

RAPPORT

Samrådsunderlag Väg 158, Järnbrottsmotet– Hovås. Busskörfält och hållplatsförlängningar

Göteborgs stad, Västra Götalands län
10 november 2025



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Väg 158, Järnbrottsmotet–Hovås.
Busskörfält och hållplatsförlängningar

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-11-10

Ärendenummer: TÄHS-2025-000198

Version:0.1

Kontaktperson: Karolina Petersen, Trafikverket

Foto: AFRY, om inget annat anges

Illustration: AFRY, om inget annat anges

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Tidigare utredningar	8
2.3 Projektets ändamål och projektmål	9
2.4 Planerad åtgärd	10
2.5 Angränsande projekt	10
3 Avgränsningar	11
3.1 Utrednings- och influensområde	11
3.2 Tid	11
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	12
4.1 Befintlig väganläggning.....	12
4.2 Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning	14
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar.....	19
4.4 Förorenade områden	27
4.5 Stads- och landskapsbild	29
4.6 Naturmiljö	29
4.7 Kulturmiljö.....	32
4.8 Friluftsliv och rekreation.....	33
4.9 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer.....	35
4.10 Hälsa och säkerhet.....	37
4.11 Naturresurser	37
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	38
5.1 Utformning busskörfält.....	38
5.2 Utformning busshållplatser	40
5.3 Gestaltungsavsikter	40
5.4 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	41
6 Åtgärder	47

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	48
8 Fortsatt arbete	49
8.1 Planläggning.....	49
8.2 Viktiga frågeställningar	49
9 Källor	50

1 Sammanfattning

Denna handling utgör ett samrådsunderlag i planeringsprocessen för kollektivtrafikåtgärder längs väg 158 mellan Järnbrottsmotet och Hovås i Göteborgs stad, Västra Götalands län.

Trafikverket arbetar med att ta fram en vägplan för anläggandet av busskörfält, cirka 500 meter långt, och förlängning av sex hållplatser i syfte att förbättra trafiksäkerheten, framkomligheten och kapaciteten för kollektivtrafiken.

Utredningsområdet omfattar sträckan där väg 158 korsar Stora ån fram till busshållplatsen Hovås nedre och innefattar befintliga väganläggningar, närliggande markområden samt omkringliggande stads-, natur- och kulturmiljöer. Se utredningsområdet i Figur 2.

Vägplanen berörs av riksintresse för kommunikation samt riksintresse för högexploaterad kust. I detta fall bedöms att vare sig det planerade busskörfältet eller förlängningen av busshållplatserna påverkar utpekade natur- eller kulturvärden eller försvårar nyttjandet av riksintresset för kommunikation.

Under byggtiden kommer det att förekomma störningar, men dessa bedöms vara av tillfällig karaktär och begränsad omfattning. Projektet planerar byggstart under 2027 och byggnationen förväntas pågå under cirka ett år.

Trafikverket bedömer att projektet inte medför en betydande miljöpåverkan eftersom effekterna av projektet bedöms vara av mindre art och omfattning. Projektet förväntas medföra låg eller ingen påverkan på riksintressen, strandskydd, markanvändning, kommunala planer, markmiljö, landskap, naturmiljö, kulturmiljö, friluftsliv och rekreation, vattenmiljö, och hälsa och säkerhet. Eventuella negativa effekter hanteras genom skydds- och försiktighetsåtgärder i det fortsatta arbetet. Samlad bedömning är att åtgärderna är samhällsnyttiga och kan genomföras utan större påverkan på omgivande miljö.

2 Inledning

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se Figur 1.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



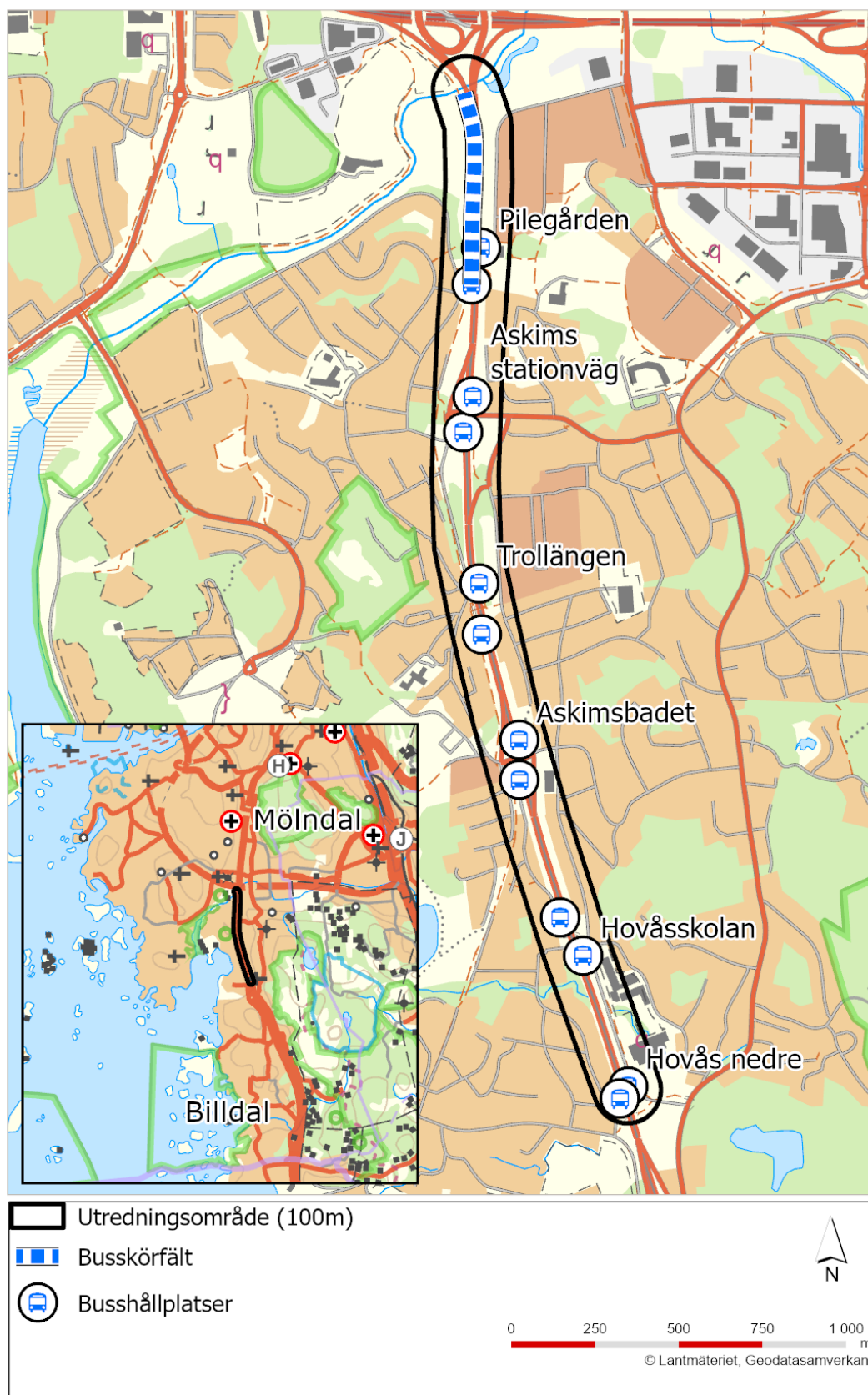
Figur 1. Vägplaneprocessen, projektet befinner sig nu i skede samrådsunderlag. (källa: Trafikverket)

2.1 Bakgrund

På sträckan mellan Järnbrottsmotet och Pilegården saknas det idag ett busskörfält, i södergående riktning, vilket leder till att bussen behöver trängas med övrig motorfordonstrafik fram till hållplatsen Pilegården där busskörfält börjar. Trängseln orsakar en försämrad framkomlighet för kollektivtrafiken. Sträckan är ungefär 500 meter lång och behöver breddas 3,5 meter. För att möjliggöra detta krävs även flytt av gång- och cykelväg på kommunal mark.

Idag är hållplatser och plattformar begränsade i längd mellan Järnbrottsmotet och Hovås nedre. Problemen är synliga idag då två bussar inte kan stanna efter varandra inom befintlig plattform på samtliga 12 hållplatslägen. För att i framtiden kunna öka kapaciteten i kollektivtrafiken i stråket krävs det längre plattformar för att få plats med två bussar samtidigt.

Berörd sträcka för busskörfält och placering av busshållplatser redovisas i Figur 2.



Figur 2. Översikts- och orienteringskarta med utredningsområde.

2.2 Tidigare utredningar

Trafikverket har identifierat brister gällande väg 158 i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) (TRV2018/125647) som togs fram 2021. Då väg 158 är tungt belastad under vissa tider av dygnet innebär det bristande framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafik såväl som för övrig motorfordonstrafik. Trafikbelastningen bedöms dessutom öka till följd av planerad exploatering i kombinationen med att stråket idag omfattas av attraktiva områden att bo och vistas i. Vidare identifierades brister i trafiksäkerhet, otrygga miljöer för oskyddade trafikanter och bristande möjlighet till utveckling av kollektivtrafiken.

2.2.1 Fyrstegsprincipen

När Trafikverket beslutar val av åtgärder i investeringsprojekt använder man sig av den så kallade fyrstegsprincipen, se Figur 3.

Åtgärdsvalsstudien för väg 158 (Trafikverket, 2021) har analyserat åtgärdsbehoven enligt fyrstegsprincipen. De åtgärder som föreslagits och som blir aktuella i denna vägplan bedöms rymmas inom steg 3 "Bygg om".

Åtgärder för ökad framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafiken som föreslagits i de tidigare stegen anses inte ge tillräcklig effekt eller möta de brister som identifierats.



Figur 3. Fyrstegsprincipen (källa: Trafikverket).

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Exempel på åtgärder: Lokaliseringar, markanvändning, skatter, avgifter, subventioner, samverkan, resfria möten, hastighetsgräns, samordnad distribution, information, marknadsföring, resplaner och program.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Exempel på åtgärder: Omfördelningen av ytor, busskörfält, signalprioritering, ITS-lösningar, särskild drift, ökad turtäthet, logistiklösningar, reseplanerare.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Exempel på åtgärder: Förstärkningar, trimningsåtgärder, bärighetsåtgärder, breddning, plattformsförlängning, förbigångsspår, stigningsfält, ITS-lösningar, planskilda korsningar.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Exempel på åtgärder: Förbifart, ny motorväg, centrala kombiterminaler, cirkulationsplats, nya stationslägen, BRT-lösningar, elmotorvägar, förbindelser till flygplatser.

2.3 Projektets ändamål och projektmål

2.3.1 Ändamål

Ändamålen med projektet är att förbättra dagens kapacitet och säkerhet vid hållplatser, framkomlighet för kollektivtrafik, samt möjliggöra för framtida utveckling av kollektivtrafiken med syfte att bidra med ett mer hållbart resande.

2.3.2 Projektmål

Identifierade projektmål för Väg 158, Järnbrottsmotet–Hovås är att minimera negativ påverkan på natur- och kulturmiljövärden. Övriga projektmål utarbetas vidare i projektet.

2.4 Planerad åtgärd

Planerad åtgärd omfattar utbyggnad av busskörfält i södergående riktning på väg 158 mellan Järnbrottsmotet och Pilegården. Sträckan är cirka 500 meter lång. Åtgärden omfattar även förlängning av busshållplatslägen mellan Pilegården och Hovås nedre, så att två ledbussar kan stå vid hållplatserna. Åtgärden innebär förlängning av hållplatslägen i båda riktningarna. Följande sex (6) stycken busshållplatser omfattas:

- Pilegården
- Askims stationsväg
- Trollängen
- Askimsbadet
- Hovåsskolan
- Hovås nedre

2.5 Angränsande projekt

I samband med utbyggnad av busskörfält behöver gång- och cykelväg väster om väg 158 flyttas. Gång- och cykelvägen är kommunal. Flytten kommer samordnas och pågå parallellt med vägplanens framtagna som ett kommunalt projekt.

3 Avgränsningar

3.1 Utrednings- och influensområde

Geografiskt avgränsas projektet till väg 158, från trafikplats Järnbrottsmotet ned till Hovås nedre busshållplats. Utredningsområdet omfattar de områden som kan förväntas påverkas till följd av planerade åtgärder i samband med vägplanen. Inom utredningsområdet bedöms, förutom själva vägområdet, även de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under byggtiden rymmas. Utredningsområdets bredd sträcker sig 100 meter på vardera sida om väg 158 längs aktuell sträcka, räknat från vägens mitt. Utredningsområdet är markerat i Figur 2.

Beskrivningen av projektets miljöeffekter begränsas geografiskt till ett influensområde, som är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om vägplanen genomförs. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras, varför influensområdet inte presenteras i någon karta. För vissa miljöaspekter är influensområdet begränsat till vägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller, vattenmiljö, kulturmiljö och landskapsbild är större. I avgränsningen av influensområdet beaktas eventuella kumulativa effekter från projektet tillsammans med andra verksamheter som bedrivs eller som har tillstånd att påbörjas. Inom ramen för den fortsatta planprocessen kommer påverkan på omgivningen att utredas vidare.

3.2 Tid

Vägplanen planeras skickas till fastställelseprövning under hösten 2026. När vägplanen är fastställd tas en bygghandling fram och upphandling av entreprenör kan påbörjas. Byggnationen av projektet beräknas kunna påbörjas under sommaren 2027 och byggtiden beräknas pågå under cirka ett år.

Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till år 2048 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills kollektivtrafikåtgärderna är färdigbyggd. Avgränsningen av miljöaspekter avser vägplaneområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosåret 2048.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Befintlig väganläggning

4.1.1 Trafik och vägstandard

Väg 158 är en länsväg med bitvis körfält för kollektivtrafik (samt taxi) mellan väg E6.20 (Söderleden och Västerleden) i norr och Onsalavägen i Kungsbacka i söder. Körfält för kollektivtrafik södergående riktning saknas mellan väg E6.20 och Pilegården och utfår helt söder om Hovåsmotet. Vägdelen norr om Hovåsmotet är mittseparerad fyrfältsväg medan sträckan söder ut övergår från mittseparerad trefältsväg till tvåfilig väg mellan Särö Centrum och Kungsbacka. Hastigheten på aktuell sträcka är reglerad till bashastighet 70 km/tim.

Väg 158 har bärighetsklass 4 och en total bredd på ca. 25 m. Bredden för busskörfältet i norrgående riktning är mellan 3,5 och 4 m.

Vägen är ett starkt influerat pendlingsstråk till och från Göteborg vilket innebär att trafiken i nordlig färdriktning är som högst under morgontimmarna medan södergående färdriktning är som högst på eftermiddagen.

Enligt ÅVS:en för väg 158, Göteborg – Kungsbacka, ÅDT (Årsdygnstrafik) uppgår i nordlig färdriktning till ca 16 500 fordon per dygn (uppmätt 2021) och i maxtimma mellan kl. 07.00-08.00 är trafikflödet minst 2300 fordon per timme (under vardag). I sydlig färdriktning uppgår ÅDT till över 16 000 fordon per dygn (uppmätt 2021) och i maxtimma mellan kl.15.00-18.00 är trafikflödet minst 2200 fordon (under vardag). Då 2021 var ett pandemi-år med lägre trafik är ÅDT sannolikt högre än dessa siffror.

4.1.2 Kollektivtrafik

Vägen är försedd med ett bussfält i båda körriktningar inom utredningsområdet, förutom på vägens västra sida mellan hållplats Pilegården och Järnbrottsmotets västra rampanslutning till väg 158 vid Stora ån.

Följande busshållplatser och dess lägen kommer att påverkas av planerade åtgärder:

- Pilegården
- Askims stationsväg
- Trollängen

- Askimsbadet
- Hovåsskolan
- Hovås nedre

Busshållplatsernas plattformar är försedda med busskurer och andra plattformsutrustningar exempelvis papperskorgar, bänkar, gång- och cykelräcken och hållplatsstolpar/-skyltar.

Linjer som trafikerar sträckan är X2, 180, 184, 258. Gemensamt kör linjerna ca 150 resor per dag och riktning. Expressbussen X2 står för 130 av dessa resor. Max timme ligger på kl. 16-18 med 18 resor per timme.

4.1.3 Oskyddade trafikanter

Det finns gång- och cykelvägar inom utredningsområdet och dessa är separerad från motorfordonstrafiken. Närliggande gång- och cykelbanorna till busshållplatserna som ska byggas om kan komma att påverkas av planerad åtgärd. Gång- och cykelvägarna ägs och förvaltas av Göteborg stad.

4.1.4 Trafiksäkerhet och olycksstatistik

I ÅVS:en för väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka redovisas olycksstatistik mellan åren 2011 och 2018. Vad som går att läsa ut specifikt för utredningsområdet är att cirka 39 olyckor vid trafikplats Askims stationsväg och trafikplats Askimbadet. En allvarlig skada skedde vid plankorsning Askimbadet och två vid plankorsning Askim stationsväg under tidsperioden. En frontalkrock orsakad av att en personbil som körde mot rött, en fallolycka och slutligen en olycka som inte har med vägmiljön att göra.

Behovet av en mer detaljerad analys av olycksläget utredas vidare i kommande skeden.

4.1.5 Vägbelysning

Väg 158 är belyst inom hela arbetsområdet. Eventuellt behov av ytterligare belysning utreds.

4.2 Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning

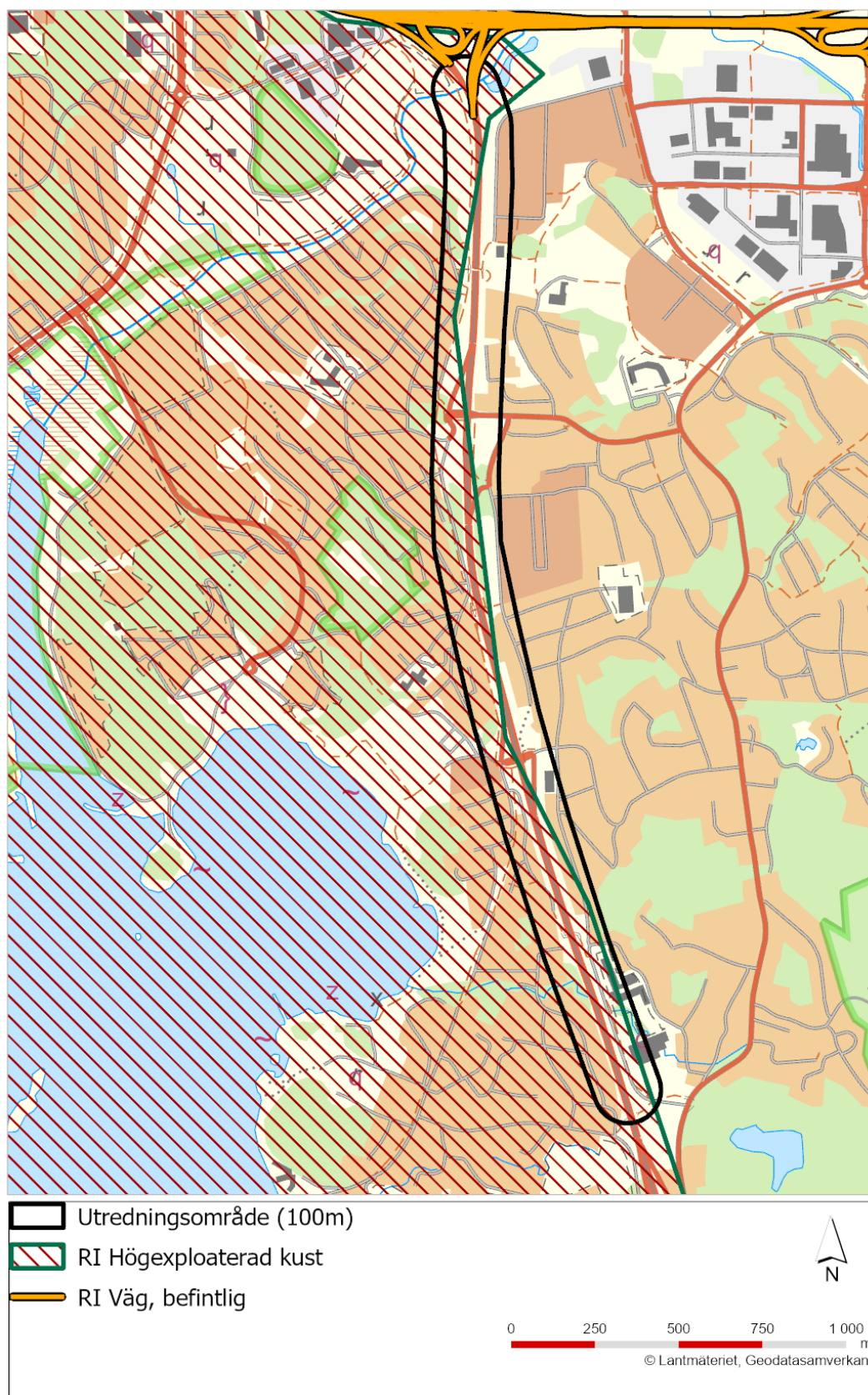
4.2.1 Riksintressen

Utredningsområdets västra del överlappar med riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 4 § miljöbalken, se Figur 4. Riksintresset utgörs av Bohuslänskusten i sträckan mellan Brofjorden – Simpevarp. Syftet med bestämmelserna är att skydda ett antal större områden som i ett nationellt perspektiv bedömts som särskilt viktiga på grund av de natur- och kulturvärden som finns i områdena samt förutsättningar för turism och friluftsliv. Av 4 kap. 1 § miljöbalken framgår att exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön i riksintressen enligt 4 kap. miljöbalken får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden.

Norra delen av utredningsområdet överlappar med riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Riksintresset består av väg E6.20, Söderleden-Västerleden-Hisingsleden-Norrleden. Vägen är:

- Funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter,
- Funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor,
- Rekommenderad färdväg för farligt gods,
- Vägar som binder samman anläggningar av riksintresse,
- Led i storstad

Riksintressen enligt 3 kap. 8 § miljöbalken skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av riksintresset.



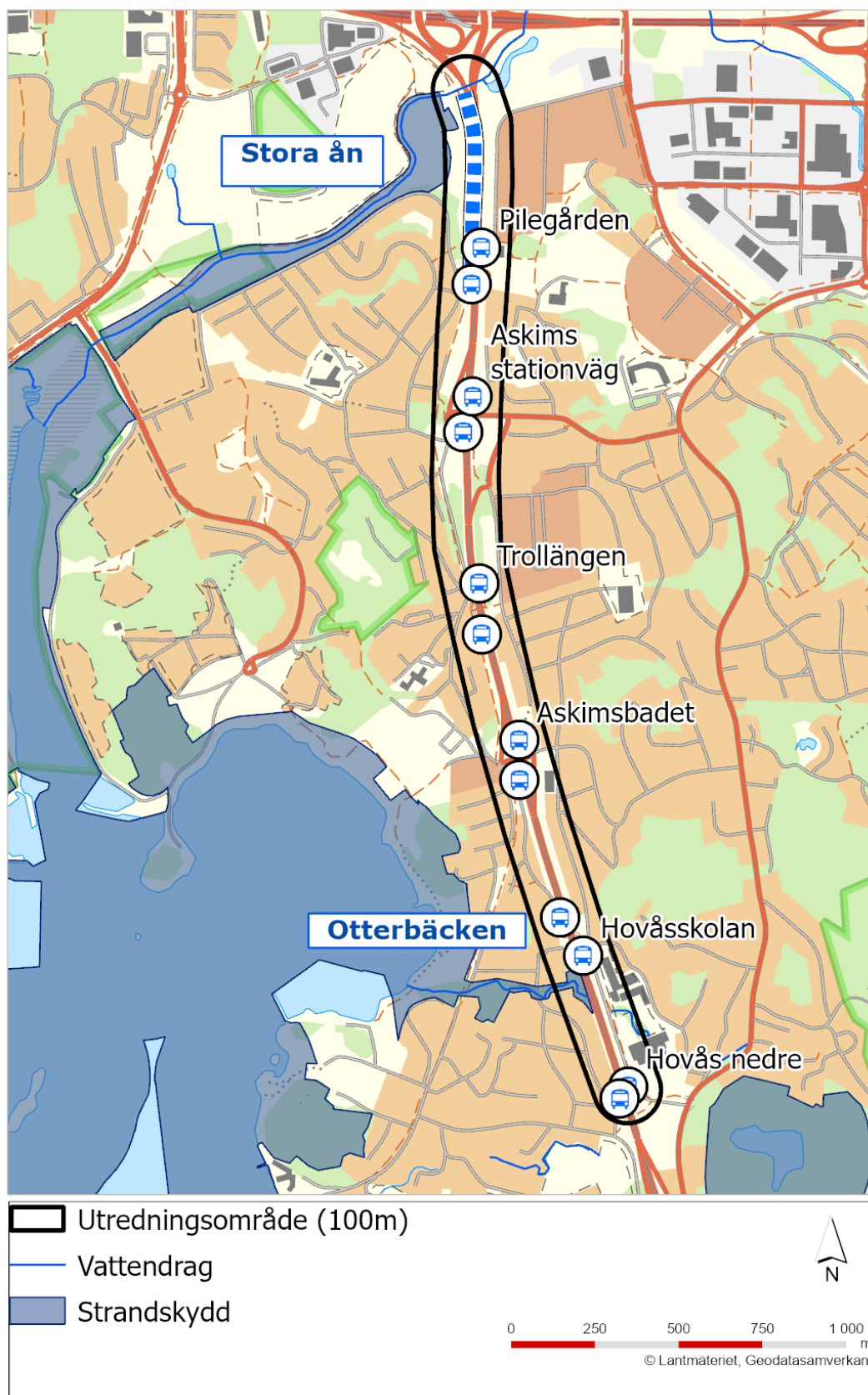
Figur 4. Riksintressen i utredningsområdet (Källa: Naturvårdsverket, Trafikverket).

4.2.2 Strandskydd

Strandskyddsområden skyddas av 7 kap. 13–18 §§ MB och sträcker sig 100 meter från strandkanten, både upp på land och ut i vattnet. Undantag är vattendrag som vid normalt vattenstånd är smalare än 2 meter, insjöar vars vattenyta som är mindre än 1 hektar, samt insjöar och vattendrag som är anlagda efter 1975. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för den allemansrättsliga tillgången till strandområden, samt bevarandet av goda livsvillkor för djur- och växtliv. Inom strandskyddsområdet är det förbjudet att utföra åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter.

Inom utredningsområdet finns det två vattendrag, Stora ån och Otterbäcken. Emellertid är strandskyddet kring dessa till stora delar upphävt i och med detaljplaner i utredningsområdet. Länsstyrelsen Västra Götaland har tagit fram geodata över de områden som de anser att strandskydd gäller, se i Figur 5.

Slutligen finns ett undantag för vägplaner i strandskyddslagstiftningen. Byggande av väg inom ramen av en vägplan omfattas inte av förbuden i strandskyddslagstiftningen.



Figur 5. Utredningsområdet med de vattendrag vars strandskydd överlappar med utredningsområdet. Lager "Strandskydd" är framtaget av länsstyrelsen Västra Götaland, och omfattar de områden som länsstyrelsen anser omfattas av strandskydd (Källa: Länsstyrelsen Västra Götalands Län).

4.2.3 Kommunala planer

4.2.3.1 Översiktsplan

Göteborgs stads översiktsplan antogs år 2022. I planen betonas vikten av att skapa en sammanhållen stad med ett välfungerande nätverk av kollektivtrafik.

Översiktsplanen har som mål att säkerställa en effektiv användning av befintlig infrastruktur genom att ge mer plats i gaturummet för yteffektiva transportslag samt att öka andelen resande med kollektivtrafik genom att öka kapaciteten och ge god framkomlighet för kollektivtrafiken.

I Göteborgs stads gällande översiktsplan visar markanvändningskartan för den aktuella sträckan av väg 158 att stora delar av kringliggande mark är utpekad som blandad stadsbebyggelse. Ett område i nordväst är utpekad som utvecklingsområde för stadspark. Fokus är att utveckla fler parkkvaliteter inom området men med hänsyn till befintliga naturvärden. I den södra delen av utredningsområdet är en mindre del väster om väg 158 utpekad som värdefull natur- och friluftsområde där inga åtgärder ska genomföras som kan ge negativa värden på natur och friluftsliv.

Parallell cykelväg med väg 158 i nordsydligriktning är utpekad som en del av pendlingscykelnätet. Nätet ska ge god framkomlighet och trafiksäkerhet med hög komfort för cyklister i nätet. Detta bör tas hänsyn till vid ombyggnation av befintligt gång- och cykelnät.

Eventuell framtida järnväg pekas ut i ett stråk parallellt med väg 158 i översiktsplanen. Detta behöver inte tas i beaktning i denna utredning.

4.2.3.2 Detaljplaner

Det finns följande planer som berör de områden kring väg 158 och busshållplatserna som ska byggas om.

De är uppifrån Pilegården räknat och söderut till Hovås nedre följande:

- Stadsplan för delar av stadsdelarna Högsbo och Järnbrott i Göteborg (1965), 1480K-II-3144: Vid Järnbrottsmotet har marken stadsplanebestämmelse T.
- Detaljplan för golfbana vid Väla (reviderad 2004), 1480K-II-4747: Mellan Järnbrottsmotet och busshållplats Pilegården säger detaljplanen att marken ej får bebyggas.
- Stadsplan för del av Norra Askim Industriområde Nordvästra delen (reviderad 1973), 1480K-II-3393: Vid Pilegården är marken utpekad som specialområde för gatutrafiksändamål. Direkt väster om detta är marken utpekad för park eller plantering i detaljplan.

- Stadsplan för Askims stationsväg mm (1972), 1480K-II-3396: Vid Askims stationsväg är marken utpekad som specialområde för gatutrafiksändamål.
- Detaljplan för bostäder sydost om Hovås Länsmansväg (1999), 1480K-II-4398: Vid Hovåsskolan säger detaljplanen att marken är utpekad för genomfartstrafik.
- Stadsplan för skol- och idrottsområde i Hovås (1973), 1480K-II-3401: Vid hållplats Hovås nedre är anslutande mark i utpekad som gata och park.

Hållplatserna Trollängen, Askimsbadet och Hovås nedre är placerade på mark som inte är detaljplanelagd.

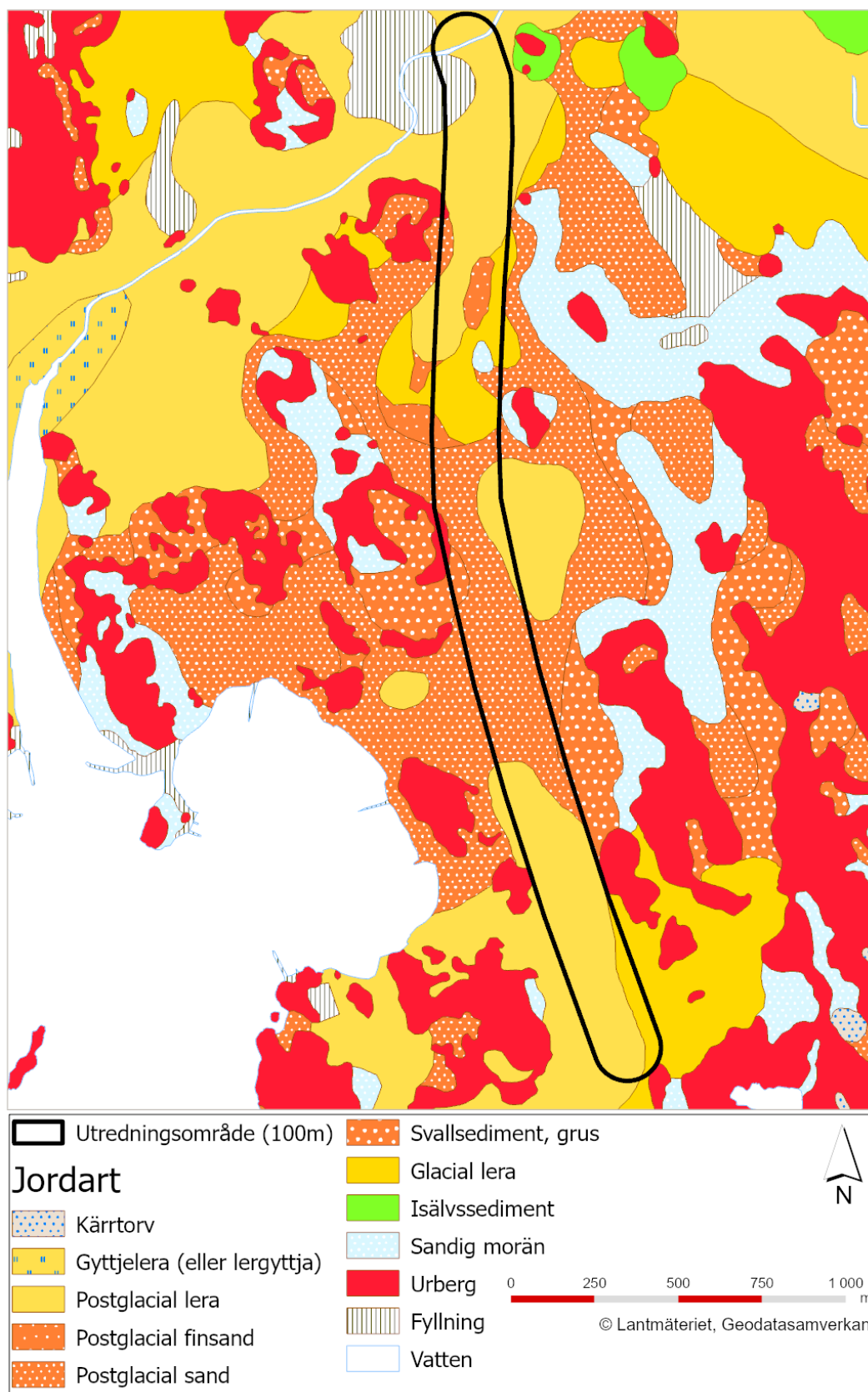
4.2.4 Markanvändning

I anslutning till väg 158 finns tät förstadsbebyggelse med en blandning av småskalig villabebyggelse och större sammanhängande områden med flerbostadshus. I direkt anslutning till befintlig väg finns det viss grönsstruktur och en gång- och cykelväg som sträcker sig parallellt i grönsstrukturen.

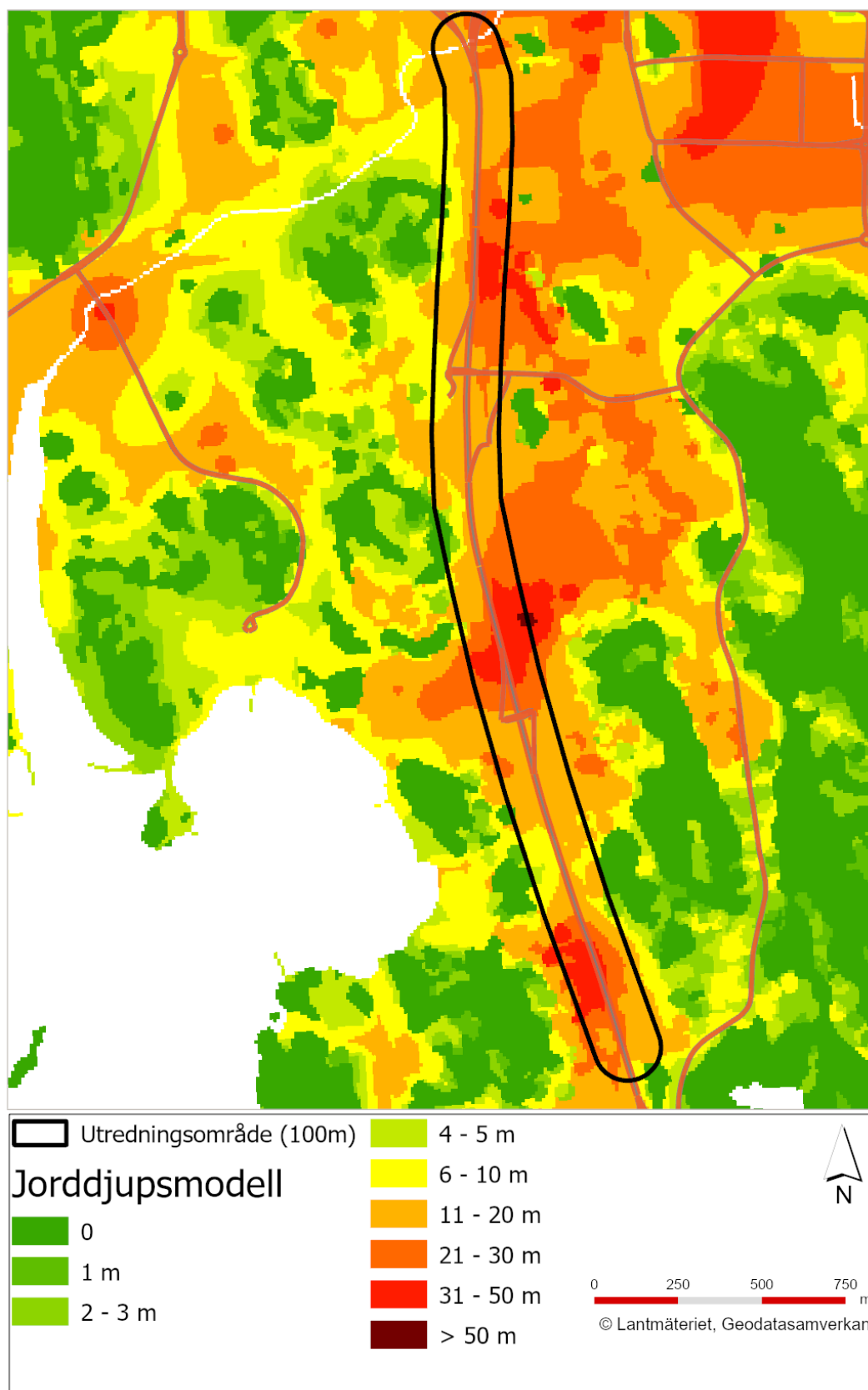
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1 Geoteknik

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs marken längs den aktuella sträcken generellt av lera eller sand, se Figur 6. Jorddjupen varierar generellt mellan ca 10 och >50 m enligt SGU:s jorddjupskarta, se Figur 7.



Figur 6. Jordarter i utredningsområdet. (Källa: SGU, jordartskartan 25k-100k).



Figur 7. Jorrdjup inom undersökningsområdet (Källa: SGU:s jorrdjupskarta).

4.3.1.1 Pilegården

Baserat på data från SGU:s jordarts- och jorddjupskarta utgörs marken kring Pilegården generellt av postglaciala lera och postglacial sand samt berg i dagen strax väster om undersökningsområdet. Jorddjupen varierar mellan ca 10 och 50 m.

4.3.1.2 Askims stationsväg

Marken kring Askims stationsväg utgörs enligt SGU:s jordarts karta generellt av glacial lera och ett mindre område av sandig morän strax öster om norrgående busshållplats. Enligt SGU:s jorddjupskarta varierar jorddjupet mellan ca 10 och 30 m.

4.3.1.3 Trollängen

Vid hållplats Trollängen utgörs marken enligt SGU:s jordartskarta generellt av postglacial sand och ett område av postglacial lera strax öster om norrgående hållplats. Enligt SGU:s jorddjupskarta varierar jorddjupet mellan ca 10 och 30 m.

4.3.1.4 Askimsbadet

Baserat på SGU:s jordarts- och jorddjupskarta utgörs marken kring hållplats Askimsbadet generellt av postglacial sand. Norr om hållplatsen återfinns postglacial lera och jorddjupen bedöms varierar mellan ca 20 och 50 m.

4.3.1.5 Hovåsskolan

Generellt består marken kring hållplats Hovåsskolan av postglacial lera baserat på data från SGU:s jordartskarta. Jorddjupen bedöms variera mellan ca 10 – 20 m.

4.3.1.6 Hovås nedre

Enligt SGU:s jordarts- och jorddjupskarta utgörs marken i området kring hållplats Hovås nedre av postglacial lera och postglacial sand. Strax norr om undersökningsområdet återfinns ett område av glacial lera och öster om området berg i dagen samt sandig morän. Jorddjupen bedöms variera mellan ca 5 och 20 m.

4.3.2 Avvattning

Väg 158 går i huvudsak i urban miljö. Omgivande mark och sidoområden omhändertar och leder vatten parallellt med vägen och västerut med vallar, diken, trummor och ledningar. Området avvattnas mot Askims fjord.

På den aktuella sträckan mellan Stora ån och i höjd med Askims kyrka finns ca 25 trummor. På stora delar av sträckan finns vallar, diken, intagsanordningar och andra arrangemang för att hantera dagvatten från omgivningen på ett acceptabelt sätt. Även externa ledningar kan bidra till vägens avvattning. Två av trummorna har rapporterade åtgärdsbehov.

Det finns inga kända behandlingsanläggningar för vägdagvatten avseende fördröjning eller rening annat än diken och slänter.

Inga vattenskyddsområden förekommer inom utredningsområdet.

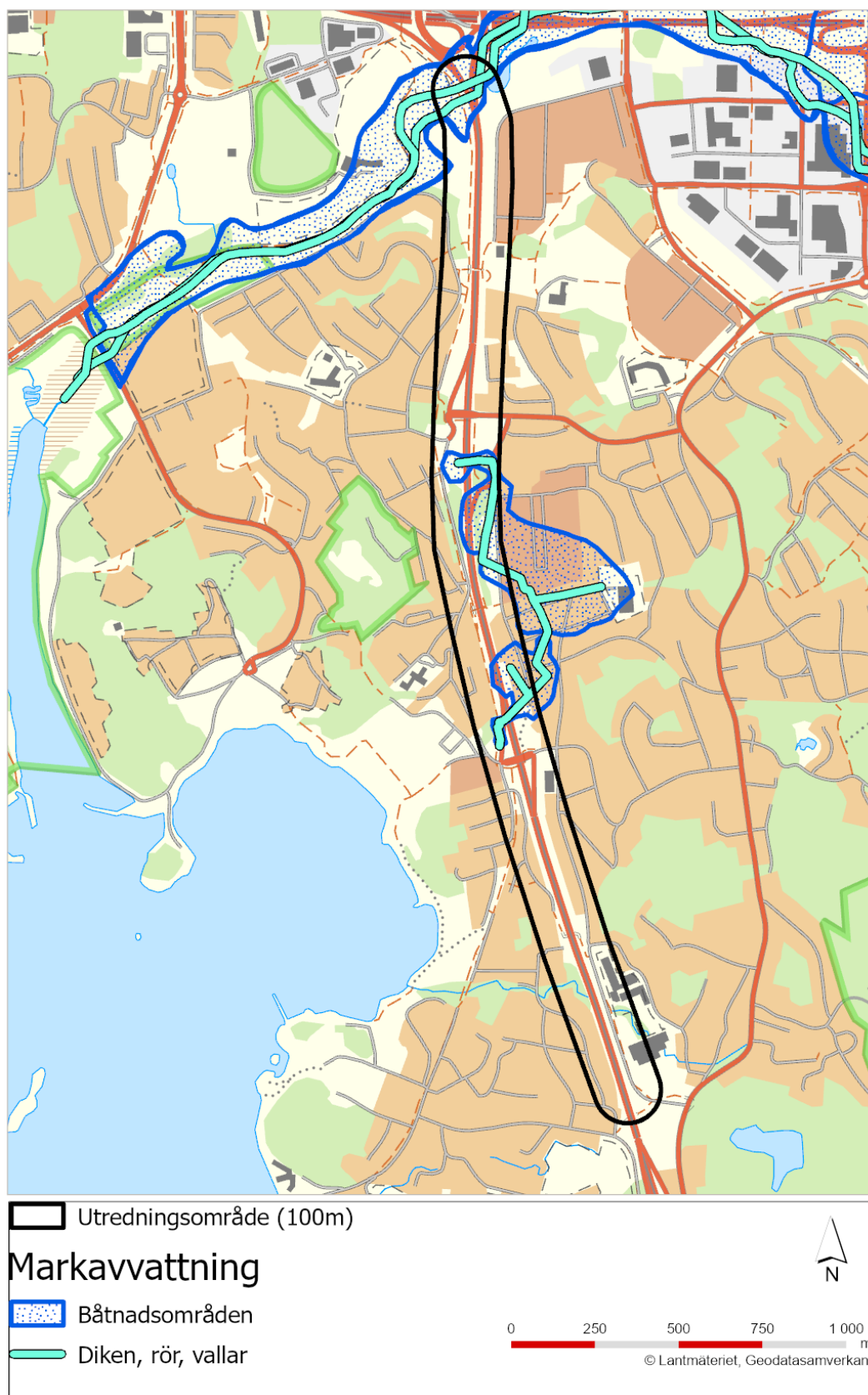
4.3.2.1 Markavvattningsföretag

Stora Ån med omgivande marker berörs av ett gällande markavvattningsföretag. Även sträckan mellan hållplats Askims stationsväg och hållplats Askimsbadet finns ett gällande markavvattningsföretag, se Figur 8.

- Mölndal Stora Ån 1993, Stora Ån
- Hult – Pixbo – Askim TF 1925, söder om hållplats Askims stationsväg i södergående riktning. Korsar även Säröleden i höjd med hållplats Askimsbadet i norrgående riktning.

4.3.2.2 Nivåer

Utredningsområdet består till stor del av flack terräng. Längs sträckan förekommer uppstickande berg, främst på den västra sidan av området och i separata sektioner. Höjdnivåerna varierar mellan +3 och +16 m.ö.h, enligt Lantmäteriets kartmaterial. Den lägsta punkten återfinns i den norra delen av området, närmast Stora Ån.



Figur 8. Markavvattningsföretag inom utredningsområdet (Källa: Länsstyrelsen Västra Götaland).

4.3.3 Byggnadsverk

I närheten av vägsträckan finns 18 befintliga byggnadsverk i form av 4 broar, 13 bullerskyddsskärmar samt en stödmur, markerade i Figur 9.

Broar som omfattas av utredningsområdet är bro 1480-2081-1, gångbro över Säröleden vid busshållplats Pilegården. Bro 1480-2140-1, gång- och cykelbro över Säröleden vid busshållplats Trollängen. Bro 14-1340-1, bro över gång- och cykelväg 0,6 km N Askims kyrka, vid busshållplats Hovås skola samt bro 14-818-1, bro över enskild väg vid Askims kyrka, vid busshållplats Hovås nedre.

Bullerskyddsskärmar inom området är betecknade med nummer 14-1947-1 till 14-1957-1 i Figur 9. Bullerskärmar varierar i längd från 63 meter till 821 meter.

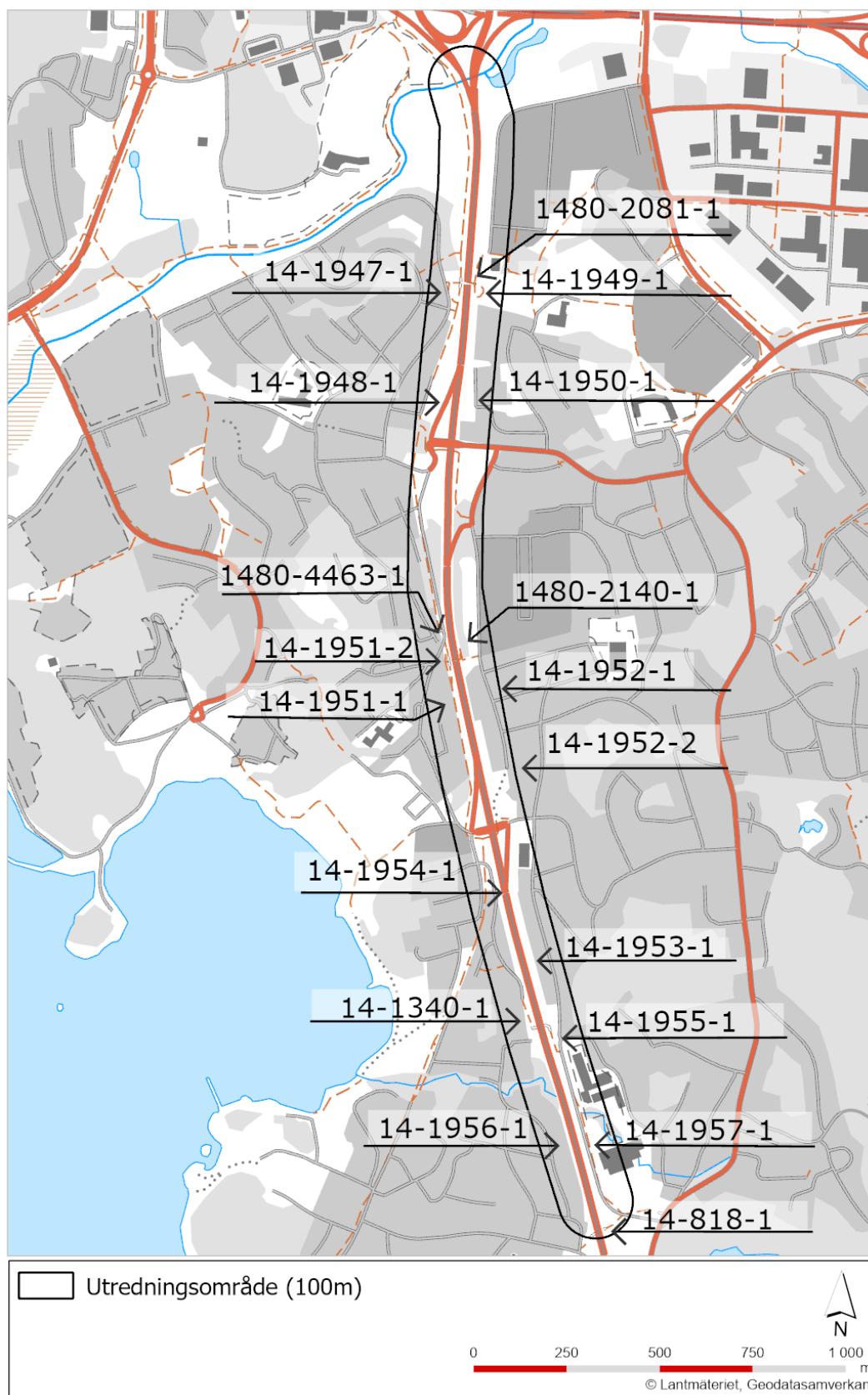
Stödmur 1480-4463-1, stödmur GC Säröleden - Hults sögårdsväg, är en vinkelstödmur, 86 m lång och är placerad längs en gång- och cykelväg i anslutning till västra landfästet av bro 1480-2140-1.

4.3.4 Ledningar

På aktuell sträcka finns både längsgående och korsande ledningar som kan komma i konflikt med utbyggnaden av busskörfält och förlängning av busshållplatserna.

Detta kommer att utredas vidare i den fortsatta processen.

- Fiber och kommunikationskabel längs med väg 158
- Tele/optokablar
- Låg- och högspänningsledningar
- Dagvatten, dräneringsledningar, dricksvattenledningar samt spillvattenledningar.



Figur 9. Illustrationskarta över byggnadsverk inom utredningsområdet (Källa: Trafikverket).

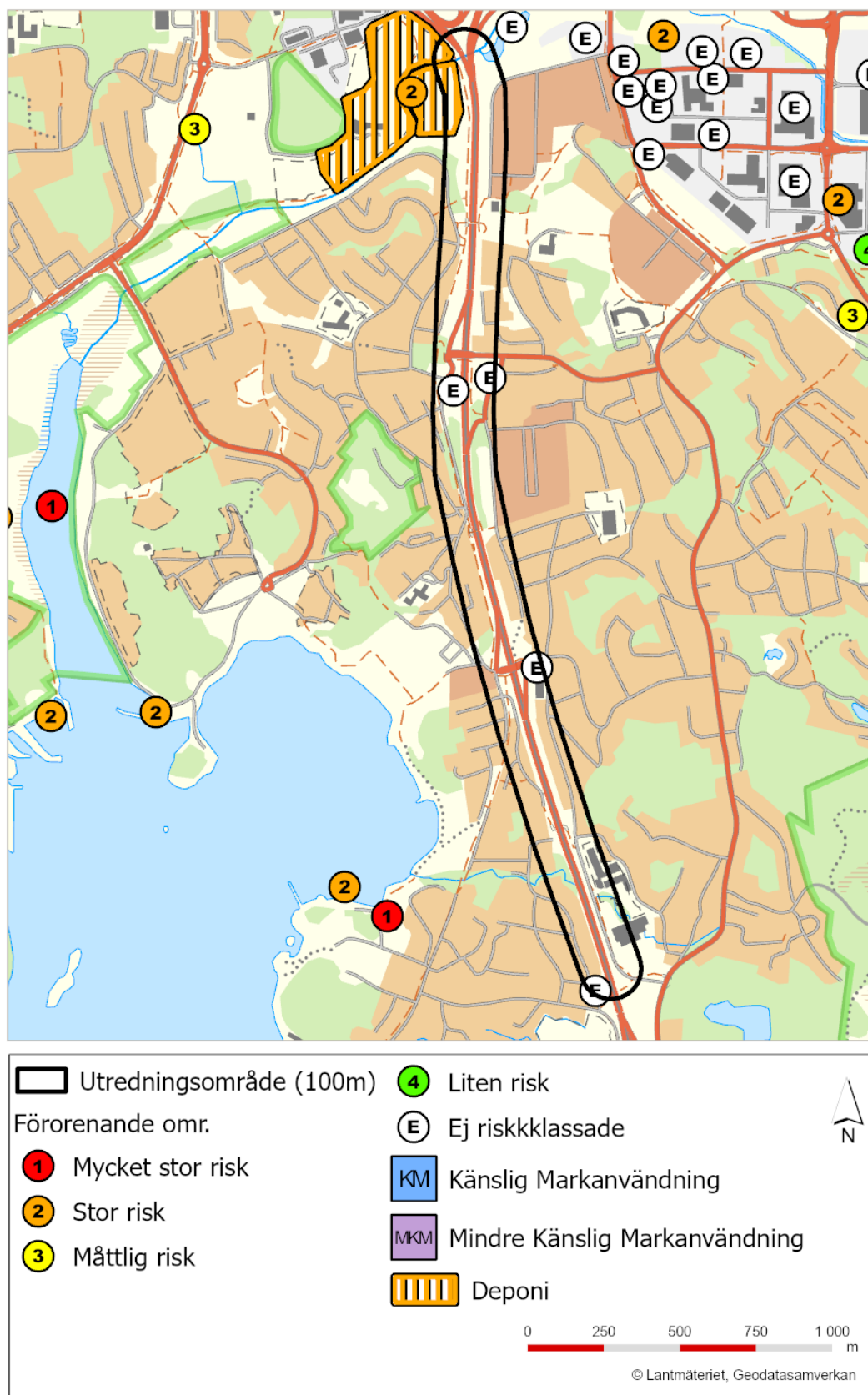
4.4 Förorenade områden

Vägtrafik är en källa till spridning av förorening genom avgasutsläpp, däcknötning, nedslitning och korrosion av framför allt rörliga delar i motorer och transmission samt läckage av petroleumprodukter vilket hamnar i omkringliggande områden så som bland annat vägdiken och vattendrag. Vägdikesmassor förutsätts vara lätt förorenade längs med hela sträckan.

Enligt länsstyrelsernas EBH-databas¹ (Länsstyrelserna, u.d.) överlappar utredningsområdet med flera förorenade områden. I norra delen finns en sluttäckt deponi som har fått riskklass 2, stor risk. Deponin har varit en avfallsdeponi för både farligt och icke-farligt avfall. Ytterligare finns tre platser för drivmedelshantering som har blivit tilldelade riskklass E, Ej bedömd. Längst i söder finns en brandövningsplats med riskklass E, Ej bedömd. Se Figur 10.

Branschtypiska föroreningar för deponier är alifatiska kolväten, bly, PCB, PFAS, metaller, PAH, oljekolväten, dioxiner (Naturvårdsverket, 2023), men föroreningsbilden är mycket heterogen, på grund av kraftig variation av hanterade ämnen. Branschtypiska föroreningar för drivmedelshantering är alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), aromatiska kolväten (Bensen, Xylen, Toluen), och metaller. Branschtypiska föroreningar för brandövningsplatser är PFAS och PAH.

¹ EBH-databasen är en databas där information om konstaterat eller potentiellt förorenade platser i Sverige lagras.



Figur 10. Förorenade områden i utredningsområdet (Källa: EBH-stödet).

4.5 Stads- och landskapsbild

Väg 158 rör sig genom landskapstypen Kust- och skärgårdslandskap Bohuskusten. Detta innebär ett landskap som växlar mellan kala berg och gröna dalbottnar och ett vägnät som slingrar sig längs med dalgångar. Historiskt fanns det småskaligt jordbruk i dalgångarna medan betesmarker och utmarker låg på höjderna. Den smalstrimmiga fastighetsbebyggelsen som finns idag är ett spår i landskapet från skiftetiden. Ett annat tydligt spår är hur odlingsmarkens utbredning sammanfaller med bebyggelsens utbredning.

Samtliga busshållplatser är belägna inom ett karaktärsområde med tät förstadsbebyggelse med en blandning av småskalig villabebyggelse och större sammanhängande områden med flerbostadshus. Vägen går lågt i dalgången och omges av en grön korridor, omväxlande bestående av bullervallar, diken, gräsmattor och dungar. Cykelvägen väster om väg 158 är anlagd på den gamla banvallen för Säröbanan.

Busshållplatserna är belägna i anslutning till befintlig bebyggelse, med närhet till bland annat badplatser och skolor, samt anslutning till de centrala delarna av Göteborg. Återkommande element är bullerskyddsskärmar utmed delar av vägen, som både skyddar visuellt och akustiskt, men även markerar entré till stigarna som leder till bostadsområdena.

Vid gång- och cykelbron i höjd med busshållplats Pilegården är bullerskyddet placerat i omedelbar anslutning till vägen.

4.6 Naturmiljö

I utredningsområdet finns det tidigare inventerade naturvärden som redovisas av Naturvårdsverket i kartverket Skyddad Natur (Naturvårdsverket, u.d.), Figur 11. Detta inkluderar ett område vid Stora ån som är utpekad i våtmarksinventeringen som bedömdes ha höga naturvärden.

Ytterligare sammanfaller utredningsområdet med 37 registrerade fynd i artportalen (SLU, u.d.). Fynden inkluderar fridlysta arter (exkl. fåglar), Natura 2000-arter, signalarter, rödlistade arter, samt de fåglar som är upptagna i fågeldirektivet och registrerades under åren 2000–2025 och bestod av 23 olika arter, se Tabell 1.

Bland de värdearter som finns registrerade i utredningsområdet finns det däggdjur (Igelkott), fisk (ål), kärlväxter (Svinrot), lavar (Lönnlav), steklar (Blanksvart trädmyna), storsvampar (Tusengömming och Hypoxylon petriniae), samt ett antal fåglar.

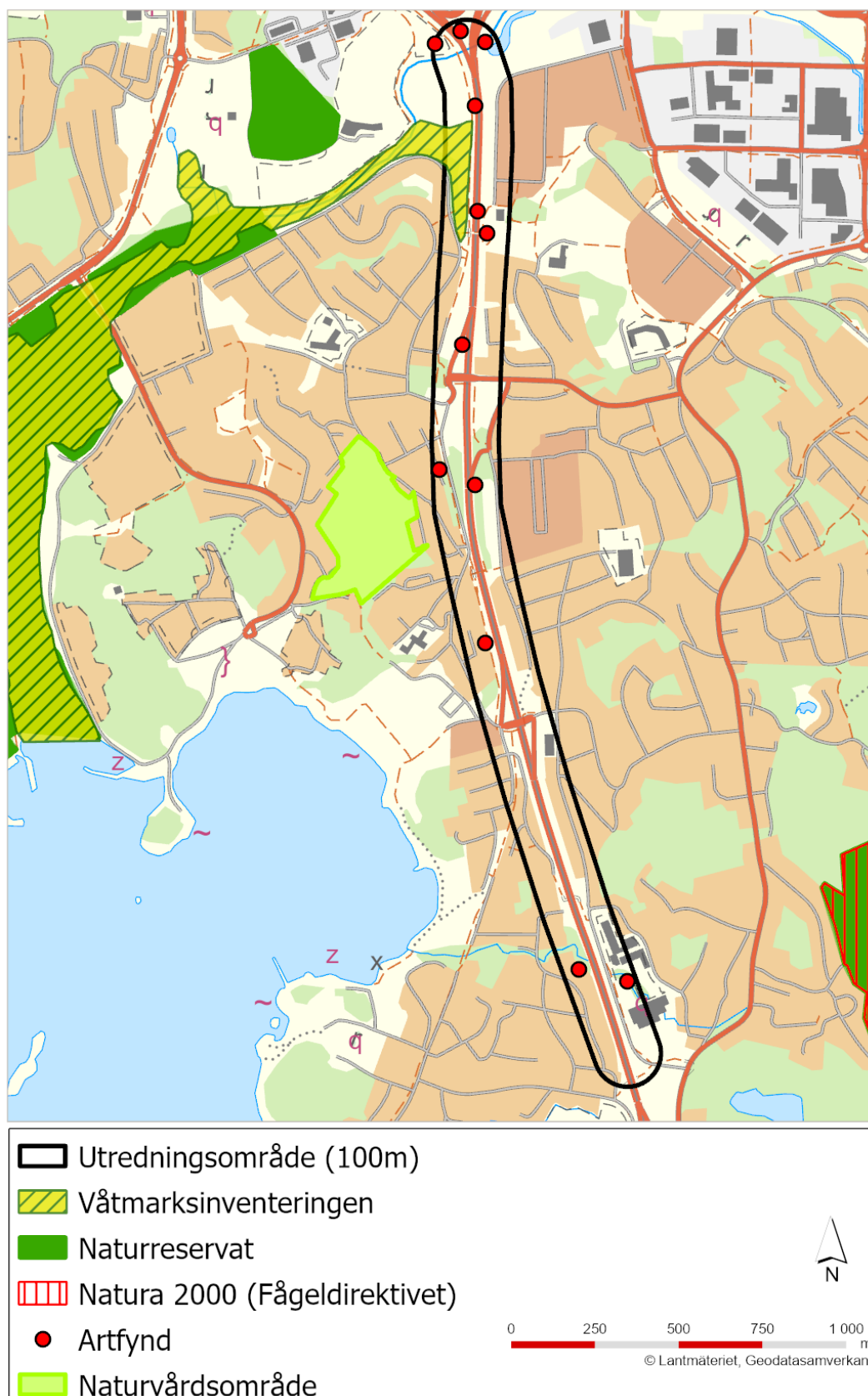
Tabell 1. De 23 arter som har registrerats inom utredningsområdet. Rödlistning går i 7 steg: LC = Livskraftig, DD= Kunskapsbrist, NT = Nära Hotad, VU = Sårbar, EN = Starkt hotad, CR= Akut hotad, RE = Nationellt utdöd.

Latinskt namn	Svenskt namn	Rödlistning
<i>Pernis apivorus</i>	Bivråk	LC
<i>Curruca curruca</i>	Ärtsångare	NT
<i>Ficedula hypoleuca</i>	Svartvit flugsnappare	NT
<i>Turdus pilaris</i>	Björktrast	NT
<i>Dryobates minor</i>	Mindre hackspett	NT
<i>Sturnus vulgaris</i>	Stare	VU
<i>Cryptosphaeria eunomia</i>	Tusengömming	NT
<i>Somateria mollissima</i>	Ejder	EN
<i>Astur gentilis</i>	Duvhök	NT
<i>Erinaceus europaeus</i>	Igelkott	NT
<i>Bacidia rubella</i>	Lönnlav	LC
<i>Apus apus</i>	Tornseglare	EN
<i>Scorzonera humilis</i>	Svinrot	NT
<i>Anguilla anguilla</i>	Ål	CR
<i>Numenius arquata</i>	Storspov	EN
<i>Larus argentatus</i>	Gråtrut	VU
<i>Chloris chloris</i>	Grönfink	EN
<i>Cygnus columbianus</i>	Mindre sångsvan	NA
<i>Falco columbarius</i>	Stenfalk	NT
<i>Cygnus cygnus</i>	Sångsvan	LC
<i>Hypoxylon petriniae</i>	(Inget svenskt namn)	NT
<i>Grus grus</i>	Trana	LC
<i>Lasius fuliginosus</i>	Blanksvart trämyra	LC

I närheten av, men inte i utredningsområdet, finns det naturreservat, naturvårdsområde, och ett Natura 2000-område (Fågeldirektivet).

Som en del av framskridande arbete med vägplanen ska en naturvärdesinventering tas fram. Naturvärdesinventeringen ska utföras enligt Svensk Standard SS:199000:2023. Inventeringen ska omfatta busskörfältet, samt platsen där gång- och cykelväg ska flyttas, i höjd med Pilegårdens busshållplats. Inventeringen ska

inkludera en fördjupad inventering av invasiva arter. Inventeringen av invasiva arter ska även inkludera områdena för busshållplatserna.



Figur 11. Naturvärden inom utredningsområdet (Källa: Naturvårdsverket, artportalen (SLU)).

4.7 Kulturmiljö

Askim är en rik kulturmiljö i Göteborgs kustband. I den aktuella vägsträckans närhet finns bland annat flera boplatser, gravfält och hällristningar. Den historiska bebyggelsen gör sig påmind i form av registrerade by- och gårdstomter, och den gamla Säröbanan går fortfarande att följa genom landskapet. 1900-talets rekordår avspelas i tidstypiska flerbostadsområden. Se i Figur 12 vilka kulturmiljölämningar som finns i utredningsområdet.

Omgivningarna runt Säröleden är rika på fornlämningar, bland annat boplatser, gravar och hällristningar. Ingen i dagsläget känd fornlämning förväntas dock påverkas av det planerade arbetet. De närmast belägna kulturhistoriska lämningarna längs den aktuella vägsträckan är L1970:4843, en boplatz som undersöktes i sin helhet på 1960-talet, och L1970:5163, en fyndplats bestående av en äldre uppgift om att en skafthålsyxa hittats på platsen. Båda lämningarna har status *Ingen antikvarisk bedömning*, vilket innebär att de betraktas som helt undersökta och därför saknar lagskydd. Det bör emellertid hållas i åtanke att det i området kan finnas ännu ej kända fornlämningar.

I historisk tid bestod området längs nuvarande väg 158 av gårdar, åker- och utmark. Längs dagens Säröled låg bland annat gårdarna Pilegården och Backa, Pixbo och Otterbäcken. Den vik som idag kallas Askimsviken går i det historiska kartmaterialet under namnet Saltsjön. I väg 158:s närhet låg även Askims gamla kyrka, byggd på 1200-talet, fram tills att den brann ner år 1876 och ersattes av den nuvarande kyrkan i Hovås.

Dagens väg 158 följer i grova drag den äldre Säröbanan, en järnväg som anlades under tidigt 1900-tal och fraktade badgäster mellan centrala Göteborg och Särö havsbad. Askims gamla station låg vid den nuvarande korsningen mellan Säröleden och Askims stationsväg. Järnvägen lades ner på 1960-talet, och stora delar av banvallen utgör nu gång- och cykelväg.

Både dagens vägsträckning och mycket av den omgivande bebyggelsen växte fram under mitten av 1900-talet, i en tid då byggprojekt inte alltid föregicks av arkeologiska undersökningar. Det antal fornlämningar som finns upptagna i Kulturmiljöregistret längs väg 158 är förmodligen inte representativt för hur omfattande spår människan egentligen lämnat efter sig sedan förhistorisk tid.

Södra änden av undersökningsområdet överlappar med kommunens kulturmiljöprogram. Området benämns "Hovås Villastad" och är utpekad för värdefull bebyggelse.

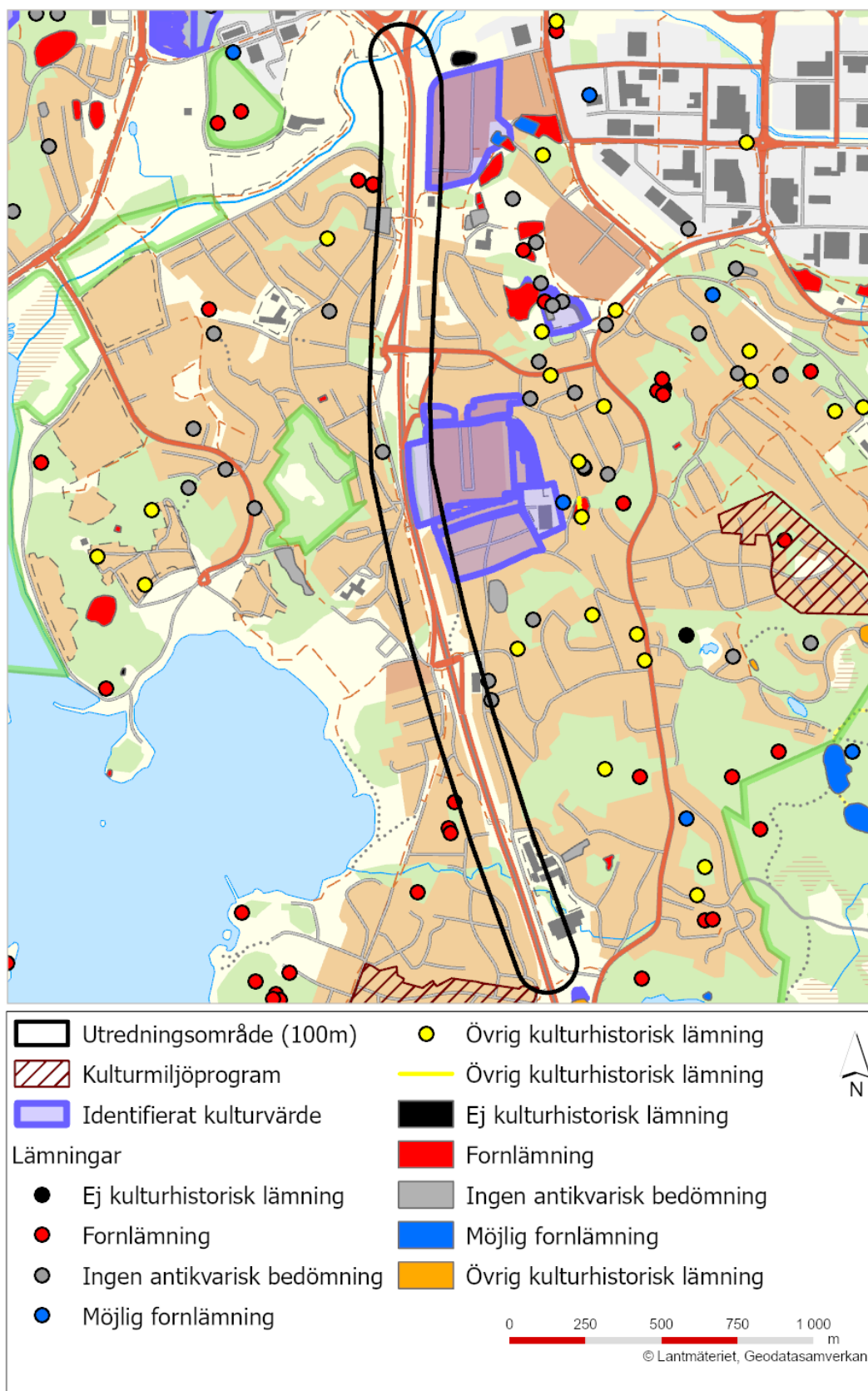
Väster om väg 158 finns flera bostadsområden och byggnader som har ett så kallat identifierat kulturvärde, vilket innebär att de bedöms ha kulturvärden i kunskapsunderlag, planeringsunderlag eller beslutsunderlag:

- bostadsområdet Pilegården, byggt 1966–1967
- daghemmet vid korsningen Vårslevägen och Långlyckevägen (idag förskolan Småtrollen/Trollebo), byggt 1968
- lamellhusområdet på Vårslevägen-Solvarvsplan-Askåkersplan, byggt 1963–1964
- radhusområdet på Älvdansvägen, byggt 1968
- villaområdet mellan Älvdansvägen och Askims Svedjeväg, byggt 1961

4.8 Friluftsliv och rekreation

I kringliggande områden finns det flera parker och natur- och friluftsområden som erbjuder goda möjligheter för friluftsliv och rekreation. I området finns flertalet utflyktsmål för friluftsliv så som fritidsfiske och bad.

För oskyddade trafikanter finns det idag goda möjligheter att röra sig längs med väg 158 med separerade gång- och cykelvägar. Det nordsydliga cykelpendlingsstråket har god framkomlighet och säkrade passager. Däremot saknas säkra passager för oskyddade trafikanter på flertalet ställen över väg 158 vilket minskar tillgängligheten och rörelsefriheten för oskyddade trafikanter.



Figur 12. Kulturmiljölämningar i utredningsområdet (Källa: Bebyggelseregistret, Forsök).

4.9 Vattenmiljö och miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats.

Utredningsområdet överlappar med en ytvattenförekomst (Stora ån) och en grundvattenförekomst (Frölunda). Ytterligare är ett kustvatten nära beläget utredningsområdet som Stora ån mynnar ut i (Askims fjord) (VISS, 2025). Se Figur 13.

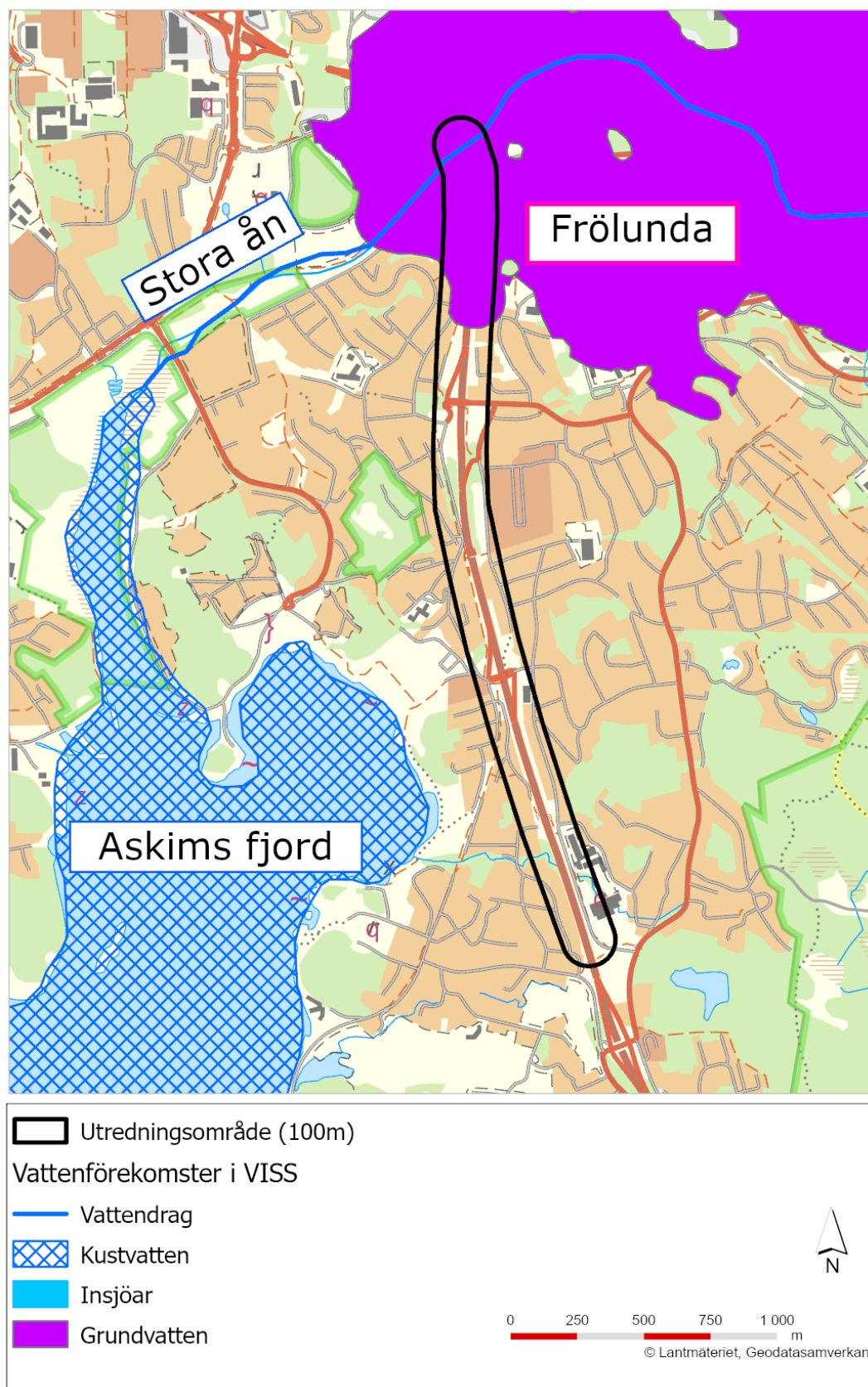
4.9.1 Ytvatten

Stora Ån och Askims Fjord är vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer. Stora ån har otillfredsställande ekologisk status, och uppnår inte god kemisk status. Stora ån har naturlig härkomst och är påverkad av näringsämnen/övergödning vilket visas av den biologiska kvalitetsfaktorn *kiseldalger* och av kvalitetsfaktorn *näringsämnen* som båda har otillfredsställande status. Kvalitetsfaktorn *fisk* är bedömd till måttlig status eftersom stora delar av vattenförekomsten saknar naturliga livsmiljöer för vattenlevande växter och djur. Vattenförekomsten har också problem med miljöfarliga ämnen, främst zink och PCB. Kemisk status för Stora ån uppnår ej god med hänsyn till bromerade difenyleter, kvicksilver, flouranten, PFOS (Perfluoroktansulfonsyra), och PAH (Polycykliska aromatiska kolväten).

Askims Fjord har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Ekologisk status är satt till måttlig med hänsyn till förorenande ämnen (PCB), morfologi, och övergödning/näringsämnen. Kemisk status för Askims fjord uppnår ej god med hänsyn till för höga halter av bromerade difenyleter, kvicksilver, och tributyltennföreningar. Inga ytvatten i Sverige uppfyller kraven för bromerade difenyleter och kvicksilver på grund av långväga atmosfärisk deposition.

4.9.2 Grundvatten

I norra delen av finns en sand- och grusförekomst som är en grundvattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer. Grundvattenförekomsten benämns Frölunda och har god kemisk och kvantitativ status.



Figur 13. Vattenförekomster kring utredningsområdet (Källa: Vattenmyndigheten).

4.10 Hälsa och säkerhet

4.10.1 Buller

Inom utredningsområdet finns flertalet bullerskydd i form av plank samt jordvallar, se även kapitel 4.3.3 Byggnadsverk. Det finns fastigheter längs sträckan som är bullerutsatta från befintlig väg trots bullerskydd.

4.10.2 Luftföroreningar

De luftföroreningar som är mest problematiska i Göteborg i dagsläget är kvävedioxid (NO₂) och grövre luftburna partiklar (PM₁₀). Partiklar bildas exempelvis vid förbränning i motorer av bildäcks, framför allt av slitage från däck, bromsar och vägbanan.

Längs väg 158 uppstår en del luftföroreningar orsakade av trafiken som trafikerar stråket. Enligt Göteborgs stads miljöförvaltnings kartunderlag Ren stadsluft, luftkvalitet från 2023 var årsmedel för kvävedioxid runt 18 µg/m₃ inom utredningsområdet, vilket är under både MKN:s gränsvärde för kvävedioxid och gränsvärde för miljömålet *Frisk luft*. Kartan visar även att de uppmätta halterna av PM₁₀ längs väg 158 låg under MKN:s gränsvärde.

4.11 Naturresurser

Inga områden klassade som jord- eller skogsbruk av nationell betydelse (3 kapitlet 4 § miljöbalken) finns inom utredningsområdet.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

I arbetet med vägplanen har ingen annan lokalisering studerats då planerade åtgärder är förbättring av befintlig anläggning. Vägplanen innebär att åtgärder utförs på aktuell sträcka av väg 158, vilket ligger i linje med Trafikverkets inriktning och rekommendationer i Åtgärdsvalsstudie Väg 158, Göteborg - Kungsbacka.

Eventuellt belysningsberäkning av befintliga armaturer och behov av kompletterande belysning utreds fortsatt.

5.1 Utformning busskörfält

Nytt busskörfält planeras att anläggas i södergående riktning på västra sidan av väg 158, mellan Stora ån och hållplats Pilegården. Utmed planerad sträcka för busskörfält löper också en gång- och cykelväg som ska flyttas i samband med utbyggnad.

Så långt det är möjligt planeras separering mellan befintlig gång- och cykelväg och Busskörfält att utföras med en skiljeremsa. Där detta inte är möjligt med hänsyn till sidoavstånd, släntlutning och dikesdjup utreds separering med räcke alternativt grunt dike med dräneringsledning. Strax innan gång- och cykelbron vid Pilegården planeras busskörfältet vika av från väg 158 för att istället anläggas i befintligt läge för gång- och cykelväg under bron. Detta medför en flytt av befintlig gång- och cykelväg västerut. Det nya busskörfältet ansluter sedan mot befintligt busskörfält i samma läge som befintlig busshållplats, vilket i sin tur medför en flytt av densamma.



Figur 14. Översiktskarta över väg 158 med influensområde, busshållplatser, och busskörfältet.

5.2 Utformning busshållplatser

I det aktuella området finns sex hållplatser: Pilegården, Askims stationsväg, Trollängen, Askimsbadet, Hovåsskolan och Hovås nedre.

I projektet ska förlängning av samtliga hållplatslägen genomföras så att två linjebussar kan stå samtidigt vid hållplatserna. I arbetet ingår också att utreda om busshållplatserna kan förlängas så att de får en hållplatsyta där två ledbussar får plats efter varandra.

Förlängning av busshållplats i södergående riktning vid Askims stationsväg i befintligt läge bedöms svår att genomföra på grund av närheten till korsning norrut och bränsletankar söderut. I fortsatt planering och projektering behöver flytt av hållplats söderut, söder om bensinstation/bränsletankar, studeras närmare. Troligen behöver i händelse av hållplatsflytt en ny gångväg i ett helt nytt läge utredas med hänsyn till både tillgänglighet och markåtkomst.

Busshållplats Hovås nedre i södergående riktning bedöms komplex med hänsyn till närheten till gång- och cykelport och befintliga fastigheter, utrymmet är mycket begränsat. Utformningen studeras mer i detalj i kommande skede, utgångspunkten är att undvika påverkan på omgivande fastigheter.

5.3 Gestaltungsavsikter

5.3.1 Övergripande gestaltungsavsikter

- Befintliga kopplingar för oskyddade trafikanter till skolor och bostadsområden ska bevaras och om möjligt förbättras för att främja trygg och självklar orientering.
- Eventuella invasiva växtarter i projektområdet ska hanteras så att spridning förhindras.
- Befintliga träd ska så långt det är möjligt bevaras och integreras i utformningen, med särskild hänsyn till större och karaktärsfulla exemplar. Om träd behöver tas ned för att uppnå projektmålen ska det utredas om de kan ersättas i närområdet. Eventuella ersättningsträd ska vara inhemska och ha potential att utvecklas till träd med likvärdig storlek och karaktär som de som fällts. Död ved från fällda träd ska, där det är möjligt, bevaras i närområdet för att främja biologisk mångfald.

- Vid återställande av mark ska slänter och diken utformas så att de kompletterar platsens karaktär och ansluter sömlöst till omgivande mark. Ny vegetation ska harmonisera med befintlig växtlighet och bestå av inhemska arter.
- Nyttillkommande vägutrustning ska anpassas till den utrustning som förekommer i närliggande områden, för att skapa visuell kontinuitet och sammanhang.

5.3.2 Platsspecifik gestaltungsavsikt

- Busshållplatsen Askims stationsväg läge B kan behöva omgestaltas i grunden för att möjliggöra den planerade förlängningen. För att den nya hållplatsen ska upplevas som användarvänlig, överblickbar och lätt att nå, behöver utformningen ta särskild hänsyn till existerande rörelsemönster och skapa tydliga, intuitiva gånganslutningar till och från hållplatsen.

5.4 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.4.1 Lagskyddade områden, planförhållanden och markanvändning

5.4.1.1 Riksintressen

I detta fall kommer varken busskörfältet eller busshållplatsernas förlängning att påverka några utpekade natur- eller kulturvärden, och i förlängning inte påverka riksintresset för högexploaterad kust. Riksintressen för kommunikation kommer inte påverkas då åtgärden inte kommer försvåra nyttjandet eller tillkomsten för intresset.

Sammantaget bedöms det inte finnas några hinder för projektet med hänsyn till riksintressen i 3 & 4 kap miljöbalken.

5.4.1.2 Strandskydd

Endast busshållplatsen Hovåsskolan, östra sidan av väg 158, är eventuellt beläget i ett strandskyddsområde, då bredden av Otterbäcken inte är känd.

Förlängning av den busshållplatsen bedöms inte medföra att strandskyddets syften motverkas. En förlängning kommer inte medföra att allmänhetens tillgång till strandnära områden försämras, eller att livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten försämras, då endast lite naturmark tas i anspråk för busshållplatsen.

5.4.1.3 Kommunala planer

Åtgärden bedöms ligga i linje med Göteborgs stads översiktsplan. I nuläget bedöms kollektivtrafikåtgärden inte innebära någon påverkan på kommunala planer. Eventuell påverkan på berörda detaljplaner utreds vidare och samordning med Göteborgs stad kommer ske under projektets gång.

5.4.1.4 Markanvändning

Nuvarande markanvändning bedöms inte förändras då åtgärderna innebär ombyggnation i miljö som redan är berörd av trafik.

5.4.2 Byggnadstekniska förutsättningar

5.4.2.1 Geoteknik

Under hösten 2025 ska geotekniska undersökningar utföras som underlag för projektering av busshållplatserna längs väg 158. I fortsatta utredningar ska egenskaper klassificeras och behov av eventuella åtgärder för att undvika påverkan på befintlig väg och omgivning utföras.

5.4.2.2 Avvattning

Behov av förflyttning, omläggning eller rivning av befintliga ledningar längs med sträckan kommer att kartläggas under skede samrådshandling. Planerade mark- och schaktarbeten kan påverka befintliga ledningar, inklusive vatten- och avloppsledningar som kan tillhöra enskilda fastighetsägare. Sådan påverkan ska undvikas i största möjliga mån. Om påverkan inte kan undvikas kommer samråd att ske med berörda parter och lösningsförslag tas fram.

Vid busshållplatserna Askims stationsväg norrgående och Askimsbadet norrgående finns det en risk för påverkan på markavvattningsföretaget Hult – Pixbo – Askim TF 1925. Påverkan på markavvattningsföretag utreds vidare i skede samrådshandling.

5.4.2.3 Byggnadsverk

Vid busshållplats Pilegården södergående behöver bullerskyddsskärmen byggas om samt en mindre stödmur behöver eventuellt tillkomma. Det kan det också bli aktuellt att montera en vek höjdbegränsningsportal alternativt skyltbärande portal ifall fri höjd inte kan uppnås. Utöver Pilegården finns det vid fem andra hållplatser ett begränsat behov att flytta bullerskyddsskärmar:

- Askims stationsväg norrgående
- Trollängen södergående
- Hovåsskolan södergående
- Hovåsskolan norrgående
- Hovås nedre södergående

Även hållplatsen Askimsbadet södergående har en viss risk att påverka bullerskyddsskärmen vid ombyggnation då skärmen viker in mot väg 158 samtidigt som bullervallen ökar i höjd.

5.4.2.4 Ledningar

I fortsatt utformning av busskörfält samt förlängning av hållplatslägen ska påverkan på befintliga ledningar och eventuella behov av omläggning studeras vidare och samrådsmöten ska genomföras med berörda ledningsägare.

5.4.3 Förorenade områden

Det finns flera potentiellt förorenade platser längs med väg 158. I den fortsatta planeringen måste risker beaktas för att förhindra att spridning av föroreningar sker till omgivande miljö. Felaktig hantering och transport av förorenade massor kan leda till att föroreningarna sprids. Det kan leda till konsekvenser för allmänhetens hälsa samt för miljön. Om föroreningar sprids vid deponin, kan det leda till att föroreningarna sprids till Frölunda grundvattenförekomst, Stora ån, och i förlängning även Askims Fjord. Om förorenade massor felaktigt identifieras som rena, kan de återanvändas i andra projekt vilket kan leda till att människors hälsa påverkas negativt.

Med provtagning och lagenlig hantering av förorenade massor borde risken för påverkan på hälsa och miljö vara låg.

5.4.4 Stads- och landskapsbild

De planerade åtgärderna innebär förändringar i ett landskap som präglas av kust- och skärgårdskaraktär med tydliga spår av historisk markanvändning och med gröna sidoområden längs väg 158. Ingreppen sker i ett område där vägen redan utgör ett dominerande visuellt inslag, men där vegetationsinslag, bullerskydd och topografi bidrar till att mildra dess påverkan.

Förlängning av hållplatser och breddningen av vägområdet för nytt busskörfält medför troligen att den gröna korridoren smalnar av eller förändras i sin karaktär, vilket påverkar upplevelsen av grön kontinuitet längs sträckan. Flytt av hållplatser och gång- och cykelväg kan innebära att hårdgjorda ytor ökar och att befintlig vegetation tas bort eller påverkas. Sammantaget kan dessa förändringar leda till en mer storskalig infrastrukturell karaktär i områden som idag upplevs som gröna och småskaliga.

Flytt av hållplats Askims stationsväg läge B kan påverka landskapsbildens sammanhang och läsbarhet, eftersom nya gångvägar kan behöva anläggas i tidigare obebyggda eller vegetationsklädda ytor där människor inte rört sig tidigare.

Vid Pilegården planeras gång- och cykelvägen att flyttas från sitt nuvarande läge på den gamla banvallen för Säröbanan, vilket innebär att ett historiskt lager i landskapet försvinner eller blir mer svårtytt. Den visuella kopplingen till det tidigare järnvägsstråket går därmed förlorad, vilket påverkar landskapets läsbarhet och historiska djup.

Risk för påverkan på närliggande fastigheter finns särskilt vid Hovås nedre, där utrymmet är begränsat och förändringar kan upplevas som intrång i den befintliga bebyggelsestrukturen.

Effekterna på stads- och landskapsbildens bedöms vara lokala till sin utbredning, men kan vara tydliga i upplevelsen för närboende och trafikanter, särskilt där förändringarna innebär en ökning av mängden hårdgjorda ytor, minskad visuell kontakt med grönska eller där historiska spår i landskapet går förlorade.

5.4.5 Naturmiljö

Anläggande av busskörfältet kan innebära avverkning och inspråktagande av naturmark i det område som är utpekad i våtmarksinventeringen. Det kan leda till att vissa av de värden som objektet är utpekad för, försvinner. Det finns emellertid inga registrerade fynd av värdearter i den delen av objektet som påverkas, och påverkan bedöms därför vara liten.

Fåglar är fridlysta enligt 4 § artskyddsförordningen, men inga av fynden är häckande i området. Därför bedöms inte fåglar att påverkas negativt av projektet.

Bland de däggdjur, fisk, kärlväxter, lavar, steklar, och storsvampar som har registrerats, finns ett fynd av igelkott och ett fynd av svinrot i de områdena där busskörfältet ska anläggas och hållplatser förlängas. Emellertid är igelkottsfyndet ett trafikdödat exemplar. Fyndet av svinrot är beläget i det planerade busskörfältet, och kommer sannolikt att försvinna i och med projektets utförande.

Sammantaget bedöms påverkan på naturmiljön vara låg.

5.4.6 Kulturmiljö

Projektet påverkar inga kända fornlämningar. En liten del av del kommunala kulturmiljöprogrammet överlappar med utredningsområdet, men där planeras inga åtgärder.

En del områden som i byggnadsregistret har identifierade kulturvärden överlappar med utredningsområdet. Busshållplatsen Trollängen överlappar delvis med ett sådant område, och benämns *ASKIM (B2025:81894)*. Området tillkom 1963–1964 och består av lamellhusområde, parkering, och garage. En förlängning av busshållplatsen kommer inte innebära några ingrepp i lamellhusen, garagen eller parkeringarna, och därför bedöms ingen påverkan ske på områdets kulturvärden.

Vägområdet bedöms vara väl undersökt i och med byggnationen av väg 158. Risken för att upptäcka nya fornlämningar bedöms vara låg.

Sammantaget bedöms ingen påverkan på kulturmiljön ske.

5.4.7 Friluftsliv och rekreation

Planerad åtgärd bedöms inte påverka möjligheten för friluftsliv och rekreation.

5.4.8 Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer

Busskörfältet passerar ytvattenförekomsten Stora ån och grundvattenförekomsten Frölunda vilka omfattas av miljö kvalitetsnormer. Påverkan på ytvattenförekomsten kan ske genom bland annat breddning av broar, ökad föroreningstransport i samband med eventuell schakt i förorenade massor i byggskedet, eller genom incidenter vid hantering av drivmedel eller läckage från arbetsmaskiner under byggskedet.

I värsta fall kan förändring av morfologi, ökad föroreningstransport eller olyckor leda till att kvalitetsfaktorerna för ekologisk status; biologiska faktorer, fysikalisk kemiska faktorer, och hydromorfologiska faktorer försämras. Det kan i tur leda till att den ekologiska statusen för Stora ån försämras från otillfredsställande till dålig. Varken försämring av kvalitetsfaktorer eller status är tillåtet.

Det kan också leda till att gränsvärdena för vissa ämnen som används i bedömningen för kemisk status för ytvattenförekomsten stora ån och grundvattenförekomsten Frölunda försämrats.

I aktuellt projekt kommer busskörfältet att inledas söder om Stora ån. Det innebär att inga broar kommer behöva breddas vilket innebär att hydromorfologin inte kommer att förändras. Ytterligare innebär det att risken för att oavsiktliga utsläpp från olyckor minskar, då transportsträckan för föroreningar ökar till Stora ån.

För att förhindra att olyckor leder till förorening av mark och vatten ska åtgärder vidtas för snabb hantering av olyckor, avsnitt 6. Med försiktighetsåtgärder kopplat till vattenmiljön bedöms det inte finnas någon risk för att några kvalitetsfaktorer för ekologisk eller kemisk status försämrats.

5.4.9 Hälsa och säkerhet

Åtgärder ska vidtas för att minimera störningar under anläggningsarbeten.

Åtgärden kan innebära minskad trängsel längs med sträckan, då buss och taxi får eget körfält, och kan bidra till ökad arbetspendling med kollektivtrafik.

Bullerpåverkan i området bedöms bli oförändrad eller minska då åtgärden kan antas bidra till mindre personbilstrafik längs väg 158. Behov av bullerutredning för planerad åtgärd och eventuella ändringar i befintligt bullerskydd behöver utredas vidare.

Bullerpåverkan från nytt busskörfält i utredningsområdets norra del ska utredas vidare i projektet. I övrigt bedöms de planerade åtgärderna inte medföra någon förändring mot nuläget avseende buller.

Mängden luftföroreningar i området bedöms bli oförändrad eller minska då åtgärden kan antas bidra till mindre personbilstrafik längs väg 158.

5.4.10 Naturresurser

Planerad åtgärd berör inte några kända naturresurser.

6 Åtgärder

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, avhjälpa, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter:

- Massbalans ska eftersträvas under hela projekteringstiden och schaktmassor återanvänds inom projektet där det är möjligt.
- En naturvärdesinventering på fältnivå ska utföras för att bedöma utredningsområdets naturvärden. Inventeringen ska inkludera en fördjupad inventering av invasiva arter.
- En miljöteknisk provtagning ska utföras i syfte att identifiera förorenade områden.
- Om tidigare okända fornlämningar upptäcks ska det rapporteras in till Länsstyrelsen Västra Götalands Län.
- Behov av eventuell bullerutredning utreds inom projektet.
- Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) ska följas i projektet.
- Entreprenör kommer ha beredskap och utrustning för att hantera utsläpp av kemiska produkter.
- Endast av Trafikverket godkända kemiska produkter samt biologiskt nedbrytbara hydrauloljor får användas.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Bedömning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11–13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Trafikverket bedömer att åtgärden inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan mot bakgrund av att busskörfältet och förlängning av hållplatser anläggs i anslutning till befintlig väg och inte leder till några större markanspråk. De negativa effekterna, som vägplanen medför på identifierade natur- och kulturvärden, bedöms kunna begränsas till en låg nivå i samband med att lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder tas fram i det fortsatta arbetet. Inga gräns- eller riktvärden bedöms överskridas som följd av projektet.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Gör Länsstyrelsen samma bedömning kommer projektet arbeta vidare med utformning av busskörfältet och busshållplatserna samt en miljöbeskrivning som tillsammans redovisas i projektets planbeskrivning.

Skulle åtgärden bedömas innebära en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av Länsstyrelsen.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet behöver bland annat frågor nedan hanteras och utredas vidare i aktuell vägplan eller angränsande processer:

- Eventuella störningar som kan uppkomma under byggtiden och deras omfattning
- Framkomlighet längs vägar för trafikanter under byggtiden
- Eventuell påverkan på detaljplaner
- Påverkan på yt- och grundvatten bevakas i projektet
- Påverkan på trummor och vattendrag samt behov av anmälan om vattenverksamhet
- Behov av åtgärder för att minska risken för spridning av invasiva arter
- Behov av åtgärder för att minska spridningsrisken från potentiellt förorenade området

9 Källor

Göteborg stad. (2023). *Miljöförvaltningens karta Ren stadsluft: Luftkvalitet 2023*. Hämtad från <https://karta.miljoforvaltningen.goteborg.se/>

Göteborg stad. (2022). *Översiktsplan för Göteborg*.

Göteborg stad. (2004). *Detaljplan för golfbana vid Väla 1480K-II-4747*.

Göteborg stad. (1999). *Detaljplan för bostäder sydost om Hovås Länsmansväg 1480K-II-4398*.

Göteborg stad. (1972). *Stadsplan för Askims stationsväg mm 1480K-II-3396*.

Göteborg stad. (1973). *Stadsplan för del av Norra Askim Industriområde Nordvästra delen 1480K-II-3393*.

Göteborg stad. (1973). *Stadsplan för skol- och idrottsområde i Hovås 1480K-II-3401*.

Göteborg stad. (1965). *Stadsplan för delar av stadsdelarna Högsbo och Järnbrott i Göteborg 1480K-II-3144*.

Länsstyrelserna. (u.å.). *EBH-kartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>

Naturvårdsverket. (u.å.). *Skyddad natur*. Hämtat från <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Naturvårdsverket. (2023). *Branschlistan förörenade områden*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/4906cb/globalassets/vagledning/fororenade-omraden/inventering/branschlistan-fororenade-omraden-2023.pdf>

SLU. (u.å.). *Artportalen*. Hämtat från <https://www.artportalen.se/>

Trafikverket. (2021). *Åtgärdsvalsstudie – Väg 158, Göteborg – Kungsbacka* TRV2018/125647

Trafikverket. (2024). *Trafikverkets beslutade riksintressen*. Hämtat från <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Riksintressen/trafikverkets-beslutade-riksintressen/>

Vattenmyndigheterna. (2025). *Vatteninformationssystem Sverige*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA26798001>

Länsstyrelsen. (2025). *WebbGIS - Karttjänst*. Hämtad från <https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/d4cad194-df10-4d65-b88b-e3493f118102/>

Lantmäteriet. (2025). *Min karta (Karttjänst)*. Hämtad från <https://minkarta.lantmateriet.se>

Trafikverket, 2025 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, 411 04 Göteborg
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)