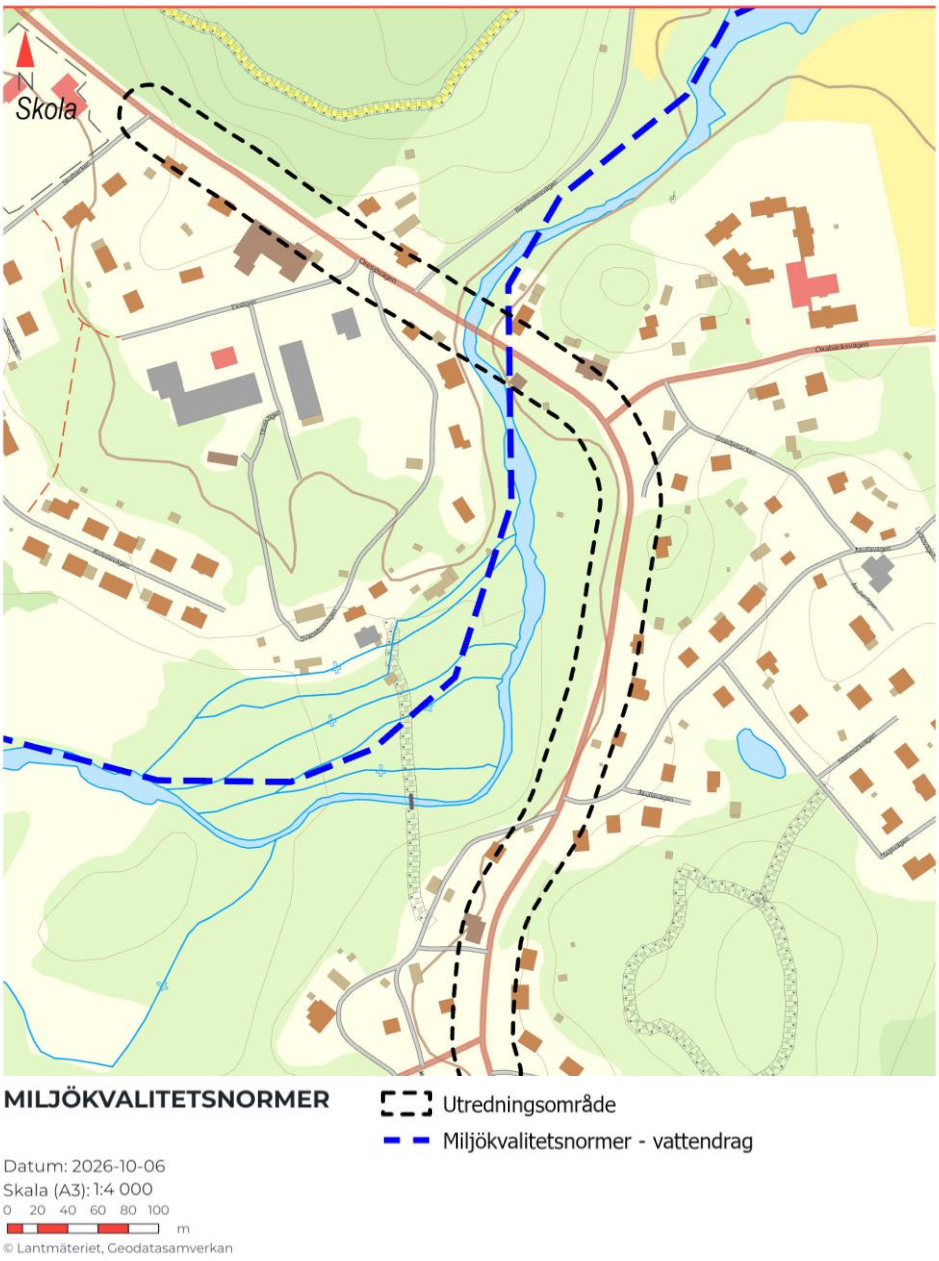
Figur 7: Natura 2000-området Sju Strömmar (SE0530119).

2.5.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är föreskrifter i miljöbalken om viss lägsta miljökvalitet för mark, vatten, luft eller miljön i övrigt inom ett geografiskt område. Miljökvalitetsnormer finns för vatten, luft och buller. Dessa fungerar som en konkretisering av vad som behövs inom områdena för att bidra till att uppnå miljökvalitetsmålen. Det är endast miljökvalitetsnormer för vatten som bedöms vara aktuella för projektet.

Torestorpsån omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten och avvattning från den planerade anläggningen sker mot vattendraget men inga miljökvalitetsnormer bedöms överskridas eller motverkas av projektet.

De föroreningsmängder som tillkommer till följd av den planerade gång- och cykelvägen bedöms vara små. Med hänsyn till den begränsade ökningen av hårdgjord yta samt Torestorpsåns betydligt större vattenmängder och utspädningsförmåga bedöms åtgärden inte medföra någon risk för försämrad vattenstatus eller försvåra uppfyllandet av gällande miljökvalitetsnormer för vatten.



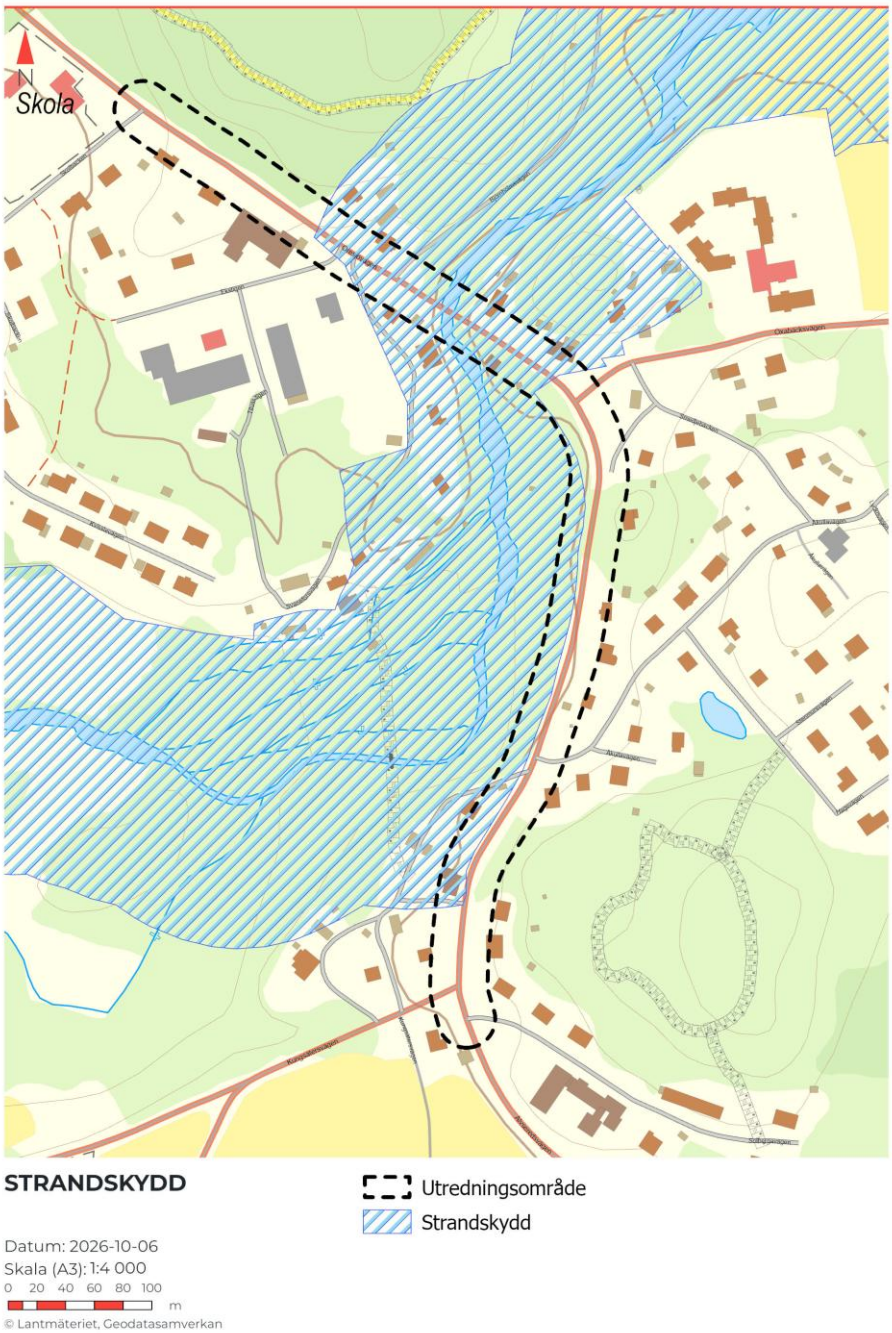
Figur 8: Miljökvalitetsnormer för vatten.

2.5.4 Generella biotopskydd

Precis norr om utredningsområdet identifierades ett generellt biotopskydd, en björkallé, som står utmed väg 1526 mellan vägen och Torestorpsskolan. Gång- och cykelvägen kommer att sluta söder om infartsvägen till skolan vilket innebär att den generellt biotopskyddade allén inte kommer att påverkas.

2.5.5 Strandskydd

Torestorpsån och strandkanten omfattas av strandskyddsområde. Den planerade GC-vägen sträcker sig igenom strandskyddsområdet.



Figur 9: Strandskydd för Torestorpsån.

2.5.6 Skyddade arter

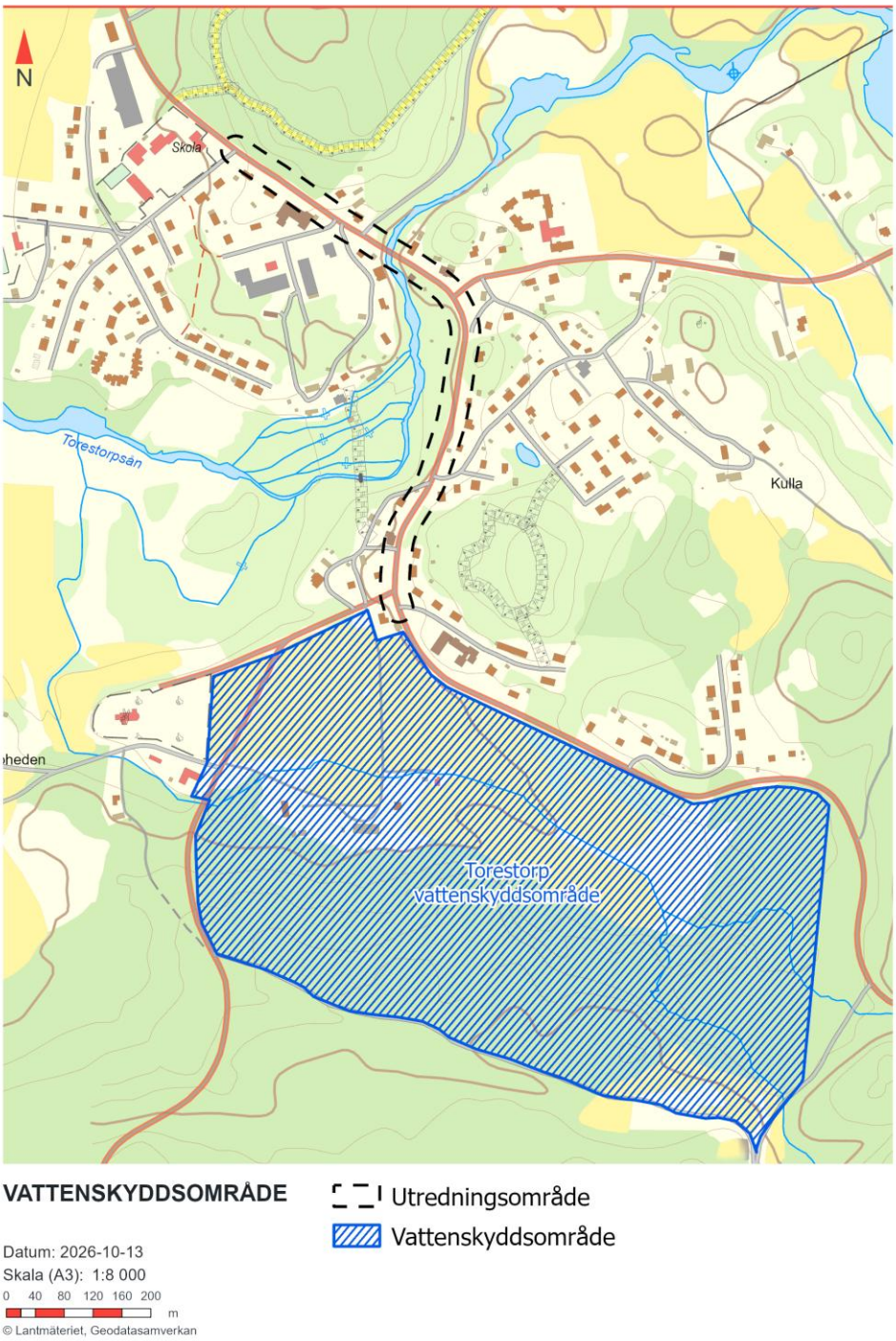
Vid genomförda inventeringar har flera skyddade identifierats inom utredningsområdet och dess närhet.

Vid inventeringar har nordfladdermus (*Eptesicus nilssonii*) och fransfladdermus (*Myotis nattereri*) noterats inom Natura 2000-området Sju strömmar. Arterna omfattas av 4 a § artskyddsförordningen (2007:845) och är upptagna i habitatdirektivets bilaga 4, vilket innebär ett strikt skydd. Det innebär bland annat att individer inte får fångas, dödas eller störas samt att fortplantningsområden och viloplatser inte får skadas eller förstöras.

Följande fågelarter har noterats inom Natura 2000-området: större hackspett, mindre hackspett, stjärtmes, entita och kattuggla. Samtliga fågelarter omfattas av 4 a § artskyddsförordningen. Inventeringarna visar att området har goda förutsättningar för häckning, även om häckning inte kunnat säkerställas för de noterade arterna.

2.5.7 Vattenskyddsområde

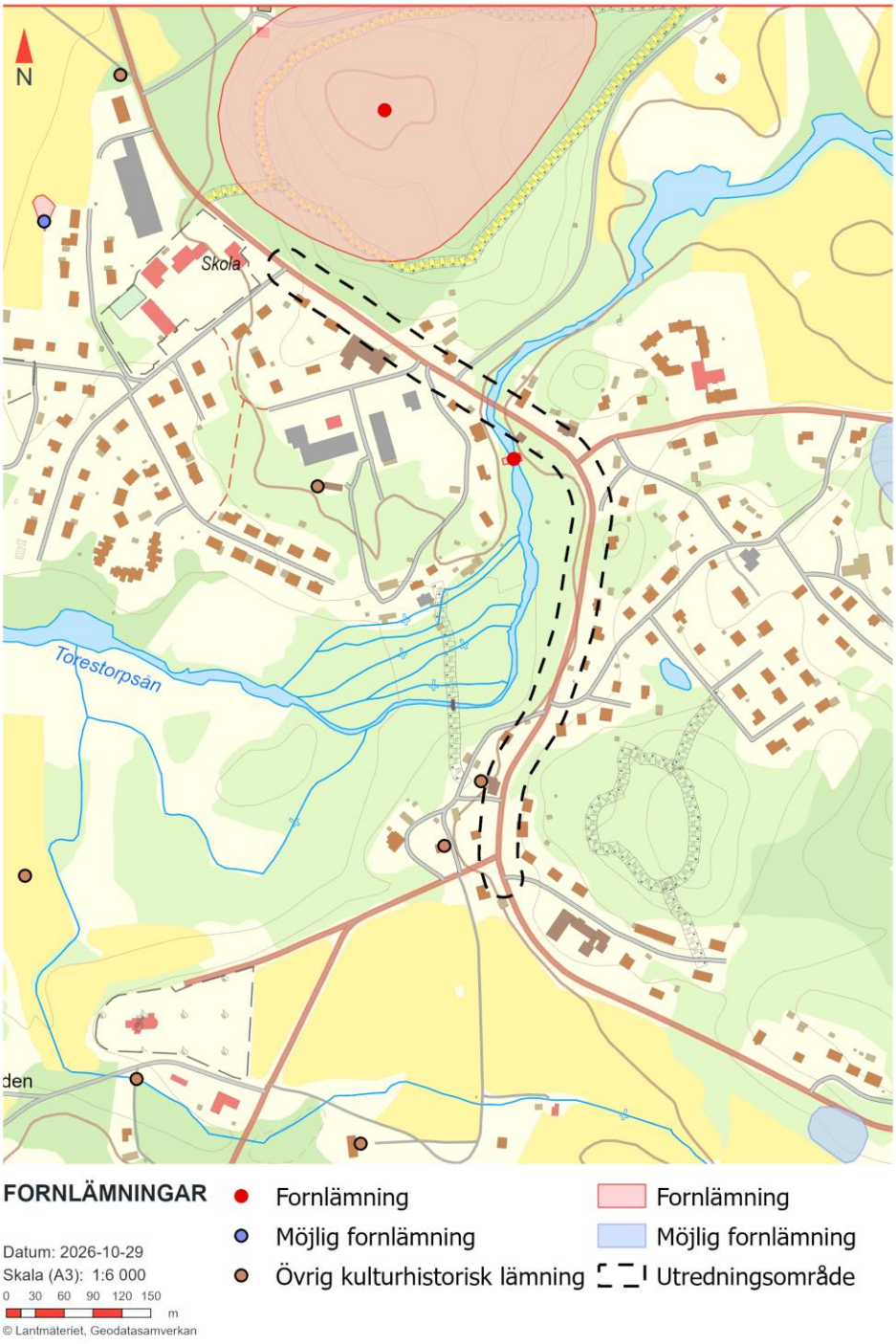
Torestorps vattenskyddsområde ligger söder om Torestorps tätort utanför utredningsområdet och bedöms inte påverkas av projektet. För området finns skyddsföreskrifter som reglerar vilken typ av arbeten som får förekomma inom området. De anger bland annat att det krävs tillstånd av kommunens nämnd för miljöfrågor för nybyggnad eller ombyggnad av allmänna vägar.



Figur 10: Torestorps vattenskyddsområde.

Fornlämningar

I anslutning till väg 1526 finns ett antal tillståndspliktiga fornlämningar med skydd i enlighet med 2 kap. kulturmiljölagen. Fornlämningarna utgörs av en äldre bro samt en fossil åker. Inga av de fornlämningar som ligger i närheten av utredningsområdet bedöms påverkas av gång- och cykelvägen.



Figur 11: Fornlämningar.

2.5.8 Särskilt skyddsvärda träd

Två skyddsvärda träd, en vårtbjörk och en skogsek har identifierats längs väg 1526 västra sida. Båda har bedömts som särskilt skyddsvärda då de har en stamdiameter på över 40 centimeter och klassats som grovt hålträd. De två träden står på motsatt sida av väg 1526 till gång- och cykelvägen och kommer därför inte att påverkas av projektet.

2.6 Övriga miljöförhållanden

Förekomst av riksintressen, områden relevanta för miljökvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas i avsnitt 2.4. Övriga betydande miljöförhållanden som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattas i detta avsnitt.

2.6.1 Natur- och kulturmiljö

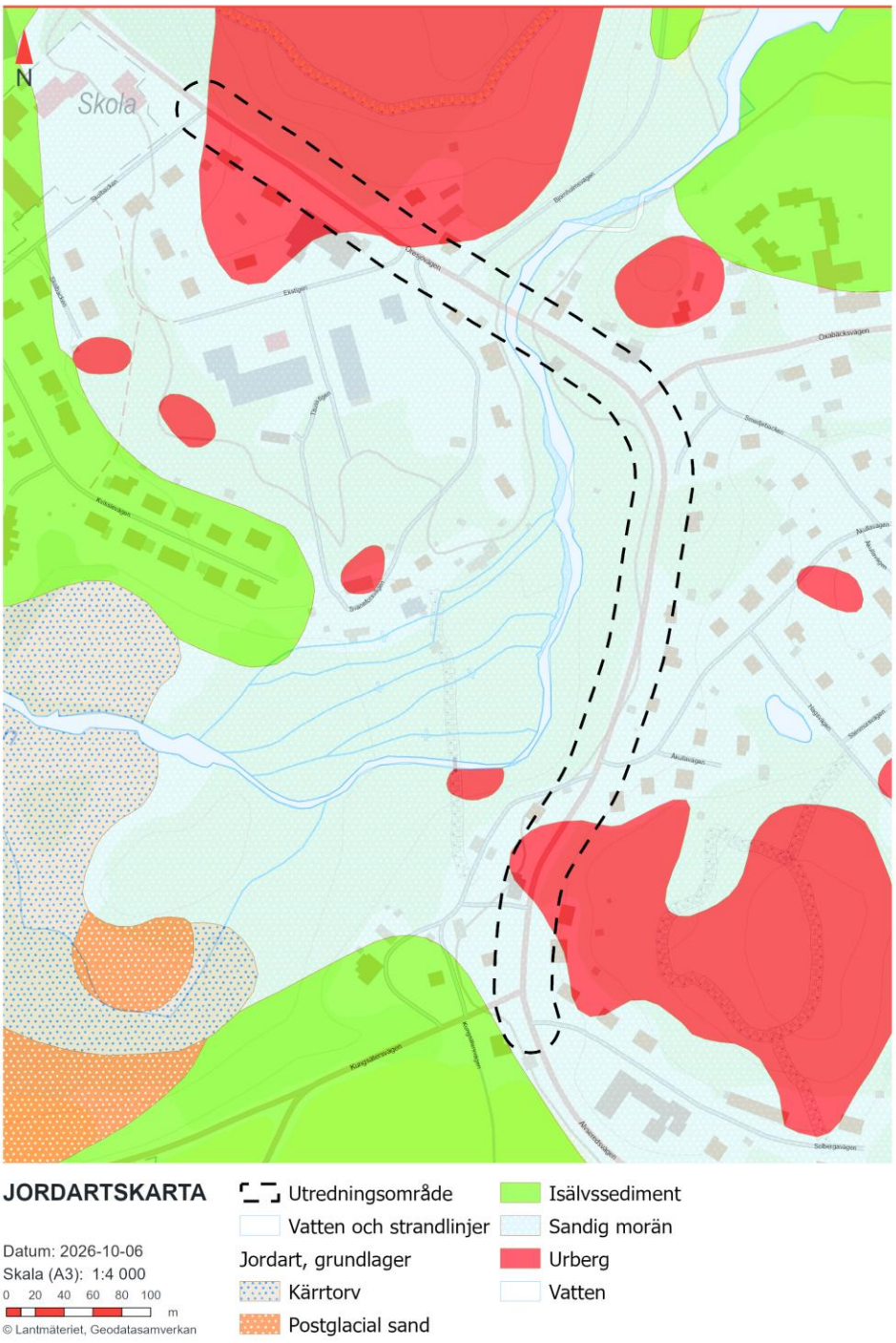
Direkt väster om väg 1526 ligger Natura 2000-området Sju Strömmar, där Torestorpsån delar upp sig i flera strömfåror och omges av värdefulla lövskogsmiljöer. Området omfattar livsmiljöer för arter som är känsliga för förändringar i vattenförhållanden och fysisk påverkan. Tre naturvärdesinventeringar har genomförts i området mellan 2021 och 2025. Inventeringarna visar att Torestorpsån och de omgivande äldre lövskogsmiljöerna inom Natura 2000-området utgör områdets högsta naturvärden. Totalt har sex naturvärdesbiotoper identifierats, liksom skyddsvärda träd samt förekomst av fåglar, fladdermöss och andra skyddsvärda arter inom och i anslutning till utredningsområdet.

Området ingår i den kulturhistoriskt värdefulla landskapshistoriska regionen Mellersta Viskadalen, som kännetecknas av odlingsbygder längs Viskans dalgång och en lång bosättnings- och brukningshistoria. Fornlämningsbilden kring Torestorp visar på spår av och aktiviteter från stenåldern och framåt, och i anslutning till utredningsområdet finns registrerade fornlämningar och andra kulturhistoriska lämningar. Längs väg 1526 finns flera kulturhistoriska värden i form av äldre vägstrukturer och stenmurar som markerar den äldre landsvägens sträckning samt äldre bebyggelse från främst 1900-talets första hälft. Väster om väg 1526 vid Sju Strömmar finns även en registrerad stenvalvsbro som utgör en viktig del av ortens väg- och bebyggelsehistoria. Den historiska vägkorsningen mellan väg 1526 och Öxabäcksvägen samt den äldre bebyggelsen längs vägen bidrar tillsammans till områdets kulturhistoriska karaktär och läsbarheten av Torestorps historiska utveckling.

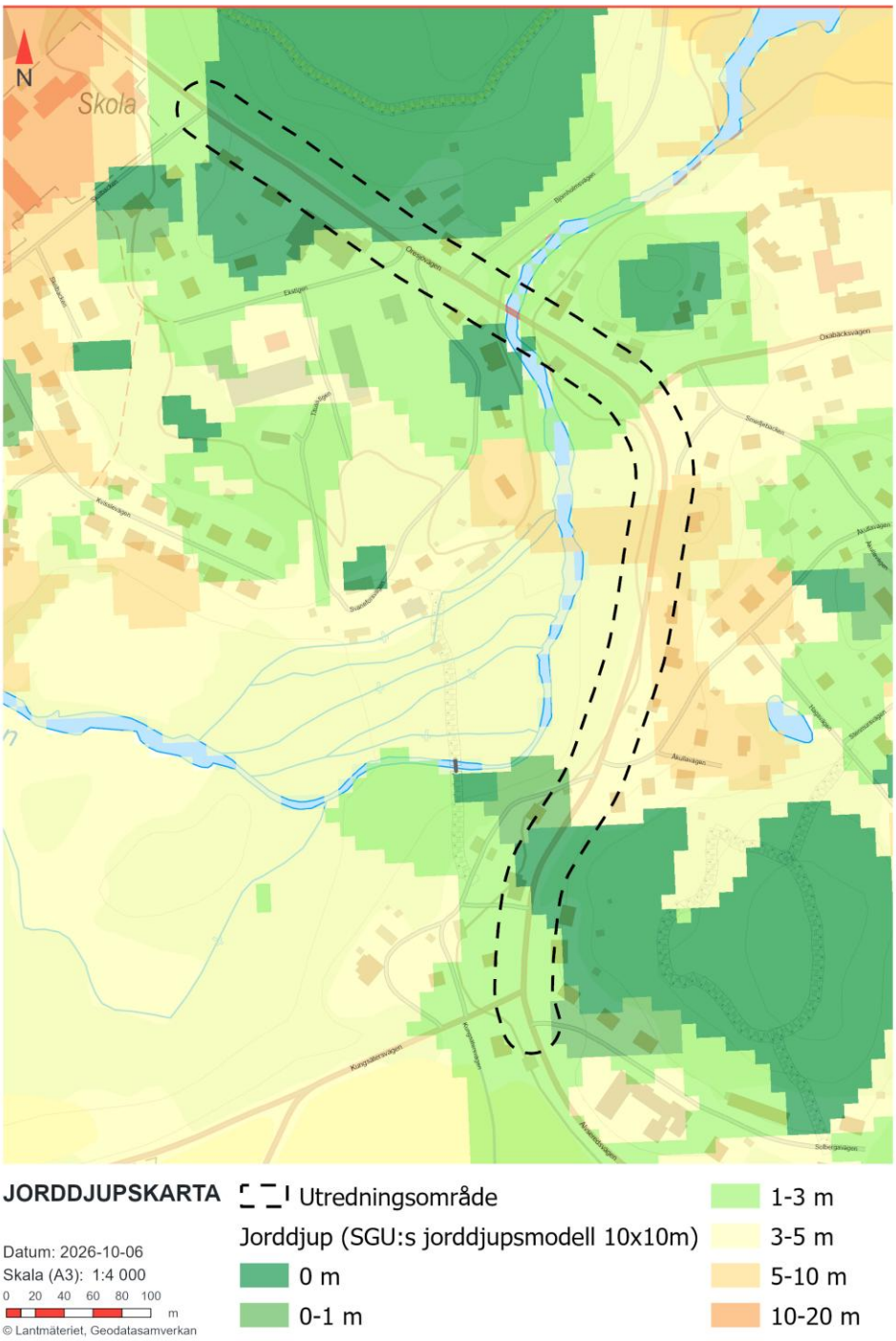
2.7 Byggtekniska förutsättningar

2.7.1 Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs jordlagen längs den aktuella sträckan främst av sandig morän (ljusblå färg på kartan). I början och slutet av sträckningen förekommer ett tunt lager morän på berg, vilket är markerat med rött område. Sannolikt är djupet till berg mindre än 0,5 m inom rödmarkerade områden. Intill bergspartierna är jorddjupen generellt små, mindre än 1 m, medan jorddjupen uppskattas till 3-5 m på längre avstånd från bergspartierna. Förekommande jordlager är inte särskilt sättningskänsliga och eventuella sättningar bildas snabbt och kan därmed hanteras under byggtiden.



Figur 12: Jordarter.



Figur 13: Jorddjup.

2.7.2 Hydrologi

Recipent för området är Torestorpsån och avrinning för ytvatten sker i västlig riktning ner mot Torestorpsån.

Det förekommer i dagsläget inga tydliga lågpunkter eller instängda områden längs med Älvseredsvägen som ger upphov till betydande vattensamlingar.

2.7.3 Förorenade områden

Det finns två kända potentiellt förorenade områden inom utredningsområdet enligt EBH-databasen. Båda avser drivmedelshantering och saknar riskklassning. I figur 14 presenteras potentiellt förorenade områden. Utöver de i figur 14 presenterade områden, kan även mark mellan Ekstigen och Svaneforsvägen var potentiellt förorenad då det tidigare har legat en bensinstation på denna plats.



Figur 14: Potentiellt förorenade områden.

Därutöver förväntas dikesmassorna i området vara lätt förorenade samtidigt som det inte går att utesluta att det förekommer tjärhaltig beläggning i befintlig väg.

Markteknisk undersökning kommer att genomföras under hösten 2026.

2.7.4 Ledningar och trummor

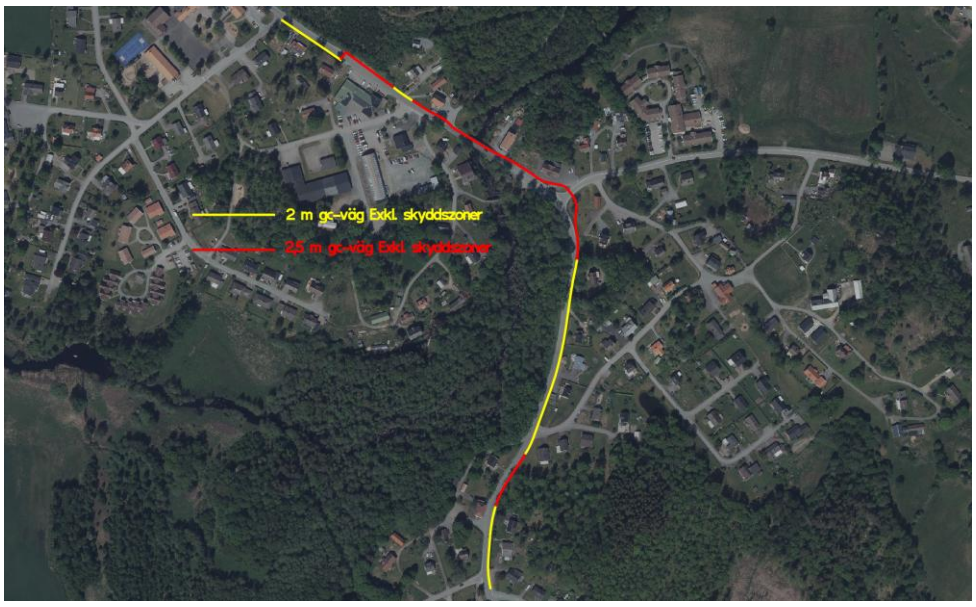
Inom utredningsområdet förekommer ledningar, som till exempel ledningar för vatten och avlopp, el, belysning, tele och opto. Ledningsägare som identifierats inom utredningsområdet är Marks kommun, Torestorps fiber, Vattenfall, Skanova och Mark kraftvärme AB.

3 Vägens lokalisering och utformning med motiv

3.1 Vald lokalisering med motiv

I projektet har Trafikverket studerat möjliga alternativ av en framtida gång- och cykelväg längs den aktuella sträckan av väg 1526. Det föreslås att gång- och cykelvägen ska förläggas på den östra sidan av väg 1526, fram till och med verksamheterna på Öresjövägen 110 och busshållplats Torestorp skola där en passage över vägen ska ske, och på sista sträckan norrut förläggs den på västra sidan.

Valet av alternativ motiveras med att sträckningen knyter ihop norra och södra delen av samhället och innebär att passagen hamnar vid en målpunkt och i anslutning till busshållplatserna som främst används av skolungdomar. Gång- och cykelvägen kommer på detta sätt att i huvudsak ligga på den sida av vägen där bebyggelse och målpunkter befinner sig och minimera korsande av väg 1526. Sträckningen innebär även att man undviker parkeringsplatsen utmed verksamheterna på Öresjövägen 110 som både skulle innebära en trafiksäkerhetsrisk samt påverka verksamheten negativt då det blir en konflikt mellan gång och cykelvägen, parkeringen och verksamheternas godshantering. Utöver detta undviks dessutom Natura 2000-området helt och hållet då placering och breddning sker på östra sidan av väg 1526 på sträckan längs med Natura 2000-området.



Figur 15: Vald lokalisering samt bredd av gång- och cykelvägen.

3.2 Bortvalda lokaliseringsalternativ med motiv

Under arbetets inledande skede studerades sex principiella alternativ för gång- och cykelvägens lokalisering längs väg 1526 genom Torestorp. Alternativen skilde sig främst åt genom vilken sida av väg 1526 som gång- och cykelvägen förlades på samt var passagen över vägen placerades. Vid framtagandet av alternativen beaktades bland annat bebyggelsens och målpunkternas lokalisering, hur gående rör sig mellan olika målpunkter i samhället, inkomna synpunkter från öppet hus samt förekomsten av Natura 2000-området Sju Strömmar. Söder om Öxabäcksvägen finns fastigheter och målpunkter huvudsakligen på den östra sidan av väg 1526, medan bebyggelse och målpunkter norr därom i större utsträckning finns på den västra sidan, se Figur 4.

De sex initiala alternativen omfattade följande principiella lokaliseringar:

Alternativ 1: Gång- och cykelvägen förläggs på västra sidan av väg 1526 längs hela sträckan fram till skolan.



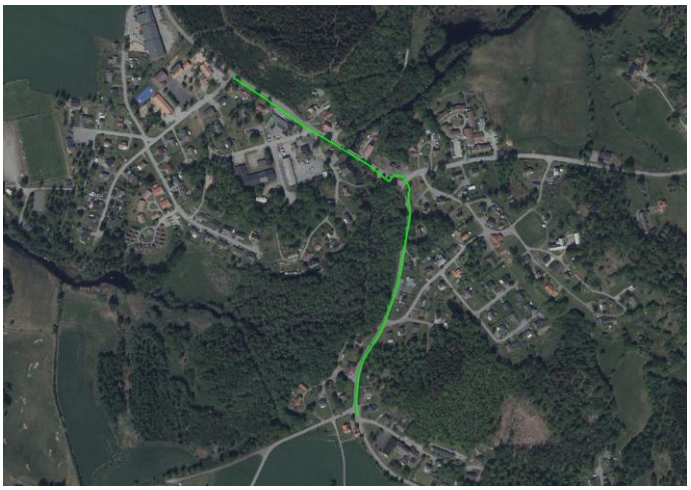
Figur 16: Alternativ 1.

Alternativ 2: Gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan av väg 1526 längs hela sträckan och passerar väg 1526 i höjd med skolan.



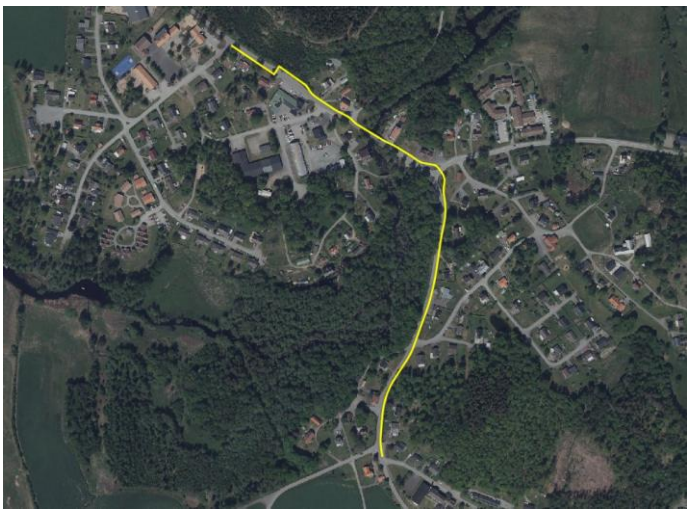
Figur 17: Alternativ 2.

Alternativ 3: Gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan fram till korsningen med Öxabäcksvägen, där den passerar väg 1526 och fortsätter på västra sidan fram till skolan.



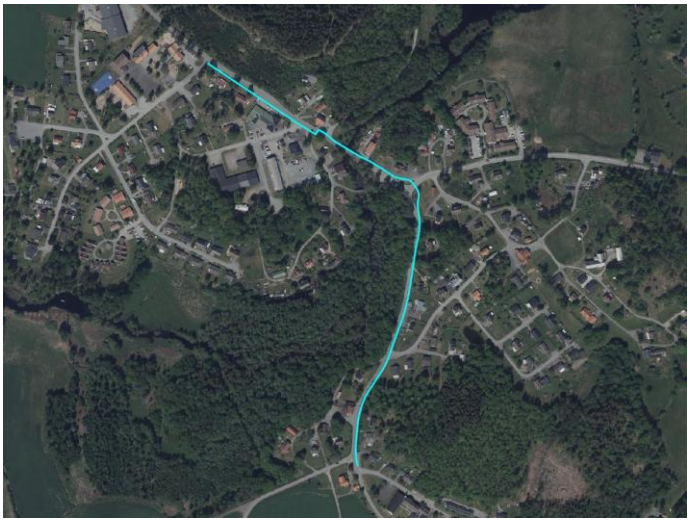
Figur 18: Alternativ 3.

Alternativ 4: Gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan fram till Öresjövägen 110 och den befintliga busshållplatsen vid högpunkten, där den passerar väg 1526 och fortsätter på västra sidan fram till skolan.



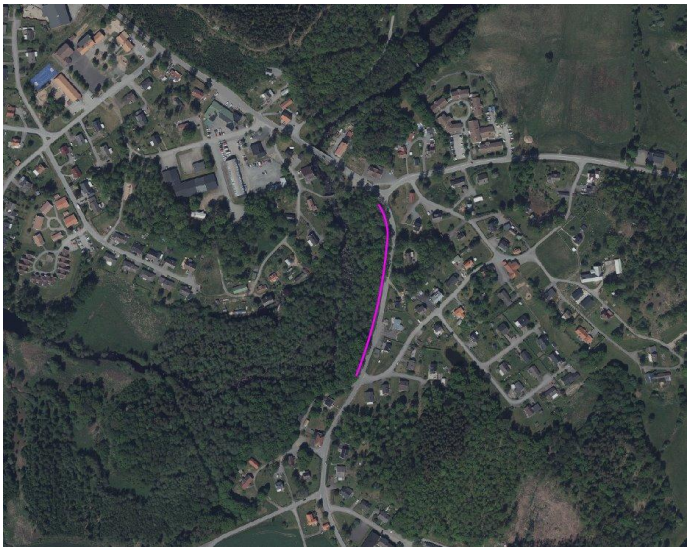
Figur 19: Alternativ 4.

Alternativ 5: Gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan fram till pizzerian, där den passerar väg 1526 och fortsätter på västra sidan fram till skolan.



Figur 20: Alternativ 5.

Alternativ 6: Gång- och cykelvägen förläggs på östra sidan, samtidigt som befintlig väg 1526 justeras på vissa platser för att minska intrånget i närliggande bostadsfastigheter och behovet att flytta stödmurar men ändå behålla full bredd på gång- och cykelvägen. Alternativ 6 utgjorde i första hand en möjlig teknisk anpassning av alternativ 2 och inte en tydligt avskild lokalisering längs sträckan.



Figur 21: Alternativ 6.

Utvärdering av alternativ

Alternativ 1 bedömdes inte vara lämpligt att utreda vidare, bland annat eftersom en lokalisering på västra sidan medför intrång i, och därmed risk för påverkan på, Natura 2000-området Sju Strömmar. I det inledande underlaget bedömdes åtgärder väster om befintlig väg kunna medföra betydande negativ påverkan på Natura 2000-området, där bland annat vattendrag, svämlövskog och näringsfattig ekskog utgör känsliga naturmiljöer. Vid påverkan på Natura 2000-området kan det innebära att skyddsåtgärder behöver fastställas för att kunna bygga gång- och cykelvägen. Risk för påverkan på Natura 2000-området har också varit avgörande för länsstyrelsens bedömning att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan.

Alternativ 3 bedömdes inte vara lämpligt att utreda vidare eftersom det, jämfört med alternativ 5, ger en sämre koppling till den befintliga gångstigen vid pizzerian som leder upp mot naturområdet och motionsspåret som ligger norr om samhället. Alternativet medför även intrång i naturmark samt i tomtmark med träd norr om bron, utan att ge några tydliga fördelar jämfört med alternativ 5. Dessutom innebär alternativet att gång- och cykelvägen passerar parkerings- och angöringsytorna vid verksamheterna på Öresjövägen 110, där det finns

begränsat utrymme att samtidigt tillgodose gång- och cykeltrafik, parkering och godsleveranser. Det blir en konflikt som både innebär en trafiksäkerhetsrisk samt har negativ påverkan på verksamheterna.

Passagen för alternativ 3 placeras vid en befintlig passage men har inte några tydliga fördelar i jämförelse med de andra placeringarna av passager. Dock kommer den befintliga passagen vid denna plats att behållas då den kopplar an till lokalgator på västra sidan av väg 1526.

Mot denna bakgrund valdes tre alternativ ut för en fördjupad alternativutredning: alternativ 2, 4 och 5. Med alternativ 6 som möjlig anpassning.

Fördjupat studerade lokaliseringsalternativ

Alternativ 2 – gång- och cykelväg på östra sidan. I alternativ 2 förläggs gång- och cykelvägen på östra sidan av väg 1526 längs hela sträckan fram till skolan. Alternativet innebär därmed att gång- och cykelvägen inte byter sida inom utredningsområdet.

Lokaliseringen ger ett sammanhängande och lättorienterat stråk och medför inget intrång i Natura 2000-området. Alternativet innebär full bredd på gång- och cykelvägen längsmed hela sträckan vilket medför ett förhållandevis stort markanspråk på den östra sidan, med intrång i bostadsfastigheter och påverkan på befintliga stödmurar. Bergskärning bedöms även krävas i den norra delen.

Utöver detta skulle en sådan sträckning inte ge en naturlig koppling till de målpunkter som finns i Torestorp och därmed medföra att ytterligare en passage centralt i samhället behövs för att nå flera av de målpunkter som ligger väster om väg 1526. I den norra delen, där de flesta målpunkter ligger på västra sidan av väg 1526, behöver även gående och cyklister korsa väg 1526 för att nå dessa. Det är också dålig sikt i höjd med Skolbacken vilket gör det olämpligt med en passage här. Då placeringen av passagen också är vid infarten till samhället är det högst troligt att hastighetsdämpade åtgärder skulle behövas för att få ner hastigheten.

Alternativ 5 – passage vid pizzerian. I alternativ 5 förläggs gång- och cykelvägen på östra sidan fram till pizzerian. Där korsar den väg 1526 och fortsätter därefter på västra sidan fram till skolan.

Passagen placeras vid en frekvent använd korsningspunkt och knyter samman gång- och cykelstråk och målpunkter på båda sidor om väg 1526. Alternativet innebär dock, likt alternativ 3, att gång- och cykelvägen

passerar parkerings- och angöringsytorna vid verksamheterna på Öresjövägen 110, där det finns begränsat utrymme att samtidigt tillgodose gång- och cykeltrafik, parkering och godsleveranser. Det blir en konflikt som både innebär en trafiksäkerhetsrisk samt har negativ påverkan på verksamheterna.

Sammanställning bortvalda lokaliseringsalternativ

Nedan sammanfattas de sträckningar som valts bort:

Längs hela sträckan:

- En placering av gång- och cykelvägen på västra sidan (alternativ 1) längs hela sträckan av väg 1526 har valts bort.

På den norra delen av sträckan:

- En placering av gång- och cykelvägen på västra sidan av väg 1526 från Svaneforsvägen och Torestorps pizzeria och norrut förbi verksamheterna på Öresjövägen 110 (alternativ 5) har valts bort.
- En placering av gång- och cykelvägen på västra sidan av väg 1526 från Öxabäcksvägen och norrut (alternativ 3) har valts bort.
- En placering av gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 1526 från verksamheterna på Öresjövägen 110 och norrut (alternativ 2) har valts bort.

Korsningspunkter
I projektet har det utretts och förkastats flera olika platser utmed sträckan för passage med gång och-cykelvägen över väg 1526.

- En placering av passage längst i norr, i höjd med Skolbacken, (alternativ 2) har valts bort.
- En placering av passage vid Svaneforsvägen och Torestorps pizzeria (alternativ 5) har valts bort.
- En placering av passage vid befintlig passage i höjd med Öxabäcksvägen (alternativ 3) har valts bort.

3.3 Vald utformning med motiv

3.3.1 Generell utformning

Utformning och bredd på gång- och cykelvägen varierar längs med sträckan för att anpassa den till befintlig miljö och ge minskat markanspråk.

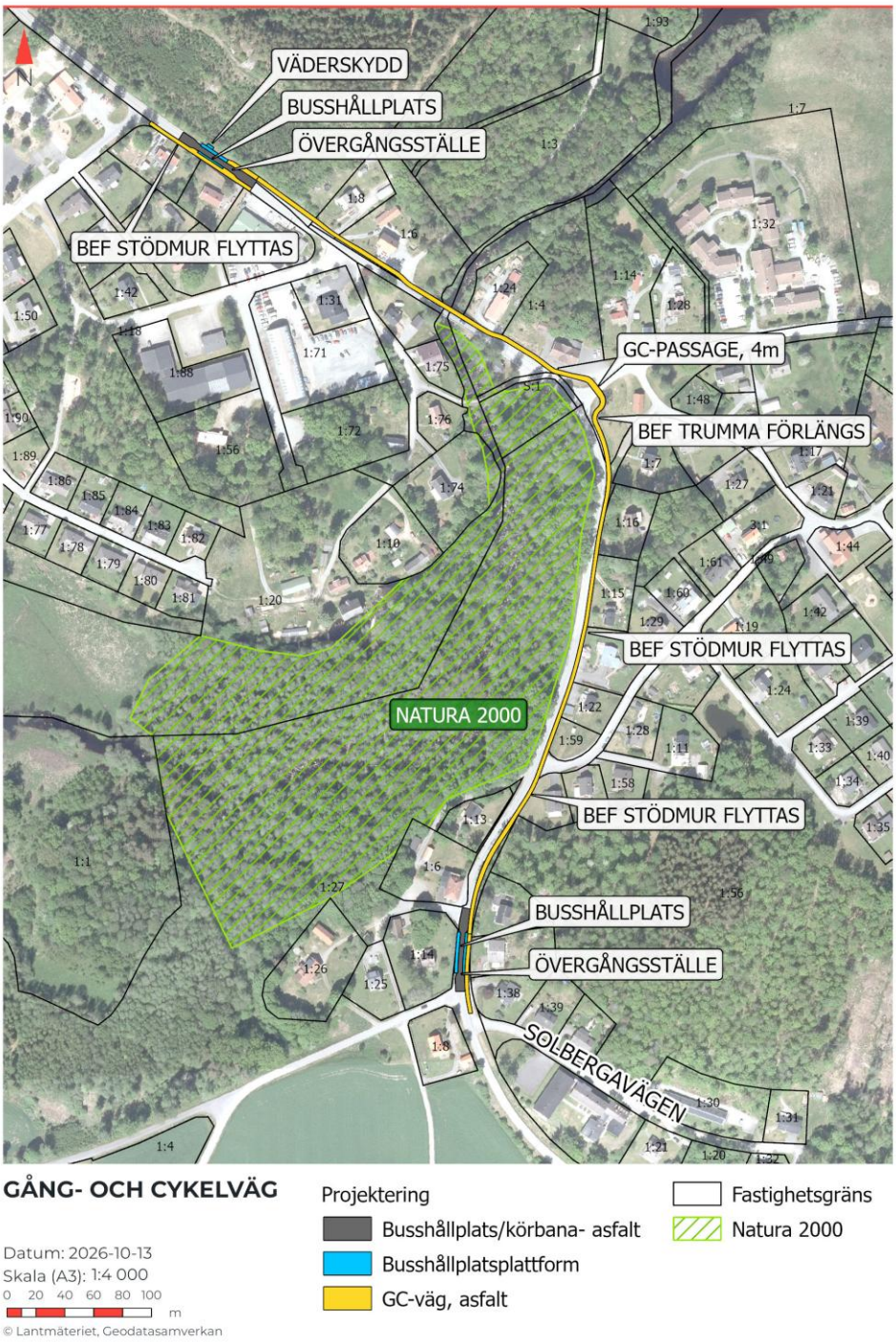
Gång- och cykelvägen anläggs intill befintlig väg 1526, som behålls i sitt nuvarande läge. För att ge plats åt gång- och cykelvägen krävs ett visst markanspråk från intilliggande fastigheter, vilket medför mindre intrång på bostadsfastigheter längs sträckan.

Gång- och cykelvägen utformas med en bredd på 2,5 meter så långt det är möjligt, för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. På vissa delsträckor behöver bredden minskas till 2,0 meter för att begränsa markanspråk och fastighetsintrång då större påverkan på befintliga trädgårdar, slänter och stödmurar ska undvikas. Utformningen innebär en avvägning mellan att minimera påverkan på den befintliga miljön och att upprätthålla en tillräckligt god framkomlighet för gång- och cykeltrafiken.

Längs med hela sträckan avskiljs gång- och cykelvägen från väg 1526 med kantsten. Gång- och cykelvägen ska belysas med statlig belysningsanläggning.

På sträckan utmed väg 1526 finns två busshållplatser, Svans affär respektive Torestorp skola, där båda utformas som timglashållplatser, se figur 31, 32, 33 och 34. Lösningen möjliggör tillgänglighetsanpassning av båda hållplatslägena och bidrar samtidigt till en mer trafiksäker miljö genom samhället. Utformningen av busshållplatserna bedöms dock påverka framkomligheten för trafiken något negativt då det medför avsmalningar av vägen. Framkomligheten bedöms dock vara tillräcklig eftersom trafikflödet är lågt och hastigheterna är begränsade. Tillgängligheten för lastbil bedöms inte påverkas. Busshållplatsen Öxabäcksvägen utgår med båda sina hållplatslägen.

Gång- och cykelvägen byggs i befintlig gräsyta utmed väg 1526 där vägdagvattnet infiltrerar idag. På de flesta platser utmed sträckan finns inte utrymme för ett nytt dike utanför cykelvägen utan att ta mer mark i anspråk. Därav kommer både gång- och cykelvägen och väg 1526 att avvattnas via dräneringsledning. På bron över Torestorpsån justeras endast bredd på befintlig väg till förmån för gång- och cykelvägen, vilket innebär att avvattningen på bron inte påverkas.



Figur 22: Utformning och sträckning av gång- och cykelväg samt busshållplatser.

3.3.2 Gestaltningsåtgärder

Vägområdet blir bredare längsmed nästan hela sträckan och intrång i det omgivande landskapet kommer att ske, både i villatomter och naturområde. Längs med en betydande del av sträckan planeras gång- och

cykelväg byggas bara 2 meter bred för att minimera intrånget. En stor del av intrånget sker på gräsytor eller andra öppna ytor, vilket gör att landskapsrummet inte ändras betydligt i de delarna.

För att omsätta de övergripande gestaltningsprinciperna i praktiken behövs lösningar som både minimerar påverkan och förstärker landskapets befintliga karaktärer. Nedan följer exempel på hur utformningen kan genomföras för att integrera gång- och cykelvägen och andra element på ett varsamt, lågmält och platsanpassat sätt.

Integrering i landskapet

Gång- och cykelvägen bör utformas lågmält med anpassade material, sammanhållna gröna kantzoner och ett lugnt uttryck. Lokala vegetationstyper och befintliga grönstråk bör bibehållas för att stärka karaktär och ekologiska funktioner.

Utformning av gång- och cykelvägen

- Särskilt viktigt är att vägen inte upplevs som en barriär, utan som en integrerad del av samhället. Material, belysning, vegetation och utrustning bör hållas samman i ett enkelt, enhetligt och tydligt uttryck.
- Gång- och cykelvägen separeras från körbanan med ett betongkantstöd med en visning 10 cm. Vid fastighetsinfarter ska visning vara 4 cm. Detta görs för att tydligt markera gång- och cykelbanan. Mot asfaltsytor vid fastighetsgränser ska gång- och cykelvägen separeras med en målad linje för att markera kant.
- Korsning av Öxabäcksvägen utformas med övergångsställe och anslutning till befintlig gång- och cykelbana. Befintligt gräsdike vid vägkant utformas som skålformad dagvattenyta.

Gröna kantzoner och vegetation

Nya vägslänter mot naturområden ska återställas med befintlig jordmån och tillvaratagen vegetation. I byggda delar ska återställning av slänter och kantområden bevara den småskaliga strukturen längs vägen.

Stenmurar

Delar av vissa stenmurar kommer behöva flyttas eller ersättas och möjligtvis ska nya murar anläggas för att hantera höjdskillnader. Nya murar föreslås anläggas med material likt de befintliga.

Utrustning och skyltning

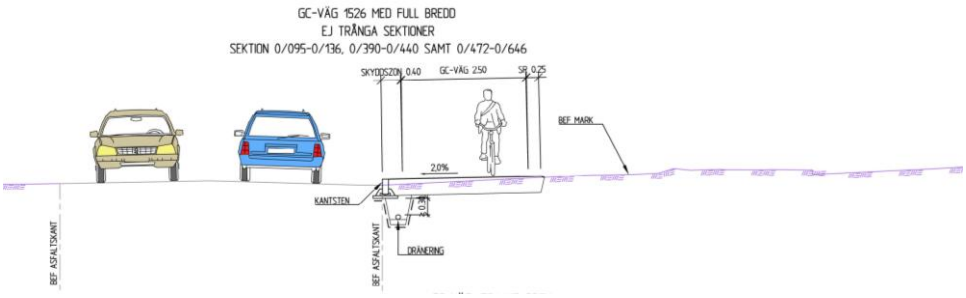
Utrustning och skyltning ska vara enhetlig, tydlig och anpassad till platsens karaktär. Räcken, belysning och skyltning behöver placeras så att de inte skymmer utblickar eller skapar visuella barriärer.

Gång- och cykelvägen och busshållplatser ska belysas. Placering av stolpar sker i projekteringsskede.

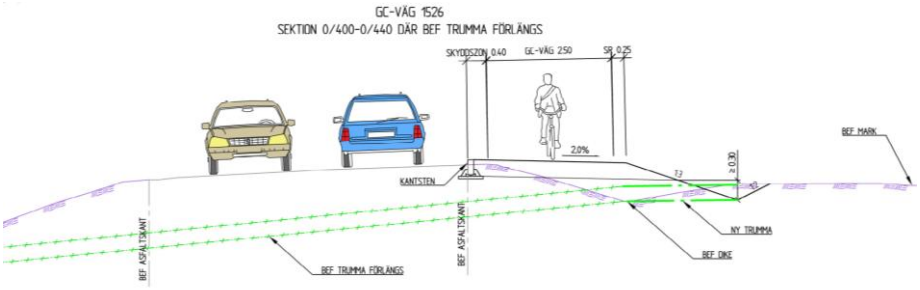
3.3.3 Utformning av gång- och cykelväg med 2,5 meters bredd

På de sträckor där utrymme finns utan att orsaka betydande intrång på angränsande fastigheter utformas gång- och cykelvägen med god standard enligt kraven i Trafikverkets regelverk för vägars och gators utformning (Trafikverket, 2024). Detta innebär en gång- och cykelväg med en bredd på 2,5 meter, se sektioner i figur 23, 24, 25 och 26. Sektionerna kommer från längdmätningen på illustrationskartorna. Mellan gång- och cykelvägen och väg 1526 anläggs en skyddszon med en bredd på 0,4 meter. Mot angränsande mark och fastigheter utformas en sidoremsa på 0,25 meter. Där brantare slänter ansluter direkt mot gång- och cykelvägen anläggs i stället en skyddszon med en bredd på upp till 0,6 meter mellan gång- och cykelvägen och slänten.

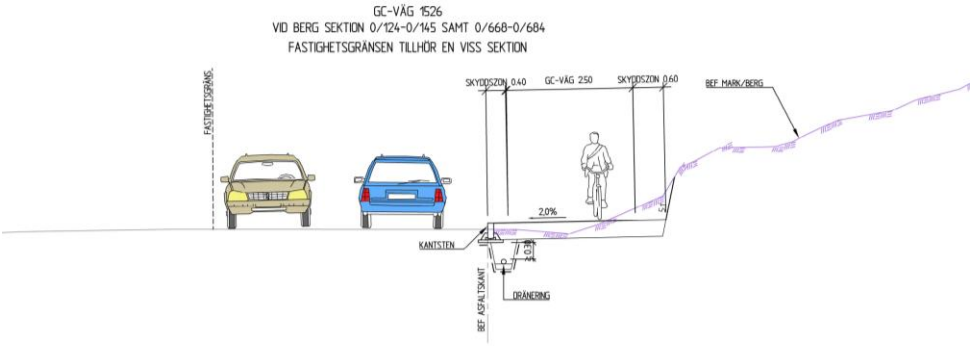
På bron över Torestorpsån smalnas befintlig väg av till 3,5 meter, medan gång- och cykelvägen utformas med full bredd om 2,5 meter samt en skyddszon på 0,4 meter mot väg 1526. Brons totala bredd förändras inte och befintliga broräcken behålls. Dock kommer körvägens bredd minskas vilket medför att motorfordon inte kommer kunna mötas på bron.



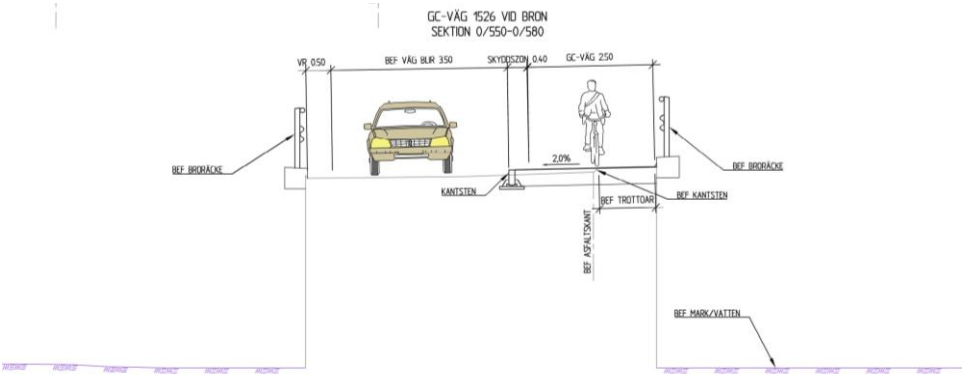
Figur 23: Sektion gång- och cykelväg 2,5 meter.



Figur 24: Sektion gång- och cykelväg 2,5 meter där befintlig trumma förlängs.



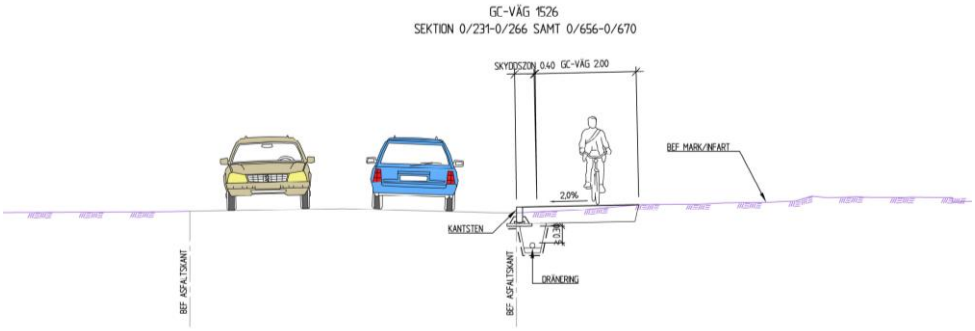
Figur 25: Sektion gång- och cykelväg 2,5 meter vid berg.



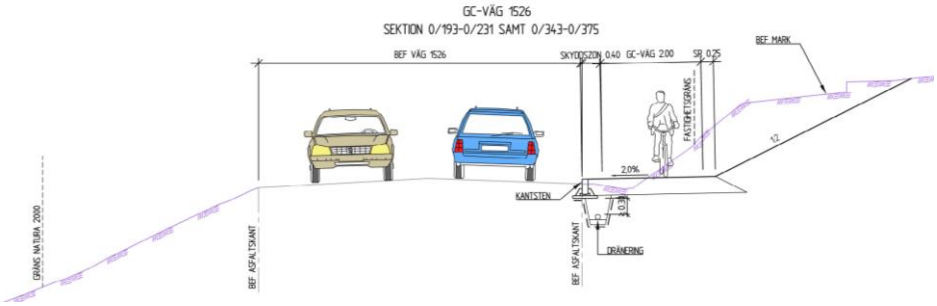
Figur 26: Sektion gång- och cykelväg 2,5 meter vid bron över Torestorpsån.

3.3.4 Utformning av gång- och cykelväg med 2,0 meters bredd

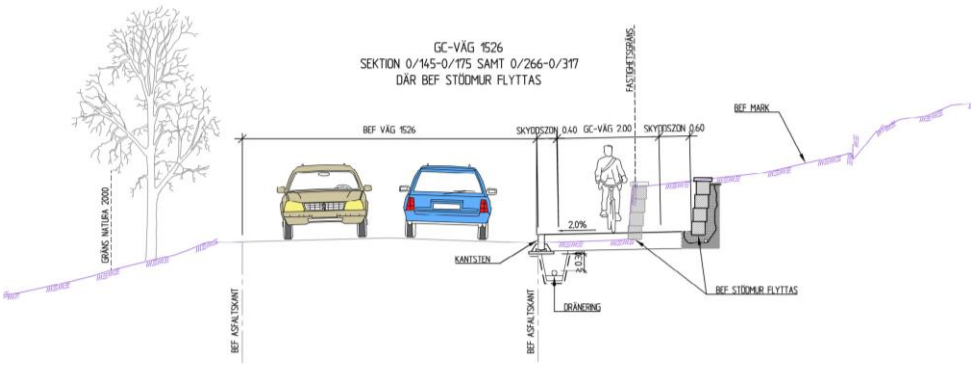
På sträckor där angränsande fastigheter ligger nära väg 1526 och tillgängligt utrymme är begränsat utformas gång- och cykelvägen enligt lägre standard än rekommendationerna i Trafikverkets regelverk för vägars och gators utformning (Trafikverket, 2024). Gång- och cykelvägens bredd uppgår då till 2,0 meter, se sektioner i figur 27, 28, 29 och 30. Sektionerna kommer från längdmätningen på illustrationskartorna. Mot befintlig mark och angränsande fastigheter anläggs en sidoremsa på upp till 0,25 meter. Där befintliga stödmurar flyttas utformas en skyddszon på 0,6 meter mellan gång- och cykelvägen och den nya stödmuren. På vissa sträckor passerar gång- och cykelvägen bredare fastighetsinfarter och anslutningar till väg 1526, vilket innebär att sidoremsa eller skyddszon inte anordnas.



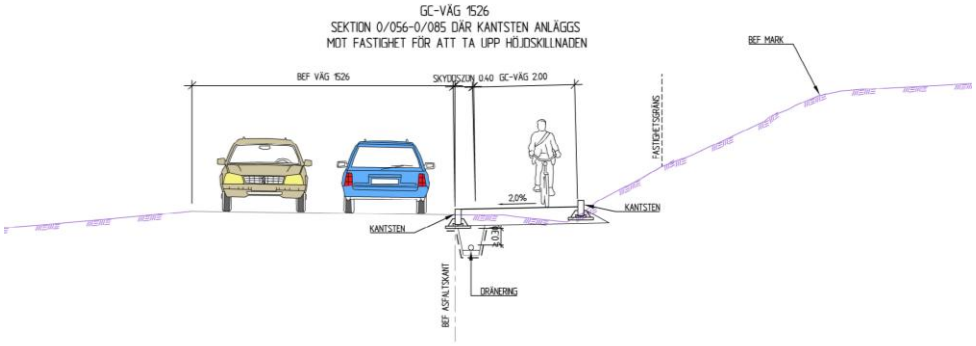
Figur 27: Sektion gång- och cykelväg 2,0 meter.



Figur 28: Sektion gång- och cykelväg 2,0 meter vid slänt.



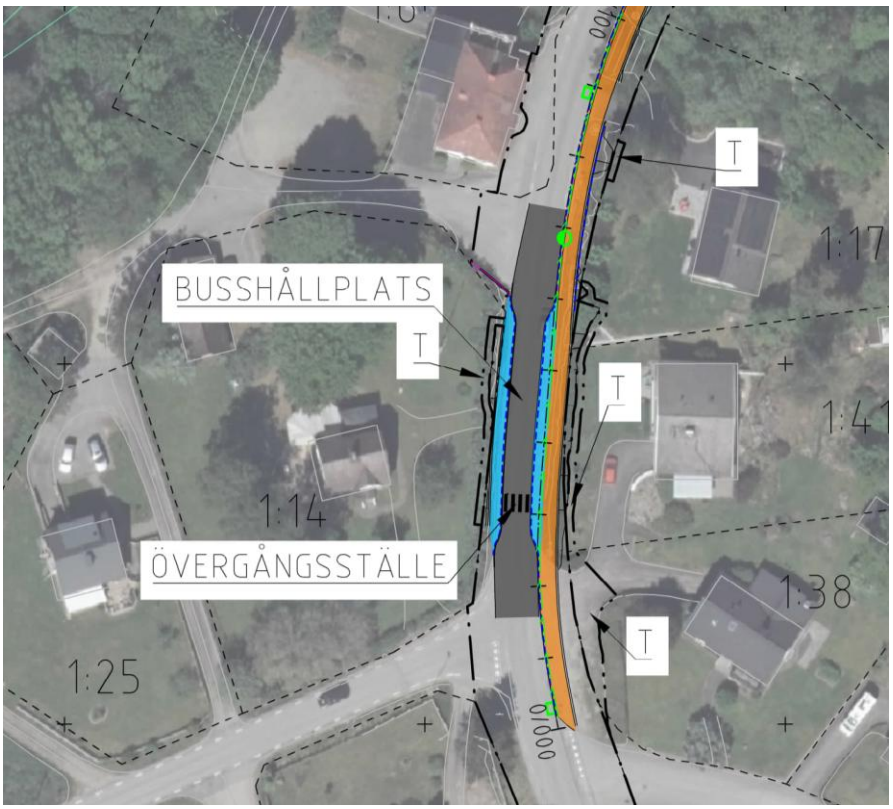
Figur 29: Sektion gång- och cykelväg 2,0 meter där stödmur flyttas.



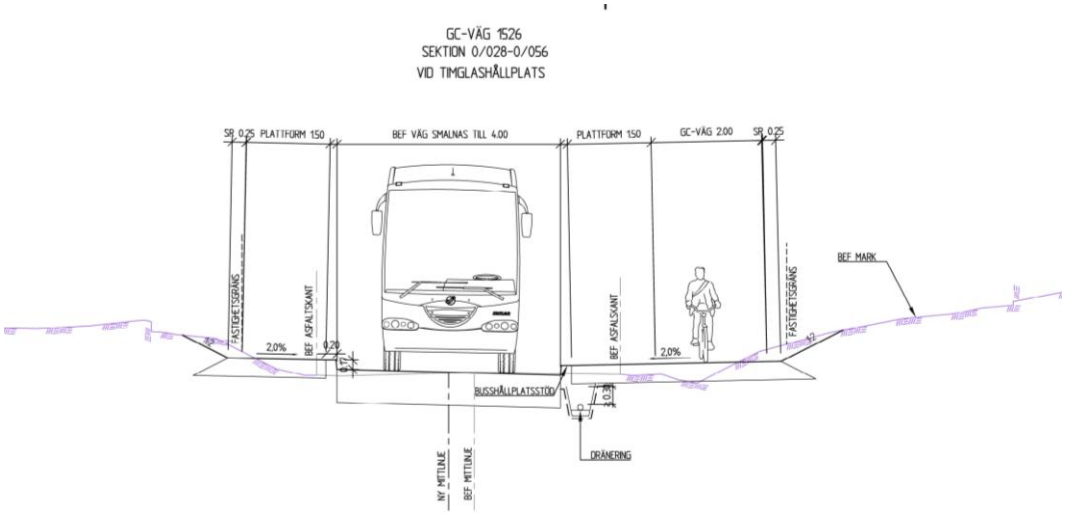
Figur 30: Sektion gång- och cykelväg 2,0 meter där kantsten anläggs mot fastighet för att ta upp höjdskillnaden och undvika intrång.

3.3.5 Utformning av busshållplatser

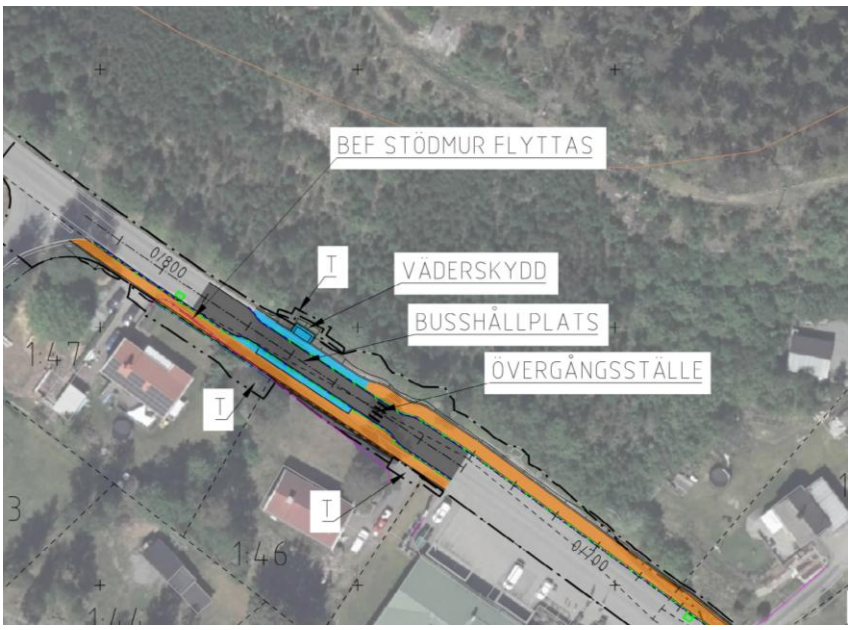
De två busshållplatserna utmed sträckan, Svans affär respektive Torestorp skola, avses att tillgänglighetsanpassas inom projektet. Detta görs genom att utforma dem som timglashållplatser där vägen smalnas av och endast ett körfält kan passera samtidigt som bussen står still på hållplatsen, se illustrationskarta och sektioner i figur 31, 32, 33 och 34. Sektionerna kommer från längdmätningen på illustrationskartorna. Denna utformning tar lite mark i anspråk vilket är ett starkt motiv på de aktuella platserna i Torestorp där bostadsfastigheter ligger nära inpå väg 1526. Utformningen bidrar även till att dämpa hastigheten vilket är positivt då passage över väg 1526 för gående och cyklister kommer att ske i anslutning till hållplatserna.



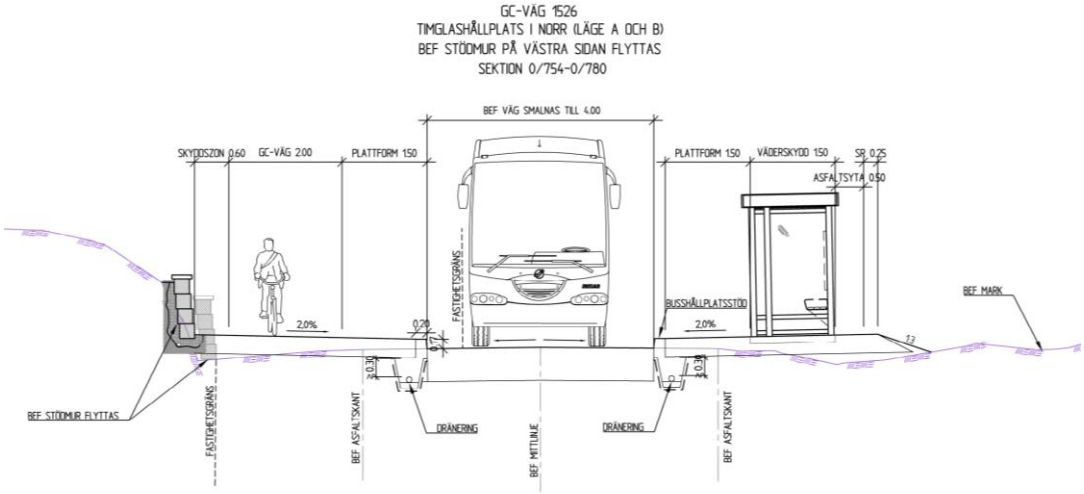
Figur 31: Plan över busshållplats i söder, Svans affär.



Figur 32: Sektion busshållplats i söder, Svans affär.



Figur 33: Plan över busshållplats i norr, Torestorps skola.



Figur 34: Sektion busshållplats i norr, Torestorps skola.

3.3.6 Tillfälliga åtgärder under byggskedet

Ett möjligt tillvägagångsätt under byggskedet är att bygga den nya gång- och cykelvägen längs väg 1526 etappvis. Sträckan omfattar cirka 800 meter och delas då in i fyra byggetapper om cirka 200 meter vardera. För att möjliggöra arbetena kommer ett körfält på den sida där gång- och cykelvägen anläggs att stängas av inom respektive etapp. Trafiken på väg 1526 regleras då med tillfälliga trafiksignaler för att upprätthålla framkomligheten.

Tillfällig nyttjanderätt behövs för etablering, upplag av material och arbetsytor under byggtiden. Tillfällig nyttjanderätt visas i illustrationskartan. Ytterligare etableringsyta kommer krävas, placering är inte fastslagen i dagsläget.

3.4 Bortvalda utformningsalternativ med motiv

Efter valet av övergripande lokalisering har olika utformningar studerats för att anpassa gång- och cykelvägen till de varierande förutsättningarna längs sträckan. De studerade utformningarna skiljer sig bland annat åt avseende gång- och cykelvägens bredd och standard, i vilken riktning väg 1526 breddas samt behovet av stödmurar, slänter och bergskärning.

I alternativ 2 studerades en 2,5 meter bred gång- och cykelväg utformad enligt kraven i Trafikverkets regelverk för vägars och gators utformning (Trafikverket, 2024). I alternativ 4 studerades en kombination av full bredd och lokala reduceringar till 2,0 meter, tillsammans med breddning eller sidoförskjutning av väg 1526 för att minska intrång på fastigheter och undvika flytt av vissa stödmurar. I alternativ 5 studerades en genomgående smalare gång- och cykelväg med 2,0 meters bredd och möjlighet till ytterligare lokala breddreduceringar vid trånga partier.

Då olika kombinationer av utformningsalternativ är möjliga längs sträckan har alternativen utvärderats utifrån bland annat markintrång, kostnad, framkomlighet och trafiksäkerhet. Följande utformningsalternativ har därefter valts bort:

- En gång- och cykelväg med full standard och en bredd på 2,5 meter längs med hela sträckan har valts bort då detta ger ett stort markintrång med flera intrång på bostadsfastigheter på stora delar av sträckan samt behov av flytt av flera stödmurar som också medför en högre kostnad.

- En lägre standard med en bredd på 2,0 meter på hela gång- och cykelvägen har valts bort eftersom det ger en sämre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Alternativet att förlägga cykelvägen på befintlig väg samtidigt som man breddar vägen åt andra sidan, har utretts och valts bort. På den södra delen av sträckan har en placering av gång- och cykelvägen uppe på befintlig vägs östra sida med en breddning av befintlig väg västerut valts bort då detta alternativ skulle göra ett intrång på Natura 2000-området där bland annat vattendrag, svämlövskog och näringsfattig ekskog utgör

känsliga naturmiljöer. På den norra delen av sträckan har en placering av gång- och cykelvägen uppe på befintlig vägs västra sida med en breddning av befintlig väg österut valts bort då denna del skulle kräva bergskärning vilket också skulle bidra till en högre kostnad. För båda delsträckor gäller att det är en högre kostnad att bredda befintlig väg, då detta är ett mer omfattande arbete, i stället för att anlägga cykelvägen vid sidan av vägen.

3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

3.5.1 Planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta

Den valda lokaliseringen och utformningen innebär att något permanent eller tillfälligt markanspråk inte sker inom Natura 2000-området Sju Strömmar. Utöver de anpassningar som har inarbetats i vägplanens lokalisering och utformning bedöms inga särskilda skyddsåtgärder behöva fastställas i vägplanen. Eventuella ytterligare försiktighetsmått och miljökrav hanteras i fortsatt projektering och entreprenadskede.

3.5.2 Övriga planerade skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Följande skyddsåtgärder och försiktighetsmått planeras för att minska negativa effekter på miljön. Dessa redovisas inte på plankartan, men de ingår i projektet och ska genomföras. De inkluderas också i konsekvensbedömningen.

Nedan sammanställs byggskedets skyddsåtgärder och försiktighetsmått:

- Trafikverkets generella miljökrav samt eventuella objektspecifika miljökrav ska följas.
- Hantering av massor och arbetsredskap i områden med invasiva främmande arter ska ske så att spridning förhindras.
- Åtgärder ska vidtas vid behov för att minska risken för grumling, sedimenttransport och utsläpp av föroreningar till Torestorpsån.
- Fräsmassor och eventuell tjärasfalt ska hanteras så att asfalt-, damm- och föroreningspartiklar inte når vattendraget.
- Maskiner, material och kemiska produkter ska hanteras så att spill till mark och vatten förebyggs. Utrustning för sanering av spill ska finnas tillgänglig.

- Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser ska följas och vibrationer hanteras enligt gällande krav.
- Om sprängningsarbeten blir aktuella ska dessa planeras och genomföras enligt gällande säkerhets- och miljökrav.
- Arbetsbelysning anpassas så att störningar för omgivningen begränsas.
- Tillfälliga trafiklösningar ska utformas så att trafiksäkerhet och framkomlighet för boende, skolbarn, gående och cyklister kan upprätthållas under byggtiden.

4 Effekter och konsekvenser

4.1 Trafik och användargrupper

Den planerade gång- och cykelvägen skapar en sammanhängande och trafiksäker förbindelse mellan viktiga målpunkter i Torestorp. Trafiksäkerheten ökar genom att gående och cyklister inte behöver färdas i blandtrafik, samtidigt som framkomligheten ökar för barn som rör sig mellan bostäder, skola, fritidsaktiviteter, kollektivtrafik och andra målpunkter. Åtgärden skapar därmed bättre förutsättningar för självständiga resor till fots eller med cykel och ger möjlighet att nå närliggande målpunkter utan bil. För bilister bedöms framkomligheten påverkas något negativt till följd av avsmalningar till ett körfält vid tre platser, vid busshållplatserna samt på bron över Torestorpsån. Framkomligheten bedöms dock vara tillräcklig eftersom trafikflödet är lågt och hastigheterna är begränsade. Tillgängligheten för lastbil bedöms inte påverkas.

Under byggskedet bedöms trafiksituationen tillfälligt försämras för barn och andra oskyddade trafikanter. Konsekvenserna kan begränsas genom noggrann planering av tillfälliga vägar, uppställningsytor, transporter och tidpunkter för arbetena. Det är även viktigt att information om byggarbeten och tillfälliga trafiklösningar utformas så att de är tillgängliga och begripliga för barn.

Sammantaget bedöms åtgärden medföra positiva konsekvenser ur ett barnperspektiv genom ökad trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. Åtgärden bedöms även vara särskilt gynnsam för andra användargrupper, såsom exempelvis äldre och personer med funktionsnedsättning, då det blir betydligt tryggare och säkrare att förflytta sig till fots eller med cykel längs sträckan.

4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

En ny gång- och cykelväg mellan Solbergavägen – Skolbacken binder ihop Torestorp tätort vilket är positivt för lokalsamhället. Det förbättrar tillgängligheten för lokalbefolkningen eftersom den medför att oskyddade trafikanter kan förflytta sig trafiksäkert inom samhället och mellan målpunkter utmed sträckan.

4.3 Kommunal och regional fysisk planering

4.3.1 Översiktlig planering

Vägplanen bedöms överensstämma med Marks kommuns översiktsplan, eftersom den beskriver behovet att fortsatt utveckling av infrastruktur med fokus på hållbara resor och öka tillgängligheten och säkerheten med gång- och cykelvägar.

4.3.2 Detaljplaner

Mellan Solbergavägen och Öxabäcksvägen berör åtgärden byggnadsplanen Del av Torestorp, 15-STY-2103, (laga kraft 1965-05-18) på öster sida av väg 1526. Byggnadsplanen syfte är att reglera befintlig bostadsbebyggelse och möjliggöra en utbyggnad av villabebyggelse.

De områden av detaljplanen som berörs av föreslagen gång- och cykelväg och tillhörande slänter har markanvändningen *Allmänplats väg* och *Område för bostadsbebyggelse* med bestämmelsen *mark får icke bebyggas*. Vid två platser behöver stödmur flyttas cirka 1 meter in på bostadsfastigheten. Gång- och cykelvägen kommer inte påverka detaljplanens syfte och intrången på allmänplats, väg bedöms vara förenliga med detaljplanen och intrången på område för bostadsbebyggelse bedöms utgöra en mindre avvikelse.

I höjd med Öxabäcksvägen ligger en yta med markanvändningen *Allmänplats, park* inom detaljplanen. Idag är området som berörs asfalterat och används för att förbinda en gång- och cykelväg. Åtgärdens intrång bedöms utgöra en mindre avvikelse mot detaljplanen som inte kommer påverka detaljplanens syfte och området är redan ianspråkstaget för en gång- och cykelväg.

Vid Öxabäcksvägen berör åtgärden också detaljplanen Anslut. Smedjebacken – Öxabäcksvägen, MARK 1563-749, (laga kraft 1991-04-18) vars syfte är att reglera anslutningen av lokalgatan Smedjebacken till Öxabäcksvägen.

Den föreslagna cykelvägen berör ett område i detaljplanen med markanvändningen *Naturområde*. Området ska enligt planbeskrivningen iordningställas som park och omgärdas av vägar. Åtgärdens intrång utgör en mindre del av parkens totala yta samt att en del ytan utgör ett befintligt dike. Anspråket inom markanvändningen bedöms utgöra en mindre avvikelse som inte kommer påverka detaljplanens syfte, att reglera anslutningen av lokalgatan Smedjebacken till Öxabäcksvägen.

Vid verksamheterna på Öresjövägen 110 berör åtgärden byggnadsplanen förslag till ändring och utvidgning av byggnadsplan för del av Torestorp, 15-STY-2140, (laga kraft 1965-05-28). Syftet som byggnadsplanen anger är att dels skapa fler tomtplatser för villor, delvis på det för småindustri i gällande plan avsedda området, dels ersätta detta senare med ett

sammanhängande område för småindustri och bilservice. Dessutom föreslås ett område för handelsändamål och ett för allmänt ändamål.

Det område som berörs av åtgärden i detaljplanen har markanvändningen *Allmänplats, väg, Område för bostadsbebyggelse samt Område för handelsområde*. Åtgärden inom allmänplats, väg bedöms vara förenlig med detaljplanen. Åtgärden inom område för handelsområde bedöms utgöra mindre avvikelse då anspråket är litet till ytan och ligger inom område i detaljplan med bestämmelsen prickmark.

4.4 Miljö

Betydande miljöeffekter och miljökonsekvenser som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattas i detta avsnitt. Slutsatser utifrån lagstiftning för riksintressen, områden relevanta för miljökvalitetsnormer, skyddade områden och objekt samt skyddade arter redovisas i avsnitt 5.4.

Den planerade gång- och cykelvägen medför sammantaget övervägande positiva konsekvenser genom förbättrad trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för gående och cyklister. Särskilt positiva konsekvenser bedöms uppstå för boendemiljö och barnperspektiv, samtidigt som åtgärden stärker kopplingarna mellan bostäder, skola, kollektivtrafik och andra viktiga målpunkter i Torestorp.

Åtgärden innebär inte heller en trafikförändring som medför en väsentligt ökad störning med avseende på buller. Projektet bedöms således inte orsaka någon bullerstörning och därmed inte medföra några konsekvenser för människors hälsa eller boendemiljö med avseende på buller.

Negativa konsekvenser uppstår främst genom lokala markintrång, påverkan på vissa lövskogsbryn och mindre förändringar av kulturmiljöer och vägrummets karaktär. För naturmiljö och kulturmiljö bedöms konsekvenserna sammantaget vara små till måttliga. De mest värdefulla naturmiljöerna, särskilt skyddsvärda träden och Natura 2000-området Sju Strömmar kan dock undvikas genom vald lokalisering och utformning.

Åtgärden bedöms inte medföra någon påtaglig skada på riksintresset för friluftsliv, någon försämring av Torestorpsåns ekologiska eller kemiska status eller någon negativ påverkan på Natura 2000-områdets utpekade naturtyper, arter eller bevarandestatus.

Då föreslagna skyddsåtgärder och försiktighetsmått genomförs bedöms åtgärden vara förenligt med hänsynen till människors hälsa och miljön. Den samlade bedömningen är därför att åtgärdens positiva konsekvenser överväger de negativa och att den planerade gång- och cykelvägen kan genomföras utan oacceptabla miljökonsekvenser.

4.5 Fastigheter

Utmed sträckan påverkas 12 fastigheter.

Markanspråk redovisas i samrådsskedet på illustrationskartorna. I granskningsskedet kommer vägplanen att kompletteras med plankartor och en fastighetsförteckning där den exakta storleken på markanspråket framgår. I fastighetsförteckningen kommer det även framgå vilka gemensamhetsanläggningar och rättigheter som påverkas.

4.6 Byggskedet

Byggnationen kan komma att medföra tillfälliga störningar för trafikanter och närboende. Framkomligheten på väg 1526 kan periodvis försämras, vilket kan innebära längre restider och viss köbildning.

För fastigheter utmed sträckan kan byggarbetena medföra tillfälliga störningar i form av buller, vibrationer, damning och ökad byggtrafik. På vissa fastigheter kommer tillfälliga intrång att ske under byggtiden, främst i samband med flytt av befintliga stödmurar och genom nyttjande av mark för arbetsområden.

Byggarbetena kan även medföra en tillfällig påverkan på omgivningen och landskapsbilden genom arbetsområden, upplag av material och byggmaskiner. När byggnationen är avslutad återställs de ytor som nyttjats tillfälligt.

Påverkan på omgivning och miljö ska under byggtiden begränsas genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått. En sammanställning av dessa redovisas i kapitel 3.5.2.

5 Samlad bedömning

5.1 Samlad bedömning av effekter och konsekvenser

Sammantaget bedöms gång- och cykelvägen medföra positiva konsekvenser genom att skapa en säkrare och mer sammanhängande trafikmiljö för gående och cyklister. Trafiksäkerheten och rörligheten mellan olika målpunkter i Torestorp ökar, framför allt för barn som är en extra utsatt grupp i trafiken.

De negativa konsekvenserna är främst knutna till markintrång och förändringar i direkt anslutning till enskilda fastigheter samt under byggskedet då viss påverkan på befintlig trafik kan ske.

5.2 Måluppfyllelse

5.2.1 Ändamål och mål för åtgärden

Projektets ändamål med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter, framför allt skolbarn, längs väg 1526. Möjligheten för pendling med cykel bidrar även till en positiv miljö- och hälsoutveckling.

Gång- och cykeltrafiken kommer med den nya gång- och cykelvägen vara helt separerad från vägtrafiken på väg 1526. Nya lägen för busshållplatser och passager över väg 1526 kommer också finnas i direkt anslutning till gång- och cykelvägen. Ändamålet för åtgärden bedöms därmed uppfyllas.

Projektet bedöms följa projektmålet om att inte påverka kapaciteten och framkomligheten på den befintliga vägen genom att gång- och cykelvägen läggs vid sidan av vägen och dess bredd anpassas utmed sträckan för att göra så litet intrång som möjligt på befintlig miljö.

Framkomligheten för biltrafiken bedöms dock påverkas i begränsad omfattning genom avsmalningar till ett körfält på tre delsträckor, vid busshållplatserna samt på bron över Torestorpsån. Men med hänsyn till låga trafikflöden och begränsade hastigheter bedöms framkomligheten fortsättningsvis vara tillräcklig. Tillgängligheten för lastbilstrafik bedöms vara oförändrad.

Projektmålen om ökad tillgänglighet till målpunkter i Torestorp och stärkt tätortskaraktär bedöms också uppfyllas i och med en anpassad sträckning och utformning av gång- och cykelvägen samt lämpligt placerad passage över väg 1526. Detta kopplar ihop målpunkterna i Torestorp och ger en möjlighet för gång- och cykeltrafikanter att enklare och säkrare röra sig i samhället vilket bidrar till en starkare tätortskaraktär.

5.3 Miljöbalkens hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel beskrivs de allmänna hänsynsreglerna. Syftet med bestämmelserna är framför allt att förebygga negativa effekter på människors hälsa och på miljön. Nedan redovisas översiktligt hur kraven i de allmänna hänsynsreglerna har beaktats.

Bevisbörderegeln innebär att den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. Trafikverket är ansvarig för att vägplanen uppfyller miljöbalkens bestämmelser, vilket bland annat görs genom vägplanens planläggningsprocess och de samråd och utredningar som görs.

Kunskapskravet innebär att verksamhetsutövaren ska skaffa sig den kunskap som behövs med hänsyn till verksamhetens eller åtgärdens art och omfattning, för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. I detta projekt har Trafikverket anlitat erforderlig kompetens såväl internt som externt för planering och utredning. Kunskapsläget har fördjupats genom samråd, inventeringar och utredningar, såsom exempelvis naturvärdesinventering, geotekniska undersökningar och markmiljöprovtagningar.

Enligt *försiktighetsprincipen* medför redan risken för skada eller olägenhet på människors hälsa eller miljön en skyldighet att vidta åtgärder, begränsningar eller försiktighetsmått. Vidare ska bästa möjliga teknik användas. De skyddsåtgärder, begränsningar och de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att vägplanens genomförande medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön finns beskrivna i denna plan- och miljöbeskrivning.

Produktvalsprincipen innebär att alla ska undvika att använda eller sälja produkter som kan vara skadliga för människors hälsa eller miljön om produkterna kan ersättas med andra, mindre farliga, produkter. Trafikverket kommer att ställa krav på bästa möjliga teknik och krav vid användning av kemiska produkter och materials innehåll genom sina generella miljökrav vid upphandling av entreprenader.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna innebär att råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt så att förbrukningen och avfallet minimeras. Det som utvinns ur naturen ska återanvändas, återvinnas eller bortskaffas på ett miljöriktigt sätt. Avfall uppkommer då befintlig anläggning rivs. Nytt material behöver tillföras då den nya väganläggningen byggs. De massor som uppkommer i projektet ska återanvändas, så långt det är möjligt med avseende på dess tekniska egenskaper.

Lokaliseringsprincipen innebär att en plats ska väljas så att verksamheten kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljö. Åtgärder planeras för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten kring väg 1526. Olika lokaliseringar har utretts, där avvägningar har gjorts bland annat med hänsyn till natur- och kulturvärden runt vägen.

Skälighetsregeln innebär att kraven gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Trots det, ska de krav ställas som behövs för att följa en miljökvalitetsnorm.

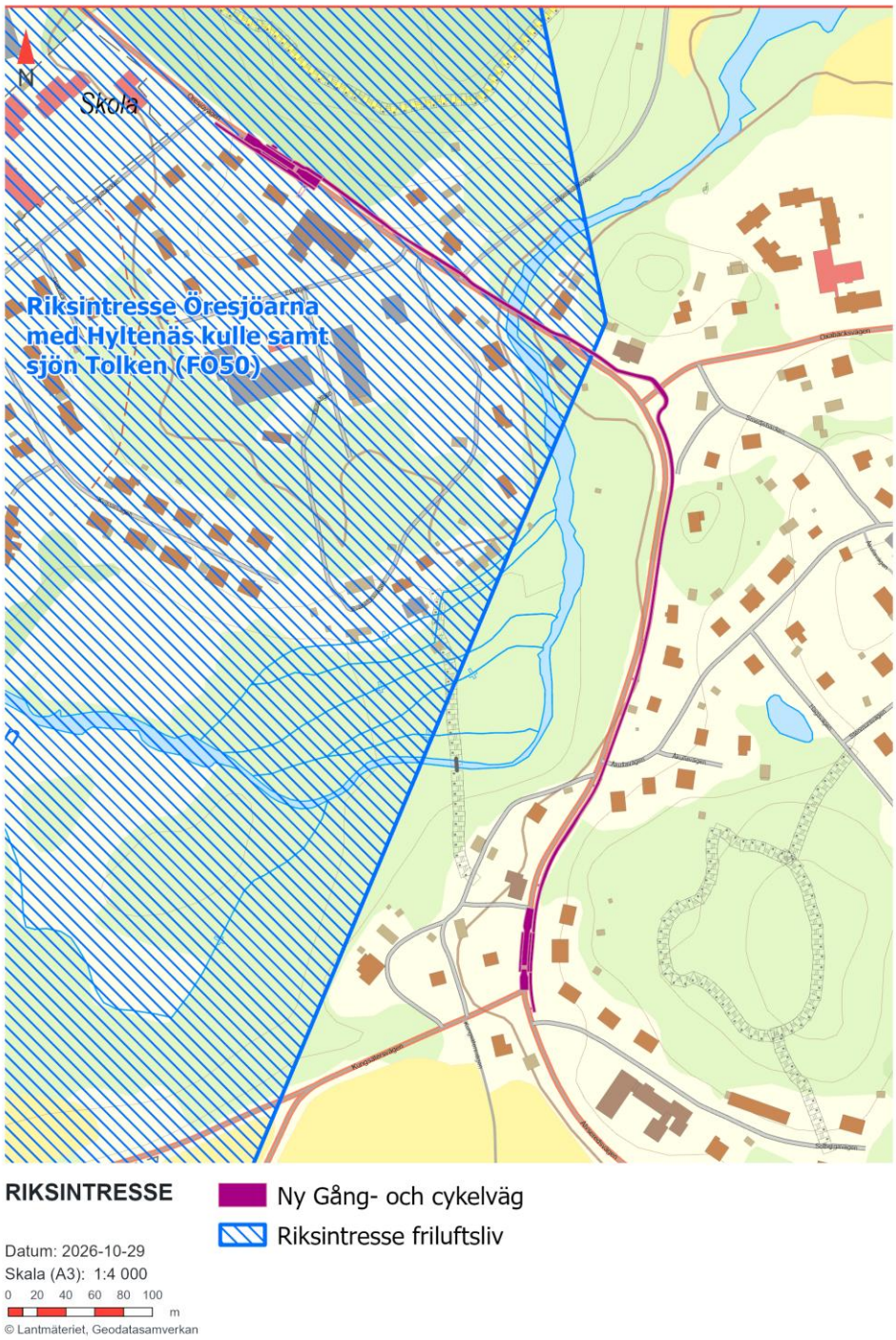
Skadeansvaret innebär att den som orsakat en skada eller olägenhet för miljön är ansvarig för att skadan blir avhjälpt. Om skada uppstår, trots skadeförebyggande åtgärder, åtar sig Trafikverket eller entreprenören reparationer och kompensationsåtgärder i den omfattning det kan anses skäligt i enlighet med gällande lagstiftning.

5.4 Riksintressen, miljökvalitetsnormer samt skyddade områden och arter

5.4.1 Riksintressen

Riksintresse friluftsliv enligt 3 kap 6 § miljöbalken:

Öresjöarna med Hyltenäs kulle samt sjön Tolken (FO50). Den norra delen av projektet ligger inom riksintresseområde för friluftsliv. De värden som utgör uttryck för riksintresset bedöms inte påverkas av planerade åtgärder.



Figur 35: Riksintresse för friluftsliv i förhållande till planerad gång- och cykelväg och busshållplatser.

5.4.2 Natura 2000

I och med att gång- och cykelvägen placeras på östra sidan av väg 1526 i höjd med Natura 2000-området medför det att fysiskt intrång i Natura 2000-området helt kan undvikas. Ingen röjning, avverkning, schaktning eller grävning kommer att utföras inom Natura 2000-området eller på den västra sidan om väg 1526 mot Natura 2000-området.



Figur 36: Natura 2000-området i förhållande till planerad gång- och cykelväg och busshållplatser.

5.4.3 Strandskydd

De förbud som gäller inom strandskyddat område enligt 7 kap. 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg enligt fastställd vägplan. Strandskyddet hanteras genom samråd med länsstyrelsen inom ramen för framtagandet av vägplanen/järnvägsplanen, istället för genom prövning av dispens.

5.4.4 Skyddade arter

Gång- och cykelvägen har lokaliserats utanför Natura 2000-området för att undvika intrång i skyddade naturmiljöer och minska risken för påverkan på skyddade arter. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggskedet finns sammanställda i kapitel 3.5.2.

5.5 Slutsats

Föreslagna åtgärder planeras i direkt anslutning till befintlig väg och anpassas i möjligaste mån efter angränsande fastigheter vilket begränsar markanspråket som vägplanen medför. Gång- och cykelvägen placering har valts så att påverkan på Natura 2000-område undviks och att trafiksäkerheten och tillgängligheten i Torestorp ökar. Sammantaget medför detta att de planerade åtgärderna uppfyller 13 § väglagen.

6 Markanspråk

Den mark som berörs av vägplanen redovisas på plankartorna och i fastighetsförteckningen. Plankartorna redovisar hela markanspråket för den i vägplanen aktuella utbyggnaden längs med väg 1526. Plankartorna redovisar även de tillfälliga markanspråk som behövs för att kunna genomföra utbyggnaden. *I Underlag för samråd redovisas markanspråket på illustrationskartor. Vägplanen kommer att kompletteras med plankartor och fastighetsförteckning till granskningsskedet.*

Huvudregeln är att mark som behövs permanent för väganläggningen tas i anspråk med vägrätt. Mark som behövs tillfälligt under byggtiden tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Trafikverket får inte ta mer mark i anspråk än vad som behövs för vägens bestånd, drift och brukande, samt byggande. I samtliga fall har nyttan med det permanenta och tillfälliga markanspråket för byggandet vägts mot den olägenhet som intrånget innebär.

Illustrationskartorna som hör till vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i projektet.

I fastighetsförteckningen redovisas vilka fastigheter som blir berörda av vägutbyggnaden, liksom berörda samfälligheter, gemensamhetsanläggningar (GA) och andra rättighetsinnehavare. *Vägplanen kommer att kompletteras med fastighetsförteckning till granskningsskedet.*

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare har rätt till ersättning när mark och utrymme tas i anspråk.

6.1 Vägrätt och vägområde

Vägrätt är den vanligaste upplåtelseformen för allmänna vägar. Vägrätten uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att använda mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Väghållaren får också tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Vägrätten kan inskränkas när väghållaren inte har behov av ett fullständigt markanspråk, och när det finns en möjlighet för markägaren att i viss mån kunna fortsätta använda marken. Fastighetsägarens användning får dock inte hindra vägens funktion, drift och brukande (trafikering). Läs mer i avsnitt 6.1.2 nedan.

Inskränkningen kan även avse väghållarens möjligheter att tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet.

Inom områden med detaljplan där kommunen är huvudman för allmänna platser, och där kommunen tagit marken för allmän plats i anspråk för avsett ändamål, uppkommer ingen vägrätt eller inskränkt vägrätt. Kommunen tillhandahåller den mark eller det utrymme som behövs för vägen.

Vägområdet omfattar vägbanan och de övriga fasta anordningar som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande, till exempel belysning och busshållplatser med mera. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen. Kantremsan behövs för att uppbyggnaden av vägkonstruktionen och för att säkerställa erforderlig säkerhetszon kring vägen. På plankartorna framgår nytt vägområde som tas i anspråk med stöd av vägplanen. *Vägplanen kommer att kompletteras med plankartor i granskningsskedet.*

6.1.1 Nytt markanspråk för väg med vägrätt samt markanspråk inom detaljplan

Markanspråket för väg markeras med V på plankartorna. Det tillkommande vägområdet omfattar cirka 1021 m². *I Underlag för samråd redovisas markanspråket på illustrationskartor. Vägplanen kommer att kompletteras med plankartor i granskningsskedet.*

6.2 Områden med tillfällig nyttjanderätt

Under byggandet av väganläggningen behöver mark tas i anspråk utöver det permanenta markanspråket. Marken för byggandet av anläggningen tas tillfälligt i anspråk under en angiven tidsperiod, som är anpassad för projektet. Den mark som använts tillfälligt under byggtiden återlämnas därefter till markägaren. Trafikverket bör, så länge det är ekonomiskt motiverat, försöka minska skadan så långt det går. Trafikverket är enligt lag skyldiga att ersätta skadan.

Mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att kunna genomföra byggandet av anläggningen markeras med T på plankartorna.

Nedan beskrivs den tillfälliga nyttjanderättens syfte och den tid som nyttjanderätten gäller i vägplanen. Det redovisas också på plankartorna.

- Tillfällig nyttjanderätt för upplag av massor, justering av slänter samt byggande av gång- och cykelväg under byggtiden.

I granskningsskedet kommer vägplanen att kompletteras med plankartor där det specificeras vilket användande som gäller för respektive område med tillfällig nyttjanderätt.

Tillkommande områden med tillfällig nyttjanderätt omfattar cirka 1270 m².

7 Fortsatt arbete

7.1 Planläggningsprocess

Efter avslutat samråd sammanställs samrådsyttrandena i en samrådsredogörelse och eventuella uppdateringar av vägplanen görs. Därefter kungörs denna vägplan för granskning och genomgår sedan fastställelseprövning. Innan planförslaget kungörs för granskning ska miljökonsekvensbeskrivningen ha godkänts av länsstyrelsen.

Under tiden som planen med underlag hålls tillgänglig för granskning kan synpunkter lämnas på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De som berörs kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan planen med underlag återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Efter genomförd granskning översänds vägplanen och granskningsutlåtande till länsstyrelsen med begäran om tillstyrkan. Därefter begärs fastställelse av planen.

7.2 Fastställelseprövning

De som har lämnat synpunkter på vägplanen under granskningstiden ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet. Efter denna kommunikation genomförs fastställelseprövning och beslut om fastställelse kan tas. Om fastställelsebeslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att:

- Trafikverket får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Trafikverket får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen eller med sådan tillfällig nyttjanderätt

som avses i 35 § samma lag. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

7.3 Tillstånd, dispenser m.m.

Ansökan om Natura 2000-tillstånd kommer att lämnas in till länsstyrelsen.

7.4 Kostnader och finansiering

Åtgärden ingår i Västra Götalandsregionens satsning på cykelvägar 2022-2025.

Finansieringen till projektet för Planläggningsprocessen kommer 100 % från regional infrastrukturplan för regionala cykelåtgärder (Västra Götalandsregionens GC-satsning) . Produktion och bygghandling finansieras 50% av Trafikverket (Regional plan) och 50% av Marks kommun.

Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till cirka 21,7 mnkr i prisnivå 2022 september. Kostnaderna bygger på erfarenhetssiffror från tidigare projekt och är preliminära. De faktiska kostnaderna kan därför komma att förändras på grund av t.ex. rådande marknadsläge och platsspecifika förutsättningar i ett senare skede.

En kostnadskalkyl kommer att tas fram i samband med Granskningsskedet av planen.

8 Referenser

Lantmäteriet, www.lantmateriet.se

Länsstyrelsen Västra Götaland, www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland

Marks kommun, www.mark.se

Trafikverket. (2024). *Vägars och gators utformning, Krav och råd, TRVINFRA-00396, gällande version.*

Trafikverket (2025) *SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 1526, gång- och cykelväg, Torestorp, Solbergavägen-Skolbacken*

Västtrafik, www.vasttrafik.se

9 Bilagor

PM Berörda detaljplaner – Väg 1526 gång- och cykelväg, Solbergavägen – Skolbacken, Torestorp

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se